

## 行业研究

## 政策+市场双轮驱动，助推新能源汽车销量上行

——2021年7月30日政治局会议点评

汽车和汽车零部件  
买入（维持）

## 作者

分析师：邵将

执业证书编号：S0930518120001

021-52523869

shaoj@ebscn.com

分析师：倪昱婧

执业证书编号：S0930515090002

021-52523876

niyj@ebscn.com

## 行业与沪深300指数对比图



资料来源：Wind

## 相关研报

只争朝夕，激光雷达初探 20 万级别汽车市场——汽车和汽车零部件行业周报

(20210725) (2021-07-25)

需求向好，中游持续扩产——智能电动汽车产业 2021 年 6 月月报 (2021-07-24)

光大汽车时钟确认转至“被动补库”时区——2021 年 6 月汽车销量跟踪报告

(2021-07-12)

## 要点

## 事件：

7月30日，中共中央政治局召开会议，会议要求，要挖掘国内市场潜力，支持新能源汽车加快发展，加快贯通县乡村电子商务体系和快递物流配送体系，加快推进“十四五”规划重大工程项目建设，引导企业加大技术改造投资。要强化科技创新和产业链供应链韧性，加强基础研究，推动应用研究，开展补链强链专项行动，加快解决“卡脖子”难题，发展专精特新中小企业。要加大改革攻坚力度，进一步激发市场主体活力。坚持高水平开放，坚定不移推进共建“一带一路”高质量发展。要统筹有序做好碳达峰、碳中和工作，尽快出台 2030 年前碳达峰行动方案，坚持全国一盘棋，纠正运动式“减碳”，先立后破，坚决遏制“两高”项目盲目发展。（来源：财联社）

## 点评：

**“碳中和”成全球共识，电动化是大势所趋。**中、欧、美是碳排放最大经济体，荷兰环境评估署(PBL)发布的《Trends in global CO2 and total greenhouse gas emissions: 2020 Report》中提到，2019 年中国 (26%)、美国 (13%)、欧盟 (约 9%) 三大温室气体排放国合计占全球的 48%。中国是全球第一大碳排放经济体，温室气体排放量占比超 25%，人均排放量高于欧盟，与日本接近。新能源汽车的应用能够优化能源结构，降低石化能源的消耗，是碳减排的重要路径之一。为实现碳中和目标，各国纷纷明确碳中和目标，并提出禁售燃油车时间。我国提出 2030 年碳达峰、2060 碳中和的目标，《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》政策文件中明确表示：到 2025 年，新能源汽车销量占总销量 20%左右，到 2030 年，新能源汽车销量占总销量的 40%左右；到 2035 年，新能源汽车成为主流，占总销量 50%以上。能源需求的增加将快速推动能源结构逐渐从煤炭向天然气和可再生能源转变。

**相较发达国家，我国实现碳中和目标任务更艰巨。**对于大部分发达国家来说，由于达到碳达峰的时间较早，因此相对来说有更长的时间向碳中和过渡。我国从碳达峰到碳中和的过渡期仅有 30 年，且目前国内能源消费结构中煤炭占比偏高，城市化和工业化还有很大发展空间，未来对钢铁、水泥、汽车等碳排放较大工业产品需求仍然很大。因此为了如期实现目标，能源和经济转型、二氧化碳和温室气体减排的速度和力度，需要比发达国家实现转型过程的速度和力度要大得多，碳中和将成为推动我国经济未来四十年可持续发展的重要驱动力。

表 1: 世界各国碳中和政策及新能源汽车发展规划

国家	碳中和目标日期	新能源汽车发展规划
中国	2060 年	到 2025 年, 新能源汽车销量占总销量 20%左右, 到 2030 年, 新能源汽车销量占总销量的 40%左右; 到 2035 年, 新能源汽车成为主流, 占总销量 50%以上。
美国	2050 年	2050 年实现 100%零排放汽车销售的目标
日本	2050 年	到 2035 年, 销售的新车 100%将为电动化车辆
韩国	2050 年	2021 年普及电动汽车、氢能汽车等环保汽车共 13.6 万辆
德国	2050 年	2030 年建立 10000 个充电站, 上路 700 万至 1000 万辆电动汽车
法国	2050 年	2021 年底建成 10 万个充电站, 2025 年生产 100 万辆新能源车, 2040 年禁售燃油
英国	2050 年	燃油车禁售时间提前到 2030 年

资料来源: IEA, 《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》, 光大证券研究所整理

### 国家多次出台政策推动新能源汽车发展, 将能源结构转型上升到国家战略高度。

从近年来两会的政府工作报告中能看出领导层对于“可再生能源”发展的高度重视, 多次涉及“节能减排”、“优化能源结构”、“发展可再生能源”等内容。在我国“十四五”规划中明确提到聚焦新能源汽车等战略性新兴产业、在氢能等领域组织实施未来产业孵化与加速计划等。2020 年 10 月工信部《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》明确新能源车渗透要求: 到 2025 年, 新能源汽车销量占总销量 20%左右, 氢燃料电池汽车保有量达到 10 万辆左右; 到 2030 年, 新能源汽车销量占总销量的 40%左右; 到 2035 年, 新能源汽车成为主流, 占总销量 50%以上, 氢燃料电池汽车保有量达到 100 万辆左右。中共中央政治局 7 月 30 日召开会议, 提出支持新能源汽车加快发展, 新能源汽车被列为重中之重。相关政策的出台体现出我国积极应对全球气候变化的决心, 国家将能源结构的转型上升到国家战略高度。

表 2: 国家多次出台政策推动新能源汽车发展

公布年份	政策	主要政策措施和目标
2021 年 6 月	国管局, 发改委《“十四五”公共机构节约能源资源工作规划》	新能源、新技术、新产品应用更加广泛, 推广应用新能源汽车约 26.1 万辆, 建设充电基础设施约 18.7 万套。推动公共机构带头使用新能源汽车, 新增及更新车辆中新能源汽车比例原则上不低于 30%; 更新用于机要通信和相对固定路线的执法执勤、通勤等车辆时, 原则上配备新能源汽车; 提高新能源汽车专用停车位、充电基础设施数量, 鼓励单位内部充电基础设施向社会开放。
2021 年 5 月	发改委《关于进一步提升充换电基础设施服务保障能力的实施意见(征求意见稿)》	加快提升充换电基础设施服务保障能力, 支撑新能源汽车产业发展。将符合条件的充换电设施以及配套电网建设与改造投资纳入新建专项债券和中国情节发展机制基金支持范围。
2021 年 3 月	中共中央《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》	主要阐明国家战略意图, 明确政府工作重点, 引导规范市场主体行为, 是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的宏伟蓝图, 是全国各族人民共同的行动纲领。聚焦新能源汽车, 绿色环保, 以及新材料。积极稳妥发展工业互联网和车联网。
2021 年 2 月	工信部《关于 2020 年度乘用车企业平均燃料消耗量和新能源汽车积分管理有关事项的通知》	明确了针对 2020 年度乘用车企业平均燃料消耗量和新能源汽车积分核算、抵偿的三项政策调整措施。工业和信息化部将加强《积分办法》实施情况评估, 持续完善政策措施, 做好碳达峰、碳中和相关工作, 为实现我国汽车产业健康、可持续发展提供有力支撑。
2021 年 1 月	工信部《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》	燃油经济性标准收紧: 到 2025 年, 轻型乘用车达到 4.6L/100km(WLTP)或 4.0L/100km(NEDC)。
2020 年 11 月	国务院《新能源汽车产业发展规划(2021—2035 年)》	加快形成快充为主的高速公路和城乡公共充电网络, 对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持, 鼓励开展换电模式应用; 2021 年起, 国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域新增或更新公交、出租、物流配送等公共领域车辆, 新能源汽车比例不低于 80%。到 2025 年, 将纯电动乘用车新能源平均耗电量降低到 12 千瓦时/100 公里, 新能源汽车销量占比提高到 20%。到 2035 年, 纯电动汽车有望成为新能源汽车的主力军。在新车销售中成为主流, 而公共交通将是电动的。
2020 年 10 月	工信部《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》	到 2025 年, 新能源汽车销量占总销量 20%左右, 氢燃料电池汽车保有量达到 10 万辆左右; 到 2030 年, 新能源汽车销量占总销量的 40%左右; 到 2035 年, 新能源汽车成为主流, 占总销量 50%以上, 氢燃料电池汽车保有量达到 100 万辆左右。
2020 年 6 月	工信部《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定》	新能源汽车要求为 OEM 设定年度无污染车辆积分目标, 以达到年度汽车销量占比的百分比: 到 2020 年, 轻型乘用车销售占比为 12% (每售出的电动汽车有资格获得多个积分, 具体取决于续航里程、电池密度和车辆效率)。目标是 2021 年 14%、2022 年 16%和 2023 年 18% (逐步收紧信贷到 2023 年)。

资料来源: 工信部、国务院、发改委, 光大证券研究所整理

国家和地方的政策体系逐渐成型, 给予新能源汽车行业发展极大支持。除中央层面的大力支持外, 地方政府也纷纷出台政策鼓励新能源汽车发展。例如, 广东省

对于报废旧车并购买新能源车或转出旧车并购买新能源车，分别在使用环节补贴10000元/辆、8000元/辆；浙江省明确提出到2025年，全省新能源汽车产业规模持续做大，产量力争达到60万辆，工业产值力争达到1500亿元。国家与地方的政策体系逐渐成型，双轮驱动给予了新能源汽车行业发展极大的支持。

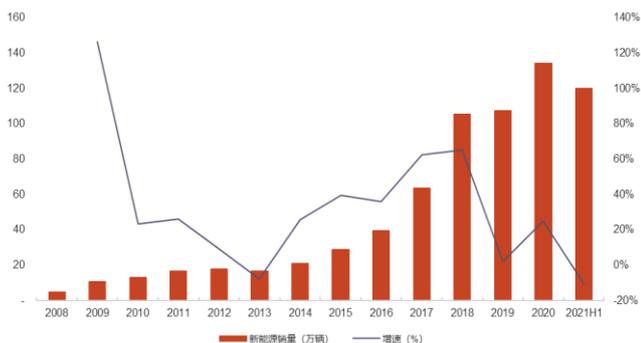
表 3：地方政府纷纷出台政策给予新能源汽车发展极大的支持

省市	发布时间	政策	重点内容
广东省	2021年6月	《广东省2021年汽车以旧换新专项行动公告》	2021年7月1日起至2021年12月31日止，如财政补贴资金使用完毕将另行公告结束日期。省级财政资金按照以下标准进行补贴：报废旧车，购买新能源车的在使用环节补贴资金10000元/辆、购买燃油车的补贴5000元/辆；转出旧车，购买新能源车的在使用环节补贴资金8000元/辆、购买燃油车的补贴3000元/辆。
浙江省	2021年4月	《浙江省新能源汽车产业发展“十四五”规划》	到2025年，全省新能源汽车产业规模持续做大，推广应用进一步扩大，综合发展水平位居全国前列。新能源汽车产量力争达到60万辆，工业产值力争达到1500亿元。车载操作系统、感知与控制、车联网云控平台等智能汽车关键核心技术实现突破，L2级别以上智能汽车技术新车渗透率达60%以上；建成一批5G车联网示范城市和智能汽车应用先行区，更高级别智能汽车实现特定场景规模化商业应用。
内蒙古	2020年9月	《内蒙古自治区关于加快重点领域新能源汽车推广应用实施方案》	抓住国家发展新能源汽车战略机遇，加大我区公共领域、重卡和矿用等重点领域新能源车辆的推广力度，带动新能源汽车及相关产业加快发展。力争到2025年，全区重点领域累计推广新能源汽车17万辆，其中公共领域新能源汽车保有量达到6万辆；新能源重卡保有量达到10万辆，矿用保有量达到1万辆。严格查处不能达到环保标准燃油车以及到报废标准车辆上路行驶违法行为，鼓励老旧车辆提前淘汰，推动燃油老旧车辆淘汰治理。划定城市道路通行核心区域，在限行区域内对轻型新能源货车实行非高峰时段允许通行政策，允许新能源汽车在市公交专用道行驶。
上海市	2020年5月	《消费者购买新能源汽车充电补助实施细则》	自2020年4月23日至2020年12月31日，已持有上海市中心城区非营业性客车额度的消费者，购买纯电动汽车和插电式混合动力(含增程式)汽车(不含二手车)，并在本市完成车辆注册登记手续，车辆用途为非营运的，可以申请充电补助资金。对符合申领条件的消费者，给予每人5000元充电补助。
河北省	2020年4月	《2020年河北省新能源汽车发展和推广应用工作要点》	工作要点提出，2020年，河北省推广应用新能源汽车最低3万辆(标准车)，力争5.5万辆(标准车)，累计推广新能源汽车30万辆(标准车)。全省公务用车领域新增或更换车辆选用新能源汽车比例逐步提高；更新或新增的公交车中，新能源公交车比例不低于85%，不得新增燃油公交车。同时全省累计建成充电站1970座，充电桩65625个。推动2022年冬奥会核心区新能源汽车全覆盖。

资料来源：地方政府官网，光大证券研究所整理

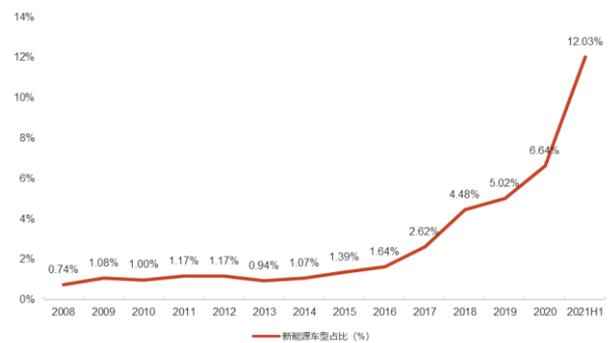
**新能源车需求旺盛，上半年销量超市场预期。**2008-2021年上半年新能源车销量变化呈S型增长趋势，2020年受疫情影响销量有所放缓，但仍保持近25%的增速。从2021年上半年新能源汽车销量来看，仅上半年销量已达2020年全年的89%，新能源车需求旺盛，销量超市场预期。随着渗透率的进一步提升，新能源车正式进入放量阶段。

图 1：2021 年上半年新能源车销量达去年全年 89%（单位：万辆）



资料来源：中汽协，光大证券研究所整理

图 2：新能源销量占比快速提升



资料来源：中汽协，光大证券研究所整理

**国外传统车企加速布局电动化战略，不断提高新能源汽车比例。**全球知名车企奔驰、宝马、大众等陆续推出了新能源汽车发展规划，未来将不断推出新能源车型，提高新能源车销量在汽车总销量中的占比，加速电动车领域布局。例如大众于

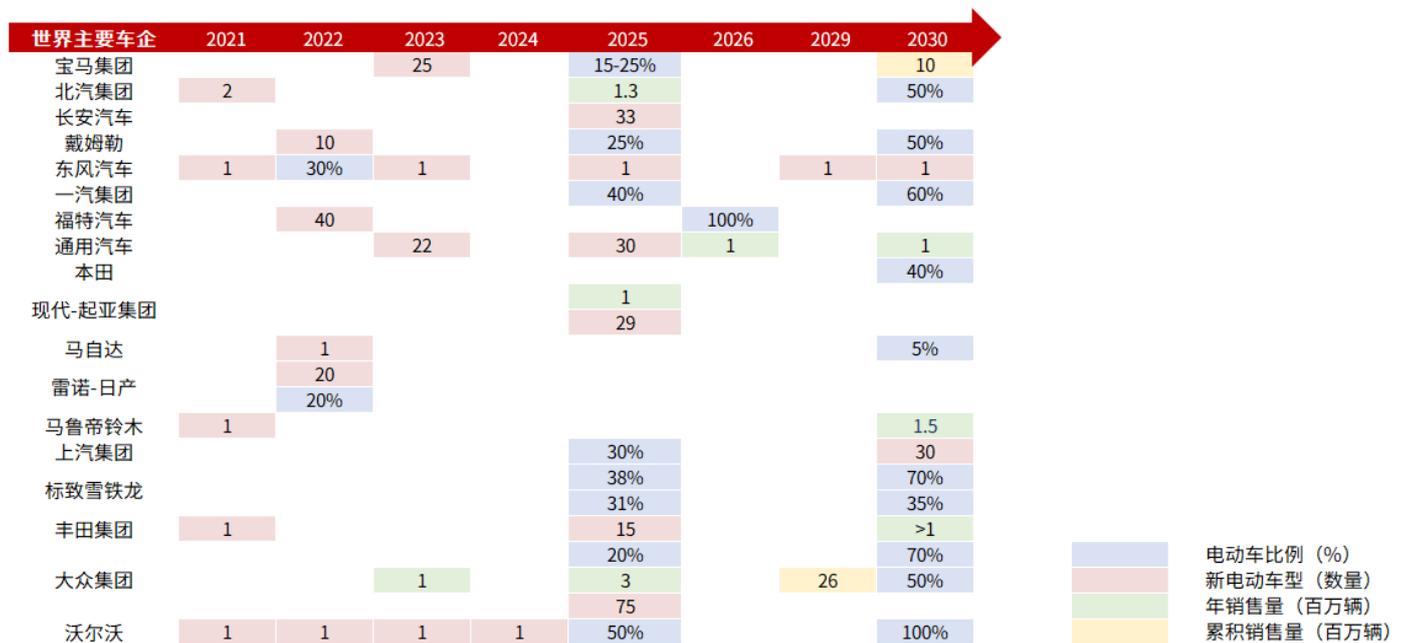
2021年7月13日发布2030NEWAUTO战略，宣布其战略目标是成为全球纯电动车市场的领导者，计划2025年电动汽车销量达到200-300万辆，2025年纯电动车销量占总销量的20%-25%，到2030年纯电动车型的份额上升到50%。最迟到2050年，集团将实现碳中和。车企布局电动化为新能源注入供给端增长确定性加强的逻辑，将进一步向整个产业链传导，推动新能源渗透。

表4：国外传统车企主要电动化战略布局

车企	布局
Stellantis	Stellantis 宣布在 2025 年年底计划投资逾 300 亿欧元用于电气化和软件开发领域，其发布的电气化战略中提到，2021 年集团的低排放车型（LEV）在欧洲的占比是 14%，在美国的占比是 4%。到 2030 年时，Stellantis 在欧洲 70% 以上的销量以及美国 40% 以上的销量均来自低排放车型（LEV）
大众	大众于 2021 年 7 月 13 日发布 2030NEWAUTO 战略，宣布大众的战略目标是成为全球纯电动车市场的领导者，计划到 2030 年纯电动车型的份额上升到 50%。最迟到 2050 年，集团将实现碳中和。
戴姆勒	梅赛德斯-奔驰准备在未来十年内完成车辆全电动化的改革，资本配置从电动优先转向纯电动，加速迈向零排放和软件驱动的未来。戴姆勒上调 2030 年纯电车渗透率目标至 100%
雷诺集团	到 2025 年，推出 10 款全新纯电动车（含 7 款雷诺品牌电动车），并且纯电动和电气化车型的销量占比将达到 65% 以上，而到 2030 年，雷诺集团电动化产品的销量占比将达到 90%。

资料来源：Stellantis、大众、戴姆勒及雷诺集团官网，光大证券研究所整理

图3：世界主要车企到2030年具体电动化计划



资料来源：IEA，光大证券研究所整理

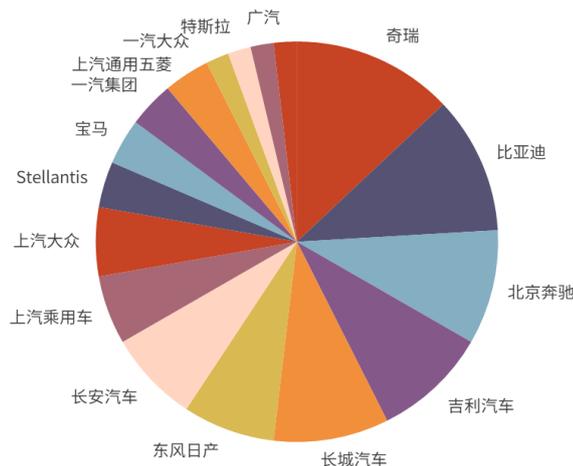
广汽、长城等国内车企开启战略规划，积极抢占新能源高地。随着“新四化”发展，汽车市场再次被打开。近两年国内各大车企通过自主研发或合作进行核心技术攻关等方式纷纷强化新能源布局，广汽、长城等国内车企开启了5-10年的战略布局，定位全球智能电动车领导者抢滩市场，车企竞争愈加激烈。

**表 5：国内车企主要电动化战略布局**

车企	布局
广汽集团	公司计划 2025 年新能源汽车占比达 20%，成为国际一流高端智能电动车品牌；到 2035 年，力争实现汽车产销 500 万辆，新能源汽车占比达 50%，成为全球高端智能电动车领导者。
理想汽车	2025 年的战略目标是要取得 20% 的市场份额，成为中国第一的智能电动车企业，并于 2030 年成为全球第一的智能电动车企业。
长城汽车	长城汽车对外公布了“2025 战略目标”：至 2025 年实现年销 400 万辆，其中新能源汽车占比 80%，营业收入超 6000 亿元。为此，长城汽车未来五年累计研发投入将达到 1000 亿元。
长安汽车	到 2025 年实现全谱系产品的电气化。

资料来源：广汽集团、理想汽车、长城汽车及长安汽车官网，光大证券研究所整理

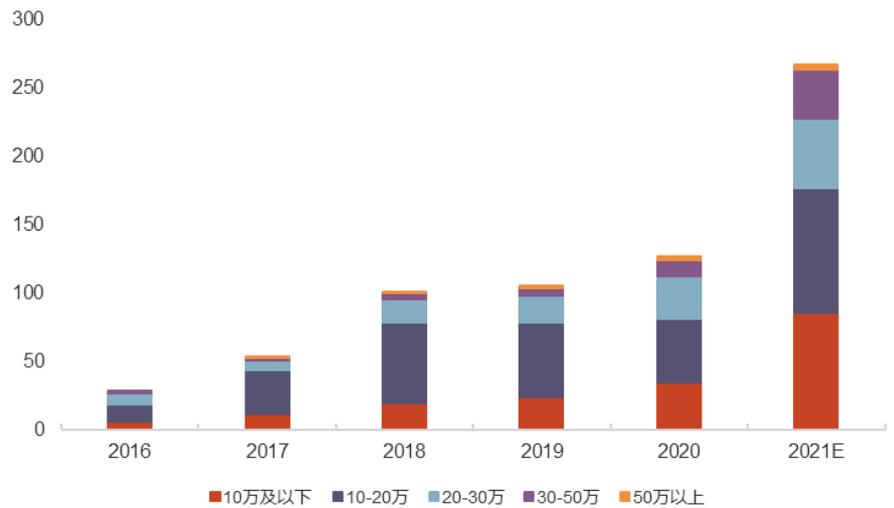
**车企规划落地带动新能源车渗透率进一步提升。**2021 年全年预计各车企集中上市 54 款新能源车型，集中在 10-20 万的价格带，加剧了该价格带车型竞争情况。新车型主要集中在奇瑞、比亚迪、北京奔驰、吉利以及长城汽车等车企，结合 2021 年上半年已上市车型市场销量情况来看，比亚迪三款 DM-i 车型以及特斯拉 Model Y 将为新能源贡献 30 万辆左右的销量。新车型的上市为市场注入了新的活力，为行业景气度整体持续上行提供支撑。

**图 4：2021 年全年新上市车型数量分布情况**

资料来源：Marklines，光大证券研究所整理

**政策+市场双轮驱动下，预计 2021 年新能源车销量达 270 万辆。**政策推动与车企布局双轮驱动，助推新能源汽车销量上行。我们结合各车型上半年销量情况，考虑性价比、品牌溢价能力以及车型所处价格带细分市场竞争对手对 2021 年新能源车型销量进行预测，预计全年销量 270 万辆。在 2020 年新能源车型销量 127 万辆的基础上，2021 年全年各车企集中上市的 54 款新能源车型预计贡献销量 88 万辆。此外，考虑 2020 年上市的车型经过爬坡期后在 2021 年放量约 50 万辆，2021 年部分停产车辆对新能源销量产生 5 万辆左右的负面影响，叠加市场本身 3% 自然增量，预计 2021 年新能源车型总销量为 270 万辆左右。“供给+需求+库存”三周期共振奠定整体新能源汽车产业链三年景气上行的中长期发展基调，周期大方向不变。

图 5：2021 年新能源车型总销量预计为 270 万辆左右（万辆）



资料来源：中汽协，光大证券研究所预测

**投资建议：**7月30日，中央政治局会议要求挖掘国内市场潜力，支持新能源汽车加快发展，预计下半年新能源汽车政策与消费环境有望持续向好。汽车行业于5月开始进入被动补库阶段，乘用车板块经过复苏期估值修复充分，较零部件板块溢价明显，乘用车板块仅存在波段机会。与此同时乘用车利润增速低于零部件，补库周期开启后板块估值开始震荡或收缩，业绩为王。汽车板块内大概率发生子行业轮动，零部件板块有望成为最优配置。

乘用车板块推荐吉利汽车、广汽集团（2238.HK）、长安汽车和特斯拉；零部件板块推荐被错杀的细分行业龙头中鼎股份。

**风险提示：**新能源汽车政策变化风险；全球芯片紧缺对国内汽车行业供给约束超预期，导致销量不及预期风险。

## 行业及公司评级体系

	评级	说明
行业及公司评级	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的具体的推荐意见或观点有直接或间接的联系。

## 法律主体声明

本报告由光大证券股份有限公司制作，光大证券股份有限公司具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格，负责本报告在中华人民共和国境内（仅为本报告目的，不包括港澳台）的分销。本报告署名分析师所持中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格编号已披露在报告首页。

光大新鸿基有限公司和 Everbright Sun Hung Kai (UK) Company Limited 是光大证券股份有限公司的关联机构。

## 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见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版权所有。保留一切权利。

## 光大证券研究所

### 上海

静安区南京西路 1266 号  
恒隆广场 1 期办公楼 48 层

### 北京

西城区武定侯街 2 号  
泰康国际大厦 7 层

### 深圳

福田区深南大道 6011 号  
NEO 绿景纪元大厦 A 座 17 楼

## 光大证券股份有限公司关联机构

### 香港

光大新鸿基有限公司  
香港铜锣湾希慎道 33 号利园一期 28 楼

### 英国

Everbright Sun Hung Kai (UK) Company Limited  
64 Cannon Street, London, United Kingdom EC4N 6AE