



金蛇狂舞,见缝插针的南京汽车消费市场和蜕变转型中的江苏汽车制造各增一岁。

截止到2012年底,南京拥有的机动车数量已越150万辆,其中私人汽车90万辆。平均每百户私家车37.9辆。每平方公里机动车拥有量为170辆,主城区早晚高峰时速15公里内。日均上牌量已逾900辆,年增幅20%。去年省内汽车消费顺序是苏州、南京、无锡、常州。

与众不同的是,豪华车占南京乘用车近百分之四十市场份额,宝马3系、奥迪A4L、奔驰C系居首。驾购年龄平均36.9岁,呈年轻化。

从近十年的豪华品牌本土扩张下移速度看,正是这两个鲜活的数据牵引,使位居竞争蜕变核心区的南京166家4S店,构成合资与自主品牌在“长三角”强弱并存的局面。

与此同时,江苏由过去的汽车消费大省业已步入汽车制造大省。江苏汽车产业由新生的16个汽车产业基地转型开始,并逐渐向15万辆新能源整车生产能力和营销规模扩容。到2015年,全省汽车整车年产量将超过200万辆,其中乘用车生产占整车比重保持85%以上。产品的国内市场占有率8%。销售收入将达到8000亿元以上,年均增长幅度超过15%。

2012年,东风悦达起亚全年累计完成销量48万辆,同比增长11%,居行业第八。到2015年,盐城汽车零部件形成产值700亿元的经济总量规模。到2020年,东风悦达起亚一级配套企业29家,韩资企业30家。

重点提高传统乘用车技术水平。继续支持上汽集团、东风悦达起亚、长安福特马自达南京公司、上海大众南京分公司、上汽仪征等五大乘用车基地发展。

按照全省产业规划,2012-2014年,新能源汽车在南京、苏州、南通试点;2013年-2015年,扩大到无锡、常州、盐城、扬州、镇江等地。率先试点的3个城市,各自推广应用1000辆以上新能源汽车,其中纯电动汽车须超过50%。

江苏新能源产业格局划分以南京、镇江、常州等地的专用材料特色产业基地。以春兰清洁能源、常州清华新能源汽车动力电池为主的客车产业基地。依托徐州电动车产业集聚优势,大力开发场地车、商用小货车、低速汽车等系列产品并探索盐城风电资源和新能源汽车结合的新模式。

江苏从消费大省到制造大省必然有个不断完善自主创新、求实蜕变的过程。而南京作为首善之区既承造,又承销之责。

国家质检总局数据显示,去年实施汽车召回113次,召回缺陷汽车320.3万辆,比2011年增长75.3%。尤其首推今年落实汽车“三包”要“接地气”,必将触动改变以往的既得利益。可以说,“三包”开辟了后汽车市场竞争时代。它既体现了法规日益完善,又是保障消费者的定海神针。

地处长三角核心区的南京车市要为经济成长格局形成新的战略思维。蜕则进,进则攻,攻则坚,坚则荣。



蜕变的荣光

主笔 祝虹

