

# 深圳市物流配送站规划配建指引

## 条 文

深圳市规划和自然资源局

2022 年 6 月



# 前 言

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业，物流基础设施是推动物流业高质量发展的前提。党的十八大以来，中共中央、国务院和国家部委连续出台多项政策文件，要求完善物流基础设施网络，加强公共型城市配送节点和社区配送设施建设，促进物流业降本增效。

为落实国家政策要求，顺应城市、产业和消费转型升级，深圳市提出构建“物流枢纽+物流转运中心+物流配送站”的现代物流场站体系。物流配送站作为体系中的重要组成部分，向上承接上级物流场站的功能辐射，向下直接服务末端用户。因此，规范引导物流配送站的规划建设，既是提升城市发展质量的重要举措，也是完善城市“15分钟生活圈”配套设施、满足居民高品质生活的需要。

本指引的编制，在充分调研总结深圳既有物流配送站发展的基础上，参考了国家、行业 and 深圳市相关标准规范，并广泛听取和吸纳了各方意见。本指引内容包括：1 总则；2 术语；3 功能及布局；4 配建规模；5 配套设施；6 实施指引。

本指引由深圳市规划和自然资源局负责管理实施，由深圳市规划国土发展研究中心负责具体技术内容的解释。执行过程中如有意见或建议，请寄送深圳市规划国土发展研究中心（地址：深圳市福田区红荔西路 8009 号规划大厦；邮政编码：518040）。

本 指 引 编 制 单 位：深圳市规划和自然资源局

深圳市规划国土发展研究中心

本指引主要起草人员：周 军 孙夕雄 刘 琦 杨 涛 张 伟 邓 琪

徐旭辉 梁对对 胡家琦 王晓波 梁倩玉 邓 娜

本指引主要审查人员：唐咏慧 范新泰 龚铭煊 沈晓盈

深圳市规划和自然资源局

二〇二二年六月



# 目 次

<b>1</b>	<b>总则</b> .....	<b>1</b>
1.1	编制目的.....	1
1.2	编制内容.....	1
1.3	适用范围.....	1
1.4	编制原则.....	1
1.5	其他.....	1
<b>2</b>	<b>术语</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>功能布局</b> .....	<b>4</b>
3.1	功能定位.....	4
3.2	设置要求.....	4
3.3	平面布局.....	4
<b>4</b>	<b>配建规模</b> .....	<b>6</b>
4.1	标准单元配建规模.....	6
4.2	面向片区详细规划.....	6
4.3	面向单个项目建设规划.....	7
<b>5</b>	<b>配套设施</b> .....	<b>8</b>
5.1	基本要求.....	8
5.2	配套办公.....	8
5.3	停车及充电.....	8
5.4	智能设施.....	8
<b>6</b>	<b>实施指引</b> .....	<b>9</b>
6.1	规划审批.....	9
6.2	其他.....	9

附录 配建物流配送站的基本形式.....	10
本指引用词说明.....	11
引用标准名录.....	12

# 1 总则

## 1.1 编制目的

为推动形成“物流枢纽+物流转运中心+物流配送站”现代物流场站体系，保障物流配送站的落地实施，提升末端物流配送效率和居民生活品质，特制定本物流配送站规划配建指引，用于指导法定图则、标准单元等片区详细规划以及个案调整、城市更新、土地整备等建设规划编制，并为项目的规划审批提供参考依据。

## 1.2 编制内容

本指引是在参照国家、行业、深圳市已有相关规范标准的基础上，结合深圳市社会经济发展实际情况而制定，是确定深圳市配建物流配送站功能、布局、规模、配套设施等相关指标的地方性推荐标准。

## 1.3 适用范围

- 1.3.1 本指引是深圳市（含深汕特别合作区）范围内编制配建物流配送站相关规划的指导性文件，也是相应规划方案、设计方案和规划许可审批等的参考依据。
- 1.3.2 本指引适用法定图则、标准单元等片区详细规划以及个案调整、城市更新、土地整备等建设项目规划中的物流配送站配建规划，不适用于小区物流服务站。
- 1.3.3 针对用地已经稳定的片区，鼓励通过多模式、多途径来增加物流配送站供给，具体规划标准可以参照本指引实施。

## 1.4 编制原则

- 1.4.1 科学性原则：充分考虑物流业态需求、消费习惯、人口规模、物流技术装备进步等因素影响，合理确定规模指标。
- 1.4.2 可实施性原则：配建物流配送站规模与用地开发规模相适应，配建机制与城市规划审批机制衔接，便于规划实施。
- 1.4.3 共享性原则：集中布局、空间共享，为促进末端共同配送等高效物流模式发展提供基础支撑。
- 1.4.4 公平性原则：在优先保障社会公众利益前提下，规划控制指标、配建要求等设定应尽可能公平公正，同等条件下配建标准统一。

## 1.5 其他

本指引未规定的相关内容应按现行的相关规范执行。本指引所引用的规范若有修订，应采用修订后的规范。

## 2 术语

### 2.0.1 物流场站

指面向社会提供货物或物品的运输、集散、配送等功能的公共物流场所，是支撑和保障城市基本公共服务的重要基础设施。物流场站主要包括物流枢纽、物流转运中心、物流配送站和小区物流服务站。

### 2.0.2 物流枢纽

指具备较大规模配套的专业物流基础设施和完善的信息网络，物流功能和服务体系完善并集中实现货物或物品集散、分拨、存储、转运等多种功能，辐射全球或区域的物流活动组织中心。

[GB/T 18354-2020, 定义 2.18]

### 2.0.3 物流转运中心

指具有完善的物流基础设施及信息网络，可便捷的连接城市干线道路网络，支撑服务城市内部组团或片区各种商品或货物中转仓储和分拨转运的物流场所。

### 2.0.4 物流配送站

指具有较完善的配送基础设施和信息网络，主要承担末端短距离、小批量、多频次配送服务的物流场所。

### 2.0.5 小区物流服务站

指具备日常操作所需设施设备和信息网络，主要面向小区居民提供货物或物品的代收、代寄、自取等便民服务场所。

### 2.0.6 配送

指在经济合理区域范围内，根据客户要求，对物品进行集货、分类、储存、拣选、加工、包装、组配等作业，并按时送达指定地点的物流活动。

[GB/T 18354-2020, 定义 2.3]

### 2.0.7 共同配送

由多个企业联合组织实施的配送活动。

[GB/T 18354-2020, 定义 3.31]

### 2.0.8 标准单元



全称深圳市规划标准单元，是国土空间规划的基础空间单元，也是规划编制的技术单元、规划传导的管控单元，还是与社会管理信息衔接的空间信息载体。

按照主导功能，全市分为居住生活、商业商务、工业发展、综合服务、科创发展、物流仓储、绿地休闲、交通枢纽、文化旅游、战略预留和公用设施集中区共 11 类 758 个标准单元。

## 3 功能布局

### 3.1 功能定位

- 3.1.1 深圳规划构建“物流枢纽+物流转运中心+物流配送站”的现代物流场站体系。
- 3.1.2 物流配送站处于现代物流场站体系末端，是城市基础设施的重要组成部分，主要承担末端网络集散功能，具有较强的公共服务属性。
- 3.1.3 物流配送站服务业态以电商快递物流、社区零售物流为主。

### 3.2 配建要求

- 3.2.1 物流配送站推荐采用建筑附属配建形式。配建物流配送站应遵循以下原则：
  - 3.2.1.1 服务均衡。配建物流配送站的设置应与土地利用相协调，以居住生活、商业商务、工业发展、综合服务、科创发展为主导功能的标准单元，人口密集、末端物流需求较大，原则上每个标准单元应至少配建 1 处物流配送站。
  - 3.2.1.2 建筑协调。配建物流配送站应与主体建筑设计相协调，且宜结合商业、办公、工业及其他公共建筑等合并设置，在居住区内设置的配建物流配送站应尽量降低对居民生活和安全的不良影响。
  - 3.2.1.3 交通便利。配建物流配送站在地块中的位置，应至少有一面临街且邻近现状道路或近期具有建设条件的规划道路，以方便物流转运车辆和电动自行车通行。
- 3.2.2 配建物流配送站宜采用单层设置，且应设置在建筑的地面一层。条件允许情况下，宜采用双边库。条件困难需要采用两层或多层设置时，应合理配置专用货物装卸电梯等设施，尽量降低对建筑商业、居民生活的影响。
- 3.2.3 服务配建物流配送站的物流转运车辆和电动自行车出入口应设置在地面，且便于与市政道路直接相连。条件允许的情况下，可设置物流转运车辆及电动自行车专用出入口。

### 3.3 平面布局

- 3.3.1 配建物流配送站的建筑层高应与主体建筑相协调，内部净空高度不宜低于 4.0m，以满足物流作业及管线布置的要求。
- 3.3.2 配建物流配送站平面可划分为操作区域和停车充电区域。操作区域包括分拣配送区、货物存放区及配套办公区等功能区，停车充电区域包括停车及充换电区域。停车充电区域不计入配送站建筑面积。配建物流配送站各类功能区应根据服务的物流业态需求灵活配置，具体可参照表 3.3.2。

表 3.3.2 配建物流配送站功能区配置需求

功能分区	具体功能	说明	电商快递功能	社区零售功能
操作区域	分拣配送	集中处理货物的到、发	●	●
	快递暂存	收件/异常快件暂时存放	●	—
	常温存储	常温货物短期存储	—	●
	冷链存储	冷藏、冷冻货物短期存储	—	●
	配套办公	含办公间、茶水间、卫生间等	●	●
停车充电区域	停车装卸	货车停车、装卸货	●	●
	车辆充电	电动自行车停车、充/换电	●	●

注：●表示必须配置，—表示可选择配置。

3.3.3 配建物流配送站内部各功能区的平面布局，应综合考虑上盖建筑类型、地块形状、场站规模等因素，按照作业流程最优、空间利用最大化的原则合理布局。

## 4 配建规模

### 4.1 标准单元配建规模

4.1.1 标准单元是配建物流配送站的基本单元。

4.1.2 配建规模

4.1.2.1 标准单元内配建物流配送站规模除与物流业态发展趋势、消费模式变化等因素有关外，还与标准单元的主导功能定位、空间分布、居住和岗位人口规模以及场站的处理能力、空间利用系数直接相关。

4.1.2.2 不同主导功能标准单元需配建物流配送站的建筑规模应满足表 4.1.2.1 的规定。

表 4.1.2.1 不同类型标准单元需配置物流配送站的建筑规模（单位：m<sup>2</sup>）

标准单元	主导功能	居住生活		商业商务		工业发展		综合服务		科创发展	
	用地面积 (km <sup>2</sup> )	0-1.3	1.3-3.0	0-1.0	1.0-2.0	0-1.8	1.8-3.5	0-1.2	1.2-3.0	0-1.3	1.3-3.0
配建规模	都市核心区及其外部的功能中心 (m <sup>2</sup> )	2700	3600	2500	3000	1800	2500	1400	2100	2000	2400
	其余区域 (m <sup>2</sup> )	1500	2500	1500	2000	1500	2100	1000	1500	1200	1500

注（1）根据《深圳市国土空间总体规划（2020-2035年）》（草案），都市核心区包括罗湖区、福田区、南山区的全部区域，以及宝安区的新安、西乡街道，龙华区的民治、龙华街道，龙岗区的坂田、布吉、吉华和南湾街道等区域。都市核心区外的功能中心包含盐田中心、宝安北中心、光明中心、平湖中心、龙岗中心、坪山中心和大鹏中心。

（2）表中配建规模指标为最小规模，当末端物流配送需求较大且周边物流场站严重不足时，可适当提高配建规模标准，以满足需求。

（3）主导功能为物流仓储、绿地休闲、交通枢纽、战略预留、文化旅游、公用设施集中区的标准单元，若居住、商业、办公用地面积之和超过标准单元用地总面积的 50%，则参照居住生活区配建。

### 4.2 面向片区详细规划

4.2.1 法定图则规划、发展单元规划等片区详细规划中需配建物流配送站建筑规模为该片区内各标准单元应配建物流配送站建筑规模之和。

4.2.2 当标准单元内规划有物流枢纽或物流转运中心时，配建物流配送站应结合上述场站合并设置，可不再单独选址。

4.2.3 当相邻两个标准单元需配建物流配送站建筑面积较小时，考虑规划实施和资源的集约节约利用，可以合并设置，具体情况需结合地块和交通条件等综合论证。

### 4.3 面向单个项目建设规划

4.3.1 个案调整、城市更新或土地整备等项目建设规划应根据建设项目用地规模确定是否需要配建物流配送站。

4.3.2 当建设项目用地规模超过 3 万平方米。原则上应配建物流配送站。

4.3.3 当建设项目自身及周边末端物流配送需求较大且物流场站严重不足时，用地规模不足 3 万平方米的建设项目也应配建物流配送站。

4.3.4 当建设项目用地规模达到阈值要求，但其所处标准单元内已配建物流配送站，则该建设项目可根据自身需求选择是否配建。

4.3.5 建设项目配建物流配送站除服务自身需求外，还应当满足项目所在标准单元的末端物流配送需求，具体配建的建筑规模为该建设项目所处标准单元需配建物流配送站建筑规模，具体如表 4.1.2.1 所示。

4.3.6 当建设项目涉及两个或以上标准单元时，按照单个标准单元配建规模指标的最大值确定建设项目应配建物流配送站规模。

4.3.7 当标准单元范围内有多个新建项目时，原则上按照建设项目报批时间“先报先配”；同一时间报批的项目，优先在用地规模较大的建设项目内配建物流配送站。

## 5 配套设施

### 5.1 基本要求

- 5.1.1 配建物流配送站内设施应做到配置合理、功能齐全、使用方便、用地集约。
- 5.1.2 配建物流配送站的供电、供水系统应与配建的主体建筑分开，便于独立管理。供电线路应按照 380V 配置。
- 5.1.3 配建物流配送站的消防设计应满足现行国家标准《建筑设计防火规范》GB50016 中有关厂房、商业服务网点的规定，并配置必要的排水系统、废物处理系统、通风系统、降噪系统等环保设施，体现节能环保原则。

### 5.2 配套办公

- 5.2.1 配建物流配送站根据用地条件、平面布局可配套必要的办公用房，宜与建筑物相融合，集约利用空间资源，用于满足末端物流业务咨询、客户服务、场所管理、员工休息等功能。
- 5.2.2 配套办公用房建筑面积不宜超过配建物流配送站总建筑面积的 10%。

### 5.3 停车及充电

- 5.3.1 配建物流配送站应在门前设置物流转运车辆装卸货泊位。物流转运车辆装卸货泊位数量按照配建物流配送面积，每 500 平方米设置 1 个。
- 5.3.2 配建物流配送站应根据自身业务需求，在室外周边区域设置一定规模的电动自行车泊位及充/换电设施。电动自行车泊位数量按照配建物流配送面积，每 100 平方米设置 1 个，且充/换电设施规模应不少于电动自行车泊位数的 50%。

### 5.4 智能设施

- 5.4.1 配建物流配送站应结合物流业务功能需求等设置智能分拣设备、智能存储分拣柜等，并宜使用无线射频识别（RFID）、条码跟踪、智能温控、电子数据交换（EDI）等现代信息技术，整合末端配送、信息服务、运营管理等功能，提升末端物流智能化水平。
- 5.4.2 配建物流配送站宜考虑未来技术发展，合理预留无人配送车、无人机配送、地下管道配送等设施空间。

## 6 实施指引

### 6.1 规划审批

- 6.1.1 配建物流配送站的规划行政审批管理流程分为两个阶段：规划编制阶段、土地出让和用地规划许可阶段。
- 6.1.2 规划编制阶段，依据本指引在法定图则、发展单元规划等片区详细规划或个案调整、城市更新、土地整备等建设项目规划编制中落实配建物流配送站规模。
- 6.1.3 土地出让和用地规划许可阶段，依据已批复的相关规划及《配建指引》相关内容，确定配建物流配送站规划控制要点（规划条件）。规划控制要点参见表 6.1.3.1。

表 6.1.3.1 配建物流配送站规划控制要点范例

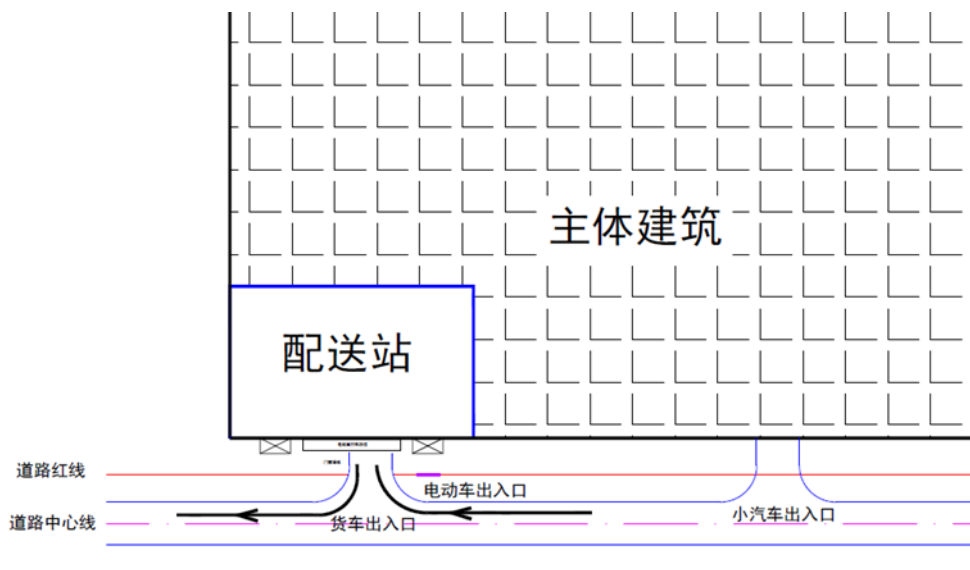
控制要点	范例	相关条文
建筑面积	配建物流配送站（建筑地面一层）建筑面积 <u>2700</u> 平方米（不含物流转运车辆停车装卸泊位及电动自行车停车及充/换电泊位）	3.2.2、4.2、4.3
位置	至少有一面临街且邻近现状道路或近期具有建设条件的规划道路	3.2.1
开口	应设置在地面，且便于与市政道路直接相连。条件允许的情况下，可设置配送物流配送站专用机动车及电动自行车出入口	3.2.3
停车	物流转运车辆装卸泊位：不少于 <u>5</u> 个 电动自行车泊位：不少于 <u>27</u> 个，且充电设施不少于泊位数的 50%	5.3
供电供水	应与配建的主体建筑分开，便于独立管理。供电线路应按照 380V 配置	5.1.3
产权	配建物流配送站（不含物流转运车辆停车装卸泊位及电动自行车停车及充/换电泊位）建成后产权归政府	—

注：下划线内容为举例说明，具体取值应依据相关条文确定。

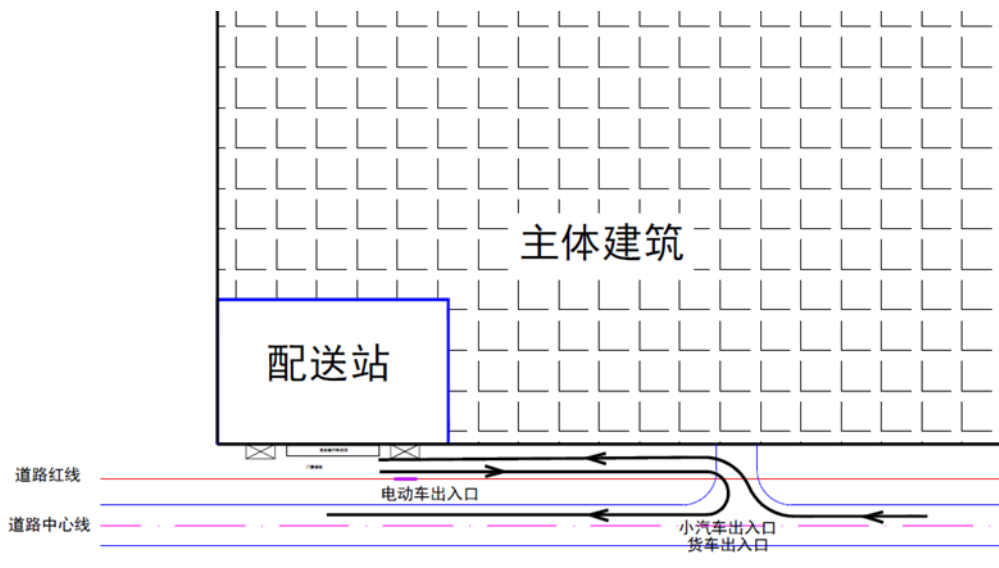
### 6.2 其他

配建物流配送站建设、运营、管理阶段的相关要求，由物流行业主管部门牵头另行制定，本指引不做规定。

## 附录 配建物流配送站的基本形式



独立出入口形式



与主体建筑共用出入口形式



## 本指引用词说明

- 1 为便于在执行本指引条文时区别对待，对于要求严格程度不同的用词说明如下：
  - 1) 表示很严格，非这样做不可的用词：

正面词采用“必须”；反面词采用“严禁”。
  - 2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的用词：

正面词采用“应”；反面词采用“不应”或“不得”。
  - 3) 表示允许稍有选择，在条件许可时，首先应这样做的用词：

正面词采用“宜”或“可”；反面词采用“不宜”。
- 2 条文中指明必须按其他有关规范/标准执行的写法为：“应按……执行”或“应符合……的要求（或规定）”。
- 3 条文中非必须按所指定的规范/标准执行的写法为：“可参照……的要求（或规定）”。

## 引用标准名录

### 1. 国家相关标准规范文件

- 《物流术语》 GB/T 18354-2020
- 《城市综合交通体系规划标准》 GB/T 51328-2018
- 《通用仓库及库区规划设计参数》 GB/T 28581-2019
- 《物流建筑设计规范》 GB 51157-2016
- 《冷库设计规范》 GB 50072-2010
- 《快递营业场所设计基本要求》 YZ/T 0137-2015
- 《城市道路工程设计规范》 CJJ 37-2012
- 《建筑设计防火规范》 GB 50016-2020
- 《道路交通标志和标线》 GB 5768-2009
- 《无障碍设计规范》（GB 50763-2012）

### 2. 深圳相关标准规范文件

- 《深圳市规划标准与准则》（2020年修订版）
- 《深圳市规划标准单元划定方案(试行)》
- 《建设项目机动车出入口开设技术指引（试行）》（2015）