

管理層討論及分析

整體回顧

經營業績	截至六月三十日止六個月		
	二零一八年 港幣千元	二零一七年 港幣千元 (重列)*	增加/ (減少)
主營業務收入	4,944,689	4,176,036	18%
收費公路的建造服務收入	401,388	242,400	66%
總收入	5,346,077	4,418,436	21%
經營盈利	1,973,409	1,657,406	19%
除稅及財務成本前盈利	2,658,988	2,376,768	12%
股東應佔盈利	890,757	1,082,852	(18%)
每股基本盈利(港元)	0.44	0.55	(20%)

* 於二零一八年上半年，本集團完成對深圳市廣深沿江高速公路投資有限公司 100%股權的收購，該收購被視為同一控制下企業合併。本集團截至二零一七年六月三十日止的財務資料已經相應重列以符合相關會計準則。

二零一八年上半年，中國經濟穩步發展，對物流基礎設施和優質物流服務的需求持續上升。本集團抓緊機遇，繼續致力拓展「深國際城市綜合物流港」網絡佈局並做好已投產項目的運營管理，逐步建立品牌效應，進一步增強核心競爭力。同時，本集團持續改善管理水平、嚴控成本費用，努力提升盈利。

截至二零一八年六月三十日止六個月（「本期間」），本集團主營業務收入及除稅及財務成本前盈利分別較去年同期上升18%至港幣49.45億元及12%至港幣26.59億元，主要由兩大主營業務物流業務及收費公路業務的收入及盈利增長帶動。

於本期間，物流業務的業績取得理想的增長，收入及股東應佔盈利分別較去年同期上升4%至港幣13.17億元及51%至港幣1.87億元，主要受惠於港口業務的業務量顯著增長，以及綜合物流港業務及深國際康淮電商中心帶來新的收入及利潤貢獻所帶動。

截至本公告日，本集團已在二十一個重要物流節點城市實現戰略佈局，涉及規劃用地面積共約622.3萬平方米，其中已獲取土地面積約269.8萬平方米，投入營運的綜合物流港項目由去年同期的四個增加至九個，總營運面積達67.4萬平方米。透過積極營銷推廣，綜合物流港項目綜合出租率達86%，表現理想。於本期間，綜合物流港業務為本集團帶來收入及盈利貢獻分別約港幣6,684萬元及港幣2,436萬元。隨著更多的城市綜合物流港項目投入營運，本集團的物流業務將得到進一步提升。

於本期間，本集團大部份的收費公路項目的車流量及路費收入均保持增長，加上長沙環路及益常高速本期間首次全期納入本集團的合併範圍，推動收費公路業務的整體收入較去年同期上升25%至港幣36.27億元，此外，於二零一七年五月完成收購20%股份權益的重慶德潤環境有限公司（「德潤環境」）於本期間帶來理想的收益貢獻，收費公路業務的股東應佔盈利較去年同期上升27%至港幣6.45億元。

於本期間，本集團持有 49%權益的聯營公司深圳航空有限責任公司（「深圳航空」）的客運量保持增長，收入總額較去年同期增長 14%至人民幣 150.53 億元（港幣 184.79 億元）。雖然受航油成本上升影響，但深圳航空的經營盈利仍較去年同期上升 14%至人民幣 13.77 億元（港幣 16.91 億元）。然而，深圳航空於本期間受人民幣匯率波動影響錄得匯兌虧損，導致淨利潤較去年同期下降 34%至人民幣 5.59 億元（港幣 6.86 億元）。深圳航空於本期間為本集團帶來盈利約港幣 3.09 億元（二零一七：港幣 4.47 億元），較去年同期下降 31%。

於本期間本集團股東應佔盈利較去年同期下降18%至港幣8.91億元，主要由於人民幣於期內貶值，產生匯兌虧損港幣1.06億元（二零一七年：匯兌收益港幣1.55億元），導致本集團財務成本淨額較去年同期大幅增加58%。預期人民幣匯率仍然會持續波動，本集團將繼續密切關注人民幣匯率的走勢，並因應匯率市況適時採取降低外匯風險的可行措施。

物流業務

營運表現分析

物流園

於本期間物流園區整體仍維持較穩定的出租率，平均出租率為91%。本集團積極開展創新業務及提升增值業務以鞏固現有客戶關係並吸納更多新客戶。

深國際康淮電商中心是本集團首個以租賃方式經營的輕資產營運項目，項目佔地約3.8萬平方米，建築面積約14.3萬平方米。於二零一八年上半年正式開園營運，招商情況良好，已簽訂租賃合同物業面積約11.5萬平方米，綜合出租率達80%，並成功引進了多家品牌物流企業。

本期間，華南物流園努力拓寬招商渠道，通過優化招商流程，租賃到期物業實現了無縫銜接且租賃價格較大幅度提高。此外，在保留傳統物流業務的基礎上逐步實現與其他產業融合並推進協同發展，其中「8號倉奧特萊斯」等轉型升級項目運營日益成熟，為園區帶來穩定的收入，為園區未來轉型奠定了基礎。此外，本集團積極推進華南物流園二期項目規劃建設。二期項目計劃興建為多功能於一體的綜合性高端現代物流服務業聚集區。

深國際城市綜合物流港

本集團持續致力於打造「深國際城市綜合物流港」網絡與建設，積極推進實現覆蓋全國的網絡佈局。於二零一八年上半年，本集團又與濟南章丘及江蘇徐州地區政府部門簽署了城市綜合物流港項目投資協議以及通過兼併收購方式收購了昆明項目。

本集團在持續拓展新項目的同時，亦穩步推進在建及籌建中的項目，以確保工程進展符合進度並積極開展招商準備。於二零一八年五月，位於貴州的城市綜合物流港項目投入營運，增加營運面積約 5.1 萬平方米。截至二零一八年六月三十日，合共九個城市綜合物流港項目投入營運，總營運面積達 67.4 萬平方米，綜合出租率約 86%。受惠於市場對現代化的優質物流設施的強勁需求及有效市場推廣，各項目出租情況較理想。

城市綜合物流港的土地獲取工作穩步推進，於二零一八年上半年，句容、西安及昆明項目合共獲得約 42.2 萬平方米的新增土地面積。此外，寧波、合肥二期等多個新建及續建項目按規劃相繼進入建設期，預計於二零一八年內將陸續竣工及投入營運，新增營運面積將達 35 萬平方米。

截至本公告日，本集團已在瀋陽、無錫、武漢、天津、石家莊、長沙、南昌、合肥、寧波、杭州、成都、貴州、昆山、重慶、鄭州、西安、句容、義烏、昆明、濟南及徐州共二十一個重要物流節點城市實現進行戰略佈局，並已與相關政府部門簽署投資協議，涉及規劃用地面積共約 622.3 萬平方米；當中的瀋陽、無錫、武漢、石家莊、長沙、南昌、合肥、寧波、杭州、貴州、昆山、句容、重慶、西安、昆明共十五個項目已分別取得土地面積合共約 269.8 萬平方米土地使用權。

港口及相關服務

於本期間，隨著南京西壩碼頭產能的不斷釋放，規模效應逐步開始顯現，加上有效的市場開拓，碼頭接卸量同比顯著增長。同時，本集團積極拓展與碼頭經營相關的供應鏈管理服務業務，進一步豐富港口業務的結構並帶動了業務量的增長，錄得令人鼓舞的經營業績。二零一八年上半年，合共有 551 艘海輪停泊南京西壩碼頭，完成吞吐量 2,142 萬噸，同比增長 60%。

本集團與江西豐城市政府相關部門於二零一七年簽署了「深國際·豐城水鐵聯運物流基地」項目合作框架協議，該項目是「深國際港口及供應鏈子戰略」規劃推進的關鍵節點，項目可行性研究等各項工作正在有序推進。

物流服務

本集團在“十三五”戰略規劃中明確了城市綜合物流港的核心戰略，並提出了“產融網”結合的發展手段和輕重並舉的發展模式。為此，本集團在城市綜合物流港網絡佈局的基礎上，加大物流增值業務、物流金融業務的發展力度，推動輕重並舉、“產融網”結合的落實。

二零一八年上半年，本集團建立了輕資產運營平台，以對本集團現有的第三方物流業務進行統籌管理。同時，本集團積極探索小額貸款、融資租賃等物流金融服務模式，並持續優化營運以提升物流服務業務的綜合競爭能力及贏得更多新客戶。此外，本集團與渤海輪渡集團股份有限公司共同出資的山東深國際渤海物流科技發展有限公司已掛牌成立，「國家環渤海魯遼公鐵水滾裝聯運示範項目」正在有序加緊推進中，該項目主要依託煙台至大連黃金水道著力發展公水聯運業務，是本集團抓緊機遇，積極參與融入國家「一帶一路」戰略的具體舉措。

財務表現分析

於本期間，物流業務收入較去年同期上升4%至港幣13.17億元，股東應佔盈利較去年同期增加51%至港幣1.87億元，主要由於港口業務的業務量顯著增長，以及綜合物流港業務的良好業績所帶動。

各項物流業務的收入及股東應佔盈利

截至六月三十日止六個月

	收入		股東應佔盈利	
	二零一八年 港幣千元	較二零一七年 增/(減)	二零一八年 港幣千元	較二零一七年 增/(減)
物流園業務				
華南物流園	158,427	23%	59,051	34%
西部物流園	39,775	(15%)	5,413	(42%)
綜合物流港	66,836	175%	24,362	861%
山東北明全程物流園	17,098	(48%)	367	(24%)
深國際康淮電商中心	41,301	不適用	1,283	不適用
機場快件中心*	不適用	不適用	7,582	46%
小計	323,437	22%	98,058	42%
港口及相關服務業務	654,895	26%	63,353	111%
物流服務業務	339,032	(30%)	25,402	2%
合計	1,317,364	4%	186,813	51%

* 機場快件中心為合營公司，以權益法入賬。

於本期間，物流園業務的收入及股東應佔盈利分別較去年同期增加22%至港幣3.23億元及42%至港幣9,806萬元，主要來自華南物流園有效的市場開拓，以及綜合物流港業務及深國際康准電商中心帶來新的收入及利潤貢獻。綜合物流港業務方面，截至二零一八年六月底，共有九個城市綜合物流港項目投入營運，經營情況理想，於本期間綜合物流港業務為本集團帶來收入及盈利貢獻分別約港幣6,684萬元及港幣2,436萬元。隨著更多的城市綜合物流港項目投入營運，本集團的物流業務將得到進一步提升。

於本期間，港口及相關服務業務保持良好的增長，實現收入港幣6.55億元，較去年同期增加26%。受惠於規模經濟效益逐步顯現，盈利貢獻較去年同期大幅增加111%至約港幣6,335萬元。

物流服務業務方面，於本期間收入較去年同期減少30%至港幣3.39億元，股東應佔盈利較去年同期增加2%至港幣2,540萬元，主要由於本集團集中資源發展優質客戶的影響。

前海項目及梅林關城市更新項目進展

前海項目

繼於二零一七年，本公司與工業和信息化部軟件與集成電路促進中心（「CSIP」）及中國電子信息產業發展研究院（「CCID」）簽訂三方合作協議，前海首期項目中的產業辦公項目定位為“一帶一路”信息港，打造面向物流及供應鏈領域的信息產業基地，為推進落實建設該項目，於二零一八年四月本公司與 CSIP 及 CCID 簽訂《合作備忘錄》，進一步明確“一帶一路”信息港的發展模式，為信息港的建設運營奠定了基礎。

按照本集團與深圳市規劃和國土資源委員會及深圳市前海深港現代服務業合作區管理局（「前海管理局」）於二零一七年十月就本集團於前海所擁有的全部五宗土地面積合共約 38 萬平方米簽訂土地整備框架協議的補充協議，本集團將可享有的前海新規劃土地的補償價值總額約人民幣 83.7 億元，將以等價值置換土地的方式，以二零一五年一月一日作為地價基準日，獲取於前海在新規劃條件下的土地作為補償。本集團於二零一七年度已就 3.88 萬平方米前海首期項目用地確認稅前收益約人民幣 24.4 億元。

本集團於前海餘下的土地整備補償，將按照前海管理局的總體規劃，適時予以獲取，並在置換土地的協議分別簽訂後，相關金額能夠可靠計量時，本集團將予以確認為收益。

梅林關城市更新項目

梅林關城市更新項目分三期開發，目前該項目的前期工作基本完成，並已委託萬科企業股份有限公司進行項目的代建管理。項目已全面施工建設，力爭在二零一九年達到部份銷售的目標。

本集團目前通過在深圳聯合產權交易所公開掛牌，擬採用競爭性談判方式引入一名專業地產開發商，將佔項目公司股份比例 30%，共同開發梅林關城市更新項目，掛牌底價為人民幣 29 億元，該價格參考了評估師對持有梅林關城市更新項目地塊土地使用權並正進行開發的項目公司截至二零一八年四月三十日股東全部權益價值的評估結果。於評估基準日二零一八年四月三十日（「基準日」），項目公司的資產總值賬面值約為人民幣 70.5 億元（主要包括土地價款人民幣 35.67 億元及拆遷補償費人民幣 26.23 億元），評估值為人民幣 122.5 億元；負債總值賬面值約為人民幣 65.6 億元（主要包括股東借款人民幣 45 億元及應付股東辦公物業補償評估值人民幣 10.5 億元），評估值為人民幣 55.1 億元，據此，項目公司於基準日股東全部權益的評估值為人民幣 67.4 億元。

梅林關城市更新項目擬建成物業的市場評估價值逾百億元人民幣，本集團相信引入專業地產開發商作為戰略投資者，可以進一步增強本集團在開發大型綜合房地產項目的信心及提升項目管理質量及項目整體回報。

收費公路業務

營運表現分析

於本期間，本集團的大部份公路項目的車流量和路費收入均保持增長。各公路項目的營運表現，受政策變化、周邊競爭性或協同性路網變化、沿綫經濟的發展情況等因素影響的程度不盡相同。其中：

- 深圳地區收費公路項目的總體路費收入同比有所增長。隨著深圳地區交通運輸網絡的不斷完善，加上部分路網取消收費，區內車流的分佈和組成也發生了一定的變化。梅觀高速自二零一四年四月實施調整收費方案後，免費路段的車流迅速增長帶動了收費路段車流的持續提升；鹽排高速、鹽壩高速及南光高速自二零一六年二月七日零時起實施免費通行，該等免費項目車流的增長帶動了相連的深圳高速所屬機荷高速及水官高速車流量的增長。

隨著粵港澳經濟大灣區路網的日趨完善，連接深圳和中山的深中通道正在建設之中並計劃於二零二四年建成通車，這將進一步促進粵港澳經濟大灣區路網的完善。由於深中通道及沿江高速未來均與機荷高速相連，帶來了機荷高速擴建的需求，為此，本集團正積極開展機荷高速改擴建的前期工作。預計機荷高速的改擴建工程完工後，其交通流量將得到進一步提高。

- 於二零一七年十二月，本集團通過深圳高速簽訂了收購深圳沿江項目100%權益的協議，收購事項於本期間內完成。深圳沿江項目為廣深沿江高速公路（廣州至深圳）於深圳市的路段，分為深圳沿江一期和深圳沿江二期。深圳沿江一期為深圳沿江項目主線，已於二零一三年年底建成通車。深圳沿江二期包括深中通道深圳側接線、機場互通立交和國際會展中心互通立交等，已於二零一五年十二月開工建設，並計劃於二零一九年年底通車。隨著深圳沿江項目沿途區域經濟的穩步發展，周邊路網的不斷完善，深圳沿江項目營運表現預期將快速增長。

於本期間，深圳市政府相關部門與深圳沿江項目的項目公司簽訂實施貨車運輸收費調整的協議。根據該協議，自二零一八年三月一日至二零二零年十二月三十一日期間，通行於深圳沿江項目的所有類型的貨車將按正常收費標準的50%收取通行費。該項收費調整政策的實施預計將有助帶動深圳沿江項目貨運車流量的增長，對促進其未來營運表現具有積極影響。

- 清連高速受廣樂高速和二廣高速的分流影響已基本消除，但於二零一七年十月底開通的桂三高速（桂林—三江）對清連高速造成了輕微的分流影響；另一方面，清連高速實施的多層次營銷策略促進了車流量的增長，清連高速的車流量及路費收入同比增長較低。

根據公開的信息，與清連高速相連的岳望高速（岳陽—望城）計劃於今年十月份通車。該工程完工後，預計將提升清連高速的競爭力並提升其營運表現。

- 益常高速受益於湘西北地區經濟增長及周邊道路施工、實施交通管制等因素的綜合影響，營運表現平穩。

財務表現分析

本集團於本期間的收費公路業務整體收入為港幣 36.27 億元（二零一七年（經重列）^{註(i)}：港幣 29.10 億元），較去年同期上升 25%；除稅及財務成本前盈利港幣 22.78 億元（二零一七年（經重列）^{註(i)}：港幣 17.78 億元），較去年同期上升 28%；淨利潤為港幣 6.45 億元（二零一七年（經重列）^{註(i)}：港幣 5.08 億元），較去年同期上升 27%。

本集團於本期間的收費公路業務整體收入較去年同期上升，主要由於本集團大部份的收費公路項目的車流量及路費收入於本期間均保持增長，以及長沙環路及益常項日本期間首次全期納入本集團的合併範圍所推動；淨利潤上升亦由於路費收入的增長以及於本期間投資項目帶來理想收益貢獻所致。

註(i)：因深圳沿江項目的項目公司按同一控制下企業合併需追溯重列 2017 年同期數據。

龍大高速

龍大高速於本期間的路費收入為港幣 3.47 億元（二零一七年：港幣 3.15 億元），較去年同期增加 10%；除稅及財務成本前盈利為港幣 2.69 億元（二零一七年：港幣 2.09 億元），較去年同期增加 29%；除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利為港幣 3.11 億元（二零一七年：港幣 2.53 億元），較去年同期增加 23%。

於本期間，由於龍大高速羅田主綫站仍然進行施工工程，以及受到深圳沿江項目自二零一八年三月一日起實施貨車收費的優惠政策的影響，龍大高速的車流量同比略為減少。

深圳高速及其公路項目

於本期間，深圳高速大部份收費公路項目的車流量及路費收入均保持增長；長沙環路及益常高速本期間全期納入本集團的合併範圍，而去年僅自第二季度開始合併，推動了路費收入同比的增長，錄得港幣30.23億元（二零一七年（經重列）^{註(i)}：港幣24.42億元），較去年同期增加24%。深圳高速於本期間的整體收入為港幣32.80億元（二零一七年（經重列）^{註(i)}：港幣25.95億元），較去年同期增加26%。深圳高速於本期間的除稅及財務成本前盈利錄得港幣20.09億元（二零一七年（經重列）^{註(i)}：港幣15.70億元），較去年同期增加28%，主要由於路費收入增長以及德潤環境於本期間帶來理想的收益貢獻所致。本集團應佔深圳高速盈利較去年同期增加23% 至港幣5.14億元（二零一七年（經重列）^{註(i)}：港幣4.19億元）。

深圳高速環保業務的拓展情況

深圳高速在整固與提升收費公路主業的同時，積極探索以水環境治理、固廢處理等為主要內容的大環保產業。繼於二零一七年分別取得了德潤環境 20%股權和深圳市水務規劃設計院有限公司（「水規院」）15%股權後，於本期間，深圳高速繼續圍繞環保產業積極進行新產業拓展工作，尋找優質項目資源。垃圾發電項目、危險廢物處置、環衛一體化和水環境治理等業務合作項目正在按計劃穩步開展中。

其他投資

深圳航空

於本期間，深圳航空的客運量保持增長，收入總額較去年同期增長 14%至人民幣 150.53 億元（港幣 184.79 億元）（二零一七年：人民幣 131.97 億元（港幣 149.74 億元））。受航油價格上升影響，深圳航空於本期間的航油成本較去年同期增加 29%，但經營盈利仍較去年同期上升 14%至人民幣 13.77 億元（港幣 16.91 億元）。然而，受人民幣匯率波動影響，深圳航空於本期間錄得匯兌虧損人民幣 1.96 億元（二零一七年：匯兌收益人民幣 3.34 億元），淨利潤較去年同期下降 34%至人民幣 5.59 億元（港幣 6.86 億元）（二零一七年：人民幣 8.46 億元（港幣 9.60 億元））。深圳航空於本期間為本集團帶來盈利約港幣 3.09 億元（二零一七年：港幣 4.47 億元），較去年同期下降 31%。

二零一八年下半年展望

本集團將圍繞“一帶一路”建設、粵港澳大灣區建設等國家級戰略，積極把握機遇，一手抓已投入運營的物流園區和城市綜合物流港項目的運營管理，持續提升招商、運營以及增值服務能力，嚴控經營成本，優化業務範圍，不斷提升盈利水平；一手抓“深國際城市綜合物流港”子戰略的貫徹落實，繼續加快在全國重要物流節點城市的佈局，尤其要在珠三角、長三角、環渤海灣地區和重要物流節點城市加密佈局。堅持新建與併購兩條腿走路，不斷積累優質資源，不斷築牢發展基礎，拓展盈利空間。

本集團將一方面繼續加大對物流業務的資源投放，通過整合資源促進現有物流業務的規模增長和效益提升，另一方面積極探索成熟物流相關項目的收購機會，進一步擴大物流網絡覆蓋範圍。本集團將重點關注在國內一線城市以及海外優質物流項目的併購機會，此外，本集團積極尋求與其他大型國企的合作機會，共同探討在物流產業鏈上下游的協同發展。

前海項目方面，本集團將加緊與前海管理局及政府相關部門積極磋商，推進就前海餘下的土地整備補償簽署置換土地的協議書。同時，積極推進前海首期項目包括 3.5 萬平方米產業辦公用地、2.5 萬平方米商業用地以及 5 萬平方米住宅用地的建設，銷售及運營，價值將於未來數年突顯。

受惠於深圳地區的土地價格近年大幅上升，梅林關城市更新項目地塊的價值將可進一步提升。目前，梅林關城市更新項目已全面施工建設，力爭二零一九年達到部份銷售的目標。本集團積極推動落實為梅林關城市更新項目引入戰略投資者，以增強本集團在開發大型綜合房地產項目的信心及提升項目管理質量及項目整體回報。

根據本集團於二零一五年十一月底與深圳市政府相關部門就南光高速、鹽排高速、鹽壩高速及龍大高速公路由起點至南光高速匝道接入處 23.8 公里路段共四個項目合計約 100 公里路段收費模式的調整簽署的調整收費及補償的協議的約定，深圳市政府相關部門於本年度內有權選擇提前收回上述項目的收費公路權益。目前來看，深圳市政府選擇回購四個項目，並對項目進行市政化改造以優化深圳市整體交通布局規劃的可能性較大。如果最終政府選擇提前收回，本集團將確認一次性資產處置收益並貢獻股東應佔盈利約人民幣 21 億元（約相等於港幣 24 億元），並相應減少相關收費公路權益里程以及該等路段未來年度的營業收入及利潤。面對四個項目被回購的相關約定，本集團自二零一五年以來積極推進整固收費公路主業的經營戰略，進展順利，陸續新增併購水官高速、長沙環路、益常項目、深圳沿江項目等收費公路項目，新增收費公路里程合計約 142 公里，以彌補上述四個項目被回購而減少的收費公路權益里程。

本集團將繼續積極尋找收費公路業務的併購重組機遇，投資有潛力的項目，持續提升公路業務。環保產業拓展方面，本集團將加大創新力度，積極謀求固廢（危廢、垃圾發電、環衛一體化等）及水污染治理等關鍵領域的併購機會；加強與德潤環境、水規院等環保領軍企業的戰略合作；積極跟進已有初步進展的環保項目，加強行業研究工作，深入尋求細分領域的投資機會，全力推進環保實體項目落地。

此外，本集團持續研究貨幣匯率波動及對損益的影響，並已制定匯兌風險管控預案。二零一八年下半年將繼續密切關注人民幣匯率走勢，擇機採取多種方式，致力妥善應對匯兌風險。

財務狀況

	二零一八年 六月三十日 港幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 港幣百萬元 (重列)	增加/ (減少)
總資產	81,001	78,795	3%
總負債	43,510	41,467	5%
總權益	37,491	37,328	-
股東應佔資產淨值	23,904	23,926	-
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	11.3	11.8	(4%)
現金	10,302	9,411	9%
銀行貸款	18,294	17,000	8%
票據及債券	5,477	4,335	26%
借貸總額	23,771	21,335	11%
借貸淨額	13,469	11,924	13%
資產負債率(總負債/總資產)	54%	53%	1 #
借貸總額佔總資產比率	29%	27%	2 #
借貸淨額與總權益比率	36%	32%	4 #
借貸總額與總權益比率	63%	57%	6 #

百分點之轉變

主要財務指標

本集團於二零一八年六月三十日總資產及總權益分別為港幣 810.01 億元及 374.91 億元，而股東應佔資產淨值為港幣 239.04 億元，每股資產淨值為港幣 11.3 元，較去年年底下跌 4%；資產負債率為 54%，較去年年底微升 1 個百分點，借貸總額與總權益比率為 63%，較去年年底上升 6 個百分點，本集團財務狀況維持健康穩健水平。

現金流及財務比率

於本期間本集團的業務現金流產生能力保持穩定，從營運活動產生的淨現金流入為港幣 10.32 億元，投資活動產生的淨現金流出為港幣 12.72 億元，而融資活動產生的淨現金流入為港幣 12.83 億元。本集團的核心業務持續帶來穩定的現金流入，而本集團一直關注借貸總額的變化，致力維持集團的財務比率在一個穩健水平。

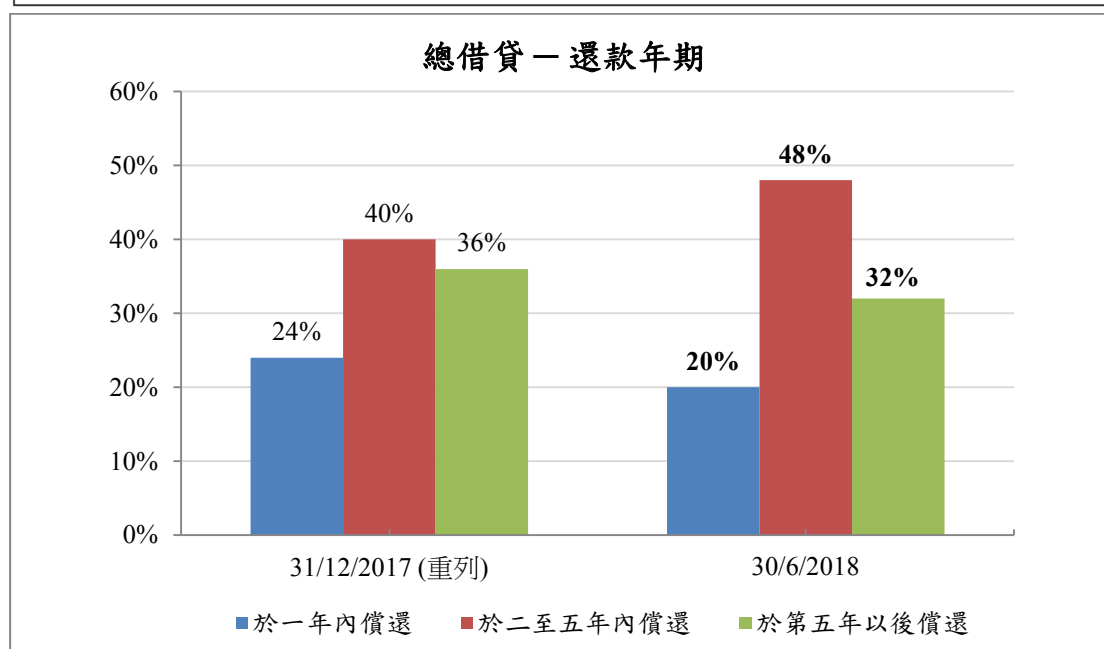
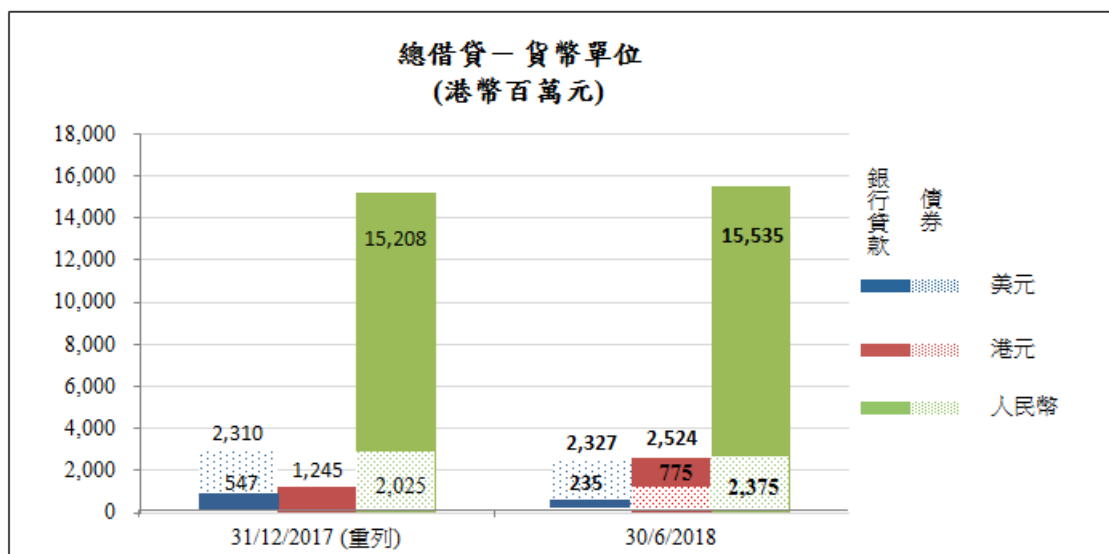
現金結餘

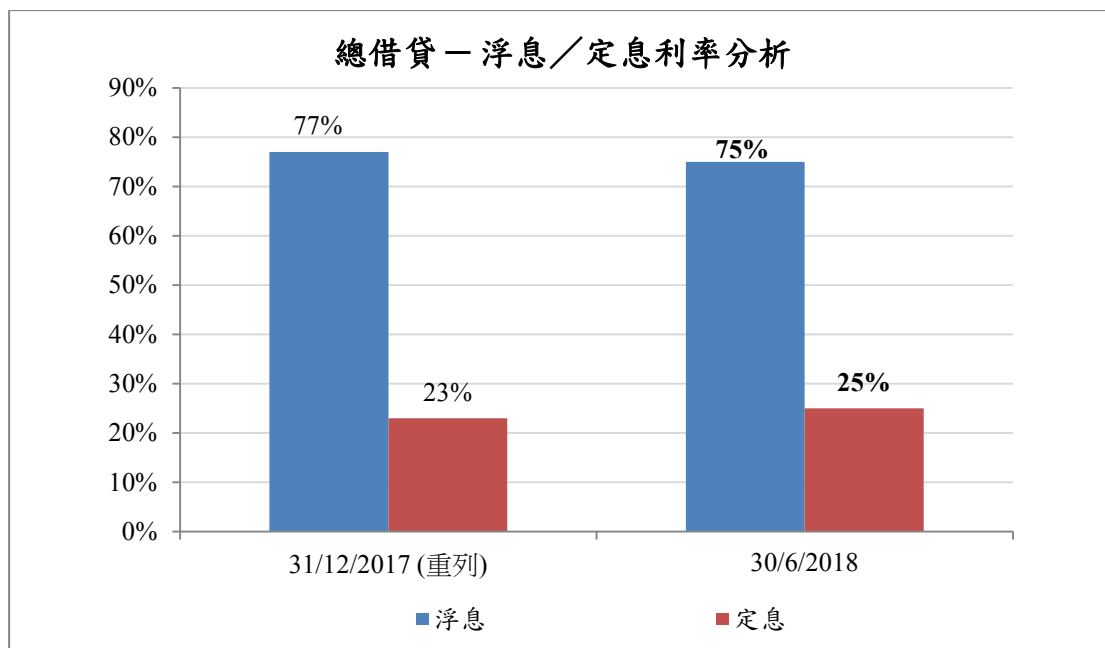
於二零一八年六月三十日，本集團持有現金達港幣 103.02 億元（二零一七年十二月三十一日：港幣 94.11 億元），較去年年底上升 9%，本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國的營運及發展。本集團在奉行審慎理財的原則下將進一步加強資金管理，以提高現金組合的收益，為拓展業務提供強大的支持。

資本開支

本期間本集團的資本開支為人民幣 15.60 億元（港幣 18.47 億元），主要包括投資於「深國際城市綜合物流港」的建設工程款人民幣 7.88 億元；支付外環高速項目人民幣 3.86 億元及聯合置地項目約人民幣 2.80 億元。本集團預計二零一八年下半年的資本開支約為人民幣 42 億元（港幣 50 億元），當中包括「深國際城市綜合物流港」項目約人民幣 15 億元，外環高速項目約人民幣 13 億元，聯合置地項目約人民幣 5 億元。

借貸





於二零一八年六月三十日，本集團之借貸總額為港幣 237.71 億元，較去年年底上升 11%，主要是本期間本公司發行人民幣 3 億元五年期的熊貓債券，票面利率為 5.2%及港幣 7.8 億元五年期的港元優先票據，票面利率為 3.75%，導致借貸總額上升。本集團之借貸總額其中分別有 20%、48%及 32%於一年內、第二至第五年以及第五年或以後到期償還。

為了有效地維持具成本效益的資金以應對整體資金需求，本集團靈活利用境內和境外兩個融資平台，通過不同的融資工具，籌集中長期低成本資金，積極維持短期及長期借貸兼備的組合，持續優化債務結構。

集團財務政策

除以下所載部份內容更新外，本集團財務政策與二零一七年年報所披露的一致，並已詳載於該等報表。

匯率波動風險

本集團旗下所經營業務的現金流、持有的現金及資產主要以人民幣為主，而貸款主要以人民幣、港元及美元為貨幣單位。本集團管理層一直緊密注意人民幣匯率的波動及變化，面對 2018 年上半年宏觀經濟及地緣政治環境不穩，本期間人民幣兌美元匯率下跌幅度約為 1.2%，使本集團產生匯兌虧損約港幣 1.06 億元，本集團致力緩和匯率波動對整體財務狀況的影響以及減低本集團的財務風險，管理層對人民幣匯率的變化不時作出了詳細分析及研究，預期人民幣的波動性仍會持續，本集團將通過調整借貸貨幣結構及利用合適的對沖工具作匯率風險管理，減少人民幣波動所帶來的影響。

流動性風險管理

本集團現有可動用現金及備用銀行信貸額度約港幣679億元。本集團與香港及中國大陸多家主要銀行訂立合作協議，為本集團提供信貸融資。本集團定期對現金流的預測作滾動監察，並考慮流動資產水平及所需新增融資以滿足未來現金流的需求，以確保本集團有能力持續營運及拓展業務，亦會適時以長期融資置換短期借貸以防範流動性風險。

購買、贖回或出售本公司之上市證券

於本期間，本公司或其任何附屬公司概無購買、贖回或出售本公司的任何上市證券。

企業管治

為符合股東最佳利益，董事會致力實行高水平的企業管治。本公司採納的企業管治原則著重一個高效率的董事會、健全的內部監控，以及對股東的透明度和問責性。

於本期間內，本公司一直遵守上市規則附錄十四《企業管治守則》及《企業管治報告》所載之守則條文規定。

其他資料

本公司委託核數師畢馬威會計師事務所審閱本集團截至二零一八年六月三十日止六個月之未經審核中期財務報告。

審核委員會已於本業績公告日期前與本公司核數師舉行會議，以審閱本集團截至二零一八年六月三十日止六個月之未經審核中期財務報告。該審閱報告書將載於本公司致各股東之中期報告內。

本公告及其他有關本公司二零一八年中期業績的資料將於聯交所網站（www.hkexnews.hk）及本公司網站（www.szihl.com）刊載。

承董事會命
深圳國際控股有限公司
主席
高雷

香港，二零一八年八月二十二日

於本公告日期，本公司董事會的成員包括執行董事高雷先生、李海濤先生、鍾珊群先生、劉軍先生及胡偉先生；非執行董事謝楚道先生及劉曉東先生；以及獨立非執行董事梁銘源先生、丁迅先生、聶潤榮先生及閻峰博士，太平紳士。