

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)

## 二零二五年度全年業績公告

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」）、合營公司及聯營公司截至 2025 年 12 月 31 日止年度（「本年度」）經審核之綜合業績，連同截至 2024 年 12 月 31 日止財務年度之比較數字如下：

### 綜合損益表：

	附註	截至 12 月 31 日止年度	
		2025 港幣千元	2024 港幣千元
收入	(3), (4)	<b>16,345,347</b>	15,570,615
銷售及服務成本		<b>(12,908,281)</b>	(12,012,658)
毛利		<b>3,437,066</b>	3,557,957
其他收入		<b>181,934</b>	171,271
其他收益 - 淨額	(5)	<b>2,965,659</b>	3,202,516
分銷成本		<b>(151,584)</b>	(120,633)
管理費用		<b>(1,160,299)</b>	(1,349,973)
業務及其他應收款和合同資產的減值損失 (包括減值損失的轉回或減值收益)		<b>(174,653)</b>	(239,846)
經營盈利		<b>5,098,123</b>	5,221,292
應佔聯營公司業績		<b>442,067</b>	1,123,634
應佔合營公司業績		<b>365,987</b>	360,064
除稅及財務成本前盈利		<b>5,906,177</b>	6,704,990
財務收益	(6)	<b>119,891</b>	173,596
財務成本	(6)	<b>(1,530,194)</b>	(1,763,521)
財務成本 - 淨額	(6)	<b>(1,410,303)</b>	(1,589,925)
除稅前盈利		<b>4,495,874</b>	5,115,065
所得稅費用	(7)	<b>(1,551,686)</b>	(1,428,061)
年度純利	(8)	<b>2,944,188</b>	3,687,004

綜合損益表 (續)：

	附註	截至 12 月 31 日止年度	
		2025 港幣千元	2024 港幣千元
<b>應佔：</b>			
本公司普通股權持有人		2,249,450	2,872,448
非控制性權益		694,738	814,556
		<b>2,944,188</b>	<b>3,687,004</b>
<b>本公司普通股權持有人應佔每股盈利</b>			
(以每股港幣元計)			
- 基本	(9(a))	<b>0.93</b>	1.20
- 攤薄	(9(b))	<b>0.92</b>	1.19

綜合全面收益表：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 港幣千元	2024 港幣千元
年度純利	2,944,188	3,687,004
<b>其他全面收益/(費用)：</b>		
<i>其後可能重新分類至損益的項目：</i>		
應佔聯營和合營公司其他全面(費用)/收益	(1,705)	40,173
境外經營折算產生的匯兌差額	74,515	(299,439)
小計	72,810	(259,266)
<i>其後不會重分類至損益的項目：</i>		
從功能貨幣換算到列報貨幣產生的匯兌差額	2,774,508	(1,915,575)
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益證券的公允價值損失	(288)	(348)
與權益證券重估相關的遞延稅項	72	87
本集團以前佔用的物業重估收益	-	240,523
與物業重估相關的遞延稅項	-	(60,131)
小計	2,774,292	(1,735,444)
年度其他全面收益/(費用)	2,847,102	(1,994,710)
年度全面收益總額	<b>5,791,290</b>	<b>1,692,294</b>

綜合全面收益表 (續)：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 港幣千元	2024 港幣千元
應佔全面收益/(費用)總額：		
本公司普通股權持有人	3,906,730	1,741,094
非控制性權益	1,884,560	(48,800)
年度全面收益總額	<b>5,791,290</b>	<b>1,692,294</b>

綜合資產負債表：

	附註	於 12 月 31 日	
		2025 港幣千元	2024 港幣千元
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
投資物業		20,803,695	18,519,634
物業、廠房及設備		21,117,095	20,391,880
土地使用權		4,125,415	4,056,454
在建工程		6,319,908	3,410,613
無形資產	(11)	27,492,205	26,187,883
商譽		293,566	515,097
於聯營公司之權益		18,348,257	19,043,706
於合營公司之權益		10,956,279	10,496,736
其他投資		1,382,361	1,209,394
遞延稅項資產		648,080	598,201
其他非流動資產		8,183,693	7,821,845
		<b>119,670,554</b>	<b>112,251,443</b>
<b>流動資產</b>			
存貨及其他合同成本		8,422,592	4,587,818
合同資產		593,685	394,285
其他投資		3,391,959	637,956
業務及其他應收款	(12)	5,644,274	4,783,595
其他資產		4,270,383	3,534,628
衍生財務工具		131,209	138,110
受限制銀行存款		545,837	329,644
原到期日超過三個月的銀行定期存款		248,720	620,745
現金及現金等價物		9,408,845	8,719,336
		<b>32,657,504</b>	<b>23,746,117</b>
<b>總資產</b>		<b>152,328,058</b>	<b>135,997,560</b>

綜合資產負債表 (續)：

	附註	於 12 月 31 日	
		2025 港幣千元	2024 港幣千元
<b>權益及負債</b>			
本公司普通股權持有人應佔權益			
股本及股本溢價		13,652,985	13,389,982
其他儲備及保留盈餘		21,931,204	19,109,757
本公司普通股權持有人應佔權益		35,584,189	32,499,739
非控制性權益		27,049,208	22,023,419
<b>總權益</b>		<b>62,633,397</b>	<b>54,523,158</b>
<b>負債</b>			
<b>非流動負債</b>			
貸款		36,762,640	41,057,761
租賃負債		984,260	872,235
遞延稅項負債		2,397,716	2,439,497
其他非流動負債		2,258,016	1,626,394
		42,402,632	45,995,887
<b>流動負債</b>			
業務及其他應付款	(13)	11,516,251	13,730,276
合同負債		109,835	250,414
應付所得稅		2,424,899	2,047,910
貸款		33,134,097	19,391,125
租賃負債		106,947	58,790
		47,292,029	35,478,515
<b>總負債</b>		<b>89,694,661</b>	<b>81,474,402</b>
<b>總權益及負債</b>		<b>152,328,058</b>	<b>135,997,560</b>

附註：

(1) 一般資料

本集團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) 一般資料 (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集團股份有限公司（「深圳高速」）於香港聯交所及上海證券交易所上市。

於 2025 年 12 月 31 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 43.323%。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，因此其間接擁有 Ultrarich 所持有的本公司 43.323%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 0.015%，深圳投資控股實際持有本公司發行股份約 43.338%，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。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。

於編製本集團綜合財務報表時，鑒於截至 2025 年 12 月 31 日，本公司的流動負債超過其流動資產約港幣 14,634,525,000 元，本公司董事已審慎考慮本集團的未來流動資金。

為改善財務狀況、增強流動性及現金流並確保本集團的持續經營，本集團已實施多項措施。這些措施包括但不限於考慮使用現有銀行融資，其中於 2025 年 12 月 31 日未使用銀行融資金額約為港幣 118,020,368,000 元。

於批准綜合財務報表時，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，他們在編製本集團綜合財務報表時繼續採用持續經營的會計基礎。

## (2) 會計政策和披露之變動

本集團所採用的會計政策與本文所述截至 2024 年 12 月 31 日止年度財務報表中的會計政策相一致，惟於本集團當前會計期間首次生效的會計政策除外。

### 本年度強制生效的香港財務報告會計準則的修訂

本年度，本集團首次應用以下由香港會計師公會（「HKICPA」）頒布的香港財務報告會計準則的修訂：

香港會計準則第21號之修訂	缺乏可兌換性
---------------	--------

於本年度應用香港財務報告會計準則的修訂本對本集團本年度及過往年度的財務狀況及表現及／或本財務訊息所載披露並無重大影響。

## (3) 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)風力發電機設備的銷售，廚餘處理項目的建設、運營和設備的銷售以及風力發電站的運營。

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服務、物流信息服務及金融服務；(iii)港口及相關服務（包括材料銷售）；及(iv)物流園轉型升級（包括物業銷售）。

董事會以年內純利作為評估營運分部的表現。

### (3) 分部資料 (續)

截至2025年12月31日及2024年12月31日止年度，來自客戶合約之收入按收入確認時間分類，以及就資源分配及分部表現評估向董事會提供的有關本集團可呈報分部的資料載列如下：

截至2025年12月31日止年度

	收費公路及 大環保業務 港幣千元	物流業務				小計 港幣千元	集團總部 及其他 港幣千元	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			
《香港財務報告準則》第15 號的來自客戶合約之收入								
- 時間點	7,406,901	246	370,075	4,058,962	-	4,429,283	-	11,836,184
- 一段時間	2,688,425	294,674	-	-	40,632	335,306	-	3,023,731
小計	10,095,326	294,920	370,075	4,058,962	40,632	4,764,589	-	14,859,915
來自租賃之收入	-	1,366,458	-	-	118,974	1,485,432	-	1,485,432
收入	10,095,326	1,661,378	370,075	4,058,962	159,606	6,250,021	-	16,345,347
經營盈利/(虧損)	1,804,858	95,694	(69,112)	96,294	3,699,273	3,822,149	(528,884)	5,098,123
應佔合營公司業績	343,486	31,306	-	3,218	-	34,524	(12,023)	365,987
應佔聯營公司業績	460,566	1,176	(8,315)	-	(128,278)	(135,417)	116,918	442,067
財務收益	77,760	7,615	110	836	474	9,035	33,096	119,891
財務成本	(886,184)	(119,522)	(1,907)	(26,771)	(58,117)	(206,317)	(437,693)	(1,530,194)
除稅前盈利/(虧損)	1,800,486	16,269	(79,224)	73,577	3,513,352	3,523,974	(828,586)	4,495,874
所得稅費用	(503,516)	(10,978)	(2,432)	(19,496)	(937,250)	(970,156)	(78,014)	(1,551,686)
年度純利/(虧損)	1,296,970	5,291	(81,656)	54,081	2,576,102	2,553,818	(906,600)	2,944,188
非控制性權益應佔(盈利)/虧損	(731,521)	23,522	(2,998)	(14,729)	30,456	36,251	532	(694,738)
本公司普通股權 持有人應佔盈利/(虧損)	565,449	28,813	(84,654)	39,352	2,606,558	2,590,069	(906,068)	2,249,450
折舊與攤銷	2,694,114	417,731	22,474	105,536	22,903	568,644	246,262	3,509,020
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	2,531,365	4,403,290	115,490	182,025	38,947	4,739,752	1,301,531	8,572,648
- 於一間聯營公司之權益之 增加	-	-	-	-	-	-	61,078	61,078
- 於合營公司之權益之增加	321,183	-	-	-	-	-	1,137	322,320

### (3) 分部資料 (續)

截至2024年12月31日止年度

	收費公路及 大環保業務 港幣千元	物流業務				小計 港幣千元	集團總部 及其他 港幣千元	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			
《香港財務報告準則》第15 號的來自客戶合約之收入								
- 時間點	7,283,124	464	332,587	3,585,793	-	3,918,844	-	11,201,968
- 一段時間	2,746,087	228,571	-	-	28,970	257,541	-	3,003,628
小計	10,029,211	229,035	332,587	3,585,793	28,970	4,176,385	-	14,205,596
來自租賃之收入	-	1,275,399	-	-	89,620	1,365,019	-	1,365,019
收入	10,029,211	1,504,434	332,587	3,585,793	118,590	5,541,404	-	15,570,615
經營盈利/(虧損)	2,069,512	609,200	(19,959)	142,097	2,865,201	3,596,539	(444,759)	5,221,292
應佔合營公司業績	367,568	26,144	-	(817)	-	25,327	(32,831)	360,064
應佔聯營公司業績	641,358	894	2,017	(1,085)	242,906	244,732	237,544	1,123,634
財務收益	81,161	6,086	1	1,460	9,225	16,772	75,663	173,596
財務成本	(1,183,363)	(98,972)	2,733	(14,709)	(85,819)	(196,767)	(383,391)	(1,763,521)
除稅前盈利/(虧損)	1,976,236	543,352	(15,208)	126,946	3,031,513	3,686,603	(547,774)	5,115,065
所得稅費用	(613,056)	(18,586)	(4,046)	(37,574)	(680,733)	(740,939)	(74,066)	(1,428,061)
年度純利/(虧損)	1,363,180	524,766	(19,254)	89,372	2,350,780	2,945,664	(621,840)	3,687,004
非控制性權益應佔(盈利)/虧損	(803,392)	12,789	(2,177)	(28,973)	7,629	(10,732)	(432)	(814,556)
本公司普通股權 持有人應佔盈利/(虧損)	559,788	537,555	(21,431)	60,399	2,358,409	2,934,932	(622,272)	2,872,448
折舊與攤銷	2,472,071	518,190	31,138	69,596	33,752	652,676	174,971	3,299,718
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	2,358,819	4,540,729	112,379	314,770	72,969	5,040,847	2,380,630	9,780,296
- 因收購附屬公司而導致投 資物業、物業、廠房及 設備及土地使用權之增 加	7,808	-	-	-	-	-	-	7,808
- 於聯營公司之權益之增加	888,479	-	759	1,086	-	1,845	519,446	1,409,770

- (a) 本年收費公路收入包括特許經營安排之建造服務收入為港幣 2,174,631,000 元 (2024 年：港幣 2,130,496,000 元)。
- (b) 本集團有許多客戶，並無任何客戶貢獻本集團收入的 10%或以上。
- (c) 所有收入產生自位於中國的外部客戶。除財務工具及遞延稅資產外，本集團非流動資產主要位於中國，位於其他國家和地區的非流動資產產生之收入並不重大。

#### (4) 收入

來自客戶合約之收益按主要產品或服務劃分如下：

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
<b>《香港財務報告準則》第 15 號準則下的來自客戶合約之收入</b>		
收費公路及大環保業務		
- 路費收入	5,583,360	5,482,033
- 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	336,506	481,714
- 特許經營安排之建造服務收入	2,174,631	2,130,496
- 大環保服務	1,653,826	1,528,572
- 其他	347,003	406,396
	<b>10,095,326</b>	<b>10,029,211</b>
物流業務		
- 物流園	294,920	229,035
- 物流服務	370,075	332,587
- 港口及相關服務	4,058,962	3,585,793
- 物流園轉型升級	40,632	28,970
	<b>4,764,589</b>	<b>4,176,385</b>
	<b>14,859,915</b>	<b>14,205,596</b>
其他來源之收入		
- 租賃	1,485,432	1,365,019
	<b>16,345,347</b>	<b>15,570,615</b>

#### (5) 其他收益 - 淨額

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
土地整備項目收益	4,049,807	3,157,598
處置非流動資產之(虧損)/收益	(8,811)	54,711
其他投資公允價值變動	248,432	46,804
衍生財務工具公允價值變動	(88,772)	(66,870)
投資物業公允價值變動	(363,966)	(222,404)
商譽減值	(240,158)	(10,464)
其他非流動資產減值(附註)	(404,579)	(617,017)
於一間合營公司之權益減值	(186,335)	-
出售附屬公司之收益	-	783,349
其他	(39,959)	76,809
	<b>2,965,659</b>	<b>3,202,516</b>

附註： 主要包括：(a) 物流園的資產減值約港幣 261,523,000 元；及(b) 大環保項目的無形資產減值約港幣 133,605,000 元。

## (6) 財務收益與成本

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
<b>財務收益</b>		
銀行存款利息收入	(85,666)	(126,554)
其他利息收入	(34,225)	(47,042)
財務收益總額	<u>(119,891)</u>	<u>(173,596)</u>
<b>財務成本</b>		
利息費用		
- 銀行貸款	959,457	1,229,288
- 已發行的債務工具	665,283	634,844
- 租賃負債	39,664	42,269
- 其他	136,902	145,273
匯兌淨(收益)/虧損	(52,918)	25,528
減：合資格資產資本化財務成本	(218,194)	(313,681)
財務成本總額	<u>1,530,194</u>	<u>1,763,521</u>
財務成本淨額	<u>1,410,303</u>	<u>1,589,925</u>

## (7) 所得稅

本集團於本年度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集團於中國境內的附屬公司按其應課稅盈利以 25% (2024 年：25%) 的稅率計算得出。

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。

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
<b>當期所得稅</b>		
- 中國企業所得稅	1,640,655	1,335,573
- 中國土地增值稅	-	(61,880)
- 預扣所得稅	83,775	-
遞延稅項	(172,744)	154,368
	<u>1,551,686</u>	<u>1,428,061</u>

## (8) 按性質分類的費用

年度純利已扣除：

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
特許經營安排之建造服務成本	2,049,184	1,944,624
廚餘處理項目成本	853,043	750,172
折舊及攤銷	3,509,020	3,299,718
僱員福利開支	1,879,778	1,752,914
已售存貨成本	3,793,131	3,539,565
其他稅費支出	285,814	360,832
委託費、道路管理費與維修費	370,437	361,312
委託建設管理服務成本	161,223	333,687
核數師酬金：審核服務	7,421	8,418
法律及專業諮詢費	75,800	89,492

## (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，除以年內已發行普通股的加權平均數目計算。

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
本公司普通股權持有人應佔盈利	2,249,450	2,872,448
已發行普通股的加權平均數（千位）	2,427,855	2,401,935
每股基本盈利（每股港幣元）	0.93	1.20

### (b) 攤薄

每股攤薄盈利是假設所有稀釋性潛在普通股都已轉換而調整已發行普通股的加權平均數來計算。本公司擁有一類稀釋性潛在普通股：購股權。根據未行使購股權附帶的認購權的貨幣價值，進行計算以確定本可以按公允價值（按本公司股份的年平均市場股價確定）收購的股份數量。上述計算的股數與假設行使購股權本應發行的股數相比較。

(9) 每股盈利 (續)

(b) 攤薄 (續)

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
本公司普通股權持有人應佔盈利	<u>2,249,450</u>	<u>2,872,448</u>
已發行普通股的加權平均數 (千位)	2,427,855	2,401,935
調整 – 購股權 (千位)	<u>15,882</u>	<u>9,663</u>
計算每股攤薄盈利的普通股的加權平均數 (千位)	<u>2,443,737</u>	<u>2,411,598</u>
每股攤薄盈利 (每股港幣元)	<u>0.92</u>	<u>1.19</u>

(10) 股息

於2026年3月26日的董事會會議，董事會建議2025年度末期股息為每股普通股港幣0.46元。此等股息將於2026年本公司即將舉行的股東週年大會（「股東週年大會」）建議批准。本綜合財務報表未反映此項為應付股息。

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
擬派末期及年度股息，每股普通股港幣0.46元 (2024年：港幣0.598元)	<u>1,124,118</u>	<u>1,440,964</u>

董事會建議以配發代息股份方式全數支付末期股息，股東將獲授予全部以現金代替上述配發，或部份以現金及部份以代息股份方式收取末期股息之選擇權。計劃須待：(1)於即將舉行股東週年大會上通過建議之末期股息；及(2)聯交所批准上述計劃將發行之代息股份上市買賣，方可作實。

## (11) 無形資產

### 特許經營無形資產

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
成本	50,946,095	46,496,040
累計攤銷及減值	(23,453,890)	(20,308,157)
於12月31日賬面淨值	<u>27,492,205</u>	<u>26,187,883</u>
年初	26,187,883	29,280,325
添置	2,262,194	2,212,008
處置	(1,314)	(5,253)
攤銷	(2,031,508)	(1,889,762)
收購一間附屬公司	-	7,758
處置附屬公司	-	(2,263,403)
其他	-	(45,090)
減值	(133,605)	(175,247)
匯兌差額	<u>1,208,555</u>	<u>(933,453)</u>
年終	<u>27,492,205</u>	<u>26,187,883</u>

### 收費公路

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 0.1 至 21 年（2024 年：2 至 25 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。

**(12) 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 1 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。於 2025 年及 2024 年 12 月 31 日，本集團根據收入確認日期的業務應收款賬齡分析如下：

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
0-90 日	1,034,176	706,121
91-180 日	114,115	226,068
181-365 日	713,769	524,506
365 日以上	<u>1,207,320</u>	<u>774,557</u>
	<u><b>3,069,380</b></u>	<u><b>2,231,252</b></u>

**(13) 業務及其他應付款**

根據發票日期的業務應付款賬齡分析如下：

	2025 港幣千元	2024 港幣千元
0-90 日	1,887,828	2,217,907
91-180 日	214,193	571,125
181-365 日	329,603	217,941
365 日以上	<u>2,136,216</u>	<u>2,154,245</u>
	<u><b>4,567,840</b></u>	<u><b>5,161,218</b></u>

## 管理層討論及分析

### 整體回顧

經營業績	2025年 港幣千元	2024年 港幣千元	增加/ (減少)
收入 (撇除收費公路的建造服務收入)	<b>14,170,716</b>	13,440,119	5%
收費公路的建造服務收入	<b>2,174,631</b>	2,130,496	2%
總收入	<b>16,345,347</b>	15,570,615	5%
經營盈利	<b>5,098,123</b>	5,221,292	(2%)
除稅及財務成本前盈利	<b>5,906,177</b>	6,704,990	(12%)
股東應佔盈利	<b>2,249,450</b>	2,872,448	(22%)
每股基本盈利 (港元)	<b>0.93</b>	1.20	(23%)
每股末期股息 (港元)	<b>0.46</b>	0.598	(23%)

2025年，全球地緣政治風險加劇，國際貿易及關稅壁壘帶來的不確定性持續增加，全球供應鏈持續震盪，物流行業亦步入深度調整期。面對複雜多變的外部環境，本集團堅持穩中求進的發展方針，依託穩固的業務基礎及多元化的業務組合，並通過持續推進降本增效、強化招商與服務能力，有效提升了營運韌性，實現了業務的穩健發展。

截至2025年12月31日止之年度（「本年度」），本集團實現總收入約港幣163.45億元，較去年同期上升5%；股東應佔盈利較去年同期下跌22%至約港幣22.49億元，主要由於2024年度兩個物流港項目置入基礎設施公募REIT錄得稅後收益約港幣5.87億元，而本年度並無相關收益，以及本年度確認與減值相關的對聯營公司的投資損失約港幣4.36億元所致。

物流業務方面，於本年度實現收入約港幣20.31億元，較去年同期上升11%，主要受惠於若干位於粵港澳大灣區（「大灣區」）的物流港項目於年內陸續投入運營。股東應佔虧損約港幣5,584萬元，主要由於本年度未經「投建融管」商業模式獲得物流港項目置入基金之收益，以及若干新項目仍處於培育期，初期運營成本較高。

截至2025年12月31日，本集團在全國42個城市實現佈局，管理及經營59個物流港項目，總運營面積約754萬平方米，成熟物流園區的綜合出租率約87%。

本集團始終堅持「立足深圳、輻射大灣區、服務全國」的發展策略，投資項目集中於大灣區、長三角、京津冀等核心經濟區域，持續夯實物流主業發展基礎。於2025年，本集團物流網絡佈局持續優化，業務規模顯著提升。年內共有13個物流港項目相繼投入運營，分別位於深圳、佛山順德、佛山高明及南京江寧等地，新增運營面積達175萬平方米，進一步鞏固了本集團的全國物流網絡覆蓋與服務能力。此外，本集團積極把握新發展格局下的戰略機遇，依託核心區域的重資產佈局，通過延伸服務鏈條與強化科技賦能，加快推動由「物流基礎設施開發運營商」向「物流綜合服務商」戰略轉型，持續提升核心競爭力。

物流園轉型升級業務方面，於本年度實現收入約港幣1.6億元，較去年同期上升35%，主要受益於深國際華南數字谷產業辦公部分出租情況持續改善。股東應佔盈利約港幣26.07億元，較去年同期上升11%，主要受惠於深國際華南物流園土地整備確認稅後收益約港幣29.33億元。

「投建管轉」大閉環商業模式於2025年再次取得關鍵進展。年內，本集團就深國際華南物流園土地整備成功簽訂第一期留用土地的土地使用權出讓合同，並正式啟動該地塊的開發建設。由於該地塊的出讓價格低於原預計金額，其土地整備收益相應增加，帶來額外稅後收益約港幣5,436萬元。此外，於2025年12月，該項目的第二期留用土地（一階段）獲深圳市龍華區人民政府（「龍華區政府」）批准，標誌著本集團擁有該地塊的開發權，本集團於本年度確認該地塊的土地整備稅後收益約港幣28.78億元。本集團將全力推動上述地塊的開發建設，著力打造高品質示範性住宅項目，確保銷售回款與現金流及時回籠。

港口及相關服務業務方面，本年度實現收入約港幣40.59億元，較去年同期上升13%，主要受益於港口供應鏈業務的收入增長帶動。股東應佔盈利較去年同期下跌35%至約港幣3,935萬元，主要由於港口行業競爭加劇令利潤空間受壓，疊加新投營項目仍處於培育階段，以及固定資產折舊與攤銷成本增加所致。

本集團的收費公路業務和大環保業務由本公司的上市附屬公司深圳高速公路集團股份有限公司（「深圳高速」）統籌經營。於本年度，深圳高速的整體收入約港幣100.95億元，與去年同期基本持平；淨利潤約港幣12.92億元，較去年同期輕微下跌2%，主要由於去年同期出售益常高速項目公司確認股權處置收益，而本年度並無此項收益。於本年度，本集團應佔深圳高速的盈利為約港幣5.65億元，與去年同期相約。

本年度，本集團積極應對市場變化，動態優化融資策略，通過一系列精準操作，持續優化債務期限與幣種結構，並鎖定較低貸款利率，推動財務成本同比下降11%至約港幣14.10億元。在匯率管理方面，本集團主動應對市場波動，全年實現淨匯兌收益約港幣5,292萬元，較去年同期淨匯兌虧損約港幣2,553萬元大幅改善。2026年1月，本公司成功發行人民幣10億元3年期中期票據，票面利率1.81%，創本公司融資成本歷史新低，全場認購倍數達4.15倍，充分反映了市場對本集團經營實力與發展前景的認可。展望未來，本集團將繼續強化財務管理，進一步優化債務結構，提升抗風險能力，確保在複雜多變的市場中行穩致遠。

## 股息

董事會致力維持穩定的分紅政策，為股東帶來持續穩定的回報。經考慮本集團的利潤構成及現金流後，董事會建議派發本年度末期股息為每股港幣0.46元（2024年：每股港幣0.598元），較去年下跌23%，股息總額約為港幣11.24億元（2024年：港幣14.41億元），較去年下跌22%。

董事會建議以配發代息股份方式全數支付末期股息，但股東將享有選擇權，可選擇全部以現金代替上述配發，或部份以現金及部份以代息股份方式收取末期股息（「代息股份計劃」）。代息股份計劃須待：(1)於即將舉行的本公司股東週年大會（「2026年股東週年大會」）上通過建議之末期股息；及(2)香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）批准上述計劃將予發行之代息股份的上市及買賣，方可作實。

## 物流業務

### 經營環境分析

2025年，全球經濟在政策變局與週期性因素的交互影響下艱難前行，外部環境更趨複雜嚴峻。在此背景下，中國經濟雖面臨通縮壓力等階段性挑戰，但憑藉其完備的產業體系與制度創新，仍展現出較強的發展韌性與內生動能，長期向好的基本面保持穩固。

本集團主業所處的物流行業總體供需結構仍處於調整階段。受中美貿易政策調整及客戶所屬行業增速放緩等因素影響，倉儲平均有效租金持續承壓，倉儲物流市場在需求端呈現量價齊跌的態勢。儘管如此，即時零售、新興產業等細分領域客戶需求保持穩定增長，綠色物流、低空物流、數字物流等新興領域持續賦能行業發展，加上中國政府近年相繼推出一系列促進現代物流高質量發展的政策舉措，為行業平穩健康發展提供堅實支撐。

面對複雜多變的外部環境與深刻變革的行業格局，本集團堅持「穩中求進」的發展方針，多措並舉推動高質量發展。一方面，本集團秉持審慎穩健的投資策略，聚焦北京、深圳等核心城市的優質項目，持續鞏固網絡佈局與服務能力，在此基礎上加快傳統主業轉型，推動業務模式從空間租賃向供應鏈解決方案樞紐升級。另一方面，本集團持續強化主業協同與供應鏈一體化服務能力，緊跟國家政策導向，積極探索多式聯運等業務，加快構建高效協同的一體化物流服務體系。同時，依託城市物流升級與業態融合機遇，本集團在深圳等試點城市創新實踐「物流+」融合發展模式，並積極探索數據中心、綠色能源、低空物流等新興領域。

本集團持續推進科技創新與數字化轉型，加快物流倉儲服務的智能化、自動化升級，提升運營效率與服務水平，積極應對行業變革。同時，本集團亦致力將ESG理念融入業務營運及發展規劃，通過綠色建築認證、園區智慧化改造、光伏及充電基礎設施建設、節水節能等舉措，攜手客戶打造可持續的綠色物流園區，為本集團長遠穩健發展奠定堅實基礎。

此外，為應對存量市場競爭新態勢，本集團加強對旗下板塊公司的招商統籌，通過管理層帶頭招商、系統重構招商流程及搭建客戶管理CRM系統等舉措，持續提升客戶管理水平，實現項目出租率穩步向好。

## 運營表現分析

### 物流園業務

#### 一、 廣東省（含大灣區）

在「立足深圳、聚焦大灣區」的戰略引領下，依託大灣區「雙區驅動」政策紅利，本集團以深圳為核心，打造佛山「第二主場」，並在中山、肇慶、湛江、揭陽等城市落子佈局，構建覆蓋全省的智慧物流網絡。各物流港項目互相協作、相輔相成，聚焦實體經濟需求，全面提升物流服務效率，進一步鞏固本集團在廣東省內的領先優勢。

截至2025年12月31日，本集團在廣東省（含大灣區）共佈局18個物流港項目，其中已投入運營／管理的項目共16個（包括深圳市的8個項目），已投入運營的面積約220萬平方米，成熟物流園區的出租率約88%。

#### 深圳項目

深國際西部公路樞紐物流園（深圳寶安）位於深圳市寶安區，佔地面積約7.5萬平方米，建築面積約15.9萬平方米，於2025年年底投入運營。該項目是深圳市生產服務型國家物流樞紐及深圳市規劃的七大門戶型物流樞紐之一，同時也是「7+30+N」三級物流樞紐佈局中首個落地的公路樞紐項目。該項目按照國家綠建三星標準和國際通行的LEED鉑金標準，建設地上五層高標準倉庫，依託區域先進製造業基礎與區位條件，打造集智能物流中心、智慧物流雲倉及冷鏈中心等於一體的現代智慧物流設施集群，成功入選「深圳市2025年重大項目清單」。該項目成功吸引多家快遞快運、三方物流及冷鏈物流企業入駐。

**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，建築面積約21.7萬平方米，為地上六層、地下二層的高容積率物流園，於2023年投入運營。園區配備有冷庫、常溫庫、自動立體庫等倉庫設施，並設有電商孵化運營中心和配套服務中心。該項目的主要客戶包括醫藥及物流等企業。

本集團以深圳黎光項目先行，打造智慧平台「燈塔工程」。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，實現了全面數字化、智慧化與可視化運營，覆蓋運營管理、資產管理、物流業務、綠色零碳等多個領域。該項目獲評「2024智慧城市先鋒榜優秀案例二等獎」，並於2025年入選「深圳市近零碳排放區試點項目優秀案例」。

**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，建築面積約9.1萬平方米，是本集團現代化、高標準的「倉儲上樓」及「保稅物流+」示範項目，於2024年年初投入運營。項目依託鹽田港和鹽田綜合保稅區，區位優勢明顯，聚焦保稅倉儲、進口分撥、出口拼裝、香港商超「前店後倉」等高附加值的物流綜合服務，致力於打造為國際領先的數位化、智慧化、綠色化的保稅物流綜合體。該項目的主要客戶包括連鎖零售及頭部物流企業。

**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，建築面積約28.6萬平方米，於2024年12月投入運營。該項目是深圳市「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」及坪山區「9+2」戰略性新興產業的「智慧物流共享中心」，填補了坪山區缺少高標準物流設施空白，推動製造業與物流業的深度融合，並成功入選「深圳市2025年重大項目清單」。憑藉「工業+倉儲」雙業態優勢和精準服務，深圳坪山項目已成功吸引眾多高成長性企業入駐，主要客戶包括連鎖零售、食品及物流企業。

**深國際智慧物流港（深圳坪山東）**位於深圳市坪山區，佔地面積約26.7萬平方米，建築面積約9.4萬平方米。該項目毗鄰本集團多個物流港項目，具備片區聯動開發可行性。該項目的主要客戶包括連鎖零售及知名物流企業。

**深國際康淮電商中心**位於深圳市龍華區，運營面積約14.3萬平方米，是本集團首個以管理輸出方式運營的輕資產運營項目。該項目致力於構建「集約、高效、綠色、智慧」的城市貨運配送服務體系，並獲列為深圳市綠色貨運配送城市示範工程之一。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，實現園區數據交互共用與設施智能互聯。2025年，該項目中標深圳市首個跨境電商出口拼箱貨物「先查驗後裝運」試點項目，助力海關創新監管模式，助推跨境電商業務高質量發展。該項目成功引進了多家品牌物流企業。

**深國際西部物流園**位於深圳市前海自貿區，運營面積約9.1萬平方米，是本集團前海土地整備利益體現後向政府租賃運營的項目，借助前海自貿區先行先試的政策優勢、優越的地理位置、成熟的物流基礎設施、良好的通關環境和專業高效的操作團隊等綜合優勢，提供包括保稅物流倉儲、裝卸、報關及庫內增值服務等綜合物流服務。該項目已取得認可經濟營運商（AEO）計劃海關高級認證資質，主要客戶包括多家頭部物流企業。

**深國際智慧物流港（深圳前海）**位於深圳市寶安區，由本集團與深圳市前海建設投資控股集團有限公司合作開發，雙方分別持有項目公司 49%及 51%的權益。2026 年年初，項目公司成功獲取項目地塊。該項目佔地面積約 5.8 萬平方米，規劃建築面積約 7.9 萬平方米，定位為深中通道沿線重要的現代化公共物流樞紐，將融合智慧倉儲、跨境電商、國際集拼及應急保障等核心功能於一體，並承擔城市「平急兩用」公共基礎設施職能。該項目建成後，將提升區域貨運集散能級，並與本集團現有物流港項目形成有效協同。

## 大灣區項目

**深國際智慧物流港（佛山南海）**位於佛山市南海區，佔地面積約 7.6 萬平方米，建築面積逾 8.9 萬平方米，於 2024 年下半年投入運營。該項目憑藉集約化、智慧化、綠色化的優勢及良好的市場口碑，成功引入跨境電商頭部企業，有力推動當地電商產業提質增效。

**深國際智慧物流港（佛山順德）**位於佛山市順德區，佔地面積約 20 萬平方米，建築面積約 32.9 萬平方米，於 2025 年 3 月投入運營。該項目依託佛

山市優越的區位、交通網絡及產業基礎，致力於打造集高標準倉儲、智慧物流和冷鏈物流等多個功能於一體的高標準、信息化、現代化綜合物流產業樞紐園區，成功引入跨境電商企業入駐。

**深國際智慧物流港（佛山高明）**位於佛山市高明區，佔地面積逾 15.7 萬平方米，建築面積逾 18.4 萬平方米，於 2025 年 11 月投入運營。依託優良的區位交通及產業物流市場環境，該項目聚焦「集約化」及「智慧化」，擬打造集倉儲、配送、轉運、交易、售後服務和電子商務於一體的現代化物流園，成功引入跨境電商及醫藥企業入駐。

**深國際智慧物流港（中山火炬）**位於中山火炬高技術產業開發區，佔地面積約 5.8 萬平方米，建築面積逾 6.6 萬平方米。2024 年，深中通道的正式開通加深了珠江東西兩岸城市間的融合，推動中山本地製造及物流等產業的進一步發展，也為中山火炬項目平穩運營注入新動力。該項目成功引入三方物流、醫藥和生產製造等企業入駐，並為周邊汽車供應鏈產業提供一體化綜合物流服務。

**深國際智慧物流港（肇慶高要）**位於肇慶市高要區，佔地面積達 10 萬平方米，建築面積逾 10.8 萬平方米，於 2025 年 11 月投入運營。該項目區位優勢突出，一小時交通圈覆蓋廣州、佛山等大灣區核心城市，可與本集團在佛山、中山等地的物流港項目形成高效聯動與業務協同。該項目以綜合性智慧物流服務平台為定位，引入雲倉、城市共同配送、集拼集運等現代物流模式，通過提供高標準的倉儲設施與供應鏈優化方案，成功吸引跨境電商企業入駐。

## **廣東省內其他項目**

**深國際物流港（湛江）**位於湛江市麻章區，佔地面積約 11 萬平方米，建築面積逾 9 萬平方米，是湛江市首個現代化高標倉物流園，也是粵西地區規模最大的高標倉物流園，於 2024 年下半年投入運營。該項目重點建設集運分撥中心和現代倉儲中心，打造立足粵西及北部灣、輻射東南亞的城市綜合物流港，與海南澄邁項目及海口高新項目共同配合，是本集團進軍北部灣、佈局粵西大通道的戰略節點。該項目的主要客戶包括三方物流、快遞快運及生產製造類企業。

**深國際物流港（揭陽）**位於揭陽市高新技術產業開發區，佔地面積約 9.6 萬平方米，規劃建築面積約 10.9 萬平方米。該項目地處潮州、汕頭、揭陽三市中心交界的關鍵地帶，具有輻射三地的交通區位優勢。該項目規劃建設「航空物流服務中心+跨境電商服務中心」兩大產業載體，助力揭陽機場提升貨運集散能力。該項目正在進行主體工程施工，預計將於 2026 年上半年投入運營。

## 二、 中國其他地區

在深耕廣東省的同時，本集團以「優中選優」的策略完善全國網絡的戰略佈局，聚焦長三角、京津冀等經濟發達地區核心節點城市，全力提高市場佔有率、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。

截至2025年12月31日，除廣東省以外，本集團已在全國其他地區的35個城市實現物流港佈局，其中投入運營的項目合計43個，運營面積約534萬平方米，成熟物流園區的出租率約87%，整體出租情況保持穩定。

### 中國其他地區代表項目

**深國際物流港（石家莊正定）**位於河北省石家莊市正定縣，佔地面積約31 萬平方米，建築面積逾50萬平方米，是國內首個融合物流與商業兩大業態的產城綜合體。該項目以「高質量、高顏值」為建設目標，融合數智化物流產業園、冰雪運動、國際酒店、文化街區、商業綜合體、創業孵化等多元業態，構建「冰雪+商務+文旅+居住」的閉環生態，打造「冰雪引流-商業留客-物流支撐」的發展模式。

物流園部分佔地面積約20萬平方米，建築面積逾10萬平方米，定位為數智化醫藥冷鏈物流基地。其中，已投入運營的面積約7萬平方米（含醫藥產業園面積約4萬平方米），為覆蓋冷凍、冷藏、陰涼、控溫的高標準全溫區園區，可滿足醫藥、生鮮、預製菜、凍品等多元存儲需求。園區依託智能技術與自動化設備，已實現全程智能化、可視化管理，顯著提升了物流效率，助力「華北藥都」高質量發展與產業提升。園區被認證為全國「藥鏈圈」會員單位，引入了華潤醫藥入駐並作為其河北區域總倉，並聚集了國

藥樂仁堂、千喜鶴、永輝等醫藥及食品行業頭部企業，形成醫藥、食品冷鏈產業集聚效應。此外，建築面積達3萬平方米的A1智慧醫藥冷鏈倉已獲得GSP認證，預計將於2026年上半年投入運營，屆時將進一步增強園區醫藥冷鏈服務能級和規模優勢。

商業部分為文體商旅大型綜合體，佔地面積約11萬平方米，規劃建築面積約32萬平方米。其中，華北地區最大室內滑雪場「熱雪奇蹟」的建築面積約3萬平方米，於2025年7月初正式開業。同時，該項目亦吸引了融創文旅、希爾頓歡朋酒店、錦江麗芮酒店、特區建工、湃昂、美國捷得等國內外知名品牌合作，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。該項目整體將於2026年內全部建成投營。

**深國際物流港（金華義烏）**位於浙江省金華市，佔地面積約41.7萬平方米，建築面積約55.8萬平方米。該項目包括高標倉和產業園兩大功能區。其中，高標倉重點滿足電商雲倉、現代倉儲、集運分撥等領域的客戶使用；產業園致力於構建集商務辦公、倉儲物流、員工生活配套及公共服務設施於一體的跨境貿易產業生態。該項目已成功引入大中型電商企業、國際貿易及上下游產業鏈企業。

**深國際物流港（寧波）**位於浙江省寧波市，佔地面積約9.2萬平方米，建築面積約5.7萬平方米。該項目具有交通便捷、設施完善、服務優質等顯著優勢，定位為集多種功能於一體的現代化物流園區，促進電子商務發展，是寧波及周邊地區物流業的重要支撐和推動力量。該項目已成功引入大型快遞快運客戶。

**深國際物流港（無錫惠山）**位於江蘇省無錫市，佔地面積約24.6萬平方米，建築面積逾12萬平方米。該項目立足無錫、輻射環太湖經濟圈，依託長三角核心區位優勢，以貨運物流與電商物流為雙引擎，重點佈局現代倉儲、集運分撥及綜合商務三大核心功能板塊，現已成功從單一物流園區轉型為功能完善的城市物流綜合體。該項目的主要客戶包括快遞快運、三方物流及生產製造等企業。

**深國際物流港（武漢蔡甸）**位於湖北省武漢市，佔地面積逾12.9萬平方米，建築面積約11.7萬平方米。該項目毗鄰武漢經濟技術開發區，區位優勢顯著，聚焦汽車零配件及電器倉儲等領域。該項目致力於打造為集現代倉儲、集運分撥、綜合配套等功能為一體的現代城市綜合物流港，主要服務城市消費與區域物流需求。該項目的主要客戶包括電商物流及快遞快運企業。

**深國際物流港（鄭州二七）**位於河南省鄭州市，佔地面積約11萬平方米，建築面積逾11.7萬平方米。該項目充分依託優越的地理區位，將企業生產加工與城市配送功能深度融合，全力打造「供應鏈基礎設施平台+產業鏈服務平台」的創新體系，通過構建上下遊緊密協同的現代智慧物流生態圈，實現園區上下遊產業的深度嵌入、高效聯動與集群式發展。該項目的主要客戶包括電商、快遞快運及醫藥等企業。

**深國際物流港（南寧經開）**位於廣西壯族自治區南寧市，佔地面積達10萬平方米，建築面積逾5.5萬平方米，於2025年11月投入運營。作為本集團在廣西地區物流戰略發展的關鍵節點，該項目致力於打造以集運分撥、城市配送及配套服務為核心的新型綜合性物流港，有助於與本集團西南區域其他物流港項目形成協同發展、聯動管理、客戶資源共享的物流港網絡。

**深國際物流港（貴陽修文）**位於貴州省貴陽市，佔地面積約20.6萬平方米，規劃建築面積約14.7萬平方米。該項目鄰近貴陽市主要物資大通道，區位優勢明顯，致力於打造立足西南「物流基礎設施平台+產業鏈服務平台」的融合發展平台。該項目於2025年入選貴州省第三批「兩重」建設項目，已於2025年9月開工建設，預計將於2027年建成投營。

## 管理輸出業務

近年，本集團依託成熟的園區運營能力，在全國範圍成功落地多個管理輸出項目，累積了豐富的實踐經驗。管理輸出服務已由早期的招商與運營升級為覆蓋「投資-建設-招商-運營」全周期的一體化管理輸出服務體系，為合作方持續創造綜合效益。

本集團在全國的管理輸出業務已初具規模，截至2025年底，岳陽項目、海南洋浦項目、無錫錫山項目、惠州大亞灣項目及佛山順德（均安）項目等

均已投入運營，合計運營面積約51.2萬平方米。2025年，本集團新拓展了7個管理輸出項目。其中，紹興諸暨項目標誌著本集團管理輸出業務鏈條首次延伸至投資階段，南昌羅亭項目則首次覆蓋工程管理服務環節，共同體現了本集團管理輸出體系的進一步完善。此外，本集團圍繞若干在建項目同步推進前置招商及運營籌備工作，以提升項目投營後的價值與競爭力。

未來，本集團將進一步延伸服務鏈條，擴大管理輸出的規模及區域覆蓋，持續提升服務質量，推動管理輸出業務實現高質量發展。

### 三、「投建融管」小閉環商業模式拓展

伴隨物流倉儲行業的發展，物流港內生發展韌性繼續增強。本集團積極探索物流港資產證券化路徑，實施「投建融管」小閉環發展商業模式。通過發行物流產業基金，本集團可加速資金回籠、縮短項目回報周期，優化資本結構、降低負債率，並提前兌現物流港項目在開發、建設、培育及運營階段累積的資產增值收益。此舉將有力推動本集團物流港項目運營管理規模的擴張及相應業務利潤的提升，為本集團長期穩健發展注入新動能。本集團持續深化「投建融管」小閉環商業模式，通過多種物流資產證券化途徑實現價值最大化。

本集團於2024年完成首個倉儲物流REIT——華夏深國際倉儲物流封閉式基礎設施證券投資基金（「華夏深國際REIT」）的發行工作，並成功將杭州一期項目及貴州龍里項目置入其中，實現了「投建融管」商業模式的閉環。通過該發行，本集團有效盤活優質物流港資產，實現了資金回籠，促進了投資良性循環，並進一步提升了本集團在境內資本市場的知名度。

華夏深國際REIT於2024年7月9日在深圳證券交易所成功上市。自上市以來，華夏深國際REIT市場表現穩健，分紅穩定，獲得資本市場廣泛認可。2025年5月，本公司與華夏深國際REIT分別榮獲中國資產證券化論壇「年度創新機構」與「公募REITs年度傑出項目」獎項，體現了業界對本集團物流園運營管理能力及資產證券化創新實踐的充分認可。截至2025年12月31日，本集團持有華夏深國際REIT份額總數的30%，本年度已取得基金分紅收益合計約人民幣2,212萬元。

同時，本集團為華夏深國際REIT的底層資產杭州一期項目及貴州龍里項目提供運營管理服務並收取服務費用。

於私募基金方面，本集團於2021年與中信證券股份有限公司旗下的金石投資有限公司合作，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），並在保留項目運營管理權的前提下，陸續將位於南昌、合肥及杭州的物流港項目置入該基金。目前基金正常運作，本集團通過為上述已置入基金的物流港項目提供運營管理等服務收取服務費用。

目前，本集團正積極推進新一期物流倉儲Pre-REITs私募基金的設立工作，計劃置入已成熟運營的優質物流港項目，持續為華夏深國際REIT的擴募儲備優質資產，加速資金回籠與資產價值釋放，進一步落實「投建融管」商業模式閉環。

未來，本集團將持續構建以公募REITs為主、靈活配置各類私募產品的基金體系，推動產業與資本結合，形成良性循環。同時，將結合市場情況和本集團發展需求，適時設立包括併購基金、開發基金及產業投資基金等在內的多元物流產業基金，助力物流主業實現可持續健康發展。

#### 四、 鐵路綜合物流樞紐

##### 深圳國際綜合物流樞紐中心項目（「平湖南項目」）

本集團與中國鐵路廣州局集團有限公司（「廣鐵集團」）於2021年8月成立合資公司深圳市深國鐵路物流發展有限公司（「合資公司」），負責平湖南項目的投資、建設與運營。2025年，合資公司完成增資擴股，本集團及廣鐵集團之持股比例分別調整為66%及34%。

本集團在平湖南項目首創「在傳統鐵路貨場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，成功打造全球首例「鐵路貨站上蓋智慧物流園」，實現了鐵路用地的複合開發與「鐵路運輸+現代物流」的融合發展。平湖南項目於2019年9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，並連續多年入選廣東省重點建設項目及深圳市重大項目。2025年6月，平湖南項目因其創新的集約用地模式，入選深圳市規劃和自然資源局發佈的「深圳集約用地十大典型案例（首批）」，具有重要示範意義。

平湖南項目在鐵路上蓋建設建築面積達85萬平方米的多功能倉儲設施，包括11棟物流倉庫、2棟配套設施及4座運輸盤道，涵蓋高標倉、集運分撥、城市配送、跨境電商、冷庫、智慧倉等多種業態。2025年12月，項目主體建築已完工，地面層及鐵路專線樞紐已建成投營，並成功接入全國鐵路網絡，為上蓋智慧物流園區建設與多式聯運體系全面貫通奠定堅實基礎。該項目正積極開展預招商工作，並已與多家快遞快運、餐飲冷鏈等行業的頭部企業達成合作意向。預計項目整體將於2026年上半年建成投營。

平湖南項目建成投營後，將成為亞洲單體規模最大、業態綜合、智能化水平高、具有標杆示範作用的「公鐵海」多式聯運中心和國家級綜合物流樞紐，形成多式聯運與城市配送無縫銜接的智慧物流運輸新格局。項目投營後，將增強大灣區與「一帶一路」共建地區的物流聯通效能，有利於擴大本集團之業務經營規模，並進一步鞏固本集團在大灣區的物流市場份額。

依託平湖南鐵路貨場，本集團積極開展貨運班列、增值服務和大宗商品物流等業務。在快速貨運班列方面，已打通深圳至長三角、京津冀、成渝、長株潭及新疆等主要經濟區域的鐵路貨運通道，落地多項多式聯運項目，為大灣區企業降低物流成本、穩定物流通道等發揮了積極作用。2025年，國內班列到發量達14.4萬標準箱，較去年同期增長約11%。在增值服務方面，推行「租賃+增值服務」的運營新模式，開展港口接駁集裝箱堆場、場內短駁及安檢等配套服務，實現業務與服務價值的同步提升。在大宗商品物流方面，充分發揮鐵路幹線運輸優勢與樞紐集散功能，打造覆蓋碎石採購、公鐵聯運、短駁配送的全鏈條解決方案，成功推動碎石運貿一體化等新業務落地。

### 深國際京西南綜合物流樞紐（一期）智慧物流中心（「北京房山項目」）

北京房山項目位於北京市房山區竇店物流基地內，佔地面積約11.8萬平方米，規劃建築面積約14.3萬平方米。該項目定位為集高端倉儲及冷鏈物流等多元業態為一體的物流樞紐，規劃建設4棟雙層及三層坡道高標倉庫，涵蓋智慧雲倉中心、智慧冷鏈中心和物流分撥中心。依託首都經濟圈區位優勢，該項目旨在打造為京哈-京港澳物流大通道的核心樞紐、全國多式聯運物流新示範以及「平急兩用」智慧城市物流新標桿。

北京房山項目作為本集團首次佈局首都市場的里程碑項目，是本集團在國內一線城市佈局的重大突破，將助力本集團進一步推動南北業務協同發展，強化全國網絡佈局，並有效提升品牌影響力。該項目獲得了各方的高度認可，於2025年相繼入選國家發改委「兩重」建設項目清單、北京市「3個100」重點工程、「2025年度北京市政府工作報告重點任務清單」，並被納入「北京市有效降低全社會物流成本實施方案」。該項目已於2025年4月開工建設，並於2025年12月實現主體結構封頂，預計將於2026年建成投營。

### 國際班列

本集團與中國外運股份有限公司共同成立了合資公司，負責運營中歐班列（深圳）及深圳中老班列等國際班列，為保障國際產業鏈與供應鏈穩定以及推動共建「一帶一路」高質量發展提供支持。

中歐班列（深圳）開通逾五年，其網絡佈局持續拓展，線路已增加至28條，覆蓋47個國家與地區，是目前國內運行距離最長的中歐班列之一。班列為深圳及周邊城市超過8,200家企業提供了穩定、可靠的國際物流服務，促進了深圳與歐洲之間經貿合作與互聯互通。2025年，中歐班列（深圳）共開行204列；自開通以來累計發運975列，貿易額逾美金35億元。

為滿足多元化的市場需求，中歐班列（深圳）於2025年陸續開通多條特色專線，包括「跨里海」鐵海聯運國際班列、大灣區首條「電商快線」以及中國首條經二連浩特口岸直達莫斯科的「深圳-二連浩特-莫斯科」精品班列，顯著提升物流運輸效率。

目前，各班列均以平湖南項目作為始發場站。這一佈局不僅有助於提升平湖南項目的貨運量與倉庫使用效率，也可加強本集團下屬物流園區之間的業務協同，為進一步發展物流業務增值服務創造重要機遇。

## 物流服務業務

### 一、 智冷業務

隨著人工智能、大數據及5G等技術的日益成熟，結合自動分揀、精準投遞、無接觸配送等新型應用場景落地，物流行業正加速從傳統的人工模式向科技裝備、智慧升級的新階段轉型。其中，智慧物流和冷鏈物流已成為物流行業未來發展的重要趨勢。本集團緊抓機遇，持續探索智慧倉儲與冷鏈行業發展趨勢，致力於打造集冷鏈物流、智慧物流及物流運營服務於一體的物流綜合服務體系，通過科技賦能傳統倉儲，開闢數智物流新賽道，以發展成為具有影響力的冷鏈物流服務商、智慧倉儲集成商和運營商。

本集團持續推動「水陸空鐵+智冷」戰略部署，依託全國物流基礎設施網絡，以大灣區、長三角、京津冀等區域的樞紐城市為支點，通過「新建+收購+乾改冷」等方式，穩步推進冷倉及智慧倉儲業務的拓展。目前，本集團在深圳、上海、南京、石家莊、成都等地的若干物流港項目內設有冷倉及智慧倉，為食品、醫藥、應急物流等行業客戶提供服務。

2025年，智冷業務保持穩健發展態勢，業務規模持續擴大，新增投營面積約4.7萬平方米。截至2025年12月31日，本集團已投入運營的智冷項目面積約23.3萬平方米（其中包括智慧化冷倉約2.8萬平方米及常溫智慧倉約0.4萬平方米），投營面積較2023年年底及2024年年底分別增長約94%及25%。多個項目的順利投營，有力支撐了業務規模與收入的同步增長。2025年，智冷業務收入達港幣8,468萬元，同比上升約59%。

此外，本集團在建及規劃中的冷倉面積約24.8萬平方米，待全部投營後，將進一步鞏固本集團在冷鏈倉儲及智慧物流領域的市場地位。

同時，本集團致力於落實綠色低碳理念，通過大力推進光伏系統建設與應用，持續打造高效節能、低碳環保的現代化冷鏈倉儲體系。南京江寧項目創新「綠色能源+冷鏈」模式，於2025年8月完成光伏發電併網，實現低碳運營，助力綠色冷鏈發展。上海閔行項目已啟動屋面光伏建設，預計將於2026年上半年發電併網。

未來，本集團將持續深化「水陸空鐵+智冷」戰略部署，加快推進智冷項目的建設與拓展，進一步鞏固及提升本集團在冷鏈倉儲及智慧物流領域的綜合競爭力。

### 其他投資

在深耕自營業務的同時，本集團亦積極關注物流行業優質標的，通過參股方式拓展對外投資，打造增長新引擎。本集團參股國內通信物流龍頭中國通信服務股份有限公司旗下中通服供應鏈股份有限公司，雙方就深圳、鄭州等地多個項目開展倉儲租賃、供應鏈服務等展開深度合作，未來將在信息通信、數據中心、雙碳及新能源等新興領域攜手拓展高端物流增值服務。此外，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，重點投資智慧物流、智慧機場產業鏈。

## 二、海運集裝箱物流綜合信息服務

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」）致力於以數字化賦能集裝箱運輸與跨境貿易服務行業，是本集團在現代物流科技服務與外貿通關服務領域重要的戰略佈局企業。

鵬海運持續強化其行業領先的數字化服務能力。於本年度內，鵬海運持續承擔深圳港EDI網路資訊交換平台的建設、運營工作，其EDI及EIR海運基礎業務在深圳區域的市佔率保持穩定。同時，鵬海運繼續承擔中國（深圳）國際貿易單一窗口的運維工作，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。2025年，「單一窗口」的服務功能持續完善，業務規模穩步增長，截至2025年12月31日，累計註冊企業逾19萬家，輻射服務企業超66萬家，客戶服務滿意度高達99%。

此外，鵬海運積極推進技術賦能與商業模式突破，多項新業務穩步發展。其中，渡櫃配載交易業務保持增長態勢，在深圳的市佔率持續提升；集拼共享倉產品「深國際雲倉」系統建成，業務量穩健增長；「先查驗後裝運」跨境電商集拼倉綜合服務平台試點取得階段性突破，技術研發及市場推廣初見成效；「粵港澳大灣區多式聯運物流公共信息服務平台」項目在研發、試點與儲備等方面實現突破，為業務規模化拓展奠定基礎。

2025年，鵬海運在科技創新方面成果豐碩，累計榮獲2項專利授權、6項軟件著作權，並參與編制中國首個物流企業數字化國家標準。此外，在「2025年數據要素X交通運輸解決方案大賽」中，鵬海運申報的案例榮獲三等獎，充分彰顯其在相關領域領先的科技創新與實踐能力。

### 三、「物流+」項目

於本年度，本集團充分發揮自身核心區位優勢、重資產優勢、行業頭部客戶資源優勢及多元業態承載優勢，創新開展「物流+」項目合作，推出「物流+公交」及「物流+地鐵」兩大城市配送模式，將公交場站及地鐵車輛段轉化為區域物流節點，並聯動陸運、鐵運及低空物流，構建「物流網、交通網、應急保障網」三網融合的綜合立體城市物流體系。該等「物流+」項目不僅可有效盤活城市交通設施富餘空間，優化城市資源配置、提升城市綜合物流效率，亦可加密本集團在深圳的物流網絡，提升本集團的競爭力。

前海印里公交場站項目是「物流+公交」的首個實踐項目，於2025年6月投入運營。該項目配備智能快件分揀線，月處理量逾10萬件，現已成為順豐在前海區域的關鍵支點。僑城東軌道交通項目是「物流+地鐵」的首個落地項目，於2025年7月投入運營。本集團與韻達達成聯營合作，引入智能分揀環線，日處理快件量達5萬件，有效提升區域快遞分撥效率。

本集團積極探索「物流+低空」新模式，通過結合低空飛行與物流倉儲，構建全新應用場景，為客戶提供定制化的低空物流保障服務或解決方案，致力於打造覆蓋全產業鏈的「低空經濟」生態圈，助力新質生產力發展。

此外，本集團積極構建「物流+新能源」補能網絡。本年度，本集團共有4個物流港項目被納入深圳「超充之城2.0」儲備項目庫，並在深圳坪山項目及深圳黎光項目成功建成兩個重卡兆瓦級超充站。其中，深圳坪山項目具備「15分鐘充電90%」的兆瓦級閃充能力，是深圳市「超充之城2.0」首批投營的兆瓦級重卡超充站。未來，本集團將以這兩個示範站點為基礎，持續加大在超充、分佈式光伏等新能源業務領域的資源投入，依託全國核心節點城市的物流港項目佈局與基礎設施，積極探索光儲充一體化、車網互動、虛擬電廠等創新場景，逐步構建覆蓋廣泛、智能高效的新能源物流用能綜合服務網絡，進一步推動園區能源綠色化轉型，提升園區產業服務能級，助力物流企業實現降本增效。

## 財務表現分析

### 各項物流業務的收入及股東應佔盈利

截至 12 月 31 日止年度

	收入		股東應佔盈利/（虧損）	
	2025 年 港幣千元	較 2024 年 增/（減）	2025 年 港幣千元	較 2024 年 增/（減）
廣東省物流園*	708,685	23%	5,720	不適用
中國其他地區物流園	952,693	2%	23,093	(97%)
物流園業務小計	1,661,378	10%	28,813	(95%)
物流服務業務	370,075	11%	(84,654)	295%
合計	2,031,453	11%	(55,841)	不適用

\*廣東省物流園包含大灣區

於本年度，物流業務收入約港幣20.31億元，較去年同期上升11%；股東應佔虧損約港幣5,584萬元。

各項物流業務於本年度表現如下：

物流園業務方面，本年度實現收入約港幣16.61億元，較去年同期上升10%，主要受益於若干大灣區物流港項目投入運營帶來新的收入貢獻。然而，股東應佔盈利較去年同期下跌95%至約港幣2,881萬元，主要由於去年同期兩個物流港項目置入華夏深國際REIT錄得稅後收益約港幣5.87億元，而本年度並無該等收益。此外，受市場下行壓力影響，中國其他地區多個物流港項目錄得公允價值損失，對物流園業務的利潤增長造成壓力。

物流服務業務方面，本年度實現收入約港幣3.7億元，較去年同期上升11%，主要受惠於智冷項目收入上升及物業管理服務費收入增加。然而，受市場競爭加劇及營運成本上漲等因素影響，疊加智冷項目尚處於培育期，初期運營成本較高，本年度錄得股東應佔虧損約港幣8,465萬元。

## 物流園轉型升級業務

### 運營表現分析

#### 深國際前海項目（「前海項目」）

前海項目成功實現「投建管轉」大閉環發展模式，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）。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及建成物業投放市場，前海項目數年來已累計釋放稅前收益合共約人民幣147.17億元，助力本集團業績穩定增長，並將為本集團後續轉型升級項目的順利推進提供經驗借鑒並奠定良好基礎。

前海項目為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，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。

#### 住宅項目

頤城臻灣悅為合作開發的住宅項目，本集團持有該項目50%權益。項目一期計容建築面積約4.52萬平方米，其中住宅約4萬平方米及商業約0.35萬平方米，住宅已於2024年年底交付。項目二期計容建築面積約8萬平方米，包括住宅（含人才房）約5萬平方米、公寓約2.5萬平方米、商業約0.5萬平方米。其中，住宅已於2025年6月交付，公寓亦已於2025年12月完成竣工備案。

前海項目的其他住宅項目，包括合作開發的頤灣府及本集團獨立開發運營的頤城栖灣里，亦已全部交付。

## 商業及辦公項目

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」。該項目已於2022年9月正式開業，總建築面積約2.5萬平方米，集品質生活、人文藝術、圈層社交、數字生態於一體，是前海「庭院式」慢生活街區。於2025年12月31日，項目整體出租率約75%。

辦公項目方面，本集團與中國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）」（「頤都大廈」）。頤都大廈於2021年7月投入使用，總建築面積約3.5萬平方米，並獲得美國綠色建築委員會頒發的LEED-CS鉑金級認證。依託前海在大灣區的特殊區位和政策優勢，頤都大廈以「AIoT+生態庭院與產業運營服務」為定位，結合本集團豐富的供應鏈管理經驗和賽迪研究院強大的信息技術服務能力，聚焦供應鏈服務和智造服務產業，已成功吸引眾多數字產業企業入駐，並連續四年被深圳市前海管理局認定為「促進產業集聚的產業載體」。此外，頤都大廈被認定為「深新前海智慧城市合作創新示範園區（啟動區）」，進一步推動深圳與新加坡的合作，為區域經濟注入新功能。於2025年12月31日，頤都大廈的企業入駐率約82%，簽約客戶大部份為高潛型數字經濟企業，產業聚集度約92%。

2025年9月，「前海數字文創園」正式揭牌。園區以頤都大廈、前海印里商圈等為核心主體，致力於打造集甲級辦公、眾創空間、空中花園、庭院式街區與國際化商業於一體的「文旅商娛」融合型文化產業園區。頤都大廈作為園區「數字創意產業中樞」，已集聚逾30家覆蓋短劇、遊戲、動漫IP等領域的企業；前海印里商圈則以「嶺南庭院式街區」為空間特色，構建深港融合文創場景，與數字文創走廊聯動形成「內容+消費」閉環。前海數字文創園的設立，將進一步推動前海項目旗下商業及辦公項目的產業集聚與能級提升，提升項目招商吸引力和租賃競爭力。

此外，本集團持有前海兩宗辦公及商業用地，土地面積約2.18萬平方米。由於該兩宗地塊處於保稅港區內，目前本集團正與深圳市政府相關部門協商置換及開發事宜。

## 深國際華南物流園轉型項目

隨著中國國內區域經濟一體化戰略的深入推進，大灣區協同發展更加緊密，都市圈邁入高質量發展快車道。作為大灣區核心引擎城市的深圳，亦率先進入深化轉型升級階段。

深國際華南物流園原為本集團在深圳最大的傳統倉儲物流園，位於深圳中軸核心節點，毗鄰深圳北站樞紐，區位優勢顯著。然而，隨著深圳城市空間戰略升級，原單一物流功能已難以匹配區域發展新需求。近年來，本集團全力推動深國際華南物流園進行高質量轉型升級。2020年，本集團與龍華區政府簽署戰略合作框架協議，建立聯合工作機制，共同推動該項工作，擬將其打造為「華南數字經濟超級總部基地」。這不僅是深圳產業空間優化的重要實踐，更是繼前海項目後，本集團「投建管轉」大閉環發展模式的又一關鍵落子。

2023年10月，本集團與深圳市龍華區城市更新和土地整備局、深圳市規劃和自然資源局龍華管理局（「市規資局龍華局」）及深圳市龍華區民治街道辦事處就開展深國際華南物流園一期面積約53萬平方米土地整備項目（「華南轉型項目」）簽訂了土地整備實施監管協議，同意綜合採用安排留用土地和貨幣補償的方式實施該項目。本集團作為原土地使用權人，可在深國際華南物流園內留用面積108,749平方米的土地（「留用土地」）。留用土地的規劃容積694,160平方米，其中配套容積28,950平方米，權益容積665,210平方米：包括住宅577,610平方米（含部份共有產權住房，將按政府有關政策實施），商業、辦公、旅館業建築87,600平方米。

華南轉型項目正按計劃分階段穩步推進。

項目第一期留用土地（即02-20-04號地塊）規劃為二類居住用地，用地面積約21,968平方米，規定建築面積約126,520平方米（包括住宅120,540平方米）。該地塊的相關安排於2024年年底獲龍華區政府批准，本集團已於2024年確認土地整備稅後收益約港幣23.67億元。此後，本集團於2025年7月與市規資局龍華局簽訂該地塊的土地出讓合同，出讓價款約為人民幣2.66億元（約港幣2.90億元）。因出讓價款低於原預計金額，因此該地塊的土地整備收益相應增加，為本集團帶來額外稅後收益約港幣5,436萬元。項目第一期留用土地已於2025年下半年啟動項目建設，標誌著華南轉型項目正式邁入開發建設階段。

項目第二期留用土地（一階段）（即02-20-02號地塊）規劃為二類居住用地，用地面積為25,008平方米，規定建築面積為145,940平方米（包括住宅137,240平方米）。該地塊的相關安排已於2025年12月獲龍華區政府批准，標誌著本集團取得該地塊的開發權。本集團已於本年度確認該地塊的土地整備稅後收益約港幣28.78億元。2026年3月，本集團與市規資局龍華局簽訂該地塊的土地出讓合同，出讓價款為約人民幣2.87億元。

未來，本集團將全力推進上述地塊的開發建設，著力打造高品質示範性住宅項目，確保實現銷售回款與現金流及時回籠。同時，本集團將繼續推動其餘留用土地的確權與獲取工作，有序推進留用土地的開發建設，逐步釋放土地增值潛力，實現「投建管轉」商業模式的閉環，為本集團的長期可持續發展注入強勁動力。

### 深國際華南數字谷

深國際華南數字谷位於深圳市龍華區，佔地面積約6.2萬平方米，建築面積約20萬平方米，是集甲級寫字樓、配套公寓及商業於一體的智慧產城綜合體，目前已全面投入運營。園區包括2座寫字樓、8座獨棟墅式寫字樓及1座配套公寓，配套公寓已成功取得深圳市保障性租賃住房項目認定書，為青年人才住房提供有力支持。

園區積極響應龍華區「數字龍華」發展戰略，引進並培育人工智能、新能源、軟件信息業、商貿科技等四大核心領域的領軍企業，通過數字產業賦能區域發展。龍華區鴻蒙生態園（含深國際華南數字谷等）已被深圳市工業和信息局認定為「深圳市首批鴻蒙原生應用特色產業園」，助力人工智能及相關信息技術產業集聚。此外，龍華區政府打造的招商引資品牌「投資龍華第一站」於2025年在本項目設立站點，吸引優質企業和人才入駐；同年9月，深圳市場監督管理局認定並設立「深國際華南數字谷知識產權保護工作站」，為企業提供全鏈條知識產權諮詢及糾紛調解等專業服務，並持續提升營商環境及綜合服務能力，有效增強了園區的招商吸引力和整體競爭力。

園區產業集聚效應顯著，數字經濟產業聚集度達98%，入駐企業包括國企央企、500強企業、上市公司、國家高新技術企業及省級專精特新企業等，年產值突破人民幣100億元。於本年度，園區通過優化招商推廣、強化渠道建設及完善產業服務等一系列舉措，成功引入多家優質客戶，整體去化率顯著提升。截至2025年12月31日，該項目產業辦公部分的整體去化率逾70%。

## 財務表現分析

於本年度，物流園轉型升級業務實現收入約港幣1.6億元，較去年同期上升35%，主要由於深國際華南數字谷產業辦公部分出租情況持續改善。股東應佔盈利約港幣26.07億元，較去年同期上升11%，主要受惠於深國際華南物流園土地整備確認稅後收益約港幣29.33億元。

## 港口及相關服務業務

### 運營表現分析

2025年，本集團港口業務在煤炭供需矛盾突出、市場競爭加劇的環境下面臨諸多挑戰。儘管如此，港口作為國民經濟發展的重要基礎設施，具有一定的壟斷性和較強的抗週期能力，長遠前景仍然明朗可期。為應對短期挑戰並增強長期競爭優勢，本集團持續完善「港口聯網」佈局，聚焦長江下游及大灣區等核心戰略區域，同時積極拓展非煤炭碼頭的投資拓展機遇，推動貨種結構多元化，進一步提升板塊抗風險能力和可持續發展韌性。

### 港口業務

#### 深國際港口（南京西壩港）

本集團持有70%權益的南京西壩港位於南京江北新區新材料產業園區內，於2010年開始運營。該項目是南京市重點規劃建設的江海聯運、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。

南京西壩港設計年吞吐量為5,000萬噸，目前運營1個5萬噸級、2個7萬噸級及2個10萬噸級通用散貨泊位，並配套面積約40萬平方米的堆場，疏港鐵路

直達港區，具備江海、鐵水、公水多式聯運的良好條件，可提供卸船、裝船、過駁、裝卸火車、倉儲等多項服務。

2025年，受市場需求低迷及行業競爭持續加劇的影響，南京西壩港的經營環境更趨複雜。一方面，大型終端客戶壓價，周邊港口低價競爭及新建產能爭奪市場份額；另一方面，鐵路運輸優惠政策持續推出，對傳統水運大宗貨源形成持續分流。港口行業競爭已從單一的價格層面，轉向涵蓋全鏈條運營效率、資源協同整合及綜合服務水平的系統性競爭。面對外部壓力，南京西壩港積極落實「穩存量，拓增量」經營策略，通過優化客戶結構、創新鐵水聯運模式以及推進設備升級等措施，提升運營韌性。然而，在行業周期下行及市場競爭加劇的雙重衝擊下，港口業務量仍整體承壓。2025年，南京西壩港共有403艘海輪停泊，完成了約2,299萬噸的吞吐量（其中火車發運量約430萬噸），同比下降約27%。

## 深國際港口（江蘇靖江港）

本集團持有70%權益的江蘇靖江港位於靖江市經濟開發區，於2023年12月正式投產運營。該項目是長江下游重要的江海聯運中轉樞紐港及長江幹線泊位等級較大的散貨港口。目前，該項目主碼頭建有2個10萬噸級散貨泊位，內港池建有5個1,000噸級泊位，設計年吞吐量為3,470萬噸，主要從事煤炭、礦石等貨種的江海聯運中轉業務，可全天候滿足5萬噸級海輪靠泊。

本集團致力於將江蘇靖江港打造為國內一流的集「綠色、智慧、高效、安全」於一體的江海聯運樞紐港以及現代化能源儲備集散中心與綜合交易中心。江蘇靖江港擁有完善的環保設施設備，包括全封閉大棚堆場、屋面光伏及先進的岸電系統等，致力打造「綠色近零碳港口」標杆。其光伏項目已於2025年3月正式併網運行，構建「自發自用+餘電上網」能源新模式，在節能環保與經濟效益方面取得顯著成效。此外，江蘇靖江港作為碼頭數智化轉型的標杆，通過搭建三維可視化數字孿生平台，構建動態數字堆場、熱成像與揚塵監測雙系統，並應用無人化作業與生產管理APP服務，實現了業務全流程可視化、管控精細化與操作便捷化，為客戶提供高效、安全的服務體驗。該成功模式將被複製推廣，未來將引領整個港口板塊的數智化轉型。

2025年，江蘇靖江港取得重要發展突破。該項目於2025年1月順利通過11.8米吃水等級提升，並於同年12月獲批正式對外開放，外貿業務成功落地，標誌著該項目正式邁入「深水大港+國際化運營」新階段。本年度，江蘇靖江港運營效能全面釋放，市場開拓取得實質性進展，業務量實現顯著增長，共有263艘海輪停泊，完成約2,472萬噸的吞吐量，同比上升約55%。

## 深國際港口（河南沈丘港）

本集團持有55.32%權益的河南沈丘港位於周口市沈丘縣沙潁河畔，航道優勢明顯，是中原出海新通道上的重要水運節點及豫皖地區的「港產城一體化」示範項目。本集團致力於將其打造成為高效、環保、先進的散貨碼頭，並成為連接西部煤炭產地和長江中下游地區終端用戶的水陸轉換新樞紐。該項目目前規劃建設19個1,000噸級泊位及陸域配套堆場，設計年吞吐量為2,000萬噸。

河南沈丘港項目一期建有4個1,000噸級通用泊位，設計年吞吐量440萬噸，於2023年3月投產運營，目前主要服務河南安鋼周口鋼鐵有限責任公司，並持續拓展其他外部貨源，不斷豐富業務結構。

2025年，河南沈丘港聚焦核心客戶服務提升，成功拓展煤炭、糧食等多個新貨種，並通過創新業務模式以及落地煤炭「集改散」公鐵水多式聯運業務，帶動業務量大幅增長，全年累計完成吞吐量約267萬噸，同比上升約61%。

## 江西豐城港

本集團持有20%權益的江西豐城港是輻射贛江沿線的重要配送節點，目前建有6個1,000噸級散貨泊位，設計年吞吐量600萬噸，於2023年3月投產運營。此外，通過加強商務統籌及供應鏈業務協同，江西豐城港實現與江蘇靖江港的「二港聯動」，持續為大型電廠燃料水運業務提供穩定服務，年內聯動業務量逾110萬噸，進一步推動「港口聯網」格局成型。2025年，江西豐城港的業務量顯著提升，完成約267萬噸的吞吐量，同比上升約50%。

## 深國際港口（佛山富灣港）

本集團持有97.1%權益的佛山富灣港位於佛山市高明區荷城街道，該項目坐擁國家級黃金水道—西江主航道岸線，區位優勢明顯且水文條件優良。該項目規劃建設2個3,000噸級的通用泊位，設計年吞吐量為320萬噸。

2025年，本集團全力推進佛山富灣港的報批報建工作，岸線申報工作取得突破性進展，預計將於2027年投入運營。本集團致力於將該項目打造為佛山及西江流域的散雜貨碼頭標杆，建成後將滿足區域內砂石建材、鋼材、糧食等散雜貨水運需求。作為本集團首個進駐大灣區珠江流域的港口項目，佛山富灣港的部署標誌著本集團港口板塊在區域佈局上從江淮流域拓展至珠江流域，對本集團拓展市場、優化戰略佈局具有重要意義。

### 港口供應鏈業務

港口供應鏈業務是本集團港口板塊實現「港口聯網行動」戰略的重要保障，通過信息流、物流及商流的有效聚集，為重資產碼頭項目累積優質上下游客戶資源，形成資源協同和優勢互補。該業務有效推動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，助力本集團構建覆蓋全程的物流服務體系，實現輕重資產協同發展，全面提升了港口板塊的綜合競爭力。

### 財務表現分析

於本年度，港口及相關服務業務的收入較去年同期上升13%至約港幣40.59億元，主要由於港口供應鏈業務收入上升。股東應佔盈利較去年同期下跌35%至約港幣3,935萬元，主要由於新項目投產導致折舊與攤銷成本增加，疊加國內港口行業競爭加劇導致毛利率下降。

## 收費公路業務

本集團的收費公路業務由本公司持有約47.30%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。本集團目前所投資或經營共16個收費公路項目，主要位於深圳和大灣區，以及經濟較發達地區，具有良好的區位優勢。本集團在深圳地區、廣東省其他地區及中國其他省份經營或投資的收費公路的控股權益里程分別約為191公里、350公里及72公里。

### 運營表現分析

於本年度，本集團的路費收入實現同比略有增長，主要受益於深圳沿江高速二期開通後帶來增量收入、周邊路網貫通促進車流量增長，以及本集團大部分收費公路項目所在地區的整體天氣狀況優於去年同期。

此外，收費公路項目的運營表現仍會受到周邊競爭性或協同性路網變化，以及項目自身的建設或維修工程等因素的影響，其中：

- 深圳沿江高速二期與深中通道同步通車後，實現了深中通道、深圳沿江高速、廣深高速、深圳寶安機場、機荷高速的直接互聯互通，進一步促進深圳與珠江口東西兩岸地區的深度融合，帶動深圳沿江高速及機荷高速車流量增長，但對深圳外環項目及龍大高速產生一定分流。總體而言，對本集團於本年度的整體路費收入產生正面影響。
- 機荷高速因相連的惠鹽高速深圳段地面段改擴建工程完工並恢復雙向通行，使部分因施工繞行的車輛恢復原本路線，從而帶動其車流量增長。
- 深圳外環項目二期坑梓東互通跨線段於2025年3月開通後，實現了片區道路與高速公路的快速銜接。此外，深圳外環項目的新圍收費站投入運營，實現了深圳外環項目與城市主幹道龍瀾大道的互通。上述兩個關鍵樞紐的相繼開通對深圳外環項目的運營表現產生積極作用。

- 清連高速於2025年6月底完成道路提升工程，優化了全線通行條件，提升整體通行效率，對其運營表現產生促進作用。疊加相連或相鄰路網的開通與實施維修工程總體帶來正面影響，清連高速於本年度的日均車流量及路費收入均實現同比增長。
- 廣深高速為連接廣州和深圳的重要交通動脈，依托沿線活躍的城市經濟帶使其車流量持續保持穩定。深中通道開通後，部分原通過虎門大橋或南沙大橋往返粵東與粵西的車輛改行深中通道，雖帶動廣深高速的短途車流量有所增加，惟車輛行駛里程相對縮短，故此，廣深高速於本年度的日均車流量同比有所上升，但日均路費收入同比略有下降。
- 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。隨着深中通道及中開高速中山段（中山-開平）同步通車，以及周邊路網變化影響，使西線高速短途車流量增長，但對其原往返粵東與粵西等地區的長途車流產生一定分流。西線高速於本年度的日均車流量及日均路費收入同比均有所下降。

## 重點業務發展

於重大項目建設方面，本集團積極推進深圳外環項目三期及機荷高速等新建及改擴建工程的投資建設，以持續擴充本集團的優質公路資產。

深圳外環項目是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。深圳外環項目分三期建設，其中一期（沙井至觀瀾段及龍城至坪地段）全長約為51公里，二期（坪地至坑梓段）全長約為9.35公里，均已建成通車；三期（坑梓至大鵬段）全長約為16.8公里尚在建設中，目前已完成約27%工程形象進度。深圳外環項目三期建成後，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，另一方面通過完善路網佈局，為本集團其他收費公路帶來交通流量。

**機荷高速**是 G15 瀋陽至海口國家高速公路的組成部分，東起於深圳市龍崗區荷坳立交，西至寶安區鶴洲立交，線路總長約 43 公里，雙向 6 車道，是深圳市高快速路網中重要的東西向通道，也是深圳東、中、西地區快速聯繫的核心通道，投入運營已逾 20 年。機荷高速改擴建項目（G15 瀋陽至海口國家高速公路荷坳至深圳機場段）是《粵港澳大灣區發展規劃綱要》重大交通基礎設施項目，採用立體複合通道模式，建設工程將分地面層和立體層，均採用雙向 8 車道高速公路標準。機荷高速改擴建項目完成後，可有效提升機荷高速現有交通線位的通行能力，滿足大灣區和珠三角一體化的交通需求，進一步鞏固本集團於收費公路的投資、建設及運營方面的核心優勢。目前，機荷高速改擴建項目主體工程已完成約 20% 工程形象進度。

**廣深高速**為京港澳高速公路廣州至深圳段，北起於廣州市黃村立交，南止於深圳市皇崗口岸，全線總長約 122.8 公里。為了滿足日益增長的交通需求，改擴建工程已開展，分為京港澳高速公路廣州火村至東莞長安段及廣佛高速公路廣州黃村至火村段（「廣州—東莞段」）及京港澳高速公路深圳段（「深圳段」）的改擴建工程；其中，廣州—東莞段的改擴建工程全長約 71.13 公里，目前已全面開工建設。深圳段改擴建工程全長約 47.07 公里，其中先行段已於 2025 年底開工建設。

### 深圳高速完成向特定對象發行 A 股

於 2025 年 3 月 27 日，深圳高速完成向特定對象（包括本公司全資附屬公司新通產實業開發（深圳）有限公司）發行 A 股股份，募集資金淨額約為人民幣 46.79 億元。

完成發行後，本公司間接持有深圳高速的股權比例為約 47.30%。根據現行《香港財務報告會計準則》，深圳高速繼續按本公司的附屬公司入賬，且其財務業績繼續合併入本集團的綜合財務報表內。

### 財務表現分析

於本年度，收費公路業務實現收入約港幣 55.83 億元，較去年同期上升 2%，主要受惠於周邊路網貫通促進車流量上升及深圳沿江高速的路費收入增長。然而，由於公路維修費用及折舊攤銷費用增加，淨利潤較去年同期輕微下跌 1% 至約港幣 20.79 億元。

## 大環保業務

本集團的大環保業務由深圳高速統籌經營，主要聚焦於清潔能源發電及固廢資源化處理行業。本集團通過全資持有的深圳高速環境有限公司及深圳高速新能源控股有限公司作為大環保業務的主要投資及管理平台。

### 運營表現分析

#### 清潔能源發電

本集團的清潔能源發電業務主要包括風力發電和光伏發電。截至 2025 年 12 月 31 日，本集團擁有清潔能源發電總裝機容量折合權益約 686 兆瓦，其中包括風力發電約 677 兆瓦及光伏發電約 9.4 兆瓦。

風力發電方面，本集團已投資及經營 6 個併網風力發電項目；光伏發電方面，本集團於近年利用現有生產場地及公路沿線土地資源，審慎布局分布式光伏發電項目，自主開發並投入運營晟能乾泰光伏試點項目，並通過參股企業持有上海光明光伏發電項目的權益。

#### 固廢資源化處理

於本年度，本集團持續深化固廢處理業務的結構調整，退出虧損的非核心業務，並通過優化內部運營管理及強化成本管控，推動運營項目提質增效，改善有機垃圾處理業務經營狀況。

截至 2025 年 12 月 31 日，本集團的有機垃圾總設計處理規模超過 6,300 噸/日，躋身國內行業前列。其中，已進入商業運營的項目合計設計規模約 5,126.5 噸/日，其餘項目則處於試運營階段。有機垃圾處理項目的經營模式主要為 BOT 等方式，為政府客戶提供有機固廢和生活垃圾（包括餐飲垃圾、廚餘垃圾、園林垃圾等）無害化處理。

本集團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」）主要從事有機垃圾系統性綜合處理業務。截至 2025 年 12 月 31 日，藍德環保公司的餐廚垃圾總設計處理量超過 4,600 噸/日。其中，已進入商業運營的項目合計設計規模約 3,426.5 噸/日，其餘項目則處於試運營階段。於本年度，藍德環保公司通過優化垃圾收運及加強成本管控等措施，生產經營情況有所好轉。

此外，本集團亦分別於深圳市及邵陽市投資及運營合共三個有機垃圾處理項目：光明環境園項目、利賽環保項目及邵陽項目。其中，光明環境園項目已於 2025 年 2 月正式進入商業運營，具備處理有機垃圾 1,000 噸／日、大件（廢舊家具）垃圾 100 噸／日、綠化垃圾 100 噸／日的處理能力，可同時進行餐飲垃圾、廚餘垃圾無害化處理及資源化利用。該項目已取得深圳市光明區的餐廚垃圾收運處理權，並協助收運處理部分深圳市寶安區的餐廚垃圾；而利賽環保項目及邵陽項目均已進入商業運營，其餐廚垃圾處理能力分別為 500 噸／日及 200 噸／日。

本集團的附屬公司深圳深汕合作區乾泰技術有限公司（「乾泰公司」）為國家級高新技術企業及深圳市專精特新中小企業，並於本年度被評為國家級綠色工廠。乾泰公司具備報廢新能源汽車回收拆解資質及工信部電池綜合利用白名單資質，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等服務。於本年度，乾泰公司積極調整業務結構，將業務重心聚焦於兩輪車換電儲能產品及工商業儲能產品，逐步拓展市場。

## 其他環保業務

本集團持有重慶德潤環境有限公司（「重慶德潤」）20%的股權。重慶德潤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（股票代碼：601158）及重慶三峰環境集團股份有限公司（股票代碼：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。

本集團亦持有深圳市水務規劃設計院股份有限公司（「深圳市水規院」）11.25%的股權。深圳市水規院之股份於深圳證券交易所創業板上市（股票代碼：301038），是一家專注於系統解決水問題的水務環保工程集成服務商。

## 財務表現分析

於本年度，大環保業務實現收入約港幣 16.54 億元，較去年同期上升 8%，主要由於固廢資源化處理業務收入增加帶動。同時，因本年度環保項目的資產減值及應收賬款信用減值損失較去年同期有所減少，大環保業務淨虧損大幅收窄至約港幣 1.03 億元（2024 年：淨虧損約港幣 6.83 億元）。

## 航空運輸服務

### 深圳航空

2025年，本集團聯營公司深圳航空有限責任公司（「深圳航空」）實現收入人民幣334.06億元（港幣364.02億元），與去年同期基本持平。然而，受國內民航市場競爭加劇、客源結構下沉以及高鐵網絡的衝擊等不利因素的影響，深圳航空於本年度錄得淨虧損人民幣12.43億元（港幣13.54億元），相較去年同期，虧損收窄約人民幣15.70億元（港幣17.11億元）。根據《香港會計準則》，本集團於深圳航空之投資採用權益法入賬。自2023年起，本集團應佔深圳航空之累積虧損份額已超過本集團於該聯營公司之權益，故而於本年度不再確認相關額外虧損。

為優化財務及經營狀況，深圳航空於2025年8月計劃分階段進行總額為人民幣160億元的增資，而本集團決定不參與相關增資。其後，深圳航空通過公開掛牌方式引入深圳市鯤航投資合夥企業（有限合夥）（「鯤航投資」）作為新投資者。中國國際航空股份有限公司（「中國國航」）（深圳航空之控股股東）與鯤航投資分別出資約人民幣20.82億元及人民幣20億元，以認購深圳航空之新增註冊資本（「第一階段增資」）。第一階段增資已於2026年1月完成工商登記，本集團於深圳航空之持股比例由49%被攤薄至約28.09%，中國國航及鯤航投資分別持有深圳航空51%及約20.91%的股份，深圳航空繼續為本公司之聯營公司。中國國航及鯤航投資將就後續增資適時簽署相關協議，本集團所持深圳航空之股權預計將進一步被攤薄。

### 國貨航

本集團於2021年出資約人民幣15.65億元完成對中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）的增資並獲得10.69億股股份，成為其戰略股東。此次投資標誌著本集團以較高起點切入具有較高門檻的航空物流領域。

國貨航於2024年成功在深圳證券交易所主板上市（股票代碼：001391），進一步提升了本集團的資產價值。於本年度內，本集團已收取國貨航2024年度之現金股利約人民幣6,948萬元，進一步印證了國貨航良好的經營狀況與投資價值，也充分體現了本集團戰略佈局的前瞻性。於2025年12月31日，本集團持有國貨航約8.76%的股份。

展望未來，本集團與國貨航將秉持優勢互補、合作共贏的理念，繼續深化戰略合作，積極推動深圳、北京等主要城市的航空物流類項目合作，共同獲取稀缺資源，致力於打造一個集航空物流、高標倉儲及冷鏈物流等功能於一體的綜合型物流體系，為本集團的長遠發展注入新的活力與動力。

## 2026年展望

2026年是本集團「十五五」規劃開局之年，也是「轉型元年」。全球經濟仍處於低增長、高不確定性的調整期，地緣衝突與貿易格局重構帶來持續影響；國內經濟在結構轉型中穩步前行，新質生產力加速崛起與傳統產業優化升級並行，物流行業供需格局重構、存量競爭深化的態勢或將延續，高標倉業務面臨的「量價承壓」挑戰短期內難以完全緩解。但同時，國家擴大內需、發展戰略性新興產業等政策紅利持續釋放，數字化、綠色化、智能化轉型趨勢為行業發展注入新動能，為本集團轉型發展創造了重要機遇。

面對機遇與挑戰並存的發展環境，本集團將堅守「以重為主、輕重融合，以重帶輕、以輕促重」的發展原則，加快從「物流基礎設施開發運營商」向「物流綜合服務商」轉型，統籌傳統業務穩固與新興業務培育，聚焦核心能力提升與價值創造，全力推動「十五五」發展開好局、起好步，為全體股東創造持續的價值回報。

### 聚焦主業提質增效，築牢轉型發展根基

#### 物流業務：精準佈局與精益運營雙輪驅動

堅持「核心區域聚焦、優質資產深耕」策略，嚴格控制投資節奏與規模，重點投向供需關係健康、具備長期價值支撐的核心區域項目。加快平湖南項目、北京房山項目等重點項目投運籌備，確保按節點高質量落地；深化「物流+公交」「物流+地鐵」等創新模式推廣，拓展高附加值增值服務。持續強化招商攻堅，錨定新能源汽車、智能製造、生物醫藥等戰略性新興產業，深化「總對總」大客戶合作，穩固出租率與租金水平；推進存量園區精細化運營，對標行業先進優化服務流程，提升客戶黏性與資產收益率。

## 港口業務：網絡協同與業態拓展協同發力

圍繞「串點成線、通江達海」的港口網絡集群戰略，穩步推進佛山富灣港岸線審批與建設，加快南京西壩港擴能改造等重點項目落地，釋放存量項目產能。深化區域協同聯動，推動成熟港口與新項目資源共享、業務互補，拓展糧食等新貨種賽道，優化貨種結構；聚焦大灣區、長江經濟帶等重點區域，在嚴格風險控制前提下，審慎評估優質港口投資機會，強化網絡協同效應與整體競爭力。

## 收費公路與大環保業務：鞏固優勢與結構優化並行

依託深圳高速平台，持續鞏固收費公路業務，深化數字化智慧化轉型，提升智慧收費、管養水平，降本增效提通行效率；全力推進深圳外環項目三期、機荷高速及京港澳高速公路廣州至深圳段改擴建等重大工程，深挖沿線資源價值，提升綜合投資效益。大環保產業聚焦存量提質增效，清潔能源板塊深耕風光項目運營，探索「交通/產業園+ 能源」融合模式；固廢板塊優化業務結構，退出非核心虧損業務，深化智慧運營與技術改造，拓展油脂、渣料資源化業務，發力儲能新業務，強化成本與回款管控，持續優化商業模式和財務表現。

## 暢通資本循環，強化價值創造

### 深化「大小閉環」戰略落地

持續發力「投建管轉」大閉環，加快推進華南轉型項目剩餘價值釋放及開展留用地開發建設；推進前海二十單元土地置換取得實質性進展，最大化土地資產價值。深化「投建融管」小閉環，爭取實現華夏深國際REIT穩健運營與持續分紅，推進新一期私募基金設立及項目置入，積極培育符合條件的資產納入華夏深國際REIT的擴募範圍；完善基金群方案，根據經濟形勢與發展需要，研究推動開發型或併購型物流倉儲不動產基金，暢通資產證券化路徑。

## 優化資本運作與資產配置 深化降本增效提質發展

積極探索通過基金投資、並購重組等方式盤活存量資產，推動資產「有進有退」的良性循環，優化資產結構與現金流狀況，聚焦收益可期、現金流穩定或具備戰略意義的標的。持續優化融資結構，拓寬資金來源，降低財務成本，將資產負債率維持在可控水平；對標先進企業，壓降不必要的銷售、管理等期間費用，優化人力配置提升人均效能，通過精益管理實現全流程降本，實現資源配置最優化、價值創造最大化。

## 深化轉型創新，培育增長新動能

### 輕重融合：壯大輕資產業務規模

堅定貫徹「以重為主、輕重融合，以重帶輕、以輕促重」戰略，規模化推廣保稅物流、倉配運一體化、管理輸出、港口供應鏈等成熟輕資產業務。聚焦客戶全產業鏈需求，探索端到端物流綜合解決方案，深度嵌入高端製造、跨境電商等領域供應鏈，以輕資產服務提升重資產價值與客戶黏性。完善輕資產業務配套機制，優化考核激勵，激發創新活力，打造差異化競爭優勢。

### 業態創新：佈局戰略性新興賽道

緊抓新質生產力發展機遇，重點推進光儲充、低空經濟、數據中心等與主業高度協同的新興業務。光儲充業務實現存量園區光伏項目「能建盡建」，擴大重卡超充站試點佈局，探索虛擬電廠、車網互動等創新模式；低空經濟聚焦地面起降樞紐建設，契合深圳市低空經濟發展規劃，拓展醫療物資緊急配送、應急救援等應用場景；數據中心業務依託存量資產改造與行業頭部企業合作，探索綠色低碳佈局模式。同時，密切跟蹤中國製造業全球佈局趨勢，適時探索海外倉與跨境物流服務佈局，培育國際化發展能力。

## 強化治理與風控，保障可持續發展

### 完善公司治理與體制機制改革

深入推進國企改革深化提升行動，持續完善中國特色現代企業制度，優化法人治理結構與決策機制。深化勞動、人事、分配制度改革，優化人力資源配置，加大新興業務領域人才「外引內育」力度，構建適配轉型發展的人才隊伍。完善「一企一策」差異化考核體系，建立健全容錯免責機制，為創新探索與轉型攻堅營造寬容環境，激發全員幹事創業積極性。

### 健全全方位風險防控體系

嚴守合規經營底線，強化對輕資產、新興業務等重點領域的風險研判與管控，完善合規管理清單。築牢安全生產防線，推進智能監控平台建設，實現重點區域安全管控全覆蓋；優化財務風險管控，開展資金壓力測試，保障現金流穩定，守住不發生系統性風險的底線。

### 深化 ESG 實踐與社會責任履行

將可持續發展深度融入經營全過程，持續推進綠色園區建設、分布式光伏等綠色低碳舉措，降低運營碳排放；積極履行社會責任，深化中歐班列(深圳)開行、中小微外貿企業服務、鄉村振興等公益實踐，彰顯國企擔當。持續完善ESG管治架構與信息披露，提升ESG管理水平，強化品牌影響力與市場認可度。

2026年，挑戰與機遇並存，本集團將保持戰略定力，以更加務實的作風、更加精準的舉措，錨定目標、奮力攻堅，確保高質量完成全年目標，為全體股東創造更大價值。

## 財務狀況

	2025年 12月31日 港幣百萬元	2024年 12月31日 港幣百萬元	增加/ (減少)
總資產	152,328	135,998	12%
總負債	89,695	81,475	10%
總權益	62,633	54,523	15%
股東應佔資產淨值	35,584	32,500	9%
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	14.6	13.5	8%
現金	10,203	9,670	6%
銀行貸款	42,353	35,505	19%
票據及債券	27,544	24,944	10%
借貸總額	69,897	60,449	16%
借貸淨額	59,694	50,779	18%
資產負債率(總負債/總資產)	59%	60%	(1) #
借貸總額佔總資產比率	46%	44%	2 #
借貸淨額與總權益比率	95%	93%	2 #
借貸總額與總權益比率	112%	111%	1 #

# 百分點之轉變

## 主要財務指標

本集團於2025年12月31日總資產及總權益分別約為港幣1,523.28億元及港幣626.33億元，而股東應佔資產淨值約為港幣355.84億元，每股資產淨值為港幣14.6元，較去年年底上升8%，主要是本年度股東應佔盈利增加及人民幣升值所致；資產負債率為59%，較去年年底下跌1個百分點，負債比率（按借貸淨額與總權益比率計算）為95%，較去年年底上升2個百分點，該增加主要是由於本年度投資活動增加而產生額外借款所致。

## 現金流及財務比率

本年度，營運活動產生的淨現金流入約為港幣45.15億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣111.27億元，而融資活動產生的淨現金流入約為港幣67.41億元。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。

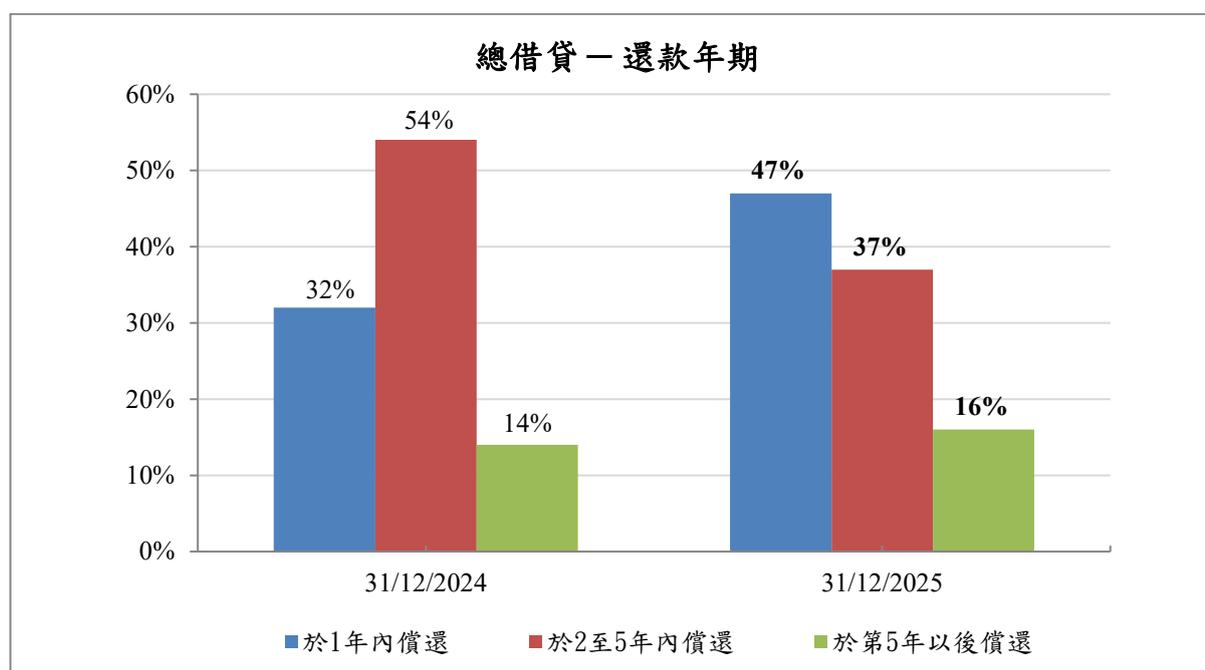
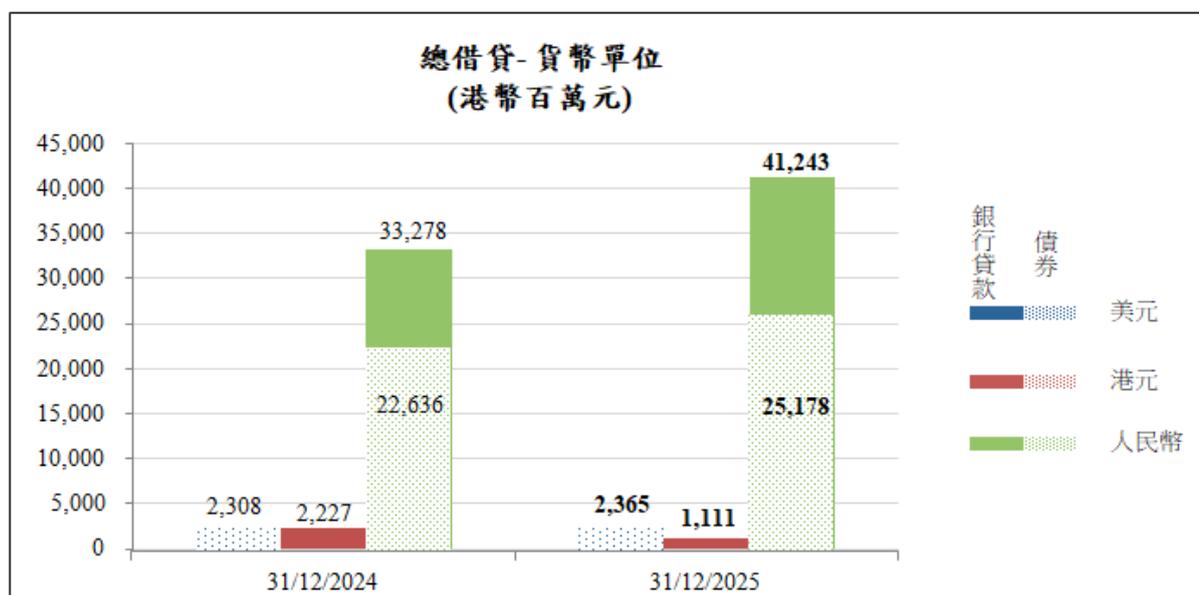
## 現金結餘

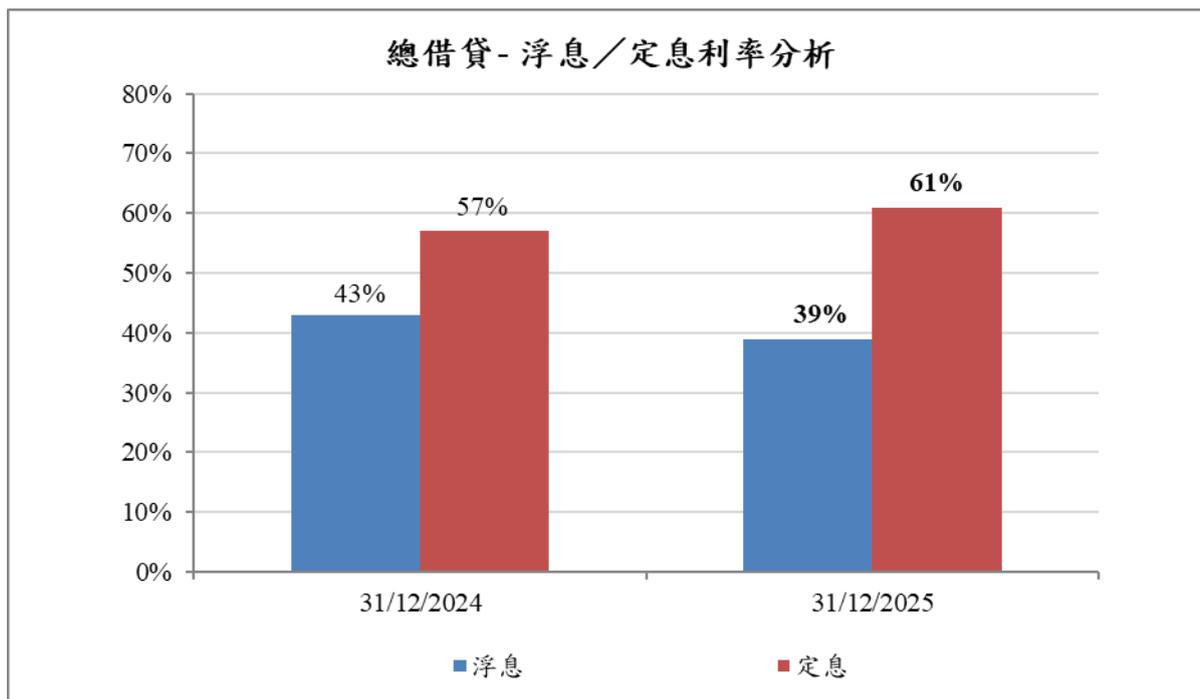
於2025年12月31日，本集團持有現金約港幣102.03億元（2024年12月31日：港幣96.70億元），較去年年底上升6%。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國內地營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

## 資本開支

本年度本集團的資本開支約為人民幣94億元（相當於港幣105億元），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29億元，平湖南項目約人民幣27.4億元，深國際華南物流園轉型升級項目人民幣2.9億元。本集團預計2026年的資本開支約為人民幣85億元（相當於港幣95億元），當中包括物流園項目約人民幣18億元，深圳高速項目約人民幣46億元，平湖南項目約人民幣8.8億元，深國際華南物流園轉型升級項目人民幣2億元。

## 借貸





於2025年12月31日，本集團借貸總額約為港幣698.97億元，較去年年底上升16%。於本年度，本集團之附屬公司深圳高速分別發行公司債券及中期票據合共人民幣38億元。本集團之借貸總額其中分別有47%、37%及16%於1年內、第2至第5年以及第5年或以後到期償還。

本集團繼續與中國內地及中國香港金融機構保持密切的業務關係，善用中國內地及中國香港兩個市場，把握有利機遇以較低融資成本完成多項融資活動，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

### 利率風險管理

本集團的利率風險主要來自浮息銀行借貸，管理層密切跟蹤外部宏觀形勢的變化，定期監控現時及預期的利率變化，結合境內及境外市場的情況對利率風險進行管理，將風險控制在合理的水平。管理層定期檢討定息、浮息借貸的比例，按借貸的規模及年期，適時通過定息借貸或運用利率掉期合約作對沖工具，調控本集團之利率風險。

## 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，而貸款以人民幣為主，亦有部份港元及美元貸款。本年度，受地緣政治因素影響，人民幣兌美元匯率仍然波動。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2025年12月31日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為95%：5%。

## 流動性風險管理

於2025年12月31日，本集團持有之現金及備用銀行信貸額度約港幣1,282億元。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。

## 信貸評級

本年度，兩大國際性信貸評級機構穆迪及標準普爾分別維持本公司的 Baa2 及 BBB 投資級別信貸評級。中國境內信貸評級機構聯合資信評估股份有限公司給予本公司之信貸評級為「AAA」，反映資本市場對本集團財務穩健性和償債能力的高度認同，亦展現對本集團實現持續、高品質發展的信心。

## 購買、贖回或出售本公司之上市證券

本公司於 2022 年 1 月 10 日發行了 2022 年境內公司債券（第一期），發行金額為人民幣 10 億元，期限為 6 年（附第 3 年末投資者回售選擇權和發行人調整票面利率選擇權），初始票面利率 2.95%，並於深圳證券交易所上市。因投資者選擇全額回售，本公司於 2025 年 1 月 10 日以面值購回全部公司債券，並按債券條款支付相關利息。有關上述購回之詳情，請參閱本公司日期為 2025 年 1 月 8 日的相關海外監管公告。

除上文所披露外，本公司或其任何附屬公司於本年度內概無購買、贖回或出售本公司之任何上市證券。

## 企業管治常規守則

於本年度，本公司一直遵守聯交所證券上市規則附錄 C1《企業管治守則》所載之守則條文規定。本公司將繼續致力提升企業管治水平，促進公司持續發展和增加本公司股東價值。

## 暫停辦理股份過戶登記

本公司將於下列期間內暫停辦理股份過戶登記手續，以確定合資格出席 2026 年股東週年大會並於會上投票及收取建議之末期股息之股東：

### 為確定股東出席 2026 年股東週年大會並於會上投票的資格：

最後辦理股份過戶時間	2026年5月7日（星期四）下午4時30分
暫停辦理股份過戶登記手續	2026年5月8日（星期五）至 5月13日（星期三）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	2026年5月13日（星期三）

### 為確定股東享有建議之末期股息：

最後辦理股份過戶時間	2026年5月18日（星期一）下午4時30分
暫停辦理股份過戶登記手續	2026年5月19日（星期二）至 5月20日（星期三）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	2026年5月20日（星期三）
末期股息派發日期	約於2026年6月22日（星期一）

為確保符合資格出席 2026 年股東週年大會並於會上投票及獲派末期股息，所有填妥的過戶表格連同有關股票須於上述的最後時限前，送達本公司股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道 16 號遠東金融中心 17 樓。

## 其他資料

本公司的審核委員會已審閱本集團截至 2025 年 12 月 31 日止之年度業績，並與本公司核數師就審閱本集團截至 2025 年 12 月 31 日止之年度業績舉行會議。

載列於初步公告中本集團截至 2025 年 12 月 31 日止年度的綜合資產負債表、綜合損益表、綜合全面收益表及其相關附註中的數字已經由本集團核數師德勤·關黃陳方會計師行與經董事會於 2026 年 3 月 26 日批准之本集團本年度的經審核綜合財務報表所載金額核對一致。德勤·關黃陳方會計師行所進行的工作並不構成鑒證業務，因此德勤·關黃陳方會計師行並不對初步公告發表任何意見或任何核證結論。

本公告及其他有關 2025 年度全年業績的資料將於聯交所網站 ([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)) 及本公司網站 ([www.szihl.com](http://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

2026年3月26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、王沛航先生及劉秀麗女士；非執行董事蔡曉平先生；以及獨立非執行董事潘朝金先生、曾志博士、王國文博士及丁春艷教授。