

# 京津冀通关便利化政策对企业影响实证研究：基于制度落地与人才赋能的双重视角

窦佳

北京农业职业学院商务与管理学院，北京

收稿日期：2025年10月31日；录用日期：2026年1月13日；发布日期：2026年2月26日

## 摘要

本研究基于对北京报关协会位于京津冀地区67家外贸及货代企业会员的实地调研与数据分析，结合海关公开统计资料，系统考察通关便利化政策在企业端的实际效应，发现虽然自2014年京津冀海关通关一体化改革实施以来，通过“直提直装”、“AEO认证”、“关税保证保险”等举措，显著提升了通关效率与物流协同水平，但是政策红利并未均匀释放，表现在中小微企业普遍存在政策认知不足、专业人才匮乏、跨区域执行差异等方面，尤其是人才因素在政策传导链条中的中介作用未完全显现。为此，本文尝试引入委托代理理论解释政府与企业间的政策传导失灵，借助组织行为学中的能力-动机-机会模型(AMO)，分析企业人才短缺的内在机理，进而指出复合型高素质人才已成为企业应对复杂通关环境的关键资源，人才支撑是打通政策实施末端的关键环节。同时建议深化三地海关协同机制，构建并推进“政行校企”协同育人体系，以提升政策实施效能。

## 关键词

京津冀协同，通关便利化，企业影响，制度落地，人才赋能，AMO模型

# An Empirical Study on the Impact of Beijing-Tianjin-Hebei Customs Clearance Facilitation Policy on Enterprises: Based on the Dual Perspective of System Implementation and Talent Empowerment

Jia Dou

School of Business and Management, Beijing Agricultural Vocational College, Beijing

Received: October 31, 2025; accepted: January 13, 2026; published: February 26, 2026

文章引用：窦佳. 京津冀通关便利化政策对企业影响实证研究：基于制度落地与人才赋能的双重视角[J]. 可持续发展, 2026, 16(2): 270-280. DOI: 10.12677/sd.2026.162079

## Abstract

Based on field surveys and data analysis of 67 member enterprises in the Beijing-Tianjin-Hebei region, including foreign trade and freight forwarding companies, conducted by the Beijing Customs Brokers Association, combined with publicly available customs statistical data, this study systematically examines the actual effects of customs clearance facilitation policies at the enterprise level. It is found that although since the implementation of the Beijing-Tianjin-Hebei customs clearance integration reform in 2014, measures such as “direct pickup and direct loading”, “AEO certification”, and “tariff guarantee insurance” have significantly improved customs clearance efficiency and logistics coordination levels, the policy benefits have not been evenly distributed. This is manifested in small and medium-sized enterprises generally facing insufficient policy awareness, a shortage of professional talents, and differences in cross-regional implementation, especially the mediating role of talent factors in the policy transmission chain has not been fully realized. To address this, this paper attempts to introduce the principal-agent theory to explain the policy transmission failure between the government and enterprises, and uses the Ability-Motivation-Opportunity (AMO) model from organizational behavior to analyze the internal mechanisms of enterprise talent shortages. It further points out that composite high-quality talents have become a key resource for enterprises to cope with complex customs clearance environments, and talent support is a critical link to open up the end of policy implementation. Meanwhile, it is suggested to deepen the coordination mechanism among customs authorities in the three regions and build and promote a collaborative talent cultivation system involving government, industry, schools, and enterprises to enhance policy implementation effectiveness.

## Keywords

Beijing-Tianjin-Hebei Coordination, Customs Facilitation, Enterprise Impact, Institutional Implementation, Talent Empowerment, AMO Model

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言与文献综述

京津冀协同发展自 2014 年成为区域发展总体战略的重要一环以来，已由交通一体化、生态环保、产业发展等重点领域先行启动，逐步形成京津冀区域一体化格局，营商环境协同深化推进[1]。其中，通关便利化作为跨境贸易便利的核心环节，直接影响外向型企业的运营效率与国际竞争力[2]。2014 年，海关总署启动京津冀海关通关一体化改革，推动三地海关实现“三关如一关”的协同监管模式[3]。

区域一体化的核心在于打破行政壁垒，促进要素自由流动与资源高效配置[4]。张可云等[5]指出，京津冀协同发展已进入“营商环境协同”新阶段，制度性交易成本的降低成为高质量发展的关键支撑。世界银行《营商环境报告》(Doing Business)指标体系，将“跨境贸易”列为衡量贸易便利化水平的重要指标，涵盖单证合规时间、成本及边境清关效率等内容(World Bank, 2022) [6]。

近年来，中国持续推进“单一窗口”、“提前申报”、“两步申报”等优化营商环境的政府治理改革，显著提升了通关效率[7]。同时，京津冀作为我国北方地区对外开放的重要门户，也在依托首都国际机场、天津港等枢纽，持续推进“船边直提”和“抵港直装”改革，有效优化了货物集疏港流程[8]。2015~2017 年，京津冀进出口平均通关时间缩短 42%，其中天津口岸对北京企业的通关效率提升尤为显著[9]。此外，

三地还推动“单一窗口”用户体系互认，实现账号互通与功能共享，提升全流程可视化水平。

然而，尽管政策层面取得显著进展，企业在实际享受政策红利过程中仍存在一定差异。特别是跨区域政策执行中的“温差”可能导致企业响应体验不均，亟需从“制度供给”转向“用户体验”导向的研究范式转变<sup>[10]</sup>。李志军等<sup>[11]</sup>指出，政策宣传不到位、操作流程复杂、跨部门协调不畅等问题削弱了企业用户体验。

另一方面，随着数字经济与智慧口岸发展，通关便利化不再仅仅依赖于流程简化，日益依赖高素质专业人才，成为企业应对复杂通关环境的关键资源。刘志彪<sup>[12]</sup>强调，熟悉国际贸易规则、掌握数字报关系统的复合型人才已成为企业应对复杂通关环境的关键资源。但在现实中，一些中小微企业因缺乏专业报关人才，往往难以充分享受 AEO 认证(Authorized Economic Operator, 即“经认证的经营者”)、关税保证保险等政策红利。然而，当前京津冀区域内人才流动仍受户籍、社保、职称互认等制度壁垒制约，影响人力资源优化配置。

现有研究多集中于宏观政策描述或效率测算，缺乏对企业微观响应机制的深入剖析，尤其忽视人才因素在政策传导链条中的中介作用。为此，本文提出“制度落地 - 人才赋能”传导路径假说，试图回答以下问题：

- (1) 通关便利化政策在不同类型企业中的实际成效是否存在差异化表现？
- (2) 政策落地为何在末梢环节出现“梗阻”？
- (3) 如何通过人才建设破解政策应用能力短板？

## 2. 研究方法与数据来源

本研究采用混合研究方法：

(1) 定量分析：

- 1) 数据来源：北京海关、天津海关、中国海关总署官网发布的 2014~2024 年统计数据；
- 2) 指标选取：区域外贸总额、通关时间、物流成本、AEO 认证企业数量、单一窗口业务量等。

(2) 定性研究：

企业访谈：对京津地区 67 家外贸企业进行半结构化访谈，涵盖 15 家大型国企、22 家中型民营企业、30 家中小微企业。

(3) 理论框架引入：

- 1) 委托代理理论：分析政府(委托方)与企业(代理方)之间信息不对称导致的政策执行偏差；
- 2) AMO 模型(Ability-Motivation-Opportunity)：解释企业关务人才短缺的组织行为根源。

## 3. 京津冀地区通关便利化政策成效的总体评估

(一) 外贸总量稳步增长

自 2014 年京津冀海关通关一体化改革实施以来，区域外贸总值由 2014 年的 3.74 万亿元增至 2024 年的 5.03 万亿元，增幅达 34.5% <sup>[13]</sup>。年均增长率约为 2.9%，高于全国同期平均水平(2.3%)。

(二) 通关效率显著提升

单证简化。天津保税区海关推动的《货物进口证明书》和《进口机动车辆随车检验单》“两证合一”业务改革，对合法进口车辆出具一张统一证书，减少申领单证 50%，企业到场申领单证从 3 次变为只需 1 次，实现查检合格报关单当日 100%放行<sup>[14]</sup>。

智能查验。通过“智慧查检辅助系统”，运用图像识别技术提前读取车辆铭牌、轮胎等重要部位信息，合格车辆最快 1 天内可完成查验、拟证出证、放行作业，查检效率提升 80% <sup>[14]</sup>。

业务整合。京津六部门联合推出优化跨境贸易环境的措施，将报检、报关“串联”作业改为“并联”作业，把通关单电子数据联网核查从电子审单环节后移至报关放行环节。北京出入境检验检疫局设立北京进口货物专报检务窗口，“审单放行”全流程不超过 2 小时，推行免于 CCC 认证证明京津两地联网核销，在北京办证在天津报检时只需提交免办证号即可，方便快捷[15]。

模式创新。“船边直提”“抵港直装”模式已适用于京津冀全部类型进出口集装箱货物，进口货物提箱用时由原来 1~2 天压缩至最短 1.5 小时，出口货物集港预期由 5 天压缩至 1~2 天[16]。数据显示，2023 年，经京津冀三地口岸进出口货物 3.08 万亿元，比 2014 年增长 28.3% [17]。进口“直提直装”改革，使北京奔驰汽车有限公司等北京企业通过“船边直提”模式，货物自船从天津港抵港至运抵北京厂区，压缩至 4 小时[18]。天津矢崎汽车配件有限公司通过应用进口货物“船边直提”，进口集装箱货物可以通过拖车从码头直接运输到公司仓库，节省了过去码头落箱、堆存等中间环节，“港厂直通”相比之前操作模式大大提升了效率，有效地压缩企业物流成本，进口提箱时效缩短到 1 天左右，企业真正从“船边直提”这项改革上享受到贸易便利化带来的实实在在的红利[19]。

### (三) 营商环境进一步优化

2014 年，京津冀海关率先实施区域通关一体化改革，进出口通关时间大幅压缩。对比 2017 年，2023 年北京地区进口通关时间压缩超 70%，出口通关时间压缩超 90%；2018 年以来，京津两关对标世界银行营商环境评价体系，连续 6 年开展贸易便利化专项行动，助力中国跨境贸易全球排名从第 97 名提升至第 56 名[19]。自 2022 年 1 月 1 日 RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership, 区域全面经济伙伴关系) 协定落地生效以来，京津冀三地企业享受关税减免 3.87 亿元[20]。截至 2024 年 2 月，京津冀区域综合保税区数量已由 2014 年的 2 个增至 11 个，实现外贸进出口 4513.3 亿元，比 2014 年增长 10.2 倍，占全国综合保税区进出口总值的 7.1%，占比提升 4.1 个百分点[21]。京冀首创“一个系统、一次理货、一次查验、一次提离”区港一体化通关模式，建成连接北京大兴国际机场综保区与机场口岸的区港联络通道，让北京大兴国际机场综保区多区域政策和空港枢纽优势得到充分发挥。廊坊企业可直接享受北京海关的“一票多车”“分类监管”等便利政策，通关时长压缩至 13.79 小时以内，较传统模式效率提升 40% [22]。

### (四) 物流与资金成本下降

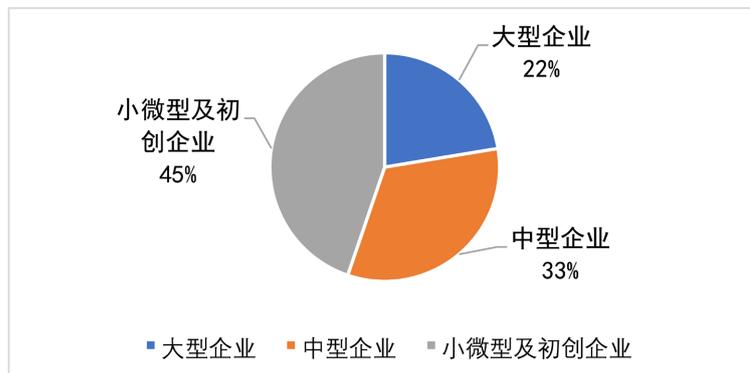
压降通关成本。据海关估算，通关一体化模式下，企业通关成本可节省 20%~30%，物流成本至少降低两成，京津冀通关一体化改革带来的效果更加明显。以北京企业通过天津港进出口案例为例，在货物当天运抵、正常验放情况下，通关成本较改革前降低约三分之一。2025 年 4 月 3 日，得益于大兴国际机场综保区“区内直转”政策，廊坊诚融科技有限公司的大兴综保仓 1 号仓库内，进口红酒从保税货物区移至非保税货物区，在仓储费、运输装卸费等方面节省了约 60% 的成本，一年可节省 80 多万元，这是全国首个跨省海关特殊监管区域的独特优势[23]。另外，减少企业资金占用。适应通关一体化改革需要，推出的关税保证保险模式，让外向型企业大幅减少了资金占用。仅 2019 年一季度，天津新港海关就为企业减少资金占压 50.91 亿元[24]，缩短通关时间。天津市商务局以天津国际贸易“单一窗口”为抓手，为全国首批试点应用“单一窗口”船舶联合登临系统，实现较以往各单位分散检查，缩短五成以上检查作业时间，有效提高船舶通关时间[25]。

## 4. 通关便利化政策在不同企业的实际传导中存在差异

### (一) 中小微企业面临“政策盲区”

为深入剖析通关便利化政策在实际传导中企业的微观响应机制，本研究对北京报关协会推荐的 67 家京津冀地区外贸及货代企业进行了问卷调查与半结构化访谈，调研对象涵盖大型国企(15 家)、民营企业

(22 家)及中小微企业(30 家), 按企业规模分类见图 1。



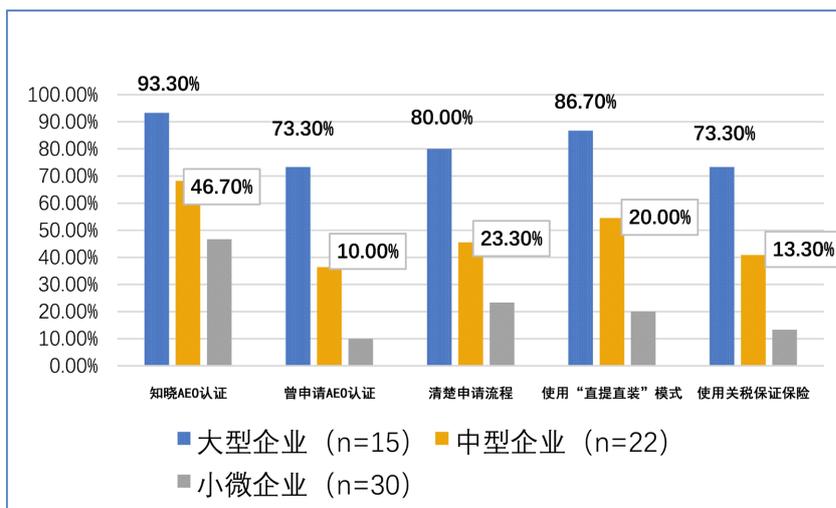
数据来源: 作者根据调研结果整理。

Figure 1. Distribution of company size (N = 67)  
图 1. 企业规模分布(N = 67)

调研发现, 尽管 AEO 认证、关税保证保险等政策已在京津冀广泛推广, 但一些中小微企业对申请流程、操作规范等理解不清, 导致政策利用率偏低, 限制了其对企业运营效率的实际影响。主要体现在以下政策理解与应用脱节的几个方面:

(1) 政策认知与使用情况

调研显示, 不同规模企业在政策认知与使用上存在显著差异。AEO 认证知晓率在大型企业中达 93.3%, 而在小微企业中仅为 46.7%; AEO 认证实际申请率在上述两类规模的企业中分别为 73.3%与 10.0%, 如图 2 所示。



数据来源: 作者根据调研结果整理。

Figure 2. Companies' awareness of and application for AEO certification (N = 67)  
图 2. 企业对 AEO 认证的认知与申请情况(N = 67)

从图 2 使用“直提直装”模式为例, 以前, 由于“船边直提”改革只对天津本地企业试点, 北京企业不能享受, 口岸操作流程长, 企业通关成本较高, 造成政策红利共享不均衡。在京津冀三地海关推动“直提直装”改革措施互通互享的改革后, 北京企业就地申报, 便可在天津、河北沿海港口享受“直提直装”

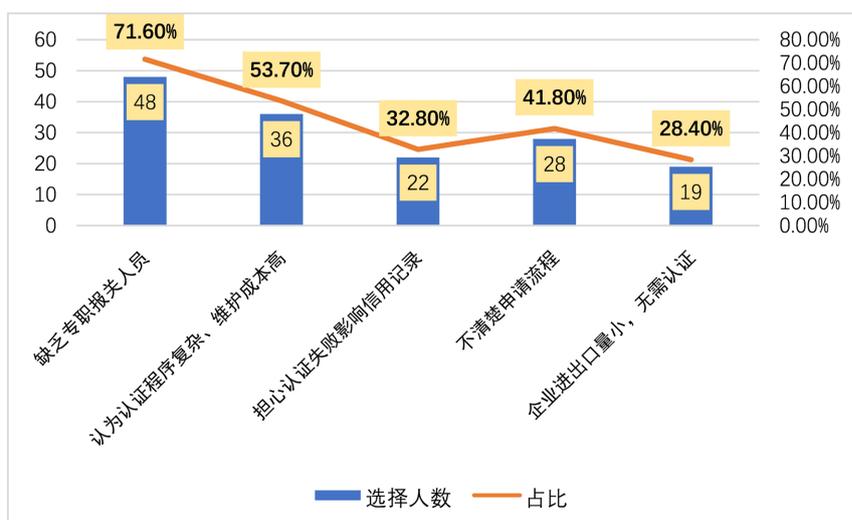
服务。在调研中数据显示,仅有 20%的中小微企业知道该便利化政策。可以看到,AEO 认证、直提直装、关税保证保险等通关便利化政策在不同规模企业中的实际认知存在一定差异。

### (2) 中小微企业 AEO 认证申请率低下原因分析

调研发现,主要有四方面因素导致中小微企业对通关便利化政策的认知率与使用率偏低,如图 3 所示。

一是受企业规模限制,缺少专职报关人员(占比 71.6%)。走访中了解到,很多中小微企业存在一人多岗情况,多由兼职人员负责报关,导致其政策知晓时效低下,把握能力不足,甚至不清楚申请流程(占比 41.8%),影响使用效果。调研某廊坊小微企业主反映:“我们一年进出口不到 10 票,专门雇人搞 AEO 认证不划算,但普通报关又享受不到快速通关。”企业从劳动力市场招聘的关务专业毕业生需要至少 3~6 个月的岗前培训才能独立处理基础通关业务。中小微企业普遍面临培养成熟的关务人员流失率高的难题,一旦核心关务岗位人员变动,企业 AEO 认证维护、高级报关业务等工作的连续性与质量将受到严重影响。

二是企业认为认证程序复杂、维护成本高(占比 53.7%);三是担心认证失败影响信用记录(占比 32.8%)。此外,企业进出口量小,无需认证(集中体现在小微企业,占比 28.4%)。



数据来源:作者根据调研结果整理

Figure 3. Main reasons why companies have not applied for AEO certification (multiple choices)

图 3. 企业未申请 AEO 认证的主要原因(多选)

### (3) 人才能力与组织支持现状

基于能力-动机-机会模型即 AMO 模型,调研从能力(Ability)、动机(Motivation)、机会(Opportunity)三个维度评估企业关务人才状况:

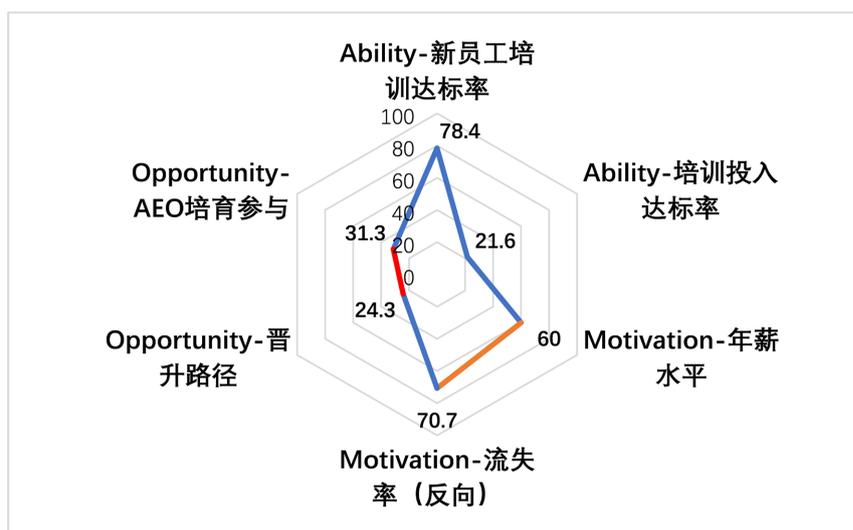
① 能力维度:78.4%的企业表示新员工需 3~6 个月培训方可独立作业,中小微企业培训投入平均不足 2 万元/年。不仅在中小微企业有缺乏专职报关人员的现象,在规模较大的企业,也存在此类情况。

② 动机维度:关务岗位平均年薪为 8.6 万元,低于物流与财务同类岗位,人员年流失率达 29.3%。

③ 机会维度:仅 24.3%的企业提供明确晋升路径,31.3%的企业参与过海关组织的 AEO 认证培育项目。

综合对 67 家企业的调研数据,可以清晰地观察到政策红利在不同规模企业间的传导存在显著差异。

从政策认知与使用来看(图 2), 大型企业对 AEO 认证的知晓率(93.3%)和申请率(73.3%)远高于小微企业(46.7%和 10.0%), “直提直装”等模式的使用率也呈现类似的巨大差距。深入探究其背后的原因(图 3), 缺乏专职报关人员(71.6%)和不清楚申请流程(41.8%)是阻碍中小微企业申请 AEO 认证的首要障碍, 这直接反映了其在人才储备上的先天不足。进一步从 AMO 模型分析(图 4), 在组织支持层面, 无论是能力(新员工需 3~6 个月培训)、动机(平均年薪 8.6 万元, 年流失率 29.3%)还是机会(仅 24.3%企业提供晋升路径)维度, 企业的人才支持体系都普遍薄弱, 而这种薄弱状态在资源有限的中小微企业中更为突出。因此, 调研数据共同指向一个结论: 中小微企业因人才短缺和组织能力不足, 形成了对通关便利化政策“看得见却用不上”的“末梢梗阻”现象, 人才因素已成为制约政策红利在中小微企业层面充分释放的关键瓶颈。



注: 图表指标标准化方法: \*正向指标(如培训达标率、年薪)直接按百分比或比例换算为 0~100 分(如 78.4%→78.4 分)。\*反向指标(如流失率)需取补数: 按(100 - 原始值)换算。\*年薪标准化假设: 行业平均年薪为 10 万元,  $8.6 \text{ 万}/10 \text{ 万} \times 100 = 86$  分。数据来源: 作者对京津冀 67 家企业的调研结果。

Figure 4. Support for enterprise customs professionals across the three dimensions of AMO (Ability, Motivation, and Opportunity)

图 4. 企业关务人才 AMO 三维度支持情况

#### (4) 跨区域执行差异依然存在

尽管三地海关宣称“三关如一关”, 但在实际操作中仍存在差异:

调研中北京企业反映, 保税展示交易需重复提交材料。北京某外贸企业在天津、河北进行保税展示交易, 跨关区认证过程仍存在认证流程并不简便的情况; 此外, 还存在着某些监管证件在天津备案后, 北京海关仍要求现场核验原件的现象。

#### (二) 理论剖析: 政策梗阻的深层机制

##### (1) 委托代理视角下的信息不对称

政府作为政策制定者(委托方), 期望企业积极响应改革; 但企业作为执行者(代理方), 因信息获取渠道有限、理解能力不足, 导致政策执行偏离预期。

- 1) 逆向选择: 高信用企业积极申请 AEO 认证, 低信用企业观望, 加剧政策覆盖面不均;
- 2) 道德风险: 部分企业有可能为获取便利化待遇虚报信息, 增加监管难度。

##### (2) AMO 模型解析人才短缺

调研基于能力 - 动机 - 机会模型即 AMO 模型, 从能力(Ability)、动机(Motivation)、机会(Opportunity)三个维度评估企业关务人才状况, 如表 1, 从人力资源的角度, 探究政策落地为何在末梢环节出现“梗阻”的表现形式。

**Table 1.** AMO of enterprise customs talents three-dimensional analysis of the “obstruction” performance of policy transmission  
**表 1.** 企业关务人才 AMO 三维度分析政策传导“梗阻”表现

维度	表现
Ability (能力)	新入职关务人员需 3~6 个月培训才能独立作业, 中小微企业无力承担培养成本
Motivation (动机)	关务岗位薪酬偏低, 流动性高, 成熟人才易被大企业挖走
Opportunity (机会)	职业发展路径模糊, 缺乏统一认证体系, 制约人才长期投入

## 5. 对策可行性评估

对于因政策温差及人才缺失带来的不利影响, 京津冀三地近年来采取了一些措施, 取得的效果评估如下:

### (一) 政策成效未普惠共享

通关便利化的政策红利呈现两极分化: 一方面, 资源雄厚的大型企业尽得先机; 另一方面, 能力不足的中小微企业则被边缘化。这清晰地揭示了政策实施中的“马太效应”。

### (二) 对策建议的可行性评估

下表给出了调研中揭示的影响人才赋能的障碍因素, 如表 2。并通过人才建设的可行性评估, 给出破解政策应用能力短板的四条建议。

**Table 2.** Comparative analysis of talent empowerment paths  
**表 2.** 人才赋能路径比较分析

建议	可行性	风险与障碍
构建“政行校企”协同育人机制	中	院校课程滞后于政策更新, 企业参与动力不足
推广关税保证保险	高	中小微企业信用评级难, 保险公司承保意愿低
统一三地通关标准	中高	地方利益博弈, 协调成本较高
<b>推广数字化赋能与智慧监管</b>	高	企业 IT 系统改造成本高, 数据安全顾虑

### (1) 推行“政行校企”协同育人模式形成专职人才供给

为从源头上解决通关领域专职人才“找不到、留不住”的困境, 建议在京津冀地区系统推行“政行校企”四方联动的协同育人模式, 构建可持续的专职人才供给体系。该模式的核心在于打破壁垒、实现优势互补: 政府(如地方商务部门、海关)负责顶层设计与资源整合, 搭建合作平台并给予政策倾斜; 行业协会(如报关协会)主导制定贴合行业前沿的人才标准与技能认证规范; 职业院校则根据上述标准, 改革课程体系, 负责开展系统化的理论教学与职业素养培育; 企业(特别是 AEO 认证企业)通过提供实习岗位、分享实战案例、派驻导师等方式, 确保人才培养与岗位需求无缝对接。

具体实施上, 可借鉴天津海关的成功经验, 紧扣地方产业布局, 以 AEO 认证为关键抓手。首先, 围绕地区重要产业、链主企业及“专精特新”等主体, 建立“AEO 重点企业培育库”与“校企订单人才库”的双库联动机制。进而, 根据培育库企业的实际岗位需求, 在订单人才库中开展定向培养, 课程内容可深度融入 AEO 认证标准、高级认证企业实务、智慧报关等核心模块。通过这种“入学即上岗、毕业即就

业”的订单式培养，不仅能精准满足企业对高素质通关人才的渴求，大幅降低其招聘与培训成本，更能为毕业生提供清晰的职业发展路径，有效提升人才的留存率，从而形成“人才供给 - 企业增效 - 产业升级”的良性循环。

预期形成由政府(整合资源)、行业协会(订标准)、企业(供岗位、出案例)、院校(系统教学)三方共同制定培养方案、开发课程、组织教学的协同育人模式。

#### (2) “政策直达”精准辅导机制提升企业对政策认知和使用

天津海关通过“关长送政策上门”、企业座谈、专题调研等方式与航空企业进行常态化沟通，了解企业困难和需求，指导企业完成料件归类、料件内销及成品流转等业务。2025版“津关24条”措施强化政策精准供给，引导企业用好归类预裁定制度、减免税政策和原产地红利等便捷优惠措施。针对“推广关税保证保险”这一具体政策，建议北京海关可借鉴天津经验，实施“靶向式”推广。一是建立“白名单”企业库，联合北京市商务局、税务局等部门，筛选出信誉良好、进出口稳定但资金周转压力大的中小微型外贸企业，特别是高新技术企业和“专精特新”企业，将其纳入“关税保证保险”优先辅导名单。二是定期举办“银 - 保 - 企”对接会，现场讲解保险产品条款、费率、理赔流程，并促成现场签约意向，解决信息不对称问题。三是简化线上办理流程，将“关税保证保险”申请嵌入北京国际贸易“单一窗口”平台，实现企业在线申请、保险公司在线核保、海关在线备案的一站式服务，最大限度降低企业的时间和操作门槛。

#### (3) 统一三地通关标准推动资质互认

为破解京津冀三地企业跨区域经营面临的资质互认难题，建议建立“三地资质互认清单 + 标准化办理流程”机制，具体包括：

一是制定统一互认清单。推动企业准入准营、个人执业资格等领域资质资格互认，公布50个类别165项资质资格互认清单，明确直接生效、备案生效、认定生效3种规范办理方式，减少企业重复申请成本。

二是优化跨区域办理流程：对于符合标准的企业资质(如AEO认证)，实行“一地认证、三地通用”，直接生效。

三是强化监管协同：建立三地资质互认监管信息共享平台，实时更新企业信用记录，避免因地方标准差异导致监管漏洞。对恶意利用互认政策的企业，实施三地联合惩戒，维护市场公平。

推动资质互认的预期效果为，降低企业跨区域合规成本，提升京津冀一体化通关效率。增强政策透明度，减少因标准不统一导致的“政策落地难”问题。

#### (4) 推广数字化赋能与智慧监管

天津保税区海关将海关监管系统与企业ERP系统联网对接，实时抓取企业进出口相关生产经营数据，并自动与海关数据交叉印证，提高监管效能，实现“无感无扰”监管。该模式减少了企业对专业关务人员的依赖，降低了人力成本。

## 6. 结论与对策建议

### (一) 主要结论

上述数据与分析表明，通关便利化政策虽整体成效显著，但存在明显的“结构性失衡”。中小微企业受限于人才短缺与组织能力不足，难以有效承接政策红利。因此，必须从制度协同与人才赋能双路径发力，推动政策红利公平释放。具体表现在：

(1) 京津冀通关便利化政策显著提升区域外贸活力，2014~2024年外贸总额增长34.5%。

(2) AEO认证成为外贸增长重要引擎。政策红利释放存在结构性失衡，中小微企业体验弱于大型企业。

(3) 人才短缺是制约政策落地的根本瓶颈，需从组织能力角度系统破解。企业普遍面临对便利化政策理解不深、应用能力薄弱的问题，加之专业关务人才短缺，制约了政策对企业降本增效的实质性影响。岗前培训周期长、成本高，成为制约政策红利释放的主要因素。

## (二) 对策建议

### (1) 对政府部门：

1) 深化京津冀海关协作机制，建立统一的政策解读与执行标准。进一步统一三地通关标准与流程，扩大“一关牵头、两关协同”联合认证模式适用范围。

2) 设立中小微企业通关便利化专项辅导基金，一是提供免费政策咨询与培训服务。二是加大关税保证保险等新型担保模式推广力度，建立针对中小微企业的统一担保平台，进一步降低企业资金占压。三是完善关务人才职业资格认证体系，推动关务人员专业化、标准化建设，提升行业整体素质。推动关务人才职业资格互认，打破区域流动壁垒。

### (2) 对企业：

1) 建立内部“政策响应小组”，定期参加海关政策宣讲会；积极参与海关信用体系建设，争取 AEO 认证资质，充分利用国际互认便利开拓海外市场。

2) 建立内部关务人才培养机制，与职业院校合作开展“订单式”人才培养，降低招聘与培训成本。

3) 主动应用国际贸易“单一窗口”等数字化平台，提升报关报检效率，减少人为错误。

### (3) 对行业协会与职业院校等教育机构：

1) 推动建立“政行校企”协同育人机制，共同开发关务人才培养课程体系，开发模块化关务课程，实现人才培养与产业需求无缝对接。嵌入 AEO 认证、单一窗口操作等实务内容；

2) 联合海关开展“双师型”教师培训，提升教学贴切度

虽然政策落地仍面临人才瓶颈，但人才赋能是打通实施末端环节关键。京津两地探索的“政行校企”协同育人、政策直达机制、数字化赋能等路径，是提升企业政策应用能力的有效手段。加强关务领域前沿研究，及时将新型贸易业态、通关模式纳入教学内容，培养适应未来需求的复合型关务人才。

通过上述措施，构建“制度落地 - 人才赋能 - 企业增效”的良性循环，进一步提升京津地区通关便利化水平，增强企业主观上对实际企业经营环境的科学评价，助力区域外贸高质量发展。

## 基金项目

北京农业职业学院校级科研项目“贸易便利化措施与京津关务企业减负增效研究”(项目编号：XY-SK-20-09，项目主持人：龚佳)；2024 年度教育部供需对接就业育人项目课题“产教融合模式下基于实践能力提升的跨境电商数据分析课程教学体系建设”(项目编号：2024041354283，项目主持人：龚佳)。

## 参考文献

- [1] 人民日报. 京津冀协同发展领导小组办公室负责人就京津冀协同发展有关问题答记者问[N]. 人民日报, 2015-08-24(01).
- [2] World Bank (2020) Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies R. World Bank.
- [3] 海关总署. 京津冀海关通关一体化改革实施方案[Z]. 2014.
- [4] 周黎安. 转型中的地方政府: 官员激励与治理[M]. 第二版. 上海: 格致出版社, 2018.
- [5] 张可云, 李晨. 京津冀协同发展的阶段性评估与展望[J]. 区域经济评论, 2020(3): 45-54.
- [6] 商务部. 中国跨境贸易便利化年度报告[R]. 北京: 商务部对外贸易司, 2022.
- [7] 北京商报. 京津冀营商环境持续优化 企业便利化再提速[J]. 北京商报, 2023-10-25(002).
- [8] 央广网. “船边直提”“抵港直装”天津港口岸通关再提速[EB/OL]. 央广网, 2020-09-23.

[http://www.cnr.cn/tj/jrtj/20200923/t20200923\\_525272265.shtml](http://www.cnr.cn/tj/jrtj/20200923/t20200923_525272265.shtml)

- [9] 王健, 张莉, 陈晓峰. 区域协同视角下的跨境贸易便利化制度创新——以京津冀为例[J]. 国际贸易问题, 2018(3): 15-27.
- [10] 王小广. 从制度供给到用户体验: 营商环境改革的新方向[J]. 宏观经济研究, 2022(4): 5-15.
- [11] 李志军, 等. 营商环境改革的企业获得感测度研究[J]. 管理世界, 2021, 37(6): 89-103.
- [12] 刘志彪. 数字经济时代我国开放型经济转型升级研究[J]. 经济学家, 2023(2): 15-24.
- [13] 中华人民共和国北京海关. 2024 年京津冀地区进出口 5.03 万亿元 再创历史新高[EB/OL]. [http://beijing.customs.gov.cn/beijing\\_customs/434766/434767/6383053/index.html](http://beijing.customs.gov.cn/beijing_customs/434766/434767/6383053/index.html), 2025-02-27.
- [14] 保税区党建工作部. “津关 24 条”见行见效 保税区海关统筹发展与安全, 多维赋能助力区域高质量发展[Z]. 中国(天津)自由贸易试验区天津机场片区天津港保护区, 2025.
- [15] 北京青年报. 天津 6 部门再次联合推出 16 条措施优化跨境贸易环境 天津试行“审单放行” 2 小时办结[N]. 2018-04-13(A05).
- [16] 国家发改委. 《京津冀一流营商环境建设三年行动方案》解读之二|握指成拳 共生共融 携手打造京津冀一流营商环境[EB/OL]. 国家发改委, 2024-08-21. [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/jd/jd/202408/t20240820\\_1392487.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/jd/jd/202408/t20240820_1392487.html)
- [17] 央视网. 京津冀区域外贸总量连跨两个万亿台阶 高质量发展“蹄疾步稳” [EB/OL]. 央视网, 2024-02-25. [https://www.dzwww.com/xinwen/guoneixinwen/202402/t20240227\\_13729488.htm](https://www.dzwww.com/xinwen/guoneixinwen/202402/t20240227_13729488.htm)
- [18] 人民日报. 从三张单据, 看京津冀海关“三关如一关” (锚定现代化 改革再深化) [N]. 人民日报, 2024-08-08(01).
- [19] 天津海关. 天津新港海关保障中欧班列稳步增长助力“一带一路”高质量发展[N]. [http://tianjin.customs.gov.cn/tianjin\\_customs/ztzl73/ckdggzzdfwzt/ssdt50/5029999/index.html](http://tianjin.customs.gov.cn/tianjin_customs/ztzl73/ckdggzzdfwzt/ssdt50/5029999/index.html), 2023-05-16.
- [20] 中国新闻网. 京津冀海关深化保通保畅机制 打造区域一流口岸营商环境[EB/OL]. <http://www.chinanews.com.cn/cj/2024/02-22/10167891.shtml>, 2024-02-22.
- [21] 北京青年报. 京津冀协同发展十年成绩单[N]. 北京青年报, 2024-02-18(A03).
- [22] 人民日报. 北京持续增强与天津、河北的协同联动——“两翼” “三圈”共发展 京畿大地展新颜(推动京津冀协同发展) [N]. 人民网, 2023-03-27(02).
- [23] 一座跨省航空新城的协同发展故事[N]. 河北日报, 2025-05-01(05).
- [24] 王芳. 关税保证保险在我国的应用前景探析[J]. 海关与经贸研究, 2021, 42(3): 77-85.
- [25] 商务局持续加力 推进天津国际贸易“单一窗口”建设[Z]. (天津)市商务局, 2024.