

2024年

中国绿色甲醇行业概览：双碳战略驱动千亿级清洁能源赛道，产业链爆发式增长前瞻

China Green Methanol Industry

中国のグリーンメタノール産業

(精华版)

概览标签：清洁能源、清洁燃料

主笔人：张诗悦

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施、追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。

报告要点速览

中国绿色甲醇行业正加速发展，以生物质气化、电制甲醇等技术为核心，覆盖航运、化工、储能及工业锅炉四大领域。国际海事组织减排目标与中国“双碳”政策形成双重驱动，推动绿色甲醇替代传统高碳燃料。当前技术路线中，电制甲醇因绿电成本下降和碳捕集技术突破，成为主流方向。行业参与者包括新能源企业、绿电央企及传统能源转型企业，通过技术创新与全产业链布局推动规模化应用。尽管面临成本挑战，绿色甲醇凭借环保属性与政策红利，预计2030年市场规模将超270亿元，成为能源结构转型的关键支撑。报告主要回答的关键问题包括：

- 1) 中国绿色甲醇行业的核心技术路线有哪些？
- 2) 绿色甲醇在航运领域的应用优势是什么？
- 3) 中国绿色甲醇行业的市场参与者有哪些？

观点提炼

中国绿色甲醇行业的核心技术路线有哪些？

核心路线为电制甲醇与生物质气化。电制甲醇以绿电电解水制氢耦合工业碳捕集，远期成本或降至2,100元/吨，技术潜力大；生物质气化制甲醇依赖农林秸秆等原料，成本随原料价格波动，若降至600元/吨，成本可压缩至2,300元/吨，但受限资源分布。电制路线更具技术优势，生物质路线依赖区位优势资源整合。

绿色甲醇在航运领域的应用优势是什么？

绿色甲醇全生命周期碳排放仅0-0.7吨/吨，契合国际海事组织减排目标；常温液态储运成本低、安全性高，兼容现有船舶动力系统改造（如双燃料发动机），改造成本仅为氢燃料船的1/3。中国船舶集团甲醇船接单量占全球60%，港口加注网络加速布局，推动其成为航运脱碳过渡首选。

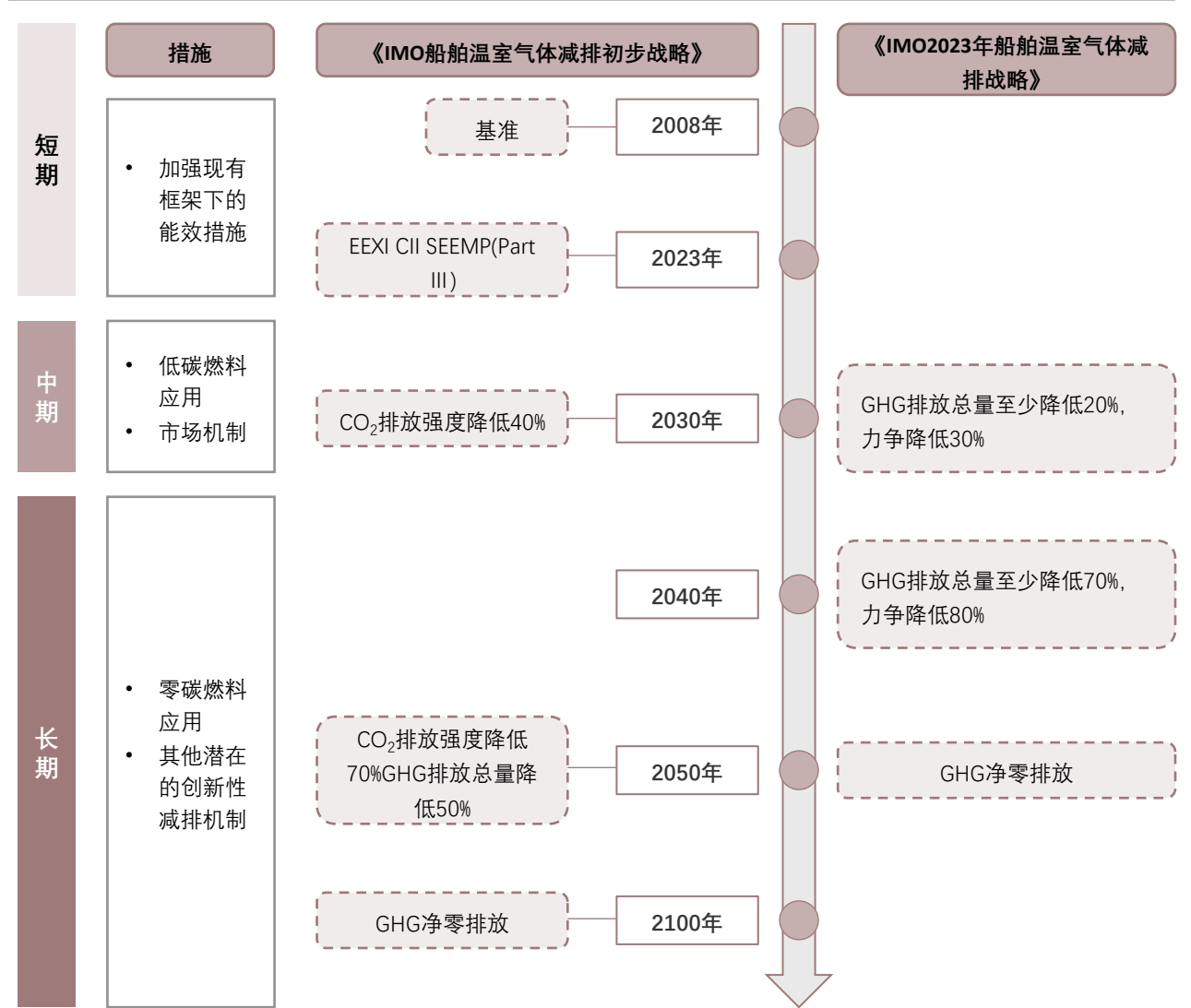
中国绿色甲醇行业的市场参与者有哪些？

市场形成四类主体：新能源企业（如金风科技）依托风电/光伏技术布局“绿电-绿氢-绿醇”一体化项目；绿电央企（如国家电投）整合发电与甲醇生产；建筑类企业（如中国能建）主导百万吨级生物质气化项目；传统能源企业（如中石油）通过技术改造转型。各方通过技术创新、资源整合与政策响应协同推动行业发展。

驱动因素——航运减碳

• IMO减排战略驱动下，使用替代燃料成航运减排核心方向，绿色甲醇因低碳属性、适配性及综合优势，成为中长期主要航运替代燃料

IMO温室气体减排战略

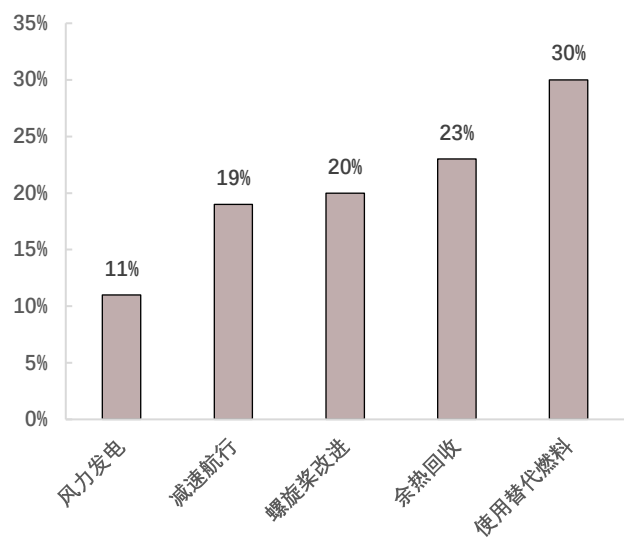


IMO 减排战略助推绿甲醇发展

IMO温室气体减排战略通过分阶段目标强力驱动绿色甲醇行业。2030年要求CO₂排放强度降40%、GHG排放总量减20%-30%，2050年CO₂排放强度降低70%等，倒逼航运业寻求低碳/零碳燃料。绿色甲醇全生命周期碳排放仅0-0.7吨/吨，完美适配IMO“短期推低碳燃料、长期用零碳燃料”的实施路径。其易储存、兼容现有航运设施的特性，使其成为航运减排的过渡首选。而2100年GHG净零排放的终极目标，更促使资本向电制甲醇、生物质气化制甲醇等技术倾斜，加速技术迭代降本，推动产业链完善。在此过程中，绿色甲醇凭借低碳优势占据航运减排核心场景，进一步带动行业商业化应用与产业规模扩张

来源：中国远洋海运报、头豹研究院

各类二氧化碳减排技术减排潜力值



■ 使用替代燃料是航运减排的主要方向

在各类二氧化碳减排技术中，使用替代燃料的减排潜力值较高，是成效最显著的减排方式。使用替代燃料通过替换传统高碳能源，从燃料源头削减碳排放，例如航运领域采用绿色甲醇、氨等燃料，直接减少对化石燃料的依赖，从根本上降低排放强度。其他减排技术多为辅助优化，例如余热回收、螺旋桨改进侧重设备效率提升，减速航行影响运营效率，风力发电受环境条件制约。因此，推广使用替代燃料凭借其高减排潜力，成为减排核心手段，对大规模降低碳排放起到关键支撑作用，是能源转型中的重点发展方向

航运主要替代燃料对比

低 中 较高 高					
燃料类型	成熟程度	减碳程度	体积密度	核心优势	主要劣势
LNG				燃料成本低、易获取，可减少硫化物、颗粒物排放，氮排放降至同航程燃油30%	属化石能源，制冷成本高，低温储存罐增加船舶建造成本，蒸发易致经济损失
绿色甲醇				发动机改造成本低，常温液态储运方便，适配现有双燃料发动机改造	绿色甲醇生产依赖生物质裂解或绿电制氢+碳捕集，产能受限，灰色甲醇减排效果有限
氨				分子不含碳硫，真正实现船舶零碳排放，契合终极减排目标	化学性质不稳定，具腐蚀性、毒性、爆炸风险，能量密度低，动力装置不成熟
氢				零碳排放，清洁属性突出	储运技术难度大，基础设施配套不足，规模化应用受限

■ 绿色甲醇是中长期主要的航运替代燃料

从当前航运业需求看，LNG因成熟度高、成本低，成为短期过渡燃料首选，但其化石能源属性决定了仅为阶段性方案。绿色甲醇凭借“改造成本低+储运便利”的双重优势，在中长期替代燃料中脱颖而出。一方面，适配现有船舶动力系统改造，降低行业转型成本；另一方面，随着生产技术发展，若突破绿色甲醇的产能瓶颈，其减碳潜力将进一步释放，成为衔接短期减排与长期零碳目标的关键桥梁。氨与氢虽具备零碳属性，但受制于技术成熟度与储运难题，短期内难以大规模应用。氨的安全性风险与动力装置不成熟，氢的储运瓶颈，均需长期技术攻关。总体而言，绿色甲醇在平衡减碳需求、技术可行性与改造成本上更具综合优势，是航运业向零碳转型的核心备选方案之一，尤其在IMO减排战略倒逼下，其商业化应用前景更为明朗

来源：CNKI、头豹研究院

驱动因素——行业政策

- 中国政府重视绿色甲醇等新型能源的开发，聚焦技术研发、产业转型、市场拓展等方面出台一系列政策，旨在推动能源结构绿色转型，实现碳中和目标

中国绿色甲醇相关政策，2019-2024年

政策名称	颁布年份	颁布主体	政策要点
《关于大力实施可再生能源替代行动的指导意见(发改能源〔2024〕1537号)》	2024-10	国家发展改革委	全面提升可再生能源供给能力，因地制宜发展生物天然气和生物柴油、生物航煤等绿色燃料。同时提出加快交通运输和可再生能源融合互动，其中包括有序推广车用绿色清洁液体燃料试点应用，并支持有条件的地区在船舶、航空等领域开展生物柴油、生物航煤、生物天然气及绿色氢氨醇的试点运行
《产业结构调整指导目录（2024年本）》	2023-12	国家发改委	在新能源鼓励类产业的发电互补技术与应用领域，增加了“电解水制氢和二氧化碳催化合成绿色甲醇”
《工业重点领域能效标杆水平和基准水平（2023年版）》	2023-06	国家发改委	结合工业重点领域产品能耗、规模体量、技术现状和改造潜力等，进一步拓展能效约束领域。明确了包括煤制甲醇在内的25个领域，原则上应在2025年底前完成技术改造或淘汰退出
《科技支撑碳达峰碳中和实施方案（2022—2030年）》	2022-06	科技部等九部门	研发推广生物航空煤油、生物柴油、纤维素乙醇、生物天然气、生物质热解等生物燃料制备技术，研发生物质基材料及高附加值化学品制备技术、低热值生物质燃料的高效燃烧关键技术
《氢能产业发展中长期规划（2021-2035年）》	2022-03	国家发改委	开展以氢作为还原剂的氢冶金技术研发应用。探索氢能在工业生产中作为高品质热源的应用。扩大工业领域氢能替代化石能源应用规模，积极引导合成氨、合成甲醇、炼化、煤制油气等行业由高碳工艺向低碳工艺转变，促进高耗能行业绿色低碳发展
《“十四五”工业绿色发展规划》	2021-10	交通运输部	大力发展和推广新能源汽车，促进甲醇汽车等替代燃料汽车推广；推进二氧化碳耦合制甲醇等降碳技术的推广应用
《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》	2019-03	工信部、发改委等八部委	为加快推动甲醇汽车应用，实现车用燃料多元化，保障能源安全，提出在具备应用条件的地区发展甲醇汽车，重点在甲醇汽车制造体系建设、甲醇燃料生产及加注体系建设、甲醇汽车标准体系建设、甲醇汽车应用等四方面提出指导意见

政策助力绿色甲醇行业的发展

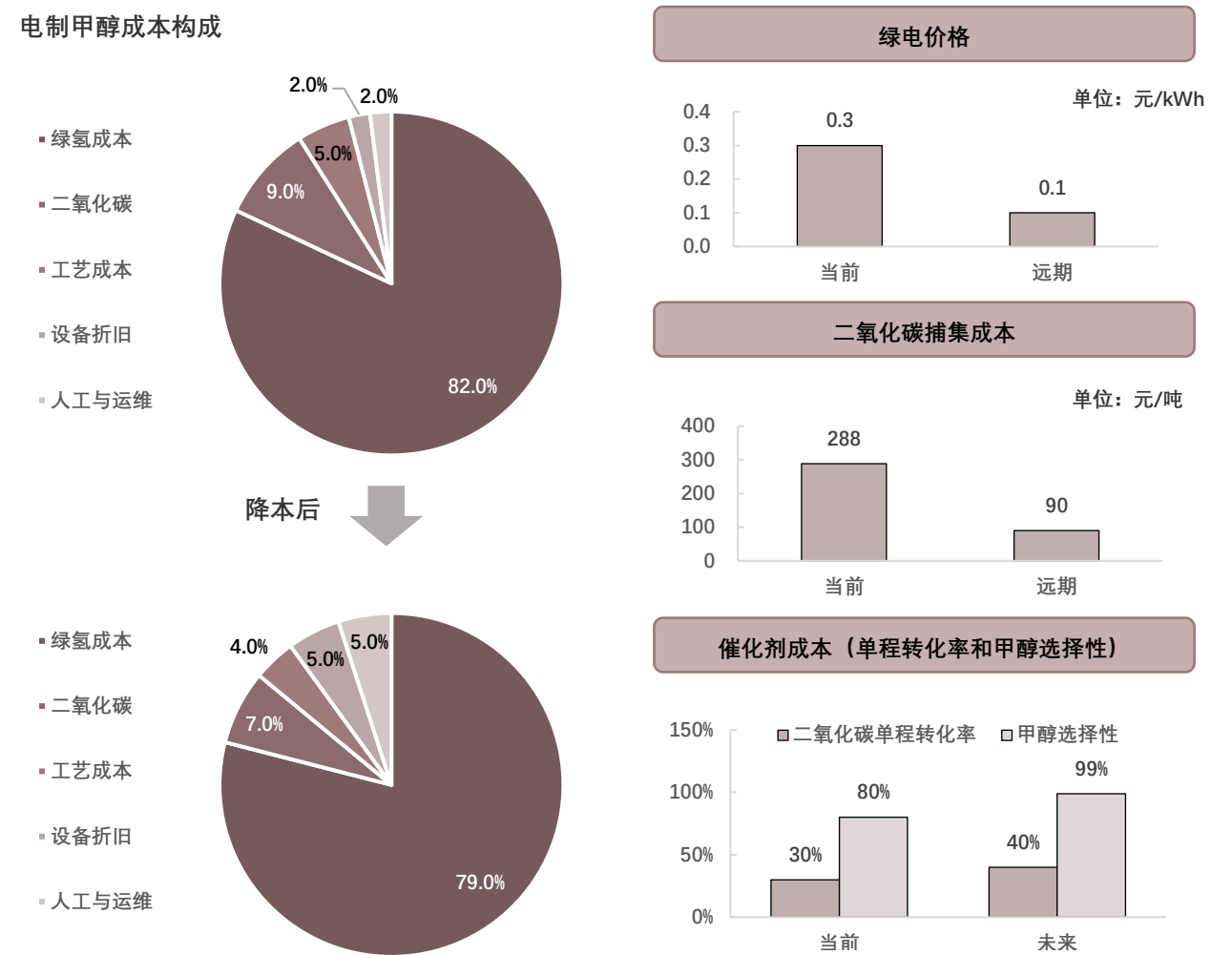
中国政府围绕能源结构绿色转型与“双碳”目标，发布系列政策，有力推动绿色甲醇行业发展。《产业结构调整指导目录（2024年本）》把“电解水制氢和二氧化碳催化合成绿色甲醇”列为新能源鼓励类产业，为企业和科研机构指明方向，吸引资金与人才投入，加速绿色甲醇制备技术迭代，为规模化生产筑牢根基。产业升级上，政策要求煤制甲醇等高耗能领域限期完成技术改造，淘汰落后产能，促使绿色低碳工艺的研发，推动产业向绿色、高效迈进。市场拓展方面，政策支持绿色甲醇在船舶、航空试点，推广甲醇汽车，通过补贴、税收优惠等，激发市场需求，拓宽绿色甲醇应用场景，为能源转型和碳中和目标的实现提供了关键助力

来源：各政府网站、头豹研究院

绿色甲醇成本分析——电制甲醇

电制甲醇当前成本以绿氢为主，未来伴随绿电降价、二氧化碳捕集成本优化及工艺技术革新，成本将显著下降，降本潜力突出

电制甲醇成本与降本趋势

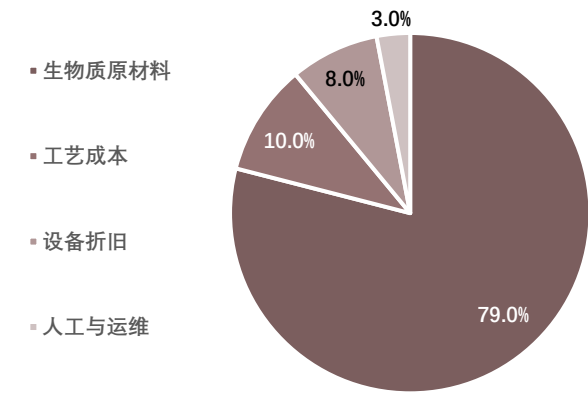


绿色甲醇成本分析——生物质气化&生物质甲烷

- 生物质气化制甲醇成本主由原料决定，降本依赖原料降价；生物质制甲烷再制甲醇因发酵慢、占地大，成本高且产能受限，发展优势不足

生物质气化&生物质甲烷甲醇成本与降本趋势

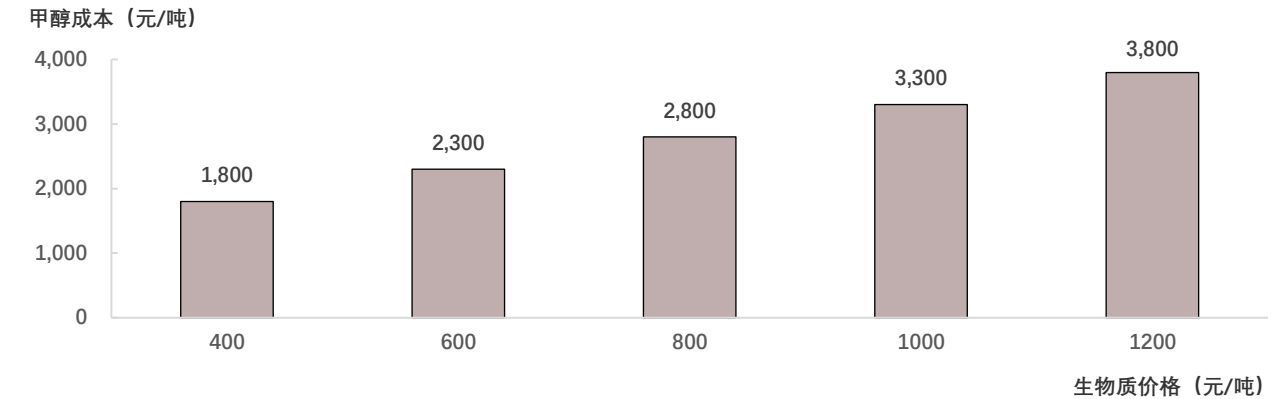
生物质气化甲醇成本构成



生物质气化与生物质甲烷技术路线成本

	生物质气化	生物质甲烷
目前	3,800元/吨	3,800元/吨
远期	2,300元/吨	未来发展受限

生物质价格与甲醇制造成本



■ 生物质颗粒价格是影响甲醇成本的主要因素

生物质气化制甲醇当前成本约3,800元/吨，生物质原料成本占比79%，是成本核心。生产依赖生物质颗粒消耗，其价格直接影响成本。若未来生物质原料价格降至600元/吨，成本可压缩至2,300元/吨，若生物质价格成本可低至400元/吨，甲醇成本可下探至1,800元/吨。然而，技术革新带来的降本空间有限，主要原因在于工艺成熟、能量转化效率（约60%）提升难度大，项目盈利更依赖原料富集区的区位优势

生物质制甲烷再制甲醇路线当前成本与生物质气化路线处于同一水平，但未来发展受限，主要是因为生物质发酵缓慢、占地大，推高成本且限制产能。该工艺后续流程虽与天然气制甲醇一致，但成本在天然气制甲醇基础上增加约2,700元/吨，经济性不足。对比来看，生物质气化制甲醇虽同样依赖原料降价，却因技术成熟度高，无发酵低效与占地问题，在绿色甲醇制备路径中更具现实可行性，而制甲烷再制甲醇路线受成本与产能限制，远期发展优势不显著

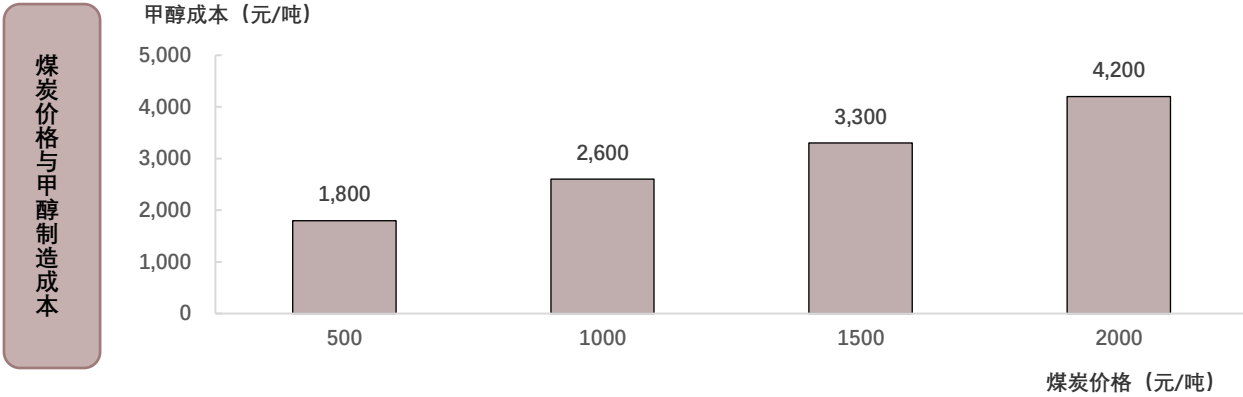
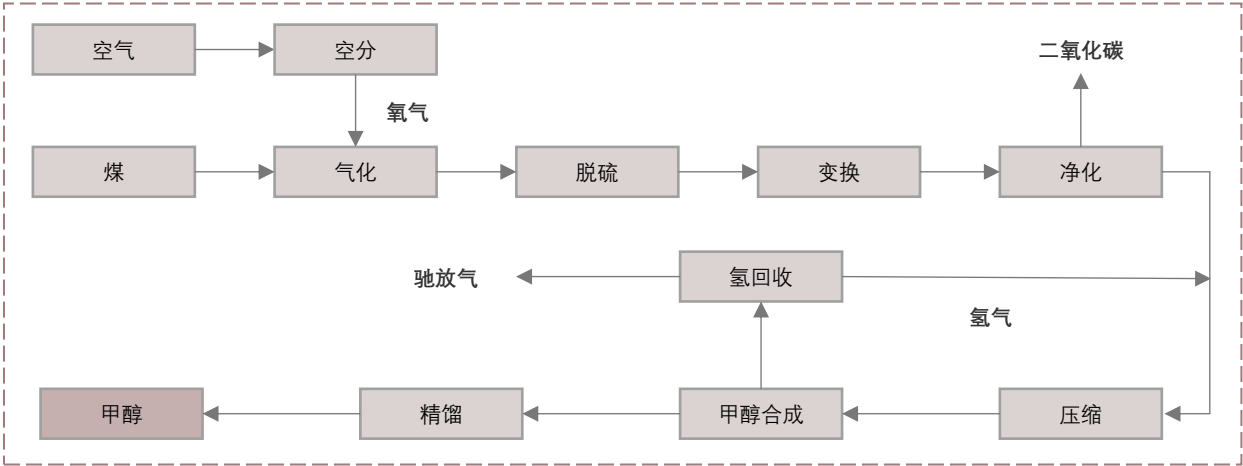
来源：CNKI、头豹研究院

绿色甲醇成本分析——各技术路线对比

- 煤制甲醇因高能耗、重污染，且随煤价、碳价上涨成本将攀升，正被电制甲醇、生物质耦合绿氢制甲醇等绿色路线取代，后两者成绿色甲醇发展核心

传统煤制甲醇成本

传统煤制甲醇工艺流程



■ 煤制甲醇高能耗、重污染，且成本有上升趋势

煤制甲醇是中国目前甲醇生产的主流方式，其工艺以煤炭为核心原料，经气化、脱硫、变换、净化、压缩、合成及精馏等流程制得甲醇。然而，该工艺存在两大突出问题，一是能耗高，气化、压缩等环节需消耗大量能源；二是污染严重，生产过程伴随高碳排放及污染物释放，环境代价显著

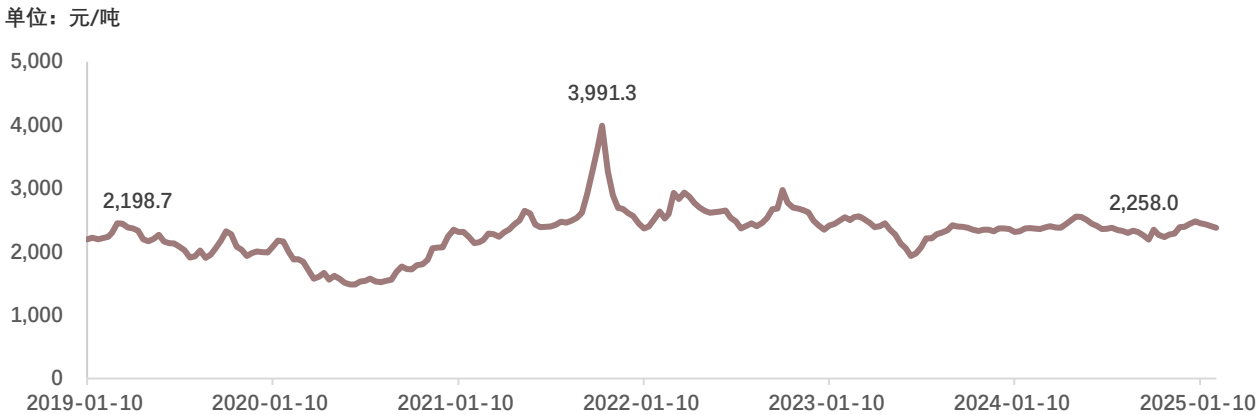
成本方面，煤制甲醇对煤炭价格高度敏感，原料煤与燃料煤成本占比超75%。据《中国能源体系碳中和报告2060》预测，煤炭价格将逐渐攀升，2030年或涨至300元/吨，2060年将达1,300元/吨，煤炭价格的上涨直接导致甲醇成本的增加，当煤炭价格为500元/吨时，甲醇成本约1,800元/吨，若煤价涨2000元/吨，成本将超过4,000元/吨。虽然目前煤制甲醇技术存在成本优势，但未来成本有上升风险，且高能耗、重污染特性与低碳发展趋势相悖，将逐步被电制甲醇、生物质气化制甲醇等绿色路线取代

来源：CNKI、头豹研究院

绿色甲醇各技术路线成本对比

技术路线	当前成本（元/吨）	远期成本（元/吨）	成本主导因素	发展潜力
电制甲醇	4,500-4,600	2,100-2,200	绿电、碳捕集成本	大，或成主流
生物质气化	3,800左右	2,300左右	生物质原料价格	中，依赖原料降价
生物质耦合绿氢	3,500-3,600	1,900-2,000	生物质+绿氢成本	较大，降本明显
生物质甲烷	3,800左右	-	生物质原料价格	小，远期不足
煤制甲醇	1,800-2,700	2,700-3,600	煤炭价格、碳价	低，受碳价制约

中国甲醇（优质）市场价，2019年-2025年1月10日



■ 电制甲醇与生物质耦合绿氢制甲醇将成为主要发展方向

从成本与发展潜力看，电制甲醇远期降本空间显著，未来成本有望低至2,100元/吨，电制甲醇碳源供应充足，可带动绿氢、绿电产业发展，未来或成主流。生物质气化制甲醇成本依赖原料价格，若生物质颗粒降价至600元/吨，成本有望降至2,300元/吨，与2025年初中国甲醇（优等品）平均价格2,258元/吨接近，具竞争力，却受原料分散、季节性供应限制，产能增长有限。生物质耦合绿氢制甲醇通过资源高效利用降本，远期成本或低至1,900元/吨，低于2025年初中国甲醇（优等品）均价，盈利空间突出，但存在投资大、占地广等问题。生物质制甲烷再制甲醇因发酵耗时、占地大，产能扩张受限，远期发展不足。传统煤制甲醇当前成本1,800-2,700元/吨，却因高碳排放，其成本随碳价上涨（2060年或达1,300元/吨），成本将攀升至2,700-3,600元/吨，中远期被绿色甲醇替代趋势明显。总体而言，电制甲醇与生物质耦合绿氢制甲醇凭借降本潜力与资源优势，成为绿色甲醇发展核心方向，其远期成本贴近甚至低于市场甲醇价格，既契合低碳需求，又推动CCUS（碳捕集、利用与封存）、绿氢等产业链协同进步，释放盈利空间

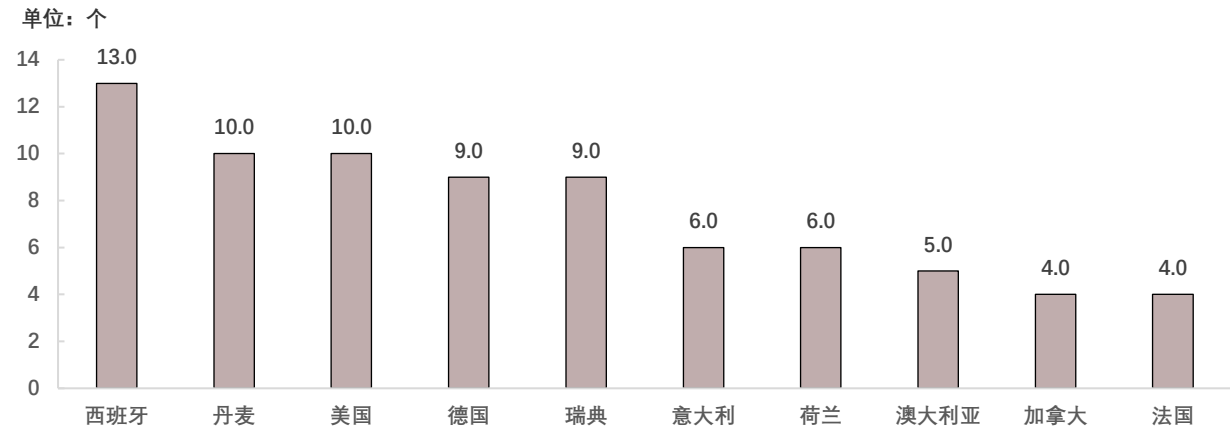
来源：WIND、头豹研究院

绿色甲醇产业进展——全球

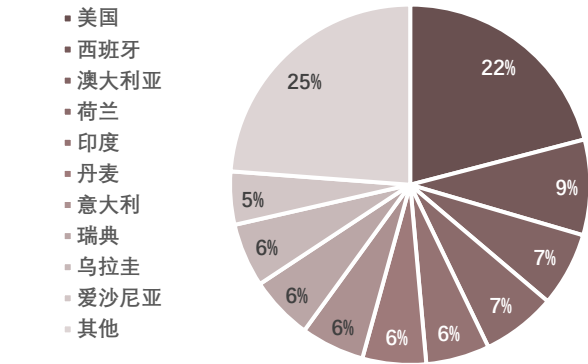
全球绿色甲醇项目尚处规划布局期，电制甲醇因技术优势成为主流方向，各国依托资源与技术基础积极布局。随着后续项目推进，绿色甲醇产能将逐步释放，为能源低碳转型提供支撑

全球绿色甲醇项目及产能规划

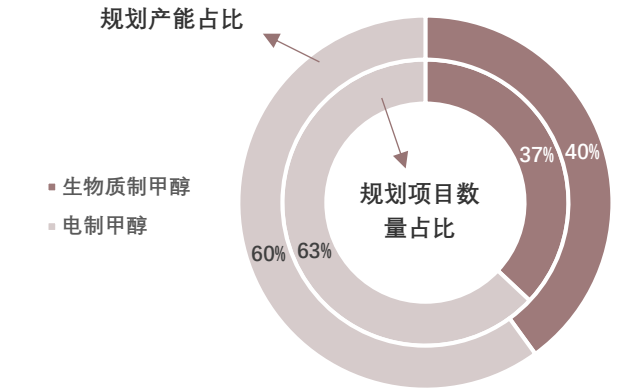
全球绿色甲醇项目数量TOP10国家，2024H1



全球绿色甲醇规划产能TOP10国家，2024H1



全球绿色甲醇规划产能&项目技术路线分布，2024H1



全球绿色甲醇产业处于规划布局期

截至2024年6月，全球绿色甲醇项目呈现“规划多、落地少”的特点。海外共规划102个项目，合计产能约1,327万吨/年，然而多数项目处于研究筹备阶段，仅11个运营中，5个建造中，规划及公布或可研阶段项目占比超80%。

从地域分布看，西班牙、丹麦和美国是规划项目数量最多的国家；规划产能上，美国以289.9万吨/年居于首位，西班牙和澳大利亚紧随其后。技术路线方面，电制甲醇主导市场，项目数占63%，产能占60%，凸显其发展潜力；生物质制甲醇项目数、产能占比分别为37%、40%，仍为重要的绿色甲醇技术路线

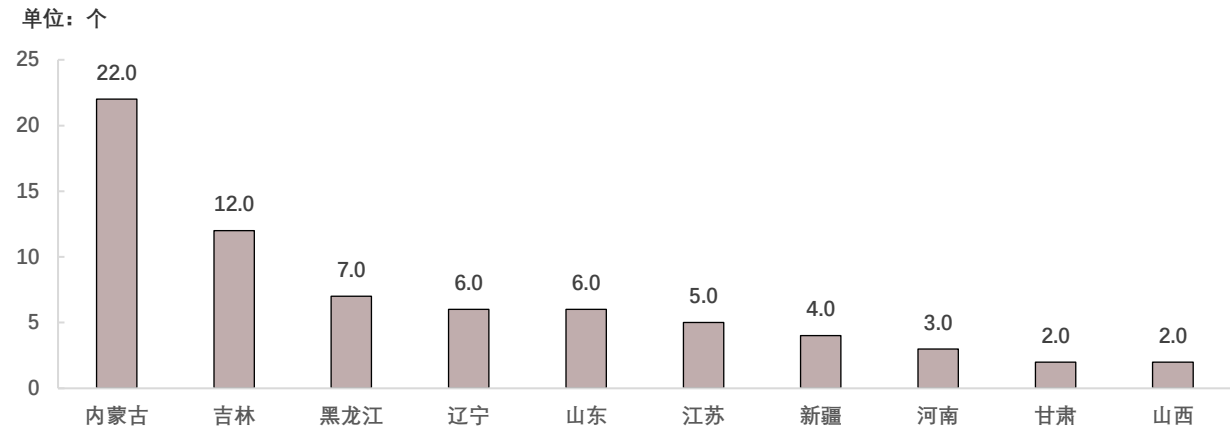
来源：国际甲醇协会、头豹研究院

绿色甲醇产业进展——中国

- 中国绿色甲醇规划规模大，多处于筹备阶段，2024年加速投产，技术以电制甲醇为主，产业进展与欧美国家相比慢，需加速发展追赶国际

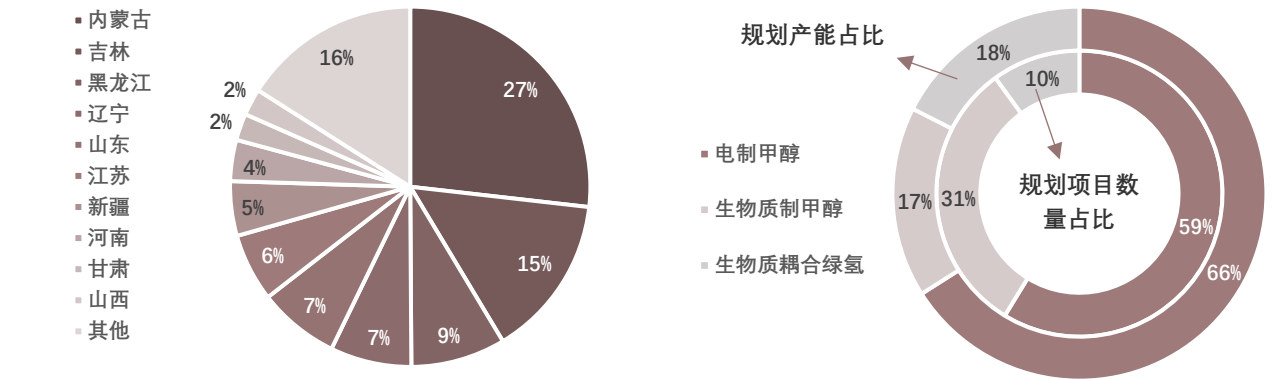
中国绿色甲醇项目及产能规划

中国绿色甲醇项目数量TOP10国家，2024H1



中国绿色甲醇规划产能TOP10国家，2024H1

中国绿色甲醇规划产能&项目技术路线分布，2024H1



中国绿色甲醇产业呈现规模扩张趋势

全球与中国绿色甲醇项目及产能规划呈现显著差异。全球绿色甲醇产业尚处起步阶段，实际产能较低且主要集中于美国，且需求不足10万吨。但随着欧盟碳政策推进及航运业脱碳需求，预计2028年全球产能将迅速增长，电制甲醇因技术潜力成为国际绿色甲醇制备的主流路线

中国绿色甲醇项目呈现规模扩张趋势，实际投产约10万吨，多数项目仍处于筹备阶段，但2024年绿色甲醇项目进入批量开工阶段，年底约30个项目投产建设。中国绿色甲醇技术路线以生物质气化和电制甲醇为主。地域分布上，中国项目集中于内蒙古、东北等资源富集区，而全球产能布局更倾向欧美。此外，中国与全球绿色甲醇产业需求端差异显著，欧盟航运业为主要驱动力，中国则面临本土需求不足与国际市场竞争双重挑战。总体来看，中国绿色甲醇落地速度与技术成熟度仍需追赶国际进程

来源：中国石油报、中国日报网、北极星电力网、头豹研究院

■ 生物甲醇市场规模

- 目前绿色甲醇市场处于起步阶段，产能低，但由于其商用车、船舶等领域的重要性，市场对于绿色甲醇的发展较为重视，中国目前规划项目53个，规划总产能超过2,000万吨。预计绿色甲醇市场将迅速扩张，2030年市场规模将超270亿元

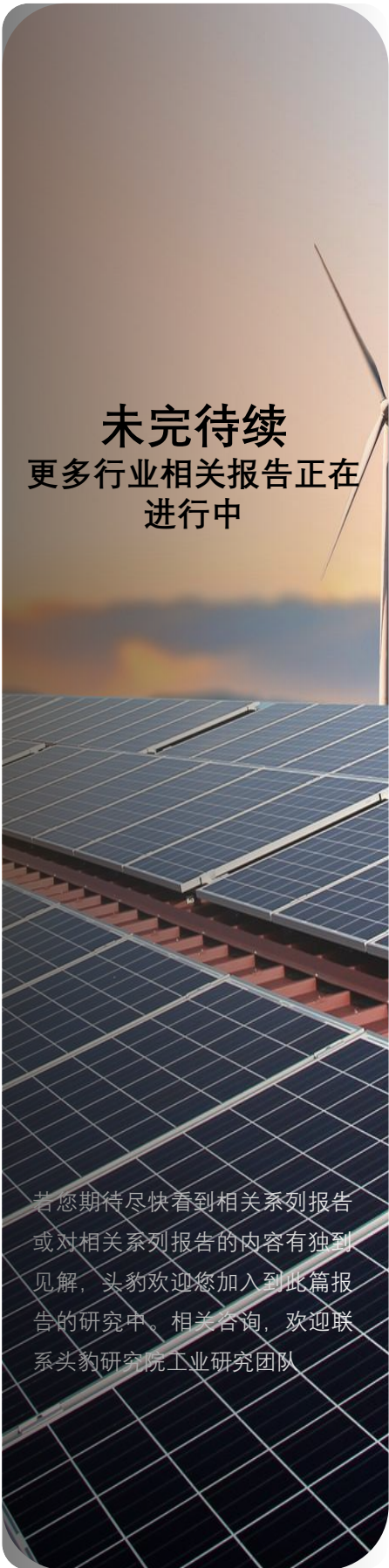
中国生物甲醇市场规模测算



■ 绿色甲醇市场将迅速扩张

目前绿色甲醇行业在全球均处于起步阶段，市场生产水平较低，中国相关项目处于规划/备案/建设阶段，因此目前市场体量小。但绿色甲醇具备较高的发展潜力，其在商用车、船舶等凭借电气化难以脱碳的领域能够发挥重要作用，将成为此领域的重要能源，此外，甲醇还可以制成电制合成汽油、电制合成航煤等，能够推动脱碳进程。目前中国规划生物甲醇项目53个，规划总产能超过2,000万吨。2023年一大批绿色甲醇项目加速落地，包括中广核、中国能建、国家电投等在内的能源企业以及吉利集团、中远海运、招商轮船等交通行业企业均参与其中。预计2030年绿色甲醇市场规模将超270亿元，2024-2030年年复合增长率超185%

来源：人民日报、中国产业发展促进会生物质能产业分会、头豹研究院



未完待续

更多行业相关报告正在
进行中

若您期待尽快看到相关系列报告
或对相关系列报告的内容有独到
见解，头豹欢迎您加入到此篇报
告的研究中。相关咨询，欢迎联
系头豹研究院工业研究团队

完整版研究报告阅读渠道：

- 登录www.leadleo.com，搜索《2024年中国绿色甲醇行业概览》

了解其他清洁能源系列课题，登陆头豹研究院官网搜索查阅：

- 2023年中国工商业储能行业系列报告（上）：
峰谷价差拉大，工商业储能需求爆发可期
- 2023年光伏行业系列研究—内蒙古自治区光伏
产业研究
- 2022年中国光伏行业系列研究——光伏支架研究
报告
- 2022年中国电解水制氢设备行业概览

方法论

- ◆ 头豹研究院布局中国市场，深入研究19大行业，持续跟踪532个垂直行业的市场变化，已沉淀超过100万行业研究价值数据元素，完成超过1万个独立的研究咨询项目。
- ◆ 研究院依托中国活跃的经济环境，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- ◆ 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- ◆ 研究院密切关注行业发展最新动向，报告内容及数据会随着行业发展、技术革新、竞争格局变化、政策法规颁布、市场调研深入，保持不断更新与优化。
- ◆ 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。

法律声明

- ◆ 本报告著作权归头豹所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复刻、发表或引用。若征得头豹同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“头豹研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节或修改。
- ◆ 本报告分析师具有专业研究能力，保证报告数据均来自合法合规渠道，观点产出及数据分析基于分析师对行业的客观理解，本报告不受任何第三方授意或影响。
- ◆ 本报告所涉及的观点或信息仅供参考，不构成任何投资建议。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发放，概不构成任何广告。在法律许可的情况下，头豹可能会为报告中提及的企业提供或争取提供投融资或咨询等相关服务。本报告所指的公司或投资标的的价值、价格及投资收入可升可跌。
- ◆ 本报告的部分信息来源于公开资料，头豹对该等信息的准确性、完整性或可靠性不做任何保证。本文所载的资料、意见及推测仅反映头豹于发布本报告当日的判断，过往报告中的描述不应作为日后的表现依据。在不同时期，头豹可发出与本文所载资料、意见及推测不一致的报告和文章。头豹不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，头豹对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，读者应当自行关注相应的更新或修改。任何机构或个人应对其利用本报告的数据、分析、研究、部分或者全部内容所进行的一切活动负责并承担该等活动所导致的任何损失或伤害。

头豹业务合作

数据库/会员账号

可阅读全部原创报告和
百万数据，提供数据库
API接口服务

定制报告

行企研究多模态搜索引
擎及数据库，募投可研、
尽调、IRPR等研究咨询

定制白皮书

对产业及细分行业进行
现状梳理和趋势洞察，
输出全局观深度研究报
告

招股书引用

研究覆盖国民经济19+核
心产业，内容可授权引
用至上市文件、年报

市场地位确认

对客户竞争优势进行评
估和调研确认，助力企
业品牌影响力传播

行研训练营

依托完善行业研究体系，
帮助学生掌握行业研究
能力，丰富简历履历

报告作者



陈夏琳

首席分析师

sharlin.chen@leadleo.com



张诗悦

行业分析师

ritta.zhang@leadleo.com

业务咨询

- 客服电话：400-072-5588
- 官方网站：www.leadleo.com

深圳办公室

广东省深圳市南山区粤海街
道华润置地大厦E座4105室

邮编：518057

上海办公室

上海市静安区南京西1717号
会德丰国际广场 2701室

邮编：200040

南京办公室

江苏省南京市栖霞区经济开
发区兴智科技园B栋401

邮编：210046