
中国市场情报中心周刊

2011年9月9日 第1期 总第366期 【内部资料】



中国电子信息产业发展研究院

中国市场情报中心

主办

【CMIC 研究】

● CMIC 观点

- CMIC: 北京十二五能源规划重点在减碳环保增效
- CMIC: “十二五”期间将进一步抑制高耗能产业
- 重视生态城市建设 引导市民低碳绿色出行
- 加强绿色交通规划设计 促进城市科学发展

● 专家视点

- 陈光祖: 走中国特色的新能源汽车发展之路
- 充电换电齐头并进 电动汽车能源困境有解

● 产业要闻

- 构筑“绿色”交通体系 推进生态城市建设
- 十二五期间北京市将投 56 亿元提升智能交通
- 节能环保抢占“十二五”发展规划近期出台
- 国家投入专项资金支持公路水路交通节能减排

● 市场研究

- 2010-2011 年中国节能环保产业发展研究年度报告
- 2010-2011 年中国环保行业信息化发展年度报告
- 2010-2011 年中国环保设备产业发展研究年度报告
- 2010-2011 中国先进环保与循环利用发展年度报告

● CMIC 观察

- 构建生态城市 发展绿色交通
- 电动汽车能源供给困境待解

【CMIC 观点】

CMIC：北京十二五能源规划重点在减碳环保增效

【CMIC（中国市场情报中心）最新发布】北京市日前公布的“十二五”时期能源发展规划规定未来5年将全面压缩发电、工业及民用燃煤的消费总量，全市煤炭消费总量控制在2000万吨以下，实现五环内无煤化的目标。

北京市能源办专职副主任王英建表示，北京一方面将加快实施中心城区现有几个大型燃煤热电厂的源点布局调整，建设四大燃气热电中心：即扩建华能热电厂形成东南热电中心，扩建草桥热电厂形成西南热电中心，在高安屯新建东北热电中心，在高井地区新建西北热电中心，计划于2014年采暖季前竣工投产。随后本市现有三个燃煤热电厂将全部关停，届时将新增燃气供热面积8400万平方米，关停燃煤电力装机200万千瓦，可净减少二氧化硫年排放5700吨，实现能源的清洁转型。

北京优化能源结构的措施并非仅限于提速天然气的利用，规划还提出将重点推进太阳能、地热能、生物质能和风能等新能源和可再生能源的利用，争取到2015年上述两项在能源消费总量中的比重达到6%左右，实现销售收入1000亿元。王英建透露，下一步北京将加大纯电动汽车在公交、环卫等领域的应用力度，示范应用电动汽车出租车，逐步推广私人购买电动汽车，到2015年在用电动汽车规模达到4万辆以上，而相关的产业规划正在制定当中，核心内容将包括新能源汽车的补贴政策、充电站的配套等措施。

除了加大清洁能源的利用，成品油的储备、运输与利用直接关系本市经济及节能社会发展，规划也明确提出将通过新建中石化黄村—北京新机场、武清—通州、燕山—鄂尔多斯、图克—燕山四条管线，以及改造现有成品油输油管线等手段提高资源的保障度。结合输送管线的建设，北京还将新建昌平、扩建石楼、长辛店等油库，提高油品的储备能力，争取到2015年本市油品总库容超过100万立方米。

至于与老百姓生活息息相关的供电领域，规划提出，2015年建成可靠配电网络，城市核心区和重要功能区供电可靠性达到99.999%（年户均停电时间不超过5分钟），全市户均停电时间由“十一五”末的约3小时下降为1小时。北京核心区的居民年均停电时间要达到世界最高标准。

（责任编辑：Barbie）

CMIC：“十二五”期间将进一步抑制高耗能产业

【CMIC（中国市场情报中心）最新发布】国务院参事、国家能源专家咨询委员会副主任徐锭明在“2011中国清洁能源高峰论坛”上透露，2015年中国非化石能源将达4.7亿吨标煤，约占能源消费总量的11.5%。而相比国家能源局发展规划司司长江冰此前提出的11%，非化石能源“十二五”目标再获0.5%的提高。这显示国家将进一步抑制高耗能产业的发展。

徐锭明表示，2015年非化石能源占比的目标中，水电2.8亿吨标煤、核电0.9亿吨标煤、其他可再生和新能源总量为1亿吨标煤。化石能源消费总量为36.3亿吨标煤，所占比重为88.5%，

比 2010 年降低 3.2 个百分点。其中，煤炭消费 38.2 亿吨原煤，折合 26.1 亿吨标煤；石油消费 5 亿吨，折合 7.1 亿吨标煤；天然气消费 2300 亿立方米，折合 3.1 亿吨标煤。

据悉，随着决策层对“十二五”非化石能源占比期望值的逐渐提高，2011 年以来，各大能源央企也在压力下大力拓展风电等新能源业务板块。国电电力股份有限公司日前刚刚发行了 55 亿元可转债，募资拟投向四川大渡河大岗山水电站、新疆伊犁尼勒克一级水电站等 5 个水电项目，以及宁夏盐池青山风电场一期、二期，宁夏青铜峡牛首山风电一期、二期等 11 个风电项目，项目装机容量总计 356.65 万千瓦，总投资 274.8 亿元。国电电力总经理冯树臣表示，截至 2011 年 6 月 30 日，该公司发电控股装机容量达 3059.58 万千瓦，其中火电、水电、风电的控股装机容量分别为 2237.40 万千瓦、685.28 万千瓦、135.9 万千瓦，火电、水电、风电比例约为 16.5:5:1，水电、风电容量约占总容量的 27%。

根据国家电监会日前发布的《2010 年度发电业务情况通报》统计，2010 年全国风电装机容量排名前八位的均为央企。除国电电力以 897 万千瓦居首外，非主营电力业务的中国神华集团和中国广东核电集团也以 206 万千瓦和 134 万千瓦的装机排在第四和第七。

尽管能源行业央企在借势大力拓展新能源业务，试图转变发展方式，但行业内的高耗能现象仍未杜绝。其中，部分高耗能企业所建的自备电厂泛滥情况尤其严重。

(责任编辑: Barbie)

重视生态城市建设 引导市民低碳绿色出行

绿色交通是 21 世纪以来世界各国城市交通发展的主要潮流。欧盟和美国都把多模式交通、服务品质、生活品质和环境保护等作为建设生态城市的核心价值。

目前在我国，城市交通环境虽比以前有了很大改观，但仍然不够理想，面临着交通拥堵、尾气污染等问题，影响城市社会经济发展。针对这样的问题，首先需要引导市民“绿色”出行，笔者有以下两方面建议：

一是实施公交优先政策。私人交通与公共交通模式的选择上，应该更加鼓励使用大众化的交通运输工具。目前，不少城市采取扩大对公交、地铁等运输方式财政补贴的模式，支持公共交通运输的发展。应该优先规划建设快速轨道和公交车专用道、枢纽站和始发站、建设以公交为主导的多元化城市交通系统，依托快速轨道交通、大容量快速公交、双层公交、常规快速公交线等方式，面向早晚高峰阶段的上班族，提高快速公共交通通勤系统的运行效率。尤其是，道路系统必须以公共交通而非小汽车为导向加以规则，应以大众运输系统为主要构架设计城市道路系统，规划好城市的高速公路、主、次要干道，提高公共交通的通行速度。

二是大力发展轨道交通建设。在大客量的运输方面，轨道交通具有其显著的优势。它的交通事故损失成本大大低于道路交通工具，其带来的噪音和空气污染等环境方面的损失仅为道路交通方式的 6%~10%；同时由于城市轨道交通方式不会造成交通拥堵；轨道交通不仅轻便、快捷，同时对环境保护起了巨大的作用。

轨道交通在资源方面也具有明显优势,在绝大多数人文和可持续发展属性的定性评价指标中,轨道交通也都具有优势。铁路和其他交通系统的综合能耗比为 1:5.7。城市轨道交通是在满足城市居民交通需求条件下全社会总付出最少的方式,也是满足人文和城市可持续发展要求的最佳方式。现在我国在大力地发展轨道交通,很多城市都在建设地铁、轻轨。轨道交通不仅轻便、快捷,同时对环境保护起了巨大的作用。轨道交通可以承担大量的客流,能有效地缓解城市道路的交通压力。

(责任编辑: Barbie)

加强绿色交通规划设计 促进城市科学发展

绿色交通可以节省宝贵的能源,促进城市多中心的规模化合理布局,平衡立体、平面发展和城市绿地的有机组合,带动城市经济的发展,使城市发展的生命力更强,空间更广。从我国城市科学发展的角度来看,绿色交通规划设计的含义主要包括以下两点:

首先,要配置绿色交通线路。在城市规划中充分体现绿色交通思想,加强绿色交通规划,注重绿色交通目标、方向与措施的设计,尽可能扩大绿色交通的空间和适度压缩非绿色交通的空间,更好地配置绿色交通线路、绿色交通标志、绿色照明、绿色交通管制设施;在城市规划中更好地配置人行道、自行车道、公交车到和机动车道,尤其是要注重维护自行车道的设计;在公共场所和建筑物周围,注意设置自行车存放点;住宅区、工作区及零售商店尽可能地配置在交通系统沿线,以方便行人进出和减少交通距离。

其次,要配置林木绿色空间。各类研究发现,植被资源的有效配置也有利于绿色交通体系建设。数据显示,一亩树木每年吸收的二氧化碳和释放的氧气,是同样面积草坪的 2.8 倍和 3.1 倍;一公顷树木每年的吸尘量为 670 吨,而同样面积草坪的吸尘量仅为树木的三分之一。因此,在绿色交通线路规划中配置一定的林木绿化空间,以吸收污染,减缓驾驶疲劳和改善城市生态环境。

(责任编辑: Barbie)

【CMIC 观点】

陈光祖：走中国特色的新能源汽车发展之路

为实现高效、生态型绿色城市发展,在日前发布的“十二五”绿色北京发展建设规划中,重点鼓励使用绿色交通工具出行,加大公交、环卫、出租等公共服务领域新能源汽车推广力度,并积极鼓励个人购买新能源汽车。可见,新能源汽车对我国生态城市发展、节能减排以及能源安全有着重要意义。陈光祖,这位中国汽车产业发展的见证者和亲历者,在接受赛迪网记者采访时对我国新能源汽车产业的发展表达了自己的独到见解。

新能源汽车减碳 任重而道远

陈光祖告诉记者，目前我国电动汽车和混合用电车的电力供应，约 78%还是依靠煤电供应，这就意味着传统汽车的尾气排放污染被转移到了发电厂，在这个过程中发生了污染转移。电动汽车虽然做到了节能减排，但从循环经济意义上看，却是一种污染的转移。所以，追根溯源就是新能源汽车的供给能源也需要改造。因此在真正节能减排的角度看来，需要新能源和新能源汽车配合起来进行改造，同时并举的向低碳方向发展，才会收到良好的效应。

新能源汽车应整体产业链齐提速

“我国新能源汽车在技术上与国外有明显差距，电动汽车主要零部件中的电池、隔膜、电解液等都依赖进口”，陈光祖说，“而国内的研发还处于初级阶段，很多车企并没有自己的核心技术，只是将零部件进口组装成为整车，这种情况下单单追求汽车数量的“大跃进”思路是不可取的。”要想真正实现新能源汽车的发展，陈光祖的建议是，应把整个汽车产业链建立起来，从技术研发到政策支持方面都重视起来，早日实现真正的汽车产业化和规模化发展。研究制定针对我国国情的新能源汽车发展方针，走出有中国特色的新能源汽车发展之路。

(责任编辑: Barbie)

充电换电齐头并进 电动汽车能源困境有解

近期，关于发展电动汽车充电模式的选择问题，在社会上和学术界有着不同的声音。那么，到底哪一种模式更符合我国的国情呢？赛迪网记者近日采访了业内资深专家赛迪顾问投资部副总经理吴辉先生，他的观点是，考虑到我国新能源汽车的发展现状，两种模式需要齐头并进发展。

按照我国新能源汽车发展规划，到 2020 年中国电动汽车保有量将达 100 万辆。谈到我国现有电动汽车的数量，吴辉表示目前由于技术等方面还不够成熟，上路的电动汽车数量很有限。因为电池是电动车最为核心的技术之一，而目前电池面临着三个问题：首先是电池续航能力不足，不少车型充一次电的行驶距离也就百公里，还达不到消费者的要求；其次是电池的安全性问题，发生在今年四月份杭州的电动车自燃事件也说明电池成组的设计和技术方面还存在问题不够完善；第三，电池比较昂贵，通常要占到整车成本的一半，价格劣势凸显。

吴辉认为，我国在发展传统汽车方面起步较晚，与海外发达国家相比不具备优势；而在电动汽车发展方面，海内外还都处于同一起跑线上，我国发展电动汽车应该有很多机会。在这样的情况下，全国各地都在大力发展电动汽车基础设施建设。自国家电网推出“换电为主、插充为辅、集中充电、统一配送”的模式后，社会上出现另外一种“换电”的声音也引起的不少人的关注。吴辉表示，根据我国的现状来看，在目前我国基础设施建设不完善、技术标准不统一的情况下，换电和充电两种模式可以并行存在：在公共交通方面可以推行以“换电”为主的方式，而电网和有关部门的“充电”模式将为更多的广大消费者所接受。

总之，我国的充换电站、充电桩等基础设施建设刚刚起步。吴辉提出希望相关部门强强联手，积极推进基础设施建设，如国家电网能够和中石油、中石化合作，彼此发挥各自优势，将能源供给和网点优势结合起来，建立更多的充电站，便可以很好解决电动汽车使用者的后顾之忧。同时政府应在资金上加大支持，制定相关优惠政策。当然最关键的是国家要推出明确的充、换电

标准，从全局考虑，早日把相关的电池标准和电网标准统一起来，才能有力推进新能源汽车的长足平稳发展。

(责任编辑：Barbie)

【产业要闻】

构筑“绿色”交通体系 推进生态城市建设

在我国城市人口不断增加、城市范围不断扩展、经济活动不断向城市集中的趋势保持不变的情况下，未来城市无疑将成为节能减排和发展低碳经济的主战场。近年来，国家已经明确了建设生态城市的政策，要求建设绿色、洁净、环保型城市。在现代城市对交通运输的需求日益扩大而全社会唱到发展低碳经济的情况下，积极构筑绿色交通体系，一定会有助于推动生态城市建设。

绿色交通体系符合现代文明的要求

绿色交通运输方式是指贯彻了生态理念的交通运输方式。与传统的交通运输方式相比，绿色交通运输体系的另一个优势在于能够大幅度减少污染。据国外专家测算，城市里污染物的来源40%源于柴油车排出；更有数据显示，如果每辆汽车每月停驶一天，北京市机动车排放污染物总量一年可减少4.4万吨。所以，采用绿色化的公共交通运输方式，可以在不降低运输能力的情况下，较大幅度地减少环境污染和温室气体排放。

与传统的交通方式相比，绿色交通运输方式的优点还在于能够减少交通拥堵，提高运输效率。在发达国家城市交通体系的运行结果显示，由于汽车成为居民普遍化的交通工具，使城市交通的社会成本不断提高，城市生态环境恶化，城市的可持续发展受到严重影响。显然，以石油产品为支撑的“轮子上的国家”和“轮子上的城市”的发展都不具有可持续性。

绿色交通是建设生态城市的“排头兵”

我国是一个石油资源贫乏的国家，对国际市场上的是有存在很强的依赖性，如果不采用绿色交通运输方式，城市消耗石油产品的比重会进一步提升，从而导致石油的进口继续增大，进而对全国经济的可持续性发展造成冲击。其次，构筑绿色交通体系可以缓解交通拥堵，减少污染，节约能源。

绿色交通体系推动城市发展方式转变

党的十七大报告指出，应“基本形成节约能源资源和保护生态环境的产业结构、增长方式、消费方式”，这就要求从传统的物质经济向现代的绿色经济转型，从工业文明向生态文明转型，从较多消耗资源和明显污染环境的传统产业体系向资源节约型、环境友好型的现代产业体系转型，从低水平、粗放型、不持续性发展向高水平、集约型、可持续性发展转型。采用绿色交通体系，不仅可以引导交通运输工具绿色化生产，促进减少外部能源的私人交通工具的发展，形成相对科学的生产结构，促进绿色制造和绿色设计；而且有利于形成合理适度的绿色消费模式，减少国家、城市与家庭不必要的开支和资源不必要的浪费。

从世界范围看,构筑绿色交通体系已经成为各国城市的共同趋势。美国总统奥巴马上任伊始,就极力主张发展新能源汽车,以期彻底改变美国汽车业的生产方式;在荷兰,自行车让是人们出行的主要交通运输方式之一;在一些发达国家越来越重视轨道交通的建设,日本的新干线、法国的 TGV、德国的 ICE 等都用于城际交通。

(责任编辑: Barbie)

十二五期间北京市将投 56 亿元提升智能交通

“十二五”期间,北京市规划投资 56 亿元,提升智能交通。昨日,北京市交通委发布未来 5 年北京交通信息化发展目标。

按照规划,北京交通将建成交通运行协调指挥中心(TOCC)和路网运行、运输监管、公交安保三个分中心,形成一体化、智能化综合交通指挥支撑体系,成为数据共享交换中枢、综合运输协调运转中枢、信息发布中心,紧急情况下为交通安全应急指挥中心。

这意味着,市民将可以通过网站、热线、手机、车载导航等多种形式,实时掌握路况信息,提前安排出行。同时,自行车租赁也有望实现网络化服务。

“十一五”期间,本市已经初步建设完成 TOCC 中心,实现了全市综合交通运输的统筹、协调和联动,建立了常态化综合交通运输协调管理体系。初步统计,该中心现已整合 2800 多项数据,接入 6000 多路视频和 13 个应用系统。

(来源:北京日报 责任编辑: Barbie)

节能环保抢占“十二五”发展规划近期出台

作为七大战略性新兴产业规划之一的《节能环保产业发展规划》已经上报国务院,并有望 9 月出台。

据权威人士透露,规划将对我国中长期的环保产业发展提出战略目标要求和详细的发展路线图。“规划主要从污水处理、固废无害化处理和大气污染防治三大方面做了明确,然后对技术、设备和产品服务等进行规划、布局。”

从环保产业的相关分类来看,高效节能方面主要包括锅炉窑炉、电机及拖动设备、余热余压利用装备、节能监测技术和装备等高效节能技术和装备,以及高效节能产品和节能服务产业等。

先进环保方面,主要包括污水、垃圾处理,脱硫脱硝,高浓度有机废水治理,土壤修复,监测设备等技术 and 装备和环保材料、环保药剂等环保产品及环保服务等。资源综合利用方面,则主要包括再生资源回收利用,共伴生矿产资源、大宗工业固体废物综合利用,汽车零部件及机电产品再制造等。

环保产业路线图中还提出要制定包括税收、绿色信贷、金融等一系列产业扶持政策，确定了产业鼓励和限制的技术、产品，同时强调要以经济杠杆来撬动市场。

据测算，“十二五”期间环保产业市场规模将超3万亿元。而权威政府部门对未来五年产业发展投资规模的预期就达7000多亿元。

(责任编辑: Barbie)

国家投入专项资金支持公路水路交通节能减排

经国务院批准，“十二五”期间中央财政从一般预算资金和车辆购置税资金中安排专项资金用于支持公·水·交通运输节能减排。

这是交通运输部副部长高宏峰16日在此间举行的“低碳交通运输—水运发展峰会上”介绍的。他说，财政部、交通运输部近期已联合发布了《交通运输节能减排专项资金管理暂行办法》。交通系统一定要认真贯彻执行，严格资金监管，规范资金使用，确保资金安全，提高资金使用效益。

高宏峰还要求各地交通运输主管部门要积极取得当地政府和有关部门的支持，争取税收优惠扶持和财政补贴政策，发挥财政税收政策对社会资金的引导作用。交通运输企业作为主体，更应该主动作为、加大投入。

高宏峰指出，全国交通系统要建立目标责任制和问责制，积极探索建立低碳交通行业绩效评价机制，发挥绩效评估的导向作用和激励约束作用，推动我国低碳交通的发展。

面对日趋强化的资源环境约束和国内外节能减排新形势，交通运输部作出了建设低碳交通运输体系、加快转变发展方式，走低碳、绿色、可持续发展之路的战略部署。

高宏峰要求，要强化对低碳交通的组织领导，落实目标责任。切实加强建设低碳交通运输体系工作的组织领导，综合利用法律、技术、经济、市场和行政手段，有计划、有步骤地深入推进；要落实管理机构，细化方案，科学组织，周密部署，充分发挥产学研政各方面的积极性和创造性；要与结构调整、强化行业监管、加大创新和完善政策法规相结合。把认识和理念转化为实际行动，把实际行动转化为工作实效，确保各项工作落到实处。坚决杜绝走形式、走过场和做表面文章。

交通运输部水运科学研究院联合中国航海学会、中国港口协会等单位，共同举办了本次“低碳交通运输——水运发展峰会”。本次峰会共分战略政策、低碳交通、绿色港口、绿色船舶四个专题。

(来源:新华网 责任编辑: Barbie)

【市场研究】

➤ [2010-2011 年中国节能环保产业发展研究年度报告](#)

- 2010-2011 年中国环保行业信息化发展研究年度报告
- 2010-2011 年中国环保设备产业发展研究年度报告
- 2010-2011 年中国先进环保与循环利用产业发展研究年度报告
- 2011 年中国抗氧化剂产品供需市场深度调研分析及行业风投报告
- 2011-2016 年中国布类包装材料行业市场分析及投资预测报告
- 2011-2016 年中国太阳能环保灯饰行业市场发展趋势及投资规划报告
- 2011-2016 年中国清洁能源燃料行业市场发展趋势及投资规划报告
- 2011-2016 年中国环保农药行业当前现状及未来趋势发展预测报告
- 2011-2016 年中国垃圾处理行业市场发展趋势及投资规划分析报告
- 2011-2015 年中国新疆风力发电行业投资环境评估及策略咨询报告
- 2011-2015 年中国污水处理行业深度调研及投资前景预测报告
- 2010-2015 年中国废纸再生产业运行动态与投资前景咨询报告
- 2011-2015 年中国废弃物资源化利用行业研究与市场前景预测报告
- 2011-2015 年中国环保行业深度评估及投资前景预测报告
- 2011-2015 年中国工业废水治理产业深度研究与投资前景预测报告
- 2011-2016 年中国污水处理及其再生利用市场研究前景预测报告
- 2011-2015 年中国废弃资源循环再利用多视角透析与投资报告
- 2011-2015 年中国清洁发展机制市场调研及投资前景预测报告
- 2010-2015 年中国绿色环保建筑设计市场动态与投资报告
- 2010-2015 年中国城市垃圾处理之沼气发电前景预测报告
- 2011-2015 年中国水质污染防治设备市场前景研究报告
- 2011-2015 年中国固体废弃物处理设备产业深度调研报告
- 2011 年全球及中国太阳能 EVA 产业深度研究报告
- 2011-2016 年建筑垃圾处理行业市场分析研究报告
- 2011-2016 年中国沉淀池行业市场分析及投资预测报告
- 2011-2015 年中国环保厕所市场前景与投资盈利预测报告
- 2011-2016 年中国核力发电市场研究前景预测报告
- 2011 年中国固废处理行业研究报告
- 2011 版中国固废市场研究预测总报告
- 2011 年中国污水处理行业研究报告

【CMIC 观察】

- 绿色交通体系 构建生态城市的排头兵

【导语】绿色交通体系与传统交通体系相比具有节能、环保、低碳等优点，越来越被世界各国所重视。建设绿色交通体系，符合生态城市建设方向，与建设资源节约型、环境友好型社会，转变发展方式，促进宜居城市建设的发展目标相一致。[\[详细\]](#)

- 电动汽车能源供给困境待解

【导语】新能源汽车成为今后五年科技部重点扶持的领域，未来 5 年中国电动汽车产业链预计会形成上千亿元产值。在电动汽车方面，推广商业模式的争议引起了社会关注。国家电网希望走“换电为主，充换结合”路线，而汽车厂商更乐意推充电模式。[\[详细\]](#)

【CMIC 简介】

中国市场情报中心（CMIC）隶属于工信部直属机构中国电子信息产业发展研究院（赛迪集团），具备深厚的政府及行业背景。中国市场情报中心（CMIC）通过整合赛迪集团及国内外专业研究机构资源，凭借自身在数据渠道、行业资源、知识密集的综合竞争优势，为各级政府、企业、园区提供专业的产业研究、市场调研、投融资咨询、数据服务、政府支撑、企业智库、媒体宣传等全方位的服务。

中国市场情报中心（CMIC）依托行业庞大的影响力，集结业内权威专家形成了极其丰富的专家库，包括政府专家 200 余人、集团专家 600 余人、协会专家 500 余人、行业专家 800 余人、企业专家 600 余人，在国内政策研究，产业研究、市场调研、企业管理等方面首屈一指。

中国市场情报中心（CMIC）的服务领域覆盖电子信息、新能源、节能环保、汽车、招商引资、企业上市等，有强大的专家顾问团队支撑，目的是为政府、企业搭建起一个信息、项目的平台，为解政府、企业的问题提供专业化服务。

中国市场情报中心客户服务中心：

咨询热线：400-667-4001

电子邮件：dingling@staff.ccidnet.com

公司地址：北京市海淀区紫竹院路 66 号赛迪大厦 16 层

网 址：www.ccidreport.com