

中国造船行业研究报告系列报告（二）： 超预期的繁荣与挑战

2025 China Shipbuilding Industry Series II

2025 年中国の造船産業シリーズ II

概览标签：船舶制造、航运海运

2025/07

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。

研究目的

此研究将会回答的关键问题：

- ① 中国船舶制造产业链的全貌是什么？上游关键材料与设备、核心系统组成与成本构成如何，不同船型在成本与配置上有何差异？
- ② 造船需求与供给如何互动演变？在订单结构、船队老龄化、环保替代等需求驱动下，全球与中国造船产能布局、活跃船厂数量及扩张路径呈现怎样的变化？
- ③ 竞争格局正如何重塑？各船型的交付与手持订单在国家与造船集团间如何分布？

摘要

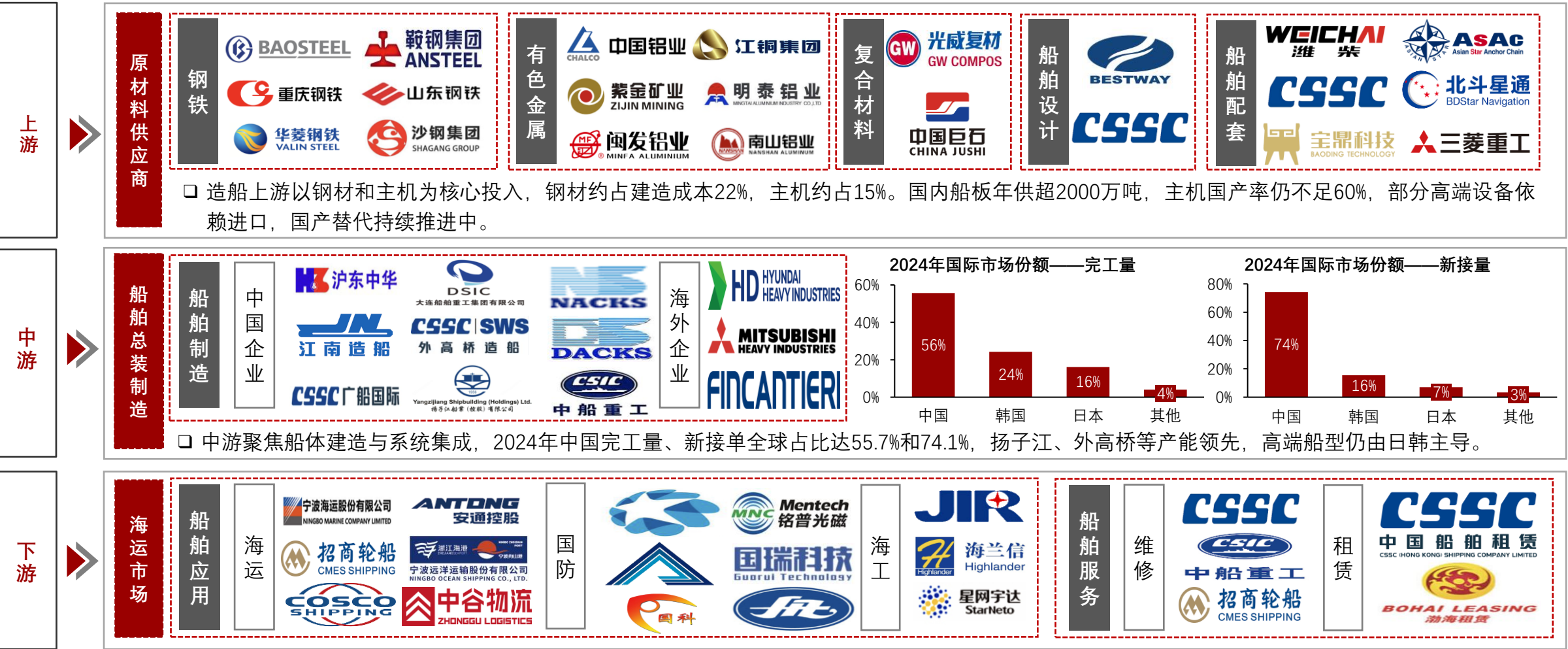
- **产业链与成本结构：**中国船舶制造产业链涵盖上游原材料与设备制造、中游船体建造与系统集成、下游船东及应用场景，形成多环节协同的闭环体系。船体结构、主机系统与设备系统占据主要成本构成，随着船型复杂度的提升，成本重心由结构件向系统与功能模块转移，高端船舶对集成与调试资源的依赖显著增强。不同船型的技术要求与价值链位置差异明显，散货船以结构和运力为核心，设备复杂度较低，而 LNG 船、客滚船等高附加值船型则强调多系统协同与高标准配套能力。
- **需求与供给互动：**全球船舶市场需求受国际贸易波动、船队更新周期和环保法规推动。LNG 船、甲醇船等绿色船型订单占比不断攀升，低碳燃料和混合动力技术加快渗透。船队老龄化带来的替换需求将在未来五年集中释放，油轮和散货船更新压力尤为突出。供给端仍由中、韩、日三国主导，中国在油船与集装箱船等大宗船型领域产能优势显著，韩国凭借技术壁垒保持大型气体运输船领先，日本则依托技术沉淀在部分特种船细分市场稳定竞争力。
- **技术变革与政策影响：**环保法规趋严与技术升级相互推动，绿色船舶和环保设备加速普及。企业在替代燃料、节能设计、减排技术方面的投入不断增加，绿色化不仅是合规要求，更成为争夺高价值订单和拓展国际市场的重要手段。同时，数字化和智能化造船全面提速，自动化产线、数字孪生与智能排产等技术落地应用，显著提升生产效率与交付可靠性，帮助企业构建技术壁垒和差异化优势。
- **竞争格局与行业集中度：**中韩形成稳定双寡头格局。中国在干散货船、油船及集装箱船领域持续扩大份额，韩国在大型气体运输船等高技术船型领域保持优势，但中资厂商追赶加快。全球前十造船集团的新签订单与手持订单份额均超过八成，显示头部船厂在承接与交付能力上的双重优势。



中国船舶制造行业产业链分析

中国船舶制造产业链涵盖上游原材料与关键设备供应商，中游船体建造与系统集成商，下游终端船东及应用场景。行业具有高度周期性与技术密集特征。

船舶制造产业链



来源：企业官网，头豹研究院

需求端——订单结构

全球新承接船舶订单量呈现出明显的周期性波动；从结构看，散货船曾长期占据主导地位、油船订单波动相对较小，集装箱船经历剧烈波动，而LNG船订单表现亮眼

2013-2023年全球新承接船舶订单结构

	散货船			油船			集装箱船			LNG船			总计	
	万载重吨	占比	YoY	万载重吨	占比	YoY	万载重吨	占比	YoY	万载重吨	占比	YoY	万载重吨	YoY
2013	10,416	72%	-	3,494	24%	-	215.6	1%	-	345	2%	-	14,477	-
2014	6,341	58%	-39%	3,821	35%	+9%	116.8	1%	-46%	603	5%	+75%	10,975	-24%
2015	9,644	53%	+52%	4,972	27%	+30%	224.3	1%	+92%	275	2%	-54%	9,646	-12%
2016	1,066	33%	-89%	1,191	43%	-76%	43.6	2%	-81%	285	10%	+4%	2,784	-71%
2017	4,324	60%	+306%	2,368	33%	+99%	165.2	2%	+279%	354	5%	+24%	7,264	+161%
2018	4,325	60%	0%	1,664	23%	-30%	192.8	3%	+17%	482	7%	+36%	7,268	+0.1%
2019	3,264	51%	-25%	2,151	34%	+29%	122.5	2%	-36%	481	8%	-0.2%	6,404	-12%
2020	3,240	27%	-1%	2,865	24%	+33%	4,251	35%	+247%	473	4%	-2%	11,985	+87%
2021	6,069	32%	+87%	4,241	22%	+48%	7,340	39%	+73%	424	2%	-10%	18,766	+56%
2022	3,204	31%	-47%	2,811	27%	-34%	6,280	31%	-14%	640	6%	+51%	11,935	-36%
2023	3,533	27%	+10%	2,871	27%	+2%	215.6	2%	-97%	621	6%	-3%	11,240	-6%

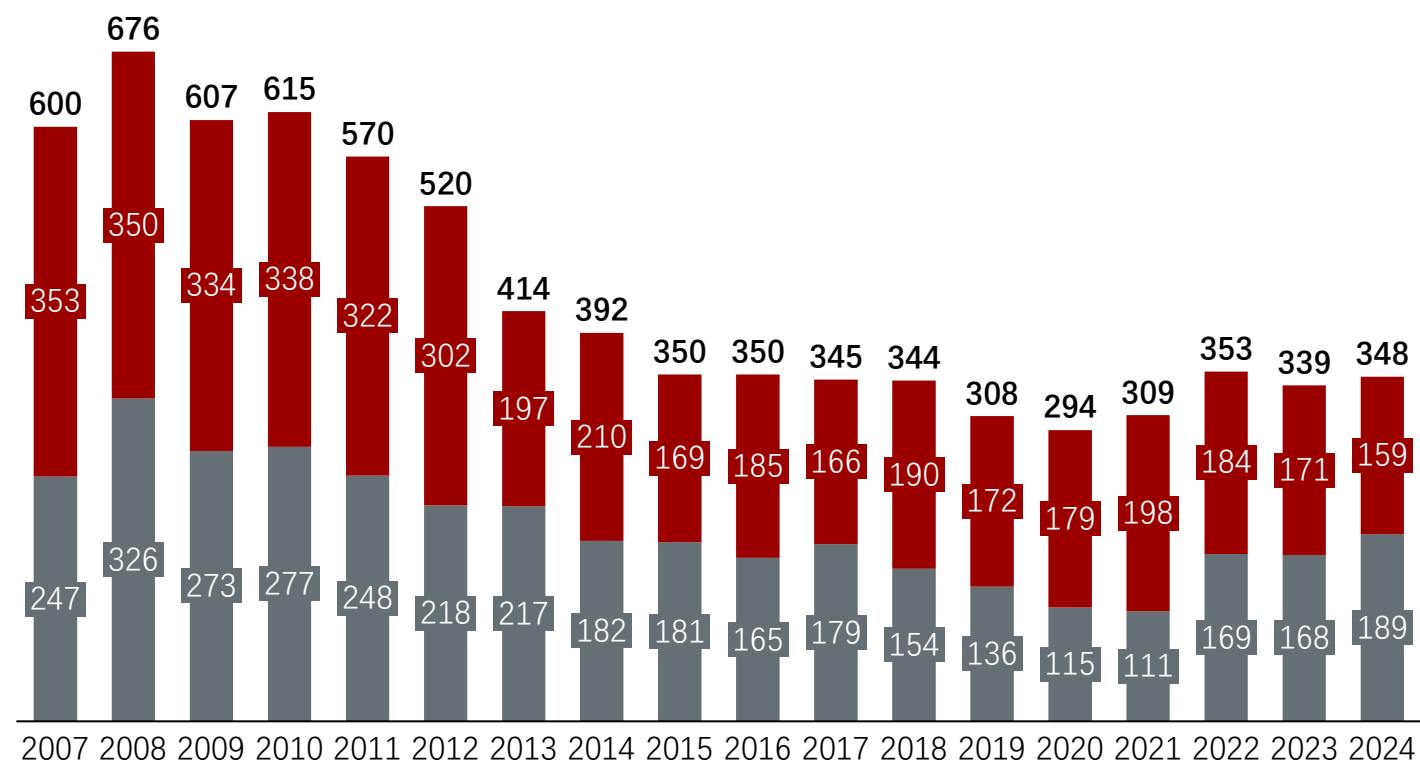
- ❑ **全球新承接船舶订单量呈现出明显的周期性波动。**2013年订单总量为14,477万载重吨，随后因市场运力过剩与需求疲软一路下滑，2016年跌至历史低点2,784万载重吨。此后随着全球贸易恢复及更新船需求释放逐步回升，2021年达到阶段高点18,766万载重吨。进入2022年后订单量大幅下滑36%，2023年进一步下降至11,240万载重吨，疫情后补库潮结束，市场回归理性。
- ❑ **从结构看，散货船曾长期占据主导地位，占比一度高达72%，但至2023年已降至27%，**尽管当年订单同比增长10%，但整体趋势趋于饱和。**油船订单波动相对较小，近年来维持在25%-35%区间，2023年占比为27%。****集装箱船则经历剧烈波动，**2020至2021年因疫情拉动需求激增，订单暴涨至7,340万载重吨，占比近四成；但2023年已骤降至215.6万载重吨，同比下降97%，几乎回到低谷水平。**在绿色转型背景下，LNG船订单表现亮眼，**2023年虽较前一年微降3%，仍保持在621万载重吨的高位，占比达6%，环保政策、替代燃料需求持续推动船东加大绿色船型投资。总体而言，全球新船订单正处于总量回调与结构升级的过渡期，传统船型需求趋稳，绿色船型快速上升，预示行业将进入以清洁动力和高技术为导向的新阶段。

供给端——全球活跃造船厂数量

截至2024年，全球在运营的活跃造船厂数量为348家，其中中国占159家，从结构上看，中国造船厂自2012年后经历了持续的出清，但仍在全球保有最大规模的造船产能基础

全球活跃造船厂数量，2007-2024年

单位：[家] 中国 其他



来源：BRS、头豹研究院

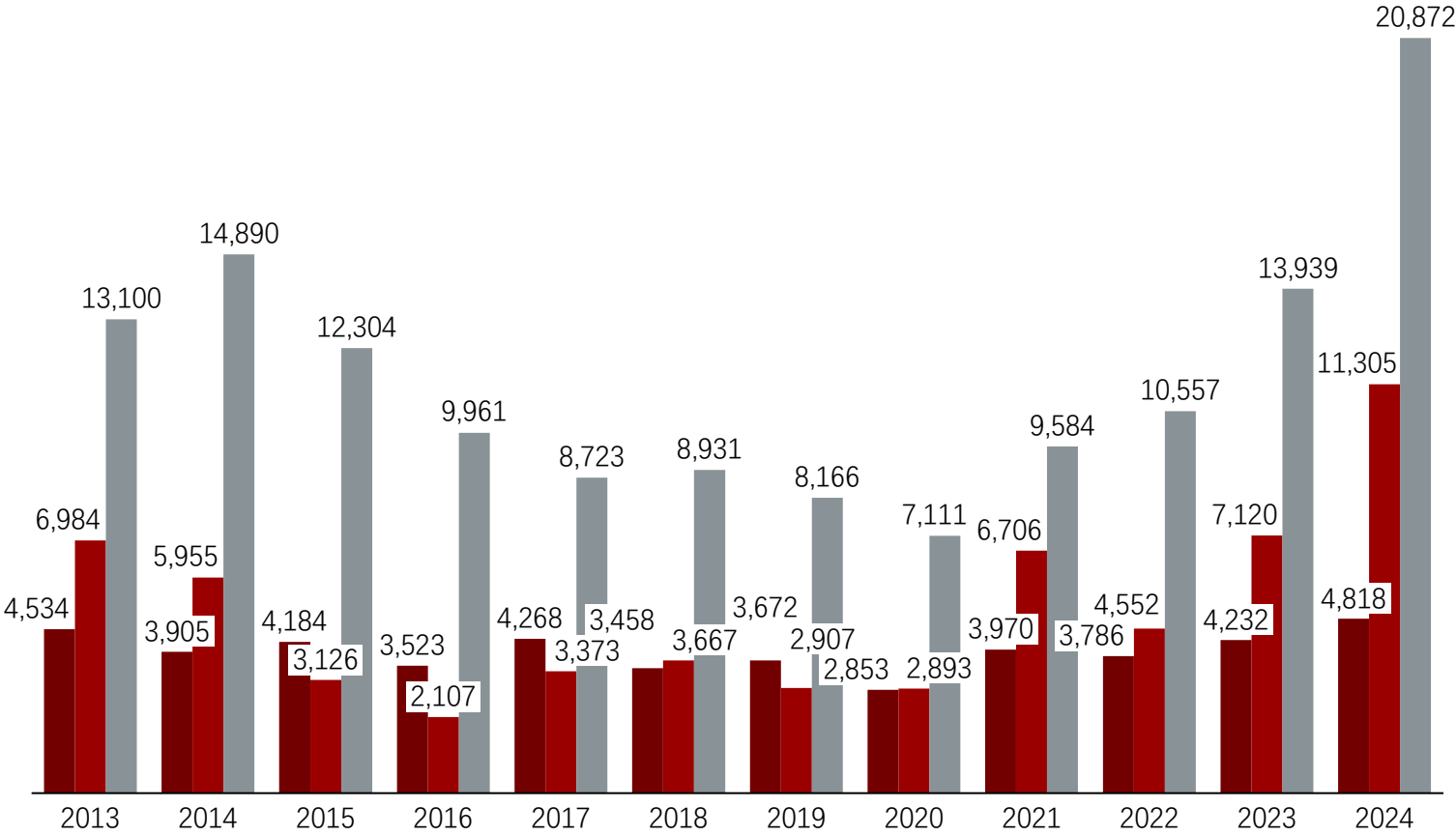
- ❑ **截至2024年，全球在运营的活跃造船厂数量为348家，其中中国占159家。**相比2008年高峰期的676家活跃船厂，全球总数已减少近50%。长期出清过程反映了全球造船业自上一轮超级周期后经历了长达十余年的产能整合与行业洗牌。自2020年起，随着新一轮造船景气周期启动，活跃船厂数量自294家逐步回升，连续三年维持增长。
- ❑ **从结构上看，中国造船厂自2012年后经历了持续的出清，但仍在全球保有最大规模的造船产能基础。**中国船厂完成扩张后，未来每年将为全球新增约200艘船舶交付能力，推动全球年建造能力从目前的1,500艘扩展至约1,700艘。这一数字距离2005年-2010年超级周期时期的2,500艘年交付量仍有一定差距，但结合当前绿色转型与船队老化两大趋势，已显示出复苏动能。上一轮超级周期中，全球年造船产能曾从2005年的1,483艘增至2010年的2,591艘，而这批船舶将在2030年前陆续达到20-25年船龄，更新压力迫在眉睫。
- ❑ 尽管造船需求强劲，行业仍面临结构性瓶颈，无序扩张可能再度引发市场失衡风险，特别是当前主机等关键零部件的产能已成为制约因素。发动机制造商集中度高、交期长，其产能已日益成为新船交付的主因约束之一，但若主机难以及时交付，即便船体完工也无法实际交船，从而影响船东运营与行业供需节奏。

供给端—中国造船三大指标

中国造船业已摆脱2015–2020年低迷周期，重新迈入订单与交付增长阶段。2024年三项指标同步创新高，标志着中国船厂的承接能力、建造能力与交付能力全面增强

中国造船三大指标，2013-2024年

单位：[万载重吨] 造船完工量 造船新订单量 手持订单量



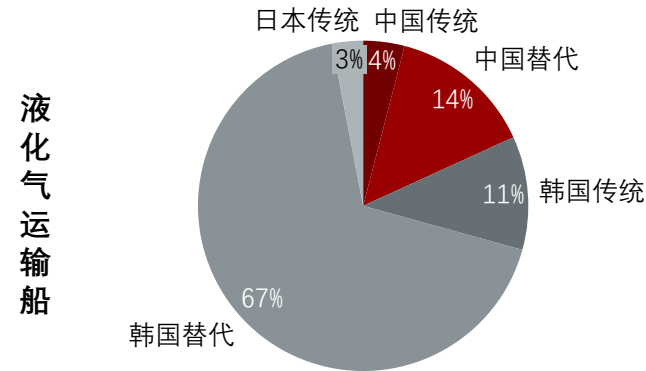
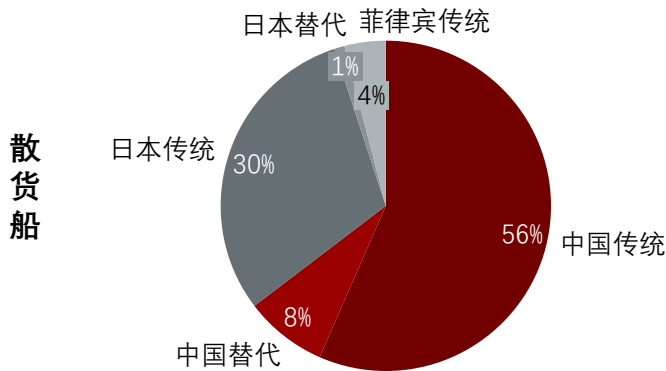
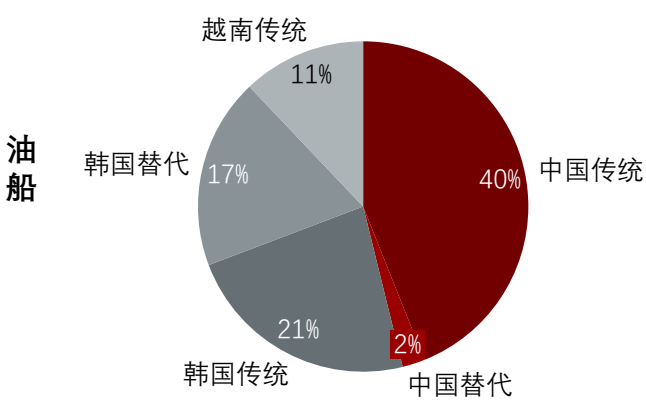
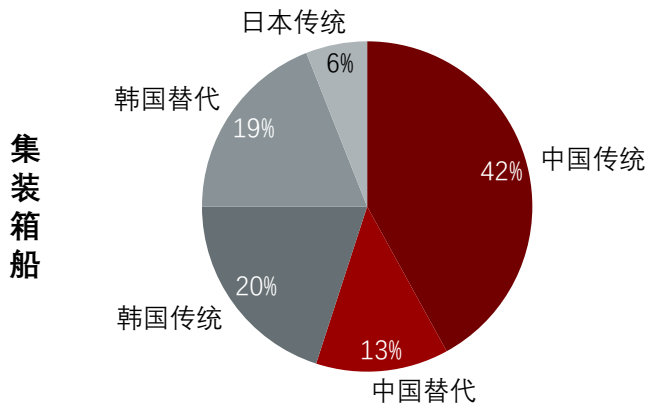
- 中国造船业自2021年起进入新一轮上行周期，三大核心指标在过去三年全面回升，并在2024年实现集体跃升。其中，2024年手持订单量达到20,872万载重吨，创历史新高，较2020年低点几乎翻了两倍，中长期造船需求强劲增长。
- 造船新接订单量波动最为显著，2013–2016年呈下降趋势，从6,984万载重吨降至2016年谷底的2,107万载重吨。此后虽有所修复，但整体维持在相对低位。直到2021年，受疫情后补库与绿色航运需求推动，新接订单量大幅回升至6,706万载重吨；此后两年继续攀升，2023年突破7,000万载重吨大关，2024年进一步增至11,305万载重吨，为近十年最高水平。
- 造船完工量方面，虽变化相对平稳，但仍能反映产能释放节奏，自2021年起连续三年增长，2024年预计完工量达4,818万载重吨，较三年前增长近七成，反映前期订单逐步兑现并带动实物交付。
- 整体来看，中国造船业已摆脱2015–2020年低迷周期，重新迈入订单与交付增长阶段。2024年三项指标同步创新高，标志着中国船厂的承接能力、建造能力与交付能力全面增强。

来源：中国船舶工业协会、头豹研究院

竞争格局——交付地区分布

2024年全球新造船完工量为3,359艘、8,809.9万载重吨，同比增长1.2%。其中，中国交付4,923.0万载重吨，占全球55.9%，韩国交付2,098.4万载重吨，占23.8%

各船型交付量占比及主要造船国分布，2024年



2024年全球新造船完工量为3,359艘、8,809.9万载重吨，同比增长1.2%。其中，中国交付4,923.0万载重吨，占全球55.9%，韩国交付2,098.4万载重吨，占23.8%，日本交付1,396.8万载重吨，占15.9%。

按船型看，全球共交付集装箱船440艘、287万标准箱，同比增长36%。中国交付157万标准箱，占55%，同比增28%；韩国交付113万标准箱，占39%，同比大增69%。散货船交付3,104万载重吨，同比增长5%，占年初运力3.2%。中国散货船交付同比增6%，但替代燃料船交付量下降35%；日本和菲律宾分别下降15%与18%。

油船方面，全球仅交付96艘、499.9万载重吨，同比骤降60.2%，已连续两年下滑。中国以210.9万载重吨首次超越韩国列首位；韩国191.96万载重吨，同比下降78.4%；越南56.5万载重吨，同比激增156.7%列第三。此前集装箱船与LNG船订单挤占产能，抑制了油船建造。

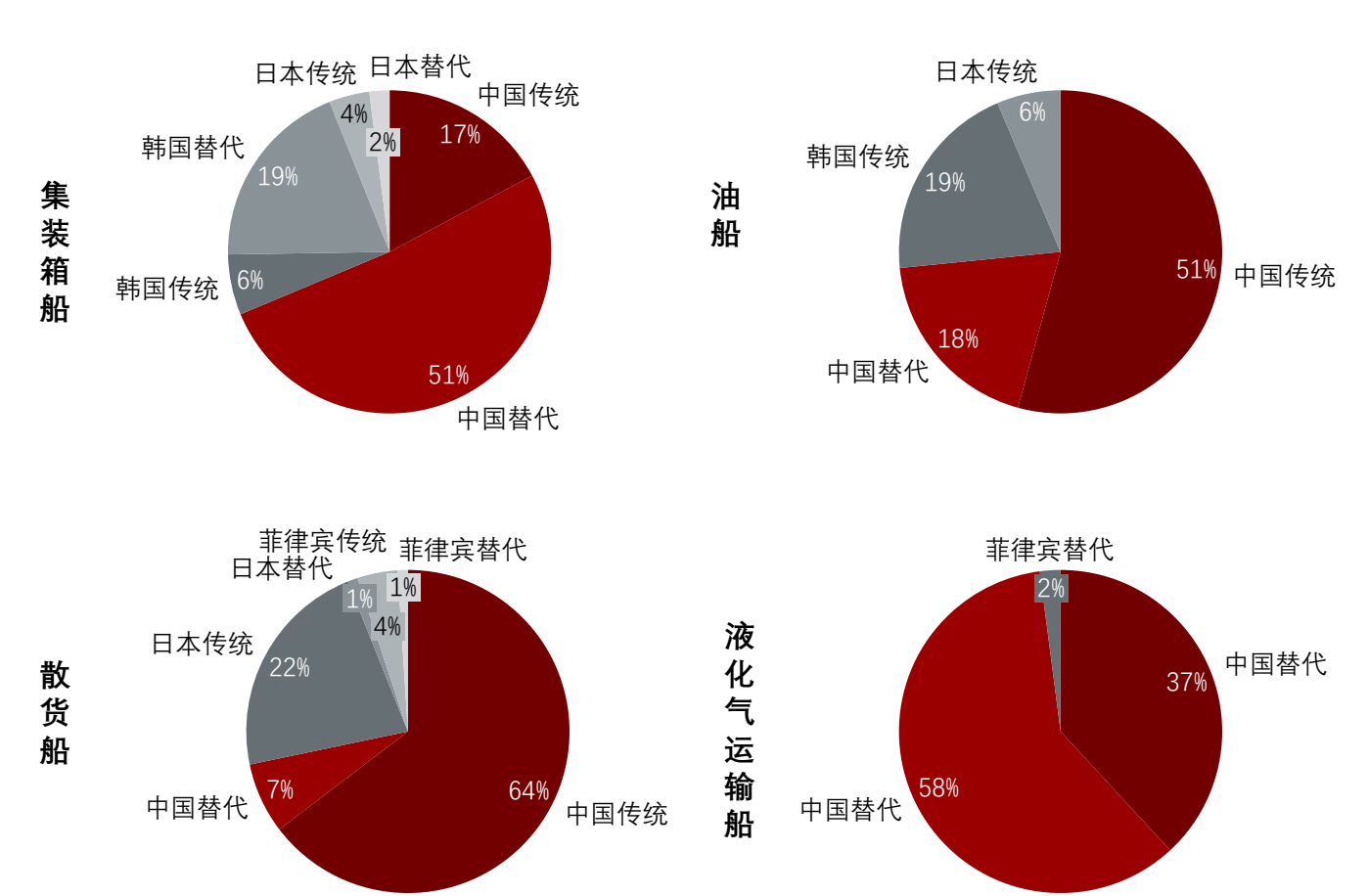
全球LNG运输船交付71艘、644万载重吨，同比增长132%，其中韩国以561万载重吨共61艘占绝对优势，中国交付83万载重吨的10艘LNG船。全球LPG运输船共交付55艘、188万载重吨，其中中国72万、韩国89万、日本25万，韩国在液化气运输船领域仍具领先地位。

来源：中国船舶及海洋工程设计研究院、头豹研究院

竞争格局——手持订单地区分布

2024年的全球手持订单量体量大、集中度高，且呈现出绿色燃料船型占比快速提升、主要船型需求分化的特点，中韩船厂在总量上形成稳定的双寡头格局

各船型手持订单量占比及主要造船国分布，2024年



- ❑ 2024年全球手持订单量达到8,168艘、3.25亿载重吨，继续保持高位运行。其中国船厂以2.07亿载重吨的手持订单量占据全球64%的份额，稳居第一；韩国以6,476万载重吨占20%，位列第二，显示出中韩两国在全球造船市场的绝对主导地位。
- ❑ 集装箱船方面，2024年全球手持订单为652艘、690万标准箱。其中，中国船厂手持订单为468万标准箱，占全球67%；韩国为174万标准箱，占25%。替代燃料船在集装箱船手持订单中占比高达72%，主要以LNG为主，但韩国的甲醇燃料集装箱船比例更高，占其集装箱船订单的43%，且多集中在2022-2023年签订。
- ❑ 散货船手持订单量为9,235万载重吨，手持订单占全球散货船运力的9.3%。这一比例虽远低于2009年高峰期的78.18%，但考虑到目前全球散货船船龄普遍偏大、且非环保船型占比较高，未来几年替代需求将维持高位，订单量有望继续保持坚挺。
- ❑ 油船板块手持订单为522艘、6,744.0万载重吨，占全球油船运力的21.68%，替代燃料船型1,252.6万载重吨，占比18.6%。从国家分布看，中国以4,667.12万载重吨的手持订单首次确立在油船领域的绝对领先地位；韩国以1,262.47万载重吨居次。
- ❑ 液化气运输船手持订单总量为905艘、5,672万载重吨，主要集中在韩国、中国、日本和俄罗斯。韩国以352艘、2,664万载重吨位居首，中国222艘、1,536万载重吨。从细分品种看，中国LNG运输船手持订单达到93艘、945万载重吨，较往年显著增加；LPG运输船手持订单为125艘、588万载重吨，接近韩国的117艘、616万载重吨，中韩在液化气船市场的竞争已进入胶着状态。
- ❑ 总体来看，2024年的全球手持订单量体量大、集中度高，且呈现出绿色燃料船型占比快速提升、主要船型需求分化的特点。中韩船厂在总量上形成稳定的双寡头格局，中国在油船和集装箱船板块的份额持续扩大，韩国在液化气船和高技术船型领域保持优势，而日本和欧洲造船企业在全市场的相对存在感进一步减弱。

来源：中国船舶及海洋工程设计研究院、头豹研究院

竞争格局——主要造船集团份额（1/2）

在散货与集装箱船细分市场，头部厂商份额集中，呈现类型化竞争格局。不同吨位和箱位段由不同企业主导，部分新兴造船企业在特定船型上表现亮眼，市场分化趋势明显。

2024年细分船型主要造船集团份额

- ❑ 干散货船：中国主导强化，日韩边缘化

中国船舶集团在好望角型和巴拿马型市占率分别达29%和21%，显著领先。地方国企如国机集团、江门南洋在中小型船型亦具优势。中资船厂依靠成本控制、建造周期与产能效率在主流市场形成主导，日韩船厂在多数细分领域逐步退出，影响力被系统性削弱。
- ❑ 集装箱船：中资渗透全段，优势持续扩大

中国船厂在各吨位集装箱船型实现全面渗透，恒力、扬子江等主导高端市场。凭借灵活建造能力与大规模批量交付优势，中资企业持续满足航运公司升级需求，逐步替代日韩在主流及高端市场的传统统治地位。
- ❑ 日韩聚焦高端，主流份额持续收缩

日韩船厂仅在中型集装箱船和部分特种船型保有一席之地，依赖高附加值、定制化订单维持盈利能力。受制于成本压力与标准化产能不足，其在主流船型竞争中优势减弱，份额逐年萎缩，市场重心逐渐转移至中资企业。

散货船（按艘数）										
好望角型（≥100000DWT）	中国船舶集团	29%	恒力集团	13%	新世纪造船	13%	青岛造船厂	10%	日本造船联合	10%
巴拿马型（70000-99999DWT）	中国船舶集团	21%	常石集团	16%	中远海运重工	15%	江苏韩通集团	13%	恒力集团	8%
大灵便型（45000-69999DWT）	国机集团	20%	江苏海通海洋	12%	厦门象屿集团	9%	江苏韩通集团	8%	中远海运重工	8%
灵便型（10000-44999DWT）	江门南洋船舶	32%	新来岛造船	15%	钦实集团	10%	中国船舶集团	6%	今治造船	6%
集装箱船（按艘数）										
集装箱船（>17000TEU）	恒力集团	26%	扬子江	21%	江苏新长江集团	16%	新世纪造船	16%	江苏韩通集团	13%
集装箱船（8000-16999TEU）	中国船舶集团	26%	扬子江	25%	新世纪造船	24%	HD现代	9%	中远海运重工	6%
集装箱船（3000-7999TEU）	中国船舶集团	47%	东红集团	13%	HD现代	9%	韩进重工	9%	芜湖造船厂	7%
集装箱船（<3000TEU）	黄海造船	28%	中国船舶集团	16%	钦实集团	12%	HD现代	12%	台州建兴重工	8%

来源：Clarksons、中国船舶工业行业协会、头豹研究院

竞争格局——主要造船集团份额（2/2）

中资船企在气体运输船、油船及特种船型领域持续扩大市场影响力，部分领域已实现份额领先。日韩船厂虽在高端技术船型上保有优势，但整体市场份额呈现收缩趋势，竞争格局正逐步向中国主导转变。

2024年细分船型主要造船集团份额

- ❑ 气体运输船：日韩技术领先，中资加速追赶

中国船舶集团在LNG运输船市占率达36%，领先全球。HD现代主导LPG大船市场，日韩企业仍凭借焊接与低温工艺等技术优势维持领先。然而中国厂商在中小型LPG与LNG船型渗透快速，产能扩张叠加技术追赶，日韩技术壁垒正逐步被突破，份额或持续承压。
- ❑ 油船领域：中资主导格局稳固，日韩参与度有限

中国船舶集团在原油轮市占率达43%，处绝对主导地位。成品油船、化学品船则竞争更分散，招商局、芜湖等地方船厂凭稳定建造能力保持份额。日韩船厂在该领域技术投入较少，交付周期难以匹配批量需求，市场参与度相对较低。
- ❑ 特种船型：招商局形成局部垄断，日韩布局有限

在汽车运输船市场，招商局工业集团以57%市占率占据主导，客滚船亦领先。特种船建造需求高定制、高复杂，中资龙头依靠项目化产能与交付稳定性获得船东青睐。日韩船厂除少数高附加值船型有订单外，在大部分细分市场存在感较弱。

气体运输船（按艘数）										
LNG运输船（>140000cu.m.）	中国船舶集团	36%	三星重工	29%	韩华集团	23%	HD现代	12%		
LPG运输船（≥65000cu.m.）	HD现代	45%	中国船舶集团	23%	扬子江	12%	三星重工	6%	韩华集团	6%
LPG（<65001cu.m.）	HD现代	29%	中国船舶集团	26%	扬子江	10%	旭洋造船	9%	佐佐木造船	6%
油船（按载重吨）										
原油轮	中国船舶集团	43%	新世纪造船	11%	HD现代	11%	韩华集团	8%	江苏韩通集团	8%
成品油船	中国船舶集团	25%	HD现代	20%	江苏新长江集团	9%	扬子江	8%	新世纪造船	8%
化学品船	芜湖造船厂	16%	招商局工业集团	11%	浙江天时造船	10%	蓬莱中柏京鲁船业	9%	厦门象屿	7%
其他船型（按修正总吨）										
汽车运输船	招商局工业集团	57%	中国船舶集团	17%	福船集团	10%	新来岛造船	8%	HD现代	3%
客/货滚装船	招商局工业集团	25%	中国船舶集团	11%	Tersan Shipyard	9%	Astilleros Armon	8%	中集集团	6%
多用途船	泰州口岸船舶	23%	芜湖造船厂	17%	黄海造船	14%	招商局工业集团	11%	中国船舶集团	10%

来源：Clarksons、中国船舶工业行业协会、头豹研究院

未完待续

下篇正在进行中

完整版研究报告阅读渠道：

- 登录www.leadleo.com，搜索《2025年中国造船行业研究报告系列报告》

了解其他相关系列课题，登陆头豹研究院官网搜索查阅：

- 2024年中国船舶及海洋工程装备产业研究报告
- 2024年水下机器人行业概览

若您期待尽快看到下篇报告或对下篇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新能源行业研究团队邮箱：



方法论

- ◆ 头豹研究院布局中国市场，深入研究19大行业，532个垂直行业的市场变化，已经积累了近100万行业研究样本，完成近10,000多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，不构成任何证券或基金投资建议。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，概不构成任何广告或证券研究报告。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。本报告所载的资料、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，头豹可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告或文章。头豹均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



赵启锐
行业分析师
Ricardo.zhao@leadleo.com



盛晨扬
助理行业分析师

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



FROST & SULLIVAN

弗若斯特沙利文 助力企业赴境外上市 领导者

- ✔ 专注行业研究64年
- ✔ 中国最早提供IPO咨询服务的专业机构之一
- ✔ 率先建立和规范投融资领域行业顾问业务流程及服务标准
- ✔ 连续10年中国企业赴香港及境外上市行业研究顾问市场份额领导地位
- ✔ 连续5年超50%港股上市企业选择沙利文作为独家行业顾问
- ✔ 近7年累计助力超500家企业成功赴境外上市



www.frostchina.com

联系电话：021-5407-5836

联系邮箱：PR@frostchina.com