

物流中心的规划设计流程 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_89_A9_E6_B5_81_E4_B8_AD_E5_c31_37250.htm 在现代社会经济高度发展的条件下，物流中心的规划设计的合理确定，对于企业、地区、城市的经济发展具有决定性的意义。

一、物流中心规划的主体 物流中心是物流网络中的节点，更多地体现为道路运输系统的基础结构，也是不同运输方式选择决策的抉择点和协作、协调的结合部。在形成以中心城市为核心的经济圈或区域经济圈的体系中，物流中心有举足轻重的地位和作用；所以，中国大范围的物流基础设施建设规划是由政府主管部门指导、组织制定的。物流网络、物流中心及基础设施的规划与筹资、融资、建设与运行密切相关。投资主体将向多元化方向发展，民营企业也将成为主体之一，此外，还涉及外国资本投入物流基础建设的运作方式。

二、物流中心布局与选址 物流中心布局与选址是很复杂的问题，涉及到法律、法规、规划、土地使用权、物流业务种类、物流设施、筹资能力、交通环境因素、自然条件等因素。因此，物流中心布局选址所涉及的一些关键因素，需要将定性分析和定量分析结合起来进行，或采用综合集成的方法进行选址工作。在选址与布局过程中，常采用以下一些方法：

解析技术：这是一种物流地理重心方法，它根据距离、重量或两者的结合，通过在坐标上显示，以物流结点位置为变量，用代数方法来求解物流结点的坐标。

线性规划：这是一种最优化技巧，是一种广泛使用的战略和战术物流计划与设计工具，它一般是在一些特定的约束条件下，从许多可用的选择中挑选出一

个最佳的方案。 仿真技术：它通过模拟仿真(如电脑的三维显示技术)在选址与设计中的实际条件，来确定物流中心的选址与设计。目前仿真技术主要有两种，一是静态仿真；一是动态仿真。

三、物流中心的规模设计 根据市场总容量、发展趋势以及领域竞争对手的状况，决定物流中心的规模。规模设定应注意两方面的问题：第一是要充分了解社会经济发展的大趋势，地区、全国乃至世界经济发展的预测，预测范围包含中、长期内容。第二是要充分了解竞争对手的状况，如：生产能力、市场占有率、经营特点、发展规划等。因为市场总容量是相对固定的，不能正确地分析竞争形势就不能正确地估计出自身能占有的市场份额。如果预测发生大的偏差，将导致设计规模过大或过小。估计偏低，将失去市场机遇或不能产生规模效益；估计偏高，将造成多余投资，从而使企业效率低下，运营困难。

物流中心的数目少，物流功能比较集中，物流成本一般较低，物流中心规模较大方能满足物流要求。反之，物流中心的数目多，物流服务网点分散，集散迅速，物流服务水准一般较高，平均物流据点的规模应小一些，节约投入资本，但物流成本一般也较高。日本是土地资源稀缺的国家，其物流中心的平均规模因物流中心类型不同而不同，区域物流中心约15000m²，在首都圈、近圈、中部圈三大都市圈最大的可达100000m²，物流中心一般约7000m²，最大的可达50000m²，三大都市圈以外的地区其物流设施规模都要小一些。

四、物流中心的设施规划与设计在预定的区域内合理地布置好各功能块相对位置的目的是：有效地利用空间、设备、人员和能源；最大限度地减少物料搬运；简化作业流程；缩短生产周期；力求投资最低；为职

工提供方便、舒适、安全和卫生的工作环境。设施规划与设计应根据系统的概念、运用系统分析的方法求得整体优化；以流动的观点作为设施规划的出发点，并贯穿在设施规划的始终；减少或消除不必要的作业流程，在时间上缩短作业周期，空间上少占有面积，物料上减少停留、搬运和库存，才能保证投入的资金最少、生产成本最低；作业地点的设计，实际是人一机一环境的综合设计，要考虑创造一个良好、舒适的工作环境。物流中心的主要活动是物资的集散和进出，在进行设施规划设计时，环境条件非常重要。相邻的道路交通、站点设置、港口和机场的位置等因素，如何与中心内的道路、物流路线相衔接，形成内外一体、圆滑通畅的物流通道，这一点至关重要。物流设施与道路过近可能影响道路利用率，过远则可能造成运距过长、网络成本增高，此外，物流设施与道路的距离还与物流中心的类型有关。从物流总费用节约的角度分析，区域物流中心、物流中心布局要重视接近于距高速公路、干线道路的理想距离。

五、软硬件设备系统的规则与设计

一般来说，软硬件设备系统的水平常常被看成是物流中心先进性的标志，因而为了追求先进性就要配备高度机械化、自动化的设备，在投资方面带来很大的负担。但是，欧洲物流界认为“先进性”就是合理配备，能以较简单的设备、较少的投资，实现预定的功能。也就是强调先进的思想、先进的方法。从功能方面来看，设备的机械化、自动化程度不是衡量先进性的最主要因素。根据我国的实际状况，对于物流中心的建设，比较一致的认识是贯彻软件先行、硬件适度的原则。也就是说，计算机管理信息系统、管理与控制软件的开发，要瞄准国际先进水平；而机械设备等硬

件设施则要根据我国资金不足、人工费用便宜、空间利用要求不严格等特点，在满足作业要求的前提下，更多选用一般机械化、半机械化的装备。例如仓库机械化，可以使用叉车或者与货架相配合的高位叉车；在作业面积受到限制，一般仓库不能满足使用要求的情况下，也可以考虑建设高架自动仓库。

六、物流中心的结构规划设计

物流中心虽然是在一般中转仓库基础上演化和发展起来的，但物流中心内部结构和布局与一般仓库有较大的不同。一般物流中心的内部工作区域结构配置包括：接货区；储存区；理货、备货区；分放、配装区；外运发货区；加工区；管理指挥区（办公区）等。

七、物流中心的组织设计

由于物流中心涉及的功能多，业务复杂，物流中心的组织结构可以采用一体化的组织结构，以便统一物流中心的物流功能和运作。这种组织结构层次的趋势十分清晰，将实际上该操作的许多物流计划和运作功能归类于一个权利和责任之下，对所有原材料和制成品的运输、存储等实行战略管理，为指导从原材料采购到客户发送等财务和人力资源的有效应用提供了一个条理分明的体制结构。这种一体化组织涵义主要体现为：第一，物流的每一个领域被组合构建成一个独立的直线运作单元；第二，制造支持被定位为运作服务，确定了其共同的服务方向，可在物资配送、包装和采购运作之间进行直接的沟通；第三，物流信息包括了计划和协调运作管理信息的全部潜力；第四，信息和督导在组织的最高层次上，督导功能关注的是对物流系统质量改进和重组负责，物流信息功能的注意力集中在成本和客户服务绩效的测量上，并为管理决策制定提供信息。总之，物流中心的建设规划是非常复杂、非常庞大的工程，涉及的专

业领域也很广泛，必须有众多专家参与和先进理论作指导。物流中心的规划设计决定了物流中心各功能模块的合理布局，对物流中心的运营效益和效率等都带来先天性、长远性的影响，因此，物流中心的规划设计必须实行科学性、先进性、严密性地分析和设计，才能保证布局的基本合理，才能保证物流中心功能的正常发挥，使其能更好地为社会经济建设服务。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