

贪污调查局副局长马俊豪： 科技有助查案人员破案减少贪污

贪污调查局副局长马俊豪接受访问时透露，本地一些劳动密集行业如集装箱物流业仍存在贪污问题，当局除了严厉执法，也借助物流业目前积极推行的一系列自动化流程与措施，让意图贿赂者无从下手，反贪人员若要搜集证据也更容易。

黄贝盈 报道
npeiying@sph.com.sg

本地一些劳动密集行业仍存在贪污歪风，但随着这些行业积极加入科技转型，自动化系统减少了沟通的需要，也进一步协助遏止贪污问题。

贪污调查局副局长马俊豪（43岁）日前接受《联合早报》专访，阐述了反贪人员如何借助科技发展提高破案效率，也加强管制“高风险”行业的贪污陋习。

过去10多年，贪污调查局不时接获有关集装箱物流业的举报，早前有叉车操作员被揭每次向卡车司机索贿1角钱至1元，否则就拖慢装卸集装箱的速度，结果被判入狱。由于贿赂金额小、行贿手法隐秘，这类贪污行径逐渐形成“行规”，引起调查人员的关注。

不过，除了严厉执法并向公众发出警告，当局也借助物流业

目前积极推行的一系列自动化流程与措施，从源头管制贪污行为，让意图贿赂者无从下手。

清楚记录工作流程 自动化系统起阻遏作用

代表本地131家集装箱物流运输业者的新加坡货柜储存商会（CDAS）在2014年推出集装箱管理系统，利用云技术使信息传递变得更快速透明，协助运输业者缩减排队时间和增加送货量。

商会副主席吕耀顺（47岁）指出，目前约有七成业者采用这套管理系统。每次有卡车司机准备抵达集装箱中转站装卸货，中转站职员会预先获知他们的订单详情，通过平板电脑直接指示叉车操作员，省下他们与卡车司机沟通的麻烦。

如此一来，不仅卡车司机排队等候的平均时间，能从两小时减至19分钟，叉车操作员也不敢偷偷向卡车司机索贿，因为系统



新加坡货柜储存商会副主席吕耀顺（右）和职员示范通过平板电脑指示叉车操作员在卡车上装卸货。（特约伍书永摄）

会清楚记录他们的工作流程。

吕耀顺说，接下来一两年，越来越多集装箱中转站将启用全自动化流程，职员只需坐在办公室内操作叉车，待卡车司机驶向指定位置完成装卸即可。

以往曾参与调查这类贪污案的马俊豪指出，在中转站索贿和行贿的手法如出一辙，如今系统从流程着手阻断涉贪双方的联

系，反贪人员若要搜集证据也更容易。

隶属贪污调查局转型事务与能力发展办公室的转型事务副总监蓝俊智（36岁）则说，过去至少20年来，当局不时也会接获涉及海运添油业的贪污举报。

过去船只在添油时，燃油输出量和价格主要交由第三方测量师进行人工计算，燃油供应商就

反贪管理系统标准助企业 制定及加强预防贪污措施

我国在2017年4月推出新加坡反贪管理系统标准，至今有七家公司自愿配合落实相关措施并获得ISO 37001认证。

由贪污调查局和标新局（SPRING Singapore）联合制定的ISO 37001反贪管理系统标准，旨在协助本地企业制定、落实、维持和加强防贪污合规计划。

马俊豪当时参与这套标准的制定过程，他指出，许多公司尤其是中小企业认为推行这套标准既花钱又耗时，但从长远角度来看，若没有及时阻止贪污发生，公司蒙受的金钱和名誉损失会更大。

“我国向来以清廉闻名，公司可能觉得没必要花费精力推行反贪措施，但如果商家有意进军海外市场，或与外国生意伙伴合作，就得确保公司内部流程在反贪方面有所保障。”

除了上述这套沿用自国际标准的反贪管理系统，贪污调查局也推出一本供本地企业参考的指导手册，提供一系列较为实际可行的反贪措施。

每当有公司因职员被揭贪污而接受调查，贪污调查局人员也会与公司代表分享这些现有标准和指导原则，鼓励他们积极补救体制上的漏洞。

会伺机贿赂测量师合谋“偷工减料”，从中牟取差价的利润。

然而，根据新加坡海事及港务管理局在2017年实行的规定，在我国提供添油服务的油船都须安装质量流率计量器，以科学方式更精准地计算添油量，减低人为制造偏差的可能性。

蓝俊智说，在那之后，贪污调查局也曾接获类似举报，但有了计算器后，调查过程就能事半功倍。

“我们也会关注其他行业转型推出的新措施，探讨如何与我们的调查工作起到相辅相成的作用。”