

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5月6日

發文字號：桃機開發字第1152200894號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 (2200894_0427簽到表.pdf、2200894_意見交流單.pdf、2200894_1150427
保安小組會議紀錄V1.pdf)

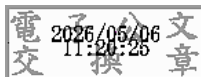
主旨：檢送本公司115年4月27日召開「桃園國際機場新貨運園區
營運協調平台小組會議-航空保安組 第5次會議」會議紀
錄1份，請查照。

說明：

- 一、為利後續推動「集散站內設置 BUP 專區」及「推動遠端及
輔助安檢」等議題，隨函附上意見收集表格。
- 二、若有相關交流意見，請於115年5月11日前以電子郵件方式
傳送至本公司承辦人信箱，以利彙整。

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、農業部動
植物防疫檢疫署桃園分署、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、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5月6日

發文字號：桃機開發字第1152200894號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 (2200894_0427簽到表.pdf、2200894_意見交流單.pdf、2200894_1150427
保安小組會議紀錄V1.pdf)

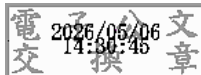
主旨：檢送本公司115年4月27日召開「桃園國際機場新貨運園區
營運協調平台小組會議-航空保安組 第5次會議」會議紀
錄1份，請查照。

說明：

- 一、為利後續推動「集散站內設置 BUP 專區」及「推動遠端及
輔助安檢」等議題，隨函附上意見收集表格。
- 二、若有相關交流意見，請於115年5月11日前以電子郵件方式
傳送至本公司承辦人信箱，以利彙整。

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、農業部動
植物防疫檢疫署桃園分署、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、台灣國際物流暨供應鏈協會

副本：



| 項次 | 議題項目 | 議題說明 | 開放式意見（請填寫） | 備註 |
|----|---------------|---|------------|----|
| 1 | 集散站內設置BUP專區 | BUP專區係指在集散站內劃定特定區域執行託運人自主打盤機制，於符合法規前提下之彈性作法 | | |
| 2 | 集散站內推動遠端及輔助安檢 | 遠端與輔助安檢模式，不僅可紓解航警人力壓力，亦可使貨物安檢更為即時，顯著提升碼頭週轉率與集散站空間使用效益，進而強化整體供應鏈的運作效能。 | | |

桃園國際機場新貨運園區營運協調平台工作小組會議

航空保安組第 5 次會議紀錄

壹、 時間：115 年 04 月 27 日(星期一) 上午 10 時 00 分整

貳、 地點：桃園機場公司 B064-1 會議室

參、 主席：航空警察局翁副局長群能

記錄： 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、 報告事項：

一、 標竿機場分享-仁川機場(設施型集運商與監管優化)

二、 法規研析報告-託運人自主打盤制度法規適用性研究

捌、 各單位意見：

一、 報告事項：標竿機場分享-仁川機場(設施型集運商與監管優化)

(一) 台北空運承攬公會：

1. 韓國之執行模式確具高度參考價值，惟其投資建置成本預期相當龐大。

若台灣欲推動相關機制，宜由大型企業集團或政府部門主導參與投資，
以提升推動可行性。

2. 未來自貿區招商可考量引進大型電商貨物處理中心進駐，並結合於自貿
港區內完成安檢之作業模式，預期將有助於提升台灣整體進出口貨量與
物流效率。

(二) 機場公司：台灣現行將安檢、通關及打盤作業集中於貨運站 (CTO) 之模

式，在目前貨量下尚可維持運作，僅尖峰時期壅塞。然而，在未來貨運量目標達 385 萬噸，且採園區式管理之發展情境下，該集中模式恐導致園區內部壅塞，影響整體運作效能。考量台灣現行法規限制，韓國模式尚難以直接導入推行。爰此，本公司委託顧問公司，於既有法規框架下，研提相對可行之優化推動方案，以作為後續政策規劃與執行之參考。

二、報告事項：法規研析報告-託運人自主打盤制度法規適用性研究

（一）民用航空局：

1. 依《民航法》第 47 條之 3 規定，安檢須由航警執行。過去雖曾研議修法開放委外，惟基於國境安全及緝毒等考量，未獲立法院支持，形成主要制度門檻。
2. 「先安檢後打盤」作業模式，須確保作業區人員身分應經航警局確認，亦須配套強化臨時證核發及庫區人員進出管制機制，以維貨運站內之安全。
3. 遠端安檢模式雖有助於降低航警人力負擔，惟其設備建置成本與檢查流程變更仍須審慎評估；另複檢作業仍需航警人員於現場執行，相關作業流程與配套措施亦應一併納入整體考量。短期於貨運站內試行遠端安檢具可行性；惟若延伸至園區外，尚須考量專線設置及整體經費投入等因素。

（二）榮儲公司：

1. KC（已知貨主）制度於美國推行成熟，並由運輸安全管理局（TSA）不定時稽核全球貨物輸往美國之起運地機場相關作業符合該項制度。

未來台灣若欲導入類似管理模式，主管機關之執行能量應審慎評估其可行性。

2. 目前台灣具備 BUP (整盤作業) 能力之承攬業者數量有限，且多為國際型承攬業。若未來政策導向大型承攬業者發展，雖有助提升整體競爭力，惟亦可能壓縮中小型承攬業者之發展空間。
 3. 現行貨運站安檢係由航警到場執行貨物與單據核對，確認無誤後進行 X 光掃描，並由現場人員操作設備控管放行。若未來推動園區外遠端安檢，應確保其管制強度不低於現行標準，並可導入 AI 判讀技術，以強化貨物運輸安全。
 4. 在法規短期內難以突破之前提下，建議由政府主導於場外建置物流園區，並以優惠條件提供承攬業者進駐，設置貼標與理貨作業空間，同時規劃集中式安全管理機制，以提升整體物流效率與國家競爭力。
- (三) 台北關：未來如推動遠端與輔助安檢或於貨運站內設置 BUP 專區，貨運站業者仍應確實維持倉儲作業安全，並善盡監督管理責任。
- (四) 華儲公司：未來如於貨運站內另行設置 BUP 自主打盤專區，於空間配置及打盤費用收取機制上，恐生相關爭議，尚需審慎規劃與釐清。
- (五) 報關公會：建議於新貨運園區規劃中，優先保障國籍航空設置貨運站之權益。
- (六) 動植物檢疫署桃園分署：因動植物及活體檢疫部分作業須於現場採檢，尚難以遠端方式執行；爰若園區外推動遠端安檢或 BUP 作業涉及相關檢疫需求，於現行人力配置下，恐暫難配合辦理。

(七) 機場公司：遠端與輔助安檢模式目前已於客運航廈推動成熟。考量未來航警人力配置與貨運作業效率，此一模式導入貨運站運作將為發展趨勢。經協會研析並評估其可行性後，建議第一階段先於貨運站內試行遠端及輔助安檢模式，這也是為未來新貨運站(CTO)規劃建置預作準備，後續試行作業細節將再邀請貨運站業者及航警局意見交流，以利後續推動與制度優化。

玖、 會議結論：

- 一、 依營運協調平台歷次討論，未來貨運站內設置 BUP 專區初步具共識，惟規劃及執行細節尚須新貨園區規劃定案後再進行研討。
- 二、 請針對「集散站內設置 BUP 專區」及「集散站內推動遠端與輔助安檢」兩項議題，彙整各與會單位書面意見，並於整理後進行研析與回應，以利凝聚會議共識。

壹拾、 散會(上午 12 時 0 分)。