

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3月16日

發文字號：桃機開發字第1152200555號

速別：普通件

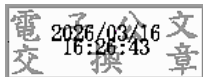
密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 (2200555\_簽到表.pdf、2200555\_第3場座談會議紀錄.pdf)

主旨：檢送115年3月4日召開「桃園國際機場新貨運園區共同作  
業規範勞務委託案」第三場交流座談會會議紀錄，請查  
照。

正本：交通部航政司、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、中華郵政股份有限公司臺北郵件處理中心、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、洋基通運股份有限公司(桃園機場運務  
中心)、台灣國際物流暨供應鏈協會

副本：



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3月16日

發文字號：桃機開發字第1152200555號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 (2200555\_簽到表.pdf、2200555\_第3場座談會議紀錄.pdf)

主旨：檢送115年3月4日召開「桃園國際機場新貨運園區共同作業規範勞務委託案」第三場交流座談會會議紀錄，請查照。

正本：交通部航政司、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、中華郵政股份有限公司臺北郵件處理中心、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、洋基通運股份有限公司(桃園機場運務中心)、台灣國際物流暨供應鏈協會

副本： 2026/03/17 10:52:55  
電子公文  
交換章

# 「桃園國際機場新貨運園區共同作業規範勞務委託案」

## 第三場交流座談會 會議紀錄

壹、時間：115 年 03 月 04 日(星期四)

下午 2 時 00 分整

貳、地點：桃園機場公司 第二航廈南側 4 樓 4110 會議室

參、主席：余副總經理崇立

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、交流討論事項：

桃園機場貨運園區 SLA/KPI 框架修正建議。

捌、各單位意見：

一、長榮空運倉儲公司：

(一)有關「每公頃 10 萬噸」之設計容量計算方式，建議以「建物面積」作為計算基礎，而非以「土地面積」計算，較能反映實際作業空間及運作情形。

(二)自動化程度提高雖可提升作業效率，但可能導致領貨排隊時間增加，建議於設備處理能力與作業速度之間取得適當平衡，以兼顧效率與服務品質。

(三)航空貨物集散站 (CTO) 之定位應以「通關處所」為主，而非「理貨場所」。理貨及貼標等相關作業，建議於園區外完成，以避免站內車輛及人員過度集中，影響整體運作效率。

- (四) 航空貨物集散站 (CTO) 通常無法事先掌握卡車到場資訊，建議卡車預約審核權限宜由航空公司負責，因航空公司較能掌握貨物訂位及艙位分配等相關資訊。
- (五) 針對生鮮貨物處理時間目前訂為 2 小時之指標，於非尖峰時段大致可達成，惟於櫻桃旺季等尖峰期間執行上可能較具挑戰。另快遞貨物相關指標亦有類似情形，建議可考量以「最後一個盤櫃完成時間」作為稽核基準，以提升指標之合理性與公平性。
- (六) 提出貨車進入園區後若有併貨作業之情形，相關核准機制尚待釐清，例如涉及多個貨運站貨物時應由何單位負責核准；另建議主號提貨之拆分及分貨作業，可於園區外完成，以降低園區內作業負荷。

## 二、華儲公司：

### (一) 效率指標 1. 每平方公尺貨物年處理量

1. 依簡報資料標示本項指標係參考 IATA ADRM 中度自動化倉儲之標準，惟各國建築法規規範（如建蔽率、容積率等）有所差異，若以「交付土地面積」作為計算母數，恐因建築條件不同而影響指標公平性（如停車場土地非屬倉儲作業面積，即不應納入計算貨物年處理貨量內），建議應考量未來相關建築法規規範，以反映實際可處理貨物能量，適度調整指標標準。
2. 此外，考量規劃設計容量，係屬貨運站興建階段前期規劃、設計參數，且若須驗證須以實際處理貨量佐證，其性質與營運期間持續追蹤檢討之 SLA/KPI 有所不同，建議不宜納入 SLA/KPI 指標，並連同前述說

明，建議就本項指標之設計方式再行檢討與調整。

(二) 效率指標 2. 正確完成貨物處理與紀錄及交付

簡報資料標示標準為每件貨物，而該作業目前即已記錄，惟係以每票貨物紀錄，建議標準調整為每筆主號。

(三) 效率指標 3. 出口貨物從接收到入儲的總時間

1. 本項指標依簡報資料係以貨物送達碼頭至完成進倉入儲之總時間為計算基準，然實務上各貨車所載運貨物之件數、重量及包裝型態差異甚大，又若貨物屬危險物品等，尚須航空公司完成接收檢查後方能進倉，再若屬特殊貨物(如冷藏或冷凍貨物)，為避免貨物失溫等，恐須立即進倉等，故實際卸貨所需時間不一，復以卸貨完畢後，仍須排等安檢，故若以固定時間(15分鐘)作為統一標準，實務上恐難以普遍達成。建議未來可於貨車預約進場時，依其申報載運之貨物性質、件數及重量等資訊，合理估算卸貨及停等時間，作為本項指標之計算基礎，並就不同性質、件數及重量分別設定合理標準，以更貼近實際作業情形。

2. 另，本項指標涉及卡車業者及 CTO 之複合作業流程，而卸貨尚屬卡車業者作業範圍，CTO 業者尚未接收，故建議應釐清規範對象，方能有效提升作業效率。

(四) 效率指標 5. 一般快遞貨物處理時間

簡報資料標示以分號為追蹤基礎，且快遞貨物係由業者規劃通關時段後拆理貨物，而快遞貨物併號資料為業者自輸自傳予海關，航空公司及

CTO 未能取得併號資訊，故無法追蹤。

(五) 效率指標 6. 進口貨物提取總時間

1. 本項指標係以貨車通過門哨至完成提領貨物之總時間為計算基準，惟實務上貨車進場後，可能須提領多筆貨物，亦可能需分赴不同貨運站辦理提領作業，且各批貨物之件數、重量及貨物型態差異甚大，作業態樣複雜，倘以固定時間（30 分鐘）作為統一標準，恐難以反映實際作業情形。建議未來可於貨車預約進場時，依其申報提領貨物之件數、重量及貨物型態等資訊，合理估算停等及裝車所需時間，作為本項指標之計算基礎，並據以動態調整指標標準，另建議統計方式應以各貨運站提領完成後分別結算時間，以排除「一車多倉」提領模式所造成之偏誤，俾確保標準之合理性。
2. 此外，本項指標同樣涉及卡車業者與 CTO 之複合作業流程，非單一作業主體所能完全控制，業者領貨後即非本公司管控，建議應釐清規範對象，透過整體流程管理，提升作業效率。

三、台北市報關公會：

- (一) 建議未來可考量取消人工繳費櫃檯，改以線上繳費方式辦理，朝全面電子化方向推動，以減少承攬業者或貨車司機往返櫃檯繳費之情形。
- (二) 有關承辦單位所提未來園區營運規劃係以「園區外完成理貨、貼標等相關作業」為前提，公會表示原則認同該作業方向。

四、遠雄自貿港公司：

- (一) 建議「效率指標 1. 每平方公尺貨物年處理量」應採「建築面積」計算

較為合理，並考量貨物特性（如一般貨、快遞、轉口）賦予不同的設計容量。

（二）SLA 及 KPI 應定位為 BOT 合約之附件，作為履約管理與年度營運績效檢核之依據，並應檢視目標達成率之合理性。

（三）資訊平台之建置，可參考「關港貿單一窗口」之推動經驗，整合各簽審機關相關資訊系統，作為後續平台規劃之參考，以提升平台利用率並增進整體運作效益。

#### 五、星宇航空公司：

（一）針對簡報所提「效率指標 3：出口貨物自接收至入儲之總時間」，說明該指標係參考標竿機場（如香港、新加坡）相關作業模式所設計。惟香港所提之出口貨物處理時間為 15 分鐘，係指卡車進入貨運站後，航空貨物集散站（CTO）需於 15 分鐘內完成卡車卸貨作業，請協會確認各項指標之定義是否符合本案之需求。

#### 六、中華航空公司：

（一）建議確認「設計容量」相關指標之定位，係作為一次性之檢核指標，或作為後續常態性之績效監測指標，以利後續管理及評估方式之規劃。

（二）航空公司提供訂艙資料予資訊平台一事，在技術面應具可行性。桃機公司規劃未來新貨運園區門哨管制，應透過貨車司機事前申請，由航空貨物集散站（CTO）依航空公司所提供之訂艙資料進行比對，確認無誤後再予以放行，整體流程尚屬合理。惟若未來倉租費用改由航空公司支付，若發生逾期提領等情形，相關責任歸屬及處理方式仍有待進一步研

議，建議後續再行深入討論。

(三) 針對緊急事故通報標準，建議再予明確界定。目前經濟部所訂之緊急通報標準與空運作業之關聯性較低，建議本案可針對航空貨運作業中涉及安全或保安之相關事件，另行建立明確定義與通報標準。

(四) 有關相關作業指標節點（如 NFD、RCF 等），建議請協會進一步確認其國際通行之定義，以利釐清各節點之權責單位及後續指標設定之依據。

#### 七、桃機公司：

(一) 本 SLA/KPI 框架非以現況為基準，且以園區外理貨為目標，規劃 2030 年後新貨運園區之共同作業規範，管理核心將從現行的被動接收轉向主動的「預約管理制」，未來將推動以「分號」為基礎的預約系統。門哨放行將與貨運站碼頭使用空間連動，落實「有位才放行」與「未放行不進場」原則，以期解決園區擁塞問題。

(二) 未來將參酌業者建議，持續檢視並研議各項指標之檢核標準及相關定義。

#### 玖、會議結論：

一、 新貨運園區尚需各相關利害關係人共同參與及支持，期盼各單位持續配合提供未來資訊平台所需資料與相關建議，透過跨單位合作與交流，共同推動新貨運園區之規劃與發展，攜手打造更具效率與競爭力之貨運作業環境。

二、 有關未來新貨運園區之作業模式，原則將朝「園區外理貨」之方向規劃。相關理貨作業空間之配置，將依實際作業需求再行評估適當之配套措施，

並持續推動貨物作業流程之優化，以提升園區整體作業效率。

三、 本案後續將持續蒐集各利害關係人之意見，並視實際需求適時滾動檢討及調整相關規範，以利整體制度之完善與推動。

壹拾、 散會(下午 4 時 30 分)。