

物流园区规划

Logistics Park Planning

梁晨 杨洋 王晓春 著



物流园区规划

梁 晨 杨 洋 王晓春 著

中国财富出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

物流园区规划/梁晨, 杨洋, 王晓春著. —北京: 中国财富出版社, 2013. 11

ISBN 978 - 7 - 5047 - 4897 - 3

I. ①物… II. ①梁…②杨…③王… III. ①物流—工业区—工业布局—经济规划
IV. ①F253

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 228294 号

策划编辑 王宏琴

责任编辑 韦京禹 冰

责任印制 方朋远

责任校对 梁凡

出版发行 中国财富出版社 (原中国物资出版社)

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼

邮政编码 100070

电 话 010 - 52227568 (发行部)

010 - 52227588 转 307 (总编室)

010 - 68589540 (读者服务部)

010 - 52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.cfpress.com.cn>

经 销 新华书店

印 刷 三河市西华印务有限公司

书 号 ISBN 978 - 7 - 5047 - 4897 - 3/F · 2028

开 本 787mm×1092mm 1/16

印 张 14

版 次 2013 年 11 月第 1 版

字 数 332 千字

印 次 2013 年 11 月第 1 次印刷

印 数 0001—2000 册

定 价 30.00 元



内 容 简 介

本书以物流园区项目立项、规划、设计、评价为主线，主要包括：物流园区总体规划、需求分析、规模确定、选址、功能定位、布局设计、环境影响评价、消防、开发模式、运营模式、赢利模式、经济分析、设施设计、信息平台等。

本书结构合理、内容全面、系统性强，具有较强的针对性和实际可操作性，适合高等院校物流相关专业本科及研究生教学使用，同时，可作为从事物流园区项目规划和进行相关研究的工程技术人员参考用书。

本书得到北京市人才强教深化计划、物流管理与工程和工商管理专业群建设项目支持。

前 言

物流园区是为了满足货物转运、产业发展和居民消费等规模化物流需求，依托区位优势条件，与城市综合功能和产业体系相配套的公共性物流基础设施群，是由统一运营主体管理、众多物流业者经营的物流运作集结地，是布局集中、用地节约、企业集聚、经营集约的物流功能集聚区。

我国物流园区发展呈现出数量平稳增长、质量逐步提升、作用日益显现的总体态势。

从总体情况分析，一是园区数量稳步增长，分布格局趋于均衡；二是运营的物流园区占比升高，未实质开发的园区比例下降；三是物流园区转型升级态势显现，增值服务发展较快。各级政府高度重视并积极推动，“物流园区工程”已列入《物流业调整和振兴规划》确定的九项重点工程之一，并要求制订“物流园区专项规划”。

从建设情况分析，一是园区依据交通条件布局，土地政策调节作用明显；二是物流园区投资热情高，开发投资主体多元化；三是企业主导开发模式受重视，综合服务型物流园区占比高。各类企业纷纷参与建设，物流企业实施“基地战略”，通过连锁复制形成运营网络。制造企业和流通企业建设物流园区，物流园区的专业特色更加明显。

从运营情况分析，一是企业自主管理为主流，服务领域不断拓展，传统批发市场提升改造物流功能，物流园区与商贸市场和工业园区融合配套；二是园区布局网络化发展，城市化进程和产业转移带动物流格局改变，物流园区规划建设向二三线城市延伸，物流业集聚区加快形成；三是信息化建设得到重视，公共信息服务平台需求迫切；四是涌现出一批具有示范和带动作用的物流园区，经济和社会效益明显，在提高物流的组织化水平和集约化程度，转变物流运作模式和经济发展方式，

调整优化经济结构和促进区域经济发展等方面发挥了重要作用。

面对出现的新型业态，物流园区的规划、建设应该从哪些方面着手，本书给出了具体的分析和阐释，具有一定的指导意义。

在本书的撰写过程中，编者参考了国内外众多学者的大量相关研究文献和论著，主要参考文献已列于书后，在此向本书引用、参考的所有文献作者表示诚挚的敬意和感谢。

由于实践经验、理论水平等的制约，本书难免存在不妥甚至疏漏之处，恳请专家、同行、读者给予指正。

编 者

2013 年 4 月

目 录

第一章 物流与物流园区	(1)
第一节 物流	(1)
第二节 物流园区	(4)
第三节 物流园区的作用	(6)
第四节 物流园区的属性与分类	(9)
第五节 物流园区的发展	(15)
第二章 物流园区总体规划	(20)
第一节 物流园区总体规划的目标	(20)
第二节 物流园区总体规划的原则	(22)
第三节 物流园区总体规划的程序和内容	(24)
第三章 物流园区需求分析	(32)
第一节 物流园区需求分析的重要性和影响因素	(32)
第二节 物流园区需求分析的内容和步骤	(34)
第三节 物流园区的需求分析和预测方法	(36)
第四节 物流园区需求预测模型	(39)
第四章 物流园区规模的确定	(42)
第一节 国内外物流园区规模概述	(42)
第二节 物流园区规模确定的原则与程序	(45)
第三节 影响物流园区规模的因素	(48)
第四节 物流园区规模确定的方法	(50)
第五章 物流园区选址	(58)
第一节 物流园区选址的含义、目标与意义	(58)
第二节 物流园区选址原则和程序	(60)
第三节 物流园区选址的影响因素	(63)
第四节 物流园区选址的方法	(65)



第六章 物流园区的功能	(78)
第一节 物流园区具备的功能	(78)
第二节 影响物流园区功能定位的因素	(82)
第三节 不同类型物流园区的主要功能	(85)
第七章 物流园区布局设计	(87)
第一节 物流园区布局的目标、原则、特点	(87)
第二节 物流园区的布局形式	(90)
第三节 物流园区的布局方法	(93)
第四节 物流园区布局方案评价	(100)
第八章 物流园区环境影响评价	(104)
第一节 物流园区环境影响评价概述	(104)
第二节 物流园区环境影响评价标准和程序	(107)
第三节 物流园区环境影响评价方法	(109)
第四节 物流园区工程环境影响因素和相应措施	(111)
第五节 物流园区环境影响评价制度体系	(115)
第九章 物流园区消防	(117)
第一节 物流园区消防简介	(117)
第二节 物流园区建筑设施消防	(119)
第三节 物流园区消防设施	(132)
第四节 物流园区消防制度体系	(134)
第十章 物流园区的开发模式、运营模式、赢利模式	(137)
第一节 物流园区的开发模式	(137)
第二节 物流园区的运营模式	(140)
第三节 物流园区的赢利模式	(142)
第十一章 物流园区的经济分析	(146)
第一节 物流园区投资分析	(146)
第二节 物流园区经济分析的指标体系	(149)
第三节 物流园区经济分析的方法——费用效益法	(152)
第四节 物流园区经济分析的实例	(154)
第十二章 物流园区设施设计	(159)
第一节 物流园区库房设计	(159)
第二节 月台设计	(161)

第三节	物流园区停车场设计	(168)
第四节	物流园区通道设计	(174)
第五节	物流园区地面设计	(180)
第六节	其他建筑公用基础设施	(184)
第十三章	物流园区信息化	(190)
第一节	物流园区信息化建设	(190)
第二节	物流园区信息平台	(191)
第三节	物流园区信息技术	(196)
第四节	物流园区信息安全	(201)
参考文献		(209)

第一章 物流与物流园区

第一节 物流

一、物流概念的发展

1915 年,阿奇·萧在《Some Problem in Market Distribution》中首次提到物流。中指出,“物流与创造需求不同,它经过时间和空间的转移,会产生附加价值”。这里的时间和空间的转移重在销售过程。

1918 年,英国成立了“及时送货股份有限公司”,目的是在全国范围内把商品及时送到批发商、零售商和客户手中。这是有关物流活动的早期文献记载。

1935 年,美国销售协会提出实物分销概念。它是指在销售过程中的物资资料和服务,从生产场所到消费场所的流动过程中所发生的各种经济活动。

20 世纪 50 年代,美国营销协会提出“Physical Distribution”(PD)概念,指出它是对生产到消费或利用阶段物资的移动及货物处理活动的管理。

20 世纪 60 年代,日本首次将“Physical Distribution”(PD)翻译为“物的流通”。

20 世纪 70 年代,“物的流通”又被精简为“物流”。其基本活动包括装卸、搬运、运输、保管、流通加工、信息处理等。

20 世纪 80 年代中后期,“Logistics”逐渐代替“Physical Distribution”(PD)。它所涵盖的领域更广,不仅仅局限于实物分拨。

2001 年,美国物流管理协会进一步修订物流的定义,明确将物流管理纳入到供应链管理的范畴。

2005 年,美国物流管理协会更名为美国供应链管理协会,并颁布了最新的供应链管理的定义,即供应链管理是指对涉及采购、外包、转化等过程的全部计划和管理活动和全部物流管理活动。这表明供应链管理这种全新的概念已完全取代并吸收了传统的物流管理概念。

二、各个国家对物流的定义

日本日通综合研究所 1981 年编写了《物流手册》,其中指出,物流是“物质资料从供给者向需要者的物理性移动,是创造时间性、场所性价值的经济活动。包括装卸、保管、库存管理、流通加工、运输、配送等诸种活动”。

欧洲物流协会(European Logistics Association, ELA)在 1994 年公布的物流术语

中指出：“物流是在一个系统内对人员或商品的运输、安排及与此相关的支持活动的计划、执行与控制，以达到特定的目的。”

20 世纪 90 年代，美国物流管理协会（The Council of Logistics Management, CLM）对物流定义是：“将原材料、半成品及产成品由生产地送达至消费地的所有流通活动。一个典型的物流系统应该包括用户服务、运输、储存、选址、采购、包装、装卸、需求预测、订单处理、信息、物料搬运、废弃处理等。”

三、我国对物流的定义

2001 年《物流术语》（GB/T 18354—2001）对物流做了如下规定：“物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”

2006 年将其修订为（GB/T 18354—2006）：“物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要，将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。”

四、物流的基本功能

（一）运输

运输是典型的物流活动，也是关键性物流活动之一。运输的主要目的是对物品进行空间的转移，创造物品的空间价值。它既不改变产品的实物形态，也不增加数量。运输包括企业内部物流（厂内运输）、城市物流据点之间的运输（城市间运输）、城市内部运输（市内运输）。运输方式主要有五种，即铁路、汽车、船舶、航空以及管道。

（二）储存

在物流系统中，储存和运输是同样重要的构成因素，也是关键性物流活动之一。储存功能包括了对进入物流系统的货物进行堆存、管理、保管、保养、维护等一系列活动。目的之一是完好地保证货物的使用价值和价值。同时，克服产品生产与消费在时间上的差异，创造了空间价值。储存中设施的合理构造、配置和使用，储存方法的合理运用，储存技术的选用，都是其重要的内容。

（三）装卸搬运

装卸是指物流过程中对于仓储和运输两端物资的处理活动，具体包括物品的装载、移动、卸载、取货、备货、堆码等作业，以及附属于这些活动的作业。搬运是指物体横向或者斜向的移动，而装卸是指上下方向的移动。广义的装卸包括了搬运。装卸搬运是随运输和保管而产生的必要物流活动，是对运输、保管、包装、流通加工等物流活动进行衔接的中间环节。它是频繁发生的，因此，是产品损坏的重要原因之一。

（四）包装

《包装术语 基础》（GB/T 4122.1—1996）中指出：“包装是在流通过程中保护商品、方便运输、促进销售，按照一定技术方法而采用的容器、材料以及辅助物等的总体名称，也指为了达到上述目的而采用容器、材料以及辅助物的过程中施加一定技术方法等的操作活动”。包装的种类可以从形态、功能、目的等多个角度进行划分。

（五）流通加工

流通加工功能是在物品从生产领域向消费领域流动的过程中，为了促进产品销售、维护产品质量和实现物流效率化，对物品进行加工处理，使物品发生物理或化学性变化的功能。它是在流通过程中对商品进一步的辅助性加工，具体内容有装袋、定量化小包装、拴牌子、贴标签、配货、挑选、混装、刷标记等。它是物流活动中的一项重要增值服务。

（六）配送

在我国物流术语国家标准中，配送是指“在经济合理区域范围内，根据客户要求，对物品进行拣选、加工、包装、分割、组配等作业，并按时送达指定地点的物流活动”。与运输不同，它具有小批量、多品种的特征，属于二次运输或者支线运输。配送是现代物流的一个最重要的特征。

（七）信息服务

现代物流是需要依靠信息技术来保证物流体系正常运作的。物流系统的信息服务功能，包括进行与上述各项功能有关的计划、预测、动态（运量、收、发、存数）的情报及有关的费用情报、生产情报、市场情报活动。财物流情报活动的管理，要求建立情报系统和情报渠道，正确选定情报科目和情报的收集、汇总、统计、使用方式，以保证其可靠性和及时性。

五、现代物流发展趋势

（一）系统化

现代物流是一个系统，因此，要将系统化的思想融入到物流管理之中。物流的功能要素包括运输、仓储、配送等，但物流绝对不是这些功能活动简单地叠加，而是通过彼此之间的内在联系，功能之间的最佳组合实现物流整体的最优化。局部的最优化并不代表整体的最优化。

（二）信息化

传统的各个物流功能要素之间缺乏有机联系，对物流活动的控制属于反馈控制。而现代物流可以通过信息将各项活动联系在一起，实时把握，控制系统按照目标进行。信息化已经深入物流的各个环节，典型的是仓库管理系统、运输管理系统中的运用。总之，信息化已经是不可停止的趋势。

（三）网络化

随着生产和流通范围的扩大，尤其是电子商务的蓬勃发展，要求有健全的网络体系来支撑物流运作。网络上各个节点之间共同协作，保证整个网络中有最优的库存水平和库存分布，统筹规划干线运输和末端运输，形成高效的商品流通渠道。

（四）标准化

标准化可以有效地提高物流管理效率，使各个环节有效衔接，降低物流成本，加快商品的流通速度，同时，保证物流的质量。物流中的标准化包括物流设施的标准化、设备的标准化、作业方法的标准化等。

（五）柔性化

当代消费者的需求呈现出多样化和个性化的特点，物流的需求也相应地呈现出小

批量、多品种、高频率的特点,订货周期不断缩短,物流的不确定性不断加强。柔性化就是以物流客户的需求为中心,就不同的需求制定出不同的作业方针。

(六) 快速反应化

随着消费需求的变化,物流服务业不断变化,订货周期变短、前置时间变短,对及时补货和及时送达的要求越来越高。物流向着快速反应化发展。

第二节 物流园区

一、各国对物流园区的理解

从最初出现物流园区的概念到现在,物流园区在国外还没有统一通用的定义,由于各个国家的实际情况不同,因此,对于物流园区功能的理解也有所不同。

(一) 日本对物流园区的定义和理解

物流园区最早出现在日本东京,又称物流团地(Distribution Park),是一家或多家物流企业在空间上集中布局的场所,是具有较大规模和综合物流功能的物流集中用地。它是一个空间概念,一般是指多种物流设施和不同类型的物流企业在空间上集中布局的场所,是具有一定规模和综合服务功能的物流节点。

1965年开始,日本在规划城市时,从城市整体利益出发,为解决城市功能紊乱、交通拥堵、环境恶化等问题,减轻产业对环境压力,顺应物流业发展趋势,实现货畅其流,在东京分别建设了葛西、和平岛、板桥和足立4个现代化的物流园区,通过逐步配套完善各项基础设施、服务设施,提供各种优惠政策,吸引大型物流(配送)中心在此聚集,使其获得规模效益。这对于整合市场、降低物流成本发挥了重大作用,同时,减轻了大型配送中心在市中心分布所带来的种种不利影响,成为支撑日本现代经济的基础产业。

(二) 欧洲各国对物流园区的定义和理解

在欧洲,物流园区的概念最早在英国开始使用。1992年,名为“欧洲平台”的机构将物流园区称为货运村(Freight Village)。它是指在一定区域范围内,所有有关商品运输、物流和配送的活动,包括国际和国内运输,通过各种经营者实现。这些经营者可能是建在那里的建筑和设施(仓库、拆货中心、存货区、办公场所、停车场等)的拥有者或租赁者。一个货运村应该有与上面陈述的业务活动关系密切的企业入驻其中。一个货运村也必须具备所有公共设施以实现上面提及的所有运作。物流园区的定义可从业务活动或范围、所有者及经营者、基本或基础设施、多样化的运输方式等几个方面加以阐释。

1. 德国

物流园区用GVZ表示。它是一种交通便利发达、拥有独立入驻企业的物流经济区。一个物流园区包括以下特征:

(1) 园区吸引入驻企业,企业间相互独立。

(2) 处在交通枢纽处, 应该与两种或两种以上交通设施相连。

(3) 物流园区具有经济属性, 是一种物流经济区。

(4) 物流园区内具有管理公司, 加强各方面的合作。

2. 意大利

物流园区是一个具有各种内部组织结构, 同时, 有能力提供多种服务能力的组织, 它吸引入驻企业, 并且使入驻企业在不同的交通设施之间实现货物交换, 确保完成集装箱的编组和相关手续, 实现海港、空港和其他交通设施的连接。

3. 其他国家

英国的物流园区是建立在英吉利海峡隧道的综合型运输站, 起着中转作用。它是在现有的或新建的配送工业区的基础上建立而成。

法国的物流园区最初是以公路运输为手段, 以配送服务为主。随着经济社会的发展, 物流园区采用多种运输方式, 规模也在不断增大。

荷兰物流园区强调中转功能, 同时, 在重要的交通节点处, 如铁路、港口, 注重的是铁路运输服务中心与邻近的新工业区的配套服务。

西班牙的物流园区只采用公路一种交通运输方式, 园区不含有综合运输中转站, 是一种非整合型的物流园区。

总之, 欧洲物流园区总体有以下共同点: 采用综合的运输方式, 即将综合匀速中转站与交通运输企业聚集的区域相结合; 物流园区为所有用户服务, 是一个开放的服务系统; 物流园区的运营应该由一个中立的组织或机构来组织, 如物流园区管理公司, 全面为入驻企业服务。

二、我国对物流园区的定义和理解

1998年, 我国第一个物流园区平湖物流基地在深圳成立, 并首次提出物流基地的概念——“建设物流事业基础的一个特定区域”。它的特征: 一是综合集约性; 二是独立专业性; 三是公共公益性。

目前, 我国对物流园区概念的描述主要有以下方面。

1. 从空间属性描绘物流园区

同时, 从城市土地利用角度提出物流园区的概念, 指出物流园区与其他工业园区相似的产业空间关联性质。

2. 从物流园区的交通区位分析

有利于从宏观上把握物流园区的空间布局和交通运输布局的关系。

3. 从物流园区在国外产生的背景原因

分析了物流园区的内涵, 特别指出了政府在物流园区产生、发展过程中的作用和主要做法。

4. 从物流园区的集聚效应角度

指出物流园区是由两种以上物流企业或者物流中心集中在一起形成, 但是, 对聚集主体的区域性和企业性进行了限制。

5. 从城市功能分区角度

这对于物流园区在城市的协调布局有着重要的参考意义。

国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2001),对“物流园区”的概念并没有作出明确定义。但2006年新修订的国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006)中,对物流园区的概念做了较全面的解释:物流园区是指为了实现物流设施集约化和物流运作共同化,或者出于城市物流设施空间布局合理化的目的而在城市周边等各区域,集中建设的物流设施群与众多物流业者在地域上的物理集结地。

三、综合理解物流园区

根据以上国内外物流园区的情况,结合近年来园区发展的状况,可得出物流园区的定义应当包括以下几个共同要素。

(一) 具有较大规模

与物流基地和物流中心相比,物流园区有更大规模,这一点在国内外都是明确的。因为规模大小将决定物流园区所能够承载的设施、功能与服务。

(二) 物流设施齐全

物流园区必须具备比较完备的设施,包括基础设施(如仓储设施、运输设施)、公共设施(用于工商、税务、海关、商检、银行、保险等服务的设施)以及其他相关设施(办公、住宿、饮食等服务设施)等。

(三) 完善的物流功能和服务

物流园区除了提供基本的物流服务包括基本服务外,还应该提供相应的附加服务(或增值服务)。在包括对进入企业的服务的同时,也包括对终端客户的服务。

(四) 有明确的入驻标准

物流园区必须制订明确的入驻标准,以有助于控制入驻企业的层次以及后期管理。没有标准或在标准问题上先松后紧的做法是不科学的。

(五) 运营主体

园区运营主体可以对运作进行管理,提高效率。要避免表面上一个运营主体而实际上各自为政或者只有管理主体而没有运营主体的局面。同时,应该明确经营土地和经营物流园区是不同的概念。

(六) 投资主体

物流园区主要是由政府主管部门或直属企业以土地形式投资控股并在此基础上衍生的,但政府投资不应该过多干涉园区运营,在明确投资主体本身的前提下,也要明确投资主体和运营主体的关系。

第三节 物流园区的作用

物流园区的作用从功能角度分析主要体现在对经济社会发展的促进、对产业发展的促进以及对城市结构和环境功能的优化三个方面。

一、促进区域经济发展

(一) 产生新经济增长点, 保持经济发展必要的运作水平

物流园区一般从区域经济发展和城市物流功能区的角度进行建设, 具有较大的规模。物流园区的开发和建设, 将在局部地区进行大量的基本建设投入, 从而带动所在地区的经济增长, 并对改善物流发展环境及基础条件, 培育物流产业将具有重要意义和作用。根据物流业在国民经济中的地位, 物流园区将因带动物流业发展而产生新的经济增长点, 从而开发出新的经济发展领域。同时, 物流园区还可以对既有设施及资源进行功能整合, 对既有物流设施在功能上产生替代效应, 在既有设施已客观存在局部过剩的情况下, 物流园区通过在功能设计和布局上对当前及未来物流组织管理的适应, 并通过规模化和组织化经营, 提高竞争经营优势, 从而确保了经济发展所必须的物流运作效率和水平。这是经济进一步上台阶的重要基础。

(二) 对区域经济的辐射作用和涓滴效应

区域经济学理论认为, 任何一个国家在经济发展的初期阶段, 由于经济实力的限制, 都会要求优先发展基础较好的地区, 将有限的人力、物力、财力先投向最有效率的区位。在这些区位, 由于经济活动的集中会导致生产效率的提高, 而市场力量通常是递增而非递减的, 从而将促使这些地区的经济活动更加聚集, 导致报酬递增。由于聚集的效应, 这些地区将会持续而累积的快速成长, 形成区域经济的“成长极”, 但同时也会导致发展的不均衡。当这种不均衡所产生的“成长极”达到经济高度发展阶段时, 就会产生“涓滴效应”(Trickling-down Effect), 生产力的分布就会趋于分散或均衡化, 导致区际间的经济成长差距逐渐缩小, 达到相对平衡发展。

在物流园区成为推进型产业、促使所在城市形成“成长极”的初级阶段, 城市与周边地区的差距会拉大, 但从长远看, 一方面, 物流园区的经济效应会向周边地区辐射, 带动周边地区全面提升; 另一方面, 按照经济发展规律, 累积性集中成长并不会无限制地进行下去, 一旦经济要素和经济活动在成长极城市不断扩大和聚集, 将会产生“聚集不经济”, 进而促使经济要素和经济活动的分散, 促进周边区域的发展, 进而达成物流园区所在城市与周边区域的经济均衡化, 促进整个区域经济相对均衡发展。这就是发展极理论中的“涓滴效应”。

二、促进产业发展

(一) 整合现有资源, 形成物流产业化

整合资源, 即资源的集约和有效运用。从现有的物流资源开始入手进行整合, 提高社会化的物流程度, 提高物流资源的使用效率, 优化物流市场环境。首先应该对园区内的企业进行数量上的整合, 将园区作为一个小型的物流产业优化开发区。之后应该进行业务上的整合, 注重内部的细化分工, 把各个企业的特色显示出来, 综合各个企业的业务, 实现优势互补, 形成集合优势。整合有助于推动物流产业向集约化、系统化和专业化的方向发展。

整合之后可以采用“第三方物流”的产业组织形式, 促使区域内的中小型生产企

业、制造企业和加工企业将物流业务从生产经营中剥离出来，外包给这些专业的第三方物流公司。这有助于降低企业成本，集中于核心竞争力。

（二）有助于推动物流企业的发展

物流园区在聚集各种物流服务提供商的同时，也为物流企业提供了一个良好的发展空间，有助于推动物流企业自身的发展。这些推动作用归结为资金推动、技术推动、人才推动和信息化管理水平推动。

1. 资金推动

由于物流园区的建设投资巨大，一般企业无从独立开发，从各国的物流园区建设来看，德国、日本等都由政府进行统一规划，筹集资金，以政府投资为主，采用信用贷款和企业投资为补充。因此，一般认为，物流园区由政府出资进行物流基础设施建设，通过政府投资大大减轻物流企业发展的前期投入成本，从而促进物流企业将更多的资金投入核心能力和物流服务的开发之中，在高质量的服务中所获得的竞争优势将为物流服务提供者带来丰厚的利润；而物流园区通过各种为物流企业的服务，获得良好的投资回报，由此可以形成良性的资金链循环，促进物流服务的不断发展。

2. 技术推动

在物流园区内，存在着不同实力和水平的物流企业，尤其是一些行业领先者在物流园区的驻扎，能给物流行业不断带来最新的物流设备、技术的应用经验。物流园区管理部门可不断关注最新的物流业界技术发展动向，通过各种信息传播平台共享给各企业，从而促进行业内的技术交流和传播。物流园区还通过建立各种物流辅助设施生产企业，如通过引入国家标准，统一托盘、条码、电子标签等的规格，将标准化的技术结合到物流产业中，推动产业的标准化进程。

3. 人才推动

在传统的观念中，人才的培养是教育培训机构的责任，但在提供一体化服务的物流园区内，完全可以引入物流专业培训部门，使其与社会教育和培训机构合作，形成物流人才培养基地。这样，既可以为园区内企业输送人才，也可以为社会提供更多的物流知识，推动物流社会化的进程。在人才管理中，园区管理还能够集成园区内企业的人事管理职能，为部分进驻物流企业尤其是小型物流企业提供人力资源管理服务。

4. 信息化管理推动

综合性、大规模的物流园区，同时也是指挥、管理和信息的中心，通过园区将信息集中，达到指挥调度的功能。现代物流企业面向的是供应链管理环境，没有良好的管理信息系统的支持几乎无法在市场竞争，但是，信息化的风险和巨额的投资又使一些中小物流企业观望不前。物流园区通过引入技术较为成熟的信息系统，一方面，引入了专业化的小企业；另一方面，也将这些企业在能力和管理上整合起来，通过整合园区内各企业的信息系统，可形成一个统一的指挥管理中心，提高整个园区的工作效率。

信息技术的运用，能使中小物流企业获得信息化管理带来的优势，逐步建立起具备现代管理水平的企业制度和文化，从而推动了整个产业管理的信息化。