

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



Shenzhen International Holdings Limited

深圳國際控股有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00152)

二零二三年度中期業績公告

深圳國際控股有限公司（「本公司」）董事會（「董事會」）欣然宣佈，本公司及其附屬公司（「本集團」）截至二零二三年六月三十日止六個月（「本期間」）未經審核之中期綜合業績及中期綜合資產負債表，連同二零二二年同期之綜合業績及二零二二年年末之綜合資產負債表比較數字如下：

中期綜合損益表-未經審核

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元
收入	(4), (5)	6,918,479	7,486,998
銷售成本		(4,639,827)	(5,124,446)
毛利		2,278,652	2,362,552
其他收益 – 淨額		199,962	3,138,406
其他收入		117,255	75,293
分銷成本		(68,239)	(54,718)
管理費用		(378,042)	(505,484)
業務應收款及合同資產的減值損失		(34,688)	(7,851)
經營盈利	(6)	2,114,900	5,008,198
應佔合營公司盈利		95,930	91,356
應佔聯營公司盈利(虧損)	(12)	354,974	(2,179,404)
除稅及財務成本前盈利		2,565,804	2,920,150
財務收益	(7)	110,430	175,262
財務成本	(7)	(1,556,714)	(1,556,545)
財務成本 – 淨額	(7)	(1,446,284)	(1,381,283)
除稅前盈利		1,119,520	1,538,867
所得稅費用	(8)	(493,189)	(357,365)
期內純利		626,331	1,181,502

中期綜合損益表-未經審核 (續)

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元
應佔期內純利：			
本公司普通股權持有人		92,045	581,575
本公司永續證券持有人		-	46,518
非控制性權益		534,286	553,409
		626,331	1,181,502
本公司普通股權持有人應佔每股盈利			
(以每股港幣元計)			
- 基本	(9(a))	0.04	0.26
- 攤薄	(9(b))	不適用	0.26

中期綜合全面收益表-未經審核

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元
期內純利	626,331	1,181,502
其他全面收益/(虧損)：		
可能重新分類至損益的項目：		
應佔聯營公司和合營公司其他全面收益	1,707	16,411
不會重分類至損益的項目：		
從功能貨幣到列報貨幣的貨幣換算差異	(2,540,145)	(2,881,627)
其他財務資產公允值變動淨值	(279)	(1,266)
小計	(2,540,424)	(2,882,893)
期內其他全面虧損	(2,538,717)	(2,866,482)
期內全面虧損總額	(1,912,386)	(1,684,980)
應佔全面虧損總額：		
本公司普通股權持有人	(1,348,162)	(1,535,225)
本公司永續證券持有人	-	46,518
非控制性權益	(564,224)	(196,273)
	(1,912,386)	(1,684,980)

中期綜合資產負債表-未經審核

	附註	於	
		二零二三年 六月三十日 港幣千元	二零二二年 十二月三十一日 港幣千元
資產			
非流動資產			
投資物業		10,859,845	10,226,082
物業、廠房及設備		16,881,794	17,874,497
土地使用權		4,251,338	3,181,633
在建工程		4,017,804	3,436,227
無形資產	(11)	28,197,571	29,941,138
商譽		530,677	551,995
於聯營公司之權益	(12)	17,055,075	17,542,041
於合營公司之權益		10,605,895	10,947,559
其他財務資產	(13)	1,103,587	1,021,738
遞延稅項資產		667,567	755,954
其他非流動資產		7,654,104	7,539,064
		101,825,257	103,017,928
流動資產			
存貨及其他合同成本	(14)	6,507,674	6,295,136
合同資產		342,857	424,599
其他財務資產	(13)	655,159	2,833,562
業務及其他應收款	(15)	6,935,078	6,661,838
衍生金融工具		228,044	237,205
受限制銀行存款		1,735,535	2,804,834
原到期日超過三個月的銀行定期存款		1,219,256	389,950
現金及現金等價物		7,699,657	10,829,873
		25,323,260	30,476,997
總資產		127,148,517	133,494,925
權益及負債			
本公司普通股權持有人應佔權益			
股本及股本溢價		13,254,155	13,218,304
其他儲備及保留盈餘		16,059,234	18,029,560
本公司普通股權持有人應佔權益		29,313,389	31,247,864
非控制性權益		22,696,857	23,951,310
總權益		52,010,246	55,199,174

中期綜合資產負債表-未經審核(續)

	附註	於	
		二零二三年 六月三十日 港幣千元	二零二二年 十二月三十一日 港幣千元
負債			
非流動負債			
貸款		23,334,457	24,426,242
租賃負債		968,222	990,268
遞延稅項負債		2,677,768	2,809,738
其他非流動負債		1,397,501	1,485,084
		28,377,948	29,711,332
流動負債			
業務及其他應付款	(16)	13,586,530	12,771,467
合同負債		5,656,918	5,609,785
應付所得稅		590,378	779,251
貸款		26,848,112	29,340,767
租賃負債		78,385	83,149
		46,760,323	48,584,419
總負債		75,138,271	78,295,751
總權益及負債		127,148,517	133,494,925

附註：

(1) 一般情況

本集團、聯營公司及合營公司主要經營之業務如下：

- 收費公路及大環保業務；及
- 物流業務。

本集團主要在中華人民共和國（「中國」）進行經營活動。

本公司為一間於百慕達註冊成立之有限公司，並為投資控股公司。本公司之註冊地址為 Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda。

(1) 一般情況(續)

本公司股份於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市。本公司的主要附屬公司之一深圳高速公路股份有限公司（「深圳高速」）於聯交所及上海證券交易所上市。

於二零二三年六月三十日，Ultrarich International Limited（「Ultrarich」）直接持有共 1,058,717,983 股本公司的普通股，佔本公司發行股份約 44.24%。由於深圳市投資控股有限公司（「深圳投資控股」）持有 Ultrarich 100% 權益，其被視為擁有 Ultrarich 有的本公司 44.24% 的權益，加上深圳投資控股直接持有共 364,500 股本公司的普通股，佔本公司發行股份約 0.01%，深圳投資控股實際持有本公司發行股份約 44.25%，並且為本公司的第一大股東。深圳投資控股受深圳市人民政府國有資產監督管理委員會（「深圳市國資委」）監督管理的公司。本公司董事認為，深圳市國資委藉所持有的表決權有實際能力主導本公司相關活動，乃本公司的實際控制方。

於編制簡明綜合財務報表時，鑑於截至二零二三年六月三十日，本集團的流動負債超過其流動資產 21,437,063,000 港元，本公司董事已仔細考慮本集團的未來流動資金。

本集團已實施多項措施，以改善本集團的財務狀況、提供流動資金及現金流及維持本集團的持續經營，這些措施包括但不限於考慮使用現有銀行融資。

於批准中期綜合財務報表時，本公司董事合理預期本集團有足夠資源於可見未來繼續營運。因此，他們在編制中期綜合財務報表時繼續採用持續經營會計基礎。

中期財務報告未經審核，但已由德勤·關黃陳方會計師行根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第 2410 號「實體的獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。

(2) 編製基準

截至二零二三年六月三十日止六個月之本中期財務資料是按照香港聯交所證券上市規則的適用披露規定編製，包括符合香港會計師公會所頒布的《香港會計準則》（「香港會計準則」）第 34 號「中期財務報告」的規定。本中期財務資料應結合按照《香港財務報告準則》（「香港財務報告準則」）編製的截至二零二二年十二月三十一日止年度的財務報表（「二零二二財務報表」）一併閱讀。

(3) 會計政策之變動

本集團已在本會計期間對本財務報表採用了由香港會計師公會發佈的對《香港財務報告準則》的以下修訂：

- 《香港財務報告準則第 17 號》
(包括二零二零年十月及二零二二年
二月香港財務報告準則第 17 號的修訂) 保險合同
- 《香港會計準則》第 1 號及《香港財務
報告準則》實務聲明第 2 條修訂 會計政策的披露
- 《香港會計準則》第 8 號修訂 會計估計的定義
- 《香港會計準則》第 12 號修訂 與單一交易產生的資產和負債相關的
遞延稅項

本期間應用經修訂香港財務報告準則對本集團於本期間及過往期間之財務狀況及表現及／或載於簡明綜合財務報表之披露並無重大影響。

(4) 分部資料

本集團的經營分為兩項主要業務分部：

- 收費公路及大環保業務；及
- 物流業務。

集團總部業務包括企業管理的職能，以及本集團的投資與融資活動。它還包括本集團的一次性和非經常性活動。

主要經營決策者明確為本公司之董事會，董事會檢討本集團的內部報告以評估表現及分配資源。管理層按照此報告以決定營運分部。

收費公路及大環保業務包括：(i) 開發、營運及管理收費公路；及(ii) 銷售風力發電機設備，廚餘處理項目，風力發電站運營及設備銷售。

物流業務包括：(i) 物流園，主要為物流中心及綜合物流港的建設、營運及管理；(ii) 物流服務，包括為客戶提供第三方物流、物流資訊服務及金融服務；(iii) 港口及相關服務；及 (iv) 物流園轉型升級。

董事會以計量期內純利作為評估營運分部的表現。

(4) 分部資料 (續)

截至二零二三年及二零二二年六月三十日來自客戶合約收入按確認時點及向董事會（主要經營決策者）報告以分配資源及評估表現的收入分解列示如下：

截至二零二三年六月三十日止六個月（未經審核）

	收費公路 及大環保業務		物流業務			集團總部	合計	
	港幣千元	物流園 港幣千元	物流服務 港幣千元	港口及相 關服務 港幣千元	物流園轉型 升級 港幣千元			小計 港幣千元
《香港財務報告準則》第 15 號的來自客戶合約之收入								
— 時間點	3,895,917	270,751	169,613	1,325,926	33,519	1,799,809	-	5,695,726
— 一段時間	737,738	-	-	-	-	-	-	737,738
小計	4,633,655	270,751	169,613	1,325,926	33,519	1,799,809	-	6,433,464
來自其他收入								
— 物流園租賃	-	485,015	-	-	-	485,015	-	485,015
收入	4,633,655	755,766	169,613	1,325,926	33,519	2,284,824	-	6,918,479
經營盈利/(虧損)	1,699,705	492,635	10,626	94,099	(25,615)	571,745	(156,550)	2,114,900
應佔合營公司盈利/(虧損)	84,012	13,265	-	-	-	13,265	(1,347)	95,930
應佔聯營公司盈利/(虧損)	299,461	(13)	1,123	-	-	1,110	54,403	354,974
財務收益	38,294	6,248	659	652	37	7,596	64,540	110,430
財務成本	(775,847)	(27,393)	(406)	(3,988)	(6,716)	(38,503)	(742,364)	(1,556,714)
除稅前盈利	1,345,625	484,742	12,002	90,763	(32,294)	555,213	(781,318)	1,119,520
所得稅費用	(302,483)	(93,723)	(2,423)	(21,760)	817	(117,089)	(73,617)	(493,189)
期內純利	1,043,142	391,019	9,579	69,003	(31,477)	438,124	(854,935)	626,331
非控制性權益	(506,185)	(1,202)	(6,938)	(18,555)	271	(26,424)	(1,677)	(534,286)
本公司普通股權持有人應佔 盈利	536,957	389,817	2,641	50,448	(31,206)	411,700	(856,612)	92,045
折舊與攤銷	1,261,339	134,717	6,378	18,674	195	159,964	28,124	1,449,427
資本開支								
- 投資物業、物業、廠房及 設備、在建工程、土地 使用權及無形資產之增 加	497,150	1,942,693	249,099	6,160	147	2,198,099	1,213,944	3,909,193

(4) 分部資料 (續)

截至二零二二年六月三十日止六個月 (未經審核)

	收費公路 及大環保業務	物流業務				小計 港幣千元	集團總部 港幣千元	合計 港幣千元
	港幣千元	物流園 港幣千元	物流服務 港幣千元	港口及相 關服務 港幣千元	物流園轉型 升級 港幣千元			
《香港財務報告準則》第15 號的來自客戶合約之收入								
— 時間點	3,949,451	120,962	229,470	1,579,745	19,448	1,949,625	-	5,899,076
— 一段時間	968,971	-	-	-	-	-	-	968,971
小計	4,918,422	120,962	229,470	1,579,745	19,448	1,949,625	-	6,868,047
來自其他收入								
— 物流園租賃	-	618,951	-	-	-	618,951	-	618,951
收入	4,918,422	739,913	229,470	1,579,745	19,448	2,568,576	-	7,486,998
經營盈利/(虧損)	1,735,296	234,121	19,121	103,143	2,981,572	3,337,957	(65,055)	5,008,198
應佔合營公司盈利/(虧損)	84,202	6,798	4,982	-	-	11,780	(4,626)	91,356
應佔聯營公司盈利/(虧損)	311,894	43	-	-	(244)	(201)	(2,491,097)	(2,179,404)
財務收益	108,486	38,463	1,330	1,240	25	41,058	25,718	175,262
財務成本	(952,804)	(61,098)	(9,202)	(4,004)	(787)	(75,091)	(528,650)	(1,556,545)
除稅前盈利	1,287,074	218,327	16,231	100,379	2,980,566	3,315,503	(3,063,710)	1,538,867
所得稅費用	(235,566)	(54,122)	(4,184)	(25,837)	(311)	(84,454)	(37,345)	(357,365)
期內純利	1,051,508	164,205	12,047	74,542	2,980,255	3,231,049	(3,101,055)	1,181,502
非控制性權益	(528,690)	4,102	(7,488)	(21,055)	-	(24,441)	(278)	(553,409)
小計	522,818	168,307	4,559	53,487	2,980,255	3,206,608	(3,101,333)	628,093
本公司永續證券持有人應佔 盈利	-	-	-	-	-	-	(46,518)	(46,518)
本公司普通股權持有人應佔 盈利	522,818	168,307	4,559	53,487	2,980,255	3,206,608	(3,147,851)	581,575
折舊與攤銷	1,343,441	196,430	23,312	20,340	107	240,189	24,900	1,608,530
資本開支								
- 投資物業、物業、廠房及 設備、在建工程、土地 使用權及無形資產之增 加	829,306	1,145,708	20,935	374,199	143	1,540,985	953,554	3,323,845
- 因收購附屬公司的投資物 業、物業、廠房及設 備、土地使用權	5,414	-	-	-	-	-	21,588	27,002
- 於聯營公司之權益之增加	-	-	-	-	-	-	3,006,076	3,006,076

所有收入產生自位於中國的外部客戶。除財務工具及相關的遞延稅項資產外，本集團非流動資產主要位於中國，位於其他國家及地區的收入及非流動資產值並不重大。

(5) 收入

	<u>截至六月三十日止六個月</u>	
	二零二三年	二零二二年
	港幣千元	港幣千元
《香港財務報告準則》第 15 號準則下的來自客戶合約之收益		
收費公路及大環保業務		
- 路費收入	2,919,511	2,895,429
- 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	207,600	496,724
- 特許經營安排之建造服務收入	453,566	300,461
- 大環保服務	845,211	1,004,577
- 其他	207,767	221,231
	<u>4,633,655</u>	<u>4,918,422</u>
物流業務		
- 物流園	270,751	120,962
- 物流服務	169,613	229,470
- 港口及相關服務	1,325,926	1,579,745
- 物流園轉型升級	33,519	19,448
	<u>1,799,809</u>	<u>1,949,625</u>
	<u>6,433,464</u>	<u>6,868,047</u>
來自其他收益		
物流業務		
- 物流園租金收入	485,015	618,951
	<u>485,015</u>	<u>618,951</u>
	<u>6,918,479</u>	<u>7,486,998</u>

(6) 經營盈利

本集團經營盈利已(扣除)/計入以下主要項目：

	<u>截至六月三十日止六個月</u>	
	二零二三年	二零二二年
	港幣千元	港幣千元
投資物業的公允價值變動	82,605	(3,573)
其他財務資產公允價值變動	109,128	168,415
處置附屬公司之收益	-	2,988,327
股息收入	38,967	43,052
政府補貼	76,636	30,981
折舊及攤銷	1,449,427	1,608,530

(7) 財務收益與成本

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元
財務收益		
銀行存款利息收入	(97,883)	(167,912)
其他利息收入	(12,547)	(7,350)
財務收益總額	(110,430)	(175,262)
財務成本		
利息費用		
- 銀行貸款	707,024	469,128
- 中期票據	163	5,934
- 優先票據	7,086	14,641
- 企業債券	173,620	186,693
- 熊貓債券	89,742	95,002
- 合同負債利息	-	1,648
- 租賃負債利息	22,758	33,885
- 其他財務負債利息成本	32,266	69,825
- 金融機構借款利息	49,204	30,672
匯兌淨虧損	610,302	755,137
減：合資格資產資本化財務成本	(135,451)	(106,020)
財務成本總額	1,556,714	1,556,545
財務成本淨額	1,446,284	1,381,283

(8) 所得稅費用

本集團於本期間內於香港並無產生任何應課稅盈利，故並無就香港利得稅作出準備。

計入綜合損益表的中國企業所得稅已根據本公司於中國境內的附屬公司按本期間其應課稅盈利及各自適用之稅率 25% (截至二零二二年六月三十日止六個月：25%) 計算。

中華人民共和國土地增值稅（「土地增值稅」）就土地增值，即出售物業所得款項扣除可扣減項目（包括土地使用權之攤銷、借款成本及所有物業開發支出），按累進稅率 30% 至 60% 徵收。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元
當期所得稅		
- 中國企業所得稅	392,230	306,365
- 土地增值稅	-	1,834
遞延稅項	100,959	49,166
	<u>493,189</u>	<u>357,365</u>

(9) 每股盈利

(a) 基本

每股基本盈利根據本公司普通股權持有人應佔盈利，除以本期間已發行普通股的加權平均數目計算。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年	二零二二年
本公司普通股權持有人應佔盈利 (港幣千元)	92,045	581,575
已發行普通股的加權平均數 (千位)	<u>2,387,810</u>	<u>2,272,736</u>
每股基本盈利 (每股港幣元)	<u>0.04</u>	<u>0.26</u>

(b) 攤薄

截至二零二三年六月三十日止六個月，本公司並無任何可攤薄的潛在普通股。

(10) 股息

董事會決議不派發本期間之中期股息（截至二零二二年六月三十日止六個月：無）。二零二二年度的末期股息共計港幣 613,667,000 元（包括末期股息每股普通股港幣 0.257 元）已於二零二三年六月份支付。

按已於二零二三年五月十六日舉行的股東週年大會上批准的代息股份計劃，5,339,689 股新股以每股約港幣 6.714 元的價格發行，共計港幣 35,851,000 元，而其餘股息共計港幣 577,816,000 元已於二零二三年六月份以現金支付。

(11) 無形資產

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元
期初賬面淨值	29,941,138	32,922,243
添置	388,566	648,578
處置	(28,330)	-
攤銷	(970,047)	(970,773)
匯兌差額	(1,133,756)	(1,473,249)
期末賬面淨值	28,197,571	31,126,799

特許經營無形資產為本集團獲中國當地有關政府部門授予對各收費公路之收費經營權。各收費公路之收費經營權的剩餘期限為一至二十五年。根據有關政府批准文檔及有關法規，本集團負責對有關收費公路的建設及有關設備設施的採購，並在經營期內負責對公路的經營及管理、維護及大修保養。於經營期限內所取得及應收的路費收入歸屬本集團。於該等公路之收費經營權期滿後，有關公路資產需無償歸還當地政府。根據有關法規，有關收費經營權期限一般不能延期，且本集團不存在撤銷選擇權。

(12) 於聯營公司之權益

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元
期初	17,542,041	19,560,227
增加	-	3,248,507
應佔聯營公司盈利/(虧損)	354,974	(2,179,404)
應佔聯營公司其他全面收益	-	17,211
股息	(148,656)	(173,114)
應佔聯營公司儲備變動	(8,497)	-
匯兌差額	(684,787)	(906,264)
期末	<u>17,055,075</u>	<u>19,567,163</u>

餘額組成如下：

	於	
	二零二三年 六月三十日 港幣千元	二零二二年 十二月三十一日 港幣千元
非上市投資		
除商譽外，應佔資產淨值	14,586,039	14,973,821
收購產生的商譽	2,469,036	2,568,220
	<u>17,055,075</u>	<u>17,542,041</u>

經本公司董事的評估，於二零二三年六月三十日無需確認任何於聯營公司之權益減值虧損(二零二二年十二月三十一日：無)。

(13) 其他財務資產

	於	
	二零二三年 六月三十日 港幣千元	二零二二年 十二月三十一日 港幣千元
指定以公允價值計量且其變動計入其他全面收 益的權益證券		
- 非上市權益投資	48,352	73,078
以公允價值計量且其變動計入損益的財務資產		
- 於中國上市之證券 (附註(a))	315,616	389,044
- 非上市權益投資(附註(b))	576,864	489,230
- 非上市基金投資 (附註(c))	817,914	820,363
- 結構性存款 (附註(d))	-	2,083,585
	1,758,746	3,855,300
減：非流動部分	(1,103,587)	(1,021,738)
流動部分	655,159	2,833,562

(a) 於二零二三年六月三十日，按市價列賬的上市股權投資為 116,609,000 股（二零二二年十二月三十一日：112,000,000 股）上市房地產投資信託（“REITs”），金額為港幣 315,616,000 元（二零二二年十二月三十一日：港幣 389,044,000 元）。

(b) 於二零二三年六月三十日及二零二二年十二月三十一日，未上市股權投資主要為本集團持有深圳市國資委合作發展私募投資基金、深圳市水務規劃設計院股份有限公司及廣東聯合電子服務股份有限公司的權益。

(c) 於二零二三年六月三十日及二零二二年十二月三十一日，該金額為對遠致瑞信智慧空港物流產業私募股權基金的投資及本集團持有的深創投領秀物流設施一期私募投資基金的份額。

(d) 於二零二三年六月三十日，本集團未持有任何結構性存款。於二零二二年十二月三十一日，本集團結構性存款為銀行發行的金融產品，並已於截至二零二三年六月三十日止六個月內到期並贖回。

(14) 存貨及其他合同成本

	於	
	二零二三年 六月三十日 港幣千元	二零二二年 十二月三十一日 港幣千元
待開發的土地	378,039	391,093
待售的發展中物業及土地	250,080	2,469,454
待售的已完工物業	5,188,992	2,873,020
其他	853,700	684,858
減值	(163,137)	(123,289)
	<u>6,507,674</u>	<u>6,295,136</u>

(15) 業務及其他應收款

本集團於中國的高速公路已實施聯網統一路費收取政策，收費公路的路費收入結算期通常為一個月以內。除路費收入外，業務應收款通常於開票日後 120 日內回收。本集團根據收入確認日期以分析業務應收款的賬齡如下：

	於	
	二零二三年 六月三十日 港幣千元	二零二二年 十二月三十一日 港幣千元
0 - 90 日	805,784	1,323,344
91 - 180 日	53,300	334,552
181 - 365 日	418,267	332,598
365 日以上	862,653	408,771
	<u>2,140,004</u>	<u>2,399,265</u>

(16) 業務及其他應付款

業務應付款根據發票日期的賬齡如下：

	於	
	二零二三年 六月三十日 港幣千元	二零二二年 十二月三十一日 港幣千元
0 - 90 日	520,775	1,907,078
91 - 180 日	222,069	445,216
181 - 365 日	1,145,459	440,223
365 日以上	1,691,266	1,415,980
	<u>3,579,569</u>	<u>4,208,497</u>

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		
	二零二三年 港幣千元	二零二二年 港幣千元	增加/ (減少)
收入 (撇除收費公路的建造服務收入)	6,464,913	7,186,537	(10%)
收費公路的建造服務收入	453,566	300,461	51%
總收入	6,918,479	7,486,998	(8%)
經營盈利	2,114,900	5,008,198	(58%)
除稅及財務成本前盈利	2,565,804	2,920,150	(12%)
股東應佔盈利	92,045	581,575	(84%)
每股基本盈利 (港元)	0.04	0.26	(85%)

二零二三年上半年，中國經濟運行整體延續復甦態勢，但經濟恢復基礎尚不穩固，社會需求恢復尚需時日，加上美聯儲持續加息及匯率大幅波動等多重因素的疊加影響，本集團各業務板塊經營承壓。面對環境形勢的變化，本集團一方面保持戰略定力篤定前行，繼續堅持以「十四五」戰略目標為導向，聚焦物流主業發展，積極構建「水陸空鐵+智冷」全景物流生態，持續打造物流主業核心競爭力和可持續發展能力；另一方面根據經濟形勢的變化及行業發展趨勢，與時俱進、因時因勢靈活調整策略，推動本集團可持續高質量發展。

截至二零二三年六月三十日止六個月（「本期間」），本集團實現總收入約港幣 69.18 億元，較去年同期下降 8%（撇除匯率影響，與去年同期相若）。股東應佔盈利較去年同期下跌 84% 至港幣 9,205 萬元，主要由於去年同期深國際前海商業發展（深圳）有限公司（「前海商業公司」）增資擴股錄得一次性收益，而本期間並無該一次性收益，以及於本期間人民幣貶值及受財務成本上升等因素影響。

於本期間，物流業務整體收入約港幣 9.25 億元，較去年同期下跌 5%（撇除匯率影響，較去年同期上升 2%）。物流業務的股東應佔盈利較去年同期大幅上升 127% 至港幣 3.92 億元，主要由於物業重估、若干新建物流園先後投入運營及新收購的物流園項目帶來利潤貢獻。

在物流主業拓展方面，本集團繼續圍繞大灣區、長三角及京津冀等核心區域佈局優質項目，進一步完善全國網絡佈局，提升市場份額。此外，本集團結合客戶需求和行業發展趨勢，積極探索供應鏈服務、冷鏈物流等延伸業務，為本集團長遠發展積蓄力量。於本期間，本集團在土地資源獲取方面繼續表現出較強的競爭優勢，成功獲取深圳平湖南項目佔地面積約 33.4 萬平方米的物流用地，並先後在佛山高明、山西太原及成都溫江成功競得若干優質倉儲用地。

二零二三年上半年，本集團物流業務規模持續增長，新建成並投入運營的面積約 22 萬平方米。於二零二三年六月三十日，本集團在全國近 40 個物流節點城市實現佈局，管理及經營達 34 個物流項目，總運營面積逾 450 萬平方米。此外，本集團已在 14 個關鍵節點城市完成「一城多園」的佈局，不僅可以發揮規模效應、降低營運成本，也因此構建同城服務網絡滿足客戶多樣化需求，提升競爭力。

於本期間，本集團全力實施「投建管轉」及「投建融管」雙閉環商業模式，大小閉環的落地穩中提速。「投建管轉」大閉環商業模式有序推進，深國際華南物流園被列入深圳城市更新和土地整備計劃，轉型願景寫入龍華區國土空間分區規劃，園區轉型升級取得較大進展；前海項目的開發建設亦穩步推進，本集團獨立開發運營的「頤城栖灣里」預計將於二零二三年底竣工交付。

在「投建融管」小閉環商業模式方面，本集團把握行業發展趨勢並抓住國內政策機遇，積極推進多種物流資產證券化渠道，進一步完善該閉環商業模式。於本期間，本集團積極推動以位於杭州及貴州的成熟物流港項目作為底層資產的基礎設施公募 REITs 發行工作，並取得階段性進展。

於本期間，港口及相關服務業務的收入較去年同期下降 16% 至港幣 13.26 億元，主要受電力、水泥等終端企業均不同程度下調生產負荷，市場需求較為疲弱等因素影響。股東應佔盈利較去年同期下跌 6%（撇除匯率影響，與去年同期基本持平）。

港口業務是本集團「四輪驅動」佈局的重要一輪。近年來，本集團積極推進港口聯網行動，加快培育新投產項目的運營能力。沈丘港一期項目及豐城港項目已分別於二零二三年三月及七月投產運營；靖江港項目水工主體已通過交工驗收，預計將於年內投入運營。隨著靖江港項目、沈丘港項目、豐城港項目的陸續投產，未來將與南京西壩港項目形成良好業務協同，共同構建內河流域的港口中轉網絡，可進一步提高運輸效率、提升客戶服務能力、擴大市場份額並降低運營風險。

本集團通過旗下控股上市公司深圳高速公路集團股份有限公司（「深圳高速」）統籌經營收費公路業務和大環保業務。深圳高速於本期間的整體收入為港幣 46.33 億元，較去年同期下跌 6%（撇除匯率影響，與去年同期相若）；因深圳高速所經營和投資的收費公路車流量恢復性增長及採取嚴控成本等措施，深圳高速錄得淨利潤港幣 10.43 億元，與去年同期基本持平（撇除匯率影響，較去年同期上升 6%）。本集團於本期間應佔深圳高速的盈利較去年同期上升 3% 至港幣 5.37 億元。

於本期間，受人民幣大幅貶值的影響，本集團產生淨匯兌虧損約港幣 6.10 億元。為減少匯率波動影響、節約利息支出、降低整體資金成本，本集團持續推進內外幣種結構優化工作，通過發行中國境內債券以置換境外港幣債務的形式優化債務結構。於二零二三年七月，本集團在中國境內分別向專業投資者公開發行了規模為人民幣 15 億元（票面利率為 2.88%）以及人民幣 16 億元（票面利率為 2.99%）的公司債券，該等債券已於深圳證券交易所上市。同時，本集團合理安排自有資金及發債資金出境，歸還及置換外幣貸款，優化債務期限及幣種結構，進一步壓縮外幣貸款規模，鎖定長期低息資金，降低財務成本。本集團將持續密切關注人民幣匯率的波動情況以及境內外資金市場變化，適時擇優調整資金方案，優化本外幣負債結構及長短期資金結構，進一步降低融資風險。

物流業務

經營環境分析

二零二三年上半年，世界政治經濟形勢錯綜複雜，中國政府針對促進經濟復甦制定了一系列相關政策，國內經濟有所復甦，但持續恢復發展的基礎仍不牢固。隨著宏觀政策與物流政策協同發力，物流需求得以部分提振，同時物流企業營商環境亦有所改善，本集團主業所處的物流行業總體呈現恢復趨勢。具體到本集團所處的業務領域，綜合上游供給端和下游需求端的影響，社會倉儲需求的反彈不及預期，仍然面臨著挑戰與機遇並存的局面。

為更好地適應新形勢，本集團積極應對外部環境變化及政策影響，因時因勢零活調整發展策略，以深圳先行示範區及粵港澳大灣區為立足根基，把握全國物流基礎設施升級機遇，構建現代物流體系。一方面，本集團緊抓市場機遇，聚焦在一線城市、粵港澳大灣區、長三角經濟發達地區核心節點城市擇優佈局，尋求投資及併購機會；另一方面，本集團持續提升運營管理能力，優化客戶結構，全力完善「投建融管」及「投建管轉」雙閉環商業模式，堅定謀求穩健、高質、可持續發展。

運營表現分析

物流園業務

一、 大灣區物流港

在立足深圳、聚焦大灣區的戰略引領下，除了深圳大本營，本集團先後在中山、肇慶、佛山等城市佈局，在大灣區的業務網絡已日趨形成規模，初步實現融入大灣區的戰略構想。本集團在持續加大於大灣區的投資佈局力度的同時，主動適應行業呈現出的智慧化、智能化發展趨勢，積極響應地方政府集約用地的倡導，努力搶抓「倉儲上樓」發展機遇，全新打造「深國際智慧物流港」系列產品。

於二零二三年六月三十日，本集團在大灣區共佈局 13 個物流項目，其中已經運營／管理項目共 4 個（包括深圳市的 3 個項目）；建設中的項目 6 個（包括深圳市的 4 個項目）。

深圳物流港項目

已投入運營項目

深國際華南物流園位於深圳市龍華區，佔地面積約 57.8 萬平方米。項目分兩期建設，一期項目是以保稅物流與商貿為主的綜合性產業園，於本期間維持平穩運營。目前一期項目按深圳市政府總體規劃正在向數字經濟園區轉型。

深國際西部物流園位於深圳市南山區，總運營面積約 12.2 萬平方米，提供包括保稅物流倉儲、裝卸配送及庫內增值服務。該項目獲國家商務部批准成為第二批電子商務示範基地，亦被指定為深圳市跨境電商展示中心試點項目，並取得認可經濟營運商（AEO）計劃海關高級認證資質。於二零二三年六月三十日，園區整體出租率達 100%。

深國際康淮電商中心位於深圳市龍華區，是本集團首個以管理輸出方式運營的輕資產運營項目，該項目運營面積約 14.3 萬平方米。深國際康淮電商中心積極探索綠色貨運配送發展模式，建成「集約、高效、綠色、智慧」的城市貨運配送服務體系，為深圳市綠色貨運配送城市示範工程之一。目前園區的業務包括倉儲物流服務、大型數據中心、辦公樓、宿舍及餐廳等，同時搭建了智能化園區管理資訊系統，實現園區數據的交互共用，智能互聯。園區招商情況良好並成功引進了多家品牌物流企業，已進入穩定經營期。於二零二三年六月三十日，項目整體出租率達 93.8%。

深國際智慧物流港（深圳坪山東）為本集團於二零二三年七月以總金額約人民幣 7.49 億元收購的優質物流園項目。該項目位於深圳市坪山區，總佔地面積約 26.7 萬平方米，建築面積約 9.4 萬平方米，現駐沃爾瑪、雪峰冷鏈等優質客戶。本集團擬將其打造成為深圳首批「倉儲上樓+工業上樓」試點項目之一，為深圳市新增優質物流倉儲及工業生產空間發揮示範引領作用。通過該收購，可提高本集團收入及資產規模，產生良好的經濟效益。此外，該項目毗鄰本集團多個物流項目，具備片區聯動開發可行性，有益於進一步擴大本集團在深圳及大灣區的市場影響力。

在建項目

本集團持續加大在深圳的投資力度，大力推進在建及籌建中的項目，助力深圳打造成全國物流中心。

深國際鐵路樞紐物流港（深圳平湖南）位於深圳市龍崗區，佔地面積約 90 萬平方米，物流倉儲建築面積預計約 85 萬平方米。該項目於二零一九年九月獲中國國家發展和改革委員會及中國交通運輸部批准納入全國首批 23 個國家級物流樞紐項目，未來將對提升本集團物流行業地位發揮重要作用。

本集團與中國鐵路廣州局集團有限公司於二零二一年八月成立合資公司深圳市深國鐵路物流發展有限公司（「深國鐵路公司」）投資建設深圳平湖南項目。本集團在深圳平湖南項目上首創「在鐵路綫上加蓋多層物流倉儲設施，通過分層確權方式獲得上蓋物流建築的所有權」的模式，充分利用鐵路貨場空間向上拓展，上蓋開發現代物流設施，實現鐵路用地的複合開發以及「鐵路運輸+現代物流」的融合發展，是集約利用土地資源的有益探索，具有示範意義。本集團擬將該項目打造為具有標桿示範作用的「公鐵海」多式聯運中心和國家級綜合物流樞紐，以滿足市場需求為導向，融合城市物流、商貿服務、國際國內鐵路貨運班列及應急物流保障等業務功能，實現由單一功能的鐵路貨場升級為「鐵路貨場+城市綜合物流樞紐」的目標。

深圳平湖南項目一期已開展倉儲服務、港口集裝箱堆場及鐵路運輸等服務。其中已投入運營的鐵路貨場/堆場面積約 17 萬平方米，已於二零二二年上半年陸續交接。此外，本集團依托深圳平湖南項目一期鐵路貨場，成功拓展了「深圳平湖南-上海閔行」及「深圳平湖南-長沙」快速貨運班列，多式聯運業務取得實質性突破。

深圳平湖南項目二期擬於鐵路貨場上蓋開發建設現代化物流園，在保留鐵路貨場全部規劃功能的前提下建設 11 米架空層，架空層以上為物流用地，擬建設 85 萬平方米物流倉儲設施，並由深國鐵路公司持有鐵路貨場上蓋物業之所有權及經營權。

二零二三年六月二十五日，本集團通過公開掛牌方式，以人民幣 11.87 億元成功競得項目上蓋倉儲的土地使用權。該項目用地為全國首宗鐵路貨場上蓋產業空間用地，是深圳市較為罕見的可大規模開發物流設施的土地資

源，也是深圳首例 11 米層高物流建築單倍計容的項目。目前，本集團正在全力推進建設方案設計等工作，預計二零二三年底或二零二四年初全面開工，爭取於二零二六年建成。

深國際智慧物流港（深圳黎光）位於深圳市龍華區，佔地面積約 4.5 萬平方米，規劃建設為地上六層、地下二層的高容積率物流園區，規劃建築面積約 26.5 萬平方米。項目將依託 5G 等新一代信息技術，以智能硬件為基礎，數字化平台為載體，打造為具有示範效應的「生態型、智慧型、創新型」的多業態融合的現代物流標杆示範園區，亦將成為本集團「倉儲上樓」標桿項目。園區內規劃有冷庫、常溫庫、自動立體庫等倉庫設施及電商孵化運營中心和園區配套服務中心等多種業態，並可提供物流倉儲、交易展示、分撥集運、城市配送及流通性加工等綜合物流服務，項目未來將進一步鞏固本集團在深圳地區的物流市場份額。該項目已於二零二三年五月實現工程規劃驗收，計劃於二零二三年下半年分批投入運營。

深國際智慧物流港（深圳鹽田）位於深圳市鹽田區，佔地面積約 3.2 萬平方米，規劃建築面積約 12.7 萬平方米，計劃打造六層立體倉，是本集團又一現代化、高標準的「倉儲上樓」示範項目，也是本集團「保稅物流+」示範項目。項目將依托國際樞紐港鹽田港和鹽田綜合保稅區的政策優勢，重點發展保稅新業態，開展國際分撥、跨境電商、冷鏈物流、保稅展示等高附加值物流綜合服務，全力打造為國際領先的數位化、智慧化、綠色化的智慧保稅物流綜合體。該項目入選「深圳市二零二三年度重大項目」。項目已於二零二三年四月完成項目主體結構封頂，並於六月底完成主體結構驗收，預計將於二零二三年底竣工並投入運營。

深國際智慧物流港（深圳坪山）位於深圳市坪山區，佔地面積約 12 萬平方米，規劃建築面積約 45 萬平方米。本集團於二零二二年四月完成該項目 70% 權益的收購。該項目區位優勢明顯，周邊聚集了信息技術、生物醫藥、新能源汽車等產業，區域內有旺盛的物流服務需求。該項目定位為深圳市「20+8」戰略性新興產業集群中的「製造業與物流業深度融合示範基地」，同時也是坪山區「9+2」戰略性新興產業的「智慧物流共享中心」，為先進製造業提供智慧化、高效率的綜合物流服務，建成後將填補坪山區缺少高標準物流設施的空白，大幅降低製造業企業的物流成本，有效推動坪山區製造業與物流業的深度融合。該項目已於二零二三年五月三十日舉行開工儀式，預計將於二零二五年建成並投入運營。

待建項目

深國際公路樞紐物流港（深圳寶安）位於深圳市寶安區，是深圳市規劃的七個一級公路貨物樞紐場站之一，佔地面積約 7.5 萬平方米，地理位置優越，將依托寶安區先進製造業基礎及內外聯通的優越地理位置，集約化立體化打造功能齊全、綠色智能的高標物流設施群，促進高端製造業與物流業融合。二零二三年七月，以該項目為核心的深圳生產服務型國家物流樞紐成功入選「二零二三年國家物流樞紐建設名單」，這是本集團主導開發運營的又一個國家級物流樞紐項目。本集團已於二零二二年下半年與政府相關部門成功簽署項目投資協議，目前正積極推進項目土地的獲取工作。

大灣區其他物流港項目

在立足深圳地區的同時，本集團加速深耕在大灣區其他區域內的優質資源項目，其中佛山已經成為本集團在大灣區內的重點發展城市。

深國際智慧物流港（中山火炬）是本集團在大灣區（除深圳外）佈局的首個項目，總運營面積約為 6.6 萬平方米，項目助力珠江東西兩岸物流融合發展。自二零一九年收購以來，經過多年精耕細作，運營服務品質大幅提升。於二零二三年六月三十日，出租率已近 100%。

深國際智慧物流港（佛山南海）及**深國際智慧物流港（佛山順德）**是本集團於二零二二年初成功競得的、分別位於佛山市南海區及順德區的兩塊倉儲建設用地，佛山南海項目建築面積約 9.3 萬平方米，佛山順德項目建築面積約 33.7 萬平方米。這兩個項目的整體規劃將著重突出「集約化」及「智慧化」的特點，擬打造為集倉儲、配送、轉運、交易、售後服務和電子商務於一體的現代化高標準物流園。目前佛山南海項目及佛山順德項目已進入全面施工階段，預計將分別於二零二四年及二零二五年投入運營。

深國際智慧物流港（佛山高明）是本集團於二零二二年初成功競得的位於佛山市高明區的倉儲建設用地，佔地面積約 15.7 萬平方米，作為本集團於佛山市投資的第三個物流園，標志著「一城多園」戰略佈局再次實現突破。該項目擬打造成集電商雲倉、城市配送、智慧冷鏈、航空供應鏈等功能於一體的高標準、信息化的現代智慧物流產業基地，預計將於二零二三年內開工建設。

此外，本集團也在積極推進肇慶項目的土地獲取工作，力爭於二零二三年下半年獲取項目用地。

二、 中國其他地區物流港

本集團在重點佈局大灣區的同時，以「優中選優」的策略完善全國網絡的戰略佈局，聚焦把握長三角、京津冀等經濟發達地區核心節點城市的佈局機會，全力提高市場佔有率，提高重點城市滲透率及項目密度，夯實高標倉網絡基礎，形成全國聯動效應。

於二零二三年六月三十日，本集團在全國其他地區（不包括大灣區）逾 34 個物流節點城市實現物流港佈局，其中共有 30 個物流港項目投入運營，總運營面積約 389 萬平方米，整體出租情況良好。

二零二三年上半年，本集團分別先後獲取太原項目及成都溫江項目的倉儲用地。太原項目位於太原市小店區，佔地面積約為 12.7 萬平方米，該項目的落地標誌著本集團物流港拓展核心物流節點城市戰略佈局的進一步深化。成都溫江項目位於成都市溫江區，佔地面積約 6.7 萬平方米，該項目的獲取標誌著本集團在成都成功實現「一城多園」佈局，實現「成渝雙城經濟圈」戰略兩極加密佈局，進一步增強了本集團物流港網絡規模效應。

此外，本集團積極推動全國戰略佈局並提高重點城市滲透率及項目密度，夯實高標倉網絡基礎。於二零二三年六月三十日，金華義烏項目（電商產業園）、長沙項目二期 A 項目陸續建成並投入運營，新增運營面積逾 22 萬平方米。

本集團在持續拓展物流港新項目的同時，亦穩步推進在建及籌建中的項目，以確保工程進度符合預期。於二零二三年六月三十日，本集團新開工建設項目共 4 個，建築面積合計約 52 萬平方米，包括湘潭項目、溫州項目、南昌昌北項目、合肥肥西項目（新建部分）。續建項目共 4 個，建築面積合計約 43 萬平方米，包括無錫江陰項目、海南澄邁項目、湛江項目、貴陽修文項目。上述項目均已按計劃開展工程建設工作，其中無錫江陰項目預計將於二零二三年內竣工並投入運營，海南澄邁項目、湛江項目、湘潭項目等預計將於二零二四年陸續竣工並投入運營。

由本集團投資建設的**深國際物流港（石家莊正定）**是國內首家融合了物流與商業兩大業態的產城綜合體，項目佔地面積約 31 萬平方米，總建築面積超過 50 萬平方米。其中，物流園佔地面積約為 20 萬平方米，致力於建設成為數智化醫藥冷鏈物流基地，通過存儲與物流相融合，形成「通道+樞紐+網格」的物流運作體系，打造「醫藥產業園+骨幹冷鏈基地」新業

態，助力「華北藥都」高質量發展與產業提升。截至二零二三年六月三十日，園區已投入運營面積約 6.4 萬平方米，其中醫藥產業園面積約 4 萬平方米，並成為世界 500 強企業上海醫藥及華潤醫藥的河北區域總倉。

同時，園區正在推動建築面積超過 10 萬平方米的高標準骨幹冷鏈物流基地建設，並聯合中國優質農產品開發服務協會對入駐產品進行品牌推廣，積極助力「互聯網+農產品」出村進城。園區的 A5 及 A7 倉庫已被中國倉儲與配送協會命名為「綠色倉庫」，獲得綠色倉庫一級認證。此外，園區成功應用新一代智能技術和配套自動化設備，實現全程智能化、可視化管理，大幅提升物流效率。

深國際物流港（鄭州新鄭）及深國際物流港（合肥肥西）是本集團於二零二二年上半年以總金額約人民幣 17.10 億元收購的優質物流倉儲項目，總佔地面積約 91.9 萬平方米，運營面積約 40.6 萬平方米。項目主要服務於當地周邊產業，客戶包括快遞快運、第三方物流及專綫物流等。本集團計劃利用該兩個項目的空地繼續建設高標倉，待全部建成後，合計運營面積將超過 70 萬平方米，將成為鄭州及合肥當地有較大影響力的物流港。合肥肥西項目空地部分已於二零二三年上半年開始施工建設。

此外，本集團依托強大品牌號召力及成熟園區運營能力，在全國範圍拓展多個管理輸出項目。**深國際智慧物流港（岳陽）**是深圳地區之外首個管理輸出項目，項目倉儲設施已建成約 5.2 萬平方米，自投入運營以來，經營情況良好。此外，本集團繼續推動多個管理輸出項目的建設進度，包括：**深國際物流港（海南洋浦）**，建築面積約 9.4 萬平方米，已於二零二一年十一月開工建設，預計將於二零二三年內投入運營；以及**深國際物流港（廣東惠陽）**，建築面積約 10 萬平方米，預計將於二零二三年九月正式開始施工建設，並於二零二四年投入運營。

物流港「投建融管」閉環商業模式拓展

伴隨物流倉儲行業的發展，物流港的價值將穩步上升。本集團積極探索物流港資產證券化路徑，實施「投建融管」閉環發展商業模式。通過發行物流產業基金，可實現資金快速回籠的目的，縮短項目回報周期、降低負債率，並提前兌現物流港在開發、建設、培育運營階段形成的資產增值收益，有助於推動本集團城市物流港運營管理規模的快速擴張。

投— 投資拓展。利用本集團在物流倉儲領域深耕多年的投資經驗，發掘優質物流項目，加大投資拓展力度。

建— 工程建設。建設高標準、通用性強、成本合理、市場認可度高的物流倉儲產品，注重資產可流通性，提升工程建設管理水平。

融— 產融結合。通過發行公募 REITs 等資產證券化路徑，實現資金快速回籠，降低負債率，確保現金流充足，並實現資產增值收益。

管— 運營管理。對物流港項目進行運營管理，掌握客戶資源，保持整體控制力，拓展園區增值服務，不斷提升核心競爭力。

本集團將繼續通過多種物流資產證券化渠道進一步完善「投建融管」小閉環商業模式，一方面全力推動以成熟物流港項目作為底層資產申報發行基礎設施公募 REITs，另一方面積極研究、探索設立新的物流地產私募基金，在保持園區運營權的前提下，盤活本集團優質物流資產，加速資金回流，促進高質量投資。

本集團於二零二一年與中信證券股份有限公司旗下的金石投資有限公司共同發起設立了深石（深圳）智慧物流基礎設施私募基金合夥企業（有限合夥）（「深石基金」），以該基金作為主體，通過公開競價方式收購本集團位於南昌、合肥及杭州的物流港項目。本集團已於二零二一年及二零二二年陸續將上述三個項目置入深石基金，目前處於正常運作狀態，經營情況穩定。該項目是本集團「投建融管」商業模式的有效落實，由於本集團仍為上述已置入基金的物流園項目提供運營維護等專業服務且將繼續收取服務費用，基金置入可使本集團在保持園區運營權的前提下加速資金回流，促進有效投資。本集團將繼續根據市場條件及自身需求發起新的物流產業基金，加強與同行及金融機構合作，進一步推動「投建融管」商業模式發展。

二零二三年正值中國首批基礎設施公募 REITs 上市兩周年之際，隨著基礎設施公募 REITs 擴募機制的全面落地、消費類基礎設施試點的放開以及監管政策的持續完善，中國公募 REITs 市場進一步向常態化發行階段邁進，市場逐步邁向成熟。本集團積極籌劃基礎設施公募 REITs 申報發行工作，首批發行擬以位於杭州及貴州的成熟物流港項目作為底層資產，打造本集團首個公募 REITs 平台。發行公募 REITs 旨在保持園區運營權的前提下盤活本集團優質物流資產，進一步加速現金回流，促進高質量投資，形成正向循環。目前本集團正處在公募 REITs 申報的準備階段，已根據香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）證券上市規則（「上市規則」）第 15 項應用指引向聯交所提出申請並取得階段性進展；其他準備工作亦在有序推進中。本集團將適時就交易向相關監管機構（包括但不限於國家發展和改革委員會、中國證券監督管理委員會及深圳證券交易所）申請批准。

物流服務業務

隨著人工智能、大數據及 5G 等技術的逐步成熟，結合自動分揀、精準投遞、無接觸配送等新應用場景落地，物流行業正由傳統的人工模式向科技裝備、智慧升級的方向轉變，智慧物流和冷鏈物流等新興業態已成為物流行業未來發展的重要趨勢。近年來，本集團加快推進智慧和冷鏈業務探索，致力於打造新的業務增長點。

本集團智慧倉及冷倉項目覆蓋深圳、石家莊、成都等地的多個物流港，為醫藥、3C 電子、鞋服等行業客戶提供服務。截至二零二三年六月三十日，本集團已投入運營的智慧倉及冷倉面積合共約 5.7 萬平方米，在建、擬建及規劃中的智慧倉及冷倉面積約 28.7 萬平方米。二零二三年下半年，預計將有 7.3 萬平方米的智慧倉及 6.0 萬平方米的冷庫投入運營。

在冷鏈業務方面，本集團繼續在各物流港項目規劃和建設冷倉並取得良好進展。本集團與冷鏈物流頭部企業「萬緯物流」合資成立冷鏈運營合資公司，通過「重資產自主拓展+輕資產合作運營」的模式加快推進冷鏈業務發展。其中，首個合資運營的**深圳黎光冷倉項目**面積約 3.9 萬平方米，計劃打造為具有示範性的生態型、智慧型、創新型標桿項目；截至二零二三年六月三十日，該項目已完成建設的冷倉面積約 2.4 萬平方米，力爭於二零二三年年底完成全部冷倉建設工程。此外，本集團亦積極推進**南京空港冷鏈項目**進度，該項目計劃建設的冷倉面積約 3.3 萬平方米，已於二零二三年六月簽署土地出讓合同，目前正積極準備開工建設前期工作。另外，本

集團已於二零二三年上半年啓動上海閔行項目整體「乾改冷」工程，改造後的冷倉面積約為 5.2 萬平方米，預計將於二零二四年投入運營。

在智慧倉發展方面，本集團繼續推進已建項目的智慧化改造工作，已完成智慧化改造並投入運營的面積共計 3.7 萬平方米，有效提高了客戶的庫存空間利用率及貨物周轉率，同時極大降低了人工成本。此外，石家莊正定項目醫藥智慧倉已實現全天候溫濕度可視化控制，將打造為行業領先的醫藥智慧共享倉。

本集團未來將持續探索智慧倉、冷鏈行業發展趨勢，關注智慧倉和冷鏈行業優質標的，助力新業務開拓與產業鏈供應鏈高質量發展，打造物流業務增長新引擎。

本公司附屬公司深圳市鵬海運電子數據交換有限公司（「鵬海運」），致力於用數字化賦能集裝箱運輸行業，成為具有「貨操作平台+物流交易平台+箱操作平台」功能的跨境物流供應鏈數智化服務平台。鵬海運已經打造了華南地區最大的集裝箱運輸 SAAS 公共服務平台，並承擔深圳港 EDI 網路資訊交換平台的建設、運營工作。於本期間，鵬海運加快推動孵化貨主戰略產品，不僅完成了出口退稅協同服務產品「關票稅融（1.0 版本）」的上線工作，還推動了跨境貿易物流數智化平台「鯤鵬智運」的初步構建，與菜鳥系投資者上海文鯨供應鏈科技有限公司共同合作的「鵬鯨項目」亦實現首單下單。同時，鵬海運繼續承擔中國（深圳）國際貿易單一窗口（Single Window）運維工作，為深圳市外貿企業提供便捷高效的進出口線上通關業務服務。鵬海運的專業度獲得業界高度認可，不僅成功入選《中國航務周刊》發佈的「中國航運業年度 100」之「十大智慧港口力量」，亦榮獲國務院國資委首屆「國有企業數字場景長信專業賽」全國二等獎，成為行業內數智化領域建設的標桿。

其他物流戰略投資

本集團亦積極拓展適合豐富「水陸空鐵+智冷」全景物流生態的產業鏈上下游項目，搶抓物流新興產業和政策佈局機遇，把握包括多式聯運、智慧倉及冷鏈物流、航空貨運等在內的潛在項目投資機會，遴選優質物流資產項目並儲備相關資源，在獲得良好投資回報的同時，充分發揮項目協同效應。

本集團與中國外運股份有限公司共同成立了合資公司，負責運營深圳「灣區號」班列，主營國際貨運代理、鐵路國際班列運營等業務，為保障國際產業鏈與供應鏈穩定以及推動共建「一帶一路」高質量發展作出了貢獻。「灣區號」中歐班列是聯通深圳與國際經濟發展的重要紐帶，該班列從深圳啓程，運行距離 13,438 公里，已開通 18 條線路，覆蓋 40 個國家，是目前國內運行距離最長的中歐班列之一，為深圳及周邊城市超過 4,000 多家企業提供了穩定、可靠的國際物流服務。二零二三年上半年，開行 117 列，同比增長 95%。自開通以來，累計發運 505 列，貿易額達美金 29.5 億元。此外，還相繼開通了「灣區號」中老國際班列、中老泰專列、精品中歐班列。「灣區號」各班列以平湖南鐵路貨場作為始發場站，有利於帶動平湖南鐵路貨場的貨運量，提升倉庫的使用效率，加強本集團下屬物流園區之間的協同度，為發展物流業務增值服務創造機會。

本集團於二零二一年成為國內通信物流市場佔有率排名第一的中國通信服務股份有限公司旗下中通服供應鏈管理有限公司（「中通服」）的第三大股東。中通服為中國通信行業唯一一家 5A 級綜合型物流企業。本集團與中通服可協同與對接物流倉儲網絡，目前雙方已就多項目的合作可行性進行了初步調研及探討，未來將在信息通信、數據中心等新興產業領域攜手拓展高端物流增值服務，全方位實現優勢互補、互利共贏。二零二三年上半年，本集團已與中通服母公司中國電信集團有限公司簽署全面合作協議，後續雙方將結合各自的核心競爭優勢，積極尋求在通信、物流供應鏈、雙碳及新能源等領域展開合作，實現優勢互補，促進合作共贏。

此外，本集團於二零二一年出資人民幣約 15.65 億元，以增資擴股方式持有中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）10%的股權，並成為國貨航的第四大股東，參股後持續取得較好的投資回報。國貨航已啓動在深圳證券交易所主板上市申報進程。此外，本集團與國貨航繼續深化戰略合作，積極推動深圳及北京等地項目落地，共同獲取稀缺資源，打造集航空物流、高標倉儲及冷鏈物流等於一體的綜合型物流體系。

為落實智慧物流發展戰略，二零二一年，本集團聯合深圳市機場股份有限公司、深圳市資本運營集團有限公司共同發起設立智慧空港物流產業基金。截至二零二三年六月底，本集團累計已取得基金分紅收益約人民幣 1,202 萬元。作為基金發起方之一，本集團積極推動基金的運作，並積極推動拓展冷鏈物流、新能源汽車物流等領域的若干潛在優質標的，將在後續持續跟進相關進展。

財務表現分析

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	
	二零二三年 港幣千元	較二零二二年 增/（減）	二零二三年 港幣千元	較二零二二年 增/（減）
大灣區物流園	270,751	24%	121,755	66%
中國其他地區物流園	485,015	(7%)	268,063	182%
物流園業務小計	755,766	2%	389,818	132%
物流服務業務	169,612	(26%)	2,642	(42%)
合計	925,378	(5%)	392,460	127%

物流業務方面，於本期間，實現總收入港幣 9.25 億元，較去年同期下跌 5%（撇除匯率影響，較去年同期上升 2%）；股東應佔盈利較去年同期上升 127%至港幣 3.92 億元。其中，物流園業務的收入較去年同期上升 2%至港幣 7.56 億元，股東應佔盈利較去年同期上升 132%至港幣 3.90 億元，主要由於若干新建物流園先後投入運營及新收購的物流園項目帶來利潤貢獻，以及於本期間錄得物業重估收益約港幣 9,442 萬元。

於本期間，物流服務業務的收入較去年同期下跌 26% 至港幣 1.70 億元，股東應佔盈利為港幣 264 萬元，較去年同期下跌 42%，主要是為適應經濟環境的變化，降低風險，持續調整了相關業務架構。

物流園轉型升級業務

運營表現分析

前海項目

前海項目是本集團首個成功實現「投建管轉」大閉環發展模式的項目，通過前海土地整備，本集團獲取了約人民幣 83.73 億元的土地使用權的補償，置換了新規劃條件下的土地面積合共約 12 萬平方米，總建築面積約 39 萬平方米（其中，住宅建築面積約 19 萬平方米，公寓建築面積約 2.5 萬平方米，均可銷售）。土地增值收益是前海土地整備的第一步，隨著置換用地逐步開發、建成物業投放市場，項目數年來持續釋放開發價值，助力本集團業績穩定增長。

前海項目正在建成集產業數字經濟小鎮、潮流商業和配套住宅於一體的深國際前海產城共同體，將從產業升級、資源集聚、功能融合等方面助力前海發展，促進產城資源融合。二零二二年十二月，本集團於大灣區第十屆最美人居年度行業盛典上榮獲「深圳年度推動行業健康發展品牌房企」，深國際前海產城共同體亦榮獲「灣區年度產城綜合體價值標桿獎」。

前海項目共分三期開發。

前海首期項目總建築面積約 11 萬平方米，包括住宅項目約 5.1 萬平方米（與深業置地有限公司共同開發的「頤灣府」），辦公項目（「頤都大廈」）約 3.5 萬平方米及商業項目（「前海·印里」）約 2.5 萬平方米，目前均已投入運營及交付使用。

辦公項目方面，本集團與工業和信息化部直屬單位中國電子信息產業發展研究院（「賽迪研究院」）共同管理和經營「深國際商置（深圳頤都大廈）」。二零二二年五月，「頤都大廈」成功獲得美國綠色建築委員會頒發的LEED-CS鉑金級認證，標誌著該項目正式跨入世界頂級環保寫字樓行列。該項目依托前海在大灣區的特殊區位和政策優勢，充分發揮本集團豐富的供應鏈管理經驗和賽迪研究院強大的資訊技術服務能力，重點發展供應鏈服務和智造服務產業以及促進大灣區、「一帶一路」沿綫國家／地區數字經濟與實體經濟的深度融合。該項目自二零二一年七月投入使用，以AIoT+生態庭院與產業運營服務的定位，成功吸引眾多數字產業企業入駐。截至二零二三年六月三十日，企業入駐率達80%，所有簽約客戶均為高潛型數字經濟企業。其中，深國際自營的優質共享辦公空間「前海圖釘Camp」，作為本集團首個產業孵化器產品，聚焦於建設「AIoT+」深港科創生態圈。截至二零二三年六月三十日，該項目入孵率達58.9%，其中香港創業團隊約佔四分之一，且成功引入包括英國愛丁堡大學、美國加州大學洛杉磯分校等國際知名院校畢業的優質海歸創業團隊。目前，產業創新生態平台雛形建立，各類產業活動及產業賦能服務有條不紊推進。

商業項目方面，本集團與印力集團充分發揮雙方優勢，合力打造前海媽灣片區極具特色的精品商業項目—「前海·印里」。該項目集品質生活、人文藝術、圈層社交、數字生態於一體，是前海乃至深圳少有的「庭院式」慢生活街區。該項目已於二零二二年九月正式開業，並於二零二三年六月在中國購物中心與連鎖品牌發展峰會上榮獲「業態創新獎」與「營銷創新獎」。截至二零二三年六月三十日，項目整體出租率達76.3%。

前海二期項目計容建築面積共約11萬平方米（其中住宅建築面積約9.1萬平方米），分為兩部分開發。其中本集團獨立開發運營的「深國際商置（深圳頤城栖灣里）」（「頤城栖灣里」）計容建築面積約6.5萬平方米，其中住宅建築面積約5.1萬平方米、商業建築面積約0.6萬平方米。「頤城栖灣里」已於二零二二年九月二十八日開盤預售，預售當天銷售率約98.5%。截至二零二三年六月三十日回款約人民幣51億元，預計將於二零二三年底竣工交付。

前海二期項目中另一部分住宅項目與深圳市萬科發展有限公司（「深圳萬科」）合作開發，住宅建築面積約4.0萬平方米、商業建築面積約0.34萬平

方米，已於二零二二年預售，目前正穩步推進主體結構施工進程，預計將於二零二三年內封頂。

前海三期項目計容建築面積共約17.2萬平方米。前海三期項目中與深圳萬科合作開發的住宅項目計容建築面積約8萬平方米，其中住宅建築面積約5萬平方米、公寓建築面積約2.5萬平方米、商業建築面積約0.5萬平方米。住宅部分已於二零二三年四月一日開盤預售，截至二零二三年六月三十日，銷售率達87%，目前正穩步推進主體結構施工進程。

本集團獨立持有前海三期項目兩宗辦公及商業用地，計容建築面積約9.2萬平方米，其中辦公建築面積約7.9萬平方米、商業建築面積約1.2萬平方米、社康服務中心建築面積0.1萬平方米，目前正與政府部門協商相關開發事宜。

於二零二二年，本集團引入深圳萬科作為前海商業公司的戰略投資者，本集團於前海商業公司的股權攤薄至50%，前海商業公司不再是本集團的附屬公司。前海商業公司擁有前海項目T102-0266、T102-0337及T102-0338宗地的開發權（即「前海•印里」以及上述前海二期、三期項目中與深圳萬科合作的項目）。

深國際華南物流園

隨著國家「雙區驅動」戰略的深入推進，大灣區將成為中國開放程度最高、經濟活力最強的區域之一，而大灣區新增土地供應有限，特別是在核心區域的土地資源尤其珍貴。本集團旗下深國際華南物流園地處深圳中軸、核心節點，佔地面積約58萬平方米，是本集團在深圳最大的傳統倉儲物流園。推進深國際華南物流園一期轉型打造華南數字經濟超級總部基地，是本集團探索「投建管轉」大閉環發展模式中，繼前海項目後的關鍵一環。

深國際華南物流園一期項目轉型升級正在進行中。根據龍華區政府對外發佈的《龍華區國土空間分區規劃（2021-2035）》（草案）公示讀本顯示，深國際華南物流園已被納入「北站樞紐城市功能節點」「戰略預留區」等空間範圍，成功寫入龍華區未來十五年中長期發展的空間藍圖。

深國際華南物流園二期項目「深國際華南數字谷」佔地面積約6.2萬平方米，建築面積約20萬平方米，契合龍華區「數字龍華」發展戰略，以發展數字產業為導向，重點引進人工智能、5G技術、工業互聯網三大產業方向的企業，以促進區域產城融合，實現數字產業賦能區域發展，為區域經濟發展注入新的動力。深國際華南數字谷於二零一六年年底開展建設工程，分一組團和二組團開發建設。其中，一組團已於二零二一年十二月投入運營，二組團計劃於二零二三年下半年投入運營。

未來數年內，本集團將積極配合政府規劃，主動推進工作進程，謀求各方利益共贏，加快釋放項目內在價值。

深國際物流港（石家莊正定）

石家莊正定項目是本集團在京津冀協同發展區域投資建設的河北省重點項目，佔地面積31萬平方米。項目秉持智慧科技、綠色低碳、融合共享理念，打造集醫藥物流、電商冷鏈、冰雪運動、文旅融合、創新創業平台、優質農產品展示於一體的現代化產城綜合體。

在建設、運營項目內智慧化物流園的同時，本集團正加快建設項目中的商業部分「深國際商置（石家莊真悅天地）」。商業部分建築面積達33萬平方米；其中創新創業辦公及主題街區已於二零二二年三月開工建設，該項工程預計將於二零二三年下半年實現主體封頂；大型室內滑雪場已於二零二三年上半年開工建設；國際商務酒店、商業中心已取得工程規劃許可，預計將於二零二三年下半年全面開工建設。該項目在建設和運營過程中將積極探索在綜合能源方面的應用；預期項目整體將於二零二五年底前全面投入運營。

近年來，得益於當地良好的營商環境以及項目自身的精準定位，該項目通過招商先行，已吸引融創文旅、希爾頓歡朋酒店、特區建工、滄昂、美國捷得等諸多國內外知名品牌合作。通過強強聯合，可共同將該項目打造成京津冀首都經濟圈內別具一格的現代化文旅融合綜合體和微度假目的地；同時，該項目亦將成為國內首家實現物流和商業高度融合的新型城市載體。

財務表現分析

於本期間，物流園轉型升級業務的收入較去年同期上升72%至港幣3,352萬元，主要是由於前海首期辦公項目及商業項目出租率提高帶來新的租金收入及物業管理費收入。股東應佔虧損約港幣3,121萬元，主要由於新項目投入運營導致折舊攤銷費用大幅上升，以及去年同期因前海商業公司增資擴股產生一次性收益，而本期間並無該收益。

港口及相關服務業務

運營表現分析

深國際港口（南京西壩港）

本集團持有70%權益的南京西壩港項目位於南京江北新區新材料產業園區內，於二零二零年開始運營。該項目是南京市重點規劃建設的海江聯運、鐵水多式聯運樞紐港，也是目前南京港唯一位於長江以北的萬噸級以上公用散貨碼頭，可實現卸船、裝船、過駁、裝卸火車、倉儲等多項服務功能。南京西壩港項目目前運營一座5萬噸、兩座7萬噸及兩座10萬噸級通用散貨泊位以及約40萬平方米的堆場，疏港鐵路直達港區，具有得天獨厚的區域優勢和實現江海、鐵水、公水聯運的良好條件。

二零二三年上半年，面對供需低迷的市場環境，南京西壩港的經營遇到了較大挑戰。儘管如此，南京西壩港以先進的現場管理水平，深度挖潛存量客戶需求；同時大力拓展新客戶帶來增量業務。二零二三年上半年，南京西壩港共有232艘海輪停泊，並完成了約1,738萬噸的吞吐量，火車發運量約為212萬噸，業務量持續位居沿江11個同類碼頭首位。

港口供應鏈業務

在港口供應鏈業務方面，本集團充分依托各大港口資源，推動業務轉型發展，開發新客戶與新貨種，豐富物流運輸方式，持續加強風險管控，為客戶提供一站式散貨物流供應服務。於本期間，除了繼續為客戶提供優質的煤炭和石油焦供應鏈管理服務外，積極參與港口供應鏈各類資源的整合，有效集聚了資訊流、物流及商流；積極延伸至產業鏈上下端，為本集團旗下其他處於建設期的重資產碼頭項目累積了優質的上下游客戶資源。供應

鏈業務的發展，為各重資產港口從單一裝卸中轉港口轉型升級為大型的綜合服務樞紐港平台奠定基礎，加強了各重資產港口之間的業務協同。

投資建設項目

近年來，本集團持續加大優質港口項目的拓展工作，加快靖江港、沈丘港及豐城港等項目的工程建設進度，挖掘優質岸綫資源；同時加大優質港口項目的搜尋，加速構建「1 + N」多點佈局的港口網絡體系，並充分運用現代科技技術，推動港口向綠色、智能、安全、高效的現代化港口轉型升級。二零二三年上半年，本集團港口產業佈局加速成網，各項目將在二零二三年內陸續投入運營。

深國際港口（江蘇靖江港）：本集團持有靖江港項目70%的權益。靖江港項目位於靖江市經濟開發區，規劃建設兩座十萬噸級（水工結構兼顧十五萬噸級）長江主碼頭，改造五個1,000噸級（水工結構兼顧3,000噸級）內港池泊位。該項目將打造為國內一流的綠色、智慧、高效於一體的海江聯運樞紐港以及能源儲備集散中心和綜合交易中心，助力靖江國家級煤炭儲備基地功能實現。該項目入選二零二一年度及二零二二年度「江蘇省服務業重點項目」及「二零二二年江蘇省重大項目」，其建設對提升本集團港口板塊市場佔有率以及實現「港口聯網」高質量發展具有重大意義。該項目碼頭主體已完成交工驗收，預計將於二零二三年年底投入運營。

深國際港口（河南沈丘港）：本集團持有沈丘港項目40%的權益。沈丘港項目位於沈丘縣沙潁河畔，是輻射豫皖地區的港產城一體化示範項目，擬建設二十六個千噸級泊位，將分三期建設，預計全部投產後每年可增加港口產能3,000萬噸。該項目將打造成高效、環保、先進的散貨碼頭。沈丘港一期項目四個通用泊位已於二零二三年三月投產運營，標志著本集團內河聯網行動邁出了一大步；項目二期及三期規劃建設二十二個泊位及陸域配套堆場，引入鐵路專用線，可實現公鐵水多式聯運。

深國際港口（江西豐城港）：本集團持有20%權益的豐城港項目已於二零二三年二月完成竣工驗收，並於二零二三年七月正式投產運營，是輻射贛江沿線的重要配送節點，主要服務於當地若干大型發電廠。

本集團經過多年努力，多點佈局的港口網絡體系初見雛形。近年來，本集團堅持圍繞長江中下游及內河主航道積極拓展優質港口項目，隨著靖江港、沈丘港、豐城港等項目陸續投產，未來將與南京西壩港形成良好業務協同，共同構建內河流域的港口中轉網絡，可進一步提高運輸效率、提升客戶服務能力、擴大市場份額並降低運營風險。本集團將繼續圍繞港口主營能源大宗物資優勢貨種，沿著產業鏈、物流鏈向資源端延伸，進一步優化港口網絡體系，致力於成為具有品牌影響力的「港口多式聯運+全程物流服務供應商」。

財務表現分析

於本期間，港口及相關服務業務的收入較去年同期下降 16% 至港幣 13.26 億元，主要受電力、水泥等終端企業均不同程度下調生產負荷，市場需求較為疲弱等因素影響。股東應佔盈利較去年同期下跌 6% 至港幣 5,045 萬元（撇除匯率影響，與去年同期基本持平）。

收費公路業務

本集團的收費公路及大環保業務由本公司持有約 52% 權益的附屬公司深圳高速（其 H 股於聯交所上市及 A 股於上海證券交易所上市）統籌經營。

運營表現分析

於本公告日期，深圳高速已在全國投資及經營共 16 個高速公路項目，分佈在深圳和粵港澳大灣區，以及經濟較發達地區。

於本期間，隨著國內經濟及社會全面恢復正常運行，道路交通需求較快回升。但受全球經濟景氣低迷、外需疲軟等大環境影響，國內經濟生產總體承壓，使道路貨運交通需求增長幅度偏緩。另一方面，受益於社會秩序全面恢復後，公眾自駕出行意願增強，客車出行量穩步回升。武黃高速的特許經營期已於二零二二年十二月到期終止，因此對深圳高速於本期間的路費收入造成一定影響。由於去年同期基數較低，深圳高速於本期間經營和投資的收費公路車流量及路費收入同比均錄得較大幅度增長。

此外，收費公路項目的運營表現，還受到周邊競爭性或協同性路網變化、項目自身的建設或維修工程等因素而可能影響其當期的運營表現。其中：

- 深圳外環項目二期於二零二二年一月一日正式通車，與一期形成貫通效應，成為深圳東西向最便捷的高快速主幹道，營運表現良好。於本期間，深圳外環項目的日均車流量及日均路費收入同比均錄得增長。此外，本集團已批准建設深圳外環項目三期，以進一步發揮深圳外環項目的整體效益。
- 與清連高速線位基本平行的廣連高速（廣州－連州）於二零二一年年底全線通車，對清連高速車流量產生一定分流。為提升車流量，本集團多渠道加強線位優勢宣傳，強化服務水平，積極引導車流以提升車流量。此外，隨著沿線生產生活秩序恢復正常，清連高速於本期間的營運表現呈現恢復性增長。
- 廣深高速為連接廣州和深圳的重要快速通道，而西線高速是連接廣州和珠海（珠江三角洲地區）環線高速公路的組成部分。於本期間，隨著沿線城市生產經營秩序好轉，該等路段的車流量及路費收入均有較大增長。
- 陽茂高速於二零二一年年底完成改擴建後，雙向八車道全線通行，車輛通行能力顯著提高。受益於周邊道路相繼開通後的路網貫通效應，以及各級政府實施促進旅遊經濟等政策的效應顯著，陽茂高速於本期間的客車車流量增長較大，營運表現良好。
- 益常高速、長沙環路及南京三橋的營運表現隨著社會秩序全面恢復正常，以及受益於各級政府出台的一系列促經濟穩增長政策的實施效應而呈現恢復性增長。

重點項目發展

深圳外環項目分三期建設，是粵港澳大灣區重要的交通基礎設施，全線貫通後將與深圳區域的10條高速公路和8條一級公路互聯互通，是深圳北部區域東西向交通互聯互通的重要骨幹線。深圳外環項目一期及二期分別於二零二零年十二月二十九日及二零二二年一月一日建成通車，通車以來營運表現良好，車流量和路費收入迅速增長。此外，本集團已批准投資約人民幣84.47億元建設深圳外環項目三期，預計建成後，一方面可以充實本

集團核心公路資產、取得深圳外環項目整體最佳經濟效益和社會效益，另一方面還能通過完善路網佈局，為深圳高速其他收費公路帶來交通流量。

深圳沿江項目二期主要包括深圳國際會展中心互通立交和深中通道深圳側接線兩部分工程，其中深圳國際會展中心互通立交已於二零一九年啟用通車。而深中通道深圳側接線設有機場互通和鶴洲互通兩座互通立交，建成後將聯通沿江高速一期、機荷高速、廣深高速、深中通道及寶安國際機場。於本期間，深圳高速積極開展路基、橋樑及附屬工程施工，重點推進機場互通立交橋樑結構及併線段橋樑結構等工程施工。截至二零二三年六月底，深圳沿江項目二期累計完工進度約85%，其中完成路基工程約83%、橋樑工程約92%，以及路面工程約45%。

深圳高速與深圳市交通運輸局於二零二二年九月三十日簽訂了機荷高速改擴建工程公私合營（PPP）項目（「機荷高速改擴建項目」）合同，並與深圳市特區建發交通投資有限公司就項目合作簽訂了兩份投資合作共建協議。但因後續深圳市有意對機荷高速改擴建項目的建設實施方案進行調整，並相應調整投融資方案，因此根據協議約定的終止條款，上述PPP合同已於二零二三年三月三十一日終止。深圳高速與深圳市特區建發交通投資有限公司簽訂的合作協議亦暫時無法履行，本集團將待具體方案確定後再履行相應的審批程序。

深圳高速持有約71.83%股權的深圳投控灣區發展有限公司（「灣區發展」）分別享有廣深高速45%和西線高速50%的利潤分配權益。由於廣深高速的交通流量持續接近飽和狀態，為提升廣深高速的交通能力，廣深珠高速公路有限公司（「廣深珠公司」）計劃對廣深高速進行改擴建，並已於二零一九年十二月獲得廣深高速改擴建業主資格，而廣深高速改擴建工程可行性研究亦於二零二一年一月通過廣東省交通管理部門的預審，正在辦理項目核准等前期手續，其中，廣深高速改擴建工程的廣州東莞段已於二零二三年五月取得用地預審和選址意見書，並完成立項核准前公示及進入項目核准階段。此外，灣區發展還與合作股東對廣深高速沿線土地進行深入研究，探討可行的商業模式以推動沿線土地的盤活和開發利用。

此外，本集團擬以全資擁有的益常高速作為底層基礎設施項目，開展基礎設施領域不動產投資信托基金試點申報工作。通過發行公募REITs 可有效盤活存量公路基礎設施資產，提前收回經營投資及兌現收益，提高資產周轉效率，增強深圳高速的滾動投資能力。目前本集團正處在公募REITs 申報的準備階段，有關詳情可參閱本公司與深圳高速日期為二零二三年八月十八日的聯合公告。

基於深圳高速的財務狀況和投資計劃，深圳高速擬向符合中國證監會規定的包括本公司全資附屬公司新通產實業開發（深圳）有限公司（「新通產」）在內的不超過 35 名（含 35 名）特定對象發行不超過 654,231,097 股 A 股股票（「本次發行」），本次發行募集資金總額擬不超過人民幣 65 億元，在扣除發行費用後將用於深圳外環項目的投資建設及償還深圳高速的有息負債等用途。本公司通過新通產擬認購本次發行的部分股票，認購金額不超過人民幣 15.10 億元。於本次發行完成後，本公司間接持有深圳高速將不少於 45% 股份。本次發行尚需獲得本公司股東大會及深圳高速相關股東會議審批通過，以及獲得相關監管部門同意註冊後方可實施。本次發行將有利於本集團進一步提升資本實力，優化資本結構，降低財務成本，增強風險防範能力和競爭能力，進一步拓展投融資空間，促進本集團業務發展，符合本集團和全體股東的利益。有關詳情可參閱本公司與深圳高速日期為二零二三年七月十四日的聯合公告及八月二十五日的通函。

財務表現分析

於本期間，隨著國內經濟及社會全面恢復正常運行，收費公路車流量恢復增長。然而，受武黃高速特許經營權於二零二二年十二月到期終止的因素影響，路費收入升幅有所收窄。收費公路於本期間實現路費收入港幣 29.20 億元，與去年同期基本持平（撇除匯率影響，較去年同期上升 8%）；而收費公路業務的淨利潤亦較去年同期上升 11% 至港幣 12.38 億元。

大環保業務

運營表現分析

一、清潔能源

截至二零二三年六月底，本集團投資和經營的風電項目累計裝機容量達 648 兆瓦，而風電項目的風電場均為已建成併網項目，所在地風資源較為豐富，電力消納較有保障。

深圳高速於本期間與國家電力投資集團有限公司的附屬公司國家電投集團貴州金元威寧能源股份有限公司共同成立了深圳金深新能源有限公司，並持有其 65% 的股權，以共同進行新能源領域風電及光伏項目的投資開發，並彌補深圳高速在項目資源開發、建設運營管理方面的不足，以實現業務可持續性發展。

深圳高速持有 51% 股權的附屬公司南京風電科技有限公司（「南京風電公司」）依託深圳高速的「一體化」清潔能源體系，積極做好淮安中恒項目、中衛甘塘項目、永城助能項目等後運維服務及銷售設備的交付，同時配合新能源公司開展風電及光伏項目的市場開拓和儲備項目的落地。南京風電公司於本期間的運營表現欠佳，深圳高速將加大對其整合力度，努力理順產權和管理關係，加快資產盤活和資金回籠，促進其業務和經營工作的開展。

深圳高速於二零二一年成立的合資公司深圳峰和能源投資有限公司於二零二二年完成收購南京安維士傳動技術股份有限公司（「南京安維士」）51% 股權。南京安維士是國內齒輪箱運維行業領先企業，在齒輪箱維修領域佔有較高的市場份額。於本期間，南京安維士累計簽訂銷售訂單金額約人民幣 1.42 億元，主要包括備機銷售、返廠修復、配件銷售和維修業務。

二、固廢資源化管理

受國家環保政策支持，有機垃圾處理行業發展空間較大，本集團將有機垃圾處理作為大環保產業下著重發展的細分行業，積極打造成為具有行業領先技術水平及規模優勢的細分龍頭，並積極探索其它固廢資源化處理領域的投資機會。

本公司的附屬公司深高藍德環保科技集團股份有限公司（「藍德環保公司」）為國內重要的有機垃圾綜合處理和建設運營的企業，具備有機垃圾處理全產業鏈服務能力。截至本公告日期，藍德環保公司擁有有機垃圾處理項目投資運營（PPP）項目（含建設—經營—轉讓（BOT）模式項目）共 20 個，餐廚垃圾設計處理量超過 4,800 噸/日，其中 13 個項目進入商業運營。二零二三年上半年，隨著社會生活秩序恢復正常運行，餐飲消費市場回暖，餐廚垃圾量同比上升，藍德環保公司運營收入有一定增長。但受到油脂銷售價格持續下降及部分項目因垃圾收運量不足影響導致達產率較低等因素影響，藍德環保公司於本期間的總體運營表現欠佳。本集團將積極協助其市場開拓工作，並進一步加強對藍德環保公司的成本管理和控制，努力降本增效，提升其盈利能力。

深圳高速間接持有 63.33% 股權的附屬公司深圳深汕合作區乾泰技術有限公司（「乾泰公司」）擁有報廢新能源汽車回收拆解資質，可提供燃油車報廢回收處置服務和新能源汽車及退役動力電池一體化資源綜合利用服務，為深圳市唯一一家獲得《新能源汽車廢舊動力蓄電池綜合利用行業規範條件》白名單資質企業。於本期間，乾泰公司的業務開展未達預期，主要受到鋰電材料價格持續下跌及動力電池市場需求增速放緩影響。此外，報廢汽車的拆車利潤下降、回收業務獲取及回收處理量整體受到影響。受上述因素影響，乾泰公司的業績未達預期。

光明環境園項目是由本集團採用 BOT（建設—經營—轉讓）模式投資建設的深圳市光明環境園 PPP（有機垃圾處理項目投資運營）項目，並將於深圳市光明區建成一座具備處理有機垃圾 1,000 噸/天、大件（廢舊傢俱）垃圾 100 噸/天、綠化垃圾 100 噸/天的大規模處理廠。於本期間，光明環境園項目已基本完成主體結構施工和部分預處理設備調試工作，本集團正在積極推進主要設備採購安裝以及投產運營前的準備等，預計將於二零二三年內竣工。

深圳高速間接持有 70% 股權的深圳市利賽環保科技有限公司（「利賽環保公司」）擁有深圳市部分城區生物質垃圾處置 BOT 項目的特許經營權。於本期間，利賽環保公司的生產線技術改造已基本完成，改造後，其餐廚垃圾處理能力將提升至 650 噸/日，新增油脂處理能力 30 噸/日，餐廚垃圾收運量提升至 600 噸/日以上，目前已實現滿產運營。於本期間，利賽環保公司完成有機垃圾處理量約 8.43 萬噸，油脂銷售量 3,783.15 噸。

深圳高速間接持有 100%權益的邵陽項目為湖南省邵陽市餐廚垃圾收運處置特許經營項目，餐廚垃圾設計處理規模為 200 噸/日，採用轉讓-運營-移交（TOT）模式，特許經營期限為 30 年，邵陽項目已於二零二三年二月啓動試運營。

三、其他環保業務

深圳高速持有 20%股權的重慶德潤環境有限公司，旗下擁有於上海證券交易所上市的附屬公司重慶水務集團股份有限公司（股份代號：601158）及重慶三峰環境集團股份有限公司（股份代號：601827），主要業務包括供水及污水處理、垃圾焚燒發電、環境修復等。

深圳高速持有 11.25%股權的深圳市水務規劃設計院股份有限公司於二零二一年八月於深圳證券交易所創業板正式上市（股份代號：301038）。

財務表現分析

於本期間，大環保業務的收入較去年同期下降 16%至港幣 8.45 億元，主要由於風機銷售及餐廚設備銷售下降，以及本期間風資源較小導致風力發電收入下降影響。大環保業務於本期間的淨利潤為港幣 2,181 萬元，較去年同期下降 89%，主要由於應佔聯營公司盈利減少及資產減值所致。

其他投資

深圳航空

二零二三年上半年，民航客運市場明顯回暖。於本期間，深圳航空有限責任公司（「深圳航空」）運輸旅客 1,581 萬人次，旅客運輸量為 243.95 億客公里，分別較去年同期上升 142%及 146%。

深圳航空於本期間的收入總額較去年同期增加 164%至人民幣 140.23 億元（港幣 157.53 億元）（二零二二年：人民幣 53.08 億元（港幣 63.77 億元）），其中客運收入增加 184%至人民幣 131.66 億元（港幣 147.90 億元）（二零二二年：人民幣 46.32 億元）。然而，由於航油成本仍處於高位，匯率及利率波動明顯，旅客出行意願及模式、市場格局、競爭形勢亦均進入新常態，深圳航空經營壓力依然較大。於本期間，深圳航空錄得淨虧損人民幣 14.20 億元（港幣 15.96 億元）（二零二二年：淨虧損人民幣 45.94

億元（港幣 55.19 億元）。根據權益法，當本集團應佔聯營公司之累積虧損份額等於或超過其在該聯營公司之權益，則本集團不會確認進一步虧損。由於本集團於深圳航空之權益已減至零，本集團於本期間將不再確認與深圳航空相關的任何進一步虧損（二零二二年：虧損港幣 27.10 億元）。

二零二三年下半年展望

二零二三年上半年，隨著經濟社會全面恢復常態化運行，宏觀政策顯效發力，我國國民經濟回升向好，高質量發展穩步推進。但與此同時，世界政治經濟形勢錯綜複雜，國內經濟持續恢復發展的基礎仍不穩固，經濟運行面臨新的困難和挑戰，主要是國內需求不足，一些企業經營困難，重點領域風險隱患較多。整體來看，中國經濟仍具有巨大的發展韌性和潛力，長期向好的基本面沒有改變，疫情防控平穩轉段後，經濟恢復呈現出波浪式發展、曲折式前進的過程。

本集團從事的交通物流基礎設施行業在擴內需、經濟托底和穩增長中承擔積極作用，在政策導向下具備業務稟賦優勢。下半年，本集團將繼續堅持「穩中求進，篤定前行」工作主基調。一方面，將「穩」放在更加重要的位置，堅持資金、投資、安全形勢要「穩」；同時積極求取進步，在經營水平、工程建設、能力建設、基礎制度建設、閉環發展、優質大併購、市值管理、國企擔當要「求進」。另一方面，繼續沿著公司「十四五」戰略目標篤定前行，將公司持續打造成一流產業集團，不斷加強在物流行業中的地位，提高市場佔有率，提升盈利水平。

穩中提質物流主業，穩步構建全景生態

二零二三年下半年，國內物流基礎設施行業仍存在複雜性和不確定性方面的預期。一方面，受政策支持驅動，過去幾年物流地產固定資產投資增幅較大，但當前國內需求稍顯不足，物流行業增速有所回落並進入存量時代。另一方面，受國內疫情後弱經濟復蘇和消費低迷等因素影響，全國物流倉儲租金普遍下降、空置率有所上升、庫存周轉率明顯放緩。但與此同時，國家層面對交通物流、流通體系以及全國統一大市場等越來越重視，未來在相關政策、資源投入方面都會有所傾斜，疫情也催生出了社區團購、生鮮電商、應急保障等領域的結構性物流需求，物流行業中長期持續向好的大趨勢依然沒有改變。面對環境形勢變化的複雜局面，本集團將繼續保持戰略定力篤定前行，準確把握行業發展的基本態勢，因時因勢靈活

調整策略，圍繞「水陸空鐵+智冷」全景物流倉儲節點為基礎的戰略性設施網絡進行優化佈局，推動高質量發展蹄疾步穩。

物流園區方面，一方面，本集團將繼續精選投資項目，朝著「十四五」戰略目標堅定前行。繼續聚焦粵港澳大灣區、長三角和製造業重鎮，推進「一城多園」戰略實施，在後續項目選擇時更加突出擇優佈局；高質量推進位於深圳龍崗區的平湖南商貿型國家物流樞紐建設，同時牽頭深圳生產服務型國家物流樞紐的開發運營，推進在「一廊兩翼」區域內的寶安區投建一個公路樞紐物流港項目，助力國家構建高能級物流樞紐體系；積極推動北京項目、中山項目以及深圳三級物流場站和「倉儲上樓」等項目落地，跟進香港物流市場合適的投資機會，爭取更多稀缺資源開發破局；同時大力發展綠色園區，加快零碳綠色園區改造與建設，從綠色規劃設計、綠色建造、綠色運營三個維度實現項目節能減排，助力雙碳目標。另一方面，本集團將提高經營效益作為工作重中之重。把「穩客戶、穩租金、穩出租率」擺在更加突出的位置，採取有效措施，加強招商運營核心能力，提升經營效益，將投營一年以上的園區出租率維持在較高水平；同時在風險可控的前提下，探索更多輕重融合業務和增值服務，切實提升重資產運營息稅前利潤率與成熟園區平均淨經營利潤率。

港口方面，本集團將積極克服市場下行不利影響，穩固和提升南京西壩港、供應鏈業務；加快培育新投產項目的運營能力，通過一體化經營，持續提升港口板塊的核心競爭力和行業話語權；以港口板塊拆分上市為目標，加緊項目投營並將效益提升作為重要任務，同時圍繞「十四五」戰略目標科學安排項目投資。

鐵路物流方面，本集團將力爭深圳平湖南項目二期項目於二零二三年內開工，並計劃於二零二六年建成投營，同時提前開展招商研究，鎖定重點客戶；系統規劃鐵路貨場運營方案，積極拓展國內貨運班列、高鐵貨運、集貨、多式聯運等輕資產業務；充分利用與中國國家鐵路集團公司業務合作的優勢，組織研究鐵路事業線項目拓展工作，包括深圳市內以及國內其他城市的可開發項目等。

航空物流方面，本集團將聯合國貨航、深圳航空積極推進深圳機場航空貨站項目前期工作，並加快推動首都機場貨站項目前期工作。

智慧物流與冷鏈物流方面，本集團將在自有物流園區網絡基礎上，積極推進智慧倉儲與冷鏈物流業務，在賦能醫藥、高端製造、消費等行業客戶產業升級的同時，實現更多元的收入與回報；積極推進新項目落地，啟動上海閔行項目等冷鏈園區項目改造工作，加快構建全國冷鏈網絡的步伐；在戰略投資普羅格、中通服的基礎上，繼續積極尋找優質的投資併購機會，把握智慧倉和冷鏈細分賽道的發展時機。

推動資產價值釋放，加緊推進大小閉環

二零二三年下半年，本集團將多渠道完善「投建融管」小閉環商業模式，進一步加快資產證券化進程，拓展融資渠道，提高資本利用效率。一是提速公募 REITs 發行進度，加大溝通協調力度，爭取於二零二三年內完成首期公募 REITs 項目破冰發行；二是穩步推進私募基金設立，擬定新設物流倉儲基礎設施基金方案。

本集團將穩步推進「投建管轉」大閉環商業模式進展，釋放資產價值。一方面跟進存量，按照節點計劃完成前海二期住宅項目「頤城栖灣里」保交樓任務；積極保持和前海管理局的緊密聯絡，爭取前海項目三期剩餘土地置換工作早日取得實質性進展。另一方面開拓增量，推動深圳華南物流園轉型升級。同時，加快推動深圳坪山區「工業上樓+倉儲上樓」戰略規劃落地，持續開展深圳坪山項目工程建設、深圳坪山東項目轉型升級及其他相關股權併購工作。

收費公路鞏固優勢，大環保主業提質增效

二零二三年下半年，本集團將繼續依託深圳高速整固發展收費公路和大環保業務。收費公路方面，將繼續貫徹精細化運營管理理念，降本增效、積極營銷強化運營項目盈利能力，深入挖掘優質公路項目投資機會；高質量快速推進重大工程建設，穩步開展沿江二期的建設施工，確保按期實現相關路網銜接；加速外環三期各項施工前置工作，力爭實現二零二三年內開工的目標；全力優化機荷改擴建項目建設方案及投融資方案，爭取早日開工。

大環保方面，將立足固廢資源化處理和清潔能源細分領域，進一步提升市場化項目拓展能力，借助與行業領先企業的合作關係，加大優質地區項目的併購及新建力度，鞏固並加強現有規模優勢；加強建設管理，保障光明環境園、藍德環保在建項目按進度投產，優化成本管控，積極構建產融結合及內部協同的業務模式，不斷提高有機垃圾處理項目盈利能力，進一步推動風場運營降本增效，推動公司高質量可持續發展。

夯實能力建設發展基礎

二零二三年下半年，本集團將統籌推進「雙百行動」、新一輪國企改革深化提升行動和加快建設世界一流企業價值創造行動工作，並以加快建設世界一流企業為抓手，通過實施「品牌建設提升行動」、大力加強財務管控、全面強化風險防控等一系列措施繼續深化改革、提升管理，苦練內功，鍛造企業核心競爭力，以件件落實到位的執行力，持之以恆提升經營管理水平，保障公司長期平穩發展。

二零二三年下半年，本集團將進一步錨定目標、加壓奮進，高質量完成發展任務，切實推動經營效益提升，為全體股東創造更大的價值和回報。

財務狀況

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 十二月三十一日 港幣百萬元	增加/ (減少)
總資產	127,148	133,495	(5%)
總負債	75,138	78,296	(4%)
總權益	52,010	55,199	(6%)
股東應佔資產淨值	29,313	31,248	(6%)
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	12.2	13.1	(7%)
現金	10,654	14,025	(24%)
銀行貸款	33,077	34,861	(5%)
其他貸款	137	314	(56%)
票據及債券	16,969	18,592	(9%)
借貸總額	50,183	53,767	(7%)
借貸淨額	39,529	39,742	(1%)
資產負債率(總負債/總資產)	59%	59%	-
借貸總額佔總資產比率	39%	40%	(1) #
借貸淨額與總權益比率	76%	72%	4 #
借貸總額與總權益比率	96%	97%	(1) #

百分點之轉變

主要財務指標

本集團於二零二三年六月三十日總資產及總權益分別約為港幣 1,271.48 億元及港幣 520.10 億元，而股東應佔資產淨值約為港幣 293.13 億元，每股資產淨值為港幣 12.2 元，較去年年底下跌 7%，主要受人民幣波動影響；資產負債率為 59%，與去年年底相若，負債比率（按借貸淨額與總權益比率計算）為 76%，較去年年底上升 4 個百分點。該增加主要是由於本期間投資活動增加而產生額外借款所致。

現金流及財務比率

本期間，從營運活動產生的淨現金流入約為港幣 16.28 億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣 18.70 億元，而融資活動產生的淨現金流出約為港幣 24.86 億元。本集團的核心業務持續帶來穩定的現金流入。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。

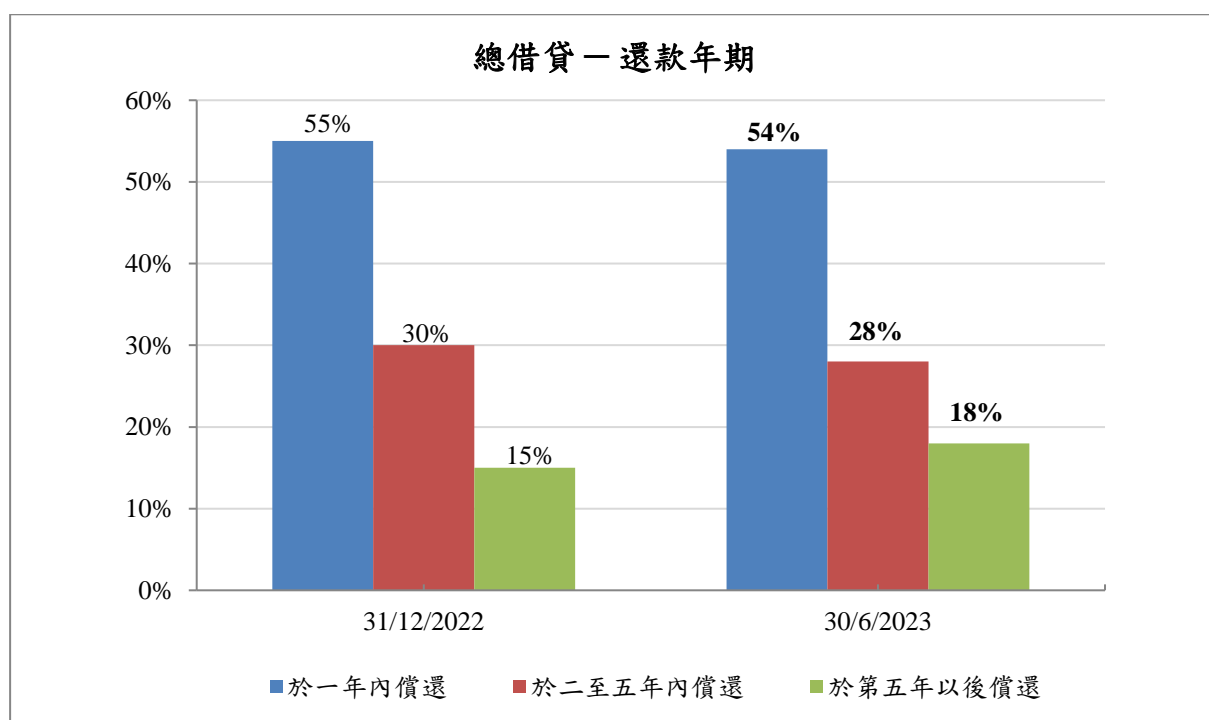
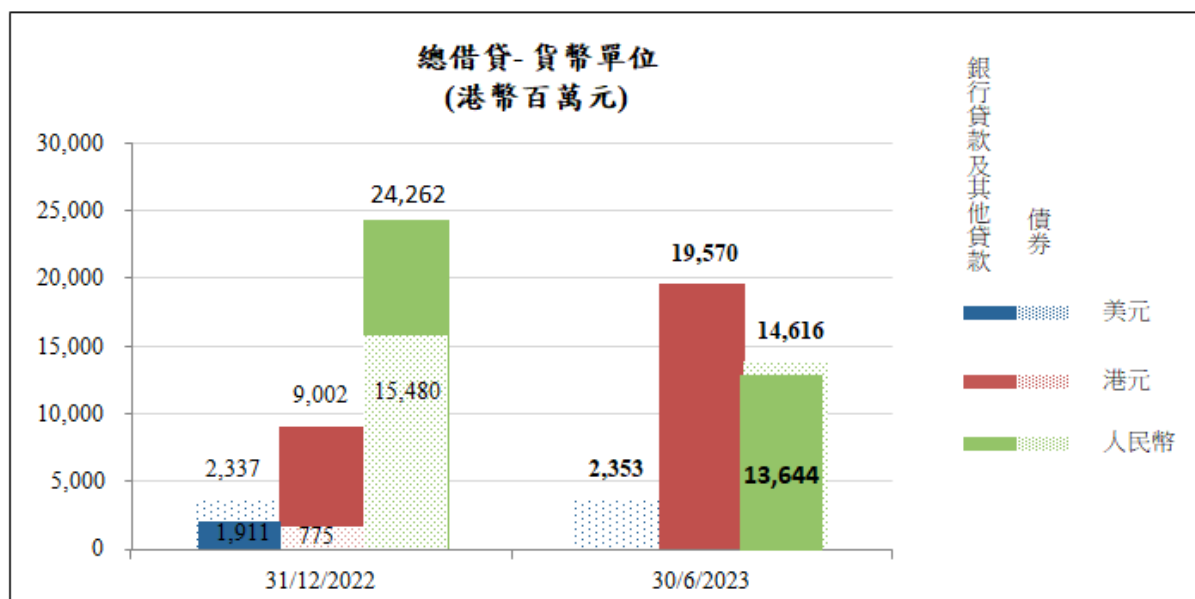
現金結餘

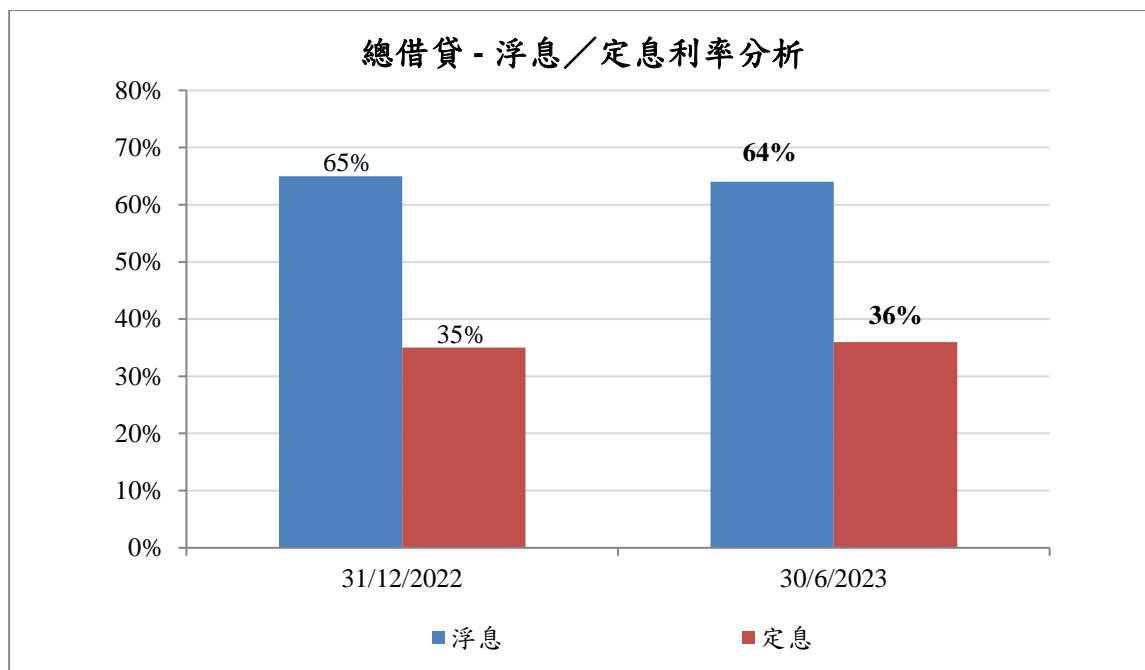
於二零二三年六月三十日，本集團持有現金約港幣 106.54 億元（二零二二年十二月三十一日：港幣 140.25 億元），較去年年底下跌 24%，主要是償還息率較高的貸款。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國的營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

資本開支

本期間本集團的資本開支約為人民幣 37 億元（相等於港幣 40 億元），主要包括投資於物流園項目約人民幣 26 億元；深圳高速項目約人民幣 6.07 億元。本集團預計二零二三年下半年的資本開支約為人民幣 56 億元（相等於港幣 61 億元），當中包括物流園項目約人民幣 28 億元，深圳高速項目約人民幣 21 億元，港口項目約人民幣 3.9 億元。

借貸





二零二三年六月三十日，本集團借貸總額約為港幣 501.83 億元，較去年年底下跌 7%。於本期間，本集團之附屬公司深圳高速發行三年期中期票據人民幣 10 億元。本集團之借貸總額其中分別有 54%、28%及 18%於一年內、第二至第五年以及第五年或以後到期償還。

本集團繼續與香港及中國的金融機構保持密切的業務關係，善用香港及中國兩個市場，把握有利機遇以成本差距完成多項融資活動，進一步優化其債務組合，平衡利率及外匯風險，本集團密切注視整體貸款架構，有效地維持具成本效益的資金以應對整體資金需求。

集團財務政策

除以下所載部份內容更新外，本集團財務政策與二零二二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，而貸款以人民幣、港元及美元為主。本期間，受美元加息和俄烏戰爭等因素衝擊，經濟增長仍面臨較多不確定性，人民幣兌美元匯率有較大波幅。本集團將持續跟蹤外匯市場動態，通過調整借貸貨幣結構及適時以對沖工具管控外匯風險。截至二零二三年六月三十日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為 56%：44%。

流動性風險管理

二零二三年六月三十日，本集團持有之現金及備用銀行信貸額度約港幣 884 億元。本集團持有充裕的資金及信貸額度，繼續優化資本結構，以確保本集團有能力持續營運及拓展業務，以防範流動性風險。

報告期後事項

簽訂 A 股認購協議及視作出售深圳高速之股權

於二零二三年七月十四日，深圳高速董事會審議通過擬向特定對象發行 A 股股票，發行對象為包括本公司全資附屬公司新通產在內的不超過 35 名（含 35 名）特定對象。預期募集資金將不超過人民幣 65 億元，其中新通產同意認購本次向特定對象發行 A 股股份的金額將不超過人民幣 15.10 億元。於本次發行完成後，本公司通過其全資附屬公司持有深圳高速的股份總數將不少於深高速已發行股份總數的 45%，本公司預期將繼續對深圳高速擁有控制權。深圳高速將繼續按本公司的附屬公司入賬，且其財務業績將繼續合併入本公司。

於本公告日期，認購事項尚未完成。

購買、贖回或出售本公司之上市證券

本公司或其任何附屬公司於本期間概無購買、贖回或出售本公司的任何上市證券。

企業管治常規守則

為符合本公司股東最佳利益，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，本公司一直遵守上市規則附錄十四《企業管治守則》所載之守則條文規定。

其他資料

本公司委託核數師德勤·關黃陳方會計師行審閱本集團截至二零二三年六月三十日止六個月之未經審核中期綜合財務報表。

審核委員會已與本公司核數師舉行會議，以審閱本集團截至二零二三年六月三十日止六個月之未經審核中期綜合財務報表。本公司核數師之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二零二三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
李海濤

二零二三年八月二十九日

於本公告日期，董事會的成員包括執行董事李海濤先生、劉征宇先生、王沛航先生及戴敬明博士；非執行董事周治偉博士；以及獨立非執行董事潘朝金先生、曾志博士及王國文博士。