

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)

2026 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 2026 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 2025 年同期之綜合業績及 2025 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	
		2026 年 港幣千元	2025 年 港幣千元
收入	(4), (5)	8,230,362	6,669,585
銷售及服務成本		(6,362,004)	(4,938,917)
毛利		1,868,358	1,730,668
其他收益 – 淨額	(6)	(375,339)	31,712
其他收入		85,724	82,753
分銷成本		(83,414)	(58,762)
管理費用		(526,810)	(480,331)
業務及其他應收款和合同資產的減值損失 (包括減值損失撥回或減值收益)		(149,618)	(97,161)
經營盈利		818,901	1,208,879
應佔聯營公司業績	(12)	213,690	669,958
應佔合營公司業績		208,149	192,628
除稅及財務成本前盈利		1,240,740	2,071,465
財務收益	(7)	39,790	69,613
財務成本	(7)	(729,423)	(740,617)
財務費用 – 淨額	(7)	(689,633)	(671,004)
除稅前盈利		551,107	1,400,461
所得稅費用	(8)	(162,392)	(289,375)
期內純利		388,715	1,111,086

中期綜合損益表-未經審核 (續)

	附註	截至 6 月 30 日止六個月	
		2026 年 港幣千元	2025 年 港幣千元
應佔期內(虧損)/純利：			
本公司普通股權持有人		(220,607)	490,179
非控制性權益		609,322	620,907
		<u>388,715</u>	<u>1,111,086</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>(0.09)</u>	<u>0.20</u>
- 攤薄	(9(b))	<u>(0.09)</u>	<u>0.20</u>

中期綜合全面收益表-未經審核

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2026 年 港幣千元	2025 年 港幣千元
期內純利	388,715	1,111,086
其他全面(費用)/收益：		
其後可能重新分類至損益的項目：		
應佔聯營及合營公司其他全面(費用)/收益	(28,493)	17,139
境外經營換算產生的匯兌差額	6,138	63,982
	<u>(22,355)</u>	<u>81,121</u>
其後不會重分類至損益的項目：		
從功能貨幣換算到列報貨幣產生的匯兌差額	2,355,590	1,363,010
	<u>2,355,590</u>	<u>1,363,010</u>
期內其他全面收益	<u>2,333,235</u>	<u>1,444,131</u>
期內全面收益總額	<u>2,721,950</u>	<u>2,555,217</u>
應佔全面收益總額：		
本公司普通股權持有人	1,104,325	1,496,882
非控制性權益	1,617,625	1,058,335
	<u>2,721,950</u>	<u>2,555,217</u>

中期綜合資產負債表-未經審核

		於	
		2026 年 6 月 30 日 港幣千元	2025 年 12 月 31 日 港幣千元
附註			
資產			
非流動資產			
投資物業	(11)	29,489,218	20,803,695
物業、廠房及設備	(11)	22,354,868	21,117,095
土地使用權		2,930,736	4,125,415
在建工程		1,620,665	6,319,908
無形資產	(11)	28,036,678	27,492,205
商譽		304,617	293,566
於聯營公司之權益	(12)	18,976,309	18,348,257
於合營公司之權益		10,198,779	10,956,279
其他投資	(13)	1,229,841	1,382,361
遞延稅項資產		711,451	648,080
其他非流動資產		7,944,755	8,183,693
		123,797,917	119,670,554
流動資產			
存貨及其他合同成本	(14)	13,623,824	8,422,592
合同資產		775,068	593,685
其他投資	(13)	5,437,431	3,391,959
業務及其他應收款	(15)	6,021,719	5,644,274
其他資產		-	4,270,383
衍生財務工具		136,148	131,209
受限制銀行存款		635,324	545,837
原到期日超過三個月的銀行定期存款		595,868	248,720
現金及現金等價物		6,918,000	9,408,845
		34,143,382	32,657,504
總資產		157,941,299	152,328,058
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		13,703,607	13,652,985
其他儲備及保留盈餘		21,810,813	21,931,204
本公司普通股權持有人應佔權益		35,514,420	35,584,189
非控制性權益		27,988,668	27,049,208
總權益		63,503,088	62,633,397

中期綜合資產負債表-未經審核(續)

	附註	於	
		2026 年 6 月 30 日 港幣千元	2025 年 12 月 31 日 港幣千元
負債			
非流動負債			
貸款		39,309,316	36,762,640
租賃負債		1,247,897	984,260
遞延稅項負債		2,334,375	2,397,716
其他非流動負債		2,396,006	2,258,016
		<u>45,287,594</u>	<u>42,402,632</u>
流動負債			
業務及其他應付款	(16)	11,557,388	11,516,251
合同負債		151,021	109,835
應付所得稅		1,021,991	2,424,899
貸款		36,297,634	33,134,097
租賃負債		122,583	106,947
		<u>49,150,617</u>	<u>47,292,029</u>
總負債		<u>94,438,211</u>	<u>89,694,661</u>
總權益及負債		<u>157,941,299</u>	<u>152,328,058</u>

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。本公司於 2026 年 6 月 30 日之註冊地址為 Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda，其後已於 2026 年 8 月更改為 Richmond House, 12 Par-la-Ville Road, Hamilton HM 08, 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」）於聯交所及上海證券交易所上市。

於 2026 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 43.194%。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，因此間接持有本公司約 43.194% 的股份，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 43.209%，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 2026 年 6 月 30 日的流動負債超過其流動資產港幣 15,007,235,000 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 2026 年 6 月 30 日，未使用銀行融資額度為港幣 126,750,215,000 元（2025 年 12 月 31 日：港幣 118,020,368,000 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。

本未經審核的中期財務資料已由德勤·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 2026 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 2025 年 12 月 31 日止年度的財務報表（「2025 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中期財務報表採用了以下由香港會計師公會發佈的《香港財務報告會計準則》修訂：

香港財務報告準則第9號及第7號之修訂	金融工具分類及計量之修訂
香港財務報告準則第9號及第7號之修訂	涉及自然依賴型電力之合約
《香港財務報告會計準則》之修訂	《香港財務報告會計準則》年度改進－第11冊

本期間應用《香港財務報告會計準則》之修訂對本集團於本期間及過往期間之財務狀況及表現及／或載於本財務資料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）。

董事會以期內純利評估營運分部的表現。

(4) 分部資料 (續)

截至 2026 年及 2025 年 6 月 30 日止期間，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2026年6月30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	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	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	3,478,810	-	195,068	2,774,858	16,054	2,985,980	-
— 一段時間	697,789	185,791	-	-	18,490	204,281	-
小計	4,176,599	185,791	195,068	2,774,858	34,544	3,190,261	-
來自租賃之收入	-	797,993	-	-	65,509	863,502	-
收入	4,176,599	983,784	195,068	2,774,858	100,053	4,053,763	-
經營盈利/(虧損)	1,148,628	36,751	(29,907)	39,124	(76,815)	(30,847)	(298,880)
應佔合營公司業績	207,294	(397)	-	1,839	-	1,442	(587)
應佔聯營公司業績	285,487	10,843	7,593	-	(187,502)	(169,066)	97,269
財務收益	28,924	3,590	127	890	315	4,922	5,944
財務成本	(333,788)	(104,502)	(1,171)	(17,301)	(11,861)	(134,835)	(260,800)
除稅前盈利/(虧損)	1,336,545	(53,715)	(23,358)	24,552	(275,863)	(328,384)	(457,054)
所得稅	(214,203)	19,341	(1,497)	(6,013)	26,627	38,458	13,353
期內純利/(虧損)	1,122,342	(34,374)	(24,855)	18,539	(249,236)	(289,926)	(443,701)
非控制性權益	(646,850)	40,941	(3,713)	(7,946)	8,187	37,469	59
本公司普通股權持有人應佔 盈利/(虧損)	475,492	6,567	(28,568)	10,593	(241,049)	(252,457)	(443,642)
折舊與攤銷	1,187,731	226,806	15,822	56,232	8,812	307,672	126,744
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	442,378	2,486,888	74,274	47,139	3,230	2,611,531	516,452
- 於一間合營公司之權益之 增加	399,105	-	-	-	-	-	-

(4) 分部資料 (續)

截至2025年6月30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	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
- 於一間合營公司之權益之 增加	-	-	-	-	-	-	1,124	1,124

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	
	2026 年	2025 年
	港幣千元	港幣千元
《香港財務報告準則》第 15 號準則下的來自與客戶合約之收入		
收費公路及大環保業務		
– 路費收入	2,553,194	2,637,768
– 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	118,488	146,028
– 特許經營安排之建造服務收入	470,894	496,050
– 大環保服務	834,972	807,591
– 其他	199,051	132,416
	<u>4,176,599</u>	<u>4,219,853</u>
物流業務		
– 物流園	185,791	153,414
– 物流服務	195,068	201,587
– 港口及相關服務	2,774,858	1,394,106
– 物流園轉型升級	34,544	13,916
	<u>3,190,261</u>	<u>1,763,023</u>
	<u>7,366,860</u>	<u>5,982,876</u>
其他來源之收入		
– 租賃	863,502	686,709
	<u>8,230,362</u>	<u>6,669,585</u>

(6) 其他收益 – 淨額

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2026 年	2025 年
	港幣千元	港幣千元
投資物業的公允價值變動	(330,958)	(9,330)
其他財務資產的公允價值變動	(42,881)	114,771
衍生財務工具的公允價值變動	12,270	3,275
物業、廠房及設備減值損失	-	(106,259)
其他	(13,770)	29,255
	<u>(375,339)</u>	<u>31,712</u>

(7) 財務收益與成本

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2026 年 港幣千元	2025 年 港幣千元
財務收益		
銀行存款利息收入	(22,984)	(49,789)
其他利息收入	(16,806)	(19,824)
財務收益總額	(39,790)	(69,613)
財務成本		
利息支出		
- 銀行貸款及其他貸款	502,025	491,229
- 已發行的債務工具	342,709	322,781
- 租賃負債	21,827	19,437
- 其他	40,360	75,200
匯兌淨收益	(93,020)	(14,794)
減：合資格資產資本化財務成本	(84,478)	(153,236)
財務成本總額	729,423	740,617
財務成本淨額	689,633	671,004

(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。

計入簡明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以 25% (截至 2025 年 6 月 30 日止六個月：25%) 的稅率計算。

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	
	2026 年 港幣千元	2025 年 港幣千元
當期所得稅		
- 中國企業所得稅	353,429	298,072
遞延稅項	(191,037)	(8,697)
	162,392	289,375

(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。

	<u>截至 6 月 30 日止六個月</u>	
	2026 年	2025 年
本公司普通股權持有人應佔(虧損)/盈利 (港幣千元)	<u>(220,607)</u>	<u>490,179</u>
已發行普通股加權平均數 (千位)	<u>2,444,100</u>	<u>2,411,711</u>
每股基本盈利 (每股港幣元)	<u>(0.09)</u>	<u>0.20</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。

	<u>截至 6 月 30 日止六個月</u>	
	2026 年	2025 年
本公司普通股權持有人應佔(虧損)/盈利 (港幣千元)	<u>(220,607)</u>	<u>490,179</u>
已發行普通股加權平均數 (千位)	<u>2,444,100</u>	<u>2,411,711</u>
調整 - 購股權 (千位)	<u>8,305</u>	<u>15,242</u>
計算每股攤薄盈利的普通股加權平均數 (千位)	<u>2,452,405</u>	<u>2,426,953</u>
每股攤薄盈利 (每股港幣元)	<u>(0.09)</u>	<u>0.20</u>

(10) 股息

董事會決議不派發本期間之中期股息（截至 2025 年 6 月 30 日止六個月：無）。2025 年度的末期股息共計港幣 1,124,118,000 元（末期股息每股普通股港幣 0.46 元）已於 2026 年 6 月份支付。

按已於 2026 年 5 月 13 日舉行的股東周年大會上批准的代息股份計劃，7,330,166 股新股以每股約港幣 6.188 元的價格發行，共計港幣 45,359,000 元，而其餘股息共計港幣 1,078,759,000 元已於 2026 年 6 月份以現金支付。

(11) 無形資產及其他固定資產

無形資產

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2026 年 港幣千元	2025 年 港幣千元
期初	27,492,205	26,187,883
增加	375,824	515,807
處置	-	(308)
折舊/攤銷	(861,455)	(931,644)
匯兌差額	1,030,104	764,433
期末	28,036,678	26,536,171

附註：截至 2026 年 6 月 30 日止六個月，無形資產的增加主要為收費公路的建設及相關配套設施與設備的購置。

其他固定資產

截至 2026 年 6 月 30 日止六個月，新增物業、廠房及設備的金額為港幣 101,612,000 元（截至 2025 年 6 月 30 日止六個月：港幣 163,558,000 元），而由在建工程轉入的金額為港幣 1,104,457,000 元（截至 2025 年 6 月 30 日止六個月：港幣 912,541,000 元）。

截至 2026 年 6 月 30 日止六個月，新增投資物業的金額為港幣 1,180,905,000 元（截至 2025 年 6 月 30 日止六個月：港幣 898,464,000 元）。此外，隨著若干物業的建築工程完工後，其用途由業主自用變更為賺取租金收入（該等物業按單一項目入賬），港幣 5,695,155,000 元的在建工程及港幣 1,279,576,000 元的土地使用權已被轉入投資物業。

(12) 於聯營公司之權益

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2026 年 港幣千元	2025 年 港幣千元
期初	18,348,257	19,043,706
從一間合營公司之權益轉入	98,390	-
應佔聯營公司業績	213,690	669,958
應佔聯營公司其他全面(費用)/收益	(27,796)	15,860
應佔聯營公司儲備變動	(24,847)	(7,676)
股息	(321,476)	(324,602)
在不喪失重大影響力的情況下部分處置	-	(20,532)
減資	-	(77,207)
匯兌差額	690,091	565,373
期末	18,976,309	19,864,880

餘額組成如下：

	於	
	2026 年 6 月 30 日 港幣千元	2025 年 12 月 31 日 港幣千元
除商譽外，應佔資產淨值	17,233,309	16,668,491
收購產生的商譽	1,743,000	1,679,766
	18,976,309	18,348,257

經本公司董事的評估，於 2026 年 6 月 30 日無需確認任何於聯營公司之權益減值虧損（2025 年 12 月 31 日：無）。

(13) 其他投資

	於	
	2026 年 6 月 30 日 港幣千元	2025 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	50,645	48,808
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	736,325	882,365
- 於香港上市之證券	45,419	56,746
- 非上市權益證券	312,232	316,008
- 非上市基金投資	882,762	755,562
- 結構性存款	4,639,889	2,714,831
	6,667,272	4,774,320
減：非流動部分	(1,229,841)	(1,382,361)
流動部分	5,437,431	3,391,959

(14) 存貨及其他合同成本

	於	
	2026 年 6 月 30 日 港幣千元	2025 年 12 月 31 日 港幣千元
待開發的土地	4,837,757	390,908
待售的發展中物業及土地	6,861,311	6,534,027
待售的已完工物業	1,070,884	1,055,091
風力發電設備	405,236	390,534
煤炭及石油焦	838,563	448,984
其他	123,842	109,852
減值	(513,769)	(506,804)
	13,623,824	8,422,592

(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	
	2026 年 6 月 30 日 港幣千元	2025 年 12 月 31 日 港幣千元
0 - 90 日	1,232,513	1,034,176
91 - 180 日	168,554	114,115
181 - 365 日	566,568	713,769
365 日以上	1,693,946	1,207,320
	<u>3,661,581</u>	<u>3,069,380</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	
	2026 年 6 月 30 日 港幣千元	2025 年 12 月 31 日 港幣千元
0 - 90 日	1,167,430	1,887,828
91 - 180 日	177,831	214,193
181 - 365 日	416,076	329,603
365 日以上	2,081,353	2,136,216
	<u>3,842,690</u>	<u>4,567,840</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		
	2026年 港幣千元	2025年 港幣千元	增加/ (減少)
總收入	8,230,362	6,669,585	23%
經營盈利	818,901	1,208,879	(32%)
除稅及財務成本前盈利	1,240,740	2,071,465	(40%)
股東應佔（虧損）/盈利	(220,607)	490,179	不適用
每股基本盈利（港元）	(0.09)	0.20	不適用

2026年上半年，面對全球經濟增速放緩、地緣政治衝擊與貿易格局重構，以及國內物流行業供需調整、存量競爭深化等複雜多變的外部環境，本集團秉持「穩中求進」的工作總基調，聚焦「水陸空鐵+智冷」全景物流生態，通過持續優化業務結構，統籌傳統業務穩固與新業務培育，搶抓技術變革機遇，全面提升運營效率，整體經營保持穩健態勢。

截至2026年6月30日止六個月（「本期間」），本集團實現總收入約港幣82.30億元，較去年同期上升23%，主要得益於港口供應鏈業務收入顯著增長及多個新物流港項目投入運營帶來新收入貢獻。於本期間，本集團錄得股東應佔虧損約港幣2.21億元（2025年：股東應佔盈利約港幣4.90億元），主要由於本集團投資物業錄得公允價值變動損失及持有50%權益的聯營公司由盈轉虧。此外，本集團暫未錄得土地整備及開發利潤和資產置入基金相關收益。

物流業務方面，本集團持續完善全國物流節點佈局，業務規模穩步提升。於本期間，總運營面積較去年同期增加約190萬平方米，網絡覆蓋密度與綜合服務能力進一步增強。截至2026年6月30日，本集團已在全國43個城市完成戰略佈局，管理及經營63個物流港項目，總運營面積達861萬平方米，成熟物流園區的綜合出租率維持約88%的較高水平。

於本期間，物流業務實現收入約港幣11.79億元，較去年同期增長19%，主要得益於位於佛山及深圳等地的多個物流港項目陸續投入運營，以及平湖南項目建成投營帶來新增收入貢獻。同時，本集團持續深化精細化運營管理，並動態優化招商策略，在疲弱的租賃環境下保持穩定出租率，租金水平亦展現較強韌性。然而，受市場下行壓力影響，部分物流港項目錄得公允價值變動損失，疊加新投營項目仍處於培育階段，盈利能力尚未完全釋放，導致本期間物流業務錄得股東應佔虧損約港幣2,200萬元。

物流園轉型升級業務方面，於本期間實現收入約港幣1億元，較去年同期增長46%，主要受惠於深國際華南數字谷產業辦公部分出租情況改善。然而，本期間錄得股東應佔虧損約港幣2.41億元，主要由於本集團持有50%權益的聯營公司根據項目實施進度測算並計提土地增值稅，導致本集團應佔該聯營公司虧損約港幣1.91億元。

港口及相關服務業務方面，於本期間實現收入約港幣27.75億元，較去年同期錄得顯著增長，主要得益於港口供應鏈業務收入增長。然而，股東應佔盈利較去年同期下跌12%至約港幣1,059萬元，主要由於行業競爭加劇導致毛利受壓及新投營項目仍處於培育期。

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。於本期間，深圳高速收費公路主業展現出良好的經營韌性，核心路產在路網貫通效應帶動下實現穩健增長，重大工程項目取得積極進展；大環保業務方面繼續聚焦存量運營項目的提質增效與業務結構調整，經營狀況持續改善。深圳高速於本期間分別錄得整體收入約港幣41.76億元及淨利潤約港幣11.22億元，以人民幣計量，則分別較去年同期下跌7%及4%，主要由於水官高速於本期間收費到期所致，剔除水官高速影響，營業收入及淨利潤與去年同期基本持平。於本期間，本集團應佔深圳高速的盈利為約港幣4.75億元，較去年同期輕微下跌2%。

於本期間，本集團積極應對外部環境變化，通過精準的融資管理舉措，持續優化債務期限結構與幣種配置，並成功鎖定較低貸款利率。在匯率管理方面，本集團主動應對市場波動，本期間錄得淨匯兌收益約港幣9,302萬元，較去年同期大幅增長529%，展現出良好的財務韌性。

此外，本公司於2026年1月及7月分三期成功發行合共人民幣40億元中期票據。其中，於1月發行人民幣10億元3年期（票面利率1.81%）的中期票據，於7月先後發行人民幣20億元3年期（票面利率1.53%）及人民幣10億元5年期（票面利率1.72%）中期票據。各期中期票據發行利率均創下本公司同期限融資成本歷史新低，且全數獲市場超額認購，充分體現投資者對本集團經營實力及發展前景的高度認可。未來，本集團將持續優化債務結構，強化財務管理，不斷提升抵禦市場風險的能力。

2026年為本集團「十五五」規劃開局之年，亦是本集團的「轉型元年」。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。在外部環境不確定性加劇的背景下，上述核心區域展現出更強的抗風險能力與增長潛力。與此同時，本集團積極把握新發展格局下的戰略機遇，依托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，堅定貫徹「以重為主、輕重融合、以重帶輕、以輕促重」的發展原則，加快推動由「物流基礎設施開發運營商」向「物流綜合服務商」的戰略轉型，持續提升核心競爭力，為全體股東創造持續的價值回報。

物流業務

經營環境分析

2026年上半年，國際環境複雜多變，全球經濟復蘇乏力，但中國經濟總體平穩，發展韌性持續彰顯，長期向好的基本面保持穩固，惟短期穩增長壓力較為突出，國內經濟呈現結構性分化態勢。

本集團所處的物流行業總體供需仍處於調整階段，但整體已呈現存量穩步增長、空置率持續去化、租金降幅有所收窄及區域分化顯著等特徵，行業步入平穩發展階段。此外，2026年上半年，國家陸續出台促進物流業高質量發展的產業支持政策，為本集團長期發展提供堅實支撐。

面對外部環境不確定性和行業發展格局迭代，本集團將堅定落實「十五五」戰略規劃所制定的目標和方向，立足城市配套開發運營核心優勢，深度融入大灣區與深圳先行示範區建設，主動承接國家「六張網」建設部署，依托物流基礎設施資源稟賦，實現由「物流基礎設施開發運營商」向依托重資產的「物流綜合服務商」轉型。

在資產經營方面，本集團以提升資產質量與綜合運營能力為核心，實施精準投資與精益運營；在鞏固深圳市場領先優勢的同時，進一步強化北京區域佈局並抓緊重點城市機遇，促進本集團在全國物流園區佈局形成強有力的城市串聯網絡。在主業協同方面，本集團積極響應國家多式聯運及運輸結構優化政策，探索發展多式聯運，並推進倉配運、保稅物流及航空物流等業務，著力打造高效協同的一體化物流服務能力，持續優化客戶結構與服務質量，以模式創新賦能社會物流降本增效。此外，本集團將以前瞻視角培育可持續發展新動能，積極探索數據中心、光儲充及低空經濟等新興領域，為探索培育「第二增長曲線」提供更多可能。

運營表現分析

物流園業務

廣東省（含大灣區）

在「立足深圳、聚焦大灣區」的戰略引領下，依托大灣區「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2026年6月30日，本集團在廣東省（含大灣區）共佈局20個物流港項目，其中已投入運營／管理的項目共19個（包括深圳市的9個項目），已投入運營的面積約319萬平方米，佔本集團全國運營總面積約37%，成熟物流園區的出租率約87.1%。

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，亦是深圳市首批「平急兩用」建設項目。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，依托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7月投入運營。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」。依托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3月投入運營。項目依托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字化、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。於本期間，該項目入選「深圳市深化近零碳排放區第一批試點項目名單」。

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。該項目於2025年成功中選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，建成深國際龍華跨境物業集拼中心，該中心已於2026年上半年正式投營。該模式有效解決了傳統拼箱通關中「一票中控、整車等待」的痛點，在裝箱前完成查驗，構建「入倉即可申報，放行即可裝運」的作業模式。通過建立數字化、智慧化監管體系，將海關查驗環節前置至裝車環節，打通企業運營與監管雙向數據鏈路，重構通關流程，實現了貨物全鏈條可視化追溯，助力海關創新監管模式，助推跨境電商業務高質量發展。

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。該項目將於 2026 年下半年開工建設，預計將於 2028 年建成投營。

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 8 月投入運營。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。該項目依托佛山市優越的區位、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。依托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 8 月投入運營。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，具備輻射三地的交通優勢。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。該項目已於 2026 年 6 月投入運營。

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 2026 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 44 個，運營面積約 542 萬平方米，成熟物流園區的出租率約 88.4%，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（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。該項目已成功引入電商企業、國際貿易及上下游產業鏈企業進駐。

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。該項目已成功引入快遞快運企業進駐。

深國際物流港（無錫江陰）位於江蘇省江陰市，佔地面積逾13.3萬平方米，建築面積逾11.3萬平方米。該項目深耕江陰市的產業基礎，聯動蘇州、無錫、常州及滬寧沿線城市資源，依托長三角高端製造產業集聚腹地的區位優勢，以專業化製造業供應鏈服務為核心主業，重點佈局原料倉儲、幹線及短途配送兩大實體業務板塊，打造集約、高效及完善的製造業配套供應鏈生態圈。該項目已成功引入高端生產製造企業與生鮮冷鏈企業進駐。

深國際物流港（武漢東西湖）位於湖北省武漢市，佔地面積約12.6萬平方米，建築面積逾6.3萬平方米。該項目依托華中地區良好的交通樞紐區位，旨在打造立足武漢、覆蓋華中的區域級智慧物流產業基地。該項目以幹線集運、快遞快運為雙核心，佈局智能倉儲、分撥集散、物流配套三大板塊，已成功引入頭部快遞快運、三方物流企業進駐。

深國際物流港（西安）位於陝西省西安市，佔地面積約12萬平方米，建築面積約8.9萬平方米。該項目立足西安、輻射西北全區域，依托航空產業基地良好的交通區位，以城市配送、電商供應鏈為雙核心，佈局智慧倉儲、商貿流通、產業配套服務三大板塊，構建西北區域協同發展的智慧物流生態平台。該項目已成功引入電商貿易及三方物流企業進駐。

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。該項目立足滇中地區、輻射西南、銜接東盟，依托面向東南亞門戶區位，以集運分撥、高標準倉儲為雙核心，佈局幹線中轉、倉儲託管、綜合配套服務三大板塊，打造區域性國際物流基礎服務節點。該項目已成功引入電商貿易企業進駐。

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。

深國際物流港（石家莊正定）位於河北省石家莊市正定縣，物流園部份佔地面積約20萬平方米，建築面積逾10萬平方米，是目前石家莊規模最大、自動化水平領先的專業冷鏈物流園。

園區已投入運營面積逾10萬平方米（含醫藥產業園面積約6.7萬平方米），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；其中，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，並於2026年6月投入運營，進一步夯實了園區醫藥冷鏈服務的合規性與規模優勢。園區獲評為全國「藥鏈圈」會員單位，引入華潤醫藥入駐並作為其河北區域總倉，同時集聚國藥樂仁堂、樂藥、千喜鶴、永輝等醫藥及食品行業頭部企業，形成顯著的醫藥、食品冷鏈產業集聚效應。

管理輸出業務

近年，本集團依托成熟的園區運營能力，在全國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」全週期的一體化管理輸出服務體系，持續為合作方創造綜合效益。

本集團在全國的管理輸出業務已初具規模，截至2026年6月30日，已投入運營的項目合計運營面積約56.8萬平方米，包括岳陽項目、海南洋浦項目、無錫錫山項目、惠州大亞灣項目、佛山順德（均安）項目及廣州從化

項目等。本集團持續拓展管理輸出服務體系，其中，紹興諸暨項目標誌著管理輸出業務鏈條首次延伸至投資階段，南昌羅亭項目為本集團首個覆蓋工程管理服務環節的項目。此外，本集團針對多個在建項目，同步推進前置招商及運營籌備工作，全面提升項目投營後的價值與競爭力。

未來，本集團將繼續深化及延伸服務鏈條，擴大管理輸出的規模及區域覆蓋，並持續提升服務質量，推動管理輸出業務實現高質量發展。

實施「投建融管」小閉環商業模式

隨著物流倉儲行業內生發展韌性繼續增強，本集團積極實施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、縮短項目回報週期，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。本集團將根據市場外部環境和項目實際情況持續實施「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，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。

自2024年7月9日在深圳證券交易所成功上市以來，華夏深國際REIT市場表現穩健，分紅派息穩定。截至2026年6月30日，本集團持有華夏深國際REIT份額總數的30%。於本期間內，本集團已確認基金分紅收益合計約人民幣1,155萬元。

本集團繼續為華夏深國際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。

深國際物流港（杭州一期）位於浙江省杭州市，屬「國家級示範物流園區」，該項目是一個業態先進、功能齊全的現代綜合物流港，能夠滿足多樣化的物流需求。項目建築面積約21.3萬平方米，園區客戶業態豐富，涵蓋快遞快運、三方物流、零售商貿等領域。

深國際物流港（貴州龍里）位於貴州省龍里縣雙龍臨空經濟帶，區位優勢明顯，是集物流、商流、信息流為一體的多功能現代化物流中心，建築設計契合快速周轉的物流需求。項目建築面積約14.2萬平方米，園區主要客戶涵蓋電商、快遞快運等領域。

於私募基金方面，於2021年本集團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）。在保留項目運營管理權的前提下，已成功將南昌經開項目、合肥肥東項目、杭州二期項目置入該基金。目前該基金運作穩定，本集團持續為上述已置入基金的物流港項目提供運營管理等服務並收取服務費用。

同時，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，本集團將結合市場情況和業務發展需求，適時設立包括產業併購與投資基金、開發基金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。

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」）

平湖南項目位於深圳市龍崗區，佔地面積達90萬平方米。項目坐落於京九鐵路與廣深鐵路交會處，並位處平鹽、平南鐵路交匯點，可直達鹽田港與蛇口港，為大灣區的核心物流節點，戰略區位優勢顯著。

本集團與中國鐵路廣州局集團有限公司（「廣鐵集團」）合資設立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。目前，合資公司由本集團及廣鐵集團分別持股66%及34%。

本集團在平湖南項目通過「在傳統鐵路貨場加蓋多層物流倉儲設施，以分層確權方式獲得上蓋物流建築的所有權」的模式，打造「下層鐵路作業、上層智慧倉儲」的立體開發格局，實現了「鐵路運輸+現代物流」的融合發展。

平湖南項目於2019年9月獲納入全國首批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，憑藉其創新的集約用地模式，該項目入選「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，建有11棟物流倉庫、2棟配套設施及4座運輸盤道，涵蓋高標倉（約55萬平方米）、冷庫（約4.50萬平方米）、智慧倉、集運分撥、城市配送、跨境電商、等多元業態，可滿足製造業原料存儲、電商分撥、生鮮冷鏈等全業態需求。同時，園區集成大宗物資集散及光儲充綠色能源運營等配套服務，形成「倉儲、轉運、配套、服務」一體化產業生態。2026年6月底，該項目全面竣工驗收並投入營運。項目招商工作亦取得重大進展，已與多家物流龍頭、供應鏈企業及跨境電商企業簽署合作協議，為項目後續運營發展築牢產業根基。

平湖南項目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，有助於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，進一步增強大灣區與「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，鞏固本集團在大灣區的物流市場份額。

依托平湖南鐵路貨場，本集團積極開展「公鐵海」多式聯運鐵路貨運班列、增值服務和大宗商品物流等業務。在鐵路貨運班列方面，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。2026年上半年，國內班列到發量達3.33萬標準箱，較去年同期增長約2.2%。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，打造覆蓋建材採購、公鐵聯運、短駁配送的全鏈條解決方案。

深國際京西南綜合物流樞紐智慧物流中心（「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3棟雙層智慧倉庫及1棟三層智慧冷鏈中心，涵蓋智慧雲倉中心、智慧冷鏈中心和物流分撥中心。依托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，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12月實現主體結構封頂，預計將於2026年下半年建成投營。

該項目建成後，將成為本集團在京津冀區域的重要戰略支點，與深圳平湖南項目形成南北聯動，暢通京津冀與粵港澳大灣區貿易往來，依托公鐵聯運網絡優勢及集團「水陸空鐵+智冷」全景物流生態，助力本集團向「物流綜合服務商」轉型。

國際班列

本集團與中國外運股份有限公司共同成立合資公司，負責中歐班列（深圳）及深圳中老班列等國際班列運營，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）開通近六年，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，為深圳及周邊城市超過9,300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。2026上半年，中歐班列（深圳）共開行119列；自開通以來累計發運1,094列，貿易額逾美金41.66億元。

目前，各班列均以平湖南項目作為始發場站，有助於提升平湖南項目的貨運量與倉庫使用效率，並加強本集團下屬物流園區之間的業務協同，為物流業務增值服務發展創造重要機遇。

物流服務業務

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，依托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、杭州、天津、石家莊、成都等地的若干物流港項目內設有冷倉或智慧倉，為食品、醫藥、應急物流等行業客戶提供服務。

2026年上半年，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6.35萬平方米。截至2026年6月30日，本集團已投入運營的智冷項目面積約29.67萬平方米。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。於本期間，智冷業務收入達港幣4,673萬元，整體呈穩步增長態勢。

此外，本集團在建及規劃中的冷倉面積約30萬平方米，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，大力推進光伏系統在冷鏈場景的應用，持續打造高效節能、低碳環保的現代化冷鏈倉儲體系。其中，南京江寧項目創新「綠色能源+冷鏈」模式，於2026年上半年獲評「五星級冷鏈集配中心」及一級綠色倉庫證書。

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。

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2026年6月30日，「單一窗口」累計註冊企業逾22萬家，輻射服務企業超76萬家，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於2026年4月正式啟用，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。

鵬海運在科技創新方面成果豐碩，累計榮獲6項專利授權、211項軟件著作權，並參與編製中國首個物流企業數字化國家標準。此外，鵬海運亦連續七年獲評「廣東省交通運輸誠信示範企業」，並榮膺「深圳市品牌百強企業」，同時入選「物流領域與科技典型案例集」，獲評「2026數字物流領航企業」，充分彰顯其在相關領域領先的科技創新與實踐能力。

「物流+」項目

2025年，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，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，依托物流港項目佈局，推動綠色能源與物流場景深度融合。光伏發電方面，本集團依托全國物流園區屋頂資源，大力推進分佈式光伏項目自投自建。截至2026年6月30日，本集團已完成自投自建光伏項目合共11個，總裝機容量達40.19兆瓦，全部實現並網運營；另有12個項目處於建設階段。

在超充方面，本集團積極探索「光伏+儲能+超充」一體化智慧能源發展模式，目前共有4個物流港項目被納入深圳「超充之城2.0」儲備項目庫。本

集團已在深圳坪山項目及深圳黎光項目建成兩個重卡超充站，其中深圳坪山項目為深圳市「超充之城 2.0」首批投營的兆瓦級重卡超充站，並於本期間入選深圳市深化近零碳排放區第一批試點項目，成為本集團新能源業務落地及園區低碳轉型的核心示範載體。

未來，本集團將以現有示範項目為基礎，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，積極探索光儲充一體化、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 6 月 30 日止六個月

	收入		股東應佔盈利/（虧損）	
	2026 年 港幣千元	較 2025 年 增/（減）	2026 年 港幣千元	較 2025 年 增/（減）
廣東省物流園*	470,945	41%	32,797	不適用
中國其他地區物流園	512,839	14%	(26,230)	不適用
物流園業務小計	983,784	25%	6,567	(88%)
物流服務業務	195,068	(3%)	(28,568)	(40%)
合計	1,178,852	19%	(22,001)	不適用

*廣東省物流園包含大灣區

於本期間，物流業務收入約港幣11.79億元，較去年同期上升19%；股東應佔虧損約港幣2,200萬元。

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9.84億元，較去年同期上升25%，主要得益於位於佛山及深圳等地的多個物流港項目陸續投入運營，以及平湖南項目建成投營帶來新增收入貢獻；同時，本集團通過精細化運

營及優化招商策略，在疲弱租賃環境下保持穩定出租率，租金水平展現韌性。然而，股東應佔盈利較去年同期下跌88%至約港幣657萬元，主要由於受市場下行壓力影響，若干物流港項目錄得公允價值變動損失，疊加新投營項目仍處於培育階段。

從區域佈局來看，於本期間，本集團於廣東省內（主要為大灣區）的物流園實現收入約港幣 4.71億元，佔比超47%（園區面積佔比約37%），並錄得經營利潤約港幣1億元。這充分體現了大灣區物流園的高坪效、稀缺性及抗周期能力，在當前市場環境下展現出顯著的韌性與價值；亦進一步印證本集團充分發揮深圳及大灣區屬地優勢，通過重點佈局大灣區核心區域，持續鞏固在廣東省內的領先地位，不斷釋放價值。

物流服務業務方面，本期間實現收入約港幣 1.95 億元，較去年同期下跌3%，主要受市場下行影響。儘管面對市場競爭加劇，本集團積極實施成本管控及提升經營效率，股東應佔虧損於本期間收窄至約港幣 2,857 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超人民幣 145 億元，助力本集團業績穩定增長，並為本集團後續轉型升級項目的順利推進提供經驗借鑒及奠定良好基礎。

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、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2026年3月正式對外現房銷售，截至2026年6月底已去化約47%。

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2026年6月30日，項目整體出租率約67%。

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。依托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2026年6月30日，頤都大廈的企業入駐率約76%，簽約客戶大部分為高潛型數字經濟企業，產業聚集度約61%。

「前海數字文創園」於2025年9月正式設立，園區以頤都大廈、前海印里商圈等為核心，致力於打造「文旅商娛」融合型文化產業園區。自設立以來，園區持續發揮產業集聚效應，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，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。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。於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，可在園區內留用土地面積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（含部分共有產權住房，將按政府有關政策實施），及商業、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）。2024年年底，該地塊的相關安排獲龍華區政府批准，本集團於2024年確認土地整備稅後收益約港幣23.67億元。於2025年7月，本集團與市規資局龍華局簽訂土地出讓合同，出讓價款為約人民幣2.66億元（約港幣2.90億元）。因出讓價款低於原預計金額，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。

於本期間內，本集團就項目第一期留用土地的施工總承包工程進行公開招標，經招投標程序後，於2026年8月25日訂立建設工程施工合同，委聘中國建築第八工程局有限公司為工程承包人，合同價約為人民幣6.83億元。

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）。2025年年底，該地塊的相關安排獲龍華區政府批准，本集團於2025年確認該地塊的土地整備稅後收益約港幣28.78億元。於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。

目前，本集團正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。預期項目將於未來兩年內開展預售，本集團將積極推進工程進度，並致力於「十五五」期內達成交付，並結轉相應銷售收益及利潤貢獻。

此外，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，原為物流用地，經多年打磨，最終建設成為集甲級寫字樓、配套公寓及商業於一體的智慧產城綜合體，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。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2026年6月30日，該項目產業辦公部分的整體去化率逾73%。

深國際石家莊項目(商業部分)

深國際石家莊項目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42萬平方米(含地下空間)，是國內首個融合物流與商業兩大業態的產城綜合體。

項目的商業部分，深國際真悅天地定位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，匯集了冰雪運動、國際酒店、文化街區、商業綜合體、創業孵化等多元業態，打造「冰雪引流-商業留客-物流支撐」的發展模式。其中，項目核心配套「熱雪奇蹟」已於2025年7月開業，雪場面積約3萬平方米，是華北地區最大室內滑雪場。同時，該項目成功引入了融創文旅、希爾頓歡朋酒店、錦江麗芮酒店等國內外知名品牌，攜手合作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。本集團力爭商業部分整體在2026年內全面建成投營。

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1億元，較去年同期上升46%，主要受惠於深國際華南數字谷產業辦公部分出租情況改善。然而，於本期間錄得股東應佔虧損約港幣2.41億元，主要由於本集團持有50%權益的聯營公司根據項目實施進度測算並計提土地增值稅，導致本集團應佔該聯營公司虧損約港幣1.91億元。

港口及相關服務業務

運營表現分析

2026年上半年，受煤炭供需矛盾加劇及市場競爭日趨激烈的影響，港口業務面臨較大經營壓力。然而，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，長遠前景依然穩定向好。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，進一步提升港口業務抗風險能力與可持續發展韌性。

港口項目

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。

2026年上半年，受市場需求低迷及行業競爭加劇的影響，南京西壩港的經營環境更趨複雜。一方面，大型終端客戶壓價力度加大，周邊港口低價競爭及新建產能爭奪市場份額；另一方面，高位運價顯著推升南京區域港口

中轉的綜合物流成本，削弱了水運的經濟性優勢。此外，鐵路運輸持續推出優惠政策，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，通過持續提升服務質量以穩固存量業務、依托多式聯運優勢積極拓展新客戶、推進降本增效及設備升級等措施，提升運營韌性。然而，在行業週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。2026年上半年，南京西壩港共有254艘海輪停泊，完成接卸量約678萬噸，同比基本持平；吞吐量約1,069萬噸（其中火車發運量約226萬噸），同比輕微下降約2%。

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公共散貨港口。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，致力於打造「綠色近零碳港口」標杆。其中，光伏項目於2025年3月正式併網運行，採用「自發自用+餘電上網」創新模式，覆蓋面積近8萬平方米，年發電量達1,500萬千瓦時，為江蘇省內規模最大的港口光伏電站。

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。於本期間，港口門輪機及裝船機已完成智能遠程操控系統部署，具備全自動化作業能力，整體運行效率同比實現提升。該成功模式將被複製推廣至其他港口項目，引領整個港口板塊的數智化轉型。

2025年，江蘇靖江港順利通過11.8米吃水等級提升並正式獲批對外開放，外貿業務順利落地，標誌著該項目正式邁入「深水大港+國際化運營」的全新階段。2026年上半年，江蘇靖江港業務量穩步增長，共有167艘海輪停泊，完成接卸量約693萬噸，同比增長約29%；吞吐量約1,381萬噸，同比增長約25%。

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、先進的散雜貨碼頭，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15個1,000噸級泊位及陸域配套堆場，設計年吞吐量為1,600萬噸。

該項目一期已於2023年3月投產運營，建有4個1,000噸級通用泊位，設計年吞吐量440萬噸，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。

2026年上半年，河南沈丘港聚焦服務提升及貨源拓展，持續豐富業務結構，貨種覆蓋礦粉、鋼板、煤炭、水泥熟料、糧食等。同時，通過大力推進煤炭「集改散」公鐵水多式聯運業務模式，帶動業務量穩步增長，2026年上半年，完成吞吐量約153萬噸，同比增長約23%。

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。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，進一步推動「港口聯網」格局成型。2026年上半年，江西豐城港的業務量穩步增長，完成吞吐量約145萬噸，同比增長約27%。

深國際港口（佛山富灣港）

本集團持有78.12%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。

於本期間，本集團有序推進佛山富灣港的各項報批報建工作，該項目已獲中國交通運輸部批准使用港口深水岸線，正式邁入開工建設籌備階段。該項目已於2026年8月開工建設，預計將於2027年底建成投營。

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、粉料等散雜貨水運需求。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。

深國際港口（江蘇呂四港）

2026年6月，本集團就江蘇呂四港的開發建設與江蘇呂四港集團有限公司訂立增資協議。增資事項已於2026年7月完成，本集團目前持有該項目65%權益。江蘇呂四港位於江蘇省啟東市呂四港鎮，地處長江口以北約60公里，岸線長900米，區位優勢顯著。該項目規劃建設2個10萬噸級及1個7萬噸級專業糧油泊位，並配套筒倉及自動化裝卸系統，設計年吞吐量950萬噸，主要貨種為大豆、大麥、植物油等。該項目預計將於2029年建成投營。建成後，該項目將有效服務多家糧油企業之原材料及產成品運輸需求，並依托呂四港江海河多式聯運優勢，進一步輻射長江沿線糧油企業，完善本集團在華東沿海的港口網絡佈局。

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遊客戶資源，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上升99%至約港幣27.75億元，主要得益於港口供應鏈業務收入增長。然而，股東應佔盈利較去年同期下跌12%至約港幣1,059萬元，主要由於行業競爭加劇導致毛利受壓及新投營項目仍處於培育期。

收費公路業務

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。截至2026年8月底，本集團所投資或經營的收費公路項目共14個，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169公里、350公里及71.5公里。

運營表現分析

於本期間，周邊路網貫通有效帶動了本集團部分收費公路路段的車流量增長，但由於節假日小型客車免費通行天數較去年同期增加及水官高速收費到期等綜合影響，本集團的路費收入較去年同期有所下降。

於本期間，本集團各區域的主要收費公路項目概況如下：

深圳地區

於本期間，路網貫通為本集團深圳區域的收費公路路段的車流量增長整體帶來正面協同效應。深圳外環高速於本期間的車流量穩步增長，主要受惠於深圳外環高速坑梓東互通和新圍收費站於 2025 年上半年相繼開通，促進了深圳外環高速與深圳東部及北部區域的互通互聯。同時，深圳外環高速二期金沙互通於 2026 年 6 月底完工驗收，預期將進一步完善區域路網結構，對深圳外環高速未來的運營表現產生積極作用。

此外，周邊的長深高速河惠段改擴建完工通車、常虎高速等快速公路實施改擴建工程，以及深圳大鵬灣片區的開發建設及騰訊總部的園區啓用，為

深圳外環高速及深圳沿江高速帶來正面影響。深中通道與深圳沿江高速二期開通後，亦持續帶動深圳沿江高速及機荷高速的車流量增長。

為優化水官高速免費通行後的路網銜接，本集團對荷坳收費站實施改造工程，並於 2026 年 6 月 30 日投入使用。經改造後，機荷高速東行的車輛可經荷坳收費站直達龍崗大道，有效紓解機荷高速、水官高速與龍崗大道互通的堵點，提高區域路網通行效率，對提升機荷高速的運營表現將產生積極作用。

廣東省其他地區

清連高速於本期間的日均路費收入較去年同期上升，但日均車流量較去年同期略有下降。清連高速於 2025 年 6 月底完成道路提升工程後，對其運營表現產生促進作用。同時，相連或相鄰路網的開通及實施維修工程總體亦對清連高速的運營表現產生正面影響。然而，廣州機場第二高速南段於 2025 年 11 月通車，對清連高速產生了一定分流影響。

廣深高速於本期間的日均路費收入及日均車流量較去年同期均有所下降，主要受以下因素影響：廣深高速的穗莞段改擴建工程於本期間進入全面施工階段，部分車道封閉及實施限速對廣深高速的運營表現產生一定負面影響；皇崗口岸自 2025 年 12 月 21 日起停止跨境貨運通關，令原經該口岸通關的跨境貨運車輛改行其他口岸，對廣深高速的貨運車流量帶來負面影響；以及深中通道通車後，吸引了部分原通過虎門大橋或南沙大橋之車輛改道，縮短了行駛廣深高速之里程。

西線高速於本期間的日均路費收入較去年同期略有增長，但日均車流量較去年同期略有下降，主要由於沿線城市經濟穩定發展為其運營表現持續提供支撐，但隨着周邊的深中通道、中開高速、中山西環高速永寧互通等路段相繼開通，對西線高速產生一定分流影響。

中國其他省份

長沙環路於本期間的日均路費收入及日均車流量較去年同期均有所下降，主要受到興聯路大橋等周邊路網相繼開通而對其造成分流。益常高速於本期間的日均路費收入及日均車流量與去年同期基本持平，主要由於益常北線高速通車對其帶來之分流影響已於本期間逐漸穩定。

重大項目建設

本集團積極推進深圳外環高速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。

深圳外環高速為深圳市外環高速公路深圳段項目，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 51 公里，二期（坪地至坑梓段）全長約 9.35 公里，均已建成通車；三期（坑梓至大鵬段）全長約 16.8 公里，處於建設階段。於本期間，深圳外環高速三期的建設取得重大階段性進展，其中最為複雜的重點工程已順利貫通，為後續主線大拱段施工奠定良好基礎。截至 2026 年 6 月 30 日，深圳外環高速三期已完成約 40% 工程形象進度。

機荷高速為深圳市機場至荷坳高速公路，包括機荷東段（清湖至荷坳）及機荷西段（機場至清湖）。機荷高速改擴建項目為瀋陽至海口國家高速公路荷坳至深圳機場段之改擴建工程，目前已全面施工建設。截至 2026 年 6 月 30 日，機荷高速改擴建項目已完成約 27% 工程形象進度。

京港澳高速公路廣州至深圳段全長約 122.8 公里，北起於廣州市黃村立交，南止於深圳市皇崗口岸。其改擴建工程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」）。目前，穗莞段的改擴建工程已全面開工建設，而深圳段改擴建工程的先行段已於 2025 年底開工建設。

財務表現分析

於本期間，收費公路業務實現收入約港幣 25.53 億元，較去年同期下跌 3%，主要因水官高速於本期間收費到期所影響。然而，由於收費公路項目的折舊攤銷費較去年同期減少，收費公路業務於本期間錄得淨利潤約港幣 11.48 億元，較去年同期上升 9%。

大環保業務

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 2026 年 6 月 30 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，本集團除了自主開發及運營的晟能科技項目，亦通過參股企業持有上海光明項目的權益。

於本期間，本集團持有的包頭南風項目因風資源及交易電價較去年同期下降，其上網電量及發電業務收入較去年同期減少；新疆木壘項目的整體風資源與去年同期相若，但因棄風率上升，使其上網電量及發電業務收入較去年同期有所下降。

此外，本集團持有的永城助能項目因數台風機恢復運行，其上網電量較去年同期上升；中衛甘塘項目的交易電價雖有所下降，但風資源優於去年同期，因此其上網電量及發電業務收入較去年同期增長。

固廢資源化處理

截至 2026 年 6 月 30 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。

於本期間，本集團通過持續提質增效、積極推進收運、優化生產環節，並加強重點項目治理，帶動餐廚垃圾的收運量及油脂量較去年同期均有所增長。

於本期間，本集團的附屬公司深高藍德環保科技集團股份有限公司通過優化垃圾收運及加強成本管控等措施，生產經營情況有所改善，其餐廚垃圾處理量及油脂銷售量較去年同期有所增加。

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，所有項目均已進入商業運營。光明環境園項目已取得光明區的餐廚垃圾收運處理權，並協助收運處理部分寶安區的餐廚垃圾；利賽環保項目的特許經營服務區域為龍華區，並協助處理部分福田區餐廚垃圾，其餐廚垃圾處理能力為 500 噸／日；邵陽項目採用 TOT 模式運營，其餐廚垃圾設計處理規模為 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」）通過調整業務結構，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。截至 2026 年 6 月 30 日，乾泰公司已累計投運換電櫃約 970 台，配置換電電池約 1.55 萬組，電池利用率超過 70%，並開展小規模的工商業儲能產品銷售及應用端配儲業務。

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

於本期間，大環保業務實現收入約港幣 8.35 億元，較去年同期上升 3%；然而，由於所持有的財務資產錄得公允價值變動損失，致使大環保業務錄得淨虧損約港幣 5,888 萬元（2025 年：淨利潤約港幣 9,532 萬元）。

航空運輸服務

深圳航空

2026年上半年，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176.74億元（港幣202.08億元），同比增收人民幣12.72億元。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，深圳航空於本期間錄得淨虧損人民幣10.49億元（港幣11.99億元），相較去年同期虧損增加約26%。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，故而於本期間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月啟動分階段進行總額為人民幣160億元的增資計劃，本集團決定不參與該次增資。深圳航空成功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，並於2026年1月完成第一階段增資。其後，於2026年6月，深圳航空與鯤航投資等就第二階段增資簽署協議。據此，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）及鯤航投資分別出資約人民幣60.78億元及約人民幣58.40億元，以認購深圳航空之新增註冊資本（「第二階段增資」）。第二階段增資已於2026年8月完成。於第二階段增資完成後，本集團所持深圳航空之股權被攤薄至約12.37%，中國國航及鯤航投資分別持有深圳航空51%及約36.63%的股權。深圳航空董事會的席位設置、數量及決策機制維持不變，深圳航空繼續為本公司之聯營公司。

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。國貨航於2026年6月發佈2025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0.87元。據此，本

集團按持股比例收取現金股利約人民幣9,300萬元，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2026年6月30日，本集團持有國貨航約10.69億股，持股比例8.76%，對應之持股市值約人民幣 43.51 億元。

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下半年展望

2026年，國內現代流通體系建設全面提速，倉儲物流、多式聯運、跨境保稅物流等領域迎來結構性發展機遇，但行業競爭加劇、傳統重資產業務盈利模式單一等挑戰亦客觀存在。本集團依托全國物流倉儲網絡、內河港口集群、園區轉型產業載體及綜合物流服務等核心資產佈局，具備較強的經營韌性與抗周期能力。下半年，本集團將緊扣攻堅核心經營、加速業務轉型、深化機制改革等戰略主線，堅持穩中求進總基調，統籌推進存量提質、增量拓局與資產盤活，持續優化收入與盈利結構，加快從物流基礎設施開發運營商向依托重資產的物流綜合服務商轉型，築牢中長期高質量發展根基。

一、物流業務：穩租拓產，輕重協同，拓寬收益邊界，培育新增長曲線

一是存量園區經營。堅持穩中求進，全力穩客戶、穩出租率、穩租金，深化精細化招商運營管理。一方面，加大招商力度，精準導入新能源、智能製造、生物醫藥等戰略性新興產業優質客戶，鞏固全國在營園區出租率，對沖行業租金下行競爭壓力，守住租金、出租率、核心客戶「三穩」經營底線；另一方面，全面推進存量園區挖潛增效，落地智慧園區改造，滾動佈局光伏儲能、充電樁、兆瓦級重卡超充等綠色增值設施，盤活閑置場地、屋面及倉儲空間等存量資源；搭建園區數字化管控平台，持續壓縮運營成本，充分釋放成熟園區長期資產價值。

二是輕重協同並舉。大力發展與自有重資產高度適配的輕資產業務，實現「以重帶輕、以輕促重」。持續完善輕資產運營平台，推動倉配運板塊深化與頭部製造、光伏、快消企業的長期綁定合作，落地全托管倉儲運輸一體化項目；跨境物流擴容平湖南集拼共享倉，擴大跨境貨量規模；大宗物流拓展鋼材、水泥、糧食海陸聯運，創新「物流+票務」增值模式；管理輸出業務持續拓展全國市場化園區及第三方物業托管項目，擴大區域覆蓋。

三是佈局新基建賽道，培育業務第二曲線。圍繞新質生產力，將光儲充、數據中心、低空經濟作為中長期培育方向。光儲充領域搶抓深圳「超充之城 2.0」建設機遇，依托全國園區及高速路網載體，批量佈局分布式光伏、儲能系統及重卡兆瓦級超充站點，打造「交通+物流園區+綠色能源」融合盈利模式；數據中心板塊依托高標倉建築適配優勢，與行業頭部企業合作，在深圳及大灣區探索邊緣智算中心與倉儲算力融合新業態；低空經濟主動承接深圳「天空之城」建設任務，推進規劃內低空起降樞紐落地運營，提前儲備產業配套物流服務能力。

四是投資與資產盤活。審慎控投，完善閉環發展。投資端堅持審慎原則，暫緩市場承壓區域低回報項目，聚焦一線及核心城市群優質標的，優先通過基金模式撬動項目投資、提升資本使用效率；工程端加快在建項目竣工結算與交付驗收，保障項目按期投產形成收益；資產運營端加快成熟園區資產盤活與出表工作，持續推進公募 REITs 儲備及私募不動產基金設立，多層次落地物流倉儲資產證券化，持續完善資產投融管退完整閉環。

二、港口業務：深耕多式聯運，優化貨源與盈利結構，穩存量、拓增量、降本增效

依托內河港口聯網佈局，堅持穩中求進、穩存量、拓新貨、強協同、控成本、挖存量增效的經營思路，持續發揮鐵水聯運核心優勢。存量港區經營上，對南京西壩港、江蘇靖江港、河南沈丘港等港區實施差異化經營策略，加大核心客戶維護與拓展力度，穩固煤炭、鋼材基本盤貨源；持續拓展外貿散貨、砂石、糧食等新增貨種，分散單一品類周期波動風險；全面挖潛碼頭存量產能，提升泊位周轉效率，通過數字化管控與精細化運維壓降碼頭綜合運營成本，對沖行業周期盈利壓力。新建項目方面，合理把控項目

推進節奏，有序推進佛山富灣港開工建設、江蘇呂四港報批及勘察設計工作，提前儲備糧油、鋼材貿易長期客戶資源，保障項目建成後快速達產創收。

三、大小閉環持續推進，盤活土地與資產價值，夯實長期發展動能

大閉環業務方面，穩步把控項目開發運營節奏，加快華南物流園轉型升級項目 02-20-03 號留用地價值釋放；加大頤都大廈、前海印里、深國際華南數字谷、石家莊正定項目等產業載體招商攻堅力度，多措並舉提升物業出租率與運營收益。小閉環業務方面，堅持穩中有序推進資產證券化佈局，持續為公募 REITs 擴募儲備優質成熟園區項目，同步研究新設私募不動產 Pre-REITs 基金，多層次搭建物流倉儲不動產資本運作通道；結合宏觀經濟與集團經營節奏動態調整基金設立、資產置入進度，持續兌現資產增值收益。

四、收費公路與大環保業務：穩固現金流底盤，深挖存量增效，拓展綠色新基建增量

一是收費公路業務：控建設節奏、穩路網運營、存量養護挖潛增效。堅持穩中求進統籌項目建設與存量運營，一方面有序推進機荷高速改擴建、外環三期等重點項目建設，從嚴把控安全質量、精細化管控投資落地節奏；另一方面依托「一路一策」保暢、「一路三方」聯勤聯動機制優化路網運營，加大車流保障、客戶服務力度穩固通行費現金流；落地無人化收費、無感通行體系，搭建標準化、集約化全周期養護體系，通過數字化、集約化養護壓縮運維成本，深挖存量路網現金流收益。

二是大環保業務：深耕核心主業增效，聯動交通物流佈局綠色新基建。以清潔能源發電、固廢資源化作為兩大核心增長主線，聯動高速路網、物流園區等載體佈局綠色新基建。清潔能源業務優化風電運維與電力交易機制增收，依托內部資源探索實踐光儲充項目，積極拓展外部新能源市場化項目；固廢資源化業務精細化運營餐廚垃圾處置項目，加大收運網絡拓展力度，深挖內部降本空間，佈局油脂採購與深加工業務，提升存量環保項目經營利潤。

五、錨定長期發展願景，穩中求進統籌經營與發展

本集團將緊抓粵港澳大灣區建設、交通強國、現代流通體系建設等重大政策機遇，以 2026「十五五」規劃開局及公司轉型元年為抓手，嚴格貫徹穩中求進經營主線：一是合理控制新增項目與招商拓展節奏，規避行業周期下行風險；二是集中資源加大存量招商攻堅，守住物流園區、港口、公路三大板塊租金、出租率、吞吐量及核心客戶基本盤；三是全域推進存量資產挖潛增效，通過智慧化改造、配套增值、精細化管理提升存量收益；四是堅持輕重協同、以重帶輕，規模化落地適配自有資產的輕資產綜合物流服務；五是集中資源佈局光儲充、數據中心、低空經濟綠色新基建，落實「十五五」培育新質生產力、打造新增長曲線的核心規劃任務。持續強化稀缺綜合物流樞紐、全國多式聯運網絡核心競爭壁壘，全面推進向全鏈條一體化物流綜合服務商轉型。同時，持續提升資產周轉效率，壓降各類可控運營成本、嚴控非生產性支出，堅守穩健經營底線；在服務實體經濟、保障區域產業鏈供應鏈穩定、降低社會綜合物流成本的同時，為全體股東創造長期、穩定、可持續的投資回報。

財務狀況

	2026 年 6 月 30 日 港幣百萬元	2025 年 12 月 31 日 港幣百萬元	增加/ (減少)
總資產	157,941	152,328	4%
總負債	94,438	89,695	5%
總權益	63,503	62,633	1%
股東應佔資產淨值	35,514	35,584	-
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	14.5	14.6	(1%)
現金	8,149	10,203	(20%)
銀行貸款	45,861	42,353	8%
票據及債券	29,746	27,544	8%
借貸總額	75,607	69,897	8%
借貸淨額	67,458	59,694	13%
資產負債率(總負債/總資產)	60%	59%	1 #
借貸總額佔總資產比率	48%	46%	2 #
借貸淨額與總權益比率	106%	95%	11 #
借貸總額與總權益比率	119%	112%	7 #

百分點之轉變

主要財務指標

本集團於 2026 年 6 月 30 日總資產及總權益分別約為港幣 1,579.41 億元及港幣 635.03 億元，而股東應佔資產淨值約為港幣 355.14 億元，每股資產淨值為港幣 14.5 元，較去年年底輕微下跌 1%，主要是本期間派發 2025 年年度股息所致；資產負債率為 60%，較去年年底上升 1 個百分點，負債比率（按借貸淨額與總權益比率計算）為 106%，較去年年底上升 11 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，營運活動產生的淨現金流入約為港幣 2.33 億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣 34.21 億元，而融資活動產生的淨現金流入約為港幣 4.87 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。

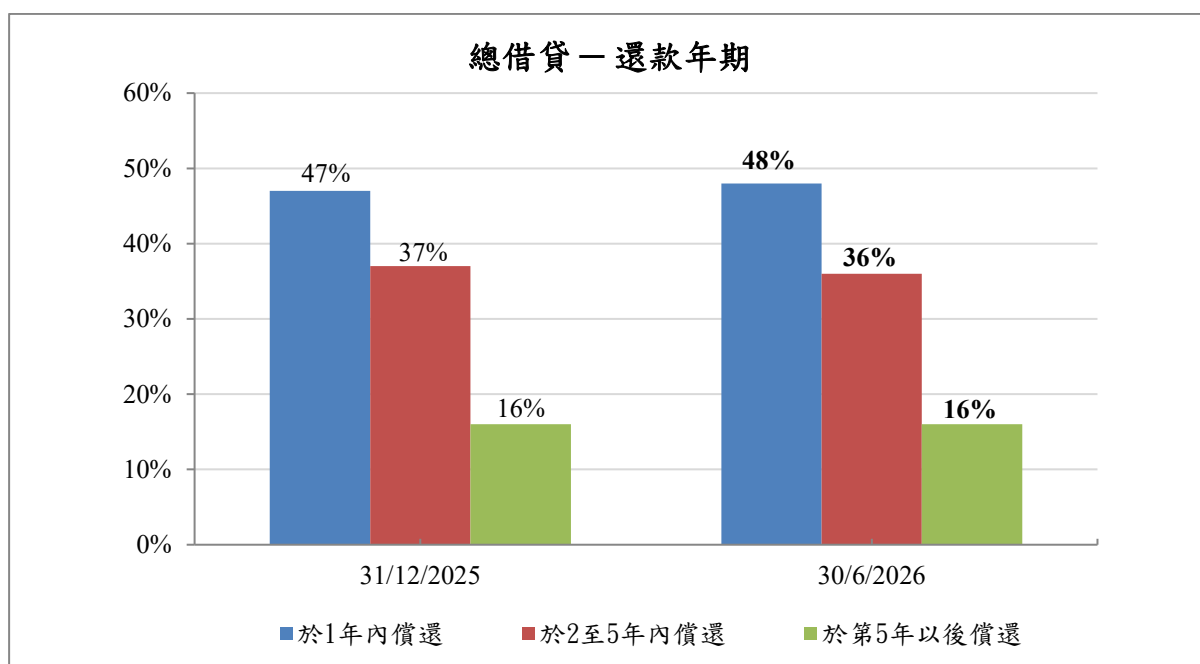
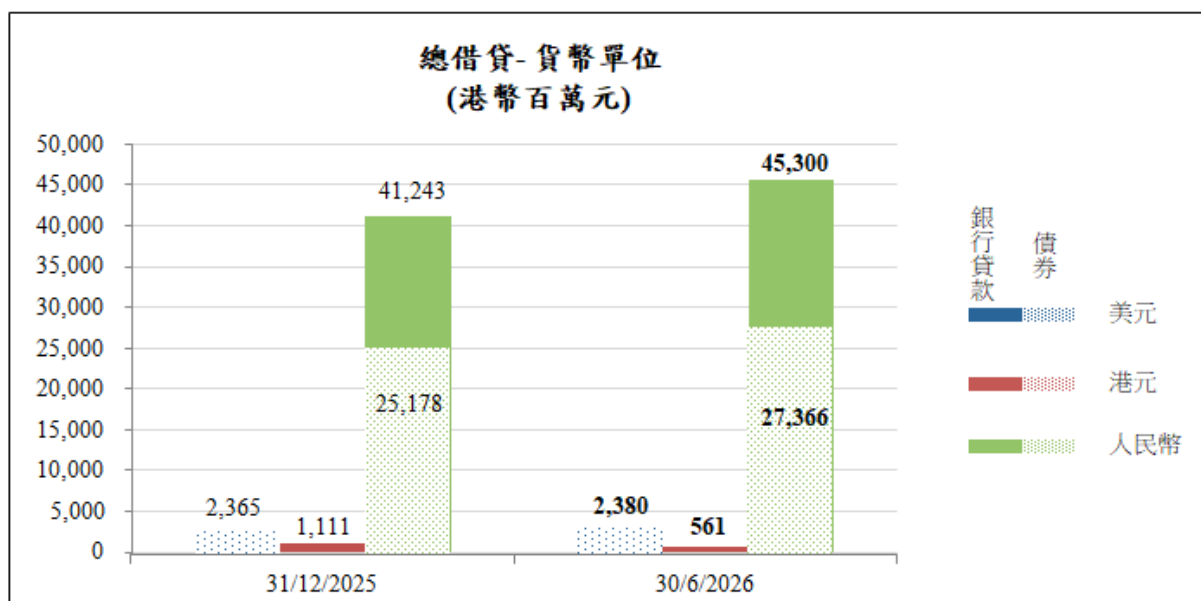
現金結餘

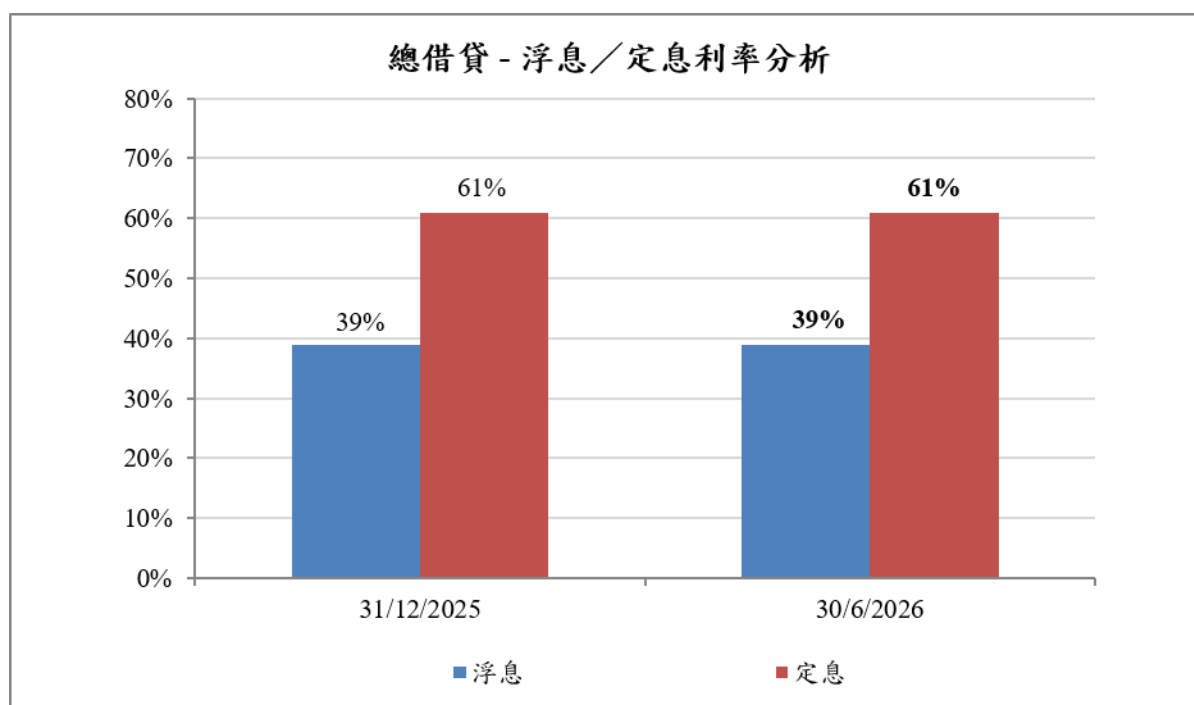
於 2026 年 6 月 30 日，本集團持有現金約港幣 81.49 億元（2025 年 12 月 31 日：港幣 102.03 億元），較去年年底下跌 20%。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國內地營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

資本開支

本期間本集團的資本開支約為人民幣 31 億元（相當於港幣 36 億元），主要包括投資於物流園項目約人民幣 12 億元，深圳高速項目約人民幣 8 億元，平湖南項目約人民幣 5.1 億元，深國際華南物流園轉型升級項目人民幣 3.3 億元。本集團預計 2026 年下半年的資本開支約為人民幣 40 億元（相當於港幣 46 億元），當中包括物流園項目約人民幣 12.4 億元，深圳高速項目約人民幣 17 億元，平湖南項目約人民幣 1.3 億元，深國際華南物流園轉型升級項目人民幣 1.6 億元。

借貸





於 2026 年 6 月 30 日，本集團借貸總額約為港幣 756.07 億元，較去年年底上升 8%。於本期間，本公司及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 35 億元。本集團之借貸總額其中分別有 48%、36%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

除以下所載部份內容更新外，本集團財務政策與 2025 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，亦有部份港元及美元貸款。本期間，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 2026 年 6 月 30 日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為 96%：4%。

流動性風險管理

於 2026 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 1,349 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（包括出售庫存股份）。於 2026 年 6 月 30 日，本公司並無持有任何庫存股份。

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 2026 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 2026 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 2026 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

2026 年 8 月 28 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曾志博士、王國文博士、丁春艷教授及程傳閣博士。