

继续提升渗透率，强化产业融合

——《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（征求意见稿）点评

行业动态

◆ 事件：

2019年12月3日，工业和信息化部会同有关部门起草的《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（征求意见稿）对外公开征求意见（以下简称《意见稿》）。我们认为，《意见稿》有以下几点亮点：

◆ 总体思路：政策驱动向市场驱动转变

新能源汽车行业由政策驱动逐步向市场驱动转变。补贴退去后，市场将起决定性作用，企业的自主选择权将增强，产品及技术路线的多样性将增加，纯电动乘用车、燃料电池商用车及智能网联汽车都会是重点方向。

◆ 愿景：目标提升，2025年渗透率25%

《意见稿》中提出2025年新能源汽车销量占汽车总销量25%，高于2017年《汽车产业中长期发展规划》提出的20%。

《意见稿》未提电池能量密度和续航里程目标，但给出能耗目标，在保证继续推进节能减排的同时，将技术路线的选择让给市场和企业。

意见提出，2021年起国家生态文明试验区（目前有海南、福建、贵州、江西）、大气污染防治重点区域公共领域新增用车全部新能源化。

◆ 智能网联化：2025年智能网联汽车销量占比30%

《意见稿》强调未来新能源汽车产业将协同互联网、通信等领域共同发展，推动新能源汽车智能网联化，进而构建绿色智慧出行生态。

◆ 基础设施：继续完善充换电、加氢设施建设

《意见稿》提出结合老旧小区改造、城市更新等工作，引导充电设施建设运营。明确以慢充为主、快充为辅、鼓励换电的技术路线。明确非运营车辆充电服务享受居民生活电价。《意见稿》同时鼓励发展氢燃料电池汽车配套设施。发展工业副产氢及可再生能源制氢。建设油、氢、电、气综合供给站。

◆ 产业融合：与能源、交通、信息产业协同发展

提出鼓励开展V2G示范应用，统筹新能源汽车与可再生能源的发展；发展智慧出行、智能绿色物流运输体系；构建“人-车-路-云”应用场景。

◆ 投资建议：

建议关注四条投资主线：（1）新能源汽车产业链的优质企业，例如宁德时代、恩捷股份、当升科技等；（2）掌握核心技术的新能源汽车龙头企业，例如宇通客车和比亚迪等；（3）智能网联汽车的优质零部件企业，例如均胜电子和德赛西威等；（4）基础设施环节的优质企业，例如特锐德等。

◆ 风险分析：

新能源汽车行业政策变动风险；技术路线变更的风险；市场竞争加剧的风险。

买入（维持）

分析师

邵将 (执业证书编号：S0930518120001)
021-52523869
shaoji@ebscn.com

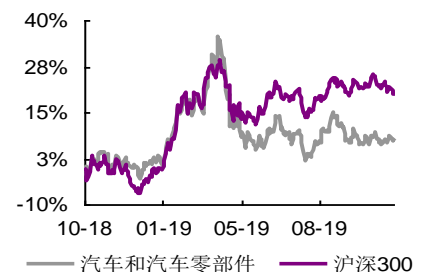
王威 (执业证书编号：S0930517030001)
021-52523818
wangwei2016@ebscn.com

马瑞山 (执业证书编号：S0930518080001)
021-52523850
mars@ebscn.com

联系人

杨耀先
021-52523656
yangyx@ebscn.com

行业与上证指数对比图



资料来源：Wind

相关研报

稳推电动化，重视智能化——新能源汽车行业政策梳理

.....2019-10-20

目 录

1、 总体思路：政策驱动向市场驱动转变	3
2、 愿景：目标提升，2025 年渗透率 25%	3
3、 智能网联化：2025 年智能网联汽车销量占比 30%.....	4
4、 基础设施：继续完善充换电、加氢设施建设	4
5、 产业融合：与能源、交通、信息产业协同发展.....	5
6、 投资建议	5
7、 风险分析.....	5
8、 附录	7

2019年12月3日，工业和信息化部会同有关部门起草的《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（征求意见稿）对外公开征求意见。《新能源汽车产业发展规划》是我国新能源汽车产业核心的纲领性政策文件，为未来产业发展提出了愿景、任务和措施。

我们将《意见稿》与2012年发布的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》，以及其他两个重要的指导性规划文件《节能和新能源汽车技术路线图》（2016年发布）和《汽车产业中长期发展规划》（2017年发布）进行对比，《意见稿》有以下亮点：

1、总体思路：政策驱动向市场驱动转变

我们从以上四个规划文件清晰地看到政策思路的变化。展望未来，随着消费者对新能源汽车认可度的提高，市场将起决定性作用，企业的自主选择权将增强，产品及技术路线的多样性将增加，纯电动乘用车、燃料电池商用车及智能网联汽车都会是重点方向。

- 在《发展规划（2012年版）》中，明确提出：（1）对购买新能源汽车的消费者进行补贴；（2）政府采购支持新能源汽车；（3）地方政府支持充电设施建设等。政府应该在推广新能源汽车初期发挥重要作用。
- 在《技术路线图》中提到：创新方式充分发挥财政资金的引导和杠杆效应；建立基于车辆效能的奖惩体系。政府更多起引导作用，并制定奖惩体系。
- 在《中长期发展规划》中提到：市场主导、政府引导，突出企业主体地位。
- 在《意见稿》中提到：完善新能源汽车购置税等税收优惠政策。鼓励地方政府加大公共服务、共享出行等领域车辆运营支持力度，给予新能源通行、使用等优惠政策。

2、愿景：目标提升，2025年渗透率25%

《意见稿》中提出：

1. 2025年，新能源汽车销量占汽车总销量25%，新能源乘用车能耗降至百公里12度电，PHEV乘用车油耗降至百公里2升。

《技术路线图》设定的2025年新能源汽车渗透率目标为15%，《汽车产业中长期发展规划》中渗透率目标提升至20%，《意见稿》目标进一步提升至25%。我们测算，以2018年销为基数，假设汽车销量复合增速中枢为2%，则2025年新能源汽车销量为800万辆，复合增速30%。

过去的规划政策通常对车辆续航里程和动力电池能量密度有发展目标，《意见稿》没有相关发展目标，转而对整车能耗给出具体发展愿景。我们认为，随着补贴政策的退出和对产品质量安全的重视，技术路线和产品性能将由企业根据市场和产品定位来决定。鼓励企业通过电驱系统效率优化、整车轻量化等技术提升新能源汽车节能性能。

2. 2021年起，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域公共领域新增或更新用车全部使用新能源汽车。

“打赢蓝天保卫战”规划提出“2020年底，大气污染防治重点区域（京津冀及周边地区、长三角地区和汾渭平原）公交车全部更换为新能源汽车”。《意见稿》将国家生态文明试验区（目前试验区有海南、福建、贵州、江西）列入其中。

3、智能网联化：2025年智能网联汽车销量占比30%

《意见稿》强调新能源汽车与互联网、通信等领域的协同发展，提升新能源汽车智能网联化。

新能源汽车被认为是无人驾驶技术的最佳载体。十年前，我国提出了新能源汽车发展的“三纵三横”（“三纵”指混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车；“三横”指多能源动力总成控制系统、电机及其控制系统和电池及其管理系统）发展路线。此次意见给“三横”赋予了新的含义：智能网联将与、力电池与管理系统、驱动电机与电力电子。

2019年5月，《节能与新能源汽车技术路线图2.0》启动了修订工作。技术路线图2.0将分考虑当前技术变革对汽车产业发展带来的影响，重视汽车产业技术发展与智慧交通、智慧城市等的融合。

在人工智能和5G通信等技术的支撑下，智能网联汽车技术步入快速有序的发展阶段。去年底工信部、交通部先后发布《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》、《数字交通发展规划纲要》，全面明确发展汽车智能网联化和交通设施数字化，推动汽车、电子、通信、交通运输等产业的协同发展。其中，《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》提出到2020年车联网用户渗透率达到30%以上，新车驾驶辅助系统（L2）搭载率达到30%以上，联网车载信息服务终端的新车装配率达到60%以上。

《意见稿》突出发展新能源汽车智能网联化，是上述智能网联政策的延申。电动化与智能网联化协同发展是汽车行业变革方向，两种技术一同为汽车赋予更大的价值，共同提升渗透率。

4、基础设施：继续完善充换电、加氢设施建设

《意见稿》提出：

1. 大力推动充换电网络建设。以慢充为主、快充为辅、鼓励换电；结合老旧小区改造、城市更新等工作，引导充电设施建设运营；支持居民区多车一桩、相邻车位共享等模式；建设智能立体充电站。明确非运营车辆充电服务享受居民生活电价。
2. 推进氢燃料供给体系建设。因地制宜发展工业副产氢及可再生能源制氢。推进储氢运氢技术发展，降低用氢成本。发展油、氢、电、气综合供站。

充电难、充电慢一直都是制约新能源汽车推广的重要因素。从《发展规划（2012年版）》到《意见稿》可以看出，政府对充电设施建设的重视程度在不断提升。

燃料电池汽车发展瓶颈之一是加氢基础设施匮乏、加氢站投资高、氢气价格较高。发展油、氢、电、气综合供给站是突破瓶颈的有效措施。

5、产业融合：与能源、交通、信息产业协同发展

《意见稿》提出：

1. 推动新能源汽车与能源融合发展。加强新能源汽车与电网（V2G）能量互动；
2. 推动新能源汽车与交通融合发展。发展一体化智慧出行服务，构建绿色物流运输体系；
3. 推动新能源汽车与信息通信融合发展。推动新能源汽车网联化，构建“人-车-路-云”应用场景；

《发展规划（2012年版）》发布以来，我国新能源汽车产业快速发展，掌握了相关技术，形成了一定市场规模，培育了一批产业龙头企业，达到了规划的目标。在此基础上，下一阶段的新能源汽车产业规划将升级发展思路，协同我国在互联网、通信和清洁能源等领域的优势，推动新能源汽车产业与交通、能源等产业融合发展，促进新能源汽车智能网联化，进而构建绿色智慧出行生态。

6、投资建议

根据《意见稿》，我们认为未来新能源汽车发展主线：（1）新能源汽车规模有望继续快速提升，新能源商用车、特种车有望率先普及；（2）新能源汽车智能网联化有望加速推进；（3）未来将继续推进充电桩/站的建设，重点关注道路基础设施数字化改造及加氢站的建设。

基于以上主线，我们建议关注：（1）新能源汽车产业链的优质企业，例如宁德时代、恩捷股份、当升科技等；（2）掌握核心技术的新能源汽车龙头企业，例如宇通客车和比亚迪等；（3）智能网联产业链的优质汽车零部件企业，例如均胜电子和德赛西威等；（4）基础设施环节的优质企业，例如特锐德等。

7、风险分析

（1）政策变化影响行业发展的风险：新能源汽车行业的发展仍属于早期阶段，政策会对行业产生较大影响，若监管部门发布相关政策，可能会冲击行业发展。

(2) 技术路线变更的风险：技术进步是新能源汽车行业发展的驱动力之一，新产品的产业化可能会对上一代产品产生冲击，进而替代原有的技术路线。

(3) 市场竞争加剧的风险：新能源汽车行业拥有很大发展空间，有大量企业参与竞争，行业产能可能在短期内超过需求，从而出现产能过剩的风险。

8、附录：《意见稿》与过去规划政策对比

表 1：新能源汽车重要规划对比

	节能与新能源汽车产业发展规划 (2012—2020 年)	节能和新能源汽车技术路线图	汽车产业中长期发展规划	新能源汽车产业发展规划 (2021-2035 年) 意见稿
发布时间	2012 年 6 月	2016 年 10 月	2017 年 4 月	2019 年 12 月
燃料消耗水平	2015 年：乘用车 6.9L/百公里，节能型乘用车 5.9L/百公里 2020 年：乘用车 5.0L/百公里，节能型乘用车 4.5L/百公里，商用车接近国际先进水平	2020 年：乘用车 5.0L/百公里，商用车接近国际先进水平 2025 年：乘用车 4.0L/百公里，商用车达到国际先进水平 2030 年：乘用车 3.2L/百公里，商用车同步国际先进水平	2020 年：乘用车 5.0L/百公里，节能型汽车 4.5L/百公里，商用车接近国际先进水平； 2025 年：乘用车 4.0L/百公里，商用车达到国际领先水平	2025 年：PHEV 乘用车新车平均油耗降至 2.0L/百公里
新能源汽车规模	2020 年：纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达 200 万辆、累计产销量超过 500 万辆	2020 年：销量占比 7% 以上 2025 年：销量占比 15% 以上 2030 年：销量占比 40% 以上	2020 年：产销达到 200 万辆 2025 年：占汽车产销 20% 以上	2025 年：销量占汽车总销量的 25%
动力电池能量密度	2015 年：动力电池模块比能量 150 瓦时/公斤以上 2020 年：动力电池模块比能量 300 瓦时/公斤以上	2020 年：单体力争 350Wh/kg，系统 250Wh/kg 2025 年：单体力争 400Wh/kg，系统力争 280Wh/kg 2030 年：单体力争 500Wh/kg，系统力争 350Wh/kg	2020 年：单体达到 300 瓦时/公斤以上，力争 350 瓦时/公斤，系统力争达到 260 瓦时/公斤 2025 年：系统达到 350 瓦时/公斤	
动力电池成本	2015 年：模块 2 元/瓦时以下 2020 年：模块 1.5 元/瓦时以下	2020 年：单体 0.6 元/Wh，系统 1.0 元/Wh 2025 年：单体 0.5 元/Wh，系统 0.9 元/Wh 2030 年：单体 0.4 元/Wh，系统 0.8 元/Wh	2020 年：系统降至 1 元/瓦时以下	
新能源汽车性能	2015 年：纯电动乘用车、插电式混合动力乘用车最高车速不低于 100 公里/小时，纯电驱动模式下综合工况续航里程分别不低于 150 公里和 50 公里	2020 年：纯电乘用车续航里程 300km 2025 年：纯电乘用车续航里程 400km 2030 年：纯电乘用车续航里程 500km		2025 年：新能源乘用车新车平均电耗降至 12.0kWh/100km
燃料电池汽车规模		2020 年：5000 辆 2025 年：5 万辆 2030 年：百万辆		
智能网联汽车规模		2020 年：DA、PA 车辆市占率约 50% 2025 年：DA、PA 车辆占有率保持稳定，HA 车辆占有率约 10%-20% 2030 年：FA 车辆占有率近 10%	2020 年：汽车 DA、PA、CA 系统新车装配率超过 50%，网联式驾驶辅助系统装配率达到 10%，满足智慧交通城市建设需求 2025 年：汽车 DA、PA、CA 新车装配率达 80%，其中 PA、CA 级新车装配率达 25%，高度和完全自动驾驶汽车开始进入市场	2025 年：智能网联汽车销量占比 30%，高度自动驾驶智能网联汽车实现限定区域内的商业化应用；
企业竞争力	形成 2~3 家产销规模超过百亿元、具有关键材料研发生产能力的龙头企业，并在正负极、隔膜、电解质等关键材料领域分别形成 2~3 家骨干生产企业。在驱动电机、高效变速器等领域分别培育 2~3 家骨干企业。	多措并举培育优势领域与领跑者企业	到 2020 年，培育形成若干家进入世界前十的新能源汽车企业 到 2025 年，新能源汽车骨干企业在全球的影响力和市场份额进一步提升，智能网联汽车进入世界先进行列	推动新能源汽车整车、动力电池等零部件企业优化重组，提高产业集中度。培育若干具有国际竞争力的新能源汽车产业集群。
准入管理	进一步完善新能源汽车准入管理制度和汽车产品公告制度，严格执行准入条件、认证要求。	建立高品质汽车产品管理体系与技术标准体系	逐步完善投资项目管理制度，实施事前的机动车辆生产企业及产品准入制度 完善内外资投资管理制度，有序放开合资企业股比限制	放宽市场准入，实施包容审慎监管，建立新技术豁免机制。

			动态跟踪行业产能变化，定期发布产能信息，引导行业和社会资本合理投资	
财税政策支持	中央财政安排资金，对实施节能与新能源汽车技术创新工程给予适当支持 对公共服务领域节能与新能源汽车示范、私人购买新能源汽车试点给予补贴，鼓励消费者购买使用节能汽车 发挥政府采购的导向作用，逐步扩大公共机构采购节能与新能源汽车的规模 新能源汽车示范城市安排一定资金，重点用于支持充电设施建设、建立电池梯级利用和回收体系等	创新方式充分发挥财政资金的引导和杠杆效应；建立基于车辆效能的奖惩体系	落实消费税、车辆购置税等税收政策	完善新能源汽车购置税等税收优惠政策。鼓励地方政府加大公共服务、共享出行等领域车辆运营支持力度，给予新能源通行、使用等优惠政策。
基础设施建设	在产业发展初期，重点在试点城市建设充电设施；积极试行个人和公共停车位分散慢充等充电技术模式。	以覆盖全国的充电设施与服务网络建设支撑电动汽车大规模推广。技术路径注重快速充电技术、互联互通技术、充电便利性。	加快充电基础设施建设，构建便利高效、适度超前的充电网络体系。	大力推动充换电网络建设。 以慢充为主、快充为辅、鼓励换电；结合老旧小区改造、城市更新等工作，引导充电设施建设运营；支持居民区多车一桩、相邻车位共享等模式；建设智能立体充电站。 协同推动智能路网设施建设。 加快车用无线通信技术升级，推进交通设施数字化升级。 推进氢燃料供给体系建设。 因地制宜发展工业副产氢及可再生能源制氢。推进储氢运氢技术发展，降低用氢成本。发展油、氢、电、气综合供给站。
产业协同		实施可再生能源发电系统、智能电网、智能社区与新能源汽车互联互通综合示范工程。	“汽车+”跨界融合工程。坚持跨界融合、开放发展，以互联网与汽车产业深度融合为方向，加快推进智能制造，推动出行服务多样化，促进汽车产品生命周期绿色化发展	推动新能源汽车与能源融合发展： 与电网、可再生能源电力融合； 推动新能源汽车与交通融合发展： 加快发展智慧交通、智慧出行，构建智能绿色物流运输体系； 推动新能源与信息通信融合： 充分发挥通信网络基础优势，推进“人-车-路-云”高效协同。
关键技术突破	新能源汽车关键核心技术研究：电池、电驱、燃料电池 节能汽车技术：混合动力技术，柴油机高压共轨、汽油机缸内直喷、均质燃烧以及涡轮增压等内燃机技术，六档及以上机械变速器、双离合变速器自动变速器等	新能源汽车：混合动力总成开发、电机与底盘集成技术、纯电动汽车动力系统集成及控制、高性能电机及控制、先进充电技术、整车控制技术 智能网联汽车：感知、定位、通信技术，多源信息融合技术、相关标准建设、道路交通信息化和智能 节能汽车：乘用车轻量化/小型化、混合动力、动力总成升级优化、电子电器节能、降低摩擦损失、替代燃料分担技术	新能源汽车：电池与电池管理系统、电机驱动与电力电子总成、燃料电池动力系统、插电/增程式混合动力系统和纯电动力系统 智能网联汽车：环境感知、智能决策、协同控制等核心关键技术 节能汽车：轻量化、混合动力、高效内燃机、先进变速器、怠速启停、先进电子电器、空气动力学优化、尾气处理装置等关键技术	新能源：模块化整车平台、固态动力电池、动力电池和燃料电池短板技术攻关； 智能网联：计算平台、云控平台、高清地图及定位、V2X、关键传感器、车载终端、线控执行器、车规级芯片、车载操作系统
国际合作与发展	支持汽车企业、高校和科研机构在节能与新能源汽车基础和前沿技术领域开展国际合作研究。积极创造条件开展多种形式的技术交流与合作，学习和借鉴国外先进技术和经验。		基于多双边高层合作机制，促进汽车产业合作战略框架协议达成。鼓励重点企业深化国际合作，在重点国家布局汽车产业园和开展国际产能合作	坚持“引进来”与“走出去”相结合，加快融入全球产业链和价值链，提高国际化经营能力。

资料来源：工信部等，光大证券研究所整理

行业及公司评级体系

评级	说明
买入	未来 6-12 个月的投资收益率领先市场基准指数 15% 以上；
增持	未来 6-12 个月的投资收益率领先市场基准指数 5% 至 15%；
中性	未来 6-12 个月的投资收益率与市场基准指数的变动幅度相差 -5% 至 5%；
减持	未来 6-12 个月的投资收益率落后市场基准指数 5% 至 15%；
卖出	未来 6-12 个月的投资收益率落后市场基准指数 15% 以上；
无评级	因无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使无法给出明确的投资评级。

基准指数说明：A 股主板基准为沪深 300 指数；中小盘基准为中小板指；创业板基准为创业板指；新三板基准为新三板指数；港股基准指数为恒生指数。

分析、估值方法的局限性说明

本报告所包含的分析基于各种假设，不同假设可能导致分析结果出现重大不同。本报告采用的各种估值方法及模型均有其局限性，估值结果不保证所涉及证券能够在该价格交易。

分析师声明

本报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观地出具本报告，并对本报告的内容和观点负责。负责准备以及撰写本报告的所有研究人员在此保证，本研究报告中任何关于发行商或证券所发表的观点均如实反映研究人员的个人观点。研究人员获取报酬的评判因素包括研究的质量和准确性、客户反馈、竞争性因素以及光大证券股份有限公司的整体收益。所有研究人员保证他们报酬的任何一部分不与、不与，也将不会与本报告中具体的推荐意见或观点有直接或间接的联系。

特别声明

光大证券股份有限公司（以下简称“本公司”）创建于 1996 年，系由中国光大（集团）总公司投资控股的全国性综合类股份制证券公司，是中国证监会批准的首批三家创新试点公司之一。根据中国证监会核发的经营证券期货业务许可，本公司的经营范围包括证券投资咨询业务。

本公司经营范围：证券经纪；证券投资咨询；与证券交易、证券投资活动有关的财务顾问；证券承销与保荐；证券自营；为期货公司提供中间介绍业务；证券投资基金代销；融资融券业务；中国证监会批准的其他业务。此外，本公司还通过全资或控股子公司开展资产管理、直接投资、期货、基金管理以及香港证券业务。

本报告由光大证券股份有限公司研究所（以下简称“光大证券研究所”）编写，以合法获得的我们相信为可靠、准确、完整的信息为基础，但不保证我们所获得的原始信息以及报告所载信息之准确性和完整性。光大证券研究所可能将不时补充、修订或更新有关信息，但不保证及时发布该等更新。

本报告中的资料、意见、预测均反映报告初次发布时光大证券研究所的判断，可能需随时进行调整且不予通知。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。客户应自主作出投资决策并自行承担投资风险。本报告中的信息或所表述的意见并未考虑到个别投资者的具体投资目的、财务状况以及特定需求。投资者应当充分考虑自身特定状况，并完整理解和使用本报告内容，不应视本报告为做出投资决策的唯一因素。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及作者均不承担任何法律责任。

不同时期，本公司可能会撰写并发布与本报告所载信息、建议及预测不一致的报告。本公司的销售人员、交易人员和其他专业人员可能会向客户提供与本报告中观点不同的口头或书面评论或交易策略。本公司的资产管理子公司、自营部门以及其他投资业务板块可能会独立做出与本报告的意見或建议不相一致的投资决策。本公司提醒投资者注意并理解投资证券及投资产品存在的风险，在做出投资决策前，建议投资者务必向专业人士咨询并谨慎抉择。

在法律允许的情况下，本公司及其附属机构可能持有报告中提及的公司所发行证券的头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或正在争取提供投资银行、财务顾问或金融产品等相关服务。投资者应当充分考虑本公司及本公司附属机构就报告内容可能存在的利益冲突，勿将本报告作为投资决策的唯一信赖依据。

本报告根据中华人民共和国法律在中华人民共和国境内分发，仅向特定客户传送。本报告的版权仅归本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式、任何目的进行翻版、复制、转载、刊登、发表、篡改或引用。如因侵权行为给本公司造成任何直接或间接的损失，本公司保留追究一切法律责任的权利。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

光大证券股份有限公司 2019 版权所有。

联系我们

上海	北京	深圳
静安区南京西路 1266 号恒隆广场 1 号写字楼 48 层	西城区月坛北街 2 号月坛大厦东配楼 2 层 复兴门外大街 6 号光大大厦 17 层	福田区深南大道 6011 号 NEO 绿景纪元大厦 A 座 17 楼