

關港貿單一窗口

子計畫書

(草案)

提報單位：財政部關稅總局

日期：98年5月27日

目	錄	頁次
壹、計畫緣起	1
一、依據	1
二、未來環境預測	5
三、問題評析	13
貳、計畫目標	16
一、計畫藍圖及願景	16
二、目標說明	24
三、達成目標之限制	28
四、預期績效指標及評估基準	29
參、現行相關政策及方案之檢討	37
肆、執行策略及方法	39
一、推動組織	39
二、推動策略	43
三、主要工作項目	44
四、分期（年）執行策略	49
五、執行步驟（方法）與分工	53
六、時程規劃	56
伍、資源需求	57
一、所需資源說明	57
二、經費來源及計算基準	57
三、經費需求	58
陸、預期效果及影響	66
附表：性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）	68

關港貿單一窗口子計畫書

壹、計畫緣起

一、依據

- (一) 行政院經濟建設委員會何主任委員於 96 年 5 月 29 日召開之「建構優質台灣經貿環境與網絡」策略會議裁示：「……『進出口管理單一窗口』涉及通關、簽審與航港資訊，屬整合性計畫，攸關國家貿易競爭力，應優先規劃推動。本案請財政部主辦，並會同經濟部、交通部共同研議合於安全考量所需之電子資訊交換內容與格式等相關交換、轉換作業，經建會 CIO 團隊將適時予以協助。」。
- (二) 行政院經濟建設委員會 96 年 12 月 20 日資訊長(CIO)辦公室 96 年度第 2 次會議決議由財政部成立規劃及推動小組，研擬「進出口管理單一窗口」之目標、範圍、方案比較等系統建置評估報告；另決議「推動單一窗口，在不同政府部門間『資料調和』的工作亟為重要，亦應兼顧前期發展成果，請經濟部及交通部等機關積極參與配合，發揮通力合作，以竟事功。」。
- (三) 財政部 97 年 3 月 4 日「研商進出口管理單一窗口事宜」會議決議由關稅總局就我國貿易相關資訊系統架構下，規劃有關介接事宜，並研議規劃進出口管理單一窗口中央資料庫之相關功能及建置方式。
- (四) 行政院經濟建設委員會 97 年 3 月 25 日資訊長(CIO)辦

公室 97 年度第 1 次會議決議「財政部關政司所提『進出口管理單一窗口』規劃報告，係以介接、擴充整合現有系統，原則可行，請相關機關配合推動。」。

(五) 行政院經濟建設委員會 97 年 9 月 12 日「優質經貿網絡計畫綱要(草案)」報院協調會會議結論「…由財政部主政推動『優質經貿網絡計畫』。」及「後續請配合『愛台 12 建設』之作業期程，各分項業務主政機關邀集配合機關…擬訂細部執行計畫完成報院，並在明(98)年初開始推動。」。

(六) 為落實 馬總統政見，行政院經濟建設委員會依據「愛台 12 建設」之具體內容—「通關智慧化」修正「優質經貿網絡計畫綱要(草案)」報陳行政院鑒核。經行政院於 98 年 1 月 5 日以院臺經字第 0970057810 號函核定，該計畫綱要之架構圖(如圖 1)及分工表(如表 1)如下：

(七) 財政部於 98 年 1 月 17 日以台財關字第 09800015290 號函核示，關於「優質經貿網絡計畫綱要」由財政部主導之「貿易安全」與「智慧環境」計畫下各項子計畫，請各主辦機關配合愛台 12 建設作業期程，視計畫需要會同相關協辦機關完成 98 年至 101 年之細部執行計畫，並於 98 年 2 月 20 日前函送財政部層轉行政院核定。

圖 1：計畫綱要之架構圖

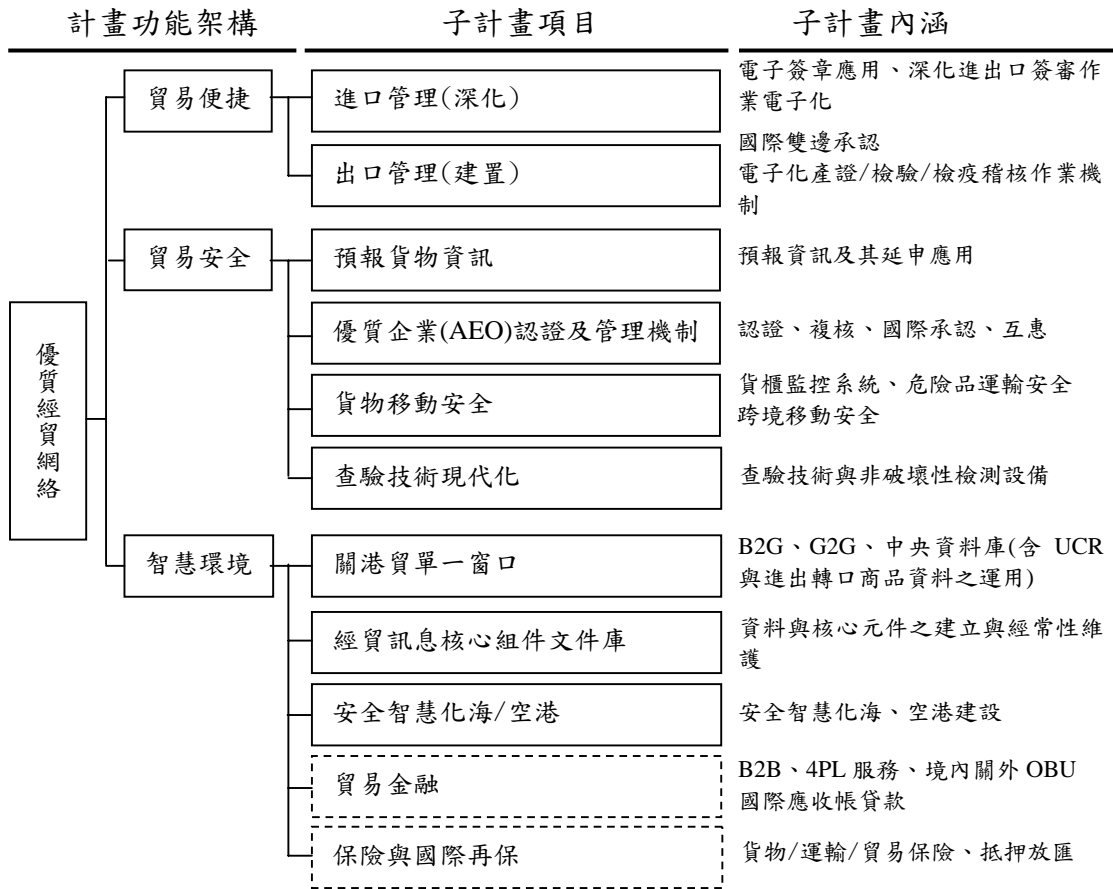
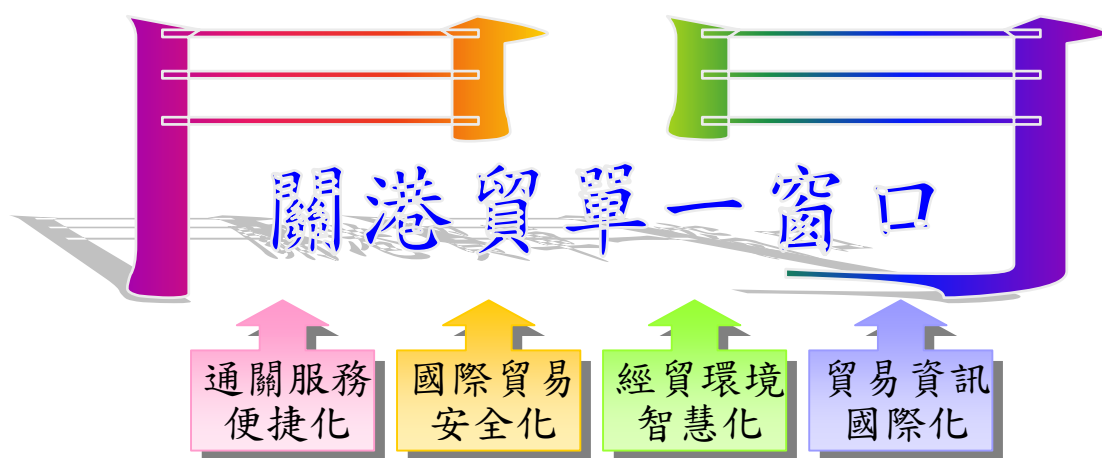


表 1：「優質經貿網絡計畫」分工表

分工項目	主政機關	配合機關
貿易便捷	經濟部	
出進口管理	經濟部 (貿易局)	出、進口簽審業務相關之 20 餘機關(構)、 關稅總局
貿易安全	財政部	
預報貨物資訊	財政部 (關稅總局)	航政司及港務局、民航局及國際航站、倉 儲業者
優質企業(AEO)認證及管 理機制	財政部 (關稅總局)	財稅資料中心、貿易局、工業局、勞委會、 相關業者
貨物移動安全	財政部 (關稅總局)	航政司、路政司、民航局、各港務局、港 警局、各國際航站、航警局、國道警察局
查驗技術現代化	財政部 (關稅總局)	航政司、港務局、港警局、民航局、國際 航站、航警局
智慧環境	財政部	
關港貿單一窗口	財政部 (關稅總局)	出、進口簽審及運籌業務相關之公、民營 機關(構)
安全智慧化海、空港	交通部	各海、空港營運管理機關，各港區關稅局 與配合機關，民營機關(構)
經貿訊息核心組件文件庫	經濟部 (標檢局)	關稅總局、貿易局、航政司、民航局、各 公協會
貿易金融(適時推動)	銀行公會	各自由貿易港區及相關業者
保險與國際再保(適時推 動)	保險公會	各自由貿易港區及相關業者

二、未來環境預測



(一) 通關服務便捷化

為因應經貿通關資訊蓬勃應用時代的競爭與挑戰，我國貿易伙伴國及競爭國如新加坡、香港、中國大陸、日本、韓國及澳洲等，均積極推動電子化貿易單一窗口，冀藉此強化對進出口業者的貿易服務效率，俾提升對外的經貿競爭力。我國涉及貿易進出口事務的政府管理機構（主管單位及相關委辦單位）將近有 50 個單位，復以通關、航港及貿易簽審事務並未完全整合，以致民間業者在進出口事務申辦上，需於多家政府機關間奔波往返。為提供民眾更便捷的進出口服務，超越貿易伙伴與競爭對手之腳步，我國實有必要利用通關自動化、航港資訊化與貿易便捷化之成就基礎，進一步整合政府與民間現有資源，辦理業務與資訊流程再造作業，以徹底解決進出口資料重複傳輸及關港貿網路網網不相連等問題，逐步達成「一次申辦，全程服務」之目標。

本計畫依據世界關務組織（WCO）與聯合國貿易便

捷及電子商業中心 (UN/CEFACT) 為增進政府與貿易業界資料交換效率，所建議各國政府應積極導入之進出口單一窗口架構與模式，建立整合通關、航港與貿易簽審電子化服務之單一窗口，進行相關電子資料標準訊息調和，加值使用與經貿通關供應鏈相關之訊息、貨物移動與統計資料，提供各項進出口相關事務申辦與資訊提供之單一入口，藉以提升民眾及業者申辦進出口服務的便利性，並利於建立與國際接軌之經貿通關作業環境。

- 1、世界關務組織為促進國際貿易安全與便捷，於 2005 年 6 月通過「WCO 全球貿易安全與便捷化標準架構」(WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, 簡稱 SAFE Framework)，積極推動會員採行。該架構建議各國建立單一窗口，並藉由各國海關間之合作，相互傳送國際貿易貨物有關之交易、流通、跨國移動及通關資料，俾利國家內部與國際間貨物流通資料之交換。
- 2、聯合國貿易便捷及電子商業中心為增進政府與貿易業界資料交換之效率，發布「建置單一窗口之建議與準則」(Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window)，供各國參考導入建置單一窗口，提供單一入口點，以滿足進口、出口及轉口相關管理要求。
- 3、亞太經濟合作會議 (APEC) 於 2005 年 9 月在韓國舉辦之關務程序次級委員會 (Sub-Committee on

Customs Procedures，簡稱 SCCP) 通過美國提案，將「採行以 WCO 全球貿易安全與便捷化標準架構為基礎之 APEC 架構」列為 SCCP 共同行動計畫 (Collective Action Plan, 簡稱 CAP), 我國於 2006 年 10 月向 APEC 提報採行意願書；此外，2007 年 1 月於澳洲舉辦之 SCCP 決定正式成立單一窗口工作小組 (Single Window Working Group), 積極推動各會員國導入單一窗口。

- 4、近年來網際網路運用快速且蓬勃發展，電子商務競爭時代隨之來臨，先進國家及企業為因應全球經貿環境之劇變，均積極推動資訊流、物流、金流等全面性之經貿通關電子化作業，從進出口通關電子商務的角度來看，資訊流、物流和金流，分別代表著實體交易中的貨物通關資料申辦及交換、貨物運送與管理、稅規費繳納等流程，當中牽涉到金錢往來的金流為進出口通關作業之最終一個環節，為畢竟其功，政府應提供一個便捷、穩定、安全的金流自動化服務環境，以節省業者營運時間及成本，提升其國際貿易競爭力。

(二) 國際貿易安全化

自 911 事件後，隨著全球恐怖攻擊事件之頻仍發生，各國政府開始重視貿易安全議題，紛紛著手建立安全防範機制，確保國際貿易運送之安全；此外，相關國際組織及國家亦積極推動國際貿易安全相關規範與安全準則，主要措施如下：

- 1、WCO 全球貿易安全與便捷化標準架構：世界關務組織為促進國際貿易安全與便捷，於 2005 年 6 月通過該架構，積極推動會員採行。
- 2、海關貿易夥伴反恐方案 (Customs-Trade Partnership Against Terrorism, 簡稱 C-TPAT)：美國政府鑒於僅依海關一己之力，實無法有效防堵恐怖組織之攻擊，因此積極尋求與國際物流業者（包含船公司、報關承攬業者、倉儲業者、進口人、製造業者等）合作，建立夥伴關係，共同防範恐怖主義份子之威脅，由海關制定安全準則，提供自願加入 C-TPAT 之相關業者遵循；美國則提供參與 C-TPAT 之優良業者予以綠色通道貨物快速通關之優惠，並降低其貨物查驗比例。
- 3、貨櫃安全計畫 (Container Security Initiative, 簡稱 CSI)：美國海關於 2002 年 1 月發布實施，主要係藉由美國與他國政府間建立協定與合作關係，針對擬輸往美國之貨櫃，先在出口國港埠加強安全檢查，將具有高風險性之貨櫃阻絕於美國境外，以確保全球貿易與國際海運貨物之運輸安全，其內容包含下列四種機制：
 - (1) 利用「自動偵緝系統」(Automatic Targeting System, 簡稱 ATS) 鎖定具高風險性貨櫃作為檢查標的。
 - (2) 要求運往美國之貨櫃，在出口國裝船前 24 小時即應傳輸艙單資料，以便事先篩檢。

- (3) 運用高科技儀器例如大型 X 光儀或伽瑪射線掃描儀等，針對運往美國之貨櫃，在出口國之港埠即先進行掃描檢視。
 - (4) 開發並使用具有安全裝置之貨櫃或封條，例如使用無線射頻識別系統 (Radio Frequency Identification Device, RFID) 之高科技電子封條及貨櫃追蹤訊息全球定位系統 (Global Positioning System, GPS) 之監控技術等。
- 4、24 小時電子倉單預先申報制度 (the Advance Electronic Information Rule, 簡稱 24-Hour Rule)：美國於 2002 年 12 月規定載運貨物輸往該國之船舶運送人應於該貨物在外國港口裝船前 24 小時向美國海關提出船舶貨物倉單申報。
- 5、優質企業認證制度 (Authorized Economic Operator, 簡稱 AEO)：海關對符合規定條件及標準的業者授予 AEO 優質企業認證資格，給予簡易通關程序及減少查驗之便捷優惠；並透過跨國協議互惠及相互承認，增進全球貿易之便捷與安全，加速進出口貨物通關之便利與時效。
- 6、國際貨物唯一追蹤碼 (Unique Consignment Reference, 簡稱 UCR)：國際關務組織在促進全球貿易便捷與安全之標準架構下，為落實對國際物流與供應鏈各個環節完整的追蹤管理，以確保供應鏈安全並促進全球貿易便捷，因此發展出一套全球統一標準之國際貨物編碼

規範，作為貨物識別資料的共通入口鑰匙，無縫地銜接從供應商、運送人、貨運承攬業者與進口商之實體物流。

(三) 經貿環境智慧化

- 1、我國於 91 年元月 1 日正式成為世界貿易組織之會員，有關貿易自由化及電子化乃為必然之趨勢。如何強化數位化之貿易環境，建構與全球相互通聯之網際網路線上貿易架構，實為當前我國面臨國際經貿新局之優先施政目標。此外，亞太經濟合作會議於 1998 年發表之「電子商務行動藍圖」中，曾宣示推動貿易無紙化工作，以達成貿易管理、貨物通關、國際運輸等環節無紙化之目標。
- 2、國際貿易推廣首重行政程序之便捷，為因應國際經貿通關資訊化、整合化之發展趨勢，我國近年來積極推動「WCO SAFE 架構導入」、「預報貨物資訊」、「優質企業認證及管理機制」、「貨物移動安全」、「現代化查驗技術應用」…等「優質經貿網絡計畫」相關工作，規劃建置智慧化設施與管控機制，整合運用衛星定位、3G 通訊、GIS (Geographic Information System)、光學識別、RFID (Radio Frequency Identification) 等先進智慧型科技，建立全面性監控系統，強化安全與效率兼顧之智慧化監控機制，確保貨櫃(物)運送全程安全無虞，以符合 WCO SAFE 無縫式貨況安全，及建物與人員安全之管控需求。

3、國際關務組織在促進全球貿易便捷與安全之標準架構下，為落實對國際物流與供應鏈各個環節完整的追蹤管理，以確保供應鏈安全並促進全球貿易便捷，發展出一套全球標準的國際貨物編碼—UCR（國際貨物唯一追蹤碼 Unique Consignment Reference），取代國際供應鏈內的現有貨物編碼，作為共通資料的入口鑰匙，無縫地銜接從製造商、進出口商、中介商（如銀行、保險業者、徵信業者、運輸業者、倉儲業者、貨物承攬業者），到相關政府機關（如海關、貿易簽審與檢疫機關）之實體物流。為落實貿易自由化政策，迎合國際貿易發展趨勢，我國應在既有之優良經貿通關資訊基礎下，**在相關貨物資訊流規劃增列 UCR 資料項目，以預為因應，未來將視國際發展及國內需要推動其應用**，另整合各政府機關之商品與貿易統計資訊，建立快速、便捷之商品資料倉儲查詢服務，俾提供政府施政參考及進出口業者查詢運用，以提升整體經貿競爭優勢。

（四）貿易資訊國際化

1、基於網路資訊科技之蓬勃發展與日趨便利，企業間進行之跨國商務交易，已產生革命性的變革，不再囿於時間與空間的限制，貿易資訊標準化、國際化儼然成為國際間推動貿易便捷化的主流觀念。是故，在經貿活動領域中，全球已逐漸形成天涯若比鄰的地球村。在企業商務交易（B2B）之外，為進一步強化政府端

在進出口貿易事務的服務效率，聯合國歐洲經濟理事會(United Nations Economic Commission for Europe)乃大力提倡設置貿易事務單一窗口環境(Single Windows Environment)的觀念，冀藉此整合、協調各類政府貿易事務，形成能在一處提供完整貨物進出口服務，並進行企業與政府間(B2G)、國家與國家間(N2N)各類進出口資訊交換的實體或電子虛擬機制；而世界關務組織(WCO)所以研訂關務資訊標準-WCO Customs Data Model，其主要目的亦在建立一個以關務運作為核心的單一窗口環境。有鑑於此，建立進出口服務之單一窗口，已成為國際間降低非關稅障礙、促進貿易便捷化的主流觀念。

- 2、當前全球各國對國際經貿關務之共識有二，一是去除各項關稅及非關稅障礙，另一是實行經貿通關電子化與無紙化，冀藉此塑造出便捷化的國際經貿通關環境，形成自由化的全球經貿競爭市場。
- 3、整體經貿通關效率之增進不僅在於民間私部門的商務電子化，為求貨物進出口效率的提升，更應強化國與國間公部門的通關電子化合作，如世界關務組織WCO為促進資訊交換技術的普遍應用，乃在其所修訂之京都公約中，強化對跨國海關間電子資料交換的規範(總附約之第七章-資訊技術應用)，冀藉此加速貨物通關、降低貿易成本。

三、問題評析

(一) 政府進出口管理機關間介接不足

政府就通關自動化、港埠現代化及貿易便捷化之推動雖皆有所成效，然而各相關政府部門均基於各自施政目標，制定計畫方案予以推動，施政計畫間欠缺連結性，相關作業系統之銜接及透通性仍顯不足。

(二) 關、港、貿網路網網不相連

現行我國建置有「海關通關系統」、「航港資訊網」、「便捷貿 e 網」三大系統，其中「海關通關系統」與「便捷貿 e 網」二系統間雖已間接介接交換訊息，惟「航港資訊網」迄今並未與前二系統介接。

(三) 貨物進出口資料尚未與 WCO Data Model 第 3 版調和

我國通關、航港及貿易簽審相關機關雖均參照國際性標準辦理資訊系統建置與訊息格式制定，惟因建置時點差異，未能完全符合最新國際標準，其中又以海關須調和之資料訊息項目最多。

(四) 簽審及航港機關每年須支付數額龐大之資料傳輸費用

目前簽審及航港機關與海關間均須透過通關網路公司傳輸資料與訊息，簽審及航港機關每年須支付約 2,200 萬元之資料傳輸費用給通關網路公司，造成政府機關沉重之經費負擔。

(五) 進出口資料需重複輸入、登錄

目前進出口相關業者係透過 3 個不同資訊作業平台完成

所有通關、運輸及貿易簽審之管理與申辦作業，海關通關系統雖與便捷貿 e 網完成連線作業，但業者係分別透過便捷貿 e 網取得簽審許可及航港資訊網傳送進港時間後，再透過海關通關系統辦理通關業務，並於線上進行資料比對作業，與 UN/CEFACT 第 33 號建議文件有關一次傳輸，資料共享共用之單一窗口概念略有不符。

(六) 進出口申辦狀況，不易連貫追蹤

透過不同資訊作業平台申報貨物進出口資料所衍生之結果，就政府端而言，無法建立整合管理進出口相關資料之服務機制，並運用各種經貿通關資訊進行風險管理；就業者端而言，貨物進出口作業雖已陸續電子化、無紙化，但相關申辦作業仍須分開辦理，申辦狀況亦須各別追蹤，相對浪費業者人力與時間成本。

(七) 進出口業務申辦入口龐雜

因關、港、貿三大系統分別各自建置，並未規劃單一服務窗口之資訊平台架構，通關、運輸、貿易簽審相關業者無法由單一入口取得完整之申辦服務與進出口資訊，將會增加業者廣義通關時間及貿易成本。

(八) 貨物進出口整合性服務機制不足

目前關、航、貿三大資訊系統提供之進出口服務功能係各自規劃與運作，易造成功能重複或不足，且亦欠缺整合性之查詢、申辦、追蹤、繳費等服務機制，將增加業者辦理貨物進出口作業之障礙與不便性。

(九) 欠缺整合性之商品資料庫

我國進出口管理相關機關係各自提供商品與貿易統計資訊，透明度、整合度、便捷度皆顯不足，相關政府機關與進出口業者使用、查詢不易，形成國際貿易推廣作業之阻礙。

(十) 尚無跨國介接與資料交換機制

我國因尚未建置國家級進出口單一窗口，致目前並無法配合世界關務組織及亞太經濟合作會議所倡議之國際資料及情資交換之作業需求，為利與國際經貿關務系統接軌，亟須建立跨國介接與資料交換機制。

歸納上述問題評析，其主要原因為缺乏國家級通關、航港及貿易簽審資料整合與交換之單一窗口，政府亟須整合關、港、貿相關機關需求，建立政府主政之「關港貿單一窗口」，以提升國際貿易競爭力。

貳、計畫目標

一、計畫藍圖及願景

(一) 目前系統概況

1、目前我國建置有財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿e網」三大經貿通關資訊系統，現行架構圖如圖2、圖3所示。其中海關通關系統與便捷貿e網間係透過通關網路業者間接介接；航港資訊系統則僅有部分與海關通關系統透過電子閘門介接交換資料。此外，我國並無與國外交換經貿通關資訊之國家級單一窗口及中央資料庫。

圖2：通關、航港、貿易簽審網路現行架構圖

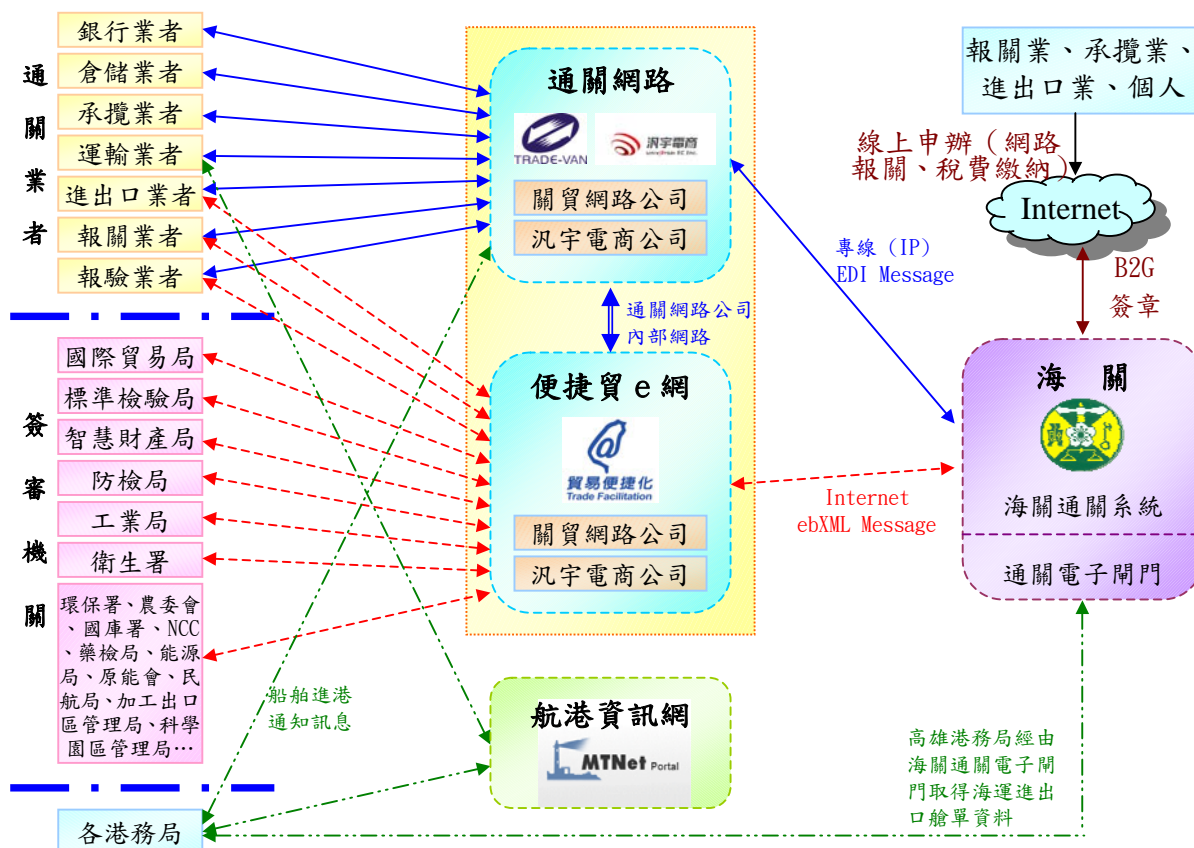
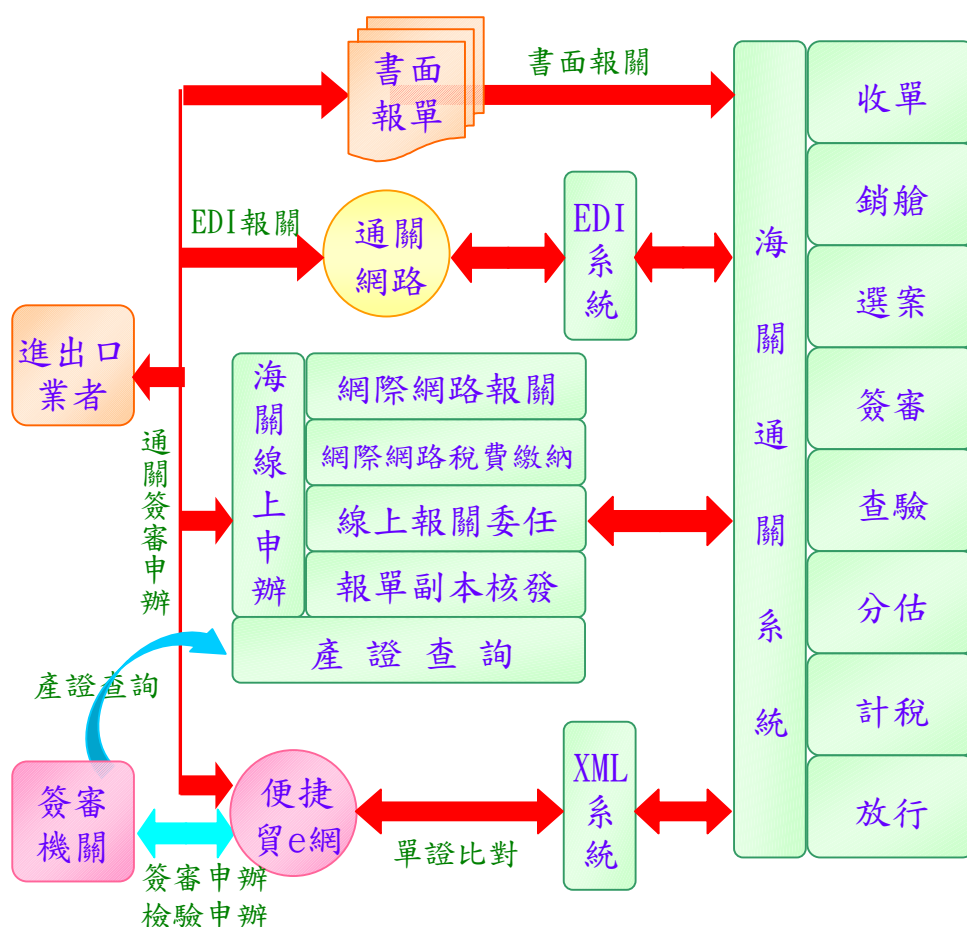


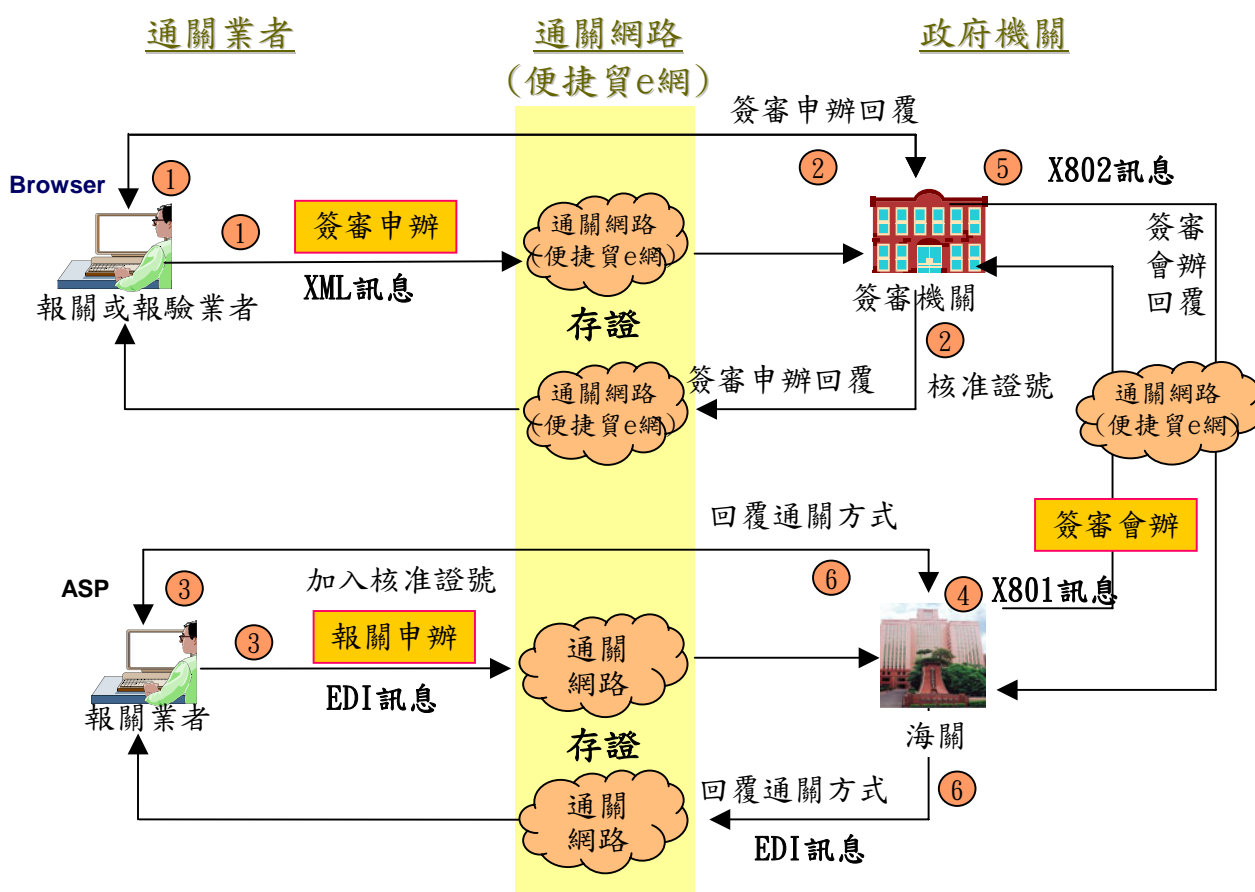
圖 3：現行通關流程示意圖



2、因前項三大經貿通關資訊系統並未完全整合，貨物進出口業務申辦入口龐雜，資料須重覆傳輸，徒增業者工作量，增加其營運成本，且政府單位與業者並無法連貫追蹤進出口貨物之全部作業流程與申辦狀況，影響貨物管控及通關時效。復以目前進出口業者辦理通關與簽審整體申辦作業需經歷「簽審申辦」、「報關申辦」及「簽審會辦」等3道程序，一項作業資料訊息交換多次方能完成，無法達到「一次申辦，全程服務」之一站式服務（One-Stop Service）便捷作業需求

。進出口申辦作業時間較長，業者人力與時間成本較高，不利我國經貿競爭力之提升。此外，航港資訊系統僅有部分與海關通關系統透過電子閘門介接交換資料，時效性不足且未能充分整合政府服務功能，有必要進一步改善。(現行通關簽審作業模式如圖 4 所示)

圖 4：現行通關簽審作業模式



3、另為配合未來世界關務組織資料模型第 3 版之公布與發展 (資料項目已於 2008 年 6 月經 WCO 通過，訊息建置指引將於 2009 年年底發布)，並利掌握及跟進國際發展水準，勢須進行貨物進出口資料之調和，以為因應。我國資料調和之原則應為通關、航港及貿易簽

審機關所需資料之最大組合。

(二) 未來願景

- 1、建置「關港貿單一窗口」已在各部會之間形成政策共識，惟未來各機關均須全力配合，運用現有資源，整合三大資訊系統，建置單一窗口中央資料庫及整合性服務與稅費繳納機制，建立 G2G（航港、簽審與電子閘門使用機關）直接介接管道，並提供資料訊息交換與應用機制達到「一次申辦，全程服務」之便捷作業需求。未來之「關港貿單一窗口」架構圖如圖 5、圖 6、圖 7 所示，本單一窗口規劃以介接、擴充整合現有進出口相關資訊系統為主，除整合通關、航港及貿易簽審服務，提供「一次申辦，全程服務」之便捷服務外，並建置進出口貨物供應鏈相關業者及政府機關（構）共同使用之關港貿單一窗口中央資料庫，以開放之規格吸引更多的網路服務業者參與單一窗口之連線登錄，形成能在一處提供各類貨物進出口資訊申辦、查詢、交換等服務與運作之完整進出口服務單一窗口作業環境，並滿足貨物進出口資料交換、共用、管理與跨國連線介接之要求，俾逐漸形成一個國際貿易貨物資訊捷運中心。未來單一窗口之資料庫可進一步再擴展為全國國際貿易及物流產業間電子商務之訊息交換中心，甚至吸引更多的金融、保險業者主動加入服務登錄，而提供各式 B2B 的服務，將可大幅提升我國電子商務與對外貿易之競爭力。

圖 5：關港貿單一窗口未來架構圖

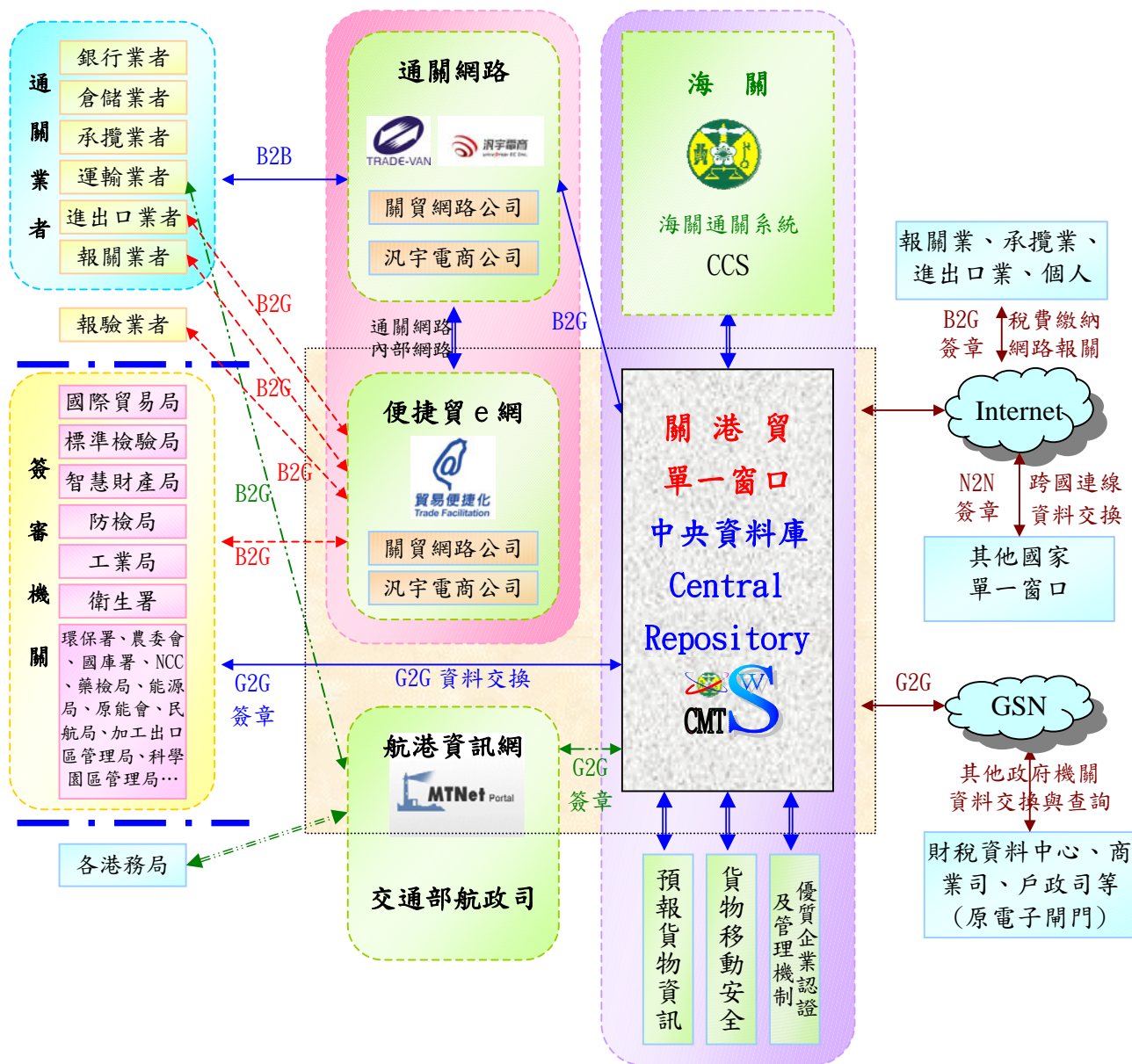


圖 6：關港貿單一窗口未來通關流程示意圖

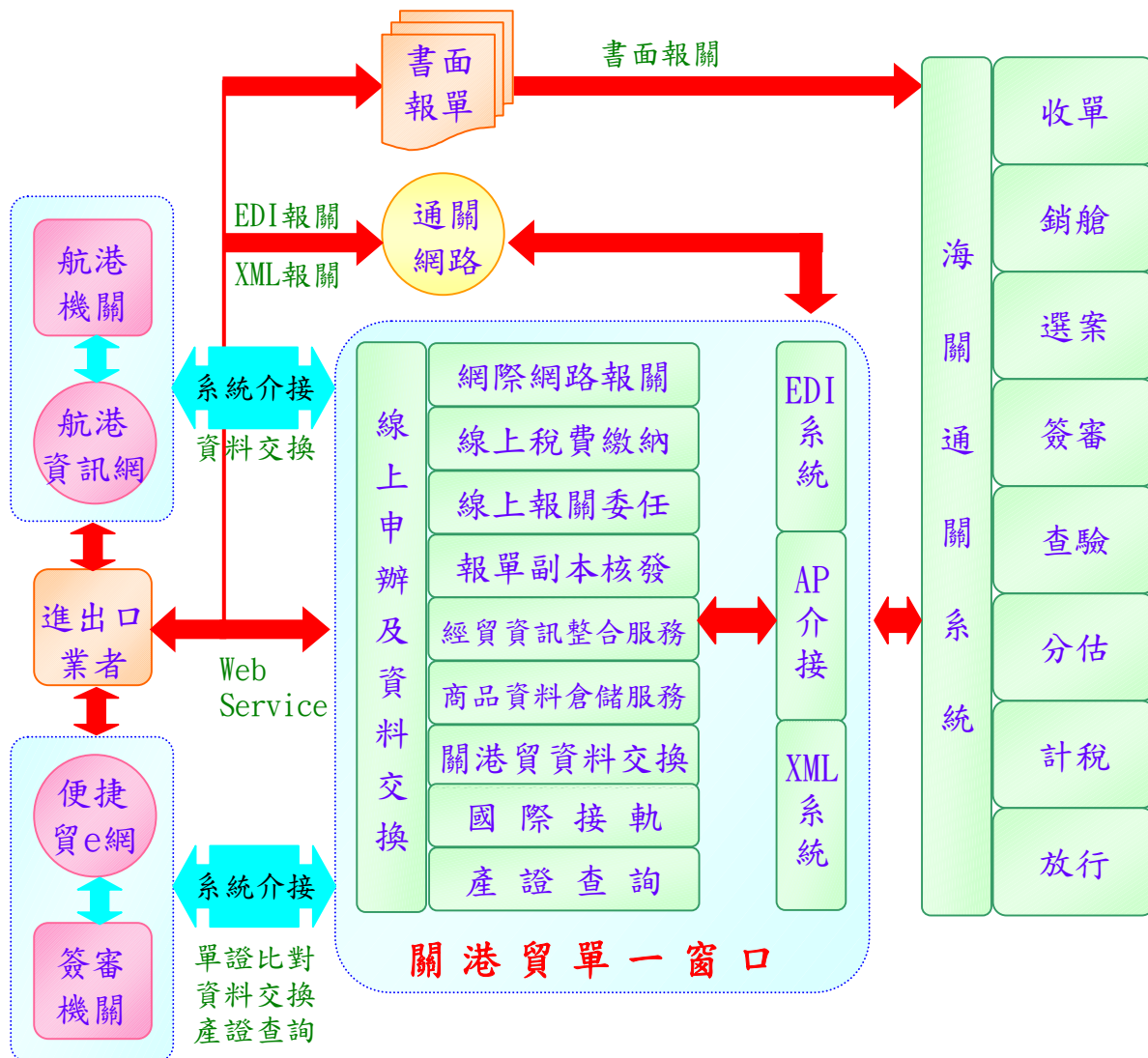
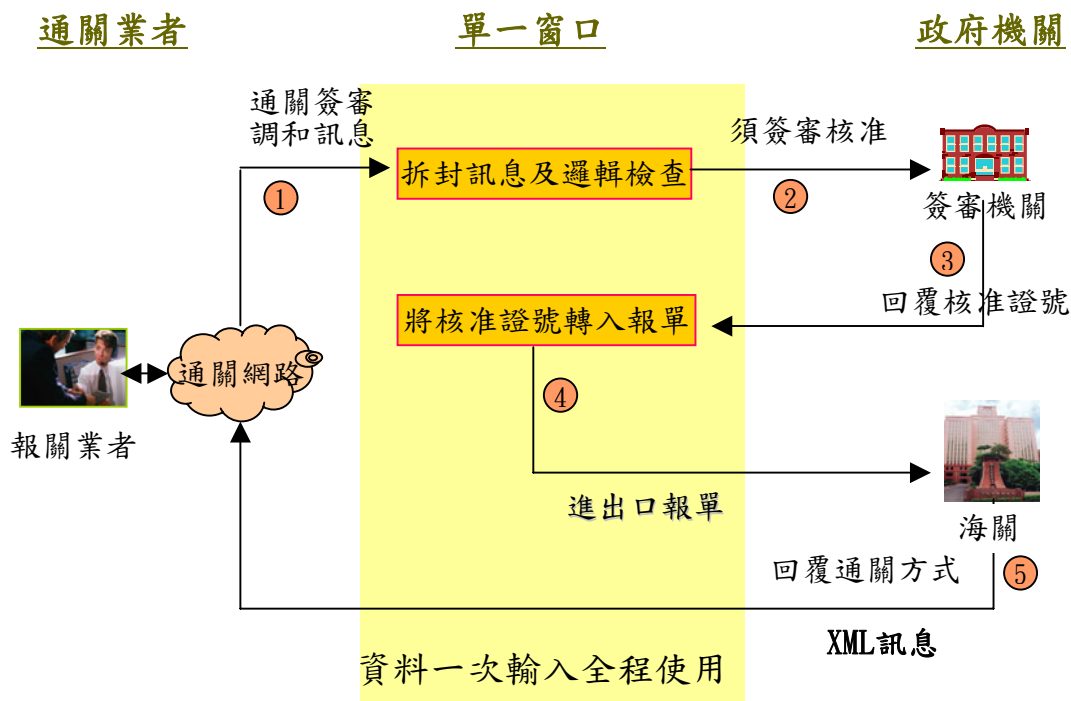
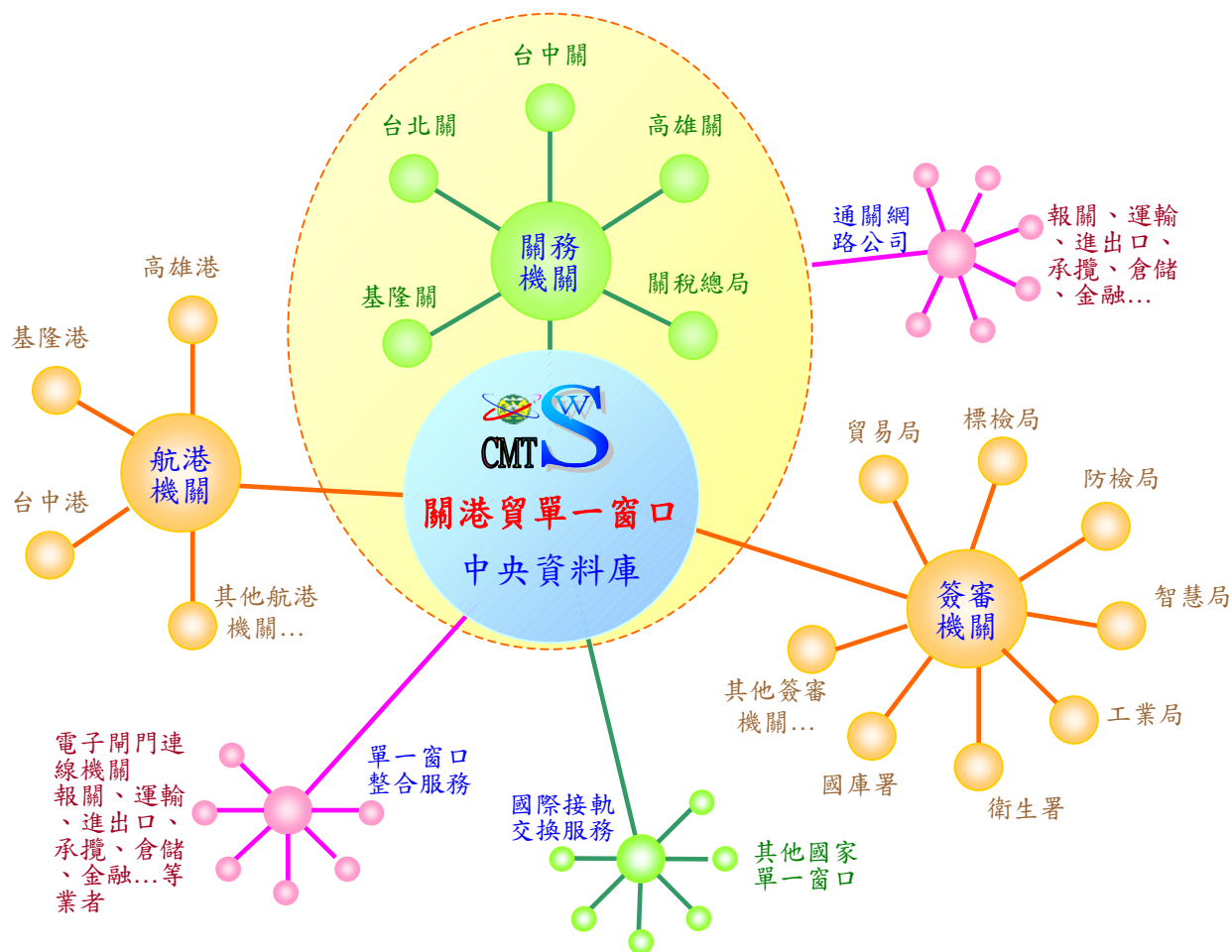


圖 7：單一窗口通關簽審作業模式



2、依據世界關務組織資料模型第 3 版之公布與發展，及聯合國貿易便捷及電子商業中心（UN/CEFACT）發布之「建置單一窗口之建議與準則」第 33 號文件之建議模式，從業務面審視無障礙經貿通關服務環境，調整、簡化進出口相關業務與作業流程，調和通關、航港及貿易簽審等資料訊息，整合貨物進出口服務需求，以增進政府與進出口業者及政府與政府間之資料交換效率（「關港貿單一窗口」連線架構如圖 8 所示），建立便捷、優質之貨物進出口服務單一窗口作業環境。

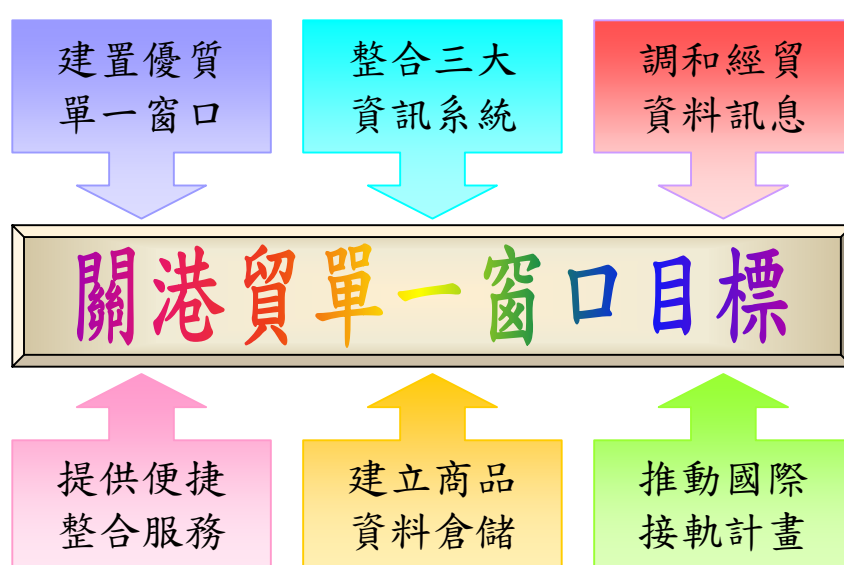
圖 8: 關港貿單一窗口連線架構圖



3、使用符合國際電子商務交易之標準應用元件，建立標準化、模組化以服務為導向之資訊系統架構與介接平台，提供進出口業者通關、運輸、貿易簽審申辦與查詢、政府機關經貿通關資料交換與共用、跨國經貿通關資料交流等各項優質服務與資料交換平台，建立與國際接軌及未來與「優質經貿網絡」相關計畫銜接之機制與作業環境。

二、目標說明

為強化我國貿易的國際連結，加速貨物通關，並加強貿易安全，以確保我國在國際經貿體系繼續扮演重要角色，本計畫擬整合政府進出口管理相關機關業務需求與資訊系統，並運用民間資源，推動關港貿單一窗口資訊與業務再造工程。本計畫目標概述如下：



(一) 建置優質單一窗口

建置符合 UN/CEFACT 第 33 號建議文件單一窗口概念之關港貿單一窗口，以介接及整合方式調和關、港、貿資料訊息，形成能在一處提供政府與政府間 (G2G)、國家與國家間 (N2N) 及企業與政府間 (B2G，申辦業務需透過關港貿相關網路服務業者) 各類關務、航港與貿易簽審資訊申辦作業、進度追蹤、訊息交換、商品資料倉儲與稅費繳納等服務與運作之完整進出口服務單一窗口作業環境，滿足關港貿資料交換、共用、管理與跨國連線介接之業務要求。並建立貨物進出口相關作業平台之

註冊機制，提供電子資料交換介面及訊息格式轉換、解析與分派服務，以使各政府機關（構）可於單一窗口登錄服務項目，並分享該機關之資料予其授權之機關或個人。另建構標準化、模組化以服務為導向之系統介接平台，便利未來與「預報貨物資訊」、「貨物移動安全」、「優質企業認證及管理機制」…等「優質經貿網絡」相關計畫之銜接業務，提供國際貿易物流及保稅貨物移動之全程狀態查詢及監控機制。

建置完善資訊安全環境，依據關稅總局整體資訊安全政策及內、外部稽核規範，周詳規劃各資訊安全層面具體防護措施。同時，藉由導入最適化之本異地備援機制及備援設備效能，建置優質之備援環境，以確保單一窗口資訊環境之全面安全與永續營運。

（二）整合三大資訊系統

整合財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大資訊系統，建立通關、航港及貿易簽審機關與單一窗口中央資料庫直接介接之管道，並以電子簽章認證機制克服「一處輸入，資料共用」之授權問題，逐步達到進出口資料共享共用之目標。三大資訊系統整合完成後，將得以解決政府機關每年須支付之龐大資料傳輸費用、業者資料需重複傳輸、申辦狀況不易連貫追蹤、申辦入口龐雜…等問題。

（三）調和經貿資料訊息

協調各機關依據聯合國貿易便捷及電子商業中心（

UN/CEFACT) 發布之「單一窗口資訊整合與標準化之準則及建議」第 34 號文件之建議模式，並以 WCO Data Model 第 3 版為資料調和之基礎，從業務面重新審視檢討無障礙進出口服務環境之作業需求，完成通關、航港及貿易簽審所使用全部資料項目之調和作業，以增進政府與進出口業者及政府與政府間之資料交換效率。

(四) 提供便捷整合服務

調整、簡化、整合通關、航港、貿易簽審等機關之進出口相關業務作業流程，並以業務需求之服務為導向，提供業者能在一處辦理各項進出口業務之申辦及查詢服務（如稅費繳納、流程追蹤…等）之單一入口，建構便捷、安全、優質之進出口服務單一窗口作業環境（關港貿單一窗口功能示意圖如圖 9）。

因應未來國際貨物供應鏈貨物追蹤資訊需要，規劃於相關貨物資訊流增列 UCR 資料項目，俾無縫地銜接國際貿

圖 9: 關港貿單一窗口功能示意圖



易貨物從製造商到買方端對端間運送之全程實體物流追蹤。

(五) 建立商品資料倉儲

整合政府機關進、出、轉口商品與貿易統計資訊，建立商品資料庫與高智慧、高效率之資料倉儲作業機制，提供業者快速、便捷之商品與統計資料查詢服務，俾提供政府施政參考及進出口業者查詢運用，以提升整體經貿競爭優勢，並可做為未來國際貿易安全管控之根基。

(六) 推動國際接軌計畫

使用符合國際電子商務交易之標準應用元件，並以 WCO Data Model 第 3 版為資料調和之基礎，透過關港貿單一窗口與國外單一窗口介接連結，便於未來我國與他國海關、航港或貿易簽審機關間之資料交換作業，並利雙方在 WCO SAFE 架構下簽訂海關間之相互合作協議。

(七) 性別影響評估

本總局暨 4 關稅局現職資訊人員男性佔 71.5%，女性佔 28.5%，(約 5:2)；究其主因係因實務上女性同仁對於非正常班(24 小時輪勤制)及涉及硬體操作之工作，相對上比較無接任意願，爰此類工作多由男性擔任，故男女比例略有差異。本計畫辦理項目除初期規劃作業由本總局負責外，其餘皆委外辦理，且本計畫主要係辦理整體規劃、系統建置、程式開發、維運服務等作業，並無性別差異適用問題。惟為落實性別平等精神與原則，本計

畫委外招標時，將不會針對性別設定條件或門檻，故本計畫相關工作人員男女比例端視我國資訊從業人員比例而定。目前本總局委外駐點資訊人員男女比例，男性佔 54.5%，女性佔 45.5%，(約 6:5)，由於駐點人員大都從事軟體方面相關工作，與本計畫情形類似，故推估本計畫辦理人員男女比例將與此比例相近。此外，為減少女性工作者對某些工作之排斥，本總局資訊單位在辦理相關計畫之教育訓練時，將會採取兩性皆能獲得同等訓練機會，並使其了解並認識工作情況，縮小性別落差。性別影響評估檢視表詳如附表。

三、達成目標之限制

- (一) 建置關港貿單一窗口，海關、航港與貿易簽審等貨物進出口管理機關之資料須依據 WCO Data Model 第 3 版進行調和，本計畫因涉及之政府機關多達約 30 個，調和工作複雜、困難。
- (二) 進出口及通關相關業者須改變其既有通關申辦作業之電腦系統，我國建置「關港貿單一窗口」應考慮如何解決相關業者電腦系統升級問題及配合意願，並協調出各方皆能接受之資訊再造方案。
- (三) 單一窗口跨國連線須簽署國際性協議，惟國際間經貿問題複雜，復囿於我國外交處境艱困，各國政府基於政治因素考量，簽署協議不易達成。

四、預期績效指標及評估基準

(一) 績效指標

	項目	實施前	實施後
1	建置優質單一窗口	我國貨物進出口管理相關機關之資訊系統分別各自建置，業者無法由單一入口取得完整之經貿通關資訊與進出口申辦服務。	<p>1. 建置關港貿單一窗口，提供業者能在一處辦理進出口各項申辦業務之單一窗口，俾利達成業者進出口資料「一次申辦，全程服務」之目標，以減少業者廣義通關時間及貿易成本，並逐步達到經貿通關資料共享共用之目標。</p> <p>2. 建立標準化、模組化之開放介面系統架構與介接平台，並建立貨物進出口註冊機制，提供訊息解析及分派服務，以使各機關可於單一窗口登錄服務，並分享該機關之資料予其授權之機關或個人。</p>

	項目	實施前	實施後
			<p>3. 建構政府機關貨物進出口資料交換與共用及跨國經貿通關資料交流等資訊作業環境，便利未來與「預報貨物資訊」、「貨物移動安全」、「優質企業認證及管理機制」…等「優質經貿網絡」相關計畫銜接，奠定經貿通關資訊共享共用之基礎。</p>
2	<p>整合三大資訊系統</p>	<p>關、港、貿三大系統並未整合介接，各項進出口作業之銜接及透通性不足，透過不同資訊平台申報之資料無法整合運用，且申辦流程須分別各自追蹤。</p>	<p>1. 整合通關、航港、貿易三大資訊系統，貨物進出口管理相關機關與單一窗口中央資料庫直接連線介接，節省政府資料傳輸費用。</p> <p>2. 建立整合管理進出口相關資料之服務機制，並運用各種經貿通關資訊進行風險管理，降低業者人力與時間成本。</p>

	項目	實施前	實施後
3	調和經貿資料 訊息	海關、航港與貿易 簽審機關間之貨物 通關資料訊息並未 完全調和，難以達 成「一次申辦，全 程服務」之目標。	依據 WCO Data Model 第 3 版為資料調和之基礎， 從業務面重新審視無障礙 經貿通關服務環境之作業 需求，完成貨物進出口資 料訊息之調和作業，增進 政府與進出口業者及政府 與政府間之資料交換效 率。
4	提供便捷整合 服務	現行與進出口貨物 移動管理相關之資 訊系統係各自建 置，分別提供申辦 服務，業者無法由 單一入口取得完整 之經貿通關資訊與 進出口申辦服務。	調整、簡化進出口貨物移 動管理相關機關之業務與 作業流程，整合各項貨物 進出口業務與服務項目， 並以業務需求之服務為導 向，提供業者能在一處辦 理各項進出口業務申辦、 追蹤、查詢及繳費之單一 入口，建構便捷、優質之 進出口服務單一窗口作業 環境。 因應國際貨物供應鏈貨物 追蹤資訊需要，規劃於相 關貨物資訊流增列 UCR 資

	項目	實施前	實施後
			料項目，俾無縫地銜接國際貿易貨物從製造商到買方端對端間運送之全程實體物流追蹤。
5	建立商品資料倉儲	我國進出口管理相關機關係各自提供商品與貿易統計資訊，透明度、整合度、便捷度皆顯不足，相關政府機關與進出口業者使用、查詢不易。	整合各政府機關之進、出、轉口商品與貿易統計資訊，建立快速、便捷之商品資料倉儲查詢服務，提供政府施政參考及進出口業者查詢運用，提升整體經貿競爭優勢。
6	推動國際接軌計畫	現制無。	建置單一窗口中央資料庫對外連線介面，便於未來我國與他國海關、航港或貿易簽審機關間之資料交換作業；並公開連線規格，提供企業參考使用或開發特殊應用。

(二) 評估基準

衡量指標	衡量標準	年度目標值							
		98	99	100	101	102	103	104	
1	建置優質單一窗口	完成關港貿單一窗口建置，連結關港貿三大資訊系統	-	-	-	-	100%		
		業者透過單一窗口申辦簽審案件數達簽審案件總數 90% (透過單一窗口申辦簽審案件數 / 簽審案件總數 90% * 100%)	-	-	-	-	10%	40%	100%
2	整合三大資訊系統	G2G 直接連線介接機關數 18 個 (G2G 介接機關數 / 18 * 100%)	-	-	-	-	80%	100%	
		政府機關間資料交換服務項目 100 項 (資料交換服務項目 / 100 * 100%)	-	-	-	-	50%	75%	100%
		節省政府機關間資料傳輸費用每年 2,200 萬元 ^{註 1} (節省傳輸費用 / 2,200 萬元 * 100%)	-	-	-	-	40%	100%	
3	調和經貿資料訊息	完成關、港、貿資料群組 (Data Set) 調和 6 種類別 (調和資料群組數 / 6 * 100%)	-	-	40%	100%			

衡量指標	衡量標準	年度目標值						
		98	99	100	101	102	103	104
4 提供便捷整合服務	節省業者申辦作業時間時 1,600,000 小時/年 ^{註2} (節省業者時間/1,600,000 小時*100%)	-	-	-	-	10%	40%	100%
	節省業者申辦作業成本 299,200,000 元/年 ^{註3} (節省業者成本/299,200,000 元*100%)	-	-	-	-	10%	40%	100%
5 建立商品資料倉儲	商品資料查詢次數每年 10,000,000 次 (資料查詢 hit 數/10,000,000 *100%)	-	-	-	-	50%	75%	100%
6 推動國際接軌計畫	完成跨國傳輸資料介面	-	-	-	-	100%		

註1：簽審機關每年支付之傳輸費為 2,000 萬元，航港資訊網之傳輸費約 200 萬元，合計約 2,200 萬元。

註2：節省業者申辦作業時間(小時/年)

= 每年透過單一窗口申辦之簽審項次 * 每筆簽審案件 (項次) 節省時間

= 800,000 項次/年 * 2 小時/項次

= 1,600,000 小時/年

☛ 95 至 97 年透過便捷貿 e 網比對之簽審項次：

年度別	報 單			項 次		
	全 部 報單數	需簽審 報單總數	經貿 e 網 報 單 數	全部報單 總 項 次	全部需簽 審總項次	經貿 e 網需 簽審項次
95 年	9,656,515	1,054,339	266,478	74,832,843	6,023,962	1,094,941
96 年	9,850,463	1,431,257	352,772	78,797,888	6,315,508	1,400,712
97 年	9,516,461	1,258,358	487,410	78,060,313	5,743,743	2,343,506
年平均量	9,674,480	1,247,985	368,887	77,230,348	6,027,738	1,613,053

- 預估每年透過關港貿單一窗口申辦之簽審項次約為 95 至 97 年透過便捷貿 e 網比對平均量之 50%，估算約為 800,000 項次。(1,613,053 * 50% = 800,000)
- 目前廠商完成通關與簽審整體申辦作業需 3 道程序，每道程序預估作業時間（前置作業申辦與查詢等）約需 1 小時，未來透過關港貿單一窗口申辦，則僅需 1 道程序，估算每筆每筆簽審案件（項次）可節省時間 2 小時。

註 3：節省業者申辦作業成本(元/年)

= 節省業者申辦作業時間(小時/年) * 報關員平均時薪

= 1,600,000 小時/年 * 187 元/小時

= 299,200,000 元

(參考行政院勞工委員會「95 年職類別薪資調查報告」表 5「製造業各業受僱員工人數、平均每人月薪資—按行業及職類別分」之統計資料，報關員平均月薪資為 32,827 元，以每月工作 22 天計算，平均時薪約為 187 元。)

(三) 其他無形效益

- 1、進出口業者可透過關港貿單一窗口線上完成貨物進出口相關作業程序，達到便民服務及提升政府整體服務品質之成效。
- 2、提供進出口整合服務單一窗口，達成經貿通關資料一處傳輸共享共用之目標，減少業者資料重複傳輸，避免各機關接獲資料不一致之情事發生，並可提供業者全程追蹤進出口申辦狀況。
- 3、因關港貿單一窗口具有擴充性，可隨連線機關及其子服務網路服務者之增加，不斷擴大相互分享經貿通關資訊的基礎，使政府機關間資料互相分享之理想，可藉由此次建置單一窗口而獲致成效。
- 4、透過關港貿單一窗口之建置，進出口貨物移動管理相關機關間之資訊系統將能有效介接連線，相關政府機

關得以解決目前無法取得之經貿政策管理數據，例如海關通關系統可藉由單一窗口中央資料庫存取機制，獲得我國在WTO提案使用之計算放行時間研究(Time Release Study)所有相關資料，供政府機關作為改善貨物進出口通關流程或分析作業績效之用。

- 5、可促使通關、航港、貿易簽審等機關從業務面、服務面重新審視檢討其業務流程，再深化其資訊應用作業，提供更便捷、優質之無障礙進出口服務環境。
- 6、可引導報關、報驗、承攬、運輸、倉儲等業者改善其資訊設備與技能，帶動進出口相關產業之轉型，擴大整體經濟產值效果，提升業者工作效率與國際貿易競爭力。
- 7、關港貿資料調和後，進出口相關業者得據以建立其符合國際經貿通關資料交換標準之商品資料庫，便利物流產業間資料交換及國際貿易電子商務作業，提升我國電子商務效率與對外貿易之競爭力
- 8、便利我國廠商全球佈局與根留臺灣，即時掌握貨物、商品之物流動態，以利我國成為全球運籌中心。

參、現行相關政策及方案之檢討

一、我國「貨物通關全面自動化方案」於 79 年 11 月奉行政院核定後，財政部旋即積極推動貨物通關自動化改造計畫，並自 81 年 11 月 9 日起陸續完成空、海運貨物通關電子化、無紙化作業。該自動化改造計畫實施迄今已近 16 年，其間海關持續追隨資訊發展脈動，迎合通關業界需求，不斷更新電腦設備與應用系統，以加速貨物通關，查緝不法走私，防止逃漏稅捐及維護社會安全。92 年復依據行政院經濟建設委員會核定之施政方針，配合經濟部國際貿易局規劃建置「通關簽審單一服務窗口系統-便捷貿 e 網」，並自 94 年 8 月 31 日起上線實施，截至 97 年 10 月止，已有 16 家簽審機關透過便捷貿 e 網與海關連線交換資料訊息，對簡化進出口貨物通關及簽審作業程序，成效卓著，惟查現行作業機制，政府間資料及訊息之交換，大多須透過通關網路公司傳輸、轉接、轉換、存證辦理，相關政府機關每年約須編列 2,200 萬元預算支應。倘若進出口貨物移動管理相關機關之資訊作業系統間能整合直接介接 (G2G)，則不僅能節省公帑，亦可提升貨物進出口整體作業時效，加速貨物通關時間，增進產業競爭力，促進國際經貿發展。

二、目前一些國家正在朝向建立聯合國單一窗口系統 (Single Window) 概念，如韓國、日本及東南亞國協等，進行政府及業者之間的資訊交換，允許進出口相關業者經由單一進入點，交換標準經貿通關資料及文件，以滿足進口、出口

及轉口的程序需求。如果貨物進出口資訊全面電子化，並完成單一窗口整合作業，則一項資料項目只需傳送一次，此一概念實際應用後，將可大幅降低國際貿易障礙，並對業者提供即時性、全面性的進出口作業流程管理效益。

三、馬總統施政政見中最主要之經濟政策之一為「愛台十二建設」，該政策將推動智慧台灣計畫，規劃建構智慧交通系統及智慧生活環境，本計畫即為其項下「優質經貿網絡」之一項子計畫。在政府既定施政方針下，本計畫將先整合我國通關、航港及貿易簽審機關所需要之貨物進出口資訊，研究單一窗口資料分流機制，以建構一個無障礙、無紙化的便捷進出口作業環境。

四、我國現行通關、航港及貿易簽審資訊系統連線架構無法與WCO SAFE 架構銜接，亟須遵循WCO SAFE 相關規範，整合各類政府經貿通關事務，建立以關務運作為核心之標準化、國際化的進出口服務單一窗口，提供與各國政府間相互傳送國際貿易有關之交易、流通、跨國移動、安全管控及貨物通關資料之資訊作業平台，以強化進出口貿易事務之服務效率，並達到降低非關稅障礙、促進貿易便捷化、加速貨物通關、降低貿易成本之優質經貿通關服務目標。

肆、執行策略及方法

一、推動組織

為順利推動本計畫相關業務，規劃成立「關港貿單一窗口工作圈」(「關稅總局規劃推動『優質經貿網絡計畫』組織示意圖」及「關港貿單一窗口工作圈架構圖」如圖 10、圖 11 所示)，由本總局邀集通關、航港、貿易簽審相關機關，及聘請專家學者與相關業者代表共同參與，負責我國貨物進出口管理與申辦服務單一入口之業務推動，研擬單一窗口業務面、系統面、技術面、訊息面、法制面、功能面、執行面以及維運模式之各項作業方案；另規劃整合「優質經貿網絡計畫」項下各子計畫之業務介接需求，建立與國際接軌之經貿通關作業環境。本計畫之工作圈組成架構及執行作業如下：

- (一) 主政機關 (財政部)：政策主導及跨機關業務協調。
- (二) 主辦機關 (關稅總局)：負責單一窗口計畫之規劃及推動作業。
- (三) 協辦機關 (關港貿相關機關)：協助計畫推動。
- (四) 協助單位 (關港貿網路經營業者)：協助計畫推動。
- (五) 關港貿單一窗口工作圈：負責整體計畫推動、架構規劃、業務整合、溝通協調、分工運作等作業。工作圈下設秘書組、顧問組及 5 個工作小組：
 - 1、秘書組 (關稅總局)：負責計畫相關之行政業務，協

助各分組運作及各單位辦理其應配合執行事項。

- 2、顧問組（專家學者與進出口業者代表）：提供單一窗口架構與功能面相關建議與諮詢。
- 3、法規研修組：針對單一窗口作業需求，蒐集、研提各機關應配合增修或鬆綁之法規與作業流程，並督促各機關依計畫時程配合完成修訂作業。
- 4、資料調和組：蒐集、彙整、研擬通關、航港、貿易簽審等相關貨物進出口資料之調和意見與方案，研提經貿通關資料互通與共用之機制與範疇。（配合「預報貨物資訊」計畫共同研議、執行）
- 5、服務規劃組：蒐集、評估貨物進出口管理相關機關之業務需求與意見，研議可納入單一窗口之服務項目與作業範圍，並研提各機關應配合調整、簡化之業務項目與作業流程。
- 6、資訊系統組：研擬單一窗口系統架構、營運模式、維運地點、設備需求、維運人力、備援機制、介接介面、系統規格等。
- 7、國際接軌組：推動查緝情資、AEO 優質企業、原產地證明、檢驗合格證、檢疫合格證…等電子資訊或證明文件跨國合作及認證事宜，研提國際接軌推動計畫。

圖 10：關稅總局規劃推動「優質經貿網絡計畫」組織示意

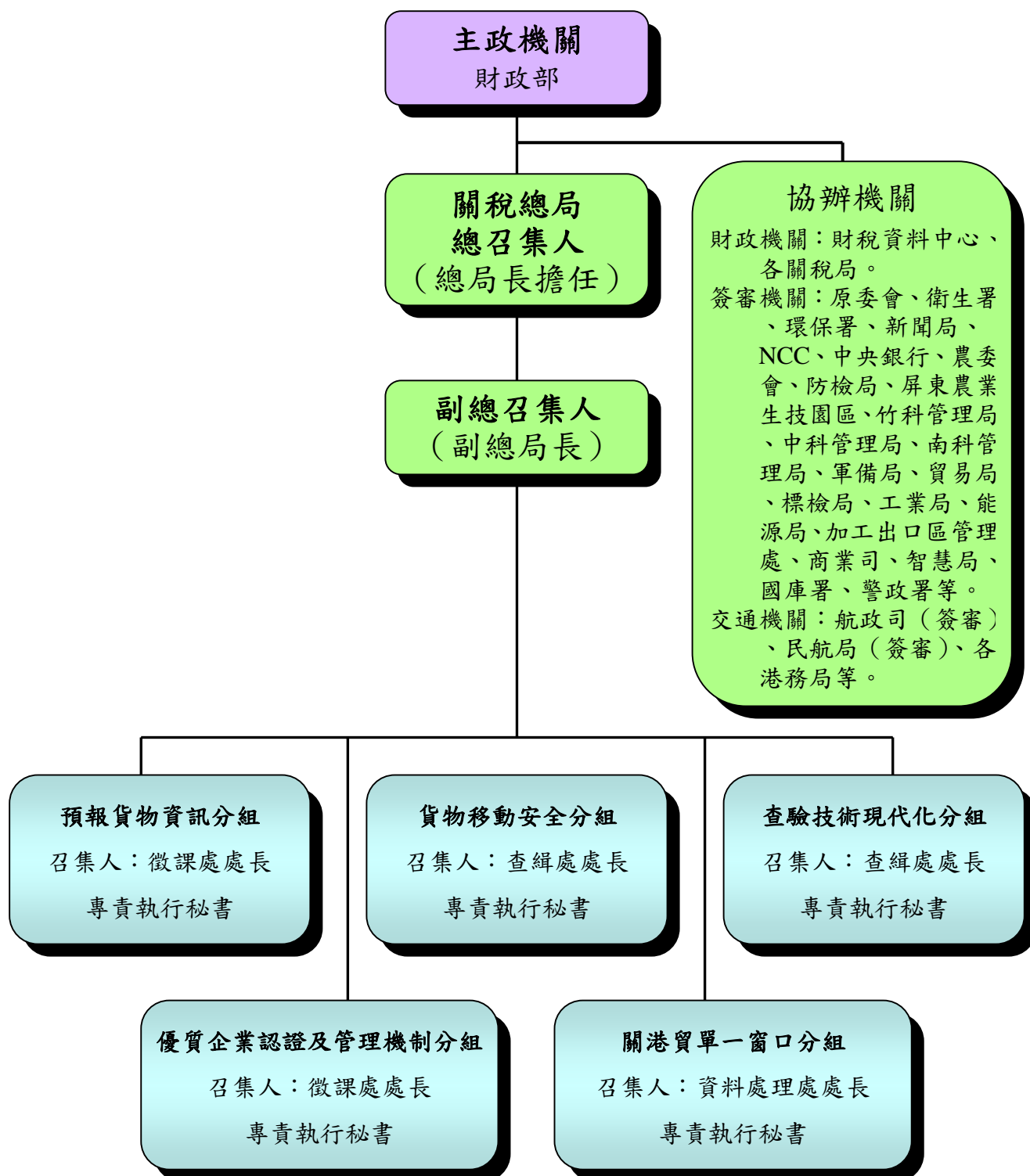
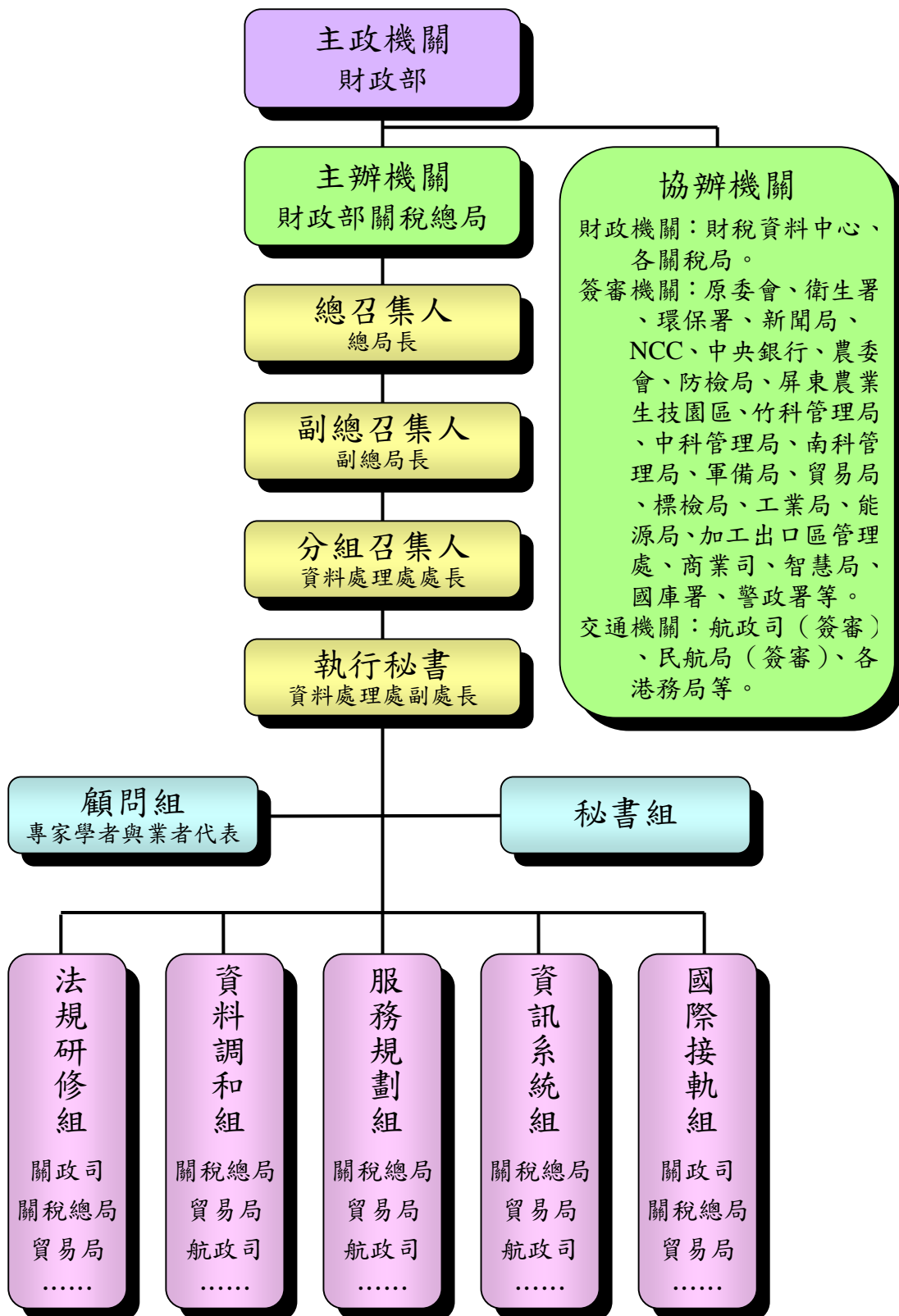


圖 11：關港貿單一窗口工作圈架構圖



二、推動策略

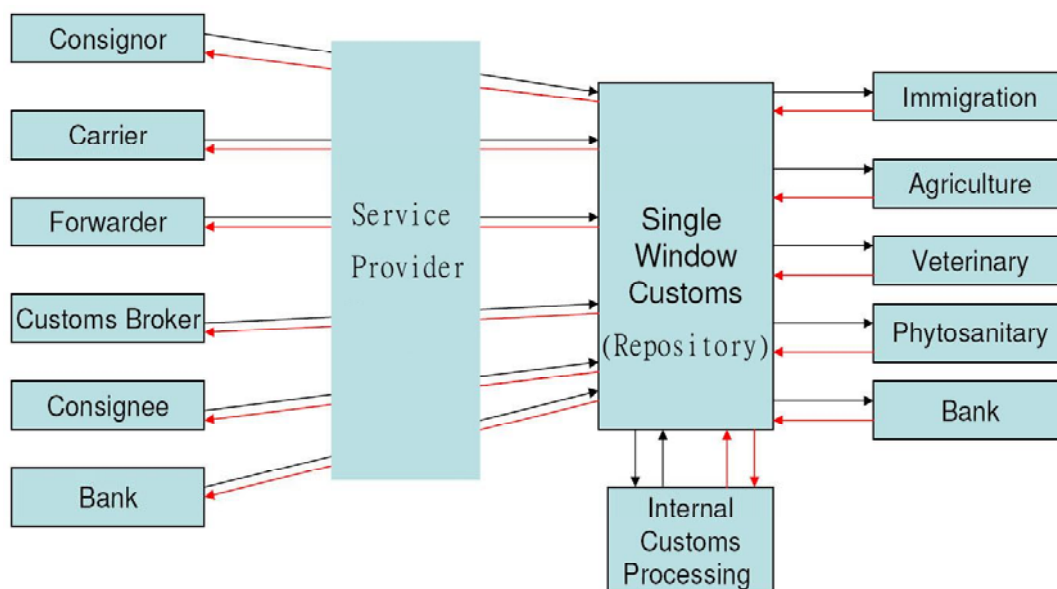
(一) 整合、共享及有效運用現有資源

本計畫規劃整合現有政府與民間相關資源，推動關港貿單一窗口計畫，為創造政府、關港貿網路經營業者與進出口業者三贏之局面，本計畫擬依據行政院經濟建設委員會 97 年 3 月 25 日資訊長(CIO)辦公室 97 年度第 1 次會議決議，參照關政司所研提之單一窗口規劃報告，以介接、擴充整合現有系統為原則，主要推動範圍為提供政府與政府間 (G2G)、國家與國家間 (N2N) 資料交換作業平台，及企業與政府間 (B2G) 資料查詢服務，至於進出口通關申辦業務則維持現狀，仍需透過關港貿相關網路服務業者辦理，以充分運用民間現有資源。

(二) 以關港貿網路經營業者作為進出口服務提供者

本計畫擬採行 APEC 單一窗口工作小組所建議六種單一窗口模式中有關以海關作為單一窗口，網路業者作為服務提供者之延伸性類型 (連線架構如圖 12)，該架構利用網路經營業者作為單一窗口與進出口業者間之中介橋樑，除可整合、共享及有效運用現有資源外，亦可因而降低單一窗口對外連線之安全風險，並可利用民間企業較高之服務與管理效率，強化服務品質，間接達到政府提供安全與便捷服務環境之目的。

圖 12 APEC 建議之延伸性類型單一窗口連線架構圖



(三) 政府掌握核心技術，民間實際參與運作

本計畫之整體推動作業及政策面與業務面等營運管理與核心技術，擬由政府負責主導，至於整體架構與維運機制之細節規劃、單一窗口委外建置（維運）案之建議書徵求文件編撰及系統開發、建置、維運等作業，則擬利用民間成熟之技術、能力與人力資源，採委外方式辦理，以提升服務品質與管理績效。

三、主要工作項目

本計畫之推動作業由本總局負責，至於整體架構與維運機制之規劃、單一窗口委外建置（維運）案之建議書徵求文件編撰及系統開發、建置、維運作業擬採委外方式辦理。本計畫依內部規劃、委外規劃、委外建置、及維運推廣等工作階段，所需執行之相關工作項目及內容概述如下：

(一) 內部規劃階段

1、資料蒐集

- ◇ 成立工作圈負責專案之規劃與推動。
- ◇ 蒐集及評估通關、航港、貿易簽審機關對外服務、內部業務執行、系統介接、資料調和、訊息交換、國際接軌、稅費繳納、商品資料倉儲應用等各類業務面、技術面及法制面之解決方案與單一窗口架構規劃資料。
- ◇ 蒐集進出口業者作業需求，評估各項服務之業務整合方案。
- ◇ 蒐集各國單一窗口之作業架構與其優缺點，作為我國關港貿單一窗口建置之參考依據。
- ◇ 蒐集各國有關通關、航港、貿易簽審相關機構制定之準則、規範、標準，俾供遵循，並利未來之國際接軌作業。
- ◇ 蒐集各項資訊、網路之最新應用技術，作為規劃單一窗口系統架構之參考。

2、需求分析及架構研擬

- ◇ 分析釐定單一窗口整體服務範疇，確認服務面、業務之範圍、項目與功能，以及技術面架構、技術方案及軟、硬體規格需求。
- ◇ 研擬分析各項業務之整合方案，評估單一窗口之架構與維運方式。
- ◇ 研擬財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大資訊系統整合方

案與介接架構。

- ◇ 研擬通關、航港、貿易簽審等相關進出口資料之調和方案，研提資訊互通與共用之機制與範疇。(配合「預報貨物資訊」計畫共同研議)
- ◇ 研擬商品資料庫、稅費繳納服務機制之範疇與系統架構。
- ◇ 研討分析相關機關須配合增修或鬆綁之法規與作業流程。
- ◇ 研擬國際接軌推動計畫與跨國合作方案。
- ◇ 擬定委外規劃(專案管理)案之廠商建議書徵求文件。

(二) 委外規劃階段

1、委外規劃(專案管理)案招標作業

- ◇ 研擬招標規格及合約條款等招標文件。
- ◇ 辦理必要之研討會議或對外說明會。
- ◇ 確認招標文件。

2、招標及簽約

3、規劃作業

- ◇ 承包廠商辦理必要之需求訪談、研討與說明會議。
- ◇ 承包廠商研提關港貿單一窗口之範圍、應具備之功能、具體可行作法以及整體效益。功能至少應包含資料轉接、介接(含跨國連線)、資料格式轉換、資料檢核、存證、查詢服務(靜態資料及動態狀態查

- 詢)、系統監控、安全機制、公權力行使、涉及公益服務功能之提供及其他功能等…。
- ◇ 承包廠商依據上開研提之功能，彙集關港貿單一窗口資料庫所應共通使用之資料檔案、資料項目與資料結構。
 - ◇ 承包廠商研提關港貿單一窗口介接財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿e網」三大資訊系統及建置關港貿單一窗口可採行之軟硬體架構、備援方案，以及優缺點。
 - ◇ 承包廠商研提推動關港貿單一窗口之整體工作項目，及宜採用之執行策略與方法、專案管理工具等建議方案。
 - ◇ 承包廠商研提建置關港貿單一窗口所涉及之法制面，及應配合採行之事項。
 - ◇ 承包廠商研提關港貿單一窗口建置所需之費用與時程。
 - ◇ 承包廠商研提未來關港貿單一窗口維運方式之最適方案，包括資料庫之維運人力、維運經費，在不影響現有網路業者利益並兼顧產業競爭力之情況下之收費政策，以及由海關自營、委外代營、公辦民營等不同組織型態之優劣比較。
 - ◇ 承包廠商研提適合建置單一窗口之廠商（含機構）之資格條件。
 - ◇ 承包廠商研提相關規劃報告及委外建置（維運）案之廠商建議書徵求文件。

- ◇ 複核承包廠商提報之相關報告、文件，研議所研提之解決方案、系統架構與推動策略。

4、專案管理作業

- ◇ 承包廠商協助辦理工作圈推動及計畫相關文書作業。
- ◇ 承包廠商研提委外建置（維運）案之監督及專案管理方案。
- ◇ 辦理委外建置（維運）案之監督及專案管理作業。

5、驗收作業

- ◇ 辦理委外規劃（專案管理）案之驗收作業。

（三）委外建置階段

1、招標作業

- ◇ 研討、確認委外建置（維運）案招標文件。
- ◇ 辦理委外建置（維運）案招標及簽約。

2、建置作業

- ◇ 承包廠商辦理必要之需求訪談或研討會議。
- ◇ 承包廠商辦理專案及系統規劃作業。
- ◇ 承包廠商辦理系統分析作業。
- ◇ 承包廠商辦理系統設計作業。
- ◇ 承包廠商辦理軟硬體交付及系統建置事宜
- ◇ 複核承包廠商提之相關報告書與交付文件。
- ◇ 辦理必要之專案審查會議、工作會議及專案查核作業。

3、教育訓練及宣導

- ◇ 辦理教育訓練。
- ◇ 辦理必要之宣導及說明會。

4、驗收

- ◇ 辦理單一窗口建置案之系統驗收作業。

(四) 維運推廣階段

1、系統上線

- ◇ 辦理上線前協調會議，輔導及協助各機關與業者辦理上線相關配合事宜。
- ◇ 進行系統分階段逐步上線。
- ◇ 進行異地備援演練。
- ◇ 辦理必要之專案審查會議、工作會議及專案查核作業。

2、維運推廣

- ◇ 辦理上線輔導。
- ◇ 辦理跨機關之關港貿單一窗口維運服務 (Call Center)。
- ◇ 辦理單一窗口宣導及推廣說明會。

四、分期 (年) 執行策略

本計畫期程自 98 年 1 月至 101 年 12 月 (維運推廣作業延續至 104 年 12 月)，規劃成立「關港貿單一窗口工作圈」負責本計畫業務之推動，並辦理單一窗口業務面、系統面、技術面、訊息面、法制面、功能面、執行面以及維運模

式之各項作業規劃，以建置進出口服務之優質單一窗口；另規劃整合「優質經貿網絡計畫」項下各子計畫之業務介接需求，建立與國際接軌之經貿通關作業環境。

(一) 98 年度：

成立「關港貿單一窗口工作圈」，蒐集、分析單一窗口各項業務需求，及研擬委外規劃（專案管理）案之廠商建議書徵求文件。

- 1、成立「關港貿單一窗口工作圈」，蒐集及分析通關、航港及貿易簽審機關等經貿通關相關業務需求。
- 2、徵詢及評估進出口相關業者在辦理通關、運輸、貿易簽審作業時所需業務需求。
- 3、蒐集、分析單一窗口業務面、系統面、技術面、訊息面、法制面、功能面、執行面、維運模式與國際接軌之各項業務需求。
- 4、研擬委外規劃（專案管理）案之廠商建議書徵求文件。

(二) 99 年度：

辦理委外規劃（專案管理）案招標作業，研議整體架構與業務整合方案，及研擬委外建置（維運）案之廠商建議書徵求文件。

- 1、賡續研擬委外規劃（專案管理）案之廠商建議書徵求文件與招標相關文件。
- 2、辦理委外規劃（專案管理）案之招標作業。
- 3、賡續推動「關港貿單一窗口工作圈」，評估、研議通關、航港及貿易簽審等經貿通關相關業務需求。

- 4、召開相關研討及對外說明會，徵詢、評估及研議進出口相關業者在辦理通關、運輸、貿易簽審作業時所需業務需求。
- 5、分析、評估單一窗口業務面、系統面、技術面、訊息面、法制面、功能面、執行面、維運模式與國際接軌之各項業務需求。
- 6、評估、研議單一窗口整體架構、業務整合與跨機關維運（Call Center）模式等方案，研提執行策略與方法。
- 7、調和關港貿資料訊息。
- 8、研提關港貿單一窗口相關規劃報告。
- 9、研擬委外建置（維運）案之廠商建議書徵求文件。

（三）100 年度：

辦理委外建置（維運）案招標作業，辦理系統設計與建置。

- 1、賡續研擬委外建置（維運）案之廠商建議書徵求文件與招標相關文件。
- 2、賡續調和關港貿資料訊息。
- 3、辦理委外建置（維運）案之招標作業。
- 4、賡續推動「關港貿單一窗口工作圈」，研討通關、航港及貿易簽審機關之業務流程、資料調和、法規增修、系統介接、商品資料倉儲、稅費繳納、國際接軌等相關配合作業。
- 5、辦理系統細部規劃、分析、設計、建置及測試事宜。

- 6、整合財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大經貿通關相關資訊系統。
- 7、推動航港及貿易簽審機關與「關港貿單一窗口中央資料庫」直接介接 (G2G) 作業。
- 8、研提建置案相關報告書與文件。
- 9、辦理教育訓練及宣導。

(四) 101 年度：

賡續單一窗口系統設計與建置，辦理系統維運與推廣。

- 1、賡續推動「關港貿單一窗口工作圈」，研討通關、航港及貿易簽審機關之業務流程、資料調和、法規增修、系統介接、商品資料倉儲、稅費繳納、國際接軌等相關配合作業。
- 2、賡續辦理系統設計、建置及測試事宜。
- 3、賡續整合財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大經貿通關相關資訊系統。
- 4、賡續推動航港及貿易簽審機關與「關港貿單一窗口中央資料庫」直接介接 (G2G) 作業。
- 5、賡續研提建置案相關報告書與文件。
- 6、賡續辦理教育訓練及宣導。
- 7、辦理上線說明會。
- 8、驗收。

(五) 延續性作業 (102 年至 104 年)

- 1、賡續辦理上線說明會。

- 2、逐步上線。
- 3、配合系統上線，辦理對外說明會及上線輔導。
- 4、辦理系統保固維護。
- 5、辦理跨機關之關港貿單一窗口維運服務(Call Center)及宣導推廣作業。

五、執行步驟(方法)與分工

(一) 業務分工

- 1、主政機關：財政部。
- 2、主辦機關：財政部關稅總局。
- 3、協辦機關：
 - (1) 財政機關：財稅資料中心、各關稅局。
 - (2) 簽審機關：原委會、衛生署、環保署、新聞局、NCC、中央銀行、農委會、防檢局、屏東農業生技園區、竹科管理局、中科管理局、南科管理局、軍備局、貿易局、標檢局、工業局、能源局、加工出口區管理處、商業司、智慧局、國庫署、警政署等。
 - (3) 交通機關：航政司(簽審)、民航局(簽審)、各港務局等。
- 4、協助單位：通關網路(關貿網路、汎宇電商)、報關、報驗、運輸、進出口、倉儲與金融等相關業者。

(二) 執行步驟

- 1、成立「關港貿單一窗口工作圈」，邀集財政、交通及貿易簽審相關機關，及聘請專家學者與相關業者代表共同參與、推動本計畫。
- 2、蒐集及評估「建置優質單一窗口」、「整合三大資訊系統」、「調和經貿資料訊息」、「提供便捷整合服務」、「建立商品資料倉儲」、「推動國際接軌計畫」等相關業務需求。
- 3、研擬委外規劃（專案管理）案建議書徵求文件及相關招標規格。
- 4、辦理委外規劃（專案管理）案招標作業。
- 5、規劃案承包廠商辦理需求訪談、研討與說明會。
- 6、規劃案承包廠商根據業務需求，研提作業流程、資料調和、系統架構、介接方案、服務規劃、法規增修、國際接軌、維運模式、稅費繳納、商品資料倉儲應用等建議方案。
- 7、研討確認各項業務需求與規劃方案之可行性。
- 8、規劃案承包廠商研提相關規劃報告及委外建置（維運）案之廠商建議書徵求文件。
- 9、研擬委外建置（維運）案建議書徵求文件及相關招標規格。
- 10、辦理委外建置（維運）案招標作業。
- 11、建置案承包廠商辦理需求與系統分析。
- 12、建置案承包廠商辦理系統設計、開發與建置。
- 13、辦理單元及整合測試。
- 14、複核承包廠商提報之相關報告書與交付文件。

- 15、辦理專案審查會議、工作會議及專案查核作業。
- 16、辦理教育訓練及宣導說明會。
- 17、辦理系統驗收事宜。
- 18、召開上線前協調會議。
- 19、系統上線及輔導。
- 20、辦理單一窗口保固、維護、維運及推廣服務。

六、時程規劃

工作項目	開始時間	完成時間	98年				99年				100年				101年			
			第1季	第2季	第3季	第4季	第1季	第2季	第3季	第4季	第1季	第2季	第3季	第4季	第1季	第2季	第3季	第4季
			1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12
全案時程(4年)	98.01.01	101.12.31	[Gantt bar spanning from 98.01.01 to 101.12.31]															
內部規劃階段(13個月)	98.01.01	99.01.31	[Gantt bar spanning from 98.01.01 to 99.01.31]															
資料蒐集(9m)	98.01.01	98.09.30	[Gantt bar spanning from 98.01.01 to 98.09.30]															
需求分析及規格研擬(5m)	98.09.01	99.01.31	[Gantt bar spanning from 98.09.01 to 99.01.31]															
委外規劃階段(35個月)	99.02.01	101.12.31	[Gantt bar spanning from 99.02.01 to 101.12.31]															
委外規劃招標(4m)	99.02.01	99.05.31	[Gantt bar spanning from 99.02.01 to 99.05.31]															
需求規劃與方案研擬(7m)	99.06.01	99.12.31	[Gantt bar spanning from 99.06.01 to 99.12.31]															
關港貿資料調和(27m)	99.07.01	101.09.30	[Gantt bar spanning from 99.07.01 to 101.09.30]															
建置案規格研擬(3m)	99.12.01	100.02.28	[Gantt bar spanning from 99.12.01 to 100.02.28]															
建置案專案管理(22m)	100.03.01	101.12.31	[Gantt bar spanning from 100.03.01 to 101.12.31]															
委外建置階段(22個月)	100.03.01	101.12.31	[Gantt bar spanning from 100.03.01 to 101.12.31]															
委外建置招標(4m)	100.03.01	100.06.30	[Gantt bar spanning from 100.03.01 to 100.06.30]															
系統建置(16m)	100.07.01	101.10.31	[Gantt bar spanning from 100.07.01 to 101.10.31]															
G2G介接測試(6m)	101.07.01	101.12.31	[Gantt bar spanning from 101.07.01 to 101.12.31]															
教育訓練及宣導(12m)	101.07.01	102.06.30	[Gantt bar spanning from 101.07.01 to 102.06.30]															
驗收(3m)	101.10.01	101.12.31	[Gantt bar spanning from 101.10.01 to 101.12.31]															
維運推廣階段(3年2個月)	101.11.01	104.12.31	[Gantt bar spanning from 101.11.01 to 104.12.31]															
上線(3m)	102.01.01	102.03.31	[Gantt bar spanning from 102.01.01 to 102.03.31]															
維運與推廣(3年)	102.01.01	104.12.31	[Gantt bar spanning from 102.01.01 to 104.12.31]															

伍、資源需求

一、所需資源說明

- (一) 本計畫由財政部主導，關稅總局負責規劃及推動，除需政府核編預算外，另亟需行政院經濟建設委員會及財政部統籌指導與跨部會協調，交通部、經濟部、相關簽審機關、民間進出口、通關、運輸相關公、協會、產業界、學術界之參與與支持。
- (二) 本計畫初期規劃作業由關稅總局現有業務與資訊單位人員負責，至於詳細需求分析、作業方案評估、整體架構規劃、計畫建置監督、建議書徵求文件編撰、系統開發、建置及維運服務等擬採委外方式辦理。

二、經費來源及計算基準

本計畫所需經費估計共約 7.5 億元：

- (一) 98 年為計畫規劃階段，無經費需求。
- (二) 99-101 年為系統建置及宣導推廣與教育訓練階段，經費需求約 7.5 億元，經費擬由公共建設經費支應。
- (三) 102-104 年為系統保固、維護及維運階段，本階段為 99-101 年委外建置（維運）案之維運保固期間，無經費需求。
- (四) 本計畫所需委外經費，於應用系統開發部分，係依期間之各工作階段及人力需求，對應參照中華民國資訊軟體協會 97 年度「資訊委外服務人員計價參考要點」第三類系統人員之薪資基準計費；其他硬體設備、系統軟體

及網路設備等費用則依設備價值加計保固費用計算之。

三、經費需求

(一) 經費說明

本計畫總經費預估為新臺幣 750,000 仟元，包括：

1、委外規劃（專案管理）費用：

(1) 預估經費需求：新臺幣 50,000 仟元。

(2) 主要辦理作業：

- ◇ 辦理需求訪談、研討與說明會議。
- ◇ 分析、評估單一窗口業務面、系統面、技術面、訊息面、法制面、功能面、執行面、維運模式與國際接軌之各項業務需求。
- ◇ 研提關港貿單一窗口整體架構、介接機制、服務功能、資料調和、商品資料倉儲應用、維運模式、時程經費等之推動策略與執行方案。
- ◇ 研提相關規劃報告及委外建置（維運）案之廠商建議書徵求文件。
- ◇ 辦理委外建置（維運）案之監督及專案管理作業。

2、委外辦理系統建置與維運費用：

(1) 預估經費需求：新臺幣 500,000 仟元。

(2) 主要辦理作業：

- ◇ 辦理必要之需求訪談或研討會議。
- ◇ 辦理專案及系統規劃作業。

- ◇ 辦理系統分析作業。
- ◇ 辦理系統設計與測試作業。
- ◇ 系統軟硬體建置作業。
- ◇ 電腦機房與維運場地建置作業。
- ◇ 提交相關報告書與文件。
- ◇ 辦理教育訓練。
- ◇ 辦理宣導及推廣說明會。
- ◇ 關港貿單一窗口保固、維護3年。
- ◇ 關港貿單一窗口維運與輔導3年。

3、G2G Gateway 建置與介接機關資訊系統調整費用：

(1) 預估經費需求：新臺幣 120,000 仟元。

(2) 主要辦理作業：

- ◇ 各通關、航港及貿易簽審機關與關港貿單一窗口間之 G2G Gateway 建置。
- ◇ 各通關、航港及貿易簽審機關資訊系統配合調整。
- ◇ G2G Gateway 保固維護3年。

4、資料調和作業及業者 Turnkey(B2G)更新費用：

(1) 預估經費需求：新臺幣 80,000 仟元。

(2) 主要辦理作業：

- ◇ 辦理資料調和作業。
- ◇ 辦理業者 Turnkey(B2G)更新作業。

(二) 分期(年)經費需求表

分期(年)經費需求表					單位：新臺幣仟元
工作項目	98年	99年	100年	101年	小計
一、委外規劃(專案管理)^{註1}	0	20,000	15,000	15,000	50,000
1. 需求調查及規劃報告					
2. 委外建置(維運)案廠商建議書徵求文件編撰					
3. 委外建置(維運)案監督及專案管理					
二、委外辦理系統建置與維運	0	0	200,000	300,000	500,000
1. 硬體設備(伺服器、磁碟陣列、網路、HA、異地備援...) ^{註2}	0	0	100,000	40,000	140,000
2. 系統軟體(資料庫、監控管理軟體...) ^{註3}	0	0	40,000	0	40,000
3. 應用系統開發 ^{註4}	0	0	60,000	70,000	130,000
4. 商品資料庫軟硬體(資料倉儲應用)	0	0	0	100,000	100,000
5. 稅費繳納軟硬體	0	0	0	50,000	50,000
6. 教育訓練與宣導推廣	0	0	0	4,000	4,000
7. 單一窗口維運服務3年 ^{註5}	0	0	0	36,000	36,000
三、G2G Gateway 建置與介接機關資訊系統調整	0	0	60,000	60,000	120,000
1. 航港及貿易簽審機關與關港貿單一窗口間之G2G Gateway建置與介接(第一階段)	0	0	60,000	0	60,000
2. 航港及貿易簽審機關與關港貿單一窗口間之G2G Gateway建置與介接(第二階段)	0	0	0	60,000	60,000
四、資料調和作業及業者Turnkey(B2G)更新	0	0	0	80,000	80,000
1. 資料調和作業	0	0	0	10,000	10,000
2. 業者Turnkey(B2G)更新	0	0	0	70,000	70,000
總計	0	20,000	275,000	455,000	750,000

各年度中央公務預算經資門需求如下表：

關港貿單一窗口子計畫各年度預算經資門需求表					
單位：新臺幣仟元					
年度 經資門	98 年度	99 年度	100 年度	101 年度	經資門合計
資本門需求	0	0	260,000	440,000	700,000
經常門需求	0	20,000	15,000	15,000	50,000
總 計	0	20,000	275,000	455,000	750,000

註 1：委外規劃（專案管理）經費需求明細表（單位：新臺幣仟元）

經費需求 類別	人力需求 (人月)	計費基準 (元/人月)	合 計 (仟元)
專案經理	36	240,543	8,659
系統分析	96	201,110	19,306
品質保證	24	201,110	4,826
系統管理	48	141,960	6,814
文件報告	11 (報告份數)	1,000,000 (元/每份)	11,000
總 計			50,605 約 50,000 仟元

註 2：硬體設備經費需求明細表(單位：新臺幣仟元)

經費需求類別	數量	單 價	合 計
營運伺服器	2	25,000	50,000
異地備援伺服器	1	25,000	25,000
開發測試伺服器	1	8,000	8,000
服務導向系統(SOA)伺服器	1	3,000	3,000
Web 伺服器	4	2,000	8,000
磁碟陣列	2	20,000	40,000
網路設備與 PC 等	1	6,000	6,000
總 計			140,000

註 3：系統軟體經費需求明細表(單位：新臺幣仟元)

經費需求類別	經費需求
開發工具	6,000
高可用度(HA)系統軟體	6,000
系統管理工具	3,000
資料庫系統軟體	20,000
服務導向系統(SOA)軟體	5,000
總 計	40,000

註 4：應用系統開發經費需求明細表(單位：新臺幣仟元)

經費需求類別	人力需求(人月)	計費基準(元/人月)	合計(仟元)
專案經理	24	240,543	5,773
系統分析	96	201,110	19,306
系統設計	96	201,110	19,306
資料庫管理	48	201,110	9,653
品質保證	36	201,110	7,239
程式設計	240	165,620	39,748
網頁設計	96	126,187	12,113
系統管理	48	141,960	6,814
文件報告	18 (報告份數)	600,000 (元/每份)	10,800
總計			130,752 約 130,000 仟元

註 5：單一窗口維運服務 3 年經費需求明細表(單位：新臺幣仟元)

經費需求類別	人力需求(人月)	計費基準(元/人月)	合計(仟元)
專案經理	36	240,543	8,659
程式設計	36	165,620	5,962
系統管理	36	141,960	5,110
機器操作	72	126,187	9,085
客戶服務	36	126,187	4,542
文件報告	36 (報告份數)	80,000 (元/每份)	2,880

關港貿單一窗口計畫書

總計			36,238 約 36,000 仟元
----	--	--	-----------------------

陸、預期效果及影響

- 一、遵循 UN/CEFACT 第 33 號建議文件之單一窗口規範，建構國家級之進出口單一窗口，提供商民便捷、安全之整合性優質進出口服務，逐步達成「一次申辦，全程服務」之一站式服務（One-Stop Service）目標，俾超越貿易伙伴與競爭對手之腳步，取得貨物通關便捷、安全之國際領先地位，以提升國際聲譽，並增進我國整體對外經貿競爭力。
- 二、以 WCO Data Model 第 3 版為資料調和之基礎，完成關港貿所使用全部資料項目之調和作業，並運用政府與民間現有資源，整合關、港、貿三大資訊系統，以增進政府與進出口業者及政府與政府間之資料交換效率，解決進出口資料重複傳輸之資源浪費，節省業者營運成本與政府機關資料傳輸費用，並利於未來跨國經貿、關務與電子商務之推動。
- 三、使用符合國際標準之電子商務交易應用元件、WCO 資料調和規範及相關標準機制，便利未來透過單一窗口與其他國家之海關、航港或貿易簽審機關跨境交換資料，促進與各國之經貿交流及實質合作關係。此外，透過跨國連線，運用國際貨物唯一追蹤碼 UCR 與國際連結，建立貨物自供應商至買方點對點之物流安全通道，取得貿易國間 AEO、產證、檢驗檢疫合格證等之相互認證，加速我國出口貨物在買方國之通關速度，提升國產品之國際競爭力。
- 四、運用高智慧、高效率之資料倉儲概念，整合政府機關進、

出、轉口商品與貿易統計資訊，建立國家級進出口中央資料庫，提供商民快速、簡便之商品與統計資料查詢服務，便利政府與廠商即時掌握我國經貿動態狀況，以利政府作為施政運用與即時應變之參考，並提供利於廠商全球佈局、根留臺灣及建立全球運籌中心之根基。

五、藉由導入關港貿單一窗口，促使通關、航港、貿易簽審等機關重新檢視其主管業務，以簡化、整合進出口整體作業流程，加速貨物通關作業時效，節省業者營運成本，提升我國整體經貿競爭優勢。

附表：性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）

壹、計畫名稱	關港貿單一窗口子計畫		
貳、主管機關	財政部	主辦機關	財政部關稅總局
參、計畫內容涉及領域	勾選（可複選）		
3-1 政治、社會、國際參與領域	✓		
3-2 勞動、經濟領域	✓		
3-3 福利、脫貧領域			
3-4 教育、文化、科技領域	✓		
3-5 健康、醫療領域			
3-6 人身安全領域			
3-7 家庭、婚姻領域			
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）			
肆、問題現況評析及需求評估概述	<p>一、問題現況評析</p> <p>(一)政府進出口管理機關間介接不足</p> <p>(二)關、港、貿網路網網不相連</p> <p>(三)貨物進出口資料尚未與 WCO Data Model 第 3 版調和</p> <p>(四)簽審及航港機關每年須支付數額龐大之資料傳輸費用</p> <p>(五)進出口資料需重複輸入、登錄</p> <p>(六)進出口申辦狀況，不易連貫追蹤</p> <p>(七)進出口業務申辦入口龐雜</p> <p>(八)貨物進出口整合性服務機制不足</p> <p>(九)欠缺整合性之商品資料庫</p> <p>(十)尚無跨國介接與資料交換機制</p> <p>二、需求評估概述</p> <p>政府亟須整合財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大系統，建立政府主政之「關港貿單一窗口」，並遵循 WCO SAFE 相關規範，提供與各國政府間相互傳送國際貿易有關之交易、流通、跨國移動、安全管控及貨物通關資料之資訊作業平台，以強化進出口貿易事務之服務效率，並達到降低非關稅障礙、促進貿易便捷化、加速貨物通關、降低貿易成本之優質經貿通關服務目標，以提升國際貿易競爭力。</p>		
伍、計畫目標概述	<p>一、建置優質單一窗口：符合 UN/CEFACT 第 33 號建議文件單一窗口概念，建構標準化、模組化以服務為導向之系統介接平台。</p> <p>二、整合三大資訊系統：整合財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大資訊系統。</p> <p>三、調和經貿資料訊息：符合 UN/CEFACT 發布之「單一窗口資訊整合與標準化之準則及建議」第 34 號文件之建議模式。</p> <p>四、提供便捷整合服務：提供業者能在一處辦理各項進出口業務之申辦及查詢服務之單一入口。</p>		

五、建立商品資料倉儲：提供業者快速、便捷之商品與統計資料查詢服務，並提供政府施政參考及進出口業者查詢運用，提升整體經貿競爭優勢。
 六、推動國際接軌計畫：利於未來我國與他國海關、航港或貿易簽審機關間之資料交換作業。

性別影響評估：本總局暨 4 關稅局現職資訊人員男性佔 71.5%，女性佔 28.5%，(約 5:2)；究其主因係因實務上女性同仁對於非正常班 (24 小時輪勤制) 及涉及硬體操作之工作，相對上比較無接任意願，爰此類工作多由男性擔任，故男女比例略有差異。本計畫辦理項目除初期規劃作業由本總局負責外，其餘皆委外辦理，且本計畫主要係辦理整體規劃、流程再造、系統建置、程式開發、維運服務等作業，並無性別差異適用問題。惟為落實性別平等精神與原則，本計畫委外招標時，將不會針對性別設定條件或門檻，故本計畫相關工作人員男女比例端視我國資訊從業人員比例而定。目前本總局委外駐點資訊人員男女比例，男性佔 54.5%，女性佔 45.5%，(約 6:5)，由於駐點人員大都從事軟體方面相關工作，與本計畫情形類似，故推估本計畫辦理人員男女比例將與此比例相近。此外，為減少女性工作者對某些工作之排斥，本總局資訊單位在辦理相關計畫之教育訓練時，將會採取兩性皆能獲得同等訓練機會，並使其了解並認識工作情況，縮小性別落差。

陸、受益對象(任一指標評定「是」者，請繼續填列「柒、評估內容」；如所有指標皆評定為「否」者，則免填「柒、評估內容」，逕填寫「捌、程序參與」及「玖、評估結果」)

項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因)	備註
	是	否		
6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象		✓	本計畫推動時之受益對象為我國各資訊從業人員，完成後受益對象為所有進出口相關業者與關港貿相關機關，並無以特定性別或性傾向為受益對象。	如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者	✓		本計畫受益對象雖無性別區別，惟海關現職資訊人員男女比例約為 5:2，顯示仍略具性別比例差距，近年來海關晉用之女性關員人數有逐年增加趨勢，將可逐步改善此一現象。	如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容存有預防或消除性別偏見、縮小性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。

關港貿單一窗口子計畫書

項目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因)	備註	
	是	否			
6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者		✓	本計畫主要辦理關港貿單一窗口之資訊系統建置與流程再造作業，計畫本身未涉及對女性與男性權益相關之空間規劃與工程設計。	如公共建設之空間規劃與工程設計存有考量促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。	
柒、評估內容					
評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
一、資源評估 (4項資源評估全部評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。)					
7-1 經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求			✓	本計畫預算編列與分配係以遵循政府施政政策，辦理關港貿單一窗口之資訊系統建置與流程再造作業為考量，並無涉及性別差異。	如經費需求已就性別予以考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者，請評定為「是」。
7-2 分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性	✓			本計畫主要係辦理整體規劃、系統建置、程式開發、維運服務等作業，並無性別差異適用問題。惟為落實性別平等精神與原則，本計畫委外招標時，將不會針對性別設定條件或門檻，此外，為減少女性工作者對某些工作之排斥，本總局資訊單位在辦理相關計畫之教育訓練時，將會採取兩性皆能獲得同等訓練機會，並使其了解並認識工作情況，縮小性別落差。	如有助消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者，請評定為「是」。
7-3 宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊			✓	本計畫宣導對象以進出口相關業者及關港貿相關機關為主，宣導方式並無不同性別之區分，亦未歧視弱勢性別。	如宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異，請評定為「是」。
7-4 搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案			✓	本計畫主要辦理關港貿單一窗口之資訊系統建置與流程再造作業，計畫本身未涉及性別問題。	如有搭配其他性別友善措施或方案者，請評定為「是」。

關港貿單一窗口子計畫書

二、效益評估 (7-5 至 7-9 中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性；公共建設計畫於 7-10 至 7-12 中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。)					
評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
7-5 受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求	✓		✗	本計畫主要受益對象為我國各資訊從業人員、進出口相關業者與關港貿相關機關，受益對象並無性別、年齡及族群之差異。	如有提出預期受益男女人數、男女比例、其占該性別總人數比率、或不同年齡、族群之性別需求者，請評定為「是」。
7-6 落實憲法、法律對於人民的基本保障	✓		✗	本計畫之推動與受益對象並無性別、年齡及族群之區分，符合落實憲法與法律對於人民基本權益及性別平等之保障。	如經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp)
7-7 符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢	✓		✗	本計畫之推動與受益對象並無性別區分，符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢。	如符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD或UN等國際組織相關性別核心議題者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp)
7-8 預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離	✓		✗	本計畫之委外業務並未針對性別設定條件或門檻，有助預防或消除性別刻板印象與性別隔離。	如有助預防或消除傳統文化對男女角色、職業等之限制或僵化期待者，請評定為「是」。
7-9 提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境	✓		✗	本計畫之委外業務並未針對性別設定條件或門檻，可提供不同性別者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境。	如有提升不同性別、性傾向或性別認同者參與社會及公共事務之機會者，請評定為「是」。

關港貿單一窗口子計畫書

評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
7-10 公共建設(含軟硬體)之空間使用性:空間與設施設備之規劃,符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	本計畫主要辦理關港貿單一窗口資訊系統之建置,其使用對象為我國全體進出口相關業者與關港貿相關機關,符合不同性別使用上之便利與合理性。	如空間與設施設備之規劃,已考量不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性者,請評定為「是」。
7-11 公共建設(含軟硬體)之空間安全性:建構安全無懼的空間與環境,消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	本計畫主要辦理關港貿單一窗口資訊系統之建置,所建置之關港貿單一窗口資訊系統,將提供所有使用者安全、便捷之使用環境與服務,可消除潛在對不同性別者的威脅或不利之影響。	如空間規劃已考慮區位安全性或消除空間死角等對不同性別、性傾向或性別認同者之威脅或不利影響者,請評定為「是」。
7-12 公共建設(含軟硬體)之空間友善性:兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	本計畫主要辦理關港貿單一窗口資訊系統之建置,所建置之關港貿單一窗口資訊系統,將提供所有使用者友善、便利之使用空間,可兼顧不同性別對於空間使用的特殊需求與感受。	如空間規劃已考慮不同性別、性傾向或性別認同者特殊使用需求者,請評定為「是」。
<p>捌、程序參與</p> <ul style="list-style-type: none"> 至少徵詢1位性別平等學者專家意見,並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位;學者專家資料可至台灣國家婦女館網站參閱(http://www.taiwanwomentcenter.org.tw/)。 參與方式包括提送性別平等專案小組討論,或以傳真、電郵、書面等方式諮詢專案小組民間委員、性別平等專家學者或婦女團體意見,可擇一辦理。 請以性別觀點提供意見。 如篇幅較多,可採附件方式呈現。 	<p>一、參與者: 吳宜臻律師 (行政院婦女權益促進委員會委員、財政部性平專案小組委員、台北市女性權益促進會理事長)</p> <p>二、參與方式: 以 e-mail 方式諮詢</p> <p>三、主要意見: 如附件</p>				

玖、評估結果（請依據檢視結果提出綜合說明，包括對「捌、程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等）

綜合上述檢視結果，目前海關現職資訊人員男女比例雖未臻理想，惟本計畫主要辦理關港貿單一窗口資訊系統之整體規劃、流程再造、系統建置、程式開發、維運服務等作業，一般男女資訊人員皆可擔任，並無性別差異適用問題，故本計畫相關工作人員男女比例端視我國資訊從業人員比例而定。

另為落實性別平等精神與原則，本計畫委外招標時，將不會針對性別設定條件或門檻，此外，為減少女性工作者對某些工作之排斥，本總局資訊單位在辦理相關計畫之教育訓練時，將會採取兩性皆能獲得同等訓練機會，並使其了解並認識工作情況，縮小性別落差。

性別評估委員審查意見：

審查意見一：評估委員認同本計畫屬科技發展性質，一般男女資訊人員皆可擔任，並無性別差異適用問題；亦贊同本總局為避免現實上之性別差異，所擬採行縮小性別落差之措施。

改進方案：依據性別評估委員審查意見，於未來在辦理相關計畫之教育訓練時，將會採取兩性皆能獲得同等訓練機會，並使其瞭解並認識工作情況，以縮小性別落差。

審查意見二：在推動計畫時，應就如何能從課程宣導、訓練機會、名額安排、及適合女性的上課時間等之配合措施著手，來鼓勵女性使其有意願參與本計畫，以真正減少從業人員的性別落差。

改進方案：遵循本案性別評估委員審查意見，本總局於辦理相關計畫時，將會積極鼓勵女性同仁參與計畫推動作業，並在課程宣導、訓練機會、名額安排、及適合女性的上課時間等方面，採行降低性別間數位差異措施，以確實縮小性別落差。

* 請詳閱填表說明後，逐項覈實填列；除評估內容有可能跳答外，其餘部分皆應完整填答。

填表人姓名：侯皇熙

職稱：管理師

電話：02-25505500 分機 2329

e-mail：005101@webmail.customs.gov.tw

性別影響評估檢視表附件：

受文者：財政部關稅總局

受文者：財政部關稅總局

傳遞方式：電子郵件

主旨：為 貴局「關港貿單一窗口計畫書」之性別影響評估，提出意見事。

說明：

- 一、 貴局之「單一窗口計畫」從計畫內容來看，重點在於資訊軟體平台的整合，應屬科技發展類別，而就資訊科技類之存在的性別差異狀況，其實不在於計畫面是否有特定區分性別而實施或受益，如同 貴局在「玖、評估結果：」自我評估所引言「本計畫……一般男女資訊人員皆可擔任，並無性別差異適用問題，故本計畫相關工作人員男女比例端視我國資訊從業人員比例而定」，貴局為避免現實上性別差異，「在辦理相關計畫之教育訓練時，將會採取兩性皆能獲得同等訓練機會，並使其瞭解並認識工作情況，縮小性別落差」之見解，本人固值贊同。
- 二、 惟 貴局在推動本計畫時，仍應認知到在我國行政院之數位落差計畫中，其中降低性別間的數位差異，推動過程中已經發現，對於可能占較少比例的女性資訊工作人員，如何能從課程宣導、訓練機會及名額安排、及適合女性的上課時間等之配合等，來鼓勵女使其有意願參與本計畫，對於將來關務人員，無論是民間或是政府，才能真正減少從業人員的性別落差。

意見表示人：吳宜臻律師

行政院婦女權益促進委員會 委員

財政部性平專案小組 委員

台北市女性權益促進會 理事長

表示日期：2009/2/19