

综合辅导：中国物流学 PDF转换可能丢失图片或格式，建议
阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/37/2021_2022__E7_BB_BC_E5_90_88_E8_BE_85_E5_c31_37023.htm 经历了二十世纪繁荣的世界文明的发展重心重又转向古老的东方。960万平方公里上13亿人民的社会再生产、流通与消费所构成的物流实践是中国物流思想发展和理论研究最深广的基础。中国的物流学在社会主义市场经济中得到了迅猛发展，在改革开放和世界经济一体化的浪潮中不断创新与丰富，中国现代物流初见端倪。

一、中国早期的"物流实践"与"物流思想" 物流的概念由来不久，深深扎根于神州沃土的"物流实践"却源远流长,中华民族5000年的文明史无处不闪现出"物流思想"的灵光，一项项绝无仅有的伟大的"物流工程"充分展现出我们先人的智慧，并为世界范围内的物流理论和物流技术的发展奠定了深厚的基础，提供了良好的借鉴。远古的丝绸之路和郑和七下西洋的史篇，是冲出国门走向世界进行世界范围内物流活动的见证，可以说是世界上最远古的供应链的雏形。中国的英文中名字是"CHINA"，而非MOUNTAIN、RIVER、或BUILDING等，这就是我们先人从事国际物流活动的真实写照。也是世界对中国早期"物流思想"和"物流实践"的认证。

1、世界上工程量最大、修建时间最长的工程---万里长城"上下两千年、纵横十万里"规模宏大而又工程艰巨的万里长城，在规划设计(因地形，用险制塞)、劳动力的调配、材料来源、物料的搬运输送、施工组织与工程管理等方面都是相当庞大复杂的，而且投入的劳力之多也是世界罕见的，如北齐天宝年间（公元555年）征发180万民夫修筑从居庸关南口至大同九百多

华里的长城。明代修筑长城用了5000万立方米的砖石和1.5亿立方米的土方，长城的修筑发明或应用了许多先进的物料搬运技术，如采用了类似当今架空索道的“飞筐走索”的办法跨过深沟狭谷运送砖瓦和石灰；传递运输式的人力搬运，提高运输的效率。采用滚木和撬棍搬运大件物料；安置绞盘把三米多长，重两千多斤条石和巨大石块绞运送上山脊。万里长城也是当时重要的商务与物流通道，具有保护通讯和商旅往来的重要的对外开放功用。秦始皇时沿长城12郡有大道相通，传递文书，商旅往来络绎不绝。长城和烽火台正是保证这些交通大道畅通的重要条件。长城的整体布局和功能设置都体现出物流系统思想，城、堡、冈、墩的设置，及关、塞、隘、口构筑都兼顾了防御、通商、生产及生活的需要。

2. 世界上最早最长的物流和军事通道-京杭大运河 中国的先民投入了大量人力物力开凿大运河，并经历了一个由短到长，由局部到整体，不断完善，不断扩大的上千年的过程。中国大运河是世界上最长的人工河，它比举世闻名、沟通太平洋和大西洋的巴拿马运河长21倍、早2245年；比连接地中海和红海的苏伊士运河长10倍、早2364年。京杭大运河全长1794公里，跨越地球10多个纬度，经过浙江、江苏、山东、河北、北京五个省市，通达黄河、淮河、长江、钱塘江、海河五大水系，是中国古代南北交通的大动脉，而且在政治、经济、军事、文化等方面都发生过重要的影响。大运河的开通改变了中国的地理环境，打通了中国东南沿海和华北大平原的水上运输通道，进而形成了一个南北东西全方位的水上物流网，是中国古代劳动人民创造的一项伟大的水利建筑工程。

3. 经济全球化最早的物流通道---丝绸之路 丝绸之路是人类文明史的

一个伟大创举.它推动了以东方中国为中心的世界经济的交融和发展。丝稠之路在我国境内实际上是一个交通网，包括草原森林丝路（从黄河中游北上，穿蒙古高原，越西伯利亚南部至中亚、波斯转、黑海滨、地中海沿岸国家）、高山峡谷丝路、沙漠绿洲丝路及海上丝绸之路。沙漠绿洲丝路长达7000公里，延续千余年，是丝路的主干道,其起点是随朝代更替政治中心转移而变化。长安、洛阳、大同、开封、大都-燕京-北京曾先后为丝路起点。海上丝绸之路起于秦汉，兴于隋唐，盛于宋元，明初达到顶峰，海上丝路在中世纪以后输出的瓷器很多，所以又名"瓷器之路"。中国南方各港口在不同的时期都是海上丝绸之路的始发港，都以出色的光彩，串起了海上丝绸之路的明珠。海上丝绸之路东至朝鲜、日本，南至东南亚诸国，西至南亚、阿拉伯和东非沿海诸国。丝稠之路从海陆全方位构成了世界最早、最长的物流通道和范围最广的物流网络。4. 中国西部最早的国家级"高速公路"--古栈道"蜀道之难，难于上青天"。栈道，"其阁梁一头入山腹，一头立柱于水中；缘坡岭行，有缺处，以木续之成道，如桥然"。秦朝在咸阳、榆林达包头市将近800公里之间建设了幅度160米的公路,现代的高速公路幅度也一般不超过100米。为了保障安全，在栈道靠河身的一侧和栈道的转弯处，还装有栏杆，以防人马车辆不慎坠入河中。川陕间的栈道，是一个早于万里长城的巨大土木工程，江为横，道为纵，构成了汉江流域上游与外界沟通、联络四方的庞大网络。相邻二栈道之间，常有若干小道相连，而且一条大道的两端，常有不同的出口，从而形成纵横交错的网状结构，栈道在物资与文化交流以及战略方面都具有不可忽视的重要性，是

重要的物流与军事通道。这充分展现出当时物流系统网络思想的光辉。从古代的干线道路与现代高速公路相似的关系中，可以给中国今后的道路规划方面以某种启迪。

5. 水利工程史上的灿烂明珠--都江堰

都江堰是全世界年代最久、唯一留存、以无坝引水为特征的宏大水利工程。都江堰的三大主体工程蕴藏着极其巨大的科学价值，内含的系统工程学、流体力学、物流学等仍处在当代科技的前沿。都江堰的工程十分巧妙、合理。"鱼嘴分水堤"是自流灌溉渠系的总开关，它利用地形、地势，巧妙地完成分流引水的任务，把汹涌的岷江一分为二。内江引水灌溉，外江排洪，而且所分的水量有一定的比例，在洪、枯水季节不同水位条件下，起着自动调节水量的作用。宝瓶口是以火烧石，在玉垒山凿出了一个宽20m，高40m，长80m的山口。它是自行调控的节制阀（低水位每秒流速3m，高水位每秒流速6m），宝瓶口宽度和底高都有极严格的控制，古人在岩壁上刻了几十条分划（水则），那是我国最早的水位标尺。《宋史》记载"则盈一尺，至十而止；水及六则、流始足用"。内江水流进宝瓶口后，通过干渠经仰天窝节制闸，把江水一分为二，再二分为四，顺应西北高、东南低的地势倾斜，一分再分，形成自流灌溉渠系。沙堰（长200m的溢洪道）的作用是在内江的水量超过宝瓶口流量上限时，把多余的洪水和流沙排入外江。它运用了回旋流的理论，使江水形成环流，巧妙地利用离心力作用将上游带来的泥沙和卵石，甚至重达千斤的巨石，从这里抛入外江，这样便不会淤塞内江和宝瓶口水道，可以进一步起到分洪和保证内江无灾害的作用。如遇特大洪水的非常情况，它还会自行溃堤，让大量江水回归岷江正流。都江

堰科学地解决了江水自动分流、自动排沙、控制进水流量等问题，消除了水患，使川西平原成为"水旱从人"的"天府之国"。同时，也为中国物流实践树立了又一座丰碑。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com