

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)

2025 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 2025 年 6 月 30 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 2024 年同期之綜合業績及 2024 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 6 月 30 日止六個月	
		2025 年 港幣千元	2024 年 港幣千元
收入	(4), (5)	6,669,585	6,610,182
銷售及服務成本		(4,938,917)	(4,822,313)
毛利		1,730,668	1,787,869
其他收益 – 淨額	(6)	31,712	573,566
其他收入		82,753	64,922
分銷成本		(58,762)	(51,133)
管理費用		(480,331)	(544,696)
業務應收款及合同資產的減值損失		(97,161)	(144,798)
經營盈利		1,208,879	1,685,730
應佔聯營公司業績	(12)	669,958	335,591
應佔合營公司業績		192,628	220,496
除稅及財務成本前盈利		2,071,465	2,241,817
財務收益	(7)	69,613	91,325
財務成本	(7)	(740,617)	(949,697)
財務成本 – 淨額	(7)	(671,004)	(858,372)
除稅前盈利		1,400,461	1,383,445
所得稅費用	(8)	(289,375)	(217,352)
期內純利		1,111,086	1,166,093

中期綜合損益表-未經審核 (續)

		截至 6 月 30 日止六個月	
		2025 年	2024 年
附註		港幣千元	港幣千元
應佔期內純利：			
	本公司普通股權持有人	490,179	652,695
	非控制性權益	620,907	513,398
		<u>1,111,086</u>	<u>1,166,093</u>
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))	<u>0.20</u>	<u>0.27</u>
-	攤薄 (9(b))	<u>0.20</u>	<u>0.27</u>

中期綜合全面收益表-未經審核

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 港幣千元	2024 年 港幣千元
期內純利	1,111,086	1,166,093
其他全面收益/ (費用)：		
<i>可能重新分類至損益的項目：</i>		
應佔聯營公司和合營公司其他全面收益/ (費用)	17,139	(759)
境外經營換算差額	63,982	(174,881)
	<u>81,121</u>	<u>(175,640)</u>
<i>不會重分類至損益的項目：</i>		
從功能貨幣到列報貨幣的貨幣換算差異	1,363,010	(1,411,115)
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 (稅後)	-	(76)
	<u>1,363,010</u>	<u>(1,411,191)</u>
期內其他全面收益/ (費用)	<u>1,444,131</u>	<u>(1,586,831)</u>
期內全面收益/ (費用)總額	<u>2,555,217</u>	<u>(420,738)</u>
應佔全面收益/ (費用)總額：		
本公司普通股權持有人	1,496,882	(633,815)
非控制性權益	1,058,335	213,077
	<u>2,555,217</u>	<u>(420,738)</u>

中期綜合資產負債表-未經審核

		於	
		2025 年	2024 年
		6 月 30 日	12 月 31 日
附註		港幣千元	港幣千元
資產			
非流動資產			
		19,969,451	18,519,634
		21,289,609	20,391,880
		4,110,270	4,056,454
		4,490,585	3,410,613
	(11)	26,536,171	26,187,883
		530,272	515,097
	(12)	19,864,880	19,043,706
		10,977,448	10,496,736
	(13)	1,282,773	1,209,394
		658,518	598,201
		8,264,329	7,821,845
		117,974,306	112,251,443
流動資產			
	(14)	4,536,648	4,587,818
		369,857	394,285
	(13)	3,730,375	637,956
	(15)	5,194,500	4,783,595
		3,638,758	3,534,628
		142,178	138,110
		286,969	329,644
		814,259	620,745
		7,585,579	8,719,336
		26,299,123	23,746,117
總資產		144,273,429	135,997,560
權益及負債			
本公司普通股權持有人應佔權益			
		13,643,493	13,389,982
		19,531,947	19,109,757
本公司普通股權持有人應佔權益		33,175,440	32,499,739
非控制性權益		26,523,135	22,023,419
總權益		59,698,575	54,523,158

中期綜合資產負債表-未經審核(續)

	附註	於	
		2025 年 6 月 30 日 港幣千元	2024 年 12 月 31 日 港幣千元
負債			
非流動負債			
貸款		45,558,227	41,057,761
租賃負債		886,172	872,235
遞延稅項負債		2,540,844	2,439,497
其他非流動負債		1,694,830	1,626,394
		<u>50,680,073</u>	<u>45,995,887</u>
流動負債			
業務及其他應付款	(16)	12,572,638	13,730,276
合同負債		135,111	250,414
應付所得稅		1,279,264	2,047,910
貸款		19,855,055	19,391,125
租賃負債		52,713	58,790
		<u>33,894,781</u>	<u>35,478,515</u>
總負債		<u>84,574,854</u>	<u>81,474,402</u>
總權益及負債		<u>144,273,429</u>	<u>135,997,560</u>

附註：

(1) 一般情況

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集團股份有限公司（「深圳高速」）於聯交所及上海證券交易所上市。

於 2025 年 6 月 30 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

鑑於本集團於 2025 年 6 月 30 日的流動負債超過其流動資產港幣 7,595,658,000 元和資本承諾，故在編製簡明綜合財務報表時，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。其中於 2025 年 6 月 30 日，未用銀行融資額度為港幣 124,636,093,000 元（2024 年 12 月 31 日：港幣 110,731,356,000 元）。

於批准簡明綜合財務報表時，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，他們在編製簡明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 2025 年 6 月 30 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《香港財務報告會計準則》編製的截至 2024 年 12 月 31 日止年度的財務報表（「2024 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《香港財務報告會計準則》的以下修訂：

- 香港會計準則第 21 號修訂 缺乏可兌換性

本期間應用經修訂香港財務報告會計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 2025 年及 2024 年 6 月 30 日六個月，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 6 月 30 日止六個月（未經審核）

	港幣千元	物流業務				小計	集團總部	合計
		收費公路 及大環保業務	港口及相 關服務	物流服務	物流園轉型 升級			
		港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	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	3,456,695	187	201,587	1,394,106	-	1,595,880	-	5,052,575
— 一段時間	763,158	153,227	-	-	13,916	167,143	-	930,301
小計	4,219,853	153,414	201,587	1,394,106	13,916	1,763,023	-	5,982,876
來自租賃之收入	-	631,883	-	-	54,826	686,709	-	686,709
收入	4,219,853	785,297	201,587	1,394,106	68,742	2,449,732	-	6,669,585
經營盈利/(虧損)	1,352,455	113,683	(41,469)	38,737	(80,128)	30,823	(174,399)	1,208,879
應佔合營公司業績	176,200	15,477	-	1,100	-	16,577	(149)	192,628
應佔聯營公司業績	247,789	-	(1)	-	289,812	289,811	132,358	669,958
財務收益	45,116	7,285	117	2,228	457	10,087	14,410	69,613
財務成本	(464,501)	(56,162)	(1,026)	(12,862)	(38,070)	(108,120)	(167,996)	(740,617)
除稅前盈利/(虧損)	1,357,059	80,283	(42,379)	29,203	172,071	239,178	(195,776)	1,400,461
所得稅	(242,908)	(30,748)	(1,246)	(10,731)	17,324	(25,401)	(21,066)	(289,375)
期內純利/(虧損)	1,114,151	49,535	(43,625)	18,472	189,395	213,777	(216,842)	1,111,086
非控制性權益	(629,967)	6,378	(4,358)	(6,437)	13,424	9,007	53	(620,907)
本公司普通股權持有人應佔 盈利/(虧損)	484,184	55,913	(47,983)	12,035	202,819	222,784	(216,789)	490,179
折舊與攤銷	1,245,334	222,062	12,889	51,674	6,453	293,078	125,655	1,664,067
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	637,834	1,806,926	38,921	32,986	4,982	1,883,815	931,867	3,453,516
- 於合營公司之權益增加	-	-	-	-	-	-	1,124	1,124

(4) 分部資料 (續)

截至 2024 年 6 月 30 日止六個月（未經審核）

	港幣千元	物流業務				小計 港幣千元	集團總部 港幣千元	合計 港幣千元
		收費公路 及大環保業務 港幣千元	港口及相 關服務 港幣千元	物流服務 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	3,554,303	523	137,467	1,601,736	-	1,739,726	-	5,294,029
— 一段時間	509,011	88,769	-	-	21,306	110,075	-	619,086
小計	4,063,314	89,292	137,467	1,601,736	21,306	1,849,801	-	5,913,115
來自租賃之收入	-	655,256	-	-	41,811	697,067	-	697,067
收入	4,063,314	744,548	137,467	1,601,736	63,117	2,546,868	-	6,610,182
經營盈利/(虧損)	1,339,331	601,883	(32,411)	87,541	(198,919)	458,094	(111,695)	1,685,730
應佔合營公司業績	207,202	12,215	-	(1,518)	-	10,697	2,597	220,496
應佔聯營公司業績	247,306	72	262	-	-	334	87,951	335,591
財務收益	46,619	6,619	460	3,004	5,973	16,056	28,650	91,325
財務成本	(651,388)	(48,682)	(1,471)	(6,334)	(41,695)	(98,182)	(200,127)	(949,697)
除稅前盈利/(虧損)	1,189,070	572,107	(33,160)	82,693	(234,641)	386,999	(192,624)	1,383,445
所得稅	(268,752)	(4,651)	(2,069)	(20,906)	95,233	67,607	(16,207)	(217,352)
期內純利/(虧損)	920,318	567,456	(35,229)	61,787	(139,408)	454,606	(208,831)	1,166,093
非控制性權益	(489,321)	(4,760)	(44)	(18,118)	606	(22,316)	(1,761)	(513,398)
本公司普通股權持有人應佔 盈利/(虧損)	430,997	562,696	(35,273)	43,669	(138,802)	432,290	(210,592)	652,695
折舊與攤銷	1,211,450	221,705	12,348	26,116	16,793	276,962	71,521	1,559,933
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	368,832	1,601,872	70,522	147,744	133,944	1,954,082	907,217	3,230,131
- 於聯營公司之權益增加	885,980	-	757	-	-	757	497,360	1,384,097

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。來自位於其他國家和地區的非流動資產的收入並不重大。

(5) 收入

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年	2024 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	2,637,768	2,632,943
– 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	146,028	126,262
– 特許經營安排之建造服務收入	496,050	311,003
– 大環保服務	807,591	794,784
– 其他	132,416	198,322
	<u>4,219,853</u>	<u>4,063,314</u>
物流業務		
– 物流園	153,414	89,292
– 物流服務	201,587	137,467
– 港口及相關服務	1,394,106	1,601,736
– 物流園轉型升級	13,916	21,306
	<u>1,763,023</u>	<u>1,849,801</u>
	<u>5,982,876</u>	<u>5,913,115</u>
其他來源之收入		
– 租賃	686,709	697,067
	<u>6,669,585</u>	<u>6,610,182</u>

(6) 其他收益 – 淨額

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年	2024 年
	港幣千元	港幣千元
出售附屬公司之收益	-	783,349
投資物業的公允價值變動	(9,330)	(209,423)
其他財務資產的公允價值變動	114,771	(71,536)
衍生財務工具的公允價值變動	3,275	25,949
物業、廠房及設備減值損失	(106,259)	(22,232)
其他	29,255	67,459
	<u>31,712</u>	<u>573,566</u>

(7) 財務收益與成本

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 港幣千元	2024 年 港幣千元
財務收益		
銀行存款利息收入	(49,789)	(63,039)
其他利息收入	(19,824)	(28,286)
財務收益總額	(69,613)	(91,325)
財務成本		
利息費用		
- 銀行貸款及其他貸款	491,229	623,741
- 中期票據	51,508	32,383
- 企業債券	128,983	91,922
- 熊貓債券	126,537	165,789
- 超短期融資券	15,753	21,082
- 租賃負債利息	19,437	20,817
- 融資租賃公司借款	-	3,694
- 其他利息成本	75,200	66,565
匯兌淨(收益)/虧損	(14,794)	26,198
減：合資格資產資本化財務成本	(153,236)	(102,494)
財務成本總額	740,617	949,697
財務成本淨額	671,004	858,372

(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 2024 年 6 月 30 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 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 港幣千元	2024 年 港幣千元
當期所得稅		
- 中國企業所得稅	298,072	305,444
- 土地增值稅	-	(61,706)
遞延稅項	(8,697)	(26,386)
	289,375	217,352

(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 6 月 30 日止六個月	
	2025 年	2024 年
本公司普通股權持有人應佔盈利 (港幣千元)	<u>490,179</u>	<u>652,695</u>
已發行普通股加權平均數 (千位)	<u>2,411,711</u>	<u>2,394,146</u>
每股基本盈利 (每股港幣元)	<u>0.20</u>	<u>0.27</u>

(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。

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年	2024 年
本公司普通股權持有人應佔盈利 (港幣千元)	<u>490,179</u>	<u>652,695</u>
已發行普通股加權平均數 (千位)	<u>2,411,711</u>	<u>2,394,146</u>
調整 - 購股權 (千位)	<u>15,242</u>	<u>9,405</u>
計算每股攤薄盈利的普通股加權平均數 (千位)	<u>2,426,953</u>	<u>2,403,551</u>
每股攤薄盈利 (每股港幣元)	<u>0.20</u>	<u>0.27</u>

(10) 股息

事會決議不派發本期間之中期股息（截至 2024 年 6 月 30 日止六個月：無）。2024 年度的末期股息共計港幣 1,440,964,000 元（末期股息每股普通股港幣 0.598 元）已於 2025 年 6 月份支付。

按已於 2025 年 5 月 9 日舉行的股東周年大會上批准的代息股份計劃，34,096,520 股新股以每股約港幣 7.102 元的價格發行，共計港幣 242,154,000 元，而其餘股息共計港幣 1,198,810,000 元已於 2025 年 6 月份以現金支付。

(11) 無形資產

	<u>截至 6 月 30 日止六個月</u>	
	<u>2025 年</u>	<u>2024 年</u>
	<u>港幣千元</u>	<u>港幣千元</u>
期初賬面淨值	26,187,883	29,280,325
增加	515,807	325,213
處置	(308)	(25,790)
處置附屬公司	-	(2,263,403)
折舊/攤銷	(931,644)	(924,401)
減值	-	(6,127)
匯兌差額	764,433	(678,447)
期末賬面淨值	<u>26,536,171</u>	<u>25,707,370</u>

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 0.6 至 21.5 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 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 港幣千元	2024 年 港幣千元
期初	19,043,706	17,493,560
增加	-	1,384,097
在不喪失重大影響力的情況下部分處置	(20,532)	(240)
減資	(77,207)	-
應佔聯營公司業績	669,958	335,591
應佔聯營公司其他全面收益	15,860	925
應佔聯營公司儲備變動	(7,676)	(268)
股息	(324,602)	(176,663)
匯兌差額	565,373	(427,841)
期末	19,864,880	18,609,161

餘額組成如下：

	於	
	2025 年 6 月 30 日 港幣千元	2024 年 12 月 31 日 港幣千元
非上市投資		
除商譽外，應佔資產淨值	18,211,789	17,437,921
收購產生的商譽	1,653,091	1,605,785
	19,864,880	19,043,706

經本公司董事的評估，於 2025 年 6 月 30 日無需確認任何於聯營公司之權益減值虧損 (2024 年 12 月 31 日：無)。

(13) 其他投資

	於	
	2025 年 6 月 30 日 港幣千元	2024 年 12 月 31 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		
- 非上市權益證券	48,322	46,939
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))	797,403	639,162
- 於香港上市之證券 (附註(b))	52,358	50,838
- 非上市權益投資 (附註(c))	291,781	261,605
- 非上市基金投資 (附註(d))	752,131	848,806
- 結構性存款 (附註(e))	3,071,153	-
	5,013,148	1,847,350
減：非流動部分	(1,282,773)	(1,209,394)
流動部分	3,730,375	637,956

- (a) 於 2025 年 6 月 30 日及 2024 年 12 月 31 日，於中國上市的股權投資為本集團於上市房地產投資信託（「REITs」）及深圳市水務規劃設計院股份有限公司（「深圳水規院」）之權益。
- (b) 於 2025 年 6 月 30 日，按市價列賬的上市股權投資為 58,200,000 股上市銀行股份，金額為港幣 52,358,000 元（2024 年：港幣 50,838,000 元）。
- (c) 於 2025 年 6 月 30 日及 2024 年 12 月 31 日，未上市股權投資主要為本集團持有廣東聯合電子服務股份有限公司的權益。
- (d) 於 2025 年 6 月 30 日及 2024 年 12 月 31 日，非上市基金投資主要為於遠致瑞信智慧空港物流產業私募股權基金的投資及於深圳市國資委合作發展私募投資基金的投資。
- (e) 於 2025 年 6 月 30 日，本集團之結構性存款乃由銀行發行之金融產品，存款期為 90 至 270 天，預期年回報率為 0.60%至 2.30%。該等投資被分類為以公允價值計量且其變動計入損益的財務資產。

(14) 存貨及其他合同成本

	於	
	2025 年 6 月 30 日 港幣千元	2024 年 12 月 31 日 港幣千元
待開發的土地	387,564	373,021
待售的發展中物業及土地	2,751,566	2,638,760
待售的已完工物業	1,060,358	1,032,387
風力發電設備	384,333	373,334
燃油	207,672	401,986
其他	185,640	198,564
減值	(440,485)	(430,234)
	<u>4,536,648</u>	<u>4,587,818</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	
	2025 年 6 月 30 日 港幣千元	2024 年 12 月 31 日 港幣千元
0 - 90 日	947,335	706,121
91 - 180 日	324,857	226,068
181 - 365 日	322,818	524,506
365 日以上	1,240,112	774,557
	<u>2,835,122</u>	<u>2,231,252</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	
	2025 年 6 月 30 日 港幣千元	2024 年 12 月 31 日 港幣千元
0 - 90 日	566,117	2,217,907
91 - 180 日	966,988	571,125
181 - 365 日	455,461	217,941
365 日以上	2,218,468	2,154,245
	<u>4,207,034</u>	<u>5,161,218</u>

管理層討論及分析

整體回顧

經營業績	截至6月30日止六個月		
	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）	6,173,535	6,299,179	(2%)
收費公路的建造服務收入	496,050	311,003	60%
總收入	6,669,585	6,610,182	1%
經營盈利	1,208,879	1,685,730	(28%)
除稅及財務成本前盈利	2,071,465	2,241,817	(8%)
股東應佔盈利	490,179	652,695	(25%)
每股基本盈利（港元）	0.20	0.27	(26%)

2025年上半年，全球地緣政治緊張局勢和複雜貿易環境持續，為本集團經營帶來壓力。儘管面對多重挑戰，本集團憑藉穩固的業務基礎與多元化的業務組合，通過降本增效及優化資源配置，在逆勢中維持經營韌性。

截至2025年6月30日止六個月（「本期間」），本集團實現總收入約港幣66.70億元，與去年同期持平；股東應佔盈利較去年同期下跌25%至約港幣4.90億元，主要由於去年同期本集團兩個物流港項目置入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」），錄得稅後收益約港幣5.87億元，而本期間並無該等收益。

物流業務方面，於本期間實現收入約港幣9.87億元，較去年同期上升12%，主要由於若干物流港項目投入運營帶來收入貢獻。然而，由於本期間未經「投建融管」模式獲得物流港項目置入基金之收益，股東應佔盈利較去年同期下跌98%至約港幣793萬元。

近年來，本集團持續夯實物流主業發展，堅持審慎穩健的投資策略，優中選優，重點聚焦經營效益好、抗風險能力強的核心區域進一步鞏固競爭優勢。2025年上半年，本集團各在建項目均按計劃有序推進，其中佛山順德、南京江寧、南昌昌北等物流港項目相繼投營，物流業務規模持續擴大。截至2025年6月30日，本集團在全國41個城市實現佈局，管理及經營53個物流港項目，總運營面積約671萬平方米，成熟物流園區的綜合出租率約87%。

物流園轉型升級業務方面，於本期間實現收入約港幣6,874萬元，較去年同期上升9%，主要由於深國際華南數字谷產業辦公部分自全面投營以來出租情況持續改善。股東應佔盈利約港幣2.03億元，主要受惠於本集團之聯營公司—深國際前海商業發展（深圳）有限公司於本期間確認前海住宅項目物業銷售收益，使本集團應佔其盈利增加約港幣2.90億元。

此外，深國際華南物流園轉型升級迎來重大進展。2025年7月，本集團成功簽訂第一期留用土地的土地使用權出讓合同，標誌著「投建管轉」大閉環商業模式再次取得實質性的突破。本集團將全力推動第一期留用土地的開發建設，著力打造高品質標杆性住宅項目，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，本期間收入較去年同期下跌13%至約港幣13.94億元，主要由於港口供應鏈業務的收入因煤炭價格下跌而減少及整體市場需求放緩所致。股東應佔盈利較去年同期下跌72%至約港幣1,204萬元，主要由於新項目投產導致折舊與攤銷成本增加，以及國內港口行業競爭加劇導致毛利率受壓所致。

本集團的收費公路業務和大環保業務由本集團的非全資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。於本期間，深圳高速的整體收入約港幣42.20億元，較去年同期上升4%。受惠於財務資產公允價值變動錄得收益及財務成本大幅減少，淨利潤較去年同期上升21%至約港幣11.14億元。於本期間，本集團應佔深圳高速的盈利較去年同期上升12%至約港幣4.84億元。

於本期間，本集團密切關注匯率變動趨勢，通過一系列精準措施，持續優化債務期限及幣種結構，嚴格控制外幣貸款規模，並成功鎖定優惠貸款利率，進一步降低了財務成本，本集團於本期間之財務成本約港幣6.71億元，較去年同期約港幣8.58億元下跌22%。另一方面，本集團通過積極應對匯率波動，顯著降低了匯率風險。於本期間，本集團錄得淨匯兌收益約港幣1,479萬元，而去年同期之淨匯兌虧損約港幣2,620萬元。本集團將繼續加強財務管理，優化債務結構，提升應對市場風險的能力，確保本集團在複雜多變的市場環境中穩健發展。

物流業務

經營環境分析

2025 年上半年，受國際政治格局錯綜複雜及貿易政策不確定性等因素的影響，全球經濟復甦面臨多方面掣肘。在多重挑戰下，中國經濟依託完整的產業體系與制度創新，整體運行穩中向好，展現出強勁韌性。作為國民經濟重要支柱的物流行業，正處於結構性調整與高質量發展的關鍵節點：B2C 電子商務、冷鏈物流與跨境電商等傳統優勢領域需求持續旺盛；低空物流與數字物流等新業態商業化進程明顯提速；人工智能與物聯網等先進技術的廣泛應用，進一步提升了運營效率與服務質量。隨著大灣區及長三角等區域一體化加速，市場對高效智慧物流網絡的需求顯著增加，為本集團主業所處的物流倉儲行業開拓了廣闊的發展空間。

面對複雜多變的外部環境，本集團堅持穩中求進工作方針，多措並舉推動高質量發展。在戰略佈局方面，堅持優中選優的發展思路，聚焦經營效益好、抗風險能力強的一線城市及頭部二線城市核心區域，重點開發深圳、北京等核心城市的優質項目；在商業模式方面，依託全國物流園區網絡，深入推進「投建管轉」「投建融管」大小閉環商業模式，持續釋放資產價值；在科技賦能方面，全面推進科技創新和數字化轉型，通過系統推進業務流程數字化改造，實現提質降本增效；在可持續發展方面，將 ESG 原則貫穿項目全生命周期，構建可持續發展管理體系，為提升本集團之長期競爭力奠定堅實基礎。

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6月30日，本集團在廣東省（含大灣區）共佈局16個物流港項目，其中已投入運營／管理的項目共11個（包括深圳市的7個項目），建設中的項目5個（包括深圳市的2個項目），已投入運營的面積約154.5萬平方米，成熟物流園區的出租率約89%。

深圳項目

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及電商孵化運營中心和園區配套服務中心。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綜合體。

本集團以深圳黎光項目先行，打造智慧平台「燈塔工程」，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。該項目的主要客戶包括醫藥及物流等企業。

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，聚焦保稅倉儲與冷鏈物流、國際分撥、跨境電商等高附加值的物流綜合服務，致力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。該項目入選「深圳市2023年度重大項目」，並榮獲「廣東省綠色示範工程」稱號。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。深圳坪山項目成功入選「深圳市2024年重大項目清單」，並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沃爾瑪等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。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。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。該項目已取得認可經濟營運商（AEO）計劃海關高級認證資質。該項目的主要客戶包括多家頭部物流企業。

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，規劃建築面積約 15.9 萬平方米，是深圳市生產服務型國家物流樞紐以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，並成功入選「深圳市 2024 年重大項目清單」。該項目已於 2025 年 4 月實現主體結構封頂，預計將於 2026 年初投入運營。

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 月正式投入運營。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（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。該項目成功引入了三方物流、醫藥和家電等企業入駐，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（佛山高明）位於佛山市高明區，佔地面積約 15.7 萬平方米，規劃建築面積約 18.5 萬平方米。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，預計將於 2025 年下半年投入運營。

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，規劃建築面積逾 10.8 萬平方米。該項目擬打造成為融合供應鏈金融中心及交易結算中心等多功能為一體的供應鏈產業園，推動與佛山、中山等地的廣東省內其他項目的聯動互通。該項目的工程建設正按計劃穩步推進，預計將於 2026 年投入運營。

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，將與海南澄邁項目及海口高新項目共同配合，成為本集團進軍北部灣、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。該項目預計將於 2026 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6月30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42個，運營面積約517萬平方米，成熟物流園區的出租率約86%，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。

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智慧醫藥冷鏈倉預計將於2025年下半年投入運營，將進一步提升園區醫藥冷鏈的品質和規模。

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。該項目通過招商先行，已吸引了融創文旅、希爾頓歡朋酒店、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。商業部分已於2024年12月全面封頂，項目進度正按計劃穩步推進。其中，華北地區目前最大室內滑雪場「熱雪奇蹟」已於2025年7月初正式開業，首創國內冰雪場景與文化IP聯動模式，並成為全球首個獲得BREEAM國際綠色建築認證的室內滑雪場。國際商務酒店及商業綜合體預計將於2026年開始分階段投入運營。

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，建有高標倉和產業園。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；產業園重點引入大中型電商企業、國際貿易及上下游產業鏈企業，全力打造集商務辦公、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園。

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。該項目成功引入大型快遞快運客戶。

深國際物流港（長沙）位於湖南省長沙市，佔地面積約29.8萬平方米，建築面積約22.7萬平方米。該項目是長沙市規模最大、標準最高的物流園。作為湖南省「十四五」綜合交通樞紐建設重點工程，該項目立足長沙，輻射湖南省和華中地區，以綜合物流為依託，開展電商倉儲、城市配送、快遞快運等服務。該項目成功引入電商零售、快遞快運、醫藥、三方物流等多元化客戶。

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。該項目成功引入電商、快遞快運、食品、三方物流及醫藥等客戶。

深國際物流港（合肥肥西）位於安徽省合肥市，佔地面積約42.2萬平方米，建築面積約32.5萬平方米。該項目融合運輸、倉儲、貨代、信息服務與供應鏈金融於一體，構建「園區運營、倉儲服務、集運配送」三大核心業務平台，打造集高標準倉儲設施與智能化服務于一體的現代物流綜合體，為製造、商貿、快遞快運及供應鏈企業提供高效、便捷的綜合物流解決方案。

深國際物流港（昆明）位於雲南省昆明市，佔地面積約17.2萬平方米，建築面積逾11.9萬平方米。該項目作為本集團西南戰略佈局的重要落子，與周邊物流節點實現高效銜接、資源共享，並依託本集團全國物流網絡，打造昆明現代物流基礎服務平台節點，形成以集運分撥、現代倉庫為主體，配套服務中心為輔助的綜合性物流港。該項目的主要客戶涵蓋電商、生鮮冷鏈等領域。

管理輸出業務

近年來，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-招商-運營」的多階段管理，為合作方持續創造綜合效益。

目前，本集團在全國的管理輸出業務已初具規模，岳陽項目、海南洋浦項目及無錫錫山項目均已投入運營，運營面積合計約31.2萬平方米。於2025年上半年，本集團相繼拓展了佛山順德（均安）項目及紹興諸暨項目。其中，紹興諸暨項目是本集團首次將管理輸出業務鏈條延伸至投資階段的項目，標誌著管理輸出業務鏈條的進一步完善。此外，本集團圍繞廣東惠陽項目、廣州從化項目、廣東潮汕項目及佛山順德（均安）項目等在建項目同步開展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，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年成功完成首個倉儲物流REIT——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，本集團有效盤活了優質物流港資產，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市場表現良好，分紅穩定，獲得資本市場廣泛認可。截至2025年6月30日，本集團持有華夏深國際REIT份額總數的30%，累計已取得基金分紅收益約人民幣1,730萬元。

本公司與華夏深國際REIT於2025年5月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綜合認可。

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。於本期間內，杭州一期項目及貴州龍里項目整體平穩運營，出租情況良好。

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」），並分別於2021年及2022年將位於南昌、合肥及杭州的物流港項目置入深石基金，目前基金運作正常。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，保留項目的運營管理權。

本集團將進一步構建以公募REITs為主、私募基金為輔、靈活配置類REITs等產品的物流地產基金體系。同時，本集團正積極推進物流倉儲Pre-REITs私募基金的設立工作，將通過培育優質物流港項目，不斷為華夏深國際REIT的擴募儲備優質資產。

此外，根據市場形勢和本集團穩健的投資及財務安排策略，本集團亦同步開展開發型、併購型基金研究。後續將根據市場情況適時推動基金類投資，促進產業與資本結合，不斷豐富「投建融管」商業模式。

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，投資建設平湖南項目。

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3年入選廣東省重點建設項目及連續4年入選深圳市重大項目。

本集團在平湖南項目首創「在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，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。作為全國唯一利用傳統鐵路貨場分層確權綜合開發的典範項目，平湖南項目於2025年6月成功入選由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）」。

平湖南項目將建設建築面積達85萬平方米的鐵路上蓋多功能倉儲設施，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，打造全球首例「傳統鐵路貨站上蓋的智慧物流園」。本集團正全力推進平湖南項目的工程建設進程，主體鋼結構已於2025年5月順利封頂，預計項目整體將於2025年底建成。

本集團依託平湖南鐵路貨場，拓展貨運班列、增值服務和大宗業務。在快速貨運班列方面，本集團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，落地多條多式聯運項目，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年上半年，國內班列到發量達6.4萬標準箱。在增值服務方面，本集團探索「租賃+增值服務」的運營新模式，開展倉儲服務、港口接駁集裝箱堆場、場內短駁及安檢等業務，實現業務與服務價值的同步提升。在大宗業務方面，依託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，推動碎石運貿一體化等新業務落地。

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「公鐵海」多式聯運與城市配送無縫銜接的智慧物流運輸新格局，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深圳地區的物流市場份額。

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。依託首都經濟圈區位優勢，該項目規劃建設智慧雲倉中心、智慧冷鏈中心和物流分撥中心，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，旨在打造為京哈-京港澳物流大通道的核心樞紐。

作為本集團首次佈局首都市場的里程碑項目，該項目的落地標誌著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，並有效提升行業影響力。2025年，北京房山項目入選北京市「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」以及「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，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，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」高質量發展作出貢獻。

中歐班列（深圳）從深圳啓程，已開通27條線路，覆蓋47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7,000家企業提供了穩定、可靠的國際物流服務。2025年上半年，中歐班列（深圳）開行87列，自開通以來，累計發運858列，貿易額逾美金29億元。此外，還相繼開通了深圳中老班列、中老泰專列等國際班列。2025年1月，首趟中歐班列（深圳）「跨裏海」鐵海聯運國際班列成功開行，為深圳企業開拓裏海、黑海沿線國家市場開闢了新的物流路徑。2025年4月，大灣區首條中歐班列「電商快線」開通，為跨境電商貨物出海提供了全新物流通道。各班列以平湖南項目作為始發場站，有利於帶動平湖南項目的貨運量，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。

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，物流行業正由傳統的人工模式逐步邁向科技裝備、智慧升級的新階段。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、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，賦能傳統倉儲，開闢數智物流新賽道，發展成為具有影響力和知名度的冷鏈物流服務商、智慧倉儲集成商和運營商。

本集團持續推動實施「水陸空鐵+智冷」戰略部署，依託在全國佈局的物流基礎設施網絡，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，在深圳、上海、南京、石家莊、成都等地的若干物流港項目內建設冷倉及智慧倉，為食品、醫藥、3C電子等行業客戶提供服務。

截至2025年6月30日，本集團投入運營的冷倉面積為25.1萬平方米（包括約2.8萬平方米的智慧化冷倉）。目前在建、擬建及規劃中的冷倉和智慧倉面積約24.2萬平方米。待全部投營後，本集團在冷鏈倉儲及智慧物流領域的市場地位將得到進一步鞏固。未來，本集團將持續推進冷倉及智慧倉業務的拓展和落地。

本集團在深圳黎光項目的冷倉於2024年全面投營，投營面積約6.5萬平方米，成功引入餐飲、商超及連鎖零售等行業的客戶。石家莊正定項目內已建成投營的冷倉面積約4.9萬平方米，成功引入醫藥、食品及商超等行業的客戶。該項目另有約3.1萬平方米的醫藥冷倉正在建設中，預計將於2025年下半年建成投營。

上海閔行項目是本集團首個乾倉園區整體改造為冷倉的項目，面積約5.2萬平方米，於2024年投入運營。該項目採用「出租+自營」的業務模式，成功引入醫藥及物流等行業的客戶。

南京江寧項目是本集團與萬緯物流合作的首個冷庫項目，冷倉面積約3.3萬平方米，於2025年2月投入運營。該項目融合光伏發電系統，積極踐行綠色低碳理念，目前成功引入食品及物流等行業的客戶。

杭州一期W9項目及杭州二期W2項目為位於杭州項目內的冷倉。其中，杭州一期W9項目已於2025年7月投入運營，冷倉面積約0.7萬平方米，成功引入餐飲及物流等行業的客戶。杭州二期W2項目的冷倉面積約3.1萬平方米，預計將於2026年建成投營。

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。2021年起，本集團成為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的第三大股東，雙方已就深圳、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，本集團於2021年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

鵬海運

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與跨境貿易服務行業，成為具有「港前拖車服務+物流倉配服務+關票稅融服務+跨境物流服務+物流交易服務」功能的國際貿易數智化綜合服務平台。

鵬海運持續強化其行業領先的數字化服務能力。鵬海運的SAAS公共服務平台是華南地區最大的集裝箱運輸數字化服務平台，整合了包括EDI和EIR在內的多項核心功能。於本期間內，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(China (Shenzhen) International Trade Single Window) 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。截至2025年6月30日，「單一窗口」累計註冊企業逾18萬家，輻射服務企業超61萬家，客戶服務滿意度高達99%。

同時，鵬海運加速技術賦能與商業模式突破，各項創新業務穩步成長。渡櫃配載交易業務繼續保持增長態勢，在深圳的市佔率持續提升；「AI易集運」進一步完善了產品建設，產品知名度以及用戶數量均穩步提升；共享倉產品建設持續推進，並已啟動商業模式驗證。

三、「物流+」項目

於本期間內，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「公交+物流」及「地鐵+物流」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作為「公交+物流」的首個項目，引入了順豐作為其區域營業站點，於 2025 年 6 月投入運營；「地鐵+物流」的首個項目僑城東軌道交通項目已引入韻達作為其區域分撥中心，於 2025 年 7 月投入運營。

此外，本集團積極探索「低空+物流」新模式，將通過低空飛行與物流倉儲相結合的新應用場景，為客戶提供定制化低空物流保障服務或解決方案，打造「低空經濟」全產業鏈生態圈，助力新質生產力發展。

財務表現分析

各項物流業務的收入及股東應佔盈利

截至 6 月 30 日止六個月

	收入		股東應佔盈利	
	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*	334,540	23%	(62,675)	(31%)
中國其他地區物流園	450,757	(5%)	118,588	(82%)
物流園業務小計	785,297	5%	55,913	(90%)
物流服務業務	201,587	47%	(47,983)	36%
合計	986,884	12%	7,930	(98%)

*廣東省物流園包含大灣區

於本期間，物流業務收入約港幣9.87億元，較去年同期上升12%；股東應佔盈利約港幣793萬元，較去年同期下跌98%。

各項物流業務於本期間表現如下：

物流園業務方面，本期間實現收入約港幣7.85億元，較去年同期上升5%，主要受益於若干大灣區物流港項目投入運營帶來的收入貢獻。然而，股東應佔盈利較去年同期下跌90%至約港幣5,591萬元，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，而本期間並無該等收益。同時，廣東省多個物流港項目仍處於培育期，對物流園業務的利潤增長造成壓力。

物流服務業務方面，本期間實現收入約港幣2.02億元，較去年同期上升47%，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，受業務架構持續調整、市場競爭加劇及營運成本上漲等因素影響，本期間錄得股東應佔虧損約港幣4,798萬元。

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、建成物業投放市場，前海項目數年來已先後8次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，並將為本集團後續其他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

頤城臻灣悅為本集團與知名地產開發商合作開發的住宅項目，本集團持有該項目50%權益。其中項目一期計容建築面積約4.52萬平方米，包括住宅建築面積約4萬平方米及商業建築面積約0.35萬平方米等，全部住宅已於2024年年底完成交付。項目二期計容建築面積約8萬平方米，包括住宅建築面積（含住宅及人才房）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，其中全部住宅已於2025年6月交付。

前海項目的其他住宅項目亦已全部交付。其中，頤灣府為本集團與深業置地有限公司共同開發的住宅項目，已於2021年6月完成交付；頤城栖灣里為本集團獨立開發運營的住宅項目，已於2023年12月交付。

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」。前海•印里已於2022年9月正式開業，該項目總建築面積約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，是前海乃至深圳少有的「庭院式」慢生活街區。於2025年6月30日，項目整體出租率約72%。

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，並連續三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6月30日，頤都大廈的企業入駐率約75%，簽約客戶大部份為高潛型數字經濟企業，產業聚集度約92%。

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深國際華南物流園一期面積約53萬平方米土地開展整備項目簽訂了土地整備實施監管協議（「土地整備協議」），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。

2025年7月，根據土地整備協議的相關條款，本集團正式與市規資局龍華局簽訂有關第一期留用土地02-20-04號地塊的土地使用權出讓合同（「土地出讓合同」），土地面積約21,968平方米，規定建築面積約126,520平方米，土地使用權出讓價款約人民幣2.66億元（約港幣2.92億元）。由於本集團於2024年確認該地塊的土地整備稅後收益約港幣23.67億元，而最終出讓價款低於原預計金額，因此該地塊的土地整備收益將相應增加，預計此項調整將為本集團2025年業績貢獻額外稅後收益約人民幣4,989萬元（約港幣5,372萬元）。土地出讓合同的簽訂，標誌著第一期留用土地已具備正式開工建設條件，轉型升級進入實質推進階段。本集團將全力推進第一期留用土地的開發建設，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。

本集團將積極推動其餘留用土地的確權與獲取，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、商業於一體的智慧產城綜合體。該項目積極響應龍華區「數字龍華」發展戰略，引進並培育人工智能、5G技術、工業互聯網、軟件信息業等四大核心領域的行業領軍企業，通過數字產業賦能區域發展。2024年，龍華區鴻蒙生態園（含深國際華南數字谷等）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。目前，園區數字經濟產業聚集度達98%，入駐企業涵蓋國企央企、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，引進企業年產值突破人民幣65億元。於2025年6月30日，深國際華南數字谷產業辦公部分的整體去化率約65%。

深國際華南數字谷分為一組團和二組團開發建設，目前已全面投營。一組團包括1座22層的寫字樓和2座獨棟墅式寫字樓；二組團包括1座19層的寫字樓、6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，助力解決青年人才住房困難問題。

2025年3月，深國際華南數字谷智慧園區項目榮獲「2024年度智能建築設計大賽二等獎」，其智慧園區設計與運營能力得到行業權威認可。

財務表現分析

於本期間，物流園轉型升級業務實現收入約港幣6,874萬元，較去年同期上升9%，主要由於深國際華南數字谷產業辦公部分自2024年3月全面投營以來出租情況持續改善。股東應佔盈利約港幣2.03億元，主要受惠於本集團之聯營公司深國際前海商業發展（深圳）有限公司於本期間確認前海住宅項目「頤城臻灣悅」之物業銷售收益，使本集團應佔其盈利增加約港幣2.90億元。

港口及相關服務業務

運營表現分析

2025年上半年，受煤價下行、國內市場競爭激烈等因素的影響，本集團港口板塊面臨諸多挑戰。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。為應對短期挑戰並鞏固長期競爭優勢，本集團持續完善「港口聯網」佈局，聚焦長江下游、西江流域及大灣區等戰略區域，積極探索非煤炭碼頭的投資拓展機會，力爭構建多貨種結構，進一步提升板塊抗風險能力。

已投入運營項目

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，可實現卸船、裝船、過駁、裝卸火車、倉儲等多項服務功能。

2025年上半年，受終端需求低迷影響，港口行業同質競爭加劇，價格戰持續升級，南京西壩港的經營面臨空前嚴峻的挑戰。儘管南京西壩港通過深度挖潛重點客戶需求、創新「鐵水聯運」物流總承包方案等措施部分緩解了業務壓力，但在行業整體下行及激烈價格競爭的雙重衝擊下，港口業務量受到較大影響。2025年上半年，南京西壩港共有173艘海輪停泊，並完成了約1,086萬噸的吞吐量（其中火車發運量約219萬噸）。

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月正式投入運營。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，主碼頭建有2個10萬噸級（水工結構兼顧15萬噸級）散貨泊位，內港池建有5個5,000噸級泊位，設計年吞吐量

3,470萬噸，目前主營煤炭、礦石等貨種江海聯運中轉業務，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和綜合交易中心。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，打造「綠色近零碳港口」標杆。2025年上半年，光伏項目正式並網運行，實現了良好的節能環保與經濟效益。此外，江蘇靖江港作為碼頭數智化轉型的標杆，具有領先的智慧化建設水平。2025年上半年，智能化工程按計劃已完成調試驗證，「斗輪機智能操控及數字堆場系統」榮獲中國港口協會內河港口科技創新大賽三等獎。江蘇靖江港的成功經驗和模式將被複製推廣，未來將引領整個港口板塊的數智化轉型，實現以點帶面的遞進式發展。

2025年1月，江蘇靖江港順利通過11.8米吃水等級提升、對外開放臨時啟用等關鍵審批，標誌著江蘇靖江港正式進入「深水大港+國際化運營」新時代，通航能力及客戶服務能力顯著提升。2025年上半年，江蘇靖江港運營效能逐步釋放，業務量同比增幅顯著，迎來127艘海輪停泊，並完成了約1,077萬噸的吞吐量，同比上升約72%。

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以及輻射豫皖地區的「港產城一體化」示范項目。本集團致力於將其打造成為高效、環保、先進的散貨碼頭，並成為西部煤源產地和長江中下游地區終端用戶全方位交流的水陸轉換新樞紐。該項目整體規劃建設26個1,000噸級泊位及陸域配套堆場，設計年吞吐量為3,000萬噸。

河南沈丘港項目一期建有4個通用泊位，設計年吞吐量440萬噸，於2023年3月投產運營，主要服務河南安鋼周口鋼鐵有限責任公司，同時積極拓展其他外部貨源以豐富業務結構。2025年上半年，河南沈丘港聚焦核心客戶能級提升，並成功拓展鋼板及煤炭下水業務，業務量同比大幅提升，完成了約125萬噸的吞吐量。

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，將分期規劃建設10個1,000噸級的散貨泊位（水工結構兼顧3,000噸級）。

江西豐城港項目一期6個泊位設計年吞吐量600萬噸，已於2023年7月投產運營。2025年上半年，江西豐城港與江蘇靖江港通過重資產的「聯網協同」，持續服務大型電廠燃料水運業務，完成了約115萬噸的吞吐量。

待建項目

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。項目規劃建設2個3,000噸級的通用泊位（水工結構兼顧5,000噸級），設計年吞吐量400萬噸。

2025年上半年，本集團全力推進佛山富灣港的報批報建工作，岸線申報工作取得階段性成果，預計將於2027年投入運營。本集團擬將該項目打造成為佛山乃至整個西江流域的散雜貨碼頭標杆，建成投營後將滿足腹地砂石建材、鋼材、糧食等散雜貨水運需求。作為本集團首個邁入大灣區珠江流域的項目，該項目的實施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，對本集團進一步拓展市場、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

於本期間，港口及相關服務業務的收入較去年同期下跌13%至約港幣13.94億元，主要由於港口供應鏈業務的收入因煤炭價格下跌而減少，以及整體市場需求放緩導致港口業務量下降所致。股東應佔盈利較去年同期下跌72%至約港幣1,204萬元，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集團持有約47.30%權益的附屬公司深圳高速（其H股於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市及A股於上海證券交易所上市）統籌經營。本集團目前已在全國投資或經營共16個高速公路項目，主要位於深圳和大灣區，以及其他經濟較發達地區，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

於本期間，本集團收費公路項目所在地區的整體天氣狀況較為良好，有利於大眾出行及物流運輸。同時，受益於深圳沿江高速二期於2024年6月底開通後帶來增量收入，以及路網貫通帶來的正面協同效應，促進本集團於深圳地區的收費公路項目整體日均路費收入同比增長。

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：

- 深圳沿江高速二期的深中通道深圳側接線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；對深圳外環項目及龍大高速產生一定分流；總體而言，對本集團的路費收入產生正面影響。

- 深圳外環項目二期坑梓東互通跨線段於2025年3月中開通，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亦於2025年4月開通運營，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。
- 清連高速部分路段於本期間實施道路提升工程，對車流通行產生一定負面影響。清連高速公司通過優化施工方案及實施合理的交通組織方案等措施，降低工程施工對道路通行能力造成的不利影響，清連高速於本期間的運營表現總體平穩。
- 廣深高速為連接廣州和深圳的重要交通動脈。由於深中通道開通後，原通過虎門大橋或南沙大橋往返粵東與粵西的部分車輛改行深中通道，導致行駛廣深高速的里程縮短，短途車流量雖然增加，但路費收入仍受到一定影響。此外，廣深高速部分路段因實施施工工程，對其車流通行產生一定負面影響。受上述因素的綜合影響，廣深高速於本期間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）於2024年6月30日同步通車，以及相連路網的進一步完善，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。西線高速於本期間的日均車流量同比略有上升，但日均路費收入同比有所下降。

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，其中一期為沙井至觀瀾段及龍城至坪地段，全長約為51公里，已於2020年12月建成通車；二期為坪地至坑梓段，全長約為9.35公里，已於2022年1月建成通車；三期為

坑梓至大鵬段，全長約為 16.8 公里。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，另一方面還能通過完善路網布局，為本集團其他收費公路帶來交通流量。於本期間，深圳高速已完成向特定對象發行 A 股股份，為深圳外環項目三期補充了建設資金。目前，深圳外環項目三期已全線開工建設並已完成約 20% 工程形象進度。

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。深圳高速擬投資約人民幣 192.30 億元建設瀋陽至海口國家高速公路荷坳至深圳機場段改擴建工程項目（「機荷高速改擴建項目」）。機荷高速改擴建項目是《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，擴大本集團的公路資產規模，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 12% 工程形象進度。

廣深高速為京港澳高速公路廣州至深圳段，是一條連接廣州、東莞、深圳三個中國主要城市的高速公路主幹道，是國家高速公路網中京港澳高速公路及沈海高速公路的重要組成部分，全線總長 122.8 公里，是一條封閉式雙向共 6 車道高速公路。由於該路段的交通流量接近飽和，為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（「穗莞段」）及京港澳高速公路深圳段（「深圳段」）的改擴建工程；其中，穗莞段改擴建工程全長約 71.13 公里，已於 2023 年獲得政府核准並於 2023 年底開工建設，目前已完成多個標段的施工招標，進入全面實施階段。深圳段改擴建工程全長約 47.07 公里，已於 2025 年 6 月獲得廣東省發展改革委的立項核准批覆。

深圳高速完成向特定對象發行 A 股

深圳高速已於 2025 年 3 月 27 日完成根據特別授權向特定對象（包括本集團全資附屬公司新通產實業開發（深圳）有限公司（「新通產」））發行合共 357,085,801 股 A 股股份，發行價格為每股人民幣 13.17 元，募集資金淨額約為人民幣 46.79 億元。其中，新通產以發行價格認購了 75,930,144 股 A 股股份。完成發行 A 股股份後，本公司間接持有深圳高速的股比由約 51.56% 下降至約 47.30%。根據現行《香港財務報告會計準則》，本集團通過控制深圳高速的財務與經營政策而繼續對其擁有控制權，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

於本期間，收費公路業務實現路費收入約港幣 26.38 億元，與去年同期持平，若撇除益常高速項目公司自 2024 年 3 月 21 日起不再納入合併範圍的影響，路費收入較去年同期上升 4%。儘管收費公路項目的維護成本及折舊攤銷費用於本期間有所增加，但財務成本減少抵銷了部分影響，收費公路業務錄得淨利潤約港幣 10.53 億元，與去年同期持平。

大環保業務

本集團的大環保業務由深圳高速統籌經營。深圳高速在整固與提升收費公路主業的同時，將固廢資源化處理和清潔能源發電等大環保產業作為其第二主業。本集團以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。此外，本集團將持續加強對併購企業的管理及整合，提升運營效率，促進大環保業務的穩定發展。

運營表現分析

固廢資源化處理

中國國家環保政策對有機垃圾處理行業給予支持，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，努力在該領域成為具有行業領先技術水平及規模優勢的龍頭。目前，本集團有機垃圾設計處理規模超過

6,300 噸／日，躋身國內行業前列。其中，已進入商業運營的有機垃圾處理項目為 18 個（設計總規模 5,126.5 噸/日）。項目經營模式主要為 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，並將處理後的資源化產品銷售給下遊客戶。

本集團持有 92.29% 的深高藍德環保科技集團股份有限公司（「藍德環保公司」）是國內重要的有機垃圾綜合處理企業。目前，藍德環保公司擁有有機垃圾處理項目共 19 個，餐廚垃圾設計處理量超過 4,600 噸／日，其中 15 個項目已進入商業運營，4 個項目處於試運營階段。於本期間，藍德環保公司通過優化收運管理體系，加強對收運區域的整體監管並推動收運業務外包，帶動日均垃圾處置量及產油量取得同比增長，以及降低單噸收運成本。此外，藍德環保公司還通過加強內部管理及成本費用管控等措施，推進運營項目提質增效並取得一定效果。

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，為目前深圳市餐廚垃圾單體處理規模最大的項目，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；利賽環保項目自 2017 年 12 月進入商業運營，其餐廚垃圾處理能力為 500 噸／日；邵陽項目自 2024 年 9 月進入商業運營，其餐廚垃圾設計處理規模為 200 噸／日。

本集團亦持有深圳深汕合作區乾泰技術有限公司（「乾泰公司」）63.33% 的股權，是國家級高新技術企業及深圳市專精特新中小企業，並於本期間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梯次利用白名單資質，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服務。

清潔能源

截至 2025 年 6 月 30 日，本集團投資和經營的已併網風力發電項目累計裝機容量約 668 兆瓦。此外，本集團首個自主開發的分佈式光伏試點項目—晟能乾泰項目已於 2024 年 7 月成功併網發電，該項目的總裝機容量為 3.40 兆瓦。

其他環保業務

本集團持有 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 11.25%股權的深圳市水務規劃設計院股份有限公司，其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

於本期間，大環保業務實現收入約港幣 8.08 億元，較去年同期上升 2%；淨利潤約港幣 9,532 萬元（2024 年：淨虧損約港幣 1.57 億元），主要受益於應佔聯營公司盈利增加，以及應收賬款信用減值損失及資產減值損失同比減少。

航空運輸服務

深圳航空

2025 年上半年，全球民航客運市場持續復甦，中國民航市場表現強勁，旅客運輸量和客運航班量均實現穩步增長。於本期間，深圳航空有限責任公司（「深圳航空」）運輸旅客約 2,037 萬人次，旅客運輸量約 327 億客公里，分別較去年同期上升約 7%及 8%。

於本期間，深圳航空的收入總額較去年同期增加 2%至人民幣 164.02 億元（港幣 176.63 億元），其中客運收入增加 2%至人民幣 153.27 億元（港幣 165.05 億元）。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，深圳航空仍處於虧損狀態。於本期間，深圳航空錄得淨虧損人民幣 8.34 億元（港幣 8.98 億元），相較去年同期，虧損收窄約人民幣 5.41 億元（港幣 5.89 億元）。根據《香港會計準則》，本集團於聯營公司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，故而於本期間不再確認相關額外虧損。

國貨航

本集團於 2021 年通過出資約人民幣 15.65 億元完成增資中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）並獲得 10.69 億股股份，成為國貨航的戰略股東。以此為契機，本集團以較高起點切入具有壟斷性及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 2025 年 6 月 30 日，本集團持有國貨航總股本約 8.76%。國貨航於 2025 年 7 月發佈 2024 年度權益分派實施公告，向全體股東每 10 股派發現金股利人民幣 0.65 元。據此，本集團按持股比例收取現金股利約人民幣 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在戰略佈局與投資決策上的前瞻性與高效性。

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、北京等地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。

2025 年下半年展望

展望 2025 年下半年，全球經濟環境仍存不確定性，國內經濟在宏觀政策「持續發力、提質增效」的引導下，預計將繼續鞏固向好態勢。「擴內需、促升級、防風險」的政策組合拳將持續深化，特別是推動大規模設備更新、消費品以舊換新等舉措，有望進一步激發市場活力、暢通經濟循環。物流行業作為國民經濟的基礎性、戰略性、先導性產業，其穩定高效運行對於保障供應鏈韌性、服務新質生產力發展至關重要。本集團將緊抓政策機遇，立足主業發展戰略，秉持「穩中求進」的工作基調，聚焦核心能力建設與經營效益提升，精準施策，全力以赴完成全年各項任務目標，為股東創造可持續的長期價值。

聚焦主業提質增效，夯實高質量發展根基

物流主業穩中提質。一是運營優化與效能提升：持續將重心放在存量資產的精細化運營與效益挖潛上。深化戰略客戶合作機制，精準把握跨境電

商、智能製造等業態帶來的增量需求，提升招商質量和客戶黏性。加速推進物流網絡關鍵節點佈局與運營能力建設，立足園區探索低空經濟、光儲充業務具體開發路徑，拓展高附加值增值服務，多措並舉提升主業盈利水平。二是精準投資與項目攻堅：保持審慎穩健的投資策略，優中選優，重點投向具備良好現金流預期和戰略協同效應的核心項目。全力推進深圳國際綜合物流樞紐中心建設與運營籌備，確保按計劃節點高質量完成；深化「公交/地鐵+物流」等創新模式試點，打造綜合物流服務新標杆。持續優化佛山、中山等成熟項目的運營效率與服務能級；強化項目研究論證分析，有序推進北京房山、順義等項目進展工作。三是智慧賦能與綠色發展：加速推進物流業務的數字化轉型，運用物聯網、大數據等技術提升園區管理智能化水平和資源調度效率。大力推動「光儲充一體化」等技術應用，積極踐行綠色低碳發展，持續優化運營，打造集智能化、綠色化、低碳化於一體的標杆示範園區。

港口業務蓄勢賦能。圍繞港口板塊長期發展戰略，全力推進南京西壩港擴能改造等重點項目。推動江蘇靖江港主碼頭全面高效運營，釋放二階段工程產能，提升項目的業務量與營收貢獻；按照計劃穩步推進佛山富灣港前期報批報建等工作。繼續密切跟蹤粵港澳大灣區及長江經濟帶等重點區域港口投資機會，在嚴格風險控制前提下，審慎評估，尋求能夠強化網絡協同、提升整體競爭力的優質項目。

深化閉環戰略，暢通資產與資本循環

「投建管轉」大閉環縱深推進。抓緊時間窗口，重點推進深國際華南物流園一期轉型工作，力爭年內簽訂第二宗土地出讓合同。

「投建融管」小閉環動能釋放。一是繼續鞏固華夏深國際REIT作為重要資本平台的地位，確保其底層資產的高質量運營，持續達標甚至超越預期營運指標，為投資者創造穩定回報，奠定擴募基礎。二是持續加強雙輪驅動資產證券化，一方面，積極篩選和培育符合公募REITs擴募要求的優質倉儲物流資產，為擴募做好準備；另一方面，繼續推進新一期持有型物流不動產私募基金的設立，推動小閉環商業模式可持續發展。三是繼續完善基金群方案，根據經濟形勢和自身發展需要，積極研究與推動開發型或併購型物流倉儲不動產基金。

鞏固收費公路核心優勢，優化大環保業務結構

收費公路精益運營與穩健拓展。依託深圳高速平台，持續鞏固收費公路主業優勢。深化數字化轉型，全面提升智慧收費、智慧管養、降低運營成本，提升路網通行效率和用戶體驗。集中力量推進外環項目三期、機荷高速改擴建項目等重大工程建設，確保工程安全、質量與進度。積極關注行業整合機會，在嚴格財務紀律和風險控制前提下，審慎評估補充優質收費公路資產的可能性；利用公路擴建、改造等契機推動沿線土地資源的開發利用，提升收費公路整體投資效益。

大環保業務聚焦與提質。優先做好存量項目的提質增效和業務整合。關注優質風電場、光伏電場的資源獲取，探索與高速公路收費場站和產業園區等資源相結合的清潔能源項目開發，構建更高效的「產融結合」與內部業務協同機制。固廢資源化處理板塊深入實施結構調整，全力推進智慧系統升級工作，探索油脂深化加工業務和渣料資源化銷售業務。加強儲能項目的開發與應用，持續推進標準制定與創新研發工作，提升產品競爭力，優化大環保業務的商業模式和財務表現。

強化治理與風控，保障可持續價值創造

深化改革與提升治理。繼續縱深推進國企改革深化提升行動，優化法人治理結構和決策機制。強化集團化管控，持續加強財務集中管控、全面風險防控（包括市場風險、信用風險、運營風險、ESG風險等）和合規管理體系建設，築牢發展底板。持續推進品牌建設，提升「深國際」品牌的市場影響力與美譽度。

穩健經營與回報股東。堅持「穩」字當頭，將提質、增效、降本貫穿經營全過程。精細化管理各項成本費用，嚴控非生產性支出，優化融資結構以降低財務成本。充分發揮「大小閉環」商業模式的協同效應和價值創造能力，動態優化現金流管理，將資產負債率維持在可控水平。將股東回報放在重要位置，保持穩定且具有競爭力的派息政策，切實保障投資者利益，共享發展成果。

深化ESG實踐。把可持續發展充分融入產業經營當中，進一步推行綠色低碳發展模式，研究應用光伏清潔能源等，打造綠色低碳標杆園區項目。積極履行企業公民責任，在員工關懷、社區共建、供應鏈責任等方面持續發力，提升綜合價值創造能力，將ESG理念深度融入公司戰略和日常運營管理，持續完善ESG管治架構與信息披露。

2025年下半年，挑戰與機遇並存。本集團將繼續保持戰略定力，堅定發展信心，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，推動經營業績持續提升，為全體股東創造更大價值。

財務狀況

	2025 年 6 月 30 日 港幣百萬元	2024 年 12 月 31 日 港幣百萬元	增加/ (減少)
總資產	144,273	135,998	6%
總負債	84,575	81,475	4%
總權益	59,698	54,523	9%
股東應佔資產淨值	33,175	32,500	2%
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	13.6	13.5	1%
現金	8,687	9,670	(10%)
銀行貸款	38,203	35,505	8%
票據及債券	27,210	24,944	9%
借貸總額	65,413	60,449	8%
借貸淨額	56,726	50,779	12%
資產負債率(總負債/總資產)	59%	60%	(1) #
借貸總額佔總資產比率	45%	44%	1 #
借貸淨額與總權益比率	95%	93%	2 #
借貸總額與總權益比率	110%	111%	(1) #

百分點之轉變

主要財務指標

本集團於 2025 年 6 月 30 日總資產及總權益分別約為港幣 1,442.73 億元及港幣 596.98 億元，而股東應佔資產淨值約為港幣 331.75 億元，每股資產淨值為港幣 13.6 元，較去年年底上升 1%，主要是本期間股東應佔盈利增加所致；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 14.31 億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣 76.70 億元，而融資活動產生的淨現金流入約為港幣 48.55 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。

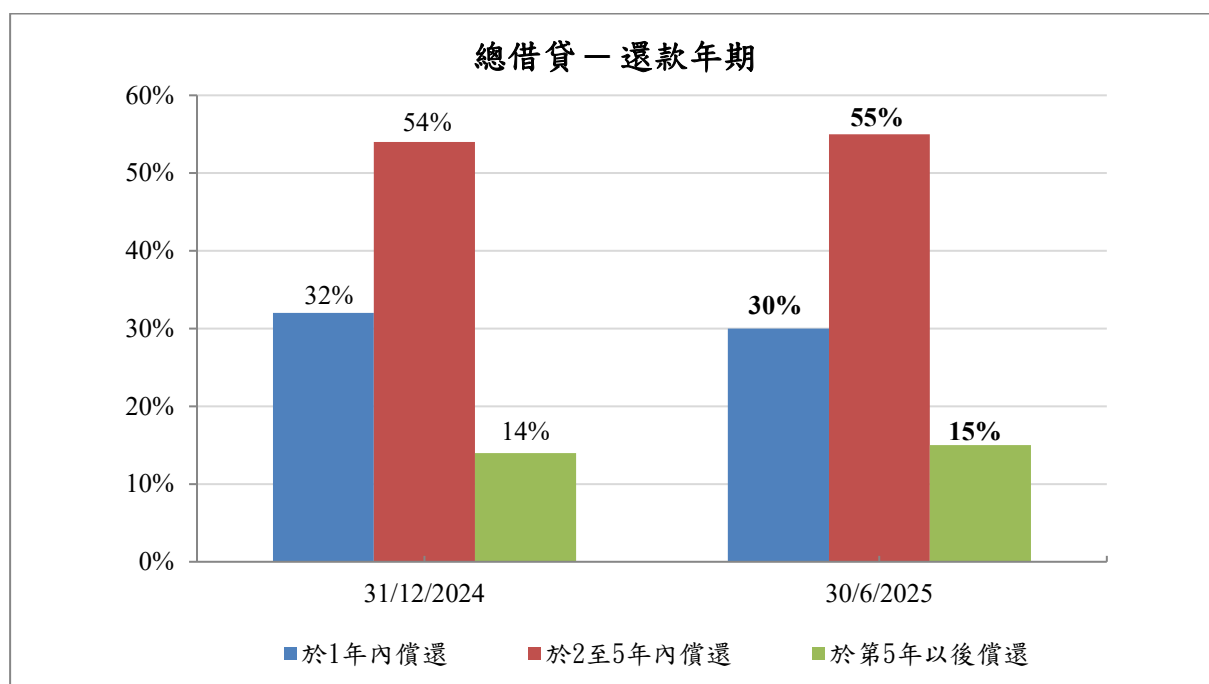
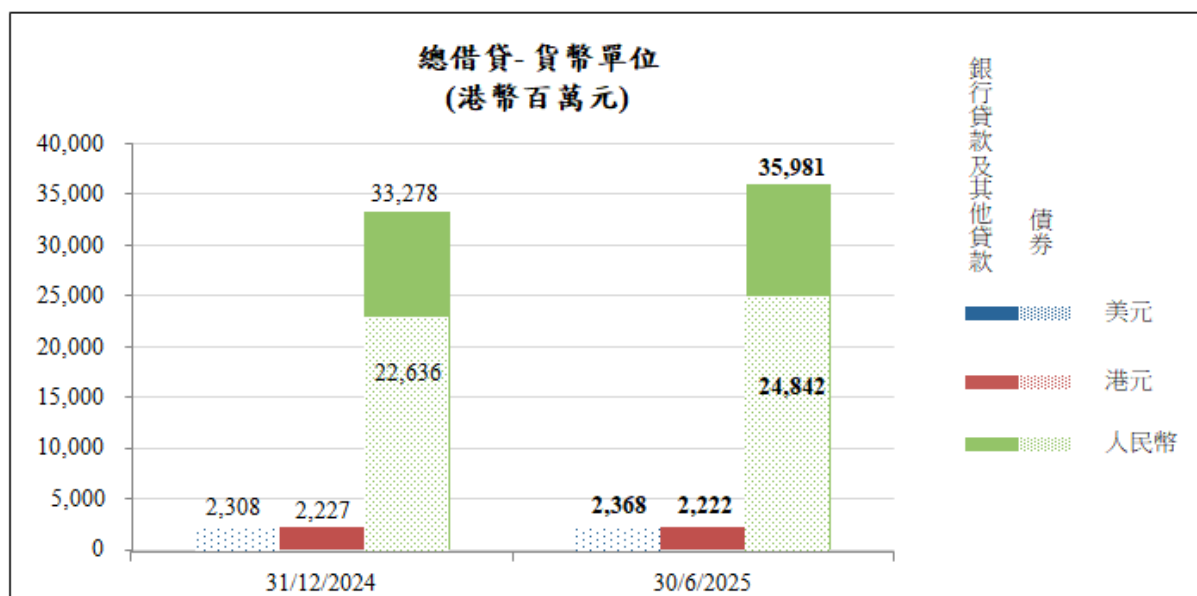
現金結餘

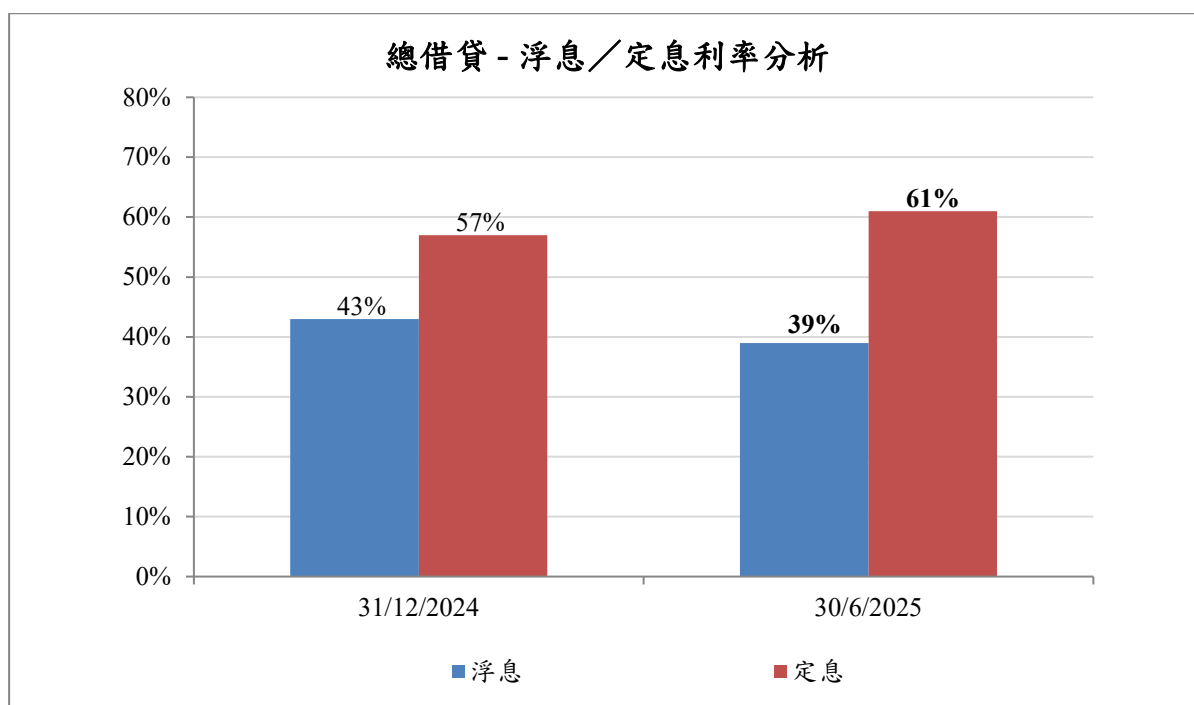
於 2025 年 6 月 30 日，本集團持有現金約港幣 86.87 億元（2024 年 12 月 31 日：港幣 96.70 億元），較去年年底下跌 10%，主要是支付投資項目款。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國內地營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

資本開支

本期間本集團的資本開支約為人民幣 47 億元（相當於港幣 52 億元），主要包括投資於物流園項目約人民幣 13.6 億元，深圳高速項目約人民幣 19.7 億元，平湖南項目約人民幣 10.4 億元。本集團預計 2025 年下半年的資本開支約為人民幣 77 億元（相當於港幣 84 億元），當中包括物流園項目約人民幣 21 億元，深圳高速項目約人民幣 37 億元，平湖南項目約人民幣 15 億元，深國際華南物流園轉型升級項目人民幣 3 億元。

借貸





於 2025 年 6 月 30 日，本集團借貸總額約為港幣 654.13 億元，較去年年底上升 8%。於本期間，本集團之附屬公司深圳高速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 30%、55%及 15% 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 2024 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，而貸款以人民幣為主、亦有部分港元及美元貸款。本期間，全球經濟面對地緣政治衝突，複雜多變的環境及挑戰，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 2025 年 6 月 30 日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為 93%：7%。

流動性風險管理

於 2025 年 6 月 30 日，本集團持有之現金及備用銀行信貸額度約港幣 1,333 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。

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日以面值購回全部債券，並按規定支付相關利息。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期間內概無購買、贖回或出售本公司之任何上市證券。

企業管治常規守則

於本期間，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。

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 2025 年 6 月 30 日止六個月之未經審核簡明綜合財務報表。

本公司的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 2025 年 6 月 30 日止六個月之未經審核簡明綜合財務報表。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 2025 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

2025 年 8 月 27 日

於本公告日期，董事會的成員包括執行董事李海濤先生、劉征宇先生及王沛航先生；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。