

廉能政府-以海關通關透明化機制為例

鄭湘怡

壹、前言

全球的關務機關在貿易促進、邊境防衛及國家安全扮演了關鍵性角色，海關處理國際貿易貨物，基於業務國際性與專業化權威與地位認知，其關務手續繁簡、通關速度快慢，影響經貿活動、港口競爭與投資決策至深且鉅。世界關務組織(World Customs Organization, WCO)¹認為海關係經濟實體的管制機構，在打擊走私及促進合法貿易上，均占有極重要地位，尤其海關若經常違背法令，除了無法得到大眾的認同及信任，其貪污腐敗亦將破壞社會正常運作，並使海關功能瓦解，因為貪腐會破壞海關行政合法性，干擾守法業者正常的商業行為，倘邊境管制效能不彰，傾銷貨物將影響國內市場價格，也會使違法或危險物品易於流入境內，並造成走私、恐怖主義、人口販運等會導致長期嚴重後果之犯罪孳生。此外，世界銀行集團(The World Bank Group, World Bank)曾預估，全球每年有近1兆美金係用在賄賂，並造成高於此數目數倍的經濟損失；再者，有關學者之研究亦發現，一個國家海關之貪腐可能會影響到該國GDP之成長；而在商界，邊境的貪腐乃是跨境貿易的主要障礙，更是普遍的認知。

國外研究指出，海關的貪腐有多種面貌，通常以兩種主要方式呈現：一是盜取政府資源，意指僅以部分由進口商所課得的稅款繳交國庫，同時捏造進口文件遮掩所盜取的歲入。第二種情形，則是以文件處理為由耽擱進口，以便向進口商索賄。然而，不同於其他政府部門的貪腐，進出口業者或中間業者不認為貪污是惡習，為了加速貨物通關、夾藏禁運或管制物品，慣常地將行賄視為貿易處理成本；加以海關人員具有行政上高度的專斷權(monopoly)及裁量權(discretion)，促使業者利用金錢來換取關員於通關審查時的「視若無睹」；或者是海關人員利用與相關業者面對面的機會，在通關程序中技術性的遲延、刁難或作不必要的檢

¹世界關務組織(World Customs Organization, WCO)係全球唯一負責海關事務之國際性組織，至2019年計有183個會員國，會員國貿易量逾全世界總貿易量98%，其主要目標在貿易便捷化與查緝犯罪工作中尋求平衡，推廣各國海關間之合作，協助各國處理違規事項，並積極以「關務改革與現代化計畫」(Customs Reform and Modernization Program)推動各國海關現代化，以改進關務效率，包括遵守貿易法令、確保稅收、維護社會安全。我國於2002年正式成為世界貿易組織(World Trade Organization, WTO)會員後，得以正式會員身分參與WCO「關稅估價技術委員會」、「原產地規則技術委員會」。

查來索賄，倘若機關對其課責微弱，貪污便會與海關人員的濫權行為如齒輪般的咬合運轉。

世界關務組織(WCO)明白前開危害對促進世界經貿自由之影響，因此多年來與其他國際組織持續採取諸多方案，來試圖扼止這樣的情況繼續惡化，於1993年、2003年公布倡議「阿魯沙宣言(Arusha Declaration)」²「修正版阿魯沙宣言(Revised Arusha Declaration)」²的海關廉政策略，提出海關應採取多元化、新式的廉政計畫作為，特別是包括領導者投入(Leadership and Commitment)、控制框架(Regulatory Framework)、透明化(Transparency)、自動化(Automation)、革新和現代化(Reform and Modernization)、稽核與調查(Audit and Investigation)、行為規範(Code of Conduct)、人力資源管理(Human Resource Management)、道德和組織文化(Morale and Organizational Culture)、與私部門的關係(Relationship with the Private Sector)等10點新觀念，來加強各國海關之廉能誠信；2013年，世界關務組織(WCO)廣續公布新版的廉政發展指引(Integrity Development Guide)，提供聯合國、歐盟、世界銀行等，採用其具體策略來打擊貪腐，同時對廉政(Integrity)新定義為：「促進誠實、倫理行為與實踐的正面態度」，也就是擴大廉政的意涵，認為廉政應超越傳統的「反對貪污」(Anti-corruption)，而是發展正面的態度和價值(如廉政合作計畫、公眾形象等)，來促進機關的廉能治理。

貳、「單一窗口」的角色

海關必須同時兼顧便捷與安全兩大任務，應該是說海關以便捷服務為導向，但同時也要顧慮到安全性，也就是在可控制的風險範圍內提供最佳的便捷服務。惟相對來說，倘若顯有不可控制的高度風險，通關便捷也就必然會大打折扣。尤其是美國在2001年911事件後，世界關務組織(WCO)為因應貿易反恐，致力強化供應鏈安全，於2005年推動「全球貿易安全與便捷標準架構(Framework of Standards to Secure And Facilitate Global Trade, 簡稱 SAFE Framework)」，明訂各項具體措施，將透明化的安全控管建置於進出口國的物流供應鏈中，即是一種充分考慮到便捷與安全兩種價值如何同時兼顧的制度設計。該安全架構(SAFE Framework)包含4項核心要素如下：

² 阿魯沙宣言(Arusha Declaration)首次於1993年在東非坦尚尼亞(Tanzania) Arusha 簽訂，該宣言受到國際間重視，成為各國推行「海關廉政」(Customs Integrity)的標竿。

- 一、調和預先遞交進出口及轉運貨物電子資訊之要求。
- 二、加入SAFE標準架構之國家應採用一致之風險管理手段，因應安全威脅。
- 三、為因應進口國之合理要求，出口國得依據風險監控方法，由海關對出口之高風險貨櫃和貨物，利用非侵入性之設備（例如大規模X光機器及放射線檢驗器）進行查驗。
- 四、SAFE標準架構確立海關提供符合供應鏈最低安全標準及最佳措施之業者（Authorized Economic Operators，簡稱AEO）所能獲得之利益。

基於前述之4項核心要素，該安全架構係以「海關對海關之網絡協議（Customs-to-Customs network arrangements）」及「海關對企業之夥伴關係（Customs-to-Business partnerships）」為2條支柱，透過此2大支柱及其下之各項符合國際執行之具體標準³，達成運輸模式透明化並促進貿易便捷與商業利益。

「單一窗口（Single Window）」之概念，源自於上述「海關對海關之網絡協議」中第一項標準「整合性供應鏈管理（Integrated Supply Chain Management）」之技術事項中提出，即要求各國政府應於海關和涉及國際貿易的其他政府機構間發展合作協定，以便捷國際貿易資料之無縫傳遞及交換國家與國際的風險情報，允許交易商以電子方式一次傳送所需資料至單一指定的機關，故海關應在全球供應鏈上，尋求商務流程與資訊流通之密切整合。

21 世紀的海關，必須同時致力於通關便捷化與執行全球化反恐措施，因通關便捷化可降低企業經營成本，提高國際市場競爭力，吸引各國企業投資，而反恐則可預先篩選過濾高風險危害，保護國土安全，避免貿易癱瘓；加上近年關稅詐欺及走私犯罪層出不窮，唯有藉由電子化管理，實施貨物通關自動化、流程透明化，使進出口業者即時掌握貨物通關資訊及流程，同時海關亦可記錄異常，掌握風險來有效遏止，同時強化內控稽核，防杜貪腐，乃為國際上重要趨勢。

參、我國「單一窗口」的發展

為因應國際經貿局勢的挑戰，我國研議規劃推動優質經貿網絡計畫，在便捷化、安全化、智慧化及國際化的架構下，由財政部關務署結合通關、簽審與航

³ 安全架構 2 大支柱之標準為：一、海關對海關之網絡協議：包含整合性供應鏈管理、貨櫃檢查權、現代化科技之檢查設備、風險管理系統、高風險之貨櫃或貨物、預先電子資訊、監控與溝通、執行措施、安全評估、員工誠信清廉、出口安全檢查等 11 項標準。二、海關對企業之夥伴關係：包含合作關係、安全、授權、技術、溝通、便捷等 6 項標準。

港等機關及業界力量，於2009至2013年期間完成「海關通關系統」、「航港資訊網」與「便捷貿e網」三大系統，整合通關簽審業務流程，建置符合國際規範的進出口「關港貿單一窗口」，該系統於2013年8月19日正式上線運作，為我國進出口業者及機關提供「一次申辦，全程服務」的作業環境。

財政部關務署分階段推動「海關預報貨物資訊系統」上線，整合海空運通關作業，將簽審及通關資料項目與「世界關務組織資料模組」(WCO Data Model)調和一致，並滿足「全球貿易安全與便捷標準架構」(SAFE Framework)預報貨物資訊所列項目，關港貿作業代碼亦參照國際規範全新修訂，以利未來與國際接軌進行N2N跨國資訊的交換。同時接續結合單一窗口提供貨物通關動態，舉凡貨物進儲、收單、放行、結關、航(機)離港等資訊，使業者能透過一次查詢，即可掌握貨物運送狀態；更特別的是，關務署提供多項行動裝置APP查詢，透過主動通知APP、通關流程查詢APP的自主設定，則可以手機隨時接收貨物的最新動態資訊。

「關港貿單一窗口」實施以來成效良好，提供 1,100 餘項貨物通關與簽審申辦、電子稅費繳納及跨境資料交換等多元化便捷服務，使用量每年逾 2,000 萬筆，同時整合通關、簽審與航港之審理流程及貨櫃(物)動態資訊，連結貨物流、資訊流，使商民可即時掌握最新通關狀態，並結合通關訊息主動通知服務，即時追蹤通關狀態，加速貨物通關時效，節省業者作業時間，估計每年節省業者及政府作業成本逾新台幣 15 億餘元。分析其整體效益主要如下：

一、整合我國跨機關貿易簽審、報關及港務資料：

關港貿單一窗口自 2013 年 8 月 19 日運作迄今，已有 12 個部會 28 家機關(構)參與資訊系統介接，有效整合貿易簽審、報關、航港及相關管理機關資料交換服務系統，不僅減少 G2G 資料傳輸費用，同時減少業者重複輸入成本，有助整體經貿電子化推展。

二、統整貨物通關動態資訊，建立共用資料庫：

進出口、報關、運輸、倉儲、承攬業者與簽審機關及民眾均可透過網頁、手機查詢進出口報單審理進度，監督公部門行政作業流程；簽審機關可以介接查證資訊，提高行政效率；海關藉由提供單一介面，提升整體服務品質，達到三贏局面。

三、提供審核流程、進度及不受理或應補辦事項查詢：

開放進出口通關流程、貨櫃(物)全流程、船舶(航機)申報、沖退稅、稅則稅率等資料予民眾、進出口業者、報關業者查詢，即時掌握案件審核進度及准駁資訊，促進通關流程透明化，相關主管機關可篩選異常及強化內控作為，而海關亦可藉由控管報單及業務逾時清表，追蹤控制點並依據報單參數篩選通關方式，減少人為操作，防杜貪污機會。

單一窗口推動成果亦廣獲國內外肯定，世界經濟論壇(World Economic Forum, WEF)於2014年4月1日發布《2014全球貿易便利指數》(The Global Enabling Trade Index 2014)，我國於138個經濟體中排名第24名，其中我國「海關透明指數」排名第1名，國家發展委員會認為與「關港貿單一窗口」上線提供服務有密切關聯；2015年APEC及2016年OECD調查報告顯示，我國單一窗口完整性及便利性領先多數國家；2017年關務署以單一窗口獲頒第九屆政府服務品質獎，榮獲政府推動為民服務的最高榮譽。

肆、透明之下的課責

事實上，一個標誌著國際反貪運動發展關鍵里程碑：「聯合國反貪腐公約」(United Nation Convention for Anti-Corruption, 簡稱UNCAC)，自2005年起即在聯合國各會員國政府間實施，其中展現了諸多全球貪腐預防機制的制度性創新作為。具體而言，該公約強調一個有效的預防性反貪腐政策必須要能：1.促進社會參與；2.體現法治及良善管理(good governance)公共事務與公共財產；3.廉潔(integrity)、透明(transparency)和課責(accountability)機制。

那麼，我們該如何提升海關廉潔的正面影響？大體上，國際反貪運動主張，各國政府都應積極建立具備資訊透明(information transparency)、公共參與(public engagement)、課責(accountability)等三種內涵的「開放政府」(open government)，「開放政府」和「聯合國反貪腐公約」所蘊含的意義，莫過於強調公民社會參與對於預防貪腐的關鍵性。

資訊透明(information transparency)是課責機制能否有效運作的主要因素，國際透明組織(Transparency International, TI)近年來致力於「通暢資訊揭露管道」(access to information)，更積極推展無障礙之資訊環境，期將公私部門中治理與課責之過程均攤在陽光下，接受利害關係人檢驗，發起人暨前任主席彼得·艾根(Peter Eigen)更指出，以「暢通資訊管道」來促進透明，是恢復大眾對於公

私機構信心的必要方式，也是打擊貪腐的重要利器。行政院頒布「國家廉政建設行動方案」有關強化透明政府策略，即是積極推動行政透明，建立公開機制，創新電子化政府網路服務及政府資訊透明。

課責（accountability）的概念來自正確遵循法規，即組織成員必須因為自己的決策或行為而接受獎勵或懲罰，課責管理以機關成果為導向，惟其業務內容與成果達成應明確列出，使課責有本，且課責最終必須落實在個人之上，而非組織的最高階層。世界關務組織(WCO)主張「自動化(Automation)」需採行現代化電子資訊系統以增進作業的效率和效能，並可檢視行政作為和海關人員的裁量決定，進而提供事後稽核的軌跡，且依據京都公約原則，應將實際執行時可能產生的不合理自由裁量減至最低；此外，海關的作業程序應公布並有執行一致的標準，才能達到最適化且可預測，其處分必須清楚明白，容易申訴並建立覆審機制，有效降低貪污的機會及增加課責的環境，始能真正切中透明化的目標。

研究指出，課責機制因為透明度（資訊的關鍵性、完整性與可理解性）不夠，無法達到其效果，易產生貪腐問題，美國經濟學家和政治學者羅伯特·克里加德（Robert Klitgaard）將課責與貪腐之間，建立起一個連結的等式：即 C 是貪腐（corruption），M 是獨占的地位（monopoly），D 是裁量權（discretion），A 是課責（accountability）。 $C = M + D - A$ ；也就是貪腐 = 獨占 + 裁量 - 課責。亦即獨占獨享的權力位置加上完全的自由裁量，如果不具有有效的課責機制，就會成為貪腐的淵藪。課責對於貪污有抑制的影響力，行政人員被課責的越多，貪污行為就越少，大部分海關的貪污案例，被歸咎於無效率的課責系統，主要就是來自於無關緊要的管理規定或不能正確執行法規。

海關一旦涉及貪腐，它的後果極為驚人。舉例而言，觸犯貿易政策會使國內產業陷入不公平競爭的險境；走私違禁物品勢必使社會暴露於重大的公共衛生及法律與秩序的風險當中；藥毒轉口可能會對終點國產生極大的壓力；不當處理沒收的財貨則可能導致嚴重的歲入損失。所以，海關的貪腐不僅足以影響到政府歲入的徵收能力、對外貿易，甚至危及國家安全，原本就值得政府本身和納稅義務人高度重視。近年來，即使如澳洲等先進國家也爆發海關貪腐事件，2013 年澳洲海關及邊境保護署（Australian Customs and Border Protection Service）與澳洲廉政執法委員會（Commission for Law Enforcement Integrity）、聯邦警察聯合調查雪梨國際機場的不法案件，查獲 6 名海關人員涉及走私進口管制物品，調查結

果發現該機場竟曾出現「將輕忽法令規章視為常態，且接受低劣標準」的文化。該貪瀆案肇因於雪梨機場少數海關人員長期的共謀，該人員濫用內部知識，包括執法技術及系統弱點資訊，攻擊機關的監視及攔截系統；涉案者不僅擁有進入資料庫及安全邊境環境的權限，更利用監管系統的漏洞，操弄名冊和值班表，甚至假借職務之便及在職場建立的情誼管道，進行搜集情資並掩飾不法行徑。該案例使我們瞭解，沒有一個國家的海關，能夠免除貪腐的問題，也不存在能夠快速解決貪腐問題的特效藥，按此邏輯，海關的反貪策略應特別注意採用整合型的途徑，許多控制海關貪腐的行動，非僅由海關內部自行為之，而宜由海關外部進行，因此海關的反貪規劃，應與國家層次的反貪計畫直接連結，必須在行政部門之外，結合立法機關、司法機關、反貪機構，以及產業、商會、代辦業者協會、公民社會組織等利害關係人，乃至媒體及國際社群共同致力於打擊貪腐，也因此有必要發展前述這些行動者間的策略聯盟。

這也就是從經濟合作暨發展組織（Organization for Economic Co-operation and Development, OECD）、世界銀行集團（World Bank）等國際觀點，海關經由執行單一窗口系統，使通關流程效率更高，減少海關人員和業者面對面的接觸機會，加上電子化系統可正確無誤的執行標準化作業，促進相關法規、政策、通關資訊的可及性與理解；除可辨識通關文件及簽審的有效性，初步分析貨物的稅則與價格，結合風險評估系統決定不同等級的檢查，輔以安全的電子支付功能，更能極小化不適當裁量、逾越標準作業時間及程序的處理，且電子紀錄提供事後的檢視與稽核軌跡，又增加了課責的效果，對打擊海關貪腐有正面的影響。

伍、透明引領跨域合作

另一方面，世界關務組織(WCO)在 2003 年修訂之阿魯沙宣言中亦表明：海關在各方面與私部門應有公開透明的關係，且公私部門間，特別需要以「團隊行動」，來共同打擊貪污促進廉潔。這和廉政署長期推動與公私部門、NGO 團體建立「跨域廉潔網絡，凝聚反貪腐共識」的理念是不謀而合的。揆諸當前國際間最新的廉能議題推動趨勢，即是發展「為公部門與私部門建立夥伴關係」、「使公部門與私部門融為『誠信團隊行動(Integrity collective action)』中的成員」。而運用團隊行動打擊貪腐的基本方法，更在於公私部門對話、維持目標導向、透明化等等。當然，私部門的參與本身有時亦有其挑戰，特別是因公私部門間可能缺

少基本的信任，而欲改變此種情況，可能需要海關自己以引導者的角色，一步步帶領私部門進行團隊行動，才能成功喚起公私部門彼此對國家利益的共同合作意識。

未來推動貿易便捷化，海關、簽審機關應特別著重於公私部門間的高度融合，也就是公私部門必須由以往的相對關係變成夥伴關係。企業誠信是企業與政府機關成為夥伴關係的基礎，而誠信首要強調法遵，海關要與企業成為夥伴，就應訂定明確規範，鼓勵企業提升企業誠信治理，知法守法、誠實申報，對非故意不守法者，給予自新機會，加強輔導其守法；對故意不守法者，強迫其守法，以期透過差異化管理落實法規遵循。企業唯有知法守法、誠實申報，讓海關與簽審檢驗、檢疫單位能提高風險的可預測性，就可減少不必要的查驗、查核，通關自然可便捷安全，所以便捷與誠信實係一體兩面、互為依存。

我國海關辦理通關業務朝向電子化管理方式，實施貨物通關自動化、行政流程透明化等便民服務措施，相當成功並具特色，前司法院大法官林錫堯於2015年6月間率金融監督管理委員會、國家發展委員會代表與法界權威學者專家蒞臨基隆關實地參訪單一窗口施行現況，作為行政程序法有關電子化政府章節法律創設與修正之參考。法務部廉政署推動行政透明，促進機關效能及廉潔，亦擇選財政部關務署「關港貿單一窗口及預報貨物資訊系統」作為推動行政透明標竿案例之一，規劃製作影音學習教材置於公務人員數位學習平台，提供全國政府機關研討學習推動行政透明措施，以提升整體服務品質及行政效率。

為彰顯運用電子化資訊系統強化貨物通關自動化，同時提升機關行政透明、廉政與課責效能的成果，特由財政部關務署與法務部廉政署於「2016年國際關務研討會」中，舉辦「透明·廉能—促進海關通關便捷與課責」專題研討。除有我國及越南、泰國、印尼等10國海關關員與會外，亦藉由台灣透明組織等非政府團體之參與評析，來達到機構與社會參與之目的。另為持續喚起與邊境和通關業務有關之各利害關係人對誠信、透明價值的重視，並凝聚公私部門共識，關務署與法務部廉政署於2017年11月間邀集產官學和NGO團體之專家學者，舉辦以「新世代國際關務趨勢與展望」為題之關務論壇活動，期能藉由建立互利多贏的夥伴關係，共同合作強化海關廉能通關環境。

法務部廉政署於2018年4月間舉辦「邦交國廉政研討會」，邀請瓜地馬拉、貝里斯、尼加拉瓜、宏都拉斯、多明尼加等5國法務、檢察高層，來台交流廉政

制度與行政透明化措施等議題；其中財政部關務署接軌國際規範的海關透明化措施也在參訪之列。此外，我國海關除每年透過舉辦多種與通關業務利害關係人之座談會、業務法規修正說明會等方式，來強化與私部門之對話溝通外；也藉由接受非政府組織與廉政機構的外部評鑑，促進內部管控及外部監督機制。另外，我國海關施行多年且頗具成效，並充分與國際接軌之安全認證優質企業(Authorized Economic Operator, AEO) 制度⁴，亦是我國海關建構公私部門團隊行動反腐的重要一環；該優質企業認證及管理機制，採行對外公開認證的明確標準，以利廠商遵循，對於經認證合格的供應鏈業者，給予優惠措施，促進廠商合法誠實的從事商業活動及徵納雙方合作，同時藉由國與國間的相互承認，擴大通關便捷及貨物移動安全的效果，經學者專家一致認為是符合聯合國反貪腐公約第 12 條有關「防止涉及私部門貪腐」之最佳典範，並經行政院核定為國家廉政建設行動方案中「強化企業誠信」策略的主要執行措施，非常值得驕傲。

陸、結語

海關廉潔議題持續受到國際間的關注，其發生的根源主要來自不受控制的專斷與裁量權及無效的課責措施，目前世界關務組織(WCO)、國際貨幣基金組織(International Monetary Fund, IMF)、世界銀行(World Bank)、經濟合作暨發展組織(OECD)等一致認為要確保海關高標準的廉潔環境，電子化作業是必要的要素，並推崇單一窗口的電子化系統，是提高效率、促進透明、增加課責的重要工具。促使公共組織能在高度透明及高度可信任下的「負責任的課責」情境，讓貪腐可能性降到最低，使政府能夠具備更多被信託的主動性，為服務人民而負起更多的責任。

我國為與現行全球反貪腐趨勢及國際法制接軌，於 2018 年 8 月間舉辦「聯合國反貪腐公約(UNCAC)首次國家報告」國際審查會議，國際透明組織前任主席 José Ugaz 於會議現場提問「關務署如何推動反貪腐工作及成效?」，本文作者代表財政部關務署出席會議，即時回應說明「關務署推動關務便捷與安全，同時積極投入廉政建設，除遵循聯合國反貪腐公約施行法、行政院頒國家廉政建設

⁴安全認證優質企業(Authorized Economic Operator, AEO) 制度源起於世界關務組織(WCO)的 SAFE 架構，是訴求跨境貨物移動安全的認證制度。全球已逾 1 萬 3 千家企業取得當地國 AEO 資格，通過認證可享有快速通關優惠，且各國間也正洽簽相互承認協議(Mutual Recognition Agreement, MRA)。未來，台灣與他國海關簽署相互承認協議後，可讓業者的 AEO 資格同樣受到他國政府的認定。

行動方案，並採取世界關務組織(WCO)倡議阿魯沙宣言的海關廉政策略，實施務實可行的廉政措施；廉政執行成果不僅通過臺灣透明組織協會對海關的廉政評鑑，且於法務部廉政署 2015 年至 2018 年廉政民意調查結果，海關人員在全國公務人員的廉潔評價排名由第 16 名向上攀升至第 12 名，廉潔印象平均分數亦逐年提高，顯示海關推動廉政工作有良好成效，同時我國海關便捷、安全、廉能之施政成果亦獲得民眾的肯定。」，獲得與會計 5 位國際審查委員之肯定，並於同年 8 月 24 日「臺灣的反貪腐改革」結論性意見記者會表示，臺灣在 6 個部會、2 個總處、財政部關務署、法務部廉政署、調查局…等中央及地方政風機構採取了預防措施，反映出臺灣對預防貪腐的重視。

國際間的環境已然出現劇烈變化，推動廉政絕非單一政府部門所能完成，重點絕對是在如何讓政府及企業咸能體會廉能價值並予以落實，而「誠信、透明、法遵」就是其中的關鍵核心。由世界關務組織(WCO)的倡議與我國海關廉能工作之實踐，均可見預防與打擊貪腐須要多管齊下。除了誠信團隊行動以外，尚須結合各行政部門的變革，與多方利害關係人的共同參與及投入，建立互利多贏的夥伴關係，如此一來，則最終的廉能效益，方能化展為促進經貿便捷安全與增進國家經濟增長的具體果實。

參考文獻

何錦雲(2017)。「關港貿單一窗口」回顧與展望。今日海關季刊，(85)，2-9。

陳俊明(2016)。公民社會組織參與海關廉政治理：臺灣個案。今日海關季刊，(82)，53-58。

陳敦源(2009)。透明之下的課責：台灣民主治理中官民信任關係的重建基礎。文官制度季刊，1(2)，21-55。

Dennis Ndonga. (2013). Managing the risk of corruption in Customs through single window systems. *World Customs Journal* 7(2). 23-37. Retrieved from [http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%207%2C%20Number%202%20\(Sep%202013\)/00%20Complete%20Issue%20WCJ_Volume_7_Number_1.pdf](http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%207%2C%20Number%202%20(Sep%202013)/00%20Complete%20Issue%20WCJ_Volume_7_Number_1.pdf)

Gareth Lewis. (2013). Integrity: an age-old problem for Customs that demands a new approach. *World Customs Journal* 7(2). 107-117. Retrieved from [http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%207%2C%20Number%202%20\(Sep%202013\)/00%20Complete%20Issue%20WCJ_Volume_7_Number_1.pdf](http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%207%2C%20Number%202%20(Sep%202013)/00%20Complete%20Issue%20WCJ_Volume_7_Number_1.pdf)

Gemma Aiolfi. (2017). Anti-corruption Collective Action: the logical next step for Customs. *WCO NEWS* (83). Retrieved from <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-83/anti-corruption-collective-action-the-logical-next-step-for-customs/>

Marion Grant. (2013). Integrity Case Study: Australian Customs and Border Protection Service. *World Customs Journal* 7(2). 127-130. Retrieved from [http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%207%2C%20Number%202%20\(Sep%202013\)/00%20Complete%20Issue%20WCJ_Volume_7_Number_1.pdf](http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%207%2C%20Number%202%20(Sep%202013)/00%20Complete%20Issue%20WCJ_Volume_7_Number_1.pdf)