檔　　號:
保存年限:

桃園國際機場股份有限公司 函

地址：桃園市大園區航站南路9號
承辦人：蔡宇婷
電話：03-3062112
傳真：03-3062188
電子信箱：jilltsai@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115年10月22日
發文字號：桃機開發字第1152202402號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文（2202402_簽到表.pdf、2202402_會議紀錄.pdf）

主旨：檢送本公司115年10月13日召開「桃園機場新貨運園區營運協調平台工作小組-物流作業組第6次會議」會議紀錄1份，請查照。

正本：交通部民用航空局、內政部警政署航空警察局、財政部關務署臺北關、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、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、台北市航空貨運承攬商業同業公會、台北市報關商業同業公會、農業部動植物防疫檢疫署桃園分署、台灣國際物流暨供應鏈協會

副本：電子公文交換章 2026/10/27 11:28:07

檔　　號:
保存年限:

桃園國際機場股份有限公司 函

地址：桃園市大園區航站南路9號
承辦人：蔡宇婷
電話：03-3062112
傳真：03-3062188
電子信箱：jilltsai@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115年10月22日
發文字號：桃機開發字第1152202402號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文（2202402_簽到表.pdf、2202402_會議紀錄.pdf）

主旨：檢送本公司115年10月13日召開「桃園機場新貨運園區營運協調平台工作小組-物流作業組第6次會議」會議紀錄1份，請查照。

正本：交通部民用航空局、內政部警政署航空警察局、財政部關務署臺北關、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、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、台北市航空貨運承攬商業同業公會、台北市報關商業同業公會、農業部動植物防疫檢疫署桃園分署、台灣國際物流暨供應鏈協會

副本：電子公文交換章 2026/10/27 15:00:14

桃園國際機場新貨運園區營運協調平台工作小組會議

物流作業組第 6 次會議紀錄

壹、 時間：115 年 10 月 13 日(星期二) 下午 2 時 00 分整

貳、 地點：桃園機場公司 4110 會議室

參、 主席：林理事長宗彥　　紀錄： 蔡宇婷

肆、 出席單位及人員：詳簽到表

伍、 主席致詞:（略）

陸、 主辦單位說明:（略）

柒、 討論事項:園區主/併號進倉推動方案討論

捌、 各單位意見:

（一）中華航空公司：

原則支持提升碼頭作業效率之方向，惟相關管制措施之規劃與實施，仍應兼顧物流流通性、貨主作業便利性及各集散站間之公平競爭，避免因收貨條件或門檻限制，造成貨物流通受阻、碼頭壅塞情形轉移至場外周邊道路，甚至進一步影響航空公司整體貨源及營運。

（二）長榮航空公司：

1. 針對主號進倉，以航空公司的立場持正面支持的態度，不僅可加快貨物處理的速度，也可避免未貼標的貨物佔用倉庫的空間。
2. 第一階段「已貼標貨物優先進場」的規劃，如於貨車抵達門哨後才進行確認，可能增加現場查核及車輛分流所需時間，因此，建議如第二階段預約系統能提前導入，將有助於提升車流疏導效率。

（三）星宇航空公司：

IATA 針對航空貨運重要作業里程碑訂有 FOH（貨物交運至集散站）及 RCS（航空公司確認接收貨物）等狀態標準。貨物送達集散站時，應具備完整且符合運送要求之包裝及標籤，並於航空公司接收後，具備後續打盤及裝機作業所需條件。建議桃園機場參考 IATA 相關規範及國際實務進行後續規劃，以提升貨物交運品質及整體作業效率。

（四）華儲公司：

1. 本案雖已規劃短、中、長期推動措施，惟新貨運園區距正式啟用尚需至少 10 年，如何妥善因應此過渡期間之貨運壅塞問題，尤其每逢週五至週六凌晨之嚴重塞車情形，應為現階段優先關注之課題，以降低對產業物流運作之衝擊。
2. 建議於新貨運園區正式營運前，適度引導業者調整進倉時間與貨物交運模式，分散尖峰時段之貨物流量，建議方向如下：

(1) 出口集運貨物主／併號計費調整

i. 現行出口集運貨物係以主提單為計費基礎，為引導業者於主提單下各分提單貨物備妥後再行進倉，減少貨物進倉後占用碼頭及倉儲空間等待集併之情形，可研議調整原則以分提單(併號）為計費基礎；如同一主提單下各分提單貨物於當日全數到齊，則仍得以主提單為計費基礎。

ii. 藉由差異化計費方式，鼓勵業者儘量於貨物備妥後集中進倉，減少零星貨物長時間占用碼頭及倉儲空間，提升出口收貨及倉

儲周轉效率;惟如仍採分批進倉方式,則依各分提單分別計費。

(2)調整出口貨物週休假日倉儲計費優惠

i. 現行一般出口貨物於1～3日內遇週休二日,週六、週日倉儲費合計以一日計算,使部分業者較傾向於週五安排貨物進倉。為分散週五出口貨物集中進倉壓力,可研議僅針對週四進倉貨物維持現行週休假日計費優惠(對業者而言,實質可增加1日優惠存倉期間);週五進倉貨物之週六、週日則按一般存倉日數計費,不再適用該項優惠。

ii. 藉由調整假日計費優惠,引導部分貨量提前於週四進倉,分散目前週五集中進倉情形,以降低尖峰時段碼頭作業負荷,提升整體收貨效率。

(五)遠雄公司:

1. 建議評估設置場外停等區,以降低車輛集中進場對周邊路口造成之壅塞;另可配合落實車道及碼頭之分區管理與動線分流,以提升車流疏導及碼頭作業效率。

2. 近期受AI供應鏈發展帶動,台美貨運量明顯成長,惟電商貨量受海運快遞競爭影響而下滑,轉口貨量亦呈衰退趨勢,各類貨物之成長情形有所差異。考量集散站受特許營業項目及海關監管面積等限制,建議適度放寬庫區實體區隔之限制,賦予業者依市場需求及貨量變化彈性調整庫區配置之空間,以提升營運效率及空間使用效益。

3. 《營運管理要點》如屬行政規則或管理規範,其對業者之拘束力及違規

處理依據仍有進一步釐清之必要。建議將服務水準協議（SLA）及績效指標（KPI）納入特許經營契約或相關契約附件，明定業者應履行之服務標準、考核方式及違約處理機制，以強化規範之執行效力及契約拘束力。

4. 支持新貨運園區導入車輛進場預約機制，透過預先掌握車輛到場時段及預計進貨量，協助集散站經營者提前規劃場地配置、作業動線及人力調度，提升收貨作業之可預測性與整體營運效率，並降低尖峰時段車流集中及壅塞情形

（六）財政部關務署臺北關：

1. 現行已有《進出口貨物預行報關處理準則》，業者可於貨物進倉前辦理預行報關，並於貨物進倉刷碼碰檔時，透過 5201 訊息即時取得通關方式資訊，應可滿足於進倉前先行傳輸資訊並完成貼標之需求。
2. 「報關」屬資訊流作業，「貼標」則涉及實體貨物處理，兩者之作業主體及流程並不相同，建議可依實際作業需求分別規劃，不宜逕將兩者綁定於同一作業環節。
3. 場外通關相關作業，因涉及進出口貨棧資格、保稅監管及保稅卡車封條等法規與管理要求，推動前應審慎評估相關法規適用性，並建立完善之作業流程、監管措施及配套機制，以確保通關安全與作業可行性。

（七）航警局：

貨物移送至航警安檢線時，均已完成貼標作業，爰前端貼標作業時程之調整，對航警現行安檢作業程序並無直接影響。

（八）台北市報關商業同業公會：

1. 支持短期於機場周邊尋覓適當緩衝用地，規劃設置理貨及貼標專區，提供業者場外作業空間，協助業者逐步適應場外理貨及貼標作業模式，並作為後續相關措施推動之過渡配套。

2. 檢視現行C3查驗率及風險管控機制，針對台灣 AI 伺服器出口面臨之轉運管制壓力，擴大 AEO 優質企業及科學園區廠商之差異化查驗措施，在兼顧監管需求下，提升通關效率。

（九）交通部民用航空局：

桃園機場貨運處理容量可能於近一、二年內即達臨界飽和。建議桃機公司於規劃短、中、長期改善方案時，訂定具體推動時程，並就門哨管制點位、車流導引及費率調整機制等關鍵措施進行深入研析，以利方案落實，確保過渡期間貨運作業順暢。

（十）機場公司：

後續將彙整各單位所關切之議題，依主席指示積極研議，並擇期再次召開會議，提出更具體、完善之推動方案，供各單位進一步討論。

玖、 會議結論:

（一）短期內各集散站收貨作業原則維持現狀，惟應落實「已完成貼標及預約車輛優先進場」之分流導引措施，以鼓勵業者自主優化前端作業，並兼顧作業效率及業者權益。

（二）建議各集散站業者研議碼頭與貨棧差異化費率機制，透過合理之商業及價格誘因，引導業者調整作業模式，研議方向如下：

1. 針對於碼頭長時間進行理貨、等待併號或逾時占用碼頭等情形，研議收取適當之場地維護費或超時占用費，以提升碼頭周轉效率。
2. 評估主號與併號貨物進倉之差別處理費率，並檢討週五尖峰時段之倉租計費方式，藉由費率誘因引導業者將理貨作業移至場外辦理，或調整至離峰時段進倉，以分散尖峰車流及降低碼頭壅塞。

（三）請就機場周邊可運用土地（如原嘟嘟房停車場用地），擇期再次召開會議，研提過渡性理貨及貼標專區之規劃方案，評估其設置可行性及相關配套措施，供新貨運園區啟用前作為改善貨運作業及交通壅塞之過渡方案，建議方向如下：

1. 評估土地整地及設置應具基本抗風、防雨功能之雨遮，並配置必要水電、簡易照明及流動廁所等基礎設施。
2. 評估規劃供承攬業者於新貨運園區啟用前，作為集中理貨、貼標及車流短暫緩衝之作業據點，以改善現行集散站周邊交通壅塞，並提升整體貨運作業效率。

壹拾、 散會(下午 4 時 10 分)。