

直接对美贸易商户占比仅3%

“关税阴霾”下的义乌国际商贸城生存法则

本报记者 郭阳琛 张家振
上海报道

有“世界超市”之称的浙江省义乌市，可谓中国外贸出口的“晴雨表”。

作为全球最大的小商品集散中心，义乌国际商贸城汇集26个大类210万种商品。义乌市场从业人员超过20万人，经营商铺达7.5万个，市场主体总量超过115万户。2024年，义乌市实现进出口总额6689.30亿元，同比增长18.2%，是浙江省整体进出口规模的12.7%。

美国对华不断加码“对等关税”壁垒，义乌市场却信心不减。作为义乌市场的运营主体，浙江中国小商品城集团股份有限公司（以下简称“小商品城”，600415.SH）方面表示，基于义乌市场出口结构多元化、供应链韧性突出等特点，结合当前经营数据，公司认为此次关税政策调整对整体业务无实质性影响，对义乌出口影响有限。

小商品城相关负责人日前向《中国经营报》记者表示，“一带一路”沿线国家及RCEP（区域全面经济伙伴关系协定）区域持续为义乌市场带来新的机遇，东南亚、中东和拉丁美洲地区在贸易中占据较高的市场份额。此外，AI出海、人民币出海和品牌出海正成为义乌市场的新亮点。

应对“关税大棒”的信心和底气

义乌国际商贸城有3000余家商户参与对美贸易，直接开展对美贸易的商户有100余家，占比约3.33%。

对于美国“对等关税”的潜在影响，小商品城方面表示，作为全球小商品贸易的核心枢纽运营方，已对相关政策调整进行全面分析，“认为此次关税政策调整对整体业务无实质性影响，对义乌出口影响有限”。

品类丰富且刚需属性显著，是“世界超市”义乌的最大特质。据介绍，义乌市场商品品类超210万个SKU（最小存货单位），涵盖日用消费品全链条，供应充足，质量稳定、性价比高，在全球市场保持强劲竞争力。

小商品城方面表示，公司以“小单快反”“柔性供应”模式为核心，供应链响应速度及成本控制能力全球领先，并通过线上平台、人工智能等技术推动数字化贸易转

型，进一步优化订单结构、分散市场风险。

记者在采访中了解到，2024年，中国义乌市场对美国出口主要集中在纺织服装、轻工商品和机电商品。轻工商品中以玩具、圣诞用品、小家电等日用消费品为主。目前，义乌国际商贸城有3000余家商户参与对美贸易，其中直接开展对美贸易的商户为100余家，占比约3.33%。

“该类商品在美国本土的人工、仓储等成本占终端售价的比例较高，加征关税后仍具有价格优势。考虑到美国对全球其他区域同步加征关税的情形，对中国义乌市场的影晌有限。”小商品城相关负责人指出，对于美国加征关税造成利润空间压缩问题，商户普遍表示可通过商品涨价、提高产品附

加值、优化生产流程、增强企业自身竞争力等方式来降低影响。

贸易伙伴日趋多元，则是义乌市充满底气的另一大原因。相关统计数据显示，2024年，义乌市对共建“一带一路”国家合计进出口4133.40亿元，同比增长18.2%，占同期义乌进出口总值的61.8%，成为拉动外贸增长的核心动力。其中，义乌市对非洲、拉丁美洲和东盟分别进出口1220.9亿元、1116.7亿元和640.5亿元，分别同比增长16.4%、24.4%和26.2%。

小商品城方面直言，公司依托义乌市场“一带一路”节点优势，已形成覆盖亚洲、非洲、中东、东南亚及拉丁美洲等新兴市场的全球化网络，客户分散度高，抗单一市场风险能力突出。

AI技术赋能实体市场“上线”

除线下实体市场外，小商品城也在大力探索线上平台发展模式。

财报数据显示，2024年，小商品城实现营收157.37亿元，同比增长39.27%；归母净利润30.74亿元，同比增长14.85%。今年一季度，小商品城实现营收31.61亿元，同比增长17.93%；归母净利润为8.03亿元，同比增长12.66%；扣非归母净利润为7.95亿元，同比增长15.14%。

记者注意到，在小商品城市场经营、贸易服务、配套服务及商品销售四大主营业务中，2024年，市场经营板块增长较快，营收45.78亿元，同比增长48.92%，毛利率增加12.44个百分点；商品销售板块营收最高达92.57亿元，同比增长37.38%。

这与客流稳定增长密不可分。相关数据显示，2024年，义乌国际商贸城日均客流22.43万人

次，同比增长12.15%；日均车流9.9万车次，同比增长5.48%；外商日均到访量超3900人次，同比增长17.22%，全年吸引进入市场的全球采购商超百万人次，覆盖230多个国家及地区，市场主要客流量指标均创近10年新高。

除线下实体市场外，小商品城也在大力探索线上平台发展模式。据了解，Chinagoods平台是小商品城近年来重点打造的新兴业务。财报数据显示，截至2024年，Chinagoods平台注册采购商突破480万人次，平台经营主体义乌中国小商品城大数据有限公司实现营收3.41亿元，经营性净利润1.65亿元，同比增长102.05%。

近年来，小商品城还通过人工智能生成内容（AIGC）赋能小商品商贸应用领域，覆盖商品展示、贸

易撮合、流量营销等关键贸易环节，助力商家降本增效，推动传统市场与外贸生态场景的深度结合。

相关资料显示，Chinagoods平台自2023年10月以来发布了一系列AI数字应用，包括小商AI视频翻译、AI翻译官、AI店铺助理、小商AI设计、AI独立站、小商AI名片和小商AI视创等，累计使用及访问次数超10亿人次。

“由AI赋能实体经营户形成的‘数字老板娘’形象，已打造为知名IP。”小商品城方面阐释道，新增使用过自研AI产品的商家超1.9万家，提供服务超22万次，自主研发“智能商品推荐”“AI多语言客服”等6个数字化工具。

4月15日，小商品城与阿里巴巴集团正式签署战略合作协议。这也是全球最大线下实体市场与



义乌国际商贸城全景。

本报资料室/图

“未来，我们将进一步加大海外布局，加快全球数字贸易中心建设。”上述小商品城负责人表示，第一，为国家在“一带一路”区域的贸易拓展树立标杆，强化与RCEP区域合作，巩固多元化市场优势；第二，通过义支付平台（Yiwu Pay）完

善跨境人民币结算通道，降低汇率波动风险，提升贸易便利性，加速人民币出海；第三，引导市场商户加大附加值产品研发及品牌建设，通过差异化竞争提升议价能力，同时优化物流路径与供应链管理，对冲潜在影响。

品、多语言营销等功能，推动AI技术在跨境电商、供应链管理等场景的普惠应用，降低数字化门槛，加速“中国智造”转型。

小商品城相关负责人表示，此次合作是公司深化数字化转型的关键一步，依托阿里云全球领先的AI云支撑，帮助海量中小微企业更好地开拓国际市场，推动数字技术与实体经济融合发展，让“义乌模式”成为数字时代的中国名片。

此外，小商品城还优化升级品牌出海战略，重点探索仓储式展销中心模式。据介绍，小商品城已新增阿联酋迪拜、越南胡志明仓储式展销中心2个，组织样品超0.9万SKU，面积超0.25万平方米，引进义乌好货品牌，吸引新型优势行业等创新业态、优化商业模式、释放发展新潜能。

郑开两地同城化五年考 “双城”融合步入“深水区”

本报记者 黄永旭 北京报道

目前，郑开城际铁路延长线（宋城路站至开封站段）正式开通运营，郑州东站至开封站最快仅需25分钟，打通了郑开城际铁路

的“最后一公里”。

城际交通互联只是郑州、开封加速同城化，深度推进两地融合发展的“冲锋号”。事实上，郑开两地“牵手”已近20年，直至2020年河南省政府首次公开提出郑州、开封“同

城化”的概念，两地协同也由“一体化”，携手迈入“同城化”新阶段。

《中国经营报》记者了解到，经过近五年探索和推进，如今，郑州、开封同城化水平明显提升。两市在交通、产业、生态等多个领

域持续深化合作，生产总值总和逐年增长，年均增长率超过5%，对全省经济贡献与日俱增。

不过，在“打造郑州都市圈高质量发展的强引擎”和“引领中原城市群一体化发展”的定位下，对

郑开同城化也提出了更高的要求。

河南省社会科学院城市与生态文明研究所副研究员郭志远认为，郑州和开封两座城市之间的同城化发展具有良好的基础，在“五城一共享”等方面取得了丰

硕成效。但仍然存在一系列深层次障碍的制约，是郑开同城化发展不能忽视的现实难题。接下来，两地要深入协同机制建设，加快在产业布局、基础设施、公共服务等方面深度“同城化”。

交通先行

“要想富，先修路”。一句广为流传的顺口溜，道出了交通建设促进地区经济增长的核心观念。而区域交通运输的发达程度与区域经济发展水平成正相关关系，在区域协同发展过程中，演变成为“交通先行”的理念。

3月15日，郑开城际铁路延长线工程（宋城路站至开封站）建成通车。作为郑开城际铁路的“二期”工程，宋城路站至开封站的贯通运营，标志着郑州、开封两地主城区交通互联“一线牵”，为郑州、开封“25分钟生活圈”提供了通勤保障。

郑开城际铁路起自郑州东站，

途经贾鲁河站、绿博园站、运粮河站、宋城路站接入开封站，线路全长57.14公里，设计时速200公里，其中郑州东站至宋城路站段于2014年12月28日开通运营。本次开通运营的宋城路站至开封站段地处开封城区，线路全长7.17公里，设宋城路站、开封站两个站点。

实际上，从郑开城际铁路的提出到全线运营，贯穿郑州、开封区域协同发展脉络，也是郑开同城化、交通先行的事实例证。2014年12月开通之际，郑开城际铁路全线设置5站，每日开行13趟动车组。

如今，郑开城际铁路全线贯通

后，将按照日常线、周末线安排郑开、郑机城际旅客列车开行，逐步开行列车高峰日将达到106列；安排开封站至新郑机场站、郑州航空港站跨线列车77列，开封站至新郑机场站间最快50分钟可直达，大幅压缩了此前开封北站至郑州东站换乘至新郑机场站的行程时间。

经常往来郑州、开封两地的李先生，对郑开城际铁路的全线贯通大为赞赏：“之前到开封，先要坐城铁到宋城路站，然后再换乘公交或打出租车，不能直达。现在好了，完全省去了换乘的麻烦，不仅节省时间，还基本能做到随时有车坐，

出门办事便捷太多了。”

当然，郑开城际铁路只是郑开两地交通互联项目之一，此前已有郑开大道开通、郑汴物流快速通道正式通车等，也都极大方便了两城间市民的往来，加速推动了人才、资本、技术等要素的高效流通。

郭志远表示，郑开同城化在交通互联互通方面较为深入，交通先行已经成为优势。当前，郑开城区间连接的高等级道路共有8条，其中，3条铁路，2条高速公路，1条干线公路G310，还有2条城市道路，两地形成了“铁路、公路、高速公路、城际铁路”多路并行的综合交通路网。

携手二十载

事实上，对郑开同城化，多数河南人民都不陌生。2005年年初河南省提出了“郑汴一体化”决策，开启了郑州、开封协调发展的篇章。

2004年，郑州、开封两地生产总值总和为1700.10亿元，占全省生产总值的19.88%。2024年，两地生产总值总和达到17293.2亿元，在全省生产总值中的占比上升到27.20%。经过近20年努力，郑州、开封自身经济都得到飞速发展，两地生产总值更是翻了10倍，在全省经济中的影响力实现了大幅增长。

2020年9月，河南省首次公开

提出郑州、开封“同城化”的概念，郑开同城化进入新的阶段。“郑开同城化”以来，郑州、开封两地生产总值总和，由2020年的14374.83亿元增长至2024年的17293.2亿元，四年间增加约2918.37亿元，年均增长约5.1%。

中国社科院大学研究生院特聘导师柏文喜表示，从“郑汴一体化”到“郑开同城化”，不仅是名称的变化，更是发展理念的升级，协同发展层次的提升。同城化意味着两市在发展规划、政策制定、资源配置等方面，要进一步打破行政壁垒制约，协调机制更加统一，市民也将享受到

更加便利的同城待遇。

在同城化机制建设方面，郑州、开封两地建立了郑开同城化联席会议机制，实现了常态化对接。4月10日，2025年郑开同城化党政联席会议在郑州召开，两地市委书记及主要负责领导参加会议。会议提出，以更实的举措、更大力度、更快速度推进同城化，携手推进郑开同城化提速提质提效。

不过，郭志远亦表示，郑开同城化仍存在亟待补足的短板。“2024年，郑州地区生产总值为14532亿元，常住人口突破了1300万，而开封市地区生产总值为2761亿元，常

住人口471万。无论是经济体量，还是人口规模，两者都相差巨大。在推动同城化时，开封很主动，郑州不够积极。开封既想加强和郑州的协作，又担心郑州对开封资源和要素的‘虹吸’。”

郭志远认为，郑州和开封的城市规模、能级相差悬殊，双方利益分配难以统一。两个城市间的产业协作问题，是目前最迫切需要解决的。受行政区划制约，两地在产业分工等方面缺乏必要的协调，造成不同程度的产业结构趋同，甚至是同质化竞争等问题，严重影响了郑开同城化的深入推进。

共建“桥头堡”

城市化进程中，区域协同、融合发展是大势所趋。都市圈、城市群的发展，正对区域经济格局产生深刻影响。

2023年，《郑州都市圈发展规划》正式获国家发展改革委复函，郑州都市圈正式跻身“国家队”。在此背景下，郑开同城化被赋予“打造郑州都市圈高质量发展的强引擎”“引领中原城市群一体化发展”的新使命。

《开封市国土空间总体规划（2021—2035年）》中提到，要促进区域协同，“推动郑州市、开封市两市的生态水系、文化旅游、产业创新、综合交通、公共服务设施等空间要素全面协同”，推进郑开多领域深度融合。

另外，今年1月，国务院正式批复同意《郑州市国土空间总体规划（2021—2035年）》。批复指出，郑州要加强郑州航空港区产城融合发展，推动中牟与开封联动发展。

柏文喜表示，作为先行区和“桥头堡”，三地应加强规划对接，确保在功能定位、产业布局和基础设施建设等方面形成协同发展的格局。发挥各自产业优势，形成产业链协同效应。中牟新区可重点发展现代物流和现代服务业，航空港区聚焦航空经济和高端制造业，开封新区则深耕文化旅游和生态农业。