

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



Shenzhen International Holdings Limited

深圳國際控股有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00152)

二零二三年度全年業績公告

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 2023 年 12 月 31 日止年度（「本年度」）經審核之綜合業績，連同截至 2022 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	
		2023 港幣千元	2022 港幣千元
收入	(3), (4)	20,523,798	15,529,301
銷售及服務成本		(12,978,497)	(11,382,613)
毛利		7,545,301	4,146,688
其他收入		187,527	154,309
其他收益 - 淨額	(5)	283,047	3,998,746
分銷成本		(155,244)	(147,573)
管理費用		(1,269,717)	(1,124,196)
業務應收款及合同資產的(減值損失) /減值損失淨轉回		(116,996)	55,693
經營盈利		6,473,918	7,083,667
應佔合營公司盈利		418,457	62,877
應佔聯營公司盈利/(虧損)		678,271	(1,647,025)
除稅及財務成本前盈利		7,570,646	5,499,519
財務收益	(6)	241,296	304,211
財務成本	(6)	(2,617,813)	(2,872,804)
財務成本 - 淨額	(6)	(2,376,517)	(2,568,593)
除稅前盈利		5,194,129	2,930,926
所得稅費用	(7)	(2,289,221)	(994,769)
年度純利	(8)	2,904,908	1,936,157

綜合損益表 (續)：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 港幣千元	2022 港幣千元
附註		
應佔：		
本公司普通股權持有人	1,901,643	1,253,919
本公司永續證券持有人	-	92,999
非控制性權益	1,003,265	589,239
	2,904,908	1,936,157
本公司普通股權持有人應佔每股盈利 (以每股港幣元計)		
- 基本	(9(a)) 0.80	0.54
- 攤薄	(9(b)) 0.79	0.54

綜合全面收益表：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 港幣千元	2022 港幣千元
年度純利	2,904,908	1,936,157
其他全面收益/(費用)：		
可能重新分類至損益的項目：		
應佔聯營和合營公司其他全面收益/(虧損)	31,933	(26,744)
境外經營折算產生的匯兌差額	(149,181)	(959,343)
小計	(117,248)	(986,087)
不會重分類至損益的項目：		
從功能性貨幣轉換到列報貨幣的匯兌差額	(1,328,862)	(5,825,921)
本集團原佔用的物業的重估收益	-	12,918
與物業重估相關的遞延稅項	-	(3,230)
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	(417)	(690)
與權益證券重估相關的遞延稅項	(139)	-
小計	(1,329,418)	(5,816,923)
年度其他全面費用	(1,446,666)	(6,803,010)
年度全面收益/(費用)總額	1,458,242	(4,866,853)

綜合全面收益表 (續)：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 港幣千元	2022 港幣千元
應佔全面收益/(費用)總額：		
本公司普通股權持有人	902,706	(4,622,009)
本公司永續證券持有人	-	92,999
非控制性權益	555,536	(337,843)
年度全面收益/(費用)總額	1,458,242	(4,866,853)

綜合資產負債表：

	附註	於 12 月 31 日	
		2023 港幣千元	2022 港幣千元
資產			
非流動資產			
投資物業		15,080,718	10,226,082
物業、廠房及設備		19,780,766	17,874,497
土地使用權		4,231,866	3,181,633
在建工程		3,104,279	3,436,227
無形資產	(11)	29,280,325	29,941,138
商譽		543,515	551,995
於聯營公司之權益		17,493,560	17,542,041
於合營公司之權益		10,870,097	10,947,559
其他財務資產		1,155,711	1,021,738
遞延稅項資產		638,506	755,954
其他非流動資產		7,871,665	7,539,064
		110,051,008	103,017,928
流動資產			
存貨及其他合同成本		4,815,542	6,295,136
合同資產		434,637	424,599
其他財務資產		1,065,663	2,833,562
業務及其他應收款	(12)	4,159,636	6,661,838
衍生財務工具		163,350	237,205
受限制銀行存款		1,088,617	2,804,834
原到期日超過三個月的銀行定期存款		1,118,292	389,950
現金及現金等價物		7,597,796	10,829,873
		20,443,533	30,476,997
總資產		130,494,541	133,494,925

綜合資產負債表 (續)：

	附註	於 12 月 31 日	
		2023 港幣千元	2022 港幣千元
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		13,257,983	13,218,304
其他儲備及保留盈餘		18,324,223	18,029,560
本公司普通股權持有人應佔權益		31,582,206	31,247,864
非控制性權益		23,393,455	23,951,310
總權益		54,975,661	55,199,174
負債			
非流動負債			
貸款		28,360,733	24,426,242
租賃負債		947,532	990,268
遞延稅項負債		2,647,398	2,809,738
其他非流動負債		1,554,144	1,485,084
		33,509,807	29,711,332
流動負債			
業務及其他應付款	(13)	12,722,051	12,771,467
合同負債		165,640	5,609,785
應付所得稅		2,078,714	779,251
貸款		26,977,953	29,340,767
租賃負債		64,715	83,149
		42,009,073	48,584,419
總負債		75,518,880	78,295,751
總權益及負債		130,494,541	133,494,925

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 2023 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，佔本公司已發行股份約 44.24%。由於深圳市投資控股有限公司 (「深圳投資控股」) 持有 Ultrarich 100% 權益，因此其間接擁有 Ultrarich 所持有的本公司 44.24% 的權益，加上深圳投資控股直接持有共 364,500 股本公司的普通股，佔本公司已發行股份約 0.015%，深圳投資控股實際持有本公司已發行股份約 44.255%，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。

於編製綜合財務報表時，鑒於截至 2023 年 12 月 31 日，本公司的流動負債超過其流動資產 21,565,540,000 港元，本公司董事已審慎考慮本集團的未來流動資金。

為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，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。於 2023 年 12 月 31 日未使用銀行融資金額為港幣 91,707,277,000 元 (2022 年：港幣 79,347,520,000 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，他們在編製合併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 2022 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準則的新訂準則及修訂準則

本年度，本集團首次應用以下由香港會計師公會（「HKICPA」）頒布的新訂及修訂香港財務報告準則，於 2023 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間強制生效並用於綜合財務報表的編製：

香港財務報告準則第17號 (包括2020年10月及2022年2月 香港財務報告準則第17號的修訂)	保險合同
香港會計準則第8號修訂 香港會計準則第12號修訂	會計估計的定義 與單一交易產生的資產和負債相關的遞延 稅項
香港會計準則第12號修 香港會計準則第1號及香港財務報告 準則實務聲明第2條修訂	國際稅務改革 一支柱二規則範本 會計政策的披露

於本年度應用香港財務報告準則修訂本對本集團本年度及過往年度的財務狀況及表現及／或本綜合財務報表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2023年12月31日及2022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（主要經營決策者）提供的有關本集團可呈報分部的資料載列如下：

截至2023年12月31日止年度

	收費公路 及大環保業務 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	集團總部 及其他 港幣千元	合計 港幣千元
《香港財務報告準則》第15 號的來自客戶合約之收益								
- 時間點	8,043,071	561,708	319,109	2,804,772	5,502,349	9,187,938	-	17,231,009
- 一段時間	2,281,910	-	-	-	-	-	-	2,281,910
小計	10,324,981	561,708	319,109	2,804,772	5,502,349	9,187,938	-	19,512,919
來自其他收益								
- 物流園租賃	-	956,902	-	-	53,977	1,010,879	-	1,010,879
收入	10,324,981	1,518,610	319,109	2,804,772	5,556,326	10,198,817	-	20,523,798
經營盈利/(虧損)	2,932,324	629,258	22,749	167,284	3,276,831	4,096,122	(554,528)	6,473,918
應佔合營公司盈利/(虧損)	401,719	23,902	-	-	-	23,902	(7,164)	418,457
應佔聯營公司盈利	406,732	667	8,024	-	61,173	69,864	201,675	678,271
財務收益	78,495	8,224	853	3,019	15,371	27,467	135,334	241,296
財務成本	(1,426,489)	(52,346)	(670)	(11,557)	(213,815)	(278,388)	(912,936)	(2,617,813)
除稅前盈利/(虧損)	2,392,781	609,705	30,956	158,746	3,139,560	3,938,967	(1,137,619)	5,194,129
所得稅費用	(378,564)	(130,206)	(5,184)	(40,090)	(1,402,804)	(1,578,284)	(332,373)	(2,289,221)
年度純利/(虧損)	2,014,217	479,499	25,772	118,656	1,736,756	2,360,683	(1,469,992)	2,904,908
非控制性權益	(1,009,658)	44,125	(17,155)	(30,905)	9,008	5,073	1,320	(1,003,265)
本公司普通股權 持有人應佔盈利/(虧損)	1,004,559	523,624	8,617	87,751	1,745,764	2,365,756	(1,468,672)	1,901,643
折舊與攤銷	2,524,180	473,810	26,615	43,943	24,761	569,129	164,697	3,258,006
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	2,666,262	3,854,671	271,910	972,288	417,552	5,516,421	2,669,746	10,852,429
- 因收購附屬公司的投資物 業、物業、廠房及設 備、土地使用權	229,315	-	-	161,414	860,572	1,021,986	-	1,251,301

(3) 分部資料 (續)

截至2022年12月31日止年度

	收費公路 及大環保業務 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	集團總部 及其他 港幣千元	合計 港幣千元
《香港財務報告準則》第15 號的來自客戶合約之收益								
- 時間點	8,090,059	576,113	389,619	2,761,767	30,202	3,757,701	-	11,847,760
- 一段時間	2,684,263	-	-	-	-	-	-	2,684,263
小計	10,774,322	576,113	389,619	2,761,767	30,202	3,757,701	-	14,532,023
來自其他收益								
- 物流園租賃	-	997,278	-	-	-	997,278	-	997,278
收入	10,774,322	1,573,391	389,619	2,761,767	30,202	4,754,979	-	15,529,301
經營盈利/(虧損)	2,697,295	1,596,740	29,334	190,287	2,838,168	4,654,529	(268,157)	7,083,667
應佔合營公司盈利/(虧損)	47,604	15,281	4,767	-	-	20,048	(4,775)	62,877
應佔聯營公司盈利/(虧損)	622,229	(204)	-	-	38,237	38,033	(2,307,287)	(1,647,025)
財務收益	149,084	88,684	1,451	2,240	197	92,572	62,555	304,211
財務成本	(1,707,858)	(64,639)	(829)	(1,829)	(40,458)	(107,755)	(1,057,191)	(2,872,804)
除稅前盈利/(虧損)	1,808,354	1,635,862	34,723	190,698	2,836,144	4,697,427	(3,574,855)	2,930,926
所得稅費用	(616,939)	(225,634)	(5,716)	(48,407)	(1,236)	(280,993)	(96,837)	(994,769)
年度純利/(虧損)	1,191,415	1,410,228	29,007	142,291	2,834,908	4,416,434	(3,671,692)	1,936,157
非控制性權益	(540,801)	6,854	(19,486)	(39,582)	4,444	(47,770)	(668)	(589,239)
小計	650,614	1,417,082	9,521	102,709	2,839,352	4,368,664	(3,672,360)	1,346,918
本公司永續證券 持有人應佔盈利	-	-	-	-	-	-	(92,999)	(92,999)
本公司普通股權 持有人應佔盈利/(虧損)	650,614	1,417,082	9,521	102,709	2,839,352	4,368,664	(3,765,359)	1,253,919
折舊與攤銷 資本開支	1,999,580	561,690	26,420	37,504	570	626,184	82,125	2,707,889
- 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	1,599,897	2,287,865	171,865	23,855	(115)	2,483,470	1,920,373	6,003,740
- 因收購附屬公司的投資物 業、物業、廠房及設 備、土地使用權	311,514	1,878,597	-	-	-	1,878,597	-	2,190,111
- 於聯營公司之權益之增加	186,734	-	-	-	2,846,141	2,846,141	30,348	3,063,223

(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 1,496,173,000 元 (2022 年：港幣 1,444,105,000 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，位於其他國家及地區的收入及非流動資產價值並不重大。

(4) 收入

來自客戶合約之收益按主要產品或服務劃分如下：

	2023 港幣千元	2022 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	5,970,786	5,722,889
- 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	565,558	1,020,572
- 特許經營安排之建造服務收入	1,496,173	1,444,105
- 大環保服務	1,797,661	2,020,025
- 其他	494,803	566,731
	10,324,981	10,774,322
物流業務		
- 物流園	561,708	576,113
- 物流服務	319,109	389,619
- 港口及相關服務	2,804,772	2,761,767
- 物流園轉型升級 (包括物業銷售)	5,502,349	30,202
	9,187,938	3,757,701
	19,512,919	14,532,023
來自其他收益		
物流業務		
- 物流園租金收入	1,010,879	997,278
	20,523,798	15,529,301

(5) 其他收益 - 淨額

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
對前海商業失去控制權之收益	-	2,988,327
出售附屬公司之收益	19,243	740,023
衍生金融工具公允價值變動	40,101	81,340
其他財務資產公允價值變動	68,835	32,595
投資物業公允價值變動	304,803	276,617
處置其他非流動資產之收益	154,450	8,850
商譽減值	-	(52,925)
其他非流動資產減值	(209,731)	-
其他	(94,654)	(76,081)
	283,047	3,998,746

(6) 財務收益與成本

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
財務收益		
銀行存款利息收入	(207,728)	(274,119)
其他利息收入	(33,568)	(30,092)
財務收益總額	<u>(241,296)</u>	<u>(304,211)</u>
財務成本		
利息費用		
- 銀行貸款	1,393,351	1,159,858
- 中期票據	285	15,077
- 優先票據	7,032	29,268
- 企業債券	333,482	340,653
- 熊貓債	242,372	184,265
- 融資租賃公司借款	-	52,088
- 合同負債利息	168,031	2,930
- 租賃負債利息	47,356	64,694
- 其他利息成本	149,241	97,797
匯兌淨虧	553,203	1,160,804
減：合資格資產資本化財務成本	(276,540)	(234,630)
財務成本總額	<u>2,617,813</u>	<u>2,872,804</u>
財務成本淨額	<u>2,376,517</u>	<u>2,568,593</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之應課稅盈利及按各自適用之稅率 25% (2022 年：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。

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
當期所得稅		
- 中國企業所得稅	1,418,204	661,922
- 中國土地增值稅	813,331	1,755
預扣所得稅	57,456	-
遞延稅項	230	331,092
	<u>2,289,221</u>	<u>994,769</u>

(8) 按性質分類的費用

全年利潤已扣除：

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
特許經營安排之建造服務成本	1,496,173	1,444,105
廚餘處理項目成本	788,093	613,595
折舊及攤銷	3,258,006	2,680,503
僱員福利開支	1,723,742	1,762,231
已售存貨成本	4,703,080	2,414,138
其他稅費支出	236,631	181,191
委託費、道路管理費與維修費	362,182	390,490
委託建設管理服務成本	415,403	793,563
核數師酬金：審核服務	8,130	8,257
法律及專業諮詢費	66,592	77,753

(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。

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
本公司普通股權持有人應佔盈利	1,901,643	1,253,919
已發行普通股的加權平均數（千位）	2,390,647	2,330,745
每股基本盈利（每股港幣元）	0.80	0.54

(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)

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
本公司普通股權持有人應佔盈利	<u>1,901,643</u>	<u>1,253,919</u>
已發行普通股的加權平均數 (千位)	<u>2,390,647</u>	<u>2,330,745</u>
調整－購股權 (千位)	<u>1,372</u>	<u>-</u>
計算每股攤薄盈利的普通股的加權平均數 (千位)	<u>2,392,019</u>	<u>2,330,745</u>
每股攤薄盈利 (每股港幣元)	<u>0.79</u>	<u>0.54</u>

(10) 股息

於2024年3月28日的董事會會議，董事會建議2023年度末期股息為每股普通股港幣0.40元。此等股息將於2024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。

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
擬派末期及年度股息，每股普通股港幣0.40元 (2022年：港幣0.257元)	<u>957,260</u>	<u>613,667</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

	2023 港幣千元	2022 港幣千元
成本	49,078,415	50,026,372
累計攤銷及減值	(19,798,090)	(20,085,234)
於12月31日賬面淨值	<u>29,280,325</u>	<u>29,941,138</u>
於1月1日賬面淨值	29,941,138	32,922,243
添置	1,983,292	1,445,272
處置	(21,960)	-
攤銷	(1,966,426)	(1,967,892)
收購附屬公司	-	311,514
其他	-	(56,733)
減值	-	(21,899)
匯兌差額	(655,719)	(2,691,367)
於12月31日賬面淨值	<u>29,280,325</u>	<u>29,941,138</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 1 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 2023 年及 2022 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：

	2023 <i>港幣千元</i>	2022 <i>港幣千元</i>
0-90 日	763,381	1,323,344
91-180 日	154,753	334,552
181-365 日	213,531	332,598
365 日以上	880,646	408,771
	<u>2,012,311</u>	<u>2,399,265</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：

	2023 <i>港幣千元</i>	2022 <i>港幣千元</i>
0-90 日	1,945,145	1,907,078
91-180 日	237,290	445,216
181-365 日	499,354	440,223
365 日以上	1,656,148	1,415,980
	<u>4,337,937</u>	<u>4,208,497</u>

管理層討論及分析

整體回顧

經營業績	2023年 港幣千元	2022年 港幣千元	增加/ (減少)
收入 (撇除收費公路的建造服務收入)	19,027,625	14,085,196	35%
收費公路的建造服務收入	1,496,173	1,444,105	4%
總收入	20,523,798	15,529,301	32%
經營盈利	6,473,918	7,083,667	(9%)
除稅及財務成本前盈利	7,570,646	5,499,519	38%
股東應佔盈利	1,901,643	1,253,919	52%
每股基本盈利 (港元)	0.80	0.54	48%
每股末期股息 (港元)	0.40	0.257	56%

2023年，全球經濟增速進一步放緩，地緣局勢動盪；儘管中國經濟運行整體延續復蘇態勢，但經濟恢復基礎尚不穩固，社會需求恢復尚需時日，本集團各業務板塊經營承壓，然而，本集團憑藉穩固的基礎及多元化的業務組合，整體業績維持穩健。

面對嚴峻的市場壓力與挑戰，本集團一方面保持戰略定力篤定前行，堅持以「十四五」戰略目標為導向，聚焦物流主業發展，穩中求進地構建「水陸空鐵+智冷」全景物流生態；另一方面認清形勢積極應對，因時因勢靈活調整投資發展策略，持續加強風險管理及提升運營效率，推動本集團可持續高質量發展。

截至2023年12月31日止之年度（「本年度」），本集團實現總收入約港幣205.24億元，較去年同期上升32%，主要由於物流園轉型升級業務中前海住宅項目頤城栖灣里（「頤城栖灣里項目」）於本年度竣工交付，確認收入約港幣55億元。股東應佔盈利較去年同期上升52%至約港幣19.02億元，

主要受惠於物流園轉型升級業務中頤城栖灣里項目竣工驗收錄得稅後收益港幣15.63億元，以及按會計準則本年度無需確認應佔聯營公司深圳航空有限責任公司（「深圳航空」）之進一步虧損。

於本年度，本集團錄得經營盈利約港幣64.74億元，較去年同期下跌9%，主要由於去年「投建融管」小閉環模式下有若干物流園項目置入私募股權基金而確認收益約港幣6.57億元，而本年度並無以上收益。

物流業務方面，於本年度實現收入約港幣18.38億元，較去年同期下跌6%，主要受市場需求持續低迷及行業競爭激烈等因素影響。股東應佔盈利較去年同期下跌63%至約港幣5.32億元，主要由於本年度未經「投建融管」模式獲得物流園項目置入基金之收益。

於2023年12月31日，本集團在全國近40個物流節點城市實現佈局，管理及經營37個物流港項目，總運營面積逾476萬平方米。近年，本集團聚焦粵港澳大灣區（「大灣區」），重點佈局深圳和佛山兩個上下聯動的物流樞紐城市。於2023年6月，本集團成功獲取全國首宗鐵路貨場上蓋產業空間用地—深圳國際綜合物流樞紐中心（「平湖南項目」）上蓋空間面積約33.4萬平方米的土地使用權，規劃建築面積約85萬平方米。此外，本集團於本年度新增獲地面積共計約93萬平方米，包括在深圳地區成功獲取深國際公路樞紐物流港（深圳寶安）佔地面積約7.5萬平方米的項目土地以及收購佔地面積約26.7萬平方米的深國際智慧物流港（深圳坪山東）；在大灣區其他區域，本集團成功競得位於佛山高明及肇慶高要的兩塊倉儲建設用地。

於2023年底，本集團已獲取經營權的土地面積約908萬平方米，其中在大灣區已獲取經營權的土地面積逾260萬平方米，較去年同期增加約60萬平方米，標誌著本集團於大灣區的領先地位進一步鞏固和提升。

於本年度，「投建管轉」大閉環商業模式穩步推進，物流園轉型升級業務收入較去年同期大幅上升至約港幣55.56億元，主要得益於頤城栖灣里項目於本年度交付並確認收入約港幣55億元。然而，由於去年同期因深國際前海商業發展(深圳)有限公司（「前海商業公司」）增資擴股錄得收益，而本年度並無該收益，股東應佔盈利較去年同期下跌39%至約港幣17.46億元。於本年度，深國際華南物流園轉型項目取得重大突破，本集團已於

2023年10月與相關政府部門就開展華南物流園一期面積約53萬平方米土地整備項目簽訂了《土地整備監管協議書》，轉型升級工作進入落地實施階段，未來本集團將通過留用土地分期確權及新規劃下留用土地的開發逐步實現收益。

在「投建融管」小閉環商業模式方面，本集團於年內積極推動以位於杭州及貴州的成熟物流港項目作為底層資產開展基礎設施公募REITs(「公募REITs」)的申報發行工作，相關申報發行工作進展順利。目前正積極推進公募REITs發行工作，將根據市場行情及監管審批進度安排上市發行。

港口及相關服務業務方面，於本年度實現收入約港幣28.05億元，較去年同期上升2%。股東應佔盈利較去年同期下跌15%至約港幣8,775萬元，主要由於南京西壩港因市場需求下降導致業務量減少所致。隨著靖江港、沈丘港及豐城港於年內的連續投產運營，本集團港口聯網戰略目標成效突顯。本集團將通過積極培養新投產運營項目以實現其與南京西壩港之間的良好業務協同，這將有助於本集團港口板塊提高運輸效率、提升客戶服務能力、擴大市場份額和降低運營風險。

本集團通過旗下控股上市公司深圳高速公路集團股份有限公司(「深圳高速」)統籌經營收費公路業務和大環保業務。深圳高速於本年度的整體收入為約港幣103.25億元，較去年同期下跌4%；受惠於本集團經營和投資的收費公路車流量恢復性增長及採取嚴控成本等措施，深圳高速錄得淨利潤港幣約26.50億元，較去年同期上升18%。由於深圳高速因深圳市深國際聯合置地有限公司(「聯合置地公司」)交付部份商務公寓而確認應佔聯營公司利潤，而本集團於2021年出售聯合置地公司股權時已確認該項收益，須在合併層面進行沖銷約港幣7.5億元。本年度本集團應佔深圳高速的盈利為約港幣10.05億元，較去年同期上升54%。

為了減少匯率波動影響，本集團積極採取若干措施並已取得良好成效。於本年度，本集團產生淨匯兌虧損約港幣5.53億元，較去年同期減少52%。於本年度內，本集團密切關注匯率變動趨勢，持續推進內外幣種結構優化工作以減少匯率波動的影響，通過發行中國境內債券以置換境外港幣債務的形式優化債務結構。於2023年7月及9月，本公司在中國境內分別向專業投資者公開發行了規模分別為人民幣15億元(票面利率為2.88%)、人民

幣16億元（票面利率為2.99%）以及人民幣19億元（票面利率為2.95%）的公司債券，該等債券已於深圳證券交易所上市。與此同時，本公司合理安排自有資金及發債資金出境，歸還及置換外幣貸款，優化債務期限及幣種結構，持續壓縮外幣貸款規模，鎖定長期低息資金，進一步降低了財務成本。

股息

本公司董事會（「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。經董事會考慮本集團的利潤構成及現金流後，董事會建議本年度末期股息為每股港幣0.40元（2022年：末期股息港幣0.257元），每股股息較去年上升56%，股息總額為港幣9.57億元（2022年：港幣6.14億元），較去年上升56%。

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（「2024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

2023年，受通脹高企、利率攀升、地緣政治衝突加劇以及全球產業鏈供應鏈深度調整等多重因素的疊加影響，全球經濟復蘇緩慢，需求疲軟，中國進出口貿易面臨較大下行壓力。具體到本集團主業所處的物流倉儲領域，儘管傳統電商、快遞快運等行業客戶需求呈現下降趨勢，但新型電商、跨境電商、新能源汽車上下遊等行業客戶需求量迅速攀升，為物流倉儲市場帶來了新的結構性機遇。為順應新一輪消費需求變革，中國政府亦陸續出台若干關於支持物流業高質量發展的政策措施，物流企業迎來新的發展契機。

為更好地適應新形勢，本集團積極應對外部環境變化及行業發展趨勢，牢牢把握「深圳加快建設具有全球重要影響力的物流中心」政策機遇，努力打造交通物流領域有特色的一流產業集團。一方面，本集團繼續聚焦經營效益好、抗風險能力強的一線城市及頭部二線城市核心區位拓展優質項目，推動本集團市場份額的不斷擴大及行業影響力的持續提升；另一方面，本集團持續暢通「投建融管」及「投建管轉」雙閉環商業模式，積極探索物流園區衍生業務的切入機會，為本集團長遠發展積蓄能量。

運營表現分析

物流園業務

一、大灣區物流港

在「立足深圳、聚焦大灣區」的戰略引領下，本集團繼續深耕深圳大本營，同時先後在佛山、中山、肇慶等城市落子佈局，在大灣區的業務網絡已日趨形成規模。本集團在持續加大於大灣區的投資佈局力度的同時，主動適應行業呈現出的智慧化、智能化發展趨勢，努力搶抓「倉儲上樓」發展機遇，全新打造「深國際智慧物流港」系列產品。

於 2023 年 12 月 31 日，本集團在大灣區共佈局 14 個物流項目，其中已經運營／管理項目共 6 個（包括深圳市的 5 個項目）。目前，建設中的項目 5 個（包括深圳市的 3 個項目），在大灣區已獲取經營權的土地面積逾 260 萬平方米，已投入運營的面積約 79 萬平方米。

已投入運營項目

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區。項目依託 5G 等新一代信息技術，以智能硬件為基礎，數字化平台為載體，打造為具有示範效應的「生態型、智慧型、創新型」的多業態融合的現代物流標杆示範園區，為本集團「倉儲上樓」標桿項目。園區內規劃有冷庫、常溫庫、自動立體庫等倉庫設施及電商孵化運營中心和園區配套服務中心等多種業態，並可提供物流倉儲、交易展示、分撥集運、城市配送及流通性加工等綜合物流服務。深圳黎光項目已於 2023 年 7 月分批投入運營。

深國際智慧物流港（深圳坪山東）為本集團於 2023 年 7 月以總金額約人民幣 7.49 億元收購的優質物流園項目。該項目位於深圳市坪山區，總佔地面積約 26.7 萬平方米，建築面積約 9.4 萬平方米，現駐沃爾瑪、雪峰冷鏈等優質客戶。本集團擬將其打造成為深圳首批「倉儲上樓+工業上樓」試點項目之一，為深圳市新增優質物流倉儲及工業生產空間發揮示範引領作用。此外，該項目毗鄰本集團多個物流項目，具備片區聯動開發可行性，有益於進一步擴大本集團在深圳及大灣區的市場影響力。於 2023 年 12 月 31 日，園區整體出租率達 100%。

深國際華南物流園位於深圳市龍華區，佔地面積約 58 萬平方米。項目分兩期建設，一期項目是以保稅物流與商貿為主的綜合性產業園。於本年度，園區按深圳市政府總體規劃正在向數字經濟園區轉型，逐步開展拆遷工作，並獲得拆遷補償費約人民幣 3.02 億元。

深國際西部物流園位於深圳市南山區，為本集團向政府租賃運營的項目，運營面積約 9.1 萬平方米，提供包括保稅物流倉儲、裝卸配送及庫內增值服務。該項目獲國家商務部批准成為第二批電子商務示範基地，亦被指定為深圳市跨境電商展示中心試點項目，並取得認可經濟營運商（AEO）計劃海關高級認證資質。於 2023 年 12 月 31 日，園區整體出租率達 100%。

深國際康淮電商中心位於深圳市龍華區，是本集團首個以管理輸出方式運營的輕資產運營項目，該項目運營面積約 14.3 萬平方米。深國際康淮電商中心積極探索綠色貨運配送發展模式，建成「集約、高效、綠色、智慧」的城市貨運配送服務體系，為深圳市綠色貨運配送城市示範工程之一。目前園區的業務包括倉儲物流服務、大型數據中心、辦公樓、宿舍及餐廳等，同時搭建了智能化園區管理資訊系統，實現園區數據的交互共用，智能互聯。園區招商情況良好並成功引進了多家品牌物流企業，已進入穩定經營期。於 2023 年 12 月 31 日，項目整體出租率約 95%。

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，運營面積約為 6.6 萬平方米。自 2019 年收購以來，經過多年精耕運營，服務品質大幅提升。於 2023 年 12 月 31 日，園區整體出租率已近 100%。

在建項目

深國際智慧物流港（深圳坪山）位於深圳市坪山區，佔地面積約 12 萬平方米，規劃建築面積約 28.6 萬平方米。本集團於 2022 年 4 月完成該項目 70% 權益的收購。該項目區位優勢明顯，周邊聚集了信息技術、生物醫藥、新能源汽車等產業，區域內有旺盛的物流服務需求。該項目定位為深圳市「20+8」戰略性新興產業集群中的「製造業與物流業深度融合示範基地」，同時也是坪山區「9+2」戰略性新興產業的「智慧物流共享中心」，為先進製造業提供智慧化、高效率的綜合物流服務，建成後將填補坪山區缺少高標準物流設施的空白，有效推動坪山區製造業與物流業的深度融合。該項目成功入選「深圳市 2023 年度重大項目」。該項目已於 2023 年 5 月開工建設，預計將於 2025 年建成並投入運營。

深國際智慧物流港（深圳鹽田）位於深圳市鹽田區，佔地面積約 3.2 萬平方米，規劃建築面積約 9.1 萬平方米，為六層立體倉，是本集團現代化、高標準的「倉儲上樓」示範項目之一，也是本集團「保稅物流+」示範項目。項目將依托國際樞紐港鹽田港和鹽田綜合保稅區的政策優勢，重點發展保稅新業態，開展國際分撥、跨境電商、冷鏈物流、保稅展示等高附加價值物流綜合服務，全力打造為國際領先的數位化、智慧化、綠色化的智慧保稅物流綜合體。該項目入選「深圳市 2023 年度重大項目」，並榮獲「廣東省綠色示范工程」稱號。項目已於 2023 年年底完成竣工驗收，預計將於 2024 年上半年投入運營。

深國際智慧物流港（佛山南海）及**深國際智慧物流港（佛山順德）**分別位於佛山市南海區及順德區，佛山南海項目規劃建築面積約 9.3 萬平方米，佛山順德項目規劃建築面積約 33.7 萬平方米。這兩個項目的整體規劃將著重突出「集約化」及「智慧化」的特點，擬打造為集倉儲、配送、轉運、交易、售後服務和電子商務於一體的現代化高標準物流園。目前佛山南海項目及佛山順德項目已進入全面施工階段，預計將分別於 2024 年及 2025 年投入運營。

待建項目

深國際公路樞紐物流港（深圳寶安）位於深圳市寶安區，是深圳市規劃的 7 個一級公路貨物樞紐場站之一，佔地面積約 7.5 萬平方米，將依托寶安區先進製造業基礎及內外聯通的優越地理位置，集約化立體化打造功能齊全、綠色智能的高標物流設施群，重點建設自動化國際物流雲倉、智慧商貿物流中心和冷鏈中心等核心區，打造功能齊全、業態領先的現代智慧物流設施集群，促進高端製造業與物流業融合。本集團已於 2023 年 12 月成功獲取項目土地，該項目是深圳市「7+30+N」三級物流樞紐規劃首個落地的公路物流樞紐項目，成功入選「深圳市生產服務型國家物流樞紐」。

深國際智慧物流港（佛山高明）位於佛山市高明區，是本集團於 2023 年初成功競得的倉儲建設用地，佔地面積約 15.7 萬平方米。作為本集團於佛山市投資的第 3 個物流園，項目用地的成功獲取標誌著本集團開闢佛山「第二主場」及「一城多園」戰略佈局的又一重大突破。該項目擬打造成集電商雲倉、城市配送、智慧冷鏈、航空供應鏈等功能於一體的高標準、信息化的現代智慧物流產業基地。該項目已於 2024 年 2 月開工建設，預計將於 2025 年內投入運營。

深國際智慧物流港（肇慶高要）位於肇慶市高要區，本集團於 2023 年 10 月成功競得倉儲建設用地約 10 萬平方米。肇慶高要項目的成功獲地標誌著本集團在大灣區的佈局「又下一城」，可進一步加密本集團在大灣區的戰略佈局。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、中山等大灣區其他項目的聯動互通，預計將於 2024 年下半年開工建設。

二、中國其他地區物流港

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

於 2023 年 12 月 31 日，本集團在全國其他地區（不包括大灣區）35 個物流節點城市實現物流港佈局，其中共有 31 個物流港項目投入運營，運營面積約 400 萬平方米，成熟物流園區的出租率達 88%，整體出租情況良好。

本集團在持續拓展物流港新項目的同時，亦穩步推進在建及籌建中的項目，以確保工程進度符合預期。於 2023 年，金華義烏項目（電商產業園）、長沙項目二期 A 項目及無錫江陰項目陸續建成並投入運營，新增運營面積約 33.4 萬平方米。於 2023 年，本集團在中國其他地區（不包括大灣區）新開工建設項目共 7 個，包括溫州項目、成都溫江項目及湘潭項目等。

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

同時，園區正在推動建築面積超過 10 萬平方米的高標準骨幹冷鏈物流基地建設，持續打造數智化醫藥產業園+電商冷鏈產業園。截至 2023 年 12 月 31 日，園區已投入運營的面積約 7 萬平方米，其中醫藥產業園面積約 4 萬平方米，並成為世界 500 強企業上海醫藥及華潤醫藥的河北區域總倉。同時，園區聯合中國優質農產品開發服務協會對入駐產品進行品牌推廣，積極助力「互聯網+農產品」出村進城。園區的 A6 及 A8 倉庫已於年內竣工驗收，A5 及 A7 倉庫已被中國倉儲與配送協會命名為「綠色倉庫」，獲得綠色倉庫一級認證。此外，園區成功應用新一代智能技術和配套自動化設備，已實現全程智能化、可視化管理，大幅提升了物流效率。

深國際物流港（鄭州新鄭）及**深國際物流港（合肥肥西）**是本集團於 2022 年上半年以總金額約人民幣 17.10 億元收購的優質物流倉儲項目，總佔地面積約 91.9 萬平方米，運營面積約 40.6 萬平方米。項目主要服務於當地周邊產業，客戶包括快遞快運、第三方物流及專線物流等。本集團計劃利用該兩個項目的空地繼續建設高標倉，待全部建成後，合計運營面積將超過 70 萬平方米，將成為鄭州及合肥當地有較大影響力的物流港。合肥肥西項目空地部分已於 2023 年上半年開始施工建設，建築面積逾 13.4 萬平方米，預計將於 2024 年投入運營；鄭州新鄭項目空地部分計劃分期開發，一期預計將於 2024 年開工建設。

2023 年，本集團分別先後獲取成都溫江項目、太原項目及南寧經開項目的倉儲用地，累計獲地面積約 29.4 萬平方米，進一步加密了本集團物流港全國佈局網格。

此外，本集團依托強大品牌號召力及成熟園區運營能力，在全國範圍拓展多個管理輸出項目。岳陽項目是本集團在深圳地區之外首個管理輸出項目，項目倉儲設施已建成約 5.2 萬平方米，自投入運營以來，經營情況良好。此外，本集團繼續推動多個管理輸出項目的建設進度，包括：海南洋浦項目建築面積約 9.4 萬平方米，已於 2023 年內完成交付驗收工作，於 2024 年初投入運營；廣東惠陽項目規劃建築面積約 5 萬平方米，已於 2023 年 12 月開工建設，預計將於 2024 年內投入運營；以及廣東潮州項目建築面積約 4.2 萬平方米，預計將於 2024 年正式開工建設，並於 2025 年投入運營；湖北麻城項目一期建築面積 5.8 萬平方米，預計將於 2024 年 5 月投入運營。

物流港「投建融管」閉環商業模式拓展

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

本集團將繼續通過多種物流資產證券化渠道進一步深化「投建融管」小閉環商業模式。一方面將全力推動以成熟物流港項目作為底層資產的基礎設施公募 REITs 申報發行工作，另一方面則積極研究、探索設立新的物流地產私募基金，在保持園區運營權的前提下，盤活集團內優質物流資產，進一步釋放價值。此外，本集團還將考慮以設立併購基金、開發基金等，投資產業鏈上下游優質標的。通過產業加資本雙輪驅動促進物流主業持續做強做優做大，加速資金回流，助力集團實現高質量增長。

2023 年正值中國首批基礎設施公募 REITs 上市 2 週年之際，隨著基礎設施公募 REITs 擴募機制的全面落地、消費類基礎設施試點的放開以及監管

政策的持續完善，中國公募 REITs 市場進一步向常態化發行階段邁進。本集團積極籌劃公募 REITs 申報發行工作，首批發行擬以位於杭州及貴州的成熟物流港項目作為底層資產，打造本集團首個公募 REITs 平台，實現資產證券化。發行公募 REITs 旨在保持園區運營權的前提下盤活本集團優質物流資產，進一步加速現金回流，促進高質量投資，形成正向循環。本集團公募 REITs 發行工作取得關鍵性突破，已完成向中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）及深圳證券交易所提交有關公募基金註冊及上市申請材料，本集團將根據市場行情及監管審批進度安排上市發行。

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」），以該基金作為主體，通過公開競價方式收購本集團位於南昌、合肥及杭州的物流港項目。本集團已於 2021 年及 2022 年陸續將上述三個項目置入深石基金，目前處於正常運營狀態，經營情況穩定。該項目是本集團「投建融管」商業模式的有效落實，由於本集團仍為上述已置入基金的物流園項目提供運營維護等專業服務且將繼續收取服務費用，基金置入可使本集團在保持園區運營權的前提下加速資金回流，促進有效投資。本集團正積極籌備新一期私募基金，將開展開發型、併購型基金研究，推動基金類投資，加強與同行及金融機構合作，促進產業與資本結合，進一步推動「投建融管」商業模式發展。

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的落地實踐，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等新興業態已成為物流行業未來發展的重要趨勢。本集團智慧倉及冷倉項目覆蓋深圳、石家莊、成都等地的多個物流港項目，為醫藥、3C 電子、鞋服等行業客戶提供服務。本集團將持續探索智慧倉、冷鏈行業發展趨勢，關注智慧倉和冷鏈行業優質標的，助力新業務開拓，實現產業鏈供應鏈高質量發展，打造物流業務增長新引擎。

截至 2023 年 12 月 31 日，本集團已投入運營的智慧倉及冷倉面積合共約 12 萬平方米，在建、擬建及規劃中的智慧倉及冷倉面積約 29.2 萬平方米。

在冷鏈業務方面，本集團近年在各物流港項目規劃和建設冷倉並取得良好進展。2023 年，本集團與冷鏈物流頭部企業「萬緯物流」合資成立冷鏈運營公司，通過「重資產自主拓展+輕資產合作運營」的業務模式加快推進冷鏈業務發展。於 2023 年底已投入運營的冷倉面積約 12 萬平方米，分別位於深圳黎光項目、石家莊正定項目、成都青白江項目及天津西青項目。在智慧倉發展方面，本集團持續推進已建物流港項目的智慧化改造工作，已完成智慧化改造並投入運營的面積共計 2.6 萬平方米，有效提高了客戶的庫存空間利用率及貨物周轉率，同時極大降低了人工成本。

深圳黎光項目的冷倉已於 2023 年下半年逐步開業運營，目前投營面積約 5.1 萬平方米。該項目將打造為具有示範性的生態型、智慧型、創新型標桿項目。

此外，上海閔行項目「乾改冷」工程已於 2023 年 12 月竣工驗收並投入運營，改造後的冷倉面積約為 5.2 萬平方米。

本集團已於 2023 年 6 月成功獲取南京空港冷鏈項目的用地，計劃建設的冷倉面積約 3.3 萬平方米，目前已開工建設，預計將於 2024 年底投入運營。

本集團於 2020 年完成了對行業領先的智慧倉系統集成企業湖北普羅格科技股份有限公司（「普羅格」）的戰略投資，本集團積極推動投後協同，與普羅格攜手積極探索智慧物流技術在園區生態中的進一步應用，共同探尋科技為倉儲及物流園區賦予的新價值。本集團與普羅格共同完成了石家莊正定項目部分倉庫的智慧化改造，其中醫藥智慧倉已實現全天候溫濕度可視化控制，將打造為行業領先的醫藥智慧共享倉。

本集團於 2021 年成為國內通信物流市場佔有率排名第一的中國通信服務股份有限公司旗下中通服供應鏈管理有限公司（「中通服」）的第三大股東。中通服為中國通信行業唯一一家 5A 級綜合型物流企業。本集團與中

通服已就多項目的合作可行性進行了初步調研及探討，未來將在信息通信、數據中心等新興產業領域攜手拓展高端物流增值服務，全方位實現優勢互補、互利共贏。2023年，本集團已與中通服母公司中國電信集團有限公司簽署全面合作協議，後續雙方將結合各自的核心競爭優勢，積極尋求在通信、物流供應鏈、雙碳及新能源等領域展開合作，實現優勢互補，促進合作共贏。

為落實智慧物流發展戰略，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。作為基金發起方之一，本集團積極推動基金的運作，並積極推動拓展冷鏈物流、新能源汽車物流等領域的若干潛在優質標的，將在後續持續跟進相關進展。截至2023年底，本集團累計已取得基金分紅收益約人民幣1,202萬元。

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行業，成為具有「貨操作平台+物流交易平台+箱操作平台」功能的跨境物流供應鏈數智化服務平台。鵬海運已成功打造華南地區最大的集裝箱運輸SAAS公共服務平台，並承擔深圳港EDI網路資訊交換平台的建設、運營工作。於本年度，鵬海運加快推動孵化貨主戰略產品，不僅完成了出口退稅協同服務產品「關票稅融（1.0版本）」的上線工作，還推動了跨境貿易物流數智化及履約管理平台「鯤鵬智運」的初步構建，與菜鳥系投資者上海文鯨供應鏈科技有限公司共同合作的「鵬鯨項目」亦實現零的突破。同時，鵬海運繼續承擔中國（深圳）國際貿易單一窗口（Single Window）運維工作，為深圳市外貿企業提供便捷高效的進出口線上通關業務服務。於本年度，鵬海運成功入選《中國航務周刊》發佈的「中國航運業年度100」之「十大智慧港口力量」，亦榮獲國務院國資委首屆「國有企業數字場景長信專業賽」全國二等獎等榮譽。

三、 鐵路綜合物流樞紐

深圳國際綜合物流樞紐中心(前稱「深國際鐵路樞紐物流港(深圳平湖南)」) (「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。平湖南項目位於深圳市龍崗區，佔地面積約90萬平方米。該項目於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。

本集團在平湖南項目首創「在鐵路線上加蓋多層物流倉儲設施，通過分層確權方式獲得上蓋物流建築的所有權」的模式，充分利用鐵路貨場空間向上拓展，上蓋開發現代物流設施，實現鐵路用地的復合開發以及「鐵路運輸+現代物流」的融合發展。本集團擬將該項目打造為具有標桿示範作用的「公鐵海」多式聯運中心和國家級綜合物流樞紐，以滿足市場需求為導向，融合城市物流、商貿服務、國際國內鐵路貨運班列及應急物流保障等業務功能，實現由單一功能的鐵路貨場升級為「鐵路貨場+城市綜合物流樞紐」的目標。

本集團已獲取平湖南項目90萬平方米土地的經營權，並於2023年6月以人民幣11.87億元成功競得其中約33.4萬平方米的上蓋空間的土地使用權，在保留鐵路貨場全部規劃功能的前提下建設11米架空層，架空層以上為物流用地，擬建設85萬平方米物流倉儲設施。該項目用地為全國首宗鐵路貨場上蓋產業空間，是深圳市較為罕見的可大規模開發物流設施的土地資源。項目建成後，將有利於擴大本集團之業務經營規模、提高市場佔有率，並有效提升本集團在大灣區的影響力。目前，本集團全力推進該項目工程建設，於2024年上半年開工建設，力爭於2025年底建成，項目建設費用將由本集團之內部資源與外部融資相結合的方式撥付。

目前，本集團依托平湖南項目鐵路貨場，成功拓展了多條快速貨運班列，成功落地包括「深圳-上海」「深圳-湖南」「深圳-寧波」「深圳-喀什」等多式聯運項目，成功開行深圳至上海、長沙、株洲、寧波、喀什等自營鐵路班列線路，覆蓋華東、華中、西南及西北等主要經濟區域，多式聯運業務取得實質性突破，形成國際國內鐵路貨運業務兩翼齊飛的新格局。截至2023年12月31日，內貿班列全年到發量達16,878標準箱。

此外，本集團於平湖南項目開展倉儲服務、港口集裝箱堆場及鐵路運輸等服務，其中已投入運營的鐵路貨場/堆場面積約17萬平方米。截至2023年12月31日，鐵路貨場/堆場可租場地的出租率已達100%。

深圳中歐/中老班列

本集團與中國外運股份有限公司共同成立了合資公司，負責運營深圳中歐/中老班列，主營國際貨運代理、鐵路國際班列運營等業務，為保障國際產業鏈與供應鏈穩定以及推動共建「一帶一路」高質量發展作出了貢獻。

深圳中歐班列是聯通深圳與國際經濟發展的重要紐帶，該班列從深圳啓程，已開通18條線路，覆蓋42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5,000多家企業提供了穩定、可靠的國際物流服務。2023年，開行188列，自開通以來，累計發運576列，貿易額達美金18.7億元。此外，還相繼開通了深圳中老國際班列、中老泰專列、精品中歐班列。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。

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	
	2023年 港幣千元	較2022年 (減少)	2023年 港幣千元	較2022年 (減少)
大灣區物流園	561,708	(3%)	218,724	(20%)
中國其他地區物流園	956,902	(4%)	304,900	(73%)
物流園業務小計	1,518,610	(3%)	523,624	(63%)
物流服務業務	319,109	(18%)	8,617	(9%)
合計	1,837,719	(6%)	532,241	(63%)

於本年度，物流業務實現收入約港幣18.38億元，較去年同期下跌6%；股東應佔盈利較去年同期下跌63%至約港幣5.32億元。

於本年度，物流園業務的收入較去年同期下跌3%至約港幣15.19億元，主要由於受需求持續低迷及行業競爭激烈等因素影響所致。股東應佔盈利較去年同期下跌63%至約港幣5.24億元，主要由於本年度未經「投建融管」模式獲得物流園項目置入基金之收益。

於本年度，物流服務業務的收入及股東應佔盈利分別較去年同期下跌18%至約港幣3.19億元及9%至約港幣862萬元，主要是為適應經濟環境的變化及降低風險，本集團持續調整了相關業務架構。

物流園轉型升級業務

運營表現分析

深國際前海項目（「前海項目」）

前海項目是本集團首個成功實現「投建管轉」大閉環發展模式的項目，通過前海土地整備，本集團獲取了約人民幣83.73億元的土地使用權的補償，置換了新規劃條件下的土地面積合共約12萬平方米，總建築面積約39萬平方米（其中，住宅建築面積約19萬平方米，公寓建築面積約2.5萬平方米）。土地增值收益是前海土地整備的第一步，隨著置換用地逐步開發、建成物業投放市場，項目數年來已先後6次釋放稅前收益合共約人民幣142.19億元，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。

前海項目將持續打造成集產業數字經濟小鎮、潮流商業和配套住宅於一體的深國際前海產城共同體，將從產業升級、資源集聚、功能融合等方面助力前海發展，促進產城資源融合。

住宅項目

本集團獨立開發運營的頤城栖灣里項目計容建築面積約 6.5 萬平方米，其中住宅建築面積約 5.1 萬平方米、商業建築面積約 0.6 萬平方米。2023 年，頤城栖灣里項目榮獲「繆斯設計獎」（MUSE Design Awards）、「2023 年英國國際地產大獎」（International Property Award）及「IDA 美國國際設計大獎」（International Design Award）等諸多國際獎項。該項目已於 2022 年 9 月 28 日開盤預售，並於 2023 年 12 月竣工交付，共確認收入約人民幣 49.52 億元，稅前收益約人民幣 26.35 億元。

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。其中項目一期住宅建築面積約 4 萬平方米、商業建築面積約 0.34 萬平方米，已於 2022 年預售，截至 2023 年 12 月 31 日，已全部售罄。項目二期計容建築面積約 8 萬平方米，住宅建築面積約 5 萬平方米、公寓建築面積約 2.5 萬平方米、商業建築面積約 0.5 萬平方米，已於 2023 年 4 月開盤預售，截至 2023 年 12 月 31 日，去化率達 96%，銷售回款約人民幣 37 億元，目前正穩步推進主體結構施工進程。

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·印里總建築面積約 2.5 萬平方米，該項目集品質生活、人文藝術、圈層社交、數字生態於一體，是前海乃至深圳少有的「庭院式」慢生活街區。該項目已於 2022 年 9 月正式開業，於 2023 年 6 月在中國購物中心與連鎖品牌發展峰會上榮獲「業態創新獎」與「營銷創新獎」，並於 2023 年 10 月榮登 Golden Mall 中購聯購物中心行業 2023 年度專業競爭力榜單的「特色消費場景卓越榜」與「社區購物中心卓越榜」。截至 2023 年 12 月 31 日，項目整體出租率約 80%。

辦公項目方面，本集團與工業和信息化部直屬單位中國電子信息產業發展研究院（「賽迪研究院」）共同管理和經營「深國際商置（深圳頤都大廈）」。2022 年 5 月，頤都大廈成功獲得美國綠色建築委員會頒發的 LEED-CS 鉑金級認證，標誌著該項目正式跨入世界頂級環保寫字樓行列。頤都大廈總建築面積約 3.5 萬平方米，依托前海在大灣區的特殊區位和政策優勢，充分發揮本集團豐富的供應鏈管理經驗和賽迪研究院強大的資訊技

術服務能力，重點發展供應鏈服務和智造服務產業以促進大灣區、「一帶一路」沿線國家／地區數字經濟與實體經濟的深度融合。頤都大廈自2021年7月投入使用，以AIoT+生態庭院與產業運營服務的定位，成功吸引眾多數字產業企業入駐。截至2023年12月31日，企業入駐率達90%，所有簽約客戶均為高潛型數字經濟企業，產業聚集度100%，數字經濟產業聚集度排名前海第一，並連續兩年被深圳市前海管理局認定為促進產業集聚的產業載體。深國際自營的優質共享辦公空間「前海圖釘Camp」亦位於頤都大廈。該項目是本集團首個產業孵化器產品，主要聚焦於建設「AIoT+」深港科創生態圈，已完成深圳市南山區眾創空間備案及火炬計劃備案。截至2023年12月31日，前海圖釘Camp入孵率達55%，其中香港創業團隊約佔三分之一，且成功引入包括英國愛丁堡大學、美國加州大學洛杉磯分校、香港大學等國際知名院校畢業的優質海歸創業團隊。目前，產業創新生態平台雛形建立，各類產業活動及產業賦能服務有條不紊推進。

此外，本集團獨立持有前海兩宗辦公及商業用地，計容建築面積約9.2萬平方米，其中辦公建築面積約7.9萬平方米、商業建築面積約1.2萬平方米、社康服務中心建築面積0.1萬平方米。由於該兩宗地塊處於保稅港區內，目前正與政府部門協商相關置換及開發事宜。

深國際華南物流園轉型項目

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

2023年，本集團在深國際華南物流園一期項目轉型升級方面取得重大突破。根據龍華區政府對外發佈的《龍華區國土空間分區規劃（2021-2035）》（草案）公示讀本顯示，深國際華南物流園已被納入「北站樞紐城市功能節點」等空間範圍，成功寫入龍華區未來15年中長期發展的空間

藍圖。根據深圳市規劃和自然資源局關於印發《深圳市2023年度城市更新和土地整備計劃》的通知，華南物流園土地整備利益統籌項目作為龍華區新建項目列入計劃。與此同時，本集團於2023年10月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及深圳市龍華區民治街道辦事處正式簽訂了《土地整備監管協議書》，採用安排留用土地和貨幣補償的方式實施本項目。未來，華南物流園一期將由物流倉儲功能轉型升級為以數字經濟產業為主、配套高端商業和居住的綜合性功能，本集團將通過分期留用土地的方式，按新規劃功能逐步開發運營並實現收益。

「深國際華南數字谷」為深國際華南物流園二期項目，佔地面積約6.2萬平方米，建築面積約20萬平方米，分一組團和二組團開發建設。其中，一組團已於2021年12月投入運營，截至2023年12月31日出租率約70%；二組團已於2023年底完成竣工備案，計劃將於2024年上半年投入運營。該項目契合龍華區「數字龍華」發展戰略，以發展數字產業為導向，圍繞人工智能、5G技術、工業互聯網、軟件信息業等四大數字產業，重點引進主導產業，以促進區域產城融合，實現數字產業賦能區域發展，為區域經濟發展注入新的動力。

深國際智慧物流港（深圳坪山東）

深圳坪山東項目佔地面積約26.7萬平方米，現主要為沃爾瑪深圳物流配送中心。隨著深圳市「發展實體經濟，製造業強市，努力發展新質生產力」的戰略號召，本公司將綜合考慮深圳坪山東項目周邊環境、土地綜合開發、交通承載能力等因素，積極推動該項目轉型升級，讓「物流上樓」與製造業深度融合。本集團擬以國際一流標準建設集「生產、生活、生態」於一體的高質量、低成本、服務優、配套全的產業園區，將深圳坪山東項目打造成深圳市「倉儲上樓+工業上樓」試點標杆項目。

財務表現分析

於本年度，物流園轉型升級業務的收入較去年同期上升至約港幣55.56億元，主要是由於頤城栖灣里項目於本年度完工交付，並確認收入約港幣55億元。股東應佔盈利為約港幣17.46億元，主要來自於頤城栖灣里項目的

貢獻；但較去年同期下跌39%，原因為去年同期因前海商業公司增資擴股錄得收益，而本年度並無該等收益。

港口及相關服務業務

運營表現分析

2023年，靖江港、沈丘港及豐城港項目均已投產運營，本集團「港口聯網」戰略目標成效凸顯。依托各大港口資源，本集團持續拓展港口營運產業鏈，進一步增強港口板塊核心競爭力和可持續發展能力。

深國際港口（南京西壩港）

本集團持有70%權益的南京西壩港項目位於南京江北新區新材料產業園區內，於2010年開始運營。該項目是南京市重點規劃建設的海江聯運、鐵水多式聯運樞紐港，也是目前南京港唯一位於長江以北的萬噸級以上公用散貨碼頭，可實現卸船、裝船、過駁、裝卸火車、倉儲等多項服務功能。南京西壩港項目目前運營一座5萬噸、兩座7萬噸及兩座10萬噸級通用散貨泊位以及約40萬平方米的堆場，疏港鐵路直達港區，具有得天獨厚的區域優勢和實現江海、鐵水、公水聯運的良好條件。

2023年，面對終端需求低迷的市場環境，港口行業同質競爭加劇，南京西壩港的經營遇到了較大挑戰。儘管如此，南京西壩港持續優化現場管理水平，深度挖潛重點客戶需求實現提量增效，外貿業務量有所增長。2023年，南京西壩港共有461艘海輪停泊，並完成了約3,578萬噸的吞吐量，火車發運量約為427萬噸，業務量持續穩居沿江11個同類碼頭首位。

深國際港口（江蘇靖江港）

本集團持有70%權益的靖江港項目位於靖江市經濟開發區，建有2座10萬噸級長江主碼頭及5個1,000噸級內港池泊位，利用岸線693米，設計年吞吐量4,500萬噸。該項目將打造為國內一流的綠色、智慧、高效、安全於一體的海江聯運樞紐港以及能源儲備集散中心和綜合交易中心，助力靖江國家級煤炭儲備基地功能實現。

靖江港項目持續高質量推進工程建設，獲列全國重點外資專班項目名錄，自2021年起連續三年入選「江蘇省服務業重點項目」，並於2022年及2023年連續兩年入選「江蘇省重大項目」，其建設對提升本集團港口板塊市場佔有率以及實現「港口聯網」高質量發展具有重大意義。該項目已於2023年12月正式開港運營。

此外，本集團以靖江港項目為燈塔工程，加快推進「智慧綠色港口」建設，通過建設全封閉大棚堆場、屋面光伏及岸電系統等，著力打造近「零碳」港區。智慧綠色港口的建設，不僅將顯著提升靖江港項目的人均產能，增強港口招商競爭力；同時還將優化港口服務水平，實現與客戶之間的數據「零距離」互通，吸引優質大客戶並增強客戶粘性，奠定可持續發展的基礎。本項目作為專業碼頭數智化轉型的標桿，其經驗和模式亦將複製推廣，從而推動整個港口板塊的數智化轉型，實現以點帶面的遞進式發展。

深國際港口（河南沈丘港）

本集團於2023年內完成對沈丘港項目公司的增資，於沈丘港項目的權益由40%增加至52%。通過增加沈丘港項目的權益，本集團行業領先的港口經營理念將更好推廣、產業鏈資源將更好積聚，將更好與板塊其它輕重資產形成規模優勢。

沈丘港項目位於沈丘縣沙潁河畔，航道優勢明顯，是中原出海新通道上的重要水運節點，也是千萬噸年產能河南安鋼周口鋼鐵有限責任公司的配套工程。沈丘港項目有望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。項目擬分三期建設，規劃建設26個1,000噸級泊位，利用岸線約1,600米，預計全部投產後每年可增加本集團港口產能3,000萬噸。

沈丘港項目一期4個通用泊位，設計年通過能力440萬噸，已於2023年3月投產運營，當年完成吞吐量196萬噸，標誌著本集團內河聯網行動邁出了一大步。本集團正積極推進項目二期及三期項目的報批報建工作。本集團致力於將本項目打造成為高效、環保、先進的散貨碼頭，成為輻射豫皖地區的「港產城一體化」示範項目。

深國際港口（江西豐城港）

本集團持有20%權益的豐城港項目規劃建設10個1,000噸級的散貨泊位（水工結構兼顧3,000噸級）。其中項目一期6個泊位利用岸線580米，設計年吞吐能力600萬噸，已於2023年7月正式投產運營。豐城港項目是輻射贛江沿線的重要配送節點，主要服務於當地若干大型發電廠。

港口供應鏈業務

在港口供應鏈業務方面，在應對宏觀經濟復蘇乏力、煤炭長協全覆蓋政策持續推進、煤價步入下行通道等多重挑戰的背景下，本集團充分依託各大港口資源，堅持供應鏈業務多元化發展，成功實現了業務的穩健增長。通過積極開發新客戶與新貨種，豐富物流運輸方式，有效應對了市場變化。同時，通過持續加強風險管控，建立健全標準化風險防控體系，確保了業務健康發展。此外，通過打通鐵路發運管道，夯實北方港口業務，延伸供應鏈服務戰略，為客戶提供一站式散貨物流供應服務，進一步提升了市場競爭力。港口供應鏈業務維持良好的發展趨勢，業務量逆勢上揚，營業收入及利潤獲得顯著增長。

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2%至約港幣28.05億元，主要受惠於港口供應鏈業務平穩增長；股東應佔盈利較去年同期下跌15%至約港幣8,775萬元，主要是由於電力、水泥等終端企業均不同程度下調生產負荷，市場需求較為疲弱等因素影響。

收費公路業務

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

運營表現分析

於本年度，隨著國內經濟及社會全面恢復正常運行，道路交通需求較快回升。但受全球經濟景氣低迷、外需疲軟等大環境影響，國內經濟生產總體

承壓，使道路貨運交通需求增長幅度偏緩。另一方面，受益於社會秩序全面恢復後，公眾自駕出行意願增強，客車出行量穩步回升。武黃高速的特許經營期已於2022年12月到期終止，因此對深圳高速於本年度的路費收入造成一定影響。由於去年同期基數較低，深圳高速於本年度經營和投資的收費公路車流量及路費收入同比均錄得較大幅度增長。

2023年，深圳經濟發展呈恢復向好態勢，貨物進出口總額保持增長，物流運輸及大眾出行需求恢復性增長。於本年度，本集團深圳地區路段的路費總收入同比增長超過18%。

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、項目自身的建設或維修工程等因素的影響，其中：

- 深圳外環項目二期於2022年1月1日正式通車，與一期形成貫通效應，成為深圳東西向最便捷的高快速主幹道。於本年度，深圳外環項目的日均車流量及日均路費收入同比均錄得增長。此外，本集團已批准建設深圳外環項目三期，以進一步發揮深圳外環項目的整體效益。
- 與清連高速線位基本平行的廣連高速（廣州—連州）於2021年年底全線通車，對清連高速車流量產生一定分流。為提升車流量，本集團多渠道開展營銷宣傳，強化服務水平，積極引導車流。此外，隨著沿線生產生活秩序恢復正常，清連高速於本年度的運營表現呈現恢復性增長。
- 廣深高速為連接廣州和深圳的重要快速通道，而西線高速是連接廣州和珠海（珠江三角洲地區）環線高速公路的組成部分。於本年度，隨著沿線城市生產經營秩序好轉，該等路段的車流量及路費收入均有較大增長。
- 陽茂高速於2021年年底完成改擴建後，雙向八車道全線通行，車輛通行能力顯著提高。受益於周邊道路相繼開通後的路網貫通效應，以及沿線政府實施促進旅遊經濟等政策的效應顯著，陽茂高速於本年度的運營表現良好。
- 益常高速、長沙環路及南京三橋於本年度的營運表現均呈現恢復性增長。此外，受益於寧洛高速（南京—洛陽）及寧合高速（南京—和縣）改擴建相繼

完工，使南京三橋北路網通行能力得到很大提高，對促進南京三橋車流量增長產生積極作用。

重點建設項目

深圳外環項目分三期建設，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。深圳外環項目一期及二期分別於 2020 年 12 月 29 日及 2022 年 1 月 1 日建成通車，通車以來營運表現良好，車流量和路費收入迅速增長。截至 2023 年年底，深圳外環項目三期已完成多個合同段的施工、監理招標，部分合同段亦已開工建設。預計建成後，一方面可以充實本集團核心公路資產、取得深圳外環項目整體最佳經濟效益和社會效益，另一方面還能通過完善路網佈局，為深圳高速其他收費公路帶來交通流量。

深圳沿江項目二期主要包括深圳國際會展中心互通立交和深中通道深圳側接線兩部分工程，其中深圳國際會展中心互通立交已於 2019 年啟用通車。而深中通道深圳側接線設有機場互通和鶴洲互通兩座互通立交，建成後將聯通深圳沿江項目一期、機荷高速、廣深高速、深中通道及寶安國際機場。於本年度，深圳沿江項目二期累計完工進度約 91%，並計劃於 2024 年與深中通道同步建成通車。待全線貫通後，不但可改善深圳機場交通狀況，還能增加珠江西岸與深圳高速公路主骨架線的聯繫，對促進大灣區經濟發展具有重要意義。

深圳高速與深圳市交通運輸局於 2022 年 9 月 30 日簽訂了機荷高速改擴建工程公私合營(PPP)項目（「機荷高速改擴建項目」）合同，後續深圳市有意對機荷高速改擴建項目的建設實施方案進行調整，並相應調整投融資方案，目前正在推進相關特許經營程序。本集團將待具體方案確定後再履行相應的審批程序。

深圳高速持有約 71.83% 股權的深圳投控灣區發展有限公司（「灣區發展」）間接享有廣深高速 45% 的利潤分配權益。由於廣深高速的交通流量持續接近飽和狀態，廣東省發展和改革委員會已核准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改擴建工程（「改擴

建項目」)，並由廣深珠高速公路有限公司（「廣深珠公司」）負責投資和建設。於本年度，上述改擴建項目已開工建設。此外，灣區發展還與合作股東對廣深高速沿線土地進行深入研究，探討可行的商業模式以推動沿線土地的盤活和開發利用，提升高速公路整體回報水平。

基於深圳高速的財務狀況和投資計劃，深圳高速擬向符合中國證監會規定的包括本公司全資附屬公司新通產實業開發（深圳）有限公司在內的不超過 35 名（含 35 名）特定對象發行不超過 654,231,097 股 A 股股票（「本次發行」），本次發行募集資金總額擬不超過人民幣 49 億元，在扣除發行費用後將用於深圳外環項目的投資建設及償還深圳高速的有息負債等用途。本次發行尚需獲得上海證券交易所及中國證監會同意註冊後方可實施。有關詳情可參閱本公司與深圳高速日期為 2023 年 7 月 14 日及 2024 年 1 月 25 日的聯合公告、本公司日期為 2023 年 8 月 25 日的通函及本公司日期為 9 月 14 日的公告。

於本年度，本集團以全資擁有的益常高速作為底層資產，開展基礎設施領域不動產投資信託基金（「益常高速公募 REITs」）試點申報工作。益常高速公募 REITs 已於 2024 年 3 月 7 日完成發售，最終募集基金份額 3 億份，發售價格為人民幣 6.825 元/份，基金募集資金總額為人民幣 20.475 億元。其中，深圳高速作為原始權益人參與戰略配售認購數量為 1.2 億份，佔發售份額總數的比例為 40%。益常高速公募 REITs 預計將於 2024 年 3 月底在上海證券交易所上市，交易代碼為「508033」，基金場內簡稱為「深高 REIT」。有關詳情可參閱本公司與深圳高速日期為 2023 年 8 月 18 日及 11 月 17 日、2024 年 1 月 2 日及 3 月 13 日的聯合公告。

財務表現分析

於本年度，隨著國內經濟及社會全面恢復正常運行，收費公路車流量恢復增長。然而，受武黃高速特許經營權於 2022 年 12 月到期終止的因素影響，路費收入升幅有所收窄。收費公路於本年度實現路費收入港幣 59.71 億元，較去年同期上升 4%；而收費公路業務的淨利潤亦較去年上升 23% 至港幣 23.80 億元。

大環保業務

運營表現分析

清潔能源

通過近幾年的實踐探索，本集團將清潔能源發電作為重點發展的領域。截至 2023 年年底，本集團投資和經營的風力發電項目累計裝機容量達 648 兆瓦，均為已建成併網項目，所在地風資源較為豐富，電力消納較有保障。

2023 年，本集團積極推動清潔能源發電項目拓展，深圳高速新能源控股有限公司（「新能源公司」）獲取河北平山縣 60MW 光伏項目和 70MW 光伏項目自主開發指標，已分別納入當地保障性項目和儲備類項目，使本集團在光伏發電領域實現零的突破。

於本年度，本集團與國家電力投資集團有限公司的附屬公司共同成立了合資公司，並持有其 65% 的股權，以共同進行新能源領域風電及光伏項目的投資開發，並彌補本集團在項目資源開發、建設運營管理方面的不足，以實現業務可持續性發展。此外，本集團於本年度設立了深圳深高速晟能科技有限公司，以開發建設深圳高速乾泰工業園「光儲充一體化」項目，該項目已於 2023 年 4 月取得備案證，預計將於 2024 年完工併網。

深圳高速環境有限公司（「環境公司」）於 2019 年 3 月 15 日與南京風電科技有限公司（「南京風電公司」）的其他股東已就收購南京風電公司及增資事宜簽訂併購協議（「併購協議」）。根據併購協議，由於南京風電公司於截至 2021 年 12 月 31 日及 2022 年 12 月 31 日止年度未能達到目標業績，因此，環境公司於本年度與南京風電公司的其他股東(除一位股東外)簽訂補償協議，據此，彼等同意按併購協議的條款將其各自於南京風電公司持有的全數股權共計約 47% 無償轉讓給環境公司。於 2023 年年底，深圳高速間接持有南京風電公司約 98% 股權，有關詳情可參閱深圳高速日期為 2019 年 3 月 15 日、2023 年 9 月 11 日及 11 月 9 日的公告。

南京風電公司於本年度主要開展本集團投資的風力發電場的後運維服務，同時配合新能源公司開展風力發電及光伏項目的市場開拓。南京風電公司於本年度的經營表現欠佳，主要受原有風機製造銷售業務停頓、計提資產

減值和預計負債等因素影響。本集團將加大對南京風電公司的業務轉型，加快資產盤活和資金回籠，促進其經營狀況好轉。

固廢資源化管理

由於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。

截至本公告日期，本集團有機垃圾設計處理規模超過 6,900 噸/日，經營模式主要為 BOT 等特許經營方式，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游客戶。

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」）為國內重要的有機垃圾綜合處理和建設運營的企業，具備有機垃圾處理全產業鏈服務能力。截至本公告日期，藍德環保公司擁有有機垃圾處理項目共 20 個，餐廚垃圾設計處理量超過 4,800 噸/日，其中 13 個項目進入商業運營。2023 年，隨著餐飲消費市場回暖，餐廚垃圾量同比上升，藍德環保公司運營收入有一定增長。但受到油脂銷售價格大幅下降及部分項目因垃圾收運量不足影響導致達產率較低等因素影響，藍德環保公司於本年度的總體運營表現欠佳。因此，本集團對藍德環保公司業務結構進行了調整，明確了以運營業務為主的經營策略，逐步收縮、終止虧損嚴重的 EPC 工程及裝備製造業務，並進一步優化人員組織架構，加強成本費用管控。藍德環保公司亦將著重加強存量項目的提質增效，推進技術工藝改造，加強規範化管理，努力提升盈利能力。

本集團持股 100% 的光明環境園項目位於深圳市光明區，將建成為深圳市第一座同時具備餐飲垃圾、廚餘垃圾無害化處理及資源化利用的集中式現代化處理工廠，具備處理有機垃圾 1,000 噸/天、大件（廢舊傢俱）垃圾 100 噸/天、綠化垃圾 100 噸/天的處理能力，特許經營期擬定為 10 年。光明環境園項目已基本竣工，預計將於 2024 年投入試運營。

深圳高速間接持有 70% 股權的深圳市利賽環保科技有限公司（「利賽環保公司」）擁有深圳市部分城區生物質垃圾處置 BOT 項目的特許經營權。

於本年度，利賽環保公司的生產線技術改造已基本完成，改造後，其餐廚垃圾處理能力將提升至 650 噸/日，新增油脂處理能力 30 噸/日，餐廚垃圾收運量提升至 600 噸/日以上，目前已基本實現滿產運營。

深圳高速間接持有 100%權益的邵陽項目為湖南省邵陽市餐廚垃圾收運處置特許經營項目，餐廚垃圾設計處理規模為 200 噸/日，採用轉讓-運營-移交（TOT）模式，特許經營期限為 30 年，邵陽項目已於 2023 年 2 月啓動試運營。

深圳高速間接持有 63.33%股權的附屬公司深圳深汕合作區乾泰技術有限公司（「乾泰公司」）擁有報廢新能源汽車回收拆解資質，可提供燃油車報廢回收處置服務和新能源汽車及退役動力電池一體化資源綜合利用服務。於本年度，乾泰公司獲得專精特新中小企業認定，入選為深圳市首家獲得新能源汽車動力蓄電池區域服務中心試點單位。乾泰公司於本年度的業務開展未達預期，主要受到鋰電材料價格持續下跌及動力電池市場需求增速放緩影響。此外，報廢汽車的拆車利潤下降、回收業務獲取及回收處理量整體受到影響。受上述因素影響，乾泰公司的業績未達預期。

其他環保業務

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

深圳高速持有 11.25%股權的深圳市水務規劃設計院股份有限公司於 2021 年 8 月於深圳證券交易所創業板正式上市（股份代號：301038）。

財務表現分析

於本年度，大環保業務實現收入港幣 17.98 億元，較去年同期下降 11%，主要由於風機銷售下降以及本年度風資源較小導致風力發電收入減少。同時，由於本年度藍德環保公司的折舊攤銷費用增加及南京風電公司資產減值等因素影響，致使大環保業務錄得淨虧損約港幣 1.30 億元(2022 年:淨利潤港幣 2.48 億元)。

航空運輸服務

深圳航空

2023 年，全球民航客運市場運輸需求回暖，中國國內民航客運需求大幅回升，整體呈現穩健的恢復態勢。於本年度，深圳航空運輸旅客約 3,322 萬人次，旅客運輸量為 519.39 億客公里，分別較去年同期上升 127% 及 132%。

深圳航空於本年度的收入總額較去年同期增加 139% 至人民幣 299.88 億元（港幣 333.13 億元）（2022 年：人民幣 125.41 億元（港幣 144.16 億元）），其中客運收入增加 153% 至人民幣 281.59 億元（港幣 312.81 億元）（2022 年：人民幣 111.17 億元（港幣 128.40 億元））。然而，深圳航空當前亦面臨多重經營壓力，包括飛機運力與航材供應的不確定性，航油成本持續高企，機場收費標準的提高，匯率及利率波動，此外，旅客出行意願及模式的調整使市場格局相應發生變化，競爭形勢更加激烈。於本年度，深圳航空錄得淨虧損人民幣 17.35 億元（港幣 19.28 億元）（2022 年：淨虧損人民幣 111.29 億元（港幣 127.93 億元）），同比減虧人民幣 93.94 億元（港幣 108.65 億元）。根據權益法，因本集團應佔聯營公司深圳航空之累積虧損份額已超過本集團在該聯營公司之權益，本集團於本年度將不再確認與深圳航空相關的進一步虧損（2022 年：虧損港幣 26.66 億元）。

國貨航

本集團於 2021 年出資人民幣約 15.65 億元，以增資擴股方式持有中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）10% 的股權，並成為國貨航的戰略股東，參股後持續取得較好的投資回報。國貨航（首發）已於 2023 年內通過深圳證券交易所上市審核委員會審議，正在推動後續上市發行工作。此外，本集團與國貨航繼續深化戰略合作，積極推動深圳及北京等地項目落地，共同獲取稀缺資源，打造集航空物流、高標倉儲及冷鏈物流等於一體的綜合型物流體系。

2024年展望

展望 2024 年，宏觀環境的複雜性、嚴峻性與不確定性依然存在，全球經濟復蘇之路曲折且漫長。受益於穩健有力的政策引導，中國經濟外循環有望逐步修復，內循環將在「立」與「破」之間尋求再平衡，出口、地產等拖累有望得到緩解，消費將成為經濟增長的新引擎。同時，隨著國家「通道+樞紐+網絡」現代物流體系的逐步構建以及「全國統一大市場」建設的持續推進，本集團遍佈全國的物流重資產資源將更加高效地融入國內經濟大循環，園區資產的價值創造能力有望得到進一步提升。此外，多樣化的消費模式和高端製造業的擴張將帶來新型電商、跨境電商、新能源汽車上下游、光伏產業上下游、醫藥、3C 電子等細分領域的發展契機，智慧物流和綠色倉儲的發展也將增添新動能。

2024 年，本集團將繼續緊隨國家發展戰略，牢牢把握產業發展機遇，堅持「穩中求進、提質增效」主基調。對於不確定的事項繼續求「穩」；對於確定的事項繼續求「進」，做好「三穩十進」：具體包括在投資節奏、資金、安全形勢方面「求穩」；在綜合改革、管理提升、招商運營、工程建設、隊伍建設、市值管理、降本增效、閉環發展等方面「求進」。依託城市配套基礎設施開發運營方面的傳統優勢，圍繞物流、港口、收費公路、大環保四大核心業務，持續提高經營效益，改善盈利水平，朝著將本集團打造為交通物流領域有特色的一流產業集團奮勇前行。

穩中提質物流主業，科學精準謀求發展

2024 年，本集團將進一步把握物流行業發展的基本態勢，因時因勢靈活調整發展策略，圍繞「水陸空鐵+智冷」全景物流倉儲節點為基礎的戰略性設施網絡進行優化佈局，聚焦北上廣深等一線城市及大灣區、長三角等經濟發達地區，提質增效穩定已運營項目的同時，發掘優質項目拓展機會。

物流園區業務，本集團將按照 2025 年底物流園投營 800 萬平方米的目標，根據內外部形勢變化，結合本集團負債率、資金需求等情況，科學動態調整投資策略，合理控制投資節奏，統籌安排好項目投、建、管、轉各個環節。本集團將在具體項目上堅持優中選優，更加關注核心城市和優質資產，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的核心

區位。爭取更多佛山項目落地，推動中山民眾項目取得實質進展；加快推動北京項目落地，儘快完成房山、順義兩塊土地摘牌；深圳地區將以福民地塊和「公交+物流」試點項目為切入口，打造示範性標杆項目，推動深圳三級物流場站全面開發落地。同時，本集團將加快推動分佈式光伏業務落地，並在風險可控的前提下，探索更多輕重融合業務和增值服務，切實提升重資產運營利潤率與成熟園區平均淨經營利潤率。

港口業務，本集團將圍繞分拆上市遠期目標，充分考慮新項目對完善商業模式、增強板塊協同性、提升核心競爭力的作用，積極拓展，審慎決策，科學安排項目投資。加緊推動沈丘港、靖江港等新投營項目達產達效，在安全可控的前提下努力提高經營效益。

鐵路綜合物流樞紐與航空物流業務，本集團將加緊做好深圳國際綜合物流樞紐中心建設工作，爭取 2025 年底建成投營。並依託鐵路貨場運營主體優勢，加大市場拓展力度，推動國內貨運班列上量，繼續做好集裝箱裝卸、轉運、掏裝箱、集拼等業務，探索大宗原材料商品物流服務和多式聯運業務。本集團將聯合國貨航、深圳航空積極推進深圳航空貨站項目前期工作，並加快推動首都機場貨站項目前期工作。

智慧物流與冷鏈物流業務，本集團將根據冷鏈、智慧倉行業發展趨勢，選擇行業優質標的，開拓增量業務，推動產業鏈供應鏈高質量發展；並結合當前經濟環境下市場供需變化，及時調整冷鏈物流、智慧物流投資節奏、項目條件以及統籌管控模式，持續改善經營效益。

收費公路鞏固優勢，大環保主業提質增效

2024 年，本集團將繼續依託深圳高速整固發展收費公路和大環保業務。收費公路方面，將通過新建、擴建、併購、整合資源等多種手段，積極拓展高快速路投建管養業務，延長收費公路項目經營年限、增加公路資產規模，降本增效，精益管理，保持公路主業領先優勢。積極探索上下游產業鏈市場化項目，重點關注智能升級及綜合管養業務。

大環保方面，將繼續聚焦有機垃圾處理、危廢處置和清潔能源發電領域，上量並建立運營能力，加大資源投入和拓展建設力度。提高有機垃圾項目處理能力、危廢項目處置規模，形成規模優勢，力爭細分行業領先；新增投資控股風電場或光伏電站，打造具有深圳高速特色的「設備製造+電站開發建設+電站運營及銷售+電站運維+融資租賃」一體化清潔能源體系；探索並適度投資廢舊汽車拆解、市政環保等其他機會型優質環保項目。

深國際華南物流園轉型項目關鍵突破，轉型升級釋放動能

本集團將穩步推進「投建管轉」大閉環商業模式進展，積極推動深國際華南物流園一期轉型工作，釋放資產價值。重點抓好深國際華南物流園轉型項目「四個統籌」：一是利益統籌，根據本集團對深國際華南物流園轉型項目價值釋放的需求，研究留用地釋放節奏，力爭 2024 年內簽訂首批土地出讓合同；二是拆遷統籌，安全平穩有序推進園區剩餘客戶清退及倉庫拆除工作；三是開發統籌，對留用地開發進行前置研究，爭取 2024 年內啟動首塊留用地開工建設；四是稅務統籌，認真謀劃深國際華南物流園轉型項目稅籌工作等。除深國際華南物流園轉型項目以外，本集團還將力爭完成前海兩宗辦公及商業用地的置換及開發工作，全力推動置換方案落地，貢獻增量收益。

資產證券化加速推進，資本運作強化效益

本集團將多渠道完善「投建融管」小閉環商業模式，進一步加快資產證券化進程，拓展融資渠道，提高資本利用效率。一是繼續跟進首期公募 REITs 項目發行工作，審時度勢，根據市場行情及監管審批進度安排上市發行；二是穩步推進私募基金設立，擬定新設物流倉儲基礎設施基金方案；三是研究完善本集團基金群配置，加大與潛在合作方溝通，根據經濟形勢和本集團發展需要，適時推動設立開發型、併購型物流倉儲基金和產業鏈上下游投資基金。

持續發力大灣區，構建核心區域領先優勢

隨著大灣區逐步發展為世界級的城市群和經濟中心，其基礎設施「硬聯通」不斷加快加深，交通、物流、信息等設施建設日新月異，大灣區物流地產、收費公路等核心資產價值和稀缺性也在不斷提升。近年來，本集團聚焦大灣區，重點佈局深圳和佛山兩個上下聯動的物流樞紐城市，形成以點帶面、核心輻射周邊的區域發展格局。目前本集團大灣區規劃物流項目土地面積已超過 260 萬平方米，區域領先地位不斷鞏固。此外，深圳高速投資和經營的絕大部分高速公路項目和部分環保項目也位於大灣區核心區域，收費公路深圳市場佔有率更高達 90%，大灣區資源領先優勢充分彰顯。未來，本集團將繼續把握大灣區發展機遇，加大縱向做深，儘快全面佔據有利位置並實現業務串聯，形成協同效應，完成大灣區高質量佈局。

守正創新抓改革，久久為功提管理

本集團將繼續保持改革的銳氣和勢頭，統籌推進新一輪國企改革深化提升行動、加快建設世界一流企業價值創造行動和「雙百行動」，抓實抓細各項改革舉措，著力補短板、鍛長板、固底板，通過優化法人治理體系、加強財務管控、強化風險防控、提升品牌影響力等一系列措施繼續深化管理提升，鍛造企業核心競爭力，保障公司高質量可持續發展。

共同創造，共享價值

本集團始終堅持穩定的分紅政策，將加強分紅管理作為保護和回報投資者的重要途徑，持續優化平衡公司長期發展與股東當前利益訴求的關係，努力實現穩定分紅與公司發展進步同頻共振。此外，本集團堅持市場化用人機制，不斷改革完善薪酬分配制度，強化考核分配正向激勵，最大限度激發企業高質量發展活力。本集團並於 2023 年推行了新一輪的股權激勵計劃，進一步將股東利益、員工利益、企業利益深度捆綁，持續加強維護股東權益和公司長期投資價值。

2024年，本集團將繼續本著「共同創造、共享價值」的經營理念，錨定目標、加壓奮進，高質量完成發展任務，切實推動經營效益提升，為全體股東創造更大的價值和回報。

財務狀況

	2023年 12月31日 港幣百萬元	2022年 12月31日 港幣百萬元	增加/ (減少)
總資產	130,495	133,495	(2%)
總負債	75,519	78,296	(4%)
總權益	54,976	55,199	-
股東應佔資產淨值	31,582	31,248	1%
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	13.2	13.1	1%
現金	9,805	14,025	(30%)
銀行貸款	33,082	34,861	(5%)
其他貸款	117	314	(63%)
票據及債券	22,140	18,592	19%
借貸總額	55,339	53,767	3%
借貸淨額	45,534	39,742	15%
資產負債率(總負債/總資產)	58%	59%	(1) #
借貸總額佔總資產比率	42%	40%	2 #
借貸淨額與總權益比率	83%	72%	11 #
借貸總額與總權益比率	101%	97%	4 #

百分點之轉變

主要財務指標

本集團於 2023 年 12 月 31 日總資產及總權益分別約為港幣 1,304.95 億元及港幣 549.76 億元，而股東應佔資產淨值約為港幣 315.82 億元，每股資產淨值為港幣 13.2 元，較去年年底上升 1%；資產負債率為 58%，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 83%，較去年年底上升 11 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，從營運活動產生的淨現金流入約為港幣 55.51 億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣 65.26 億元，而融資活動產生的淨現金流出約為港幣 20.54 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。

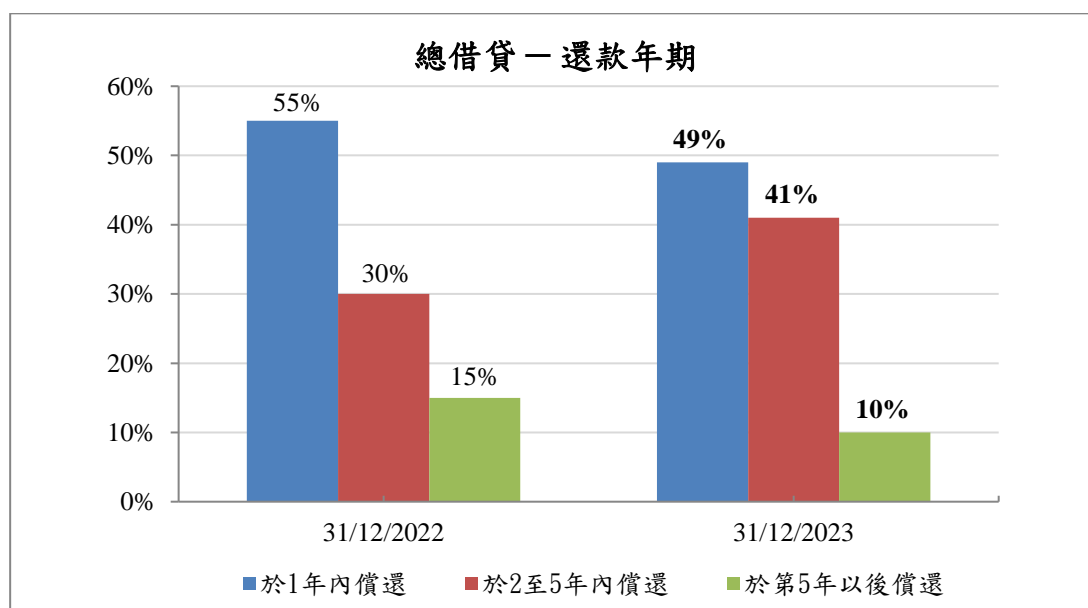
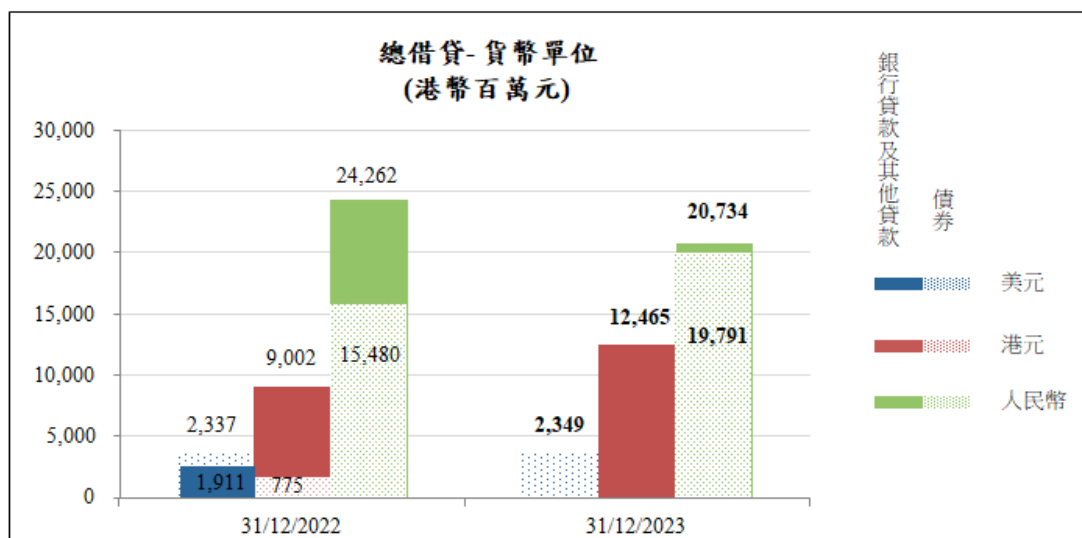
現金結餘

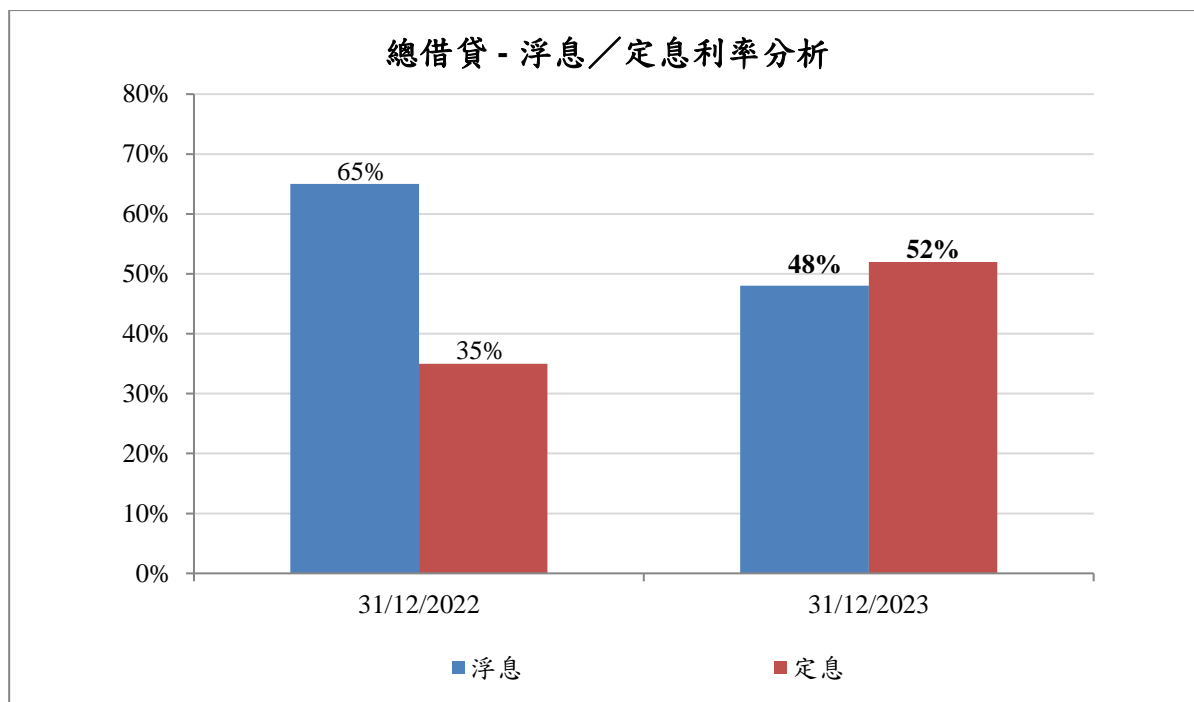
於 2023 年 12 月 31 日，本集團持有現金約港幣 98.05 億元（2022 年 12 月 31 日：港幣 140.25 億元），較去年年底下跌 30%，主要是支付投資及收購項目。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國的營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

資本開支

本年度本集團的資本開支約為人民幣 78 億元（相等於港幣 85 億元），主要包括投資於物流園項目約人民幣 29 億元；深圳高速項目約人民幣 20 億元；平湖南項目約人民幣 13 億元。本集團預計 2024 年的資本開支約為人民幣 94 億元（相等於港幣 104 億元），當中包括物流園項目約人民幣 31 億元，深圳高速項目約人民幣 36 億元，平湖南項目約人民幣 17 億元。

借貸





於 2023 年 12 月 31 日，本集團借貸總額約為港幣 553.39 億元，較去年年底上升 3%。於本年度，本公司發行熊貓債券人民幣 50 億元。本集團之附屬公司深圳高速發行中期票據人民幣 20 億元及綠色公司債券(第一期)人民幣 5.5 億元。本集團之借貸總額其中分別有 49%、41%及 10%於 1 年內、第 2 至第 5 年以及第 5 年或以後到期償還。

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

集團財務政策

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、港元及美元為主。本年度，受美元加息和俄烏戰爭等因素衝擊，外部環境及全球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 2023 年 12 月 31 日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為 73%：27%。

流動性風險管理

於 2023 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 1,015 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，三大國際性信貸評級機構穆迪、標準普爾及惠譽分別維持本公司的 Baa2、BBB、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。

結算日期後事項

(a) 益常高速之分拆

於 2024 年 3 月 13 日，深圳高速（作為賣方）與特殊目的載體公司（「益常 SPV」）（作為買方）及益常高速（「項目公司」）簽訂了股權轉讓協議（「股權轉讓協議」）和債權轉讓協議，據此，深圳高速同意出售項目公司，而益常 SPV 同意以約人民幣 20.46 億元的總代價向深圳高速收購項目公司的 100% 股權和兩項應收項目公司的債權。於股權轉讓協議交易完成後，項目公司將不再為深圳高速之附屬公司。

於本公告日期，有關權屬工商登記手續已完成。

(b) 根據特別授權調整向特定對象發行 A 股募集資金金額及用途

於 2024 年 1 月 25 日，深圳高速董事會同意將向符合中國證監會要求的特定投資者（「特定對象」）發行 A 股股份的募集資金總額由不超過人民幣 65 億元下調至不超過人民幣 49 億元，募集資金償還有息負債的金額將相應地由 19 億元減少至 3 億元。於本次發行完成後，本公司通過其全資附屬公司持有深圳高速的股份總數將不少於深圳高速已發行股份總數的 45%，本公司預期將繼續對深圳高速擁有控制權。深圳高速將繼續按本公司的附屬公司入賬，且其財務業績將繼續合併入本公司。

於本公告日期，發行事項尚未完成。

購買、贖回或出售本公司之上市證券

本公司或其任何附屬公司於本年度內概無購買、贖回或出售本公司的任何上市證券。

企業管治常規守則

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 2024 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2024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	2024年5月8日（星期三）下午4時30分
暫停辦理股份過戶登記手續	2024年5月9日（星期四）至 5月14日（星期二）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	2024年5月14日（星期二）

為確定股東享有建議之末期股息：

最後辦理股份過戶時間	2024年5月20日（星期一）下午4時30分
暫停辦理股份過戶登記手續	2024年5月21日（星期二）至 5月22日（星期三）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	2024年5月22日（星期三）
末期股息派發日期	約於2024年6月20日（星期四）

為確保符合資格出席 2024 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登捷時有限公司，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 2023 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 2023 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 2023 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 2024 年 3 月 28 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 2023 年度全年業績等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

2024年3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、王沛航先生及戴敬明博士；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。