

檔 號：
保存年限：

桃園國際機場股份有限公司 函

地址：337041桃園市大園區航站南路九號
聯絡人：簡其正
聯絡電話：03-2732106
傳真：03-2732188
電子信箱：ivanchien@mail.taoyuan-airport.com

受文者：台北市航空貨運承攬商業同業公會

發文日期：中華民國112年9月4日

發文字號：桃機開發字第1122200768號

速別：普通件

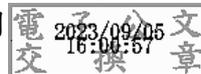
密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 (11222007680-1. pdf、11222007680-2. pdf、11222007680-3. pdf)

主旨：檢送112年8月24日「桃園機場新貨運園區營運協調平台」
第4次會議紀錄，請查照。

正本：交通部民用航空局、財政部關務署臺北關、內政部警政署航空警察局、華儲股份有限公司、長榮空運倉儲股份有限公司、遠雄航空自由貿易港區股份有限公司、中華航空股份有限公司、長榮航空股份有限公司、星宇航空股份有限公司、台北市報關商業同業公會、台北市航空貨運承攬商業同業公會

副本：台灣野村總研諮詢顧問股份有限公司



檔 號：
保存年限：

桃園國際機場股份有限公司 函

地址：337041桃園市大園區航站南路九號
聯絡人：簡其正
聯絡電話：03-2732106
傳真：03-2732188
電子信箱：ivanchien@mail.taoyuan-airport.com

受文者：台北市報關商業同業公會

發文日期：中華民國112年9月4日

發文字號：桃機開發字第1122200768號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 (11222007680-1. pdf、11222007680-2. pdf、11222007680-3. pdf)

主旨：檢送112年8月24日「桃園機場新貨運園區營運協調平台」
第4次會議紀錄，請查照。

正本：交通部民用航空局、財政部關務署臺北關、內政部警政署航空警察局、華儲股份有限公司、長榮空運倉儲股份有限公司、遠雄航空自由貿易港區股份有限公司、中華航空股份有限公司、長榮航空股份有限公司、星宇航空股份有限公司、台北市報關商業同業公會、台北市航空貨運承攬商業同業公會

副本：台灣野村總研諮詢顧問股份有限公司



「桃園機場新貨運園區營運協調平台」第 4 次會議

會議紀錄

- 壹、 時間：112 年 8 月 24 日(星期二) 上午 9 時 30 分
- 貳、 地點：桃園機場公司 4115 會議室
- 參、 主席：余助理副總經理崇立 記錄：簡其正
- 肆、 出席單位及人員：詳簽到表
- 伍、 主辦單位報告:新貨運園區營運協調平台重要議題辦理情形(詳附件簡報檔案及重要議題列管表)
- 陸、 討論事項及結論：
- 一. 第 111-02、111-03、111-04 三項有關 BUP/Shipper Load 制度推動列管案件，屬於航空保安檢查與貨物通關部分因與 CTO 內部空間操作 BUP/Shipper Load 作業並無窒礙難行之處，同意解除列管。其餘作業流程順序及操作介面請物流作業小組依第 111-01 號列管案件持續研議，若涉及航空保安或貨物通關規定，再另行提案納管。
 - 二. 第 111-06 號「規劃人員及盤櫃、盤車自集散站進出空側管制區保安管控」列管案件，依航空保安小組建議機場管制線朝實體圍籬方式進行規劃，請該小組依第 2 次工作小組會議結論，就貨運站後倉門管制機制加虛擬電子式圍籬管控持續研議作業方式。
 - 三. 第 111-05、111-09、112-01 號列管案件，依物流作業小組第 2 次會議結論持續列管辦理，相關土地需求與作業構想，請於工作小組先行研議具體需求與初步規劃做法，以利納

入桃園機場綱要計畫(三)版評估，進而落實新貨運園區用地設計規劃。

柒、 臨時動議：

桃園機場公司已著手進行貨運整合資訊平台規劃，期能智慧化營運新貨運園區與第二自由貿易港區，使貨物處理流程資訊透明化供相關單位與需用人使用，提高作業效率並最大化硬體資源使用率，故委託外部顧問公司進行研究與利害關係人訪談，尚請與會各單位支持配合訪談不吝賜教。

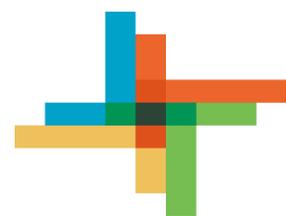
捌、 散會(中午 11 時 45 分)。

新貨運園區重要議題列管表

| 列管編號 | 列管日期 | 議題 | 工作介面 | | 內容說明 | 決議(會議結論、協調共識...) | 結案日期 |
|--------|------------|---|-------------------------|------|--|---|------|
| | | | 提案單位 | 任務小組 | | | |
| 111-02 | 2022/10/27 | Shipper's Load制度推動- 檢視現行法規相關報關流程， 貨物運送權責歸屬釐清 | 長榮航空 | 貨物通關 | 若Shipper's Load於新貨運園區 外場域操作，則進出口貨物報 關、運輸流程間之權責釐清以及 運輸契約內容需重新檢視。 | <p>[2022/10/27]營運平台第2次協調會議：交由工作小組研議。</p> <p>[2022/11/27]貨物通關小組1次會議結論： 與會單位支持推動Shipper's Load模式，預估可提升貨運量，惟執行的場所及該場所主 體營運單位尚無定論，相關細部運作流程及配套法規細則請貨物通關小組成員於下次會 議中提出建議。</p> <p>[2023/03/27]營運協調平台第3次會議結論： (一) 增列長榮提案：請說明未來新貨運園區支援輔助區用地如何規劃，與門哨內CTO用 地功能區分差異性。 (二) 本案持續列管，待下次協調平台會議依新彙整完畢之重要議題列管表討論後，若無 其他意見再行解除列管。</p> <p>[2023/5/25]貨物通關小組2次會議結論： 1. 經歷次會議討論後已有共識，Shipper's Load初期作業主體規劃由貨運站區內CTO業 者營運，於CTO自有空間內設置專區營運BUP/Shipper's Load業務，安檢通關依循目前 作業程序。 2. 前項作業符合現行通關與航空貨運倉儲監管法規，未來若因環境或商業需求變化可再 行滾動檢討，建請營運協調平台解除列管。</p> | |
| 111-03 | 2022/10/27 | Shipper's Load制度推動- 支援輔助區-託運人自主打盤作 業場地關務相關規定(如現況進 口/出口/機放/快遞須實體隔 離、安檢設備等級等) | 台北市航空 貨運承攬商 業同業公會 | 貨物通關 | 託運人自主打盤作業場地研議如 何增進效率，討論進出轉口貨物 除實體圍籬管控之外，能否有其 他更具效率管理方式以及配套作 為。 | <p>[2022/10/27]營運協調平台第2次會議結論：交由工作小組研議。</p> <p>[2022/11/27]貨物通關小組1次會議結論： 在進出口貨棧推動Shipper's Load模式符合現行法規(關稅法第26條、海關管理進出口貨 棧辦法第4條)，後續在CTO執行Shipper's Load模式或其他地點執行，均須符合法規規 定。</p> <p>[2023/03/27]營運協調平台第3次會議結論：貨物通關須依法辦理，無論Shipper Load 業務或倉間區隔方式涉及修法曠日廢時恐緩不濟急，於海關現行法規規定之下請貨物通 關小組持續研議較具效率並可行之作業方式。</p> <p>[2023/5/25]貨物通關小組2次會議結論： 1. BUP/Shipper's Load業務或倉間區隔方式須依「海關管理進出口貨棧辦法」及相關關 務法規辦理，如涉及修法議題未來將適時反應予上級機關檢討評估。 2. 依會議協調共識，Shipper's Load(作業由原本支援輔助區改為貨運核心作業區CTO業 者營運，並於CTO自有空間內設置專區)，此規劃符合海關現行監管規定應屬可行，建請 營運協調平台解除列管。</p> | |
| 111-04 | 2022/10/27 | Shipper's Load制度推動- 安檢人力及設備建置評估 | 台北市航空 貨運承攬商 業同業公會 | 航空保安 | 託運人自主打盤場域需具航空保 安檢查功能，由航警局評估相關 機具設置與人力派駐。 | <p>[2022/10/27]營運平台第2次協調會議：交由工作小組研議。</p> <p>[2023/01/19]航空保安小組第1次會議結論： 有關安檢及通關的順序請各單位下次會議提出腹案共同討論，俾利航警評估人力及設 備。</p> <p>[2023/03/27]營運協調平台第3次會議結論：本議題涉及未來Shipper's Load專區設置 與否相關性，Shipper's Load專區通關安檢順序與一般CTO通關安檢順序之差異，能否 有一致性作法尚無定論，請航空保安小組持續研議。</p> <p>[2023/07/14]航空保安小組第2次會議結論：依營運協調平台共識，BUP/Shipper's Load初期規劃於CTO內部空間作業，作業區相關通關安檢順序與一般CTO通關安檢順序 一致採先安檢後通關，未來滾動式檢討相關配套措施，建請營運協調平台解除列管。</p> | |

| 列管編號 | 列管日期 | 議題 | 工作介面 | | 內容說明 | 決議(會議結論、協調共識...) | 結案日期 |
|--------|------------|---|----------------|------|--|---|------|
| | | | 提案單位 | 任務小組 | | | |
| 111-01 | 2022/10/27 | Shipper's Load制度推動-支援輔助區-託運人自行打盤進/出/轉口作業流程及與貨運站(CTO)交接介面規劃進口ULD進倉 | 台北市空貨運承攬商業同業公會 | 物流作業 | 託運人自主打盤進/出/轉口動線規劃須符合海關監管規定，續進行相關動線與作業程序設計以及與CTO交接事項規劃研議。 | [2022/10/27]營運協調平台第2次會議結論：交由工作小組研議。 [2023/02/14]物流作業小組第1次會議結論：有關支援輔助區Shipper Load制度(託運人自行打盤)推動，各單位原則上支持，惟海關及安檢的執行順序及地點須再研議，桃機公司會再與航空公司及CTO業者研議新貨運園區的配置；另航空公司暫不支持多國集併貨(MCC)業務推動。 [2023/03/27]營運協調平台第3次會議結論：Shipper's Load作業模式納入未來新貨運園區作業項目具共識，惟作業場地與執行方式請物流作業小組持續研議。 [2023/06/27]物流作業小組第2次會議結論：Shipper's Load/BUP作業依營運協調平台第3次會議共識，先行由新貨運園區內CTO於內部空間自行規劃作業空間，依現行保安管控與通關作業辦理，未來再視業務發展狀況規劃支援輔助區場地因應，相關營業內容與作業KPI將納入未來招商契約內容，MCC業務由市場機制決定，若未來業務規模擴大再另行規劃作業場地由需用者承租使用。 | |
| 111-05 | 2022/10/27 | 規劃出口貨物以MASTER主號進倉，進口貨物單一盤櫃進單一倉儲作業流程及進出自由港區港區貨棧配套 | 桃機公司/星宇航空/遠雄公司 | 物流作業 | 由倉儲業者研議出口貨物採行主號進倉管理方式，航空公司與倉儲業者規劃進口貨物採整盤櫃進單一倉儲作業模式。 | [2022/10/27]營運協調平台第2次會議結論：交由工作小組研議。 [2023/02/14]物流作業小組第1次會議結論：本案原則配合推動「未來將推動出口貨物以MASTER主號進倉，進口貨物單一盤櫃進單一倉儲。」另有關於自貿港區混盤的情形請遠雄公司提出建議配套措施。 [2023/03/27]營運協調平台第3次會議結論：有關進口貨物單一盤櫃進單一倉儲，涉及自由貿易港區進口貨物混盤拆現行作業各倉儲均可配合處理，出口貨物以MASTER主號進倉亦須搭配前端完成貼標作業方具執行實質意義，本案續行列管請物流作業小組持續研議。 [2023/06/27]物流作業小組第2次會議結論： 1.進口貨物單一盤櫃進單一倉儲，涉及自由貿易港區進口貨物混盤拆現行作業各倉儲均可配合處理，依現行機制執行。 2.出口貨物以MASTER主號進倉各單位原則支持，惟現行暫不推動。未來新貨運園區營運時可考量MASTER跟HOUSE進倉的差別費率化，請CTO業者考量規劃CTO內的理貨區或分層分區空間。 3.請貨運站公會及貨運承攬公會內部討論7年後新貨運園區MASTER主號進倉會面臨到的問題及衝擊，若CTO無法提供理貨區，機場公司會再評估釋出其他策略用地供承攬業者承租使用。 4.有關新貨運園區的作業標準，請遠雄自貿港區同步配合執行，以提升整體貨運效率。 | |
| 111-09 | 2022/10/27 | 未來舊有華儲、榮儲用地收回之後，屆時視滑行道延伸範圍以及貨物操作需要，規劃Belly Cargo以及轉運貨物處理場域評估 | 桃機公司 | 物流作業 | 華儲、榮儲促參合約屆期後用地由機場公司收回，為因應未來新貨運園區與客運航廈間貨物移動距離較長問題，請相關單位提供意見，機場公司將滾動檢討用地可再利用相關規劃，作為備援相關計畫。 | [2022/10/27]營運協調平台第2次會議結論：機場公司將視綱要計畫(二)版滑行道東延範圍，滾動檢討華儲、榮儲用地再利用可行性。 [2023/02/14]物流作業小組第1次會議結論：未來舊有華儲、榮儲用地收回之後，屆時視滑行道延伸範圍以及貨物操作需要，規劃Belly Cargo以及轉運貨物處理場域；另第三跑道蓋好後，為建置底下會有兩條地下勤務道，北跑道會暫時封閉約1年，桃機公司將提請內部評估提前規劃拓寬並強化東側勤務道。 [2023/03/27]營運協調平台第3次會議結論：華儲、榮儲合約屆期後回收之用地再利用方式規劃，請桃機公司持續與需用方(航空公司、倉儲業者、地勤公司)洽商，依實際需求納入機場園區開發規劃，本案持續列管。 [2023/06/27]物流作業小組第2次會議結論：請航空公司、倉儲公司、地勤公司評估機下直轉、機具放置及待裝區相關作業的面積需求，俾利後續彈性調度作業區域。 | |

| 列管編號 | 列管日期 | 議題 | 工作介面 | | 內容說明 | 決議(會議結論、協調共識...) | 結案日期 |
|--------|------------|--|------|------|---|--|------|
| | | | 提案單位 | 任務小組 | | | |
| 112-01 | 2023/3/27 | 建議新貨運園區進、出口貨物，朝one airline one terminal方向規劃。 | 星宇航空 | 物流作業 | 新貨運園區建設前，確定one airline one terminal方向，以利園區動線、空間及程序規劃。 | [2023/3/27]營運協調平台第3次會議結論：本提案主要為建議未來新貨運園區出口貨物的商業模式，現行作業仍依各別航空公司所要求的市場機制進行，本案納入物流作業小組進行列管研議。 [2023/06/27]物流作業小組第2次會議結論：請航空公司跟承攬商公會針對one airline one terminal進行討論。 | |
| 111-06 | 2022/10/27 | 規劃人員及盤櫃、盤車自集散站進出空側管制區保安管控 | 桃機公司 | 航空保安 | 規劃未來新貨運園區倉儲空側盤車與人員進出管控方式，內部進出轉作業區人員管控模式均需優於現行，由倉儲業者與關務單位研商。 | [2022/10/27]營運協調平台第2次會議結論：交由工作小組研議。 [2023/01/19]航空保安小組第1次會議結論：本案人、車、貨管制方式各單位具初步共識，皆認同以倉儲門口至內部作業倉間、內部作業倉間至盤櫃作業區、盤櫃作業區至空側管制線分三區設置3道管制線為原則。 [2023/03/27]營運協調平台第3次會議結論：未來倉儲陸側至空側間分三道管制線作人員貨物管控已具共識，有關民航局建議第三道機場管制線(盤櫃作業區進入空側前)採實體圍籬方式管理，事涉圍籬門哨數量與航警局派員查驗權責、貨物檢查方式等細部執行規劃，請航空保安小組進行研議。 [2023/07/14]航空保安小組第2次會議結論： 1.依據民航法第47-4條：「人員、車輛及其所攜帶、載運之物品進出管制區，應接受航空警察局檢查。」故國境管制線，以實體方式進行管控為優先考量。 2.前倉門口管制線人員跟貨物需明確動線並分流，並採用金屬門、刷庫證及X光機安檢方式進行人貨管控，後倉門管制線(國境管制線)，宜以實體方式(倉門、圍籬等)進行保安控管，開口部分則搭配電子圍籬及示警設備等科技執法設備，進行保安監控，而管制崗哨執行作業由民航局與航警局另行研議。 3.貨運站設計建議朝向自動化，並使用輸送帶方式讓貨物進倉，減少人流進倉，降低航空保安風險，亦可採用高科技監控方式(如人臉辨識、遠端感應、監控...等)即時監控庫區；倘有驗貨需求宜設置靠近倉門管制哨為宜，監盤需求則宜考慮用遠端監看，以利非貨運站工作人員動線控管。 | |



桃園國際機場
Taoyuan International Airport

桃園機場新貨運園區營運協調平台 第4次會議

桃園機場公司
112年8月24日

AGENDA

01 未來貨運用地區位定義

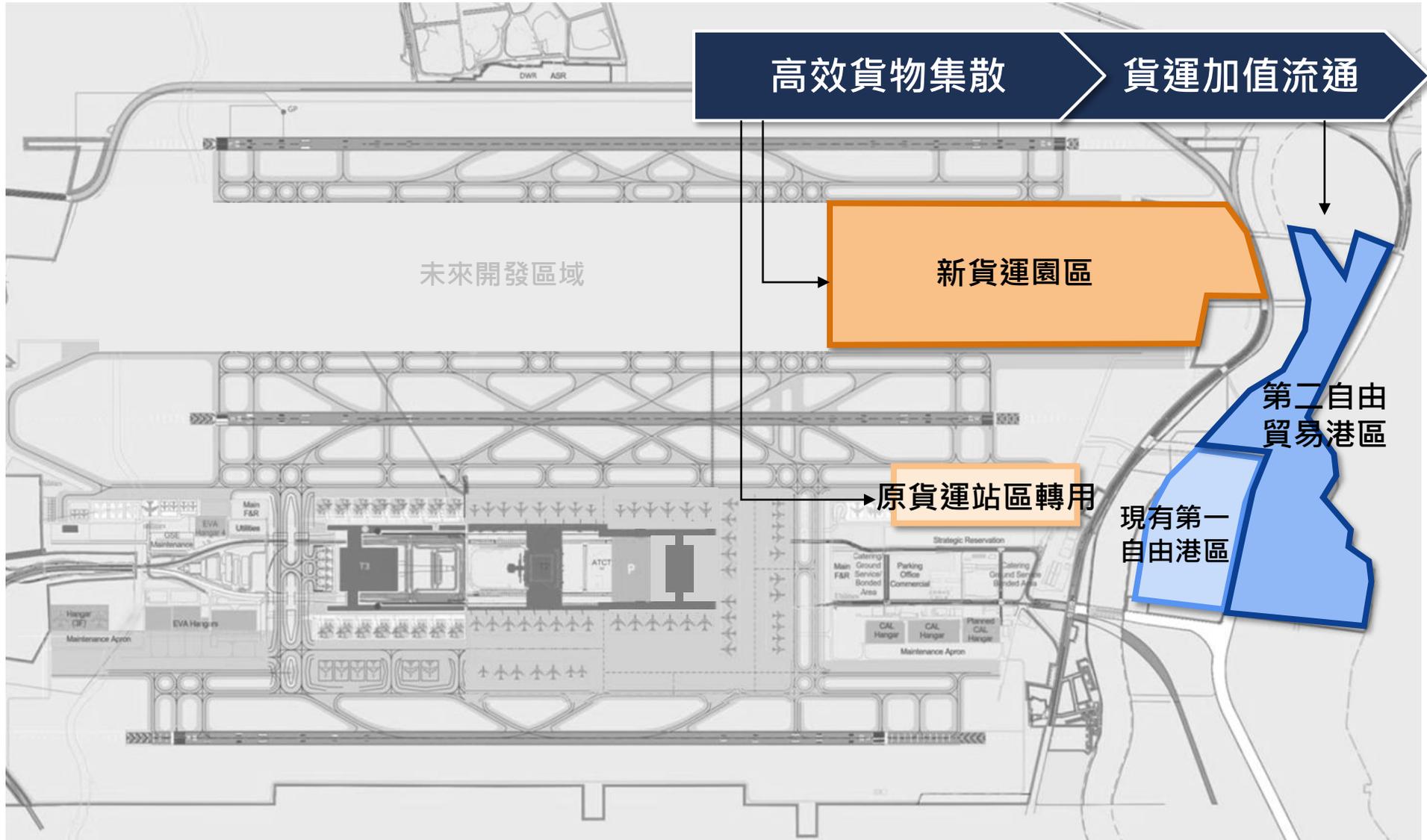
02 營運協調平台議題彙整

03 工作小組辦理情況及建議

04 後續推動期程規劃

05 臨時動議與提案

一、未來貨運用地區位定義



二、營運協調平台議題彙整

作業流程優化

1. 出口主號進倉

主要目的為減少車輛頻次，簡化收送貨型。

2-1. 進口ULD進倉 2-2. OAOT

現況各倉均能配合作業，唯須考量自由貿易港區貨物特性配套方案，另One Airline One Terminal 係商業行為。

3. 託運人自主打盤

初期以CTO內部空間提供作業，未來視業務發展狀況於支援輔助區另行規劃。

優化保安機制

4. 通關安檢順序

以先安檢再通關較符合桃園機場實務作業需求。

5. 優化盤櫃上機安檢

倉儲後艙門口以實體圍籬方式管控、航警人力、貨物安檢作業方式確認。

提升作業效率

6. 落實人員進出空側管控

採倉儲內與空陸側間三道管制線方式管控。

7. 建立快遞、機放貨物SLAs

鼓勵相關業者取得各項操作國際標準認證，新貨運園區亦將研擬作業時間與處理效率標準。

強化門哨管控

8. 園區門哨管制人車

由機場公司設置門哨，委由保全人員管制人車。

9. 建立資訊管理平臺

由機場公司規劃貨況與園區管理資訊系統，相關利害關係人提供各項貨物與報單資訊，並應用資訊系統。

尚未定案

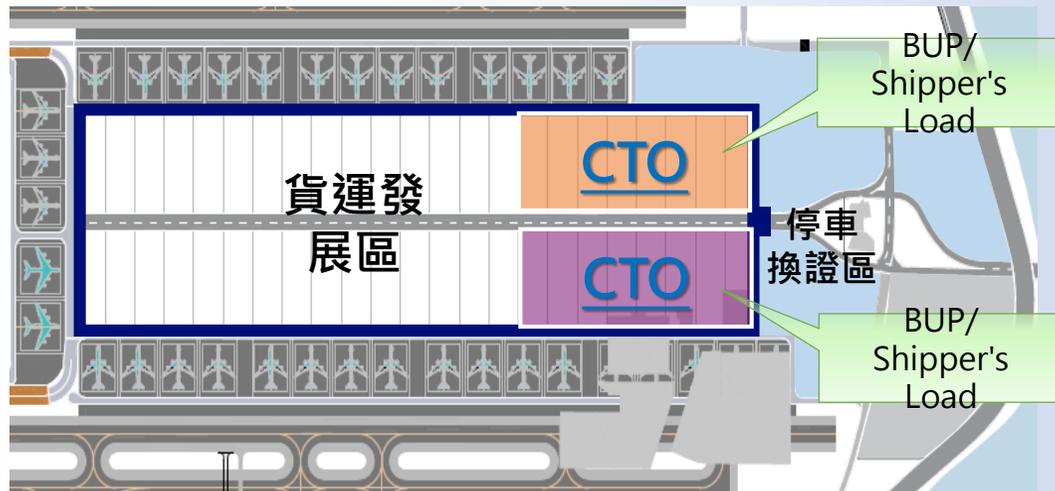
已具共識

三、工作小組辦理情況及建議

貨物通關組 (112.05.25) 第2次會議結論：

1. Shipper Load制度推動-檢視現行法規相關報關流程，貨物運送權責歸屬釐清。

2. Shipper Load制度推動-支援輔助區-託運人自主打盤作業場地關務相關規定(如現況進口/出口/機放/快遞須實體隔離、安檢設備等級等)。



1. Shipper's Load初期規劃由貨運站區內CTO業者營運，於CTO自有空間內設置專區營運BUP/Shipper's Load業務，安檢通關依循目前作業程序。
2. 前項作業符合現行通關與航空貨運倉儲監管法規，未來若因環境或商業需求變化可再行滾動檢討，**建議營運協調平台解除列管。**

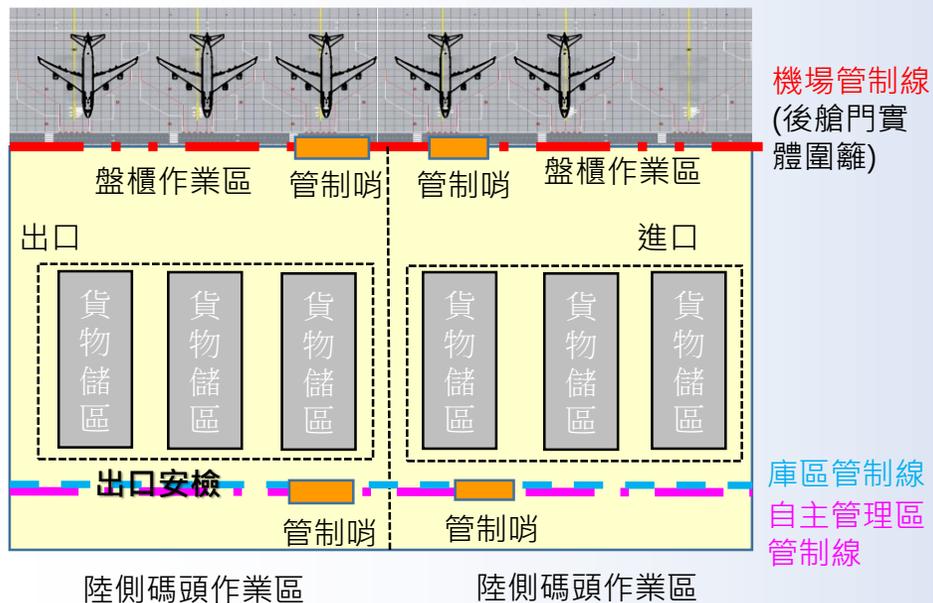
1. BUP/Shipper's Load業務或倉間區隔方式須依「海關管理進出口貨棧辦法」及相關關務法規辦理，如涉及修法議題未來將適時反應予上級機關檢討評估。
2. 依會議協調共識，Shipper's Load(作業由原本支援輔助區改為貨運核心作業區CTO業者營運，並於CTO自有空間內設置專區)，此規劃符合海關現行監管規定應屬可行，**建議營運協調平台解除列管。**

三、工作小組辦理情況及建議

航空保安組 (112.07.14) 第2次會議結論：

1. Shipper Load 制度推動-安檢 人力及設備建置評估。

2. 規劃人員及盤櫃、盤車自集 散站進出空側管制區保安管控。



依營運協調平台共識，BUP/Shipper's Load 初期規劃於CTO內部空間作業，作業區相關通關安檢順序與一般CTO通關安檢順序一致採先安檢後通關，未來滾動式檢討相關配套措施，**建議營運協調平台解除列管。**

1. 依據民航法第47-4條：「人員、車輛及其所攜帶、載運之物品進出管制區，應接受航空警察局檢查。」故國境管制線，以實體方式進行管控為優先考量。
2. 前倉門口管制線人員跟貨物需明確動線並分流，並採用金屬門、刷庫證及X光機安檢方式進行人貨管控，後倉門管制線(國境管制線)，宜以實體方式(倉門、圍籬等)進行保安控管，開口部分則搭配電子圍籬及示警設備等科技執法設備，進行保安監控，而管制崗哨執行作業由民航局與航警局另行研議。
3. 貨運站設計建議朝向自動化，並使用輸送帶方式讓貨物進倉，減少人流進倉，降低航空保安風險，亦可採用高科技監控方式(如人臉辨識、遠端感應、監控...等)即時監控庫區；倘有驗貨需求宜設置靠近倉門管制哨為宜，監盤需求則宜考慮用遠端監看，以利非貨運站工作人員動線控管。

三、工作小組辦理情況及建議

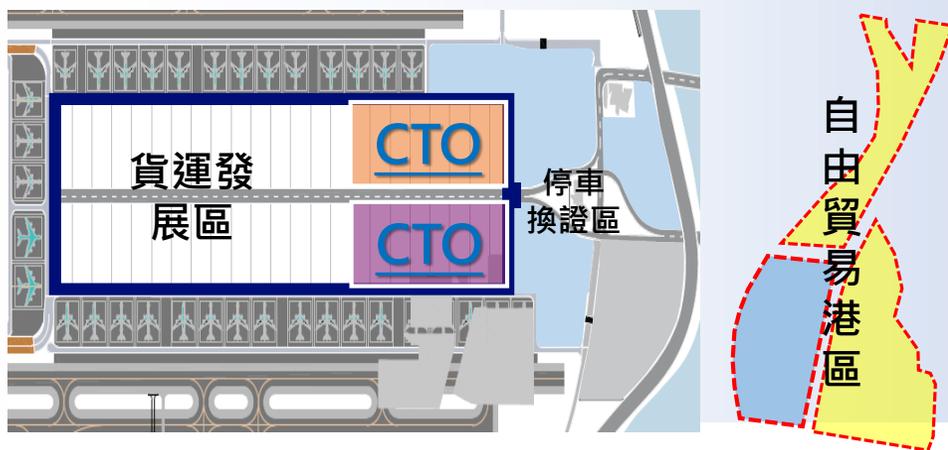
物流作業組 (112.06.27) 第2次會議結論：

1. Shipper Load 制度推動-支援輔助區-託運人自行打盤進/出/轉口作業流程及與貨運站(CTO)交接介面規劃及多國集併貨(MCC)業務可行性評估。

2. 規劃出口貨物以MASTER主號進倉，進口貨物單一盤櫃進單一倉儲作業流程及進出自由港區貨棧配套。

Shipper's Load/BUP作業依營運協調平台第3次會議結論，先行由新貨運園區內CTO於內部空間自行規劃作業空間，依現行保安管控與通關作業辦理，未來再視業務發展狀況規劃支援輔助區場地因應，相關營業內容與作業KPI將納入未來招商契約內容，MCC業務由市場機制決定，若未來業務規模擴大再另行規劃作業場地由需用者承租使用。

1. 進口貨物單一盤櫃進單一倉儲，涉及自由貿易港區進口貨物混盤拆理現行作業各倉儲均可配合處理，依現行機制執行。
2. 出口貨物以MASTER主號進倉各單位原則支持，惟現行暫不推動。未來新貨運園區營運時可考量MASTER跟HOUSE進倉的差別費率化，另請CTO業者預為規劃主號進倉前理貨空間。
3. 請貨運站公會及貨運承攬公會內部討論7年後新貨運園區MASTER主號進倉會面臨到的問題及衝擊，若CTO無法提供理貨區，機場公司會再評估釋出其他策略用地供承攬業者承租使用。
4. 有關新貨運園區的作業標準，請遠雄自貿港區同步配合執行，以提升整體貨運效率。



三、工作小組辦理情況及建議

物流作業組 (112.06.27)
第2次會議結論：

3. 未來舊有華儲、榮儲用地收回之後，屆時視滑行道延伸範圍以及貨物操作需要，規劃Belly Cargo以及轉運貨物處理場域評估。

請航空公司、倉儲公司、地勤公司評估機下直轉、機具放置及待裝區相關作業的面積需求，俾利後續彈性調度作業區域。

4. 建議新貨運園區進、出口貨物，朝one airline one terminal方向規劃。

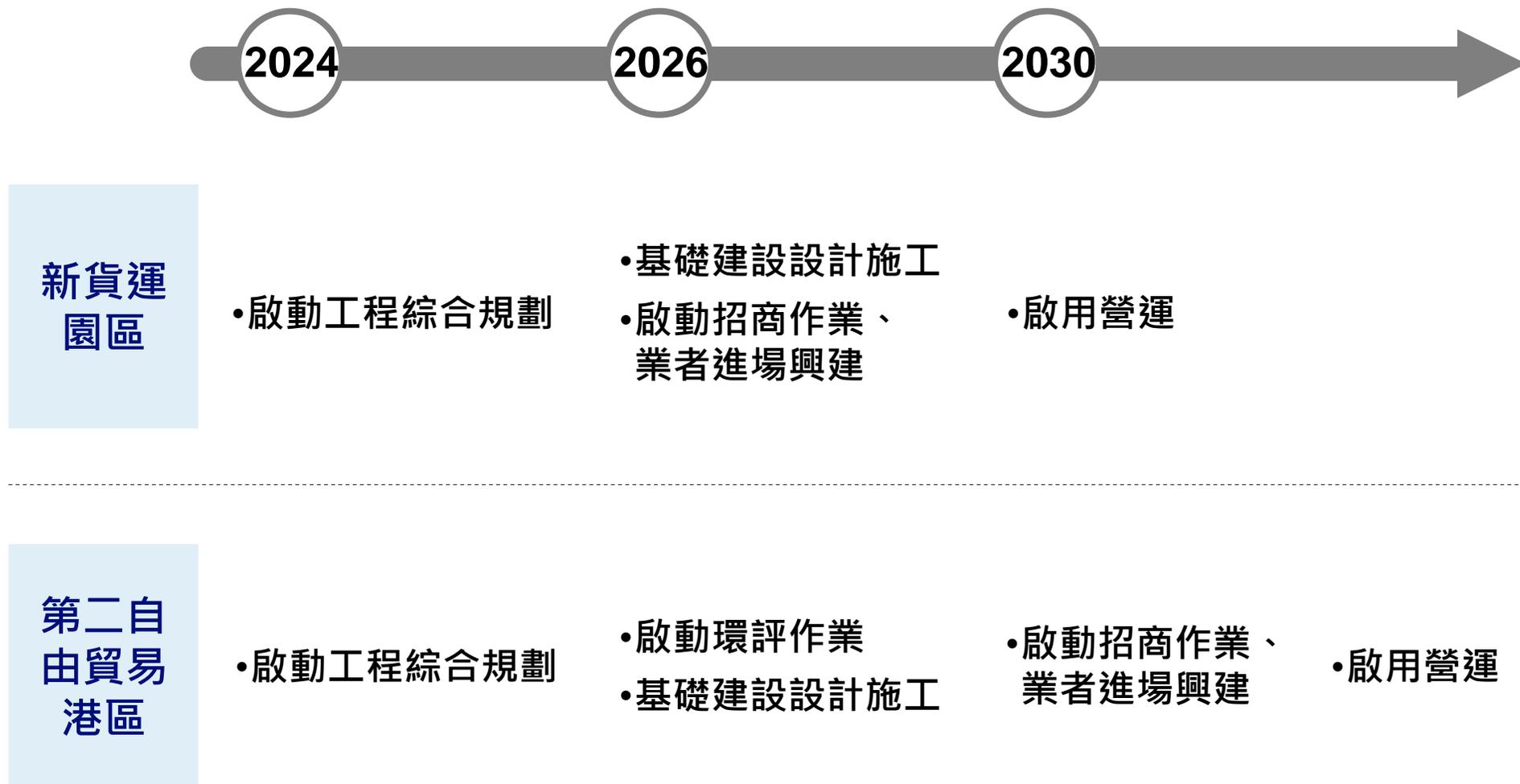
請航空公司跟承攬商公會針對one airline one terminal進行討論。

貨機坪保留, 剩餘空間約6.8公頃



四、後續推動期程規劃

後續將持續推動工程規劃、設計施工、開發招商等事項



五、提案與臨時動議

簡報結束
謝謝

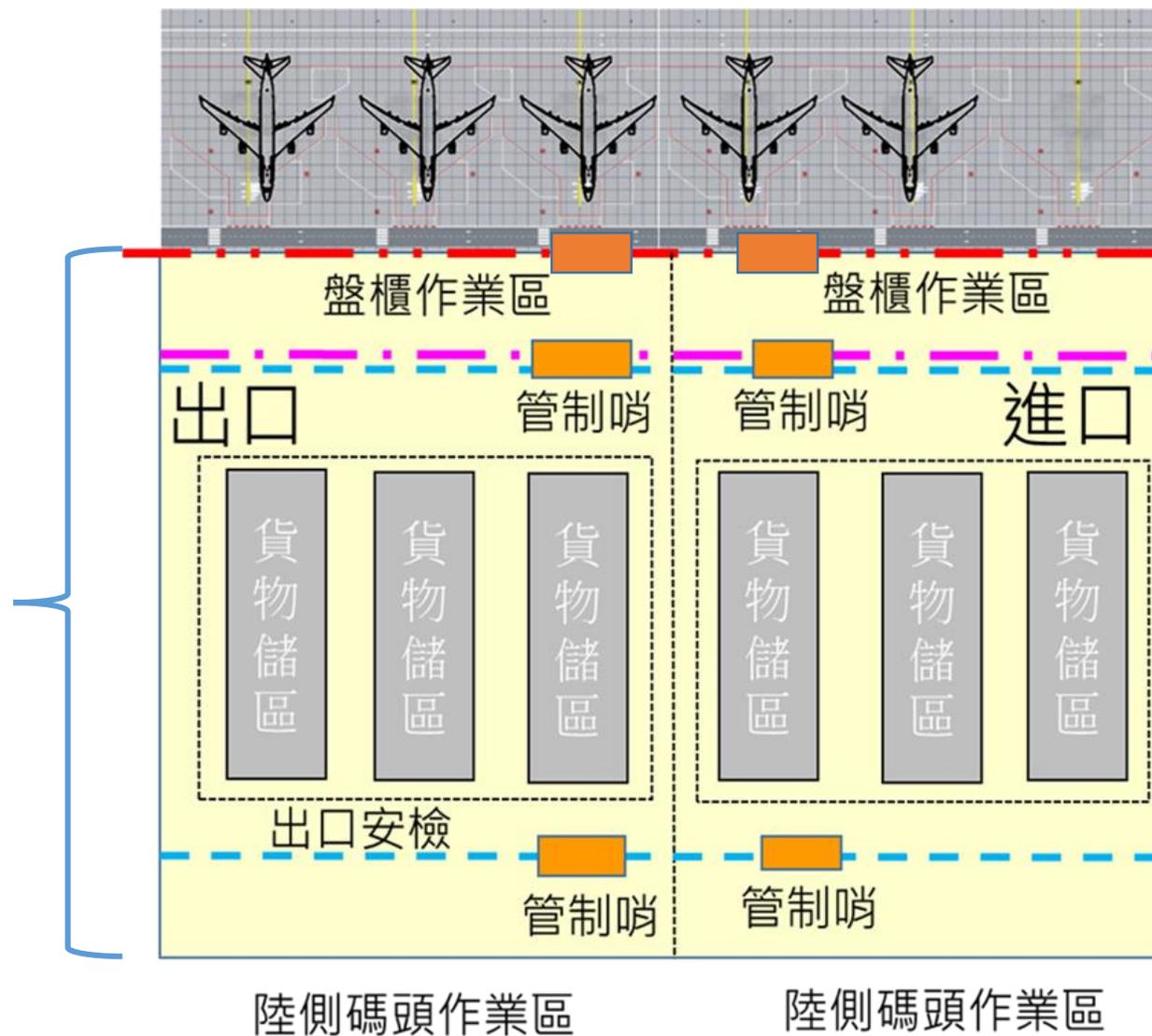
附錄

補充資料

附錄、補充資料

保安自主管理區

CTO業者自提保安計畫經民航局審核



機場管制線

未授權人員攔阻

自主管理區管制線
(實體圍籬)

機場證查驗、保安檢查
(人員管制)

庫區管制線

庫證查驗、金屬檢查
(人員管制)、貨物安檢

附錄、補充資料

規劃人員及盤櫃、盤車自集散站進出空側管制區保安管控。

說明：空側機坪第三道管制線規劃比較：

| 管制模式 | 安全性 | 貨物進出管制區效率 | 航警執勤人力 | 適法性(47-4) |
|-------|-----|-----------|--------|-----------|
| 電子圍籬 | 中等 | 高 | 節省 | 符合 |
| 實體圍籬 | 高 | 低 | 較高 | 符合 |
| 後倉門管制 | 高 | 中 | 中等 | 符合 |

附錄、補充資料-鄰近機場管制模式

| 機場 | 園區門哨管制 | 入庫證件查驗 /金屬掃描 | 倉儲內實體區隔 | 倉儲尾門長閉/人 員管控 | 空側實體圍籬 |
|-------|---------------|-----------------|---------|-----------------|--------|
| 仁川機場 | 車 | ○ | X | ○ | X |
| 香港機場 | X | ○ | X | ○ | X |
| 新加坡機場 | 人、車、 貨(抽檢) | ○ | X | X | ○ |

附錄、補充資料-仁川機場大韓航空貨運站



附錄、補充資料-香港機場國泰貨運站



機場保安有限公司(AVSECO)，員工數約4500人，負責香港機場客貨運保安工作

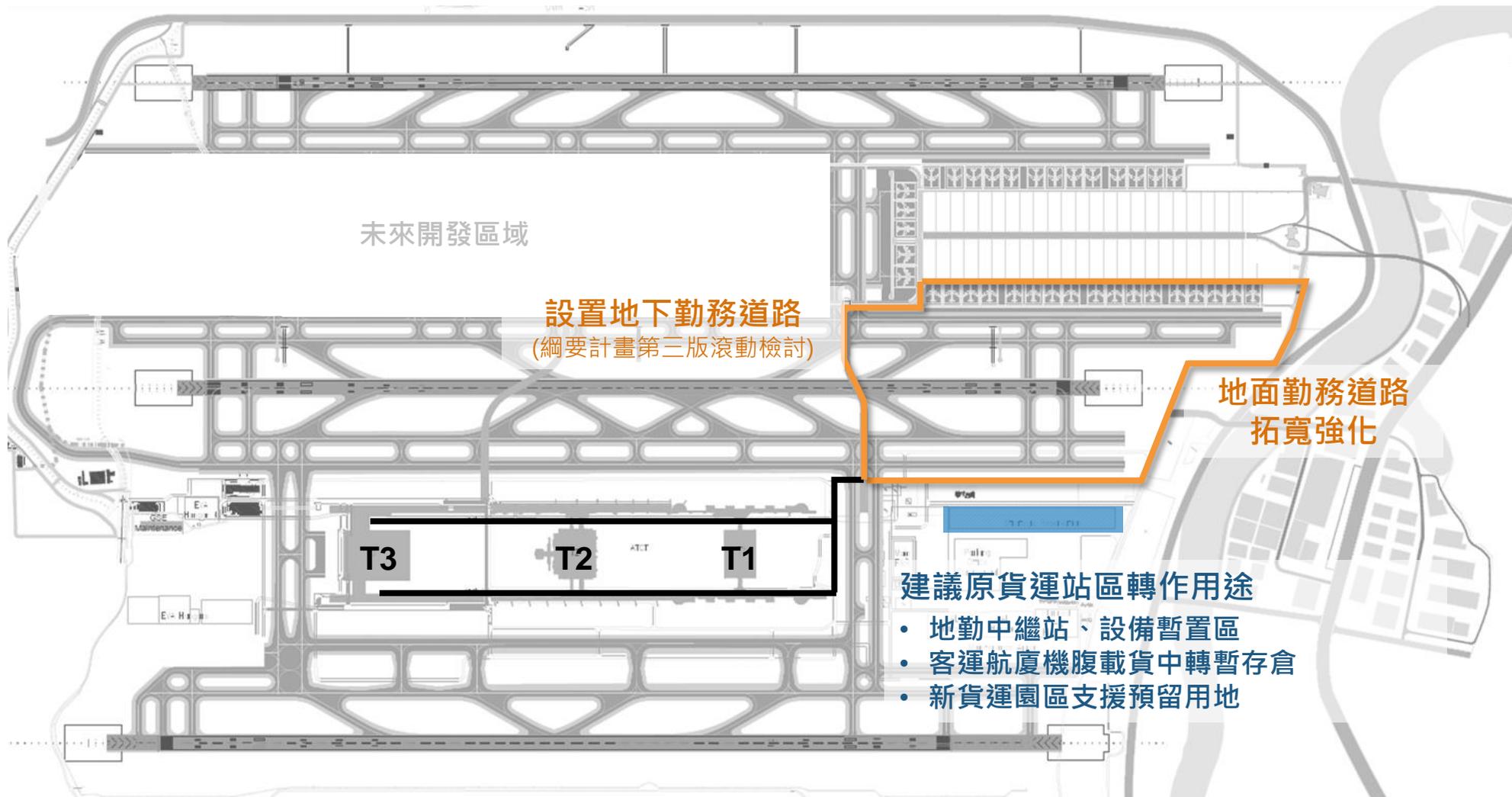
附錄、補充資料-新加坡機場



受航警保安
訓練之保全
人員

附錄、補充資料

強化新貨運園區與客運航廈間之勤務道路，並將原作運站區轉作相關支援用途



附錄、補充資料

未來第二自由港區因應業界需求及用地、管制等條件，
第一期開發物流發展區A1、產業增值區B1、第二期開發策略用地A2及B2

第一期
開發物流發展區與產業增值區

第二期
開發策略用地

A1物流發展區

國際貨運代理及物流

註：近新貨運園區，運輸效率及區位條件最佳，用地狹長、可建高度較低，適合物流倉

B1產業增值區

電子科技、精密設備、
醫藥生鮮等供應鏈管理

註：用地方整、可建高度高，可容納
建物形式較多元

A2策略預留區

視未來需求擇做以下使用：

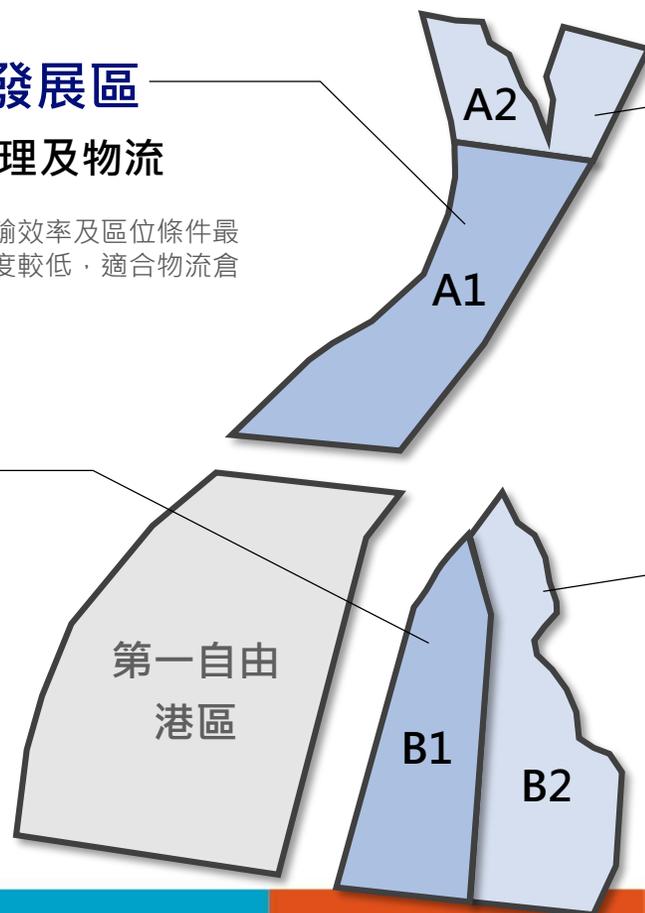
1. 貨運園區延伸機能
2. 員工衍生需求機能
3. 自由港區事業用地

註：近新貨運園區，須保留容納貨運園區外溢需求
註：與A1受聯外交通阻隔，不易劃入同一管制區內，
可考量獨立運作

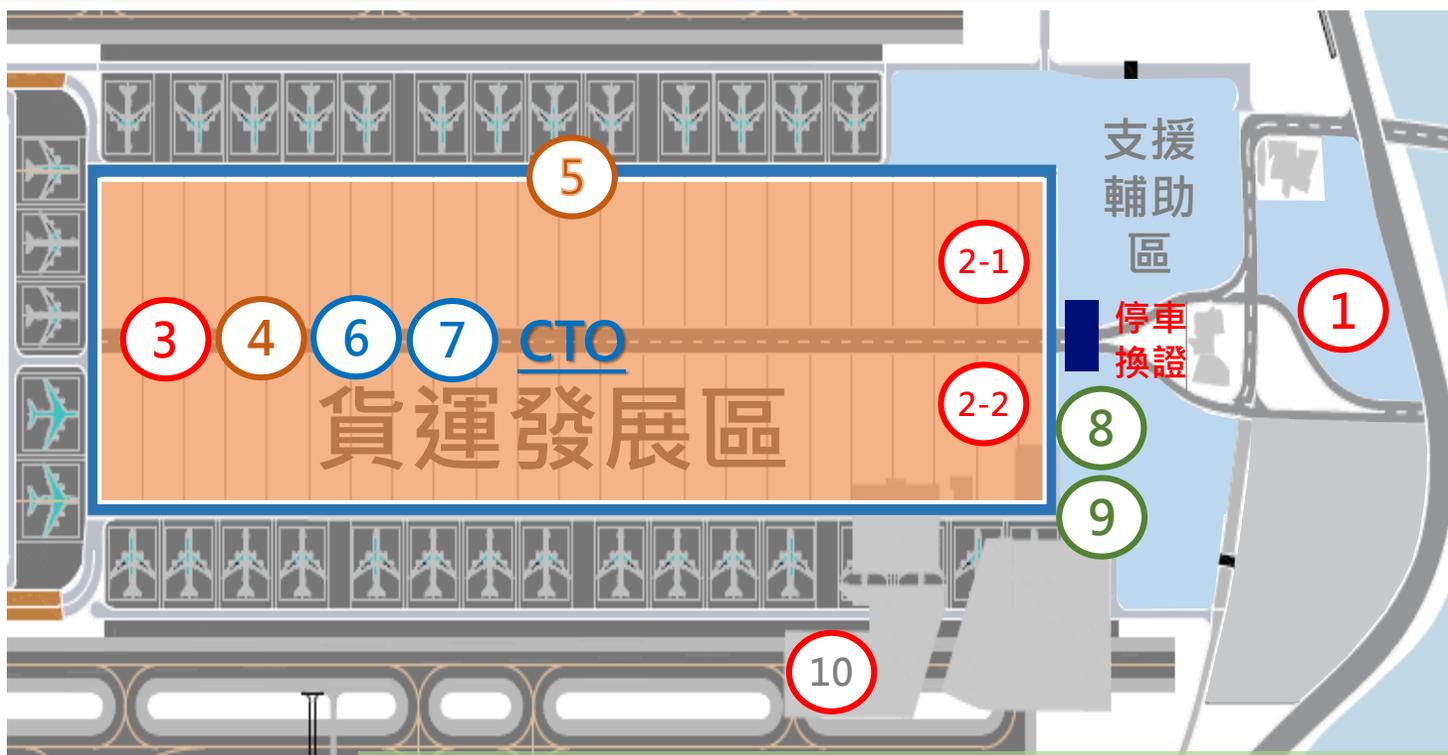
B2策略預留區

視市場發展滾動檢討功能：

1. 物流發展區之延伸
2. 產業增值區之延伸



附錄、補充資料



新貨運園區與自由貿易港區議題區位示意圖

| 新貨運園區 | 自由貿易港區 | 綜合議題 |
|--|-----------------------------|----------------------------|
| ①出口主號進倉前貼標作業 ②-1 進口貨物單一盤櫃進單一倉儲②-2 One Airline One Terminal ③Shipper Load託運人自主打盤作業場地規劃及關務相關規定 ④安檢通關先後順序⑤倉棧至機坪間實體圍籬設置評估 ⑥倉儲內與空陸側間三道管制線方式管控⑦建立快遞、機放貨物SLAs ⑧園區門哨管制人車⑨建立資訊管理平臺 | ②-1進口貨物單一盤櫃進單一倉儲及自由貿易港區配套措施 | ⑩規劃Belly Cargo以及轉運貨物處理場域評估 |