

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)

## 二零二四年度全年業績公告

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 2024 年 12 月 31 日止年度（「本年度」）經審核之綜合業績，連同截至 2023 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	
		2024 港幣千元	2023 港幣千元
收入	(3), (4)	15,570,615	20,523,798
銷售及服務成本		(12,012,658)	(12,978,497)
毛利		3,557,957	7,545,301
其他收入		171,271	187,527
其他收益 - 淨額	(5)	3,202,516	283,047
分銷成本		(120,633)	(155,244)
管理費用		(1,349,973)	(1,269,717)
業務應收款及合同資產的減值損失		(239,846)	(116,996)
經營盈利		5,221,292	6,473,918
應佔合營公司業績		360,064	418,457
應佔聯營公司業績		1,123,634	678,271
除稅及財務成本前盈利		6,704,990	7,570,646
財務收益	(6)	173,596	241,296
財務成本	(6)	(1,763,521)	(2,617,813)
財務成本 - 淨額	(6)	(1,589,925)	(2,376,517)
除稅前盈利		5,115,065	5,194,129
所得稅費用	(7)	(1,428,061)	(2,289,221)
年度純利	(8)	3,687,004	2,904,908

綜合損益表 (續)：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 港幣千元	2023 港幣千元
附註		
應佔：		
本公司普通股權持有人	2,872,448	1,901,643
非控制性權益	814,556	1,003,265
	<b>3,687,004</b>	<b>2,904,908</b>
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)) 1.20	0.80
- 攤薄	(9(b)) 1.19	0.79

綜合全面收益表：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 港幣千元	2023 港幣千元
年度純利	3,687,004	2,904,908
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	40,173	31,933
境外經營折算產生的匯兌差額	(299,439)	(149,181)
小計	(259,266)	(117,248)
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	(1,915,575)	(1,328,862)
本集團原佔用的物業的重估收益	240,523	-
與物業重估相關的遞延稅項	(60,131)	-
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	(348)	(417)
與權益證券重估相關的遞延稅項	87	(139)
小計	(1,735,444)	(1,329,418)
年度其他全面費用	(1,994,710)	(1,446,666)
年度全面收益總額	<b>1,692,294</b>	<b>1,458,242</b>

綜合全面收益表 (續)：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 港幣千元	2023 港幣千元
應佔全面收益/(費用)總額：		
本公司普通股權持有人	1,741,094	902,706
非控制性權益	(48,800)	555,536
年度全面收益總額	<b>1,692,294</b>	<b>1,458,242</b>

綜合資產負債表：

	附註	於 12 月 31 日	
		2024 港幣千元	2023 港幣千元
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
投資物業		18,519,634	15,080,718
物業、廠房及設備		20,391,880	19,780,766
土地使用權		4,056,454	4,231,866
在建工程		3,410,613	3,104,279
無形資產	(11)	26,187,883	29,280,325
商譽		515,097	543,515
於聯營公司之權益		19,043,706	17,493,560
於合營公司之權益		10,496,736	10,870,097
其他投資		1,209,394	1,155,711
遞延稅項資產		598,201	638,506
其他非流動資產		7,821,845	7,871,665
		<b>112,251,443</b>	<b>110,051,008</b>
<b>流動資產</b>			
存貨及其他合同成本		4,587,818	4,815,542
合同資產		394,285	434,637
其他投資		637,956	1,065,663
業務及其他應收款	(12)	4,783,595	4,159,636
其他資產		3,534,628	-
衍生財務工具		138,110	163,350
受限制銀行存款		329,644	1,088,617
原到期日超過三個月的銀行定期存款		620,745	1,118,292
金及現金等價物		8,719,336	7,597,796
		<b>23,746,117</b>	<b>20,443,533</b>
<b>總資產</b>		<b>135,997,560</b>	<b>130,494,541</b>

綜合資產負債表 (續)：

	附註	於 12 月 31 日	
		2024 港幣千元	2023 港幣千元
<b>權益及負債</b>			
本公司普通股權持有人應佔權益			
股本及股本溢價		13,389,982	13,257,983
其他儲備及保留盈餘		19,109,757	18,324,223
本公司普通股權持有人應佔權益		32,499,739	31,582,206
非控制性權益		22,023,419	23,393,455
<b>總權益</b>		<b>54,523,158</b>	<b>54,975,661</b>
<b>負債</b>			
<b>非流動負債</b>			
貸款		41,057,761	28,360,733
租賃負債		872,235	947,532
遞延稅項負債		2,439,497	2,647,398
其他非流動負債		1,626,394	1,554,144
		45,995,887	33,509,807
<b>流動負債</b>			
業務及其他應付款	(13)	13,730,276	12,722,051
合同負債		250,414	165,640
應付所得稅		2,047,910	2,078,714
貸款		19,391,125	26,977,953
租賃負債		58,790	64,715
		35,478,515	42,009,073
<b>總負債</b>		<b>81,474,402</b>	<b>75,518,880</b>
<b>總權益及負債</b>		<b>135,997,560</b>	<b>130,494,541</b>

附註：

(1) 一般資料

本集團主要經營之業務如下：

- 收費公路及大環保業務；及
- 物流業務。

本集團主要在中華人民共和國（「中國」）進行經營活動。

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

(1) 一般資料 (續)

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

於 2024 年 12 月 31 日, Ultrarich International Limited (「Ultrarich」) 直接持有共 1,058,717,983 股本公司的普通股, 佔本公司發行股份約 43.94%。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 43.94% 的權益, 加上深圳投資控股直接持有共 364,500 股本公司的普通股, 佔本公司發行股份約 0.01%, 深圳投資控股實際持有本公司發行股份約 43.95%, 並且為本公司的第一大股東。深圳投資控股受深圳市人民政府國有資產監督管理委員會(「深圳市國資委」) 監督管理。本公司董事認為, 深圳市國資委藉所持有的表決權有實際能力主導本公司相關活動, 乃本公司的實際控制方。

於編製本集團綜合財務報表時, 鑒於截至 2024 年 12 月 31 日, 本公司的流動負債超過其流動資產約港幣 11,732,398,000 元, 本公司董事已審慎考慮本集團的未來流動資金。

為改善本集團的財務狀況、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 2024 年 12 月 31 日未使用銀行融資金額約為港幣 110,731,356,000 元。

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

## (2) 會計政策和披露之變動

本集團所採用的會計政策與本文所述截至 2023 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」）頒布的修訂香港財務報告準則：

香港財務報告準則第16號之修訂	售後租回交易中之租賃負債1
香港會計準則第1號之修訂	流動或非流動負債分類及
	香港詮釋第5號（2020）的相關修訂
香港會計準則第1號之修訂	附帶契約的非流動負債
香港會計準則第7號修訂及	供應商融資安排
香港財務報告準則第7號修訂	

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／或本財務訊息所載披露並無重大影響。

## (3) 分部資料

本集團的經營分為兩項主要業務分部：

- 收費公路及大環保業務；及
- 物流業務。

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

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

收費公路及大環保業務包括：(i)開發、營運及管理收費公路；及(ii)風力發電機設備的銷售，廚餘處理項目的建設、運營和設備的銷售以及風力發電站的運營。

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

董事會以年內純利作為評估營運分部的表現。

### (3) 分部資料 (續)

截至2024年12月31日及2023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2024年12月31日止年度

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

### (3) 分部資料 (續)

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	492	319,109	2,804,772	5,502,349	8,626,722	-	16,669,793
- 一段時間	2,281,910	215,214	-	-	-	215,214	-	2,497,124
小計	10,324,981	215,706	319,109	2,804,772	5,502,349	8,841,936	-	19,166,917
來自租賃之收益	-	1,302,904	-	-	53,977	1,356,881	-	1,356,881
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
應佔合營公司業績	401,719	23,902	-	-	-	23,902	(7,164)	418,457
應佔聯營公司業績	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

- (a) 本年收費公路收入包括特許經營安排之建造服務收入為港幣 2,130,496,000 元 (2023 年：港幣 1,496,173,000 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：

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
<b>《香港財務報告準則》第 15 號準則下的來自客戶合約之收益</b>		
收費公路及大環保業務		
- 路費收入	5,482,033	5,970,786
- 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	481,714	565,558
- 特許經營安排之建造服務收入	2,130,496	1,496,173
- 大環保服務	1,528,572	1,797,661
- 其他	406,396	494,803
	<b>10,029,211</b>	<b>10,324,981</b>
物流業務		
- 物流園	229,035	215,706
- 物流服務	332,587	319,109
- 港口及相關服務（包括材料銷售）	3,585,793	2,804,772
- 物流園轉型升級（包括物業銷售）	28,970	5,502,349
	<b>4,176,385</b>	<b>8,841,936</b>
	<b>14,205,596</b>	<b>19,166,917</b>
來自其他收益		
- 租賃	1,365,019	1,356,881
	<b>15,570,615</b>	<b>20,523,798</b>

#### (5) 其他收益 - 淨額

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
出售附屬公司之收益	783,349	19,243
衍生金融工具公允價值變動	(66,870)	40,101
其他投資公允價值變動	46,804	68,835
投資物業公允價值變動	(222,404)	304,803
土地整備項目收益	3,157,598	148,671
處置非流動資產之收益	54,711	5,779
商譽減值	(10,464)	-
其他非流動資產減值（附註）	(617,017)	(209,731)
其他	76,809	(94,654)
	<b>3,202,516</b>	<b>283,047</b>

附註： 主要包括：(a) 物流園的資產減值約港幣 206,118,000 元；(b) 大環保項目的無形資產減值約港幣 175,247,000 元；及 (c) 與拆遷補償相關的物業減值約港幣 169,282,000 元。

## (6) 財務收益與成本

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
<b>財務收益</b>		
銀行存款利息收入	(126,554)	(207,728)
其他利息收入	(47,042)	(33,568)
財務收益總額	<u>(173,596)</u>	<u>(241,296)</u>
<b>財務成本</b>		
利息費用		
- 銀行貸款	1,229,288	1,393,351
- 中期票據	356	285
- 優先票據	-	7,032
- 企業債券	306,817	333,482
- 熊貓債	327,671	242,372
- 合同負債	-	168,031
- 租賃負債	42,269	47,356
- 其他	145,273	149,241
匯兌淨虧	25,528	553,203
減：合資格資產資本化財務成本	(313,681)	(276,540)
財務成本總額	<u>1,763,521</u>	<u>2,617,813</u>
財務成本淨額	<u>1,589,925</u>	<u>2,376,517</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。

計入本集團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% (2023 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。

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
<b>當期所得稅</b>		
- 中國企業所得稅	1,335,573	1,418,204
- 中國土地增值稅	(61,880)	813,331
- 預扣所得稅	-	57,456
遞延稅項	154,368	230
	<u>1,428,061</u>	<u>2,289,221</u>

## (8) 按性質分類的費用

全年利潤已扣除：

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
特許經營安排之建造服務成本	1,944,624	1,496,173
廚餘處理項目成本	750,172	788,093
折舊及攤銷	3,299,718	3,258,006
僱員福利開支	1,752,914	1,723,742
已售存貨成本	3,539,565	4,848,354
其他稅費支出	360,832	236,631
委託費、道路管理費與維修費	361,312	362,182
委託建設管理服務成本	333,687	415,403
核數師酬金：審核服務	8,418	8,130
法律及專業諮詢費	89,492	66,592

## (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。

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
本公司普通股權持有人應佔盈利	<u>2,872,448</u>	<u>1,901,643</u>
已發行普通股的加權平均數（千位）	<u>2,401,935</u>	<u>2,390,647</u>
每股基本盈利（每股港幣元）	<u>1.20</u>	<u>0.80</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。

(9) 每股盈利 (續)

(b) 攤薄 (續)

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
本公司普通股權持有人應佔盈利	<u>2,872,448</u>	<u>1,901,643</u>
已發行普通股的加權平均數 (千位)	2,401,935	2,390,647
調整 – 購股權 (千位)	<u>9,663</u>	<u>1,372</u>
計算每股攤薄盈利的普通股的加權平均數 (千位)	<u>2,411,598</u>	<u>2,392,019</u>
每股攤薄盈利 (每股港幣元)	<u>1.19</u>	<u>0.79</u>

(10) 股息

於2025年3月26日的董事會會議，董事會建議2024年度末期股息為每股普通股港幣0.598元。此等股息將於2025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。

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
擬派末期及年度股息，每股普通股港幣0.598元 (2023年：港幣0.40元)	<u>1,440,964</u>	<u>957,260</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

	2024 港幣千元	2023 港幣千元
成本	46,496,040	49,078,415
累計攤銷及減值	<u>(20,308,157)</u>	<u>(19,798,090)</u>
於12月31日賬面淨值	<u>26,187,883</u>	<u>29,280,325</u>
於1月1日賬面淨值	29,280,325	29,941,138
添置	2,212,008	1,983,292
處置	(5,253)	(21,960)
攤銷	(1,889,762)	(1,966,426)
收購附屬公司	7,758	-
處置附屬公司	(2,263,403)	-
其他	(45,090)	-
減值	(175,247)	-
匯兌差額	<u>(933,453)</u>	<u>(655,719)</u>
於12月31日賬面淨值	<u>26,187,883</u>	<u>29,280,325</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 2 至 25 年（2023：1 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 2024 年及 2023 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：

	<b>2024</b> <i>港幣千元</i>	2023 <i>港幣千元</i>
0-90 日	<b>706,121</b>	763,381
91-180 日	<b>226,068</b>	154,753
181-365 日	<b>524,506</b>	213,531
365 日以上	<b>774,557</b>	880,646
	<b><u>2,231,252</u></b>	<b><u>2,012,311</u></b>

**(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：

	<b>2024</b> <i>港幣千元</i>	2023 <i>港幣千元</i>
0-90 日	<b>2,217,907</b>	1,945,144
91-180 日	<b>571,125</b>	237,290
181-365 日	<b>217,941</b>	499,354
365 日以上	<b>2,154,245</b>	1,656,148
	<b><u>5,161,218</u></b>	<b><u>4,337,936</u></b>

## 管理層討論及分析

### 整體回顧

經營業績	2024年 港幣千元	2023年 港幣千元	增加/ (減少)
收入 (撇除收費公路的建造服務收入)	<b>13,440,119</b>	19,027,625	(29%)
收費公路的建造服務收入	<b>2,130,496</b>	1,496,173	42%
總收入	<b>15,570,615</b>	20,523,798	(24%)
經營盈利	<b>5,221,292</b>	6,473,918	(19%)
除稅及財務成本前盈利	<b>6,704,990</b>	7,570,646	(11%)
股東應佔盈利	<b>2,872,448</b>	1,901,643	51%
每股基本盈利 (港元)	<b>1.20</b>	0.80	50%
每股末期股息 (港元)	<b>0.598</b>	0.40	50%

2024年，國際經濟政治格局仍然複雜多變，全球經濟增速放緩，國內經濟承壓前行，本集團各業務板塊面臨較大的經營壓力。儘管如此，本集團積極應對，憑藉穩固的業務基礎、多元化的業務組合以及獨特的大小閉環商業模式，成功穿越經濟周期，整體業績在逆勢中保持穩健增長。

在過去的一年，本集團始終堅持「穩中求進、提質增效」的經營基調，聚焦物流主業的發展，全面構建「水陸空鐵+智冷」全景物流生態。本集團視招商工作為重中之重，深耕客戶關係，不斷提升運營服務水平，優化已投營項目的核心競爭力。同時，靈活調整投資發展策略，嚴格控制存量項目的開發節奏，重點聚焦粵港澳大灣區（「大灣區」）等核心區域的優質資產，審慎擇優佈局。此外，持續推動重資產項目全生命週期價值的挖掘與實現，為股東創造穩定回報。

截至2024年12月31日止之年度（「本年度」），本集團股東應佔盈利較去年同期上升51%至約港幣28.72億元，主要是受益於深國際華南物流園土地整備確認稅後收益約港幣23.67億元，以及完成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」）並錄得稅後收益約港幣5.87億元。

本年度，本集團實現總收入約港幣155.71億元，較去年同期下跌24%，主要由於去年同期前海住宅項目（頤城栖灣里）交付並確認收入約港幣55億元，而本年度並無該項收入；經營盈利約港幣52.21億元，較去年同期下降19%，主要由於本集團分別錄得資產減值損失約港幣8.67億元及公允價值損失約港幣2.42億元。

物流業務方面，於本年度實現收入約港幣18.37億元，與去年同期相若。股東應佔盈利較去年同期下跌3%至約港幣5.16億元，主要由於若干物流港項目資產減值損失及公允價值損失所致。

近年來，本集團聚焦於經營效益好及抗風險能力強的核心區域進行投資，不斷夯實物流主業發展基礎。2024年，本集團成功獲取北京首個項目約11.8萬平方米以及廣東揭陽項目約9.6萬平方米的土地，實現在北京及粵東地區的戰略佈局。截至2024年12月31日，本集團在全國42個城市實現佈局，已獲取經營權的土地面積約836萬平方米，管理及經營46個物流港項目，總運營面積約579萬平方米，物流業務規模持續增長。其中，本集團在大灣區的運營面積達118萬平方米，本年度新投營面積約46.9萬平方米，大灣區物流倉儲龍頭企業的地位進一步鞏固和提升。

2024年，「投建融管」小閉環商業模式取得重大突破。本集團成功把兩個物流港項目置入華夏深國際REIT，實現資金回籠。華夏深國際REIT於2024年7月9日正式在深圳證券交易所上市，本集團於2024年底持有該基金份額總數的31.28%，目前已取得2024年度的兩次基金分紅收益合計約人民幣1,190萬元。後續，本集團將根據市場情況，適時啟動華夏深國際REIT擴募，同時持續推動私募物流基金設立工作及基金類投資，不斷豐富「投建融管」商業模式。



物流園轉型升級業務方面，由於深國際華南物流園土地整備確認收益，股東應佔盈利較去年同期上升35%至約港幣23.58億元。本年度收入較去年同期下降98%至約港幣1.19億元，主要由於去年同期前海住宅項目交付確認收入約港幣55億元，而本年度並無該項收入。

本年度，「投建管轉」大閉環商業模式邁出關鍵一步。2024年年底，深國際華南物流園的首期留用土地正式獲深圳市龍華區人民政府批准，並將開展供地相關工作，標誌著本集團擁有該地塊的開發權。本集團將按新規劃功能，推進留用土地獲取及首期留用土地開發建設，逐步實現土地增值收益和開發收益。

港口及相關服務業務方面，本年度實現收入約港幣35.86億元，較去年同期上升28%，主要受惠於港口供應鏈業務收入增長及江蘇靖江港全面投營帶來新的收入貢獻。股東應佔盈利較去年同期下跌31%至約港幣6,040萬元，主要由於國內市場競爭激烈導致港口業務毛利率下降，加上新投營港口項目仍處於培育階段，初期運營成本及開支較高。

本集團繼續落實「港口聯網」戰略，選取優質碼頭的投資機會。2024年，本集團成功獲取佛山富灣港項目，該項目是本集團首個邁入大灣區珠江流域的項目，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。

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約港幣100.29億元，較去年同期下跌3%，主要由於益常高速項目公司於2024年3月21日起不再納入合併範圍以及大環保業務收入同比下降。深圳高速錄得淨利潤約港幣13.22億元，較去年同期下跌50%，主要原因包括其聯營公司深圳市深國際聯合置地有限公司所貢獻的投資收益較去年大幅下降，資產減值損失增加，以及經營利潤下滑。於本年度，本集團應佔深圳高速的盈利為約港幣5.60億元，較去年同期下跌44%。

於本年度，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。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。於本年度，本集團錄得淨匯兌虧損約港幣2,553萬元，較去年同期大幅減少約港幣5.28億元。另一方面，本公司於2024年10月成功發行第一期人民幣40億元的3年期中期票據，票面利率為2.21%，創本公司人民幣債券融資成本歷史新低。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。

## 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0.598元（2023年：末期股息港幣0.40元），每股股息較去年上升50%，股息總額為港幣14.41億元（2023年：港幣9.57億元），較去年上升51%。

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（「2025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

2024年，國際經濟政治格局複雜多變，全球經濟復甦乏力，增長動能不足且面臨諸多挑戰。在此背景下，中國經濟雖面臨較大外部壓力，但在消費升級、產業轉型和創新驅動的推動下，仍保持穩中有進的態勢。物流行業作為經濟的重要支撐，也在多重因素的推動下展現出新的發展態勢。隨著B2C電子商務與新零售等新興商業模式蓬勃發展，冷鏈物流、跨境電商、「新三樣」製造業等細分領域的客戶需求持續釋放，成為物流行業持續增長的重要引擎。同時，綠色物流、低空物流、數字物流等新興領域不斷湧

現，為物流行業注入新動力。此外，大灣區、長三角、京津冀等區域經濟一體化進程加速推進，對高效物流網絡的需求日益增加，為本集團主業所處的物流倉儲行業帶來了廣闊的發展空間。在此背景下，本集團重點佈局的大灣區物流倉儲市場整體保持穩健。

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，致力打造於交通物流領域具有特色的一流產業集團。一方面，堅持穩中求進，密切關注重點行業客戶需求變化，聚焦於增量需求支撐的核心城市和優質資產；另一方面，不斷優化「投建管轉」「投建融管」雙閉環商業模式，積極探索物流園區衍生業務的切入機會。此外，為了應對日益激烈的市場競爭，本集團高度重視客戶拓展與服務質量提升，通過加大招商力量、成立戰略客戶部、管理層親自參與戰略客戶拜訪以及舉辦招商大會等多項措施，顯著提升了客戶管理水平和服務質量，從而增強客戶黏性，為本集團的業務拓展和市場競爭力的提升奠定了堅實基礎。

此外，本集團注重科技創新和數字化轉型，推動物流倉儲服務的智能化、自動化升級，提升運營效率和服務水平，以更好地滿足客戶需求並應對行業變革帶來的挑戰，為本集團長遠發展積蓄能量。本集團亦致力將ESG原則融入業務營運及發展規劃中，以建立一個更具可持續性、更穩固的未來。本集團通過開展綠色建築認證，持續優化園區智慧系統建設及推進物流園區光伏發電、充電樁建設，實施園區節水等措施，攜手園區客戶共同打造綠色物流園區。

## 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。

於本年度，本集團位於大灣區的若干項目取得一定進展，深圳國際綜合物流樞紐中心（即平湖南項目）、深圳寶安項目、佛山高明項目及肇慶高要項目按規劃開工建設，深圳鹽田項目、深圳坪山項目及佛山南海項目等陸續投入運營。本集團分佈於大灣區各地的物流港項目互相協作，進一步完善多式聯運交通網，提升物流服務效率。

截至2024年12月31日，本集團在大灣區共佈局14個物流港項目，其中已投入運營／管理的項目共9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）。目前，在大灣區已獲取經營權的土地面積約227萬平方米，已投入運營的面積約118萬平方米。

### 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，已於2023年下半年分批投入運營。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等多種業態，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」，物流園區實現了全面數字化、智慧化與可視化運營，覆蓋運營管理、資產管理、物流業務、企業服務、綠色零碳及設備設施管理等多個領域。該項目榮獲2024智慧城市先鋒榜優秀案例二等獎。深圳黎光項目的主要客戶包括國藥、燕文等。於2024年12月31日，園區整體出租率約84%，其中常溫倉出租率達97%。

**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，為六層立體倉，已於2024年上半年投入運營。該項目是本集團現代化、高標準的「倉儲上樓」示範項目之一，也是「保稅物流+」示範項目。項目依托國際樞紐港鹽田港和鹽田綜合保稅區，發展保稅新業態，開展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「廣東省綠色示範工程」稱號。深圳鹽田項目的主要客戶包括馬士基等國際國內物流頭部企業。於2024年12月31日，園區整體出租率約80%。

**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。深圳坪山東項目的主要客戶包括沃爾瑪及雪峰冷鏈等。於2024年12月31日，園區已實現滿倉。

**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，已於2024年12月投入運營。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」，填補了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。深圳坪山項目成功入選「深圳市2024年重大項目」。

**深國際西部物流園**位於深圳市前海自貿區，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、報關及庫內增值服務。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2024年12月31日，園區整體出租率約95%。

**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。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。園區成功引進了包括京東在內的多家品牌物流企業。於2024年12月31日，園區整體出租率約92%。

**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。該項目是本集團在大灣區除深圳以外落地的第一個項目，引入了醫藥和家電等企業進駐，同時還為周邊汽車供應鏈產業提供一體化綜合物流服務。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。於2024年12月31日，園區整體出租率近100%。

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 9.2 萬平方米，於 2024 年 8 月投入運營。作為本集團打造佛山「第二主場」的重要組成項目之一，該項目憑藉集約化、智慧化、綠色化的新一代產品特點及良好的市場口碑，成功引入跨境電商頭部企業 TEMU，有力推動當地電商產業提質增效。於 2024 年 12 月 31 日，園區整體出租率達 100%。

### 在建項目

深國際西部公路樞紐物流園（深圳寶安）位於深圳市寶安區，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」三級物流樞紐佈局規劃中首個成功落地的公路樞紐項目。項目佔地面積約 7.5 萬平方米，規劃建築面積約 15.9 萬平方米。依托寶安區先進製造業基礎及其內外聯通的優越地理位置，項目規劃建設智能物流中心、智慧物流雲倉及冷鏈中心等功能分區，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。該項目成功入選「深圳 2024 年重大項目清單」。該項目已於 2024 年 5 月正式開工建設，力爭於 2025 年內投入運營。

深國際智慧物流港（佛山順德）及深國際智慧物流港（佛山高明）分別位於佛山市順德區及高明區，佔地面積分別約 20 萬平方米及 15.7 萬平方米，規劃建築面積分別約 33.7 萬平方米及 18.5 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。該等項目預計將於 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，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、中山等地的大灣區其他項目的聯動互通。該項目已於 2024 年 7 月開工建設，力爭於 2026 年內投入運營。



## 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2024年12月31日，本集團在全國其他地區（不包括大灣區）38個城市實現物流港佈局，其中投入運營的項目合計37個，運營面積約461萬平方米，成熟物流園區的出租率達91%，整體出租情況穩定。

2024年，本集團成功獲取揭陽項目面積約9.6萬平方米的倉儲建設用地，標誌著本集團物流港項目首次在粵東地區成功落地，進一步充實了本集團在廣東省內的戰略規劃佈局，顯著提升了本集團在該區域的品牌影響力。

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。2024年，海南澄邁項目、湛江項目、湘潭項目及溫州項目先後建成並投入運營，新增運營面積約37.8萬平方米。2024年，在中國其他地區（不包括大灣區）新開工建設項目之規劃建築面積合計逾46萬平方米，續建項目之規劃建築面積逾24萬平方米，預計將陸續於2025年及2026年投入運營。

深國際物流港（石家莊正定）由本集團投資建設，佔地面積約31萬平方米，規劃建築面積逾50萬平方米。該項目是國內首個融合物流與商業兩大業態的產城綜合體，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，預計將於2025年底全面投入運營。

其中，物流園部分佔地面積約20萬平方米，致力於打造為數智化醫藥冷鏈物流基地。通過應用智能技術與自動化設備，園區實現了全程智能化、可視化管理，大幅提升物流效率。目前，園區正在推動建築面積逾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+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。

2024年底，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。園區已成為世界500強企業上海醫藥及華潤醫藥的河北區域總倉，並於2024年進一步引入國藥樂仁堂、千喜鶴等若干國內知名醫藥及食品行業頭部企業入駐，形成醫藥、食品冷鏈產業集聚效應。此外，園區被認證為全國「藥鏈圈」會員單位，進一步提升了行業影響力。截至2024年12月31日，園區出租率約88%。

在物流園區建設方面，A1智慧醫藥冷鏈倉已於2024年上半年開工建設，規劃建築面積約3.1萬平方米。該冷鏈倉採用先進科技和人工智能技術，主要提供醫藥及食品的冷藏、儲存及流通服務。建成後，將進一步提升醫藥冷鏈的品質和規模。目前已完成結構封頂，預計將於2025年7月投入運營。

該項目的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，已於2024年12月底全面封頂。其中，大型室內滑雪場預計將於2025年年中竣工投營，國際商務酒店、商業中心、創新創業辦公及主題街區預計將於2025年年底前全面投入運營。

近年來，憑藉得益於當地良好的營商環境以及項目精準定位，該項目通過招商先行，已吸引融創文旅、希爾頓歡朋酒店、麗芮酒店、特區建工、湃昂、美國捷得等諸多國內外知名品牌合作，強強聯合，共同將該項目打造成京津冀首都經濟圈內別具一格的現代化文旅融合綜合體和微度假目的地。該項目未來亦可作為綜合能源應用方面的代表項目，同時更將成為國內首家實現物流和商業高度融合的新型城市載體。

**深國際物流港（鄭州新鄭）**佔地面積約49.7萬平方米，目前已投入運營的面積逾21.5萬平方米，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。本集團計劃將項目空地分期開發為高標倉，一期已於2024年2月開工建設，預計將於2025年投入運營。待全部建成後，該項目的總運營面積將超過33.4萬平方米。

**深國際物流港（南寧經開）**佔地面積逾10萬平方米，規劃建築面積約5.6萬平方米，是南寧國家綜合貨運樞紐補鏈強鏈重點支撐項目之一。本集團擬將該項目打造成為區域現代物流基礎服務平台，構建以集運分撥、城市



配送以及配套服務中心為主體業態的綜合性物流港。該項目的實施標誌著本集團物流港在西南區域核心城市的佈局全面落地，建成後可與本集團全國物流港項目實現客戶資源共享，進一步推動區域物流協同發展與加速升級。該項目已於2024年10月開工建設，預計將於2026年投入運營。

### 大力拓展管理輸出項目

本集團依托強大品牌號召力及成熟園區運營能力，在全國範圍內拓展多個管理輸出項目，累積了一定的經驗。岳陽項目是本集團在深圳地區之外首個管理輸出項目，建築面積約5.2萬平方米，已於2020年投入運營。海南洋浦項目建築面積約9.4萬平方米，已於2024年3月投入運營。本集團於2024年下半年拓展無錫錫山金笛項目，該項目建築面積約16.6萬平方米，由本集團為其提供園區招商及運營管理服務。此外，本集團繼續推動廣東惠陽項目、廣東從化項目及廣東潮汕項目的建設進度，預計均將於2025年內陸續投入運營。

### 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，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運營管理規模的擴張及相應業務利潤提升，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發行工作。隨著基礎設施公募REITs制度體系的持續完善，市場發展基礎的不斷夯實及底層資產種類和數量的持續提升，中國公募REITs市場進入擴容提質階段。以此為契機，本集團於本年度成功完成首個倉儲物流REIT發行工作。於2024年6月，本集團成功把杭州一期項目及貴州龍里項目（「該等項目」）置入華夏深國際REIT，錄得稅後收益約港幣5.87億元。2024年7月9日，華夏深國際REIT於深圳證券交易所成功上市，基金發行規模為約人民幣14.94億元。華夏深國際REIT是2024年

中國境內公募REITs市場上市的首單倉儲物流REIT，通過華夏深國際REIT的發行，本集團可有效盤活優質存量物流港資產，暢通融資渠道，實現資金回籠，進一步增強本集團投資良性循環以及在境內資本市場的知名度。此外，本集團作為基金份額持有人仍可繼續受益於該等項目的業績，同時可為該等項目提供營運管理服務從而獲得持續的收入。於2024年12月31日，本集團合計持有華夏深國際REIT份額總數的31.28%。本集團已取得2024年度的兩次基金分紅收益合計約人民幣1,190萬元。

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。本集團通過為上述已置入基金的物流港項目提供運營維護等服務收取服務費用，保留項目的運營管理權。

基於基金群戰略，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。本集團擬通過Pre-REITs等產品培育優質物流港項目，並在適當時候通過擴募方式置入華夏深國際REIT。本集團已擬定新一期物流倉儲Pre-REITs私募基金設立方案，現正積極推進相關工作，未來將持續推動該私募基金的設立，為華夏深國際REIT的擴募儲備優質資產。

此外，本集團亦同步開展開發型、併購型基金研究，以符合市場形勢和本集團投資及財務安排穩健策略。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，並連續2年入選廣東省重點建設項目及連續3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。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。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，融合國際國內鐵路貨運班列、城市物流、商貿服務及應急物流保障等業務功能，實現「鐵路貨場+城市綜合物流樞紐」的目標。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。

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。本集團全力推進平湖南項目的工程建設進程，並分別於2024年3月及12月就平湖南項目蓋板及以下工程以及蓋上工程建設與中國鐵路廣州局集團有限公司深圳工程建設指揮部（作為項目管理機構）以及相關施工方簽訂相關三方協議，協議所涉工程費用分別為約人民幣16.52億元、人民幣15.96億元及人民幣15.73億元。目前，平湖南項目蓋板及以下工程已封頂，蓋板以上工程已按計劃開工建設，預計項目整體將於2025年底建成。

此外，本集團依托平湖南項目鐵路貨場，拓展了多條快速貨運班列，落地包括「深圳-京津冀」「深圳-上海」「深圳-長沙」「深圳-寧波」「深圳-蘇州」「深圳-喀什」等6條多式聯運項目，覆蓋華北、華東、華中、西南及西北等主要經濟區域。2024年，國內班列到發量達13萬標準箱，貨場全年完成集裝箱裝卸量15萬標準箱，較去年同期增長約40%。

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，並依託鐵路貨場/堆場推動碎石運貿一體化等新業務落地，探索「租賃+增值服務」的運營新模式，推動既有土地在出租基礎上實現增收。

## 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」）

2024年12月，本集團成功獲取位於北京市房山區竇店物流基地的項目地塊，標誌著本集團首次佈局首都市場，實現了在國內一線城市佈局的重大突破。該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，並有效提升行業影響力。

北京房山項目是北京市重點工程。竇店物流基地作為北京市六大一級物流節點之一，具有重要的戰略地位。北京房山項目佔地面積約11.8萬平方米，規劃建築面積約14.3萬平方米，規劃建設智慧雲倉中心、智慧冷鏈中心和分撥中心。該項目旨在打造為京哈-京港澳物流大通道的核心樞紐，並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。該項目預計將於2025年上半年開工建設，並於2026年建成投營。

## 中歐班列（深圳）、深圳中老班列及中吉烏國際鐵公聯運班列

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）、深圳中老班列以及中吉烏國際鐵公聯運班列等，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）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20條線路，覆蓋44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6,200多家企業提供了穩定、可靠的國際物流服務。2024年，中歐班列（深圳）開行195列，自開通以來，累計發運771列，貿易額逾美金25億元。此外，還相繼開通了深圳中老班列、中老泰專列、精品中歐班列。2024年10月，由該合資公司組織的全國首列中吉烏國際鐵公聯運班列從平湖南項目發車，開闢了深圳出口貨物鐵公多式聯運業務的新模式，為深圳企業出口中亞提供了穩定便捷的物流通道，有效降低了深圳通往中亞國家的物流成本。2024年，中吉烏國際鐵公聯運班列開行17列，發運量為602櫃。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業未來發展的重要趨勢。本集團持續探索智慧倉、冷鏈行業發展趨勢，致力於打造集冷鏈物流、智慧物流、物流運營服務於一體的物流綜合服務體系，賦能傳統倉儲業務，開闢數智物流新賽道，發展成為具備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。

本集團在深圳、上海、石家莊、成都等地的若干物流港項目內設有冷倉及智慧倉，主要為食品、醫藥、3C電子等行業客戶提供服務。截至2024年12月31日，本集團已投入運營的冷倉面積約18.6萬平方米，主要位於深圳黎光項目、上海閔行項目、石家莊正定項目、成都青白江項目及天津西青項目；其中，已投入運營的智慧化冷倉面積約2.8萬平方米。同時，在建、擬建及規劃中的冷倉及智慧倉面積合計約27.6萬平方米。

本集團在深圳黎光項目及石家莊正定項目等物流港項目設置冷倉。深圳黎光項目的冷倉已於2024年初全面投營，投營面積約6.5萬平方米，已成功引入沃爾瑪、泰森、樂凱撒及曉餐等連鎖餐飲及商超零售客戶。石家莊正定項目已建成投營的冷倉面積約4.9萬平方米，園區主要客戶包括上海醫藥及華潤醫藥等。該項目另有約3.1萬平方米的醫藥倉冷倉正在建設中，預計將於2025年內建成投營。該項目擬打造成為石家莊市規模最大的第三方醫藥產業園及食品冷鏈產業園。

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，改造後的冷倉已於2024年上半年投入運營，面積約5.2萬平方米。該項目採用「出租+自營」的業務模式，已成功引入國藥、基通物流、上海誠煜等客戶。

南京江寧項目是本集團與萬緯物流合作開發的首個冷庫項目，項目冷倉面積約3.3萬平方米。該項目已於2024年12月完成竣工驗收，已於2025年2月投入運營。



本集團不僅持續發展自營業務，還密切關注智慧倉和冷鏈行業優質標的，通過參股方式拓展對外投資，打造物流業務增長新引擎。

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集團股份有限公司（「普羅格」）的戰略投資，目前持股比例約為11.38%。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。2024年，雙方在深圳鹽田項目、石家莊正定項目均有合作，為醫藥及三方物流客戶提供數智化、自動化倉儲解決方案，賦能現有園區及客戶。

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股份有限公司（「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深圳、鄭州等地多個項目開展倉儲租賃、供應鏈服務等合作，未來將在信息通信、數據中心、雙碳及新能源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。

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，重點投資佈局智慧物流、智慧機場產業鏈。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2024年12月31日，本集團累計已取得基金分紅收益約人民幣551萬元。

## 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「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，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，並成功中標「2024年深圳港集裝箱運輸單證交換及港口外堆場預約提櫃服務項目」。此外，鵬海運還持續承擔中國（深圳）國際貿易單一窗口(China

(Shenzhen) International Trade 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。

2024年，鵬海運不斷推動海運基礎業務及創新業務的發展，發佈了專為集港運輸企業量身定製的新產品「AI易集運」，旨在以物流科技的力量推動行業數字化轉型升級。於本年度內，鵬海運入選中國交通運輸部首批「交通物流降本提質增效強國專項試點任務」名單，並在第二屆國際港航物流暨多式聯運展覽會上獲評「2024年中國航運物流科技推薦品牌」。

## 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止年度

	收入		股東應佔盈利	
	2024年 港幣千元	較2023年 增/(減)	2024年 港幣千元	較2023年 增/(減)
大灣區物流園	572,586	2%	(279,942)	不適用
中國其他地區物流園	931,848	(3%)	817,497	168%
物流園業務小計	1,504,434	(1%)	537,555	3%
物流服務業務	332,587	4%	(21,431)	不適用
合計	1,837,021	-	516,124	(3%)

於本年度，物流業務整體收入約港幣18.37億元，與去年同期相若；股東應佔盈利較去年同期下跌3%至約港幣5.16億元。

各項物流業務於本年度表現如下：

物流園業務方面，本年度實現收入約港幣15.04億元，與去年同期基本持平。儘管大灣區新投營項目折舊攤銷費用上升，加上若干物流港項目公允價值損失及資產減值損失增加，對本年度物流園業務的利潤增長帶來一定不利影響，但受惠於完成兩個物流港項目置入華夏深國際REIT，股東應佔盈利較去年同期上升3%至約港幣5.38億元。

物流服務業務方面，本年度實現收入約港幣3.33億元，較去年同期上升4%，主要由於若干智冷項目首次帶來全年的收入貢獻。然而，由於業務架構持續調整，本年度錄得股東應佔虧損約港幣2,143萬元。

## 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7次釋放稅前收益合共約人民幣144.48億元，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

**頤城栖灣里**是本集團獨立開發運營的住宅項目，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。該項目已於2023年12月交付。

**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0.35萬平方米，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，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，其中住宅已於2024年基本售罄，預計將於2025年內交付。



## 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2024年12月31日，項目整體出租率約76%。

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）」。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，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。2024年11月，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)」，助力推動擴大和加強深圳與新加坡合作，為區域經濟注入新功能。於2024年12月31日，頤都大廈的企業入駐率約81%，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約0.1萬平方米。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。在此背景下，深圳作為大灣區的核心引擎城市，率先進入深化轉型升級階段。推進本集團位於深圳中軸、核心節點的深國際華南物流園進行高質量轉型升級並打造成為「華南數字經濟

超級總部基地」，是本集團堅定不移地走高質量發展之路，探索「投建管轉」大閉環發展模式中的重大嘗試。

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（「龍華區整備局」）、深圳市規劃和自然資源局龍華管理局（「市規自龍華局」）及深圳市龍華區民治街道辦事處（統稱「各方」）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。

2024年，深國際華南物流園轉型升級工作取得重大突破。2024年10月，龍華區整備局公佈了土地整備單元規劃，其內容列示了留用土地及其規劃；2024年12月，市規自龍華局公佈，第一期留用土地已獲得深圳市龍華區人民政府批准，並將開展供地相關工作，該通告的發佈標誌著本集團擁有上述地塊的開發權。同時，各方就土地整備監管協議簽訂補充協議，對實施細節作出進一步約定。其中，第一期涉及的留用土地為02-20-04地塊，用地面積21,968平方米。本集團已於2024年確認土地整備稅後收益約港幣23.67億元。後續，本集團將加快物流建築拆遷清理等工作，及早進入開發建設階段，實現銷售回款與現金流回籠。未來數年內，本集團將按新規劃功能，推進留用土地的獲取及開發建設，逐步實現土地增值收益和開發收益。

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。該項目積極響應龍華區「數字龍華」發展戰略，以發展數字產業為導向，聚焦於人工智能、5G技術、工業互聯網、軟件信息業等四大核心領域，致力於引進並培育行業領軍企業，以推動產城融合，通過數字產業賦能區域發展，為區域經濟發展注入新動能。2024年，深國際華南數字谷被深圳市工業和信息局認定為「深圳市鴻蒙原生應用特色產業園」，有助於人工智能及相關信息技術產業集聚，提升園區產業影響力。目前，園區數字經濟產業聚集度達98%，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，引進企業年產值超過人民幣55億元。

深國際華南數字谷分一組團和二組團開發建設。其中，一組團已全面投入運營；二組團產業辦公部份已於2024年上半年正式投入運營，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。於2024年12月31日，深國際華南數字谷產業辦公部份的整體去化率約55%。

## 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下降98%至約港幣1.19億元，主要由於去年同期前海住宅項目（頤城栖灣里）交付並確認收入約港幣55億元，而本年度並無該項收入。股東應佔盈利較去年同期上升35%至約港幣23.58億元，主要受惠於深國際華南物流園土地整備確認稅後收益約港幣23.67億元。

## 港口及相關服務業務

### 運營表現分析

依托豐富的港口資源，本集團持續拓展港口營運產業鏈，加強了項目間的協同與聯動。同時，在運用現代科技技術，推動港口板塊向綠色、智慧、高效、安全的現代化港口轉型升級方面，也取得實質性進展。

儘管本集團港口板塊在短期內因受宏觀經濟影響而面臨諸多挑戰，但從長期來看，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。尤其是近年來，在國家政策的大力支持下，內河航運的重要性愈發凸顯，這為本集團港口板塊的持續發展帶來了新的機遇。

## 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。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。

2024年，面對終端需求低迷的市場環境，港口行業同質競爭加劇，南京西壩港的經營面臨較大挑戰。儘管如此，南京西壩港持續優化現場管理水平，強化效率管理，深度挖潛重點客戶需求，在業務拓展和客戶滿意度提升方面取得良好進展。2024年，南京西壩港共有415艘海輪停泊，並完成了約3,156萬噸的吞吐量（其中火車發運量約為477萬噸），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%權益的江蘇靖江港位於靖江市經濟開發區，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，已於2023年12月開始運營。該項目設計年吞吐量3,480萬噸，建有2個10萬噸級（水工結構兼顧15萬噸級）長江主碼頭散貨泊位及5個1,000噸級（水工結構兼顧3,000噸級）內港池泊位以及約38萬平方米堆場，利用岸線1,090米，主營煤炭、石油焦、礦石以及建材等貨種，可全天候滿足5萬噸級海輪靠泊和10萬噸級海輪減載或乘潮靠泊。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」於一體的海江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。2024年，江蘇靖江港共有182艘海輪停泊，並完成了約1,592萬噸的吞吐量，投營首年業務量超同類碼頭，獲評「江蘇省五一勞動獎狀」榮譽。

江蘇靖江港是本集團港口數字化轉型的燈塔工程，該項目通過智慧化定制系統、全封閉的大棚堆場、全面鋪設的屋面光伏及先進的岸電系統等，目標建設「綠色近零碳港口」。2024年，江蘇靖江港應用數字化智能化技術，各項功能陸續投產運營，優化業務流程和操作模式，提高生產效率和經營效益，逐步實現「數實融合」，「智慧港口」項目榮獲江蘇省交通廳認定為示範項目。作為碼頭數智化轉型的標桿，江蘇靖江港的成功經驗和模式亦將被複製推廣，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。

## 深國際港口（河南沈丘港）

本集團持有52%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」示範項目。項目整體規劃建設26個1,000噸級泊位，設計年吞吐量為3,000萬噸，利用岸線約1,600米。

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，已於2023年3月投產運營。該項目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。2024年，河南沈丘港完成了約166萬噸的吞吐量。

項目後續規劃建設22個泊位及陸域配套堆場。本集團致力於將該項目打造成為高效、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，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。

## 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）。

項目一期6個泊位利用岸線580米，設計年吞吐量600萬噸，已於2023年7月正式投產運營。2024年，江西豐城港與江蘇靖江港實現重資產碼頭的「聯網協同」，共同服務大型電廠燃料水運業務，完成了約177萬噸的吞吐量。



## 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。本集團已於2024年12月成功獲取佛山富灣港項目用地，項目規劃分期建設4個3,000噸級的通用泊位（水工結構兼顧5,000噸級），利用岸線約542米，設計年吞吐量530萬噸。

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。

目前，本集團正全力推進佛山富灣港的報批報建工作，力爭於2027年投入運營。項目建成後，將滿足腹地砂石建材、鋼材、糧食等散雜貨水運需求，並為廣州第二機場及臨空經濟、產業建設提供水運物流通道。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桿。

### 港口供應鏈業務

在宏觀經濟復甦緩慢、煤炭長協全覆蓋政策深入實施、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戰略，並通過積極開發新客戶與新貨種，豐富物流運輸方式，有效抵禦了市場下行的壓力。此外，本集團通過打通鐵路發運管道，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。2024年，港口供應鏈業務維持良好的發展態勢，業務量逆勢上揚，營業收入及利潤均實現進一步增長。

此外，港口供應鏈業務為本集團新投產的重資產碼頭項目累積了優質的上下游客戶資源，有效集聚了信息流、物流及商流。於本年度，港口供應鏈業務不僅為江蘇靖江港累計引入約350萬噸的協同業務量，更攜手河南沈丘港成功打通沙潁河鐵水聯運新通道，順利開展煤炭輕重協同鐵水聯運業務。港口供應鏈業務有效促進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，同時實現了港口業務的輕重資產協同發展，並助力本集團構建完整的物流服務體系，為客戶提供全程物流服務。

## 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 28% 至約港幣 35.86 億元，主要受惠於港口供應鏈業務增長及江蘇靖江港全面投營帶來新的收入貢獻。然而，由於國內市場競爭激烈，導致港口業務毛利率有所下降，加上新投營的港口項目仍處於培育階段等因素，股東應佔盈利較去年同期下跌 31% 至約港幣 6,040 萬元。

## 收費公路業務

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，以及經濟較發達地區，具有良好的區位優勢。本集團在深圳地區、廣東省其他地區及中國其他省份經營或投資的收費公路的控股權益里程分別約為191公里、350公里及72公里。

## 運營表現分析

於本年度，受收費公路項目所在地區的不利天氣、實施節假日小型客車免費通行的天數較去年同期增加，以及益常高速項目公司自2024年3月21日起不再納入合併範圍等影響，本集團的路費收入較去年同期略有下降。此外，收費公路項目的運營表現仍受到行業政策、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影響。

於本年度，本集團主要收費公路項目的表現概述如下：

- 由於深圳市及廣東省內其他地區均受暴雨天氣影響，影響了本集團於該等地區的收費公路項目的整體運營表現。
- 深圳沿江高速二期的深中通道深圳側接線於2024年6月30日與深中通道同步通車。深中通道是大灣區核心交通樞紐工程，深中通道深圳側接線與深中通道順利貫通後，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，對深圳沿江高速、機荷高速的運營表現產生積極促進作用；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。

- 2024年年初，清遠地區及相鄰的湖南地區均遭遇多輪雨雪冰凍天氣影響，期間交通管理部門對高速公路實施交通管制，因此對清連高速路費收入造成一定負面影響；廣連高速（廣州－連州）持續分流，以及於2024年8月全面貫通的佛清從高速（佛山－清遠－從化）也對清連高速產生分流。此外，清連高速於2024年11至12月期間實施道路提升工程，並進行半幅封閉施工，因此對車流通行產生一定影響。受上述因素的綜合影響，清連高速於本年度的日均車流量及路費收入均有所下降。
- 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。廣深高速及西線高速於本年度的運營表現與去年同期基本持平。然而，深中通道的開通縮短了行走廣深高速的里程，對廣深高速的運營表現產生一定負面影響，並對西線高速產生一定分流。
- 受湖南省、江蘇省先後遭遇雨雪冰凍災害及持續暴雨的天氣影響，交通管理部門對高速公路實施交通管制，對益常高速、長沙環路及南京三橋於本年度的運營表現造成負面影響。

## 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、機荷高速、京港澳高速公路廣州至深圳段（「廣深高速」）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，長度合計約為51公里，已於2020年12月29日建成通車；二期為坪地至坑梓段，長度約為9.35公里，已於2022年1月1日建成通車；三期為坑梓至大鵬段，長度約為16.8公里，目前已全線開工建設。於本年度，本集團經公開招標方式選定深圳外環項目三期多個合同路段的工程施工承包方，並簽訂相關施工合同，合同價分別約為人民幣8.41億元、人民幣8.84億元、人民幣6.07億元、人民幣7.41億元及人民幣



7.35 億元。預計三期建成後，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佈局，為本集團其他收費公路帶來交通流量。

**機荷高速**是 G15 瀋陽至海口國家高速公路的組成部分，東起於深圳市龍崗區荷坳立交，西至寶安區鶴洲立交，線路總長約 43 公里，雙向 6 車道，是深圳市高快速路網中重要的東西向通道，也是深圳東、中、西地區快速聯繫的核心通道，投入運營已逾 20 年。經履行相關審批程序，深圳高速已獲批准投資約人民幣 192.30 億元投資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」）。於本年度，本集團經公開招標方式選定機荷高速改擴建項目多個合同路段的工程施工承包方，並簽訂相關施工合同，合同價分別約為人民幣 30.19 億元、人民幣 29.69 億元、人民幣 27.59 億元、人民幣 27.60 億元、人民幣 31.78 億元及人民幣 34.72 億元。該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。目前，項目主體工程已全面開工建設，預期機荷高速改擴建項目建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。

**廣深高速**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。本集團間接持有約 71.83% 股權的深圳投控灣區發展有限公司（「灣區發展」）享有其 45% 的利潤分配權益。由於廣深高速的交通流量接近飽和狀態，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（「經批准路段改擴建項目」），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。截至 2024 年年底，上述經批准路段改擴建項目已全面開工建設。為滿足經批准路段改擴建項目的資金需求，廣深珠公司的股東於 2025 年 1 月 24 日訂立增資協議，以註冊資本的形式向廣深珠公司增資合共人民幣 73 億元，其中合和中國發展（高速公路）有限公司（灣區發展之非全資附屬公司）按其於廣深珠公司的 45% 股比出資人民幣 32.85 億元。

此外，深圳沿江高速二期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。於 2024 年 6 月 30 日，深中通道深圳側接線完工，並與深中通道同步通車。深圳沿江高速二期全線貫通，進一步加強了深圳東西向幹線道路主骨架的互聯互通，提升深圳「八橫十三縱」路網的整體通行能力，對促進大灣區經濟發展具有重要意義。

本集團以益常高速及其附屬設施作為底層資產設立的不動產投資信託基金（「易方達深高速 REIT」）已於 2024 年 3 月 7 日完成發售，其中深圳高速認購易方達深高速 REIT 40% 已發行的基金份額。於 2024 年 3 月 21 日完成益常高速項目公司的權益轉讓後，本集團持有益常高速的權益由 100% 減少至 40%。易方達深高速 REIT 於 2024 年 3 月 29 日於上海證券交易所成功上市（交易代碼：508033）。本次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，基金募集資金淨額約為人民幣 12.30 億元（含發行費用）。通過易方達深高速 REIT 的發行，本集團將現金流穩定的成熟項目轉讓至公募 REITs 基金，有效盤活存量公路基礎設施資產，提前收回經營投資及兌現收益，提高資產周轉效率，增強本集團的滾動投資能力，有助於本集團進一步拓展融資渠道及完善商業模式。

深圳高速向特定對象（包括本公司全資附屬公司新通產實業開發（深圳）有限公司（「新通產」））發行 A 股股票的申請已於本年度獲得相關監管機構的審批，並已於 2025 年 3 月確定向特定對象發行合共 357,085,801 股 A 股股份，發行價格為每股人民幣 13.17 元（「發行價格」），募集資金總額約為人民幣 47.03 億元（含發行費用）（「本次發行」）。

新通產根據與深圳高速於 2023 年 7 月 14 日簽訂的 A 股認購協議，以發行價格認購了 75,930,144 股 A 股股份。截至本公告日期，深圳高速正就本次發行的新增 A 股股份在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司辦理登記託管手續，並預計將於 2025 年 3 月 31 日或之前辦理完成。相關登記手續完成後，本公司間接持有深圳高速的股比將由約 51.56% 下降至約 47.30%。根據現行香港財務報告準則，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集團的綜合財務報表內。

## 財務表現分析

於本年度，收費公路的路費收入及淨利潤分別較去年同期下跌 8% 及 12% 至約港幣 54.82 億元及約港幣 20.97 億元，主要由於年內經營公路項目所在地區不利天氣、法定節假日高速公路小客車免費期增加，以及益常高速項目公司於 2024 年 3 月 21 日起不再納入合併範圍等因素影響。

## 大環保業務

近幾年來本集團通過投資和併購，逐步聚焦固廢資源化處理和清潔能源發電行業，實現了大環保產業的初步佈局。本集團作為大環保產業中的新加入者，將進一步做好管理整合和專業隊伍建設、加強對併購企業的管理及整合，提質增效，持續推進大環保產業的穩定發展，提升核心競爭力與盈利能力。

## 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。

截至 2024 年年底，本集團有機垃圾設計處理規模約 6,700 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 17 個。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% 股權的深高藍德環保科技集團股份有限公司（「藍德環保公司」）為一家有機垃圾綜合處理企業。截至 2024 年年底，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 14 個項目已進入商業運營，5 個項目處於試運營階段。於 2023 年，本集團已對藍德環保公司的業務結構進行調整，明確以運營業務為主的經營策略，並逐步收縮及終止虧損嚴重的 EPC 工程及裝備製造業

務，藍德環保公司於本年度的運營收入有一定增長，惟受油脂銷售價格低迷、提油率不達預期、部分項目垃圾收運量不足導致總體達產率較低、及計提資產減值準備等因素的綜合影響，藍德環保公司於 2024 年仍未實現盈利。截至 2024 年年底，藍德環保公司已有 13 個項目公司取得 ISCC 認證，亦滿足客戶對低碳、循環經濟資源產品的需求及提高資源化產品市場競爭力。藍德環保公司將加強存量項目的提質增效，全面摸排生產經營問題，推進技術工藝改造，提高資源化產品產出能力，拓展收運區域及油脂銷售市場，加強成本費用管控及規範化管理，努力提升盈利能力。

此外，本集團投資和管理位於深圳市的光明環境園和利賽環保兩個有機垃圾處理項目，以及位於湖南省邵陽市的有機垃圾處理項目。其中，光明環境園項目自 2024 年 5 月起進入試運營階段，收運處理部分深圳市寶安區及光明區的餐廚垃圾，為目前深圳市餐廚垃圾單體處理規模最大項目，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。光明環境園項目已獲批於 2025 年 2 月 6 日正式轉商業運營；利賽環保項目自 2017 年正式進入商業運營，協助處理部分福田區餐廚垃圾，餐廚垃圾處理能力 650 噸/日。

此外，邵陽市項目亦獲批於 2024 年 9 月起轉為商業運營，特許經營期為 30 年，項目餐廚垃圾設計處理規模為 200 噸/日。

本集團持有 63.33% 股權的深圳深汕合作區乾泰技術有限公司（「乾泰公司」）具備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，乾泰公司重點推進小動力與工程機械電池標準品開發及應用工作，新增 9 項專利授權，並成功獲取了新能源汽車動力電池梯次產品認證證書。此外，本集團已嘗試佈局深圳兩輪車換電試點項目，試點運營效果符合預期。

## 清潔能源

截至 2024 年年底，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。於本年度，受風力資源下降及棄風率上升等因素影響，包頭南風項目上網電量及風力發電收入同比有所下降。新疆木壘項目於本年度的總體風資源較去年同期好，但棄風率有所上升，因此上網電量及風力發電收入與去年同期基本持平。

本集團首個自主開發的分佈式光伏試點項目—晟能乾泰項目於 2024 年 7 月成功併網發電，並進入試運營階段，該項目的總裝機容量為 3.40 兆瓦。

於本年度，南京風電科技有限公司（「南京風電公司」）的一名原股東已根據相關併購協議，將其持有南京風電公司約 2% 的股權無償轉讓給深圳高速環境有限公司，以履行對南京風電公司業績承諾進行補償的義務。因此，本集團於南京風電公司的持股比例由約 98% 增加至 100%。目前，南京風電公司主要開展本集團投資的風力發電場的後運維服務，同時配合深圳高速新能源控股有限公司（「新能源公司」）開展風力發電及光伏項目的市場開拓。受原有風機製造銷售業務停止、計提資產減值和預計負債等因素影響，南京風電公司於本年度的經營表現欠佳。南京風電公司將加快資產盤活和資金回籠，同時調整其業務結構，聚焦風力發電場運維服務，努力提升經營能力。

## 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。

本集團持有 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（股份代號：301038），是一家專注於系統解決水問題的水務環保工程集成服務商。

## 財務表現分析

於本年度，大環保業務的收入較去年同期下降 15% 至約港幣 15.29 億元，主要由於風力發電及餐廚垃圾處理收入減少。此外，由於本年度部分環保項目的資產減值損失及應收賬款信用減值損失較去年同期有所增加，致使大環保業務錄得淨虧損約港幣 6.83 億元（2023 年：淨虧損約港幣 0.20 億元）。



## 航空運輸服務

### 深圳航空

2024年，全球民航客運市場持續復甦，中國民航市場表現穩健。於本年度，深圳航空運輸旅客約3,999萬人次，旅客運輸量為638.46億客公里，分別較去年同期上升20%及23%。

深圳航空於本年度的收入總額較去年同期增加10%至人民幣330.70億元（港幣358.75億元）（2023年：人民幣299.88億元（港幣333.13億元）），其中客運收入增加10%至人民幣309.18億元（港幣335.41億元）（2023年：人民幣281.59億元（港幣312.81億元））。然而，在經營形勢複雜多變的情況下，受國內民航市場競爭加劇、航油價格高位波動、運營成本增加以及匯兌損失等因素的影響，2024年深圳航空仍處於經營虧損。於本年度，深圳航空錄得淨虧損人民幣28.13億元（港幣30.52億元）（2023年：淨虧損人民幣17.35億元（港幣19.28億元））。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（2023年：無確認虧損）。

### 國貨航

本集團於2021年通過出資人民幣約15.65億元，完成收購中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）10.69億股股份，持股比例為10%，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。

於2024年12月30日，國貨航順利完成了A股股票首次公開發行，並在深圳證券交易所主板上市(股票代碼為001391.SZ)，發行價格為每股人民幣2.3元，募集資金總額約人民幣35億元。國貨航上市後，本集團持有的國貨航股權比例相應調整，目前持有該公司約8.76%的股權。國貨航的成功上市，不僅標誌著本集團的戰略投資取得了顯著的成果，也進一步提升了本集團的資產價值。

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年展望

展望2025年，宏觀環境複雜性、嚴峻性與不確定性仍然存在，全球經濟復蘇面臨地緣政治衝突、通脹壓力、供應鏈重構等多重挑戰。中國經濟憑藉龐大的市場、完備的工業體系及強力的政策調控，具有較強的韌性與內在活力。新質生產力在加速培育、「雙循環」格局不斷深化、產業升級在持續推進，為新型消費、高端製造、新能源、跨境電商、醫藥及電子等領域注入增長動能，疊加全國統一大市場的持續完善，物流基礎設施的需求將繼續激發。本集團將充分發揮全國物流重資產資源網絡優勢，更加高效地融入國內經濟大循環，進一步提升價值創造能力。

本集團將繼續緊隨國家發展戰略，牢牢把握產業發展機遇，精準制定工作策略，圍繞「穩中求進」工作主旨，全力落實「穩三續八」，具體指：在資金、安全、投資三個方面要將繼續堅持穩固把控；在規範化管理、綜合改革、運營服務、招商統籌、工程管理、成本控制、國企擔當、品牌建設八個方面要繼續堅持優化提升。錨定「十四五」收官與「十五五」謀篇佈局，深化國企改革，增強核心競爭力，打造交通物流領域特色一流產業集團。

### 提質核心主業 謀求科學發展

物流主業鞏固優化。堅持優中選優發展思路，合理控制新增投資節奏，以實際需求為導向，強化對細分市場研究，充分做好項目論證和可行性分析。把握深度參與《深圳市現代物流場站佈局優化》契機，加快推動福民地塊項目，積極爭取更多意向土地開發權益；繼續緊跟光明區、羅湖區地塊開發機遇，加快深圳低空戰略佈局；研究深化「公交+物流」、「地鐵+物流」模式落地，形成可複製的利潤增長模式；繼續推進深圳和北京順義的航空貨站項目前期工作，推動北京順義項目落地等。立足本集團重資產資源網絡，進一步挖掘市場機會，努力提升物流園的供應鏈價值，全面實施「水陸空鐵+智冷」戰略，期望打造多式聯運中心，即：在地面上，與鐵路、公路、水路無縫銜接；並以大灣區、長三角、京津冀等地物流園為基礎，通過「乾改冷」等方式拓展智冷業務。

港口主業戰略延伸。圍繞分拆上市遠期目標，繼續落實「港口聯網」戰略，拓節點、延鏈條，持續關注大灣區、西江流域等重點佈局戰略區域，在充分研究市場需求及供應情況基礎上，選取優質碼頭及岸線投資機會，重點推進佛山富灣港項目，力爭2025年積極推進河南沈丘港項目二期。

輕資產業務協同發展，繼續聚焦「輕重融合」、「輕重並舉」的發展思路，全面培養「資產管理+運營」的能力。開展保稅物流、光儲充、倉配運一體化、低空經濟等細分業務，深化運營管理，持續提高效益，扎實探索從物流基礎設施開發運營商向物流綜合服務商轉型。

### **收費公路鞏固優勢，大環保主業提質增效**

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，將進一步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。進一步做好管理整合和專業人才隊伍的建設，把握投資節奏，加強存量項目的提質增效，在審慎研究及甄別的基礎上開拓優質項目，努力提升大環保板塊業務運營質量與盈利能力。

### **深化大小閉環，助力主業發展**

「投建管轉」大閉環方面，繼續積極推動深國際華南物流園轉型項目各項工作，一是加快推進首期留用土地的建設和銷售，儘快回收現金流，拓展物流主業的投入；二是爭取2025年內實現第二批留用土地增值收益入賬。「投建融管」小閉環方面，扎實推動底層資產長期穩健運營，統籌華夏深國際REIT上市後管理，並適時啟動擴募籌備工作；積極推動新設私募基金，做好內、外部審批程序，提前做好規劃和安排。



## **提升招商運營，培育發展動能**

本集團將進一步加強招商運營管理工作，密切關注客戶業務發展及倉儲需求的動態變化，提前統籌謀劃，全力做好存量項目的招商及業務延展。研究出口「新三樣」、食品連鎖經營、醫藥等熱點行業，深入對接跨境電商頭部「四小龍」，並結合行業發展趨勢，主動優化調整客戶結構。進一步強化對存量客戶的維護與管理，做深做實「總對總」的對接工作，聯動本集團全國性業務資源，加強資源統籌、定制化服務，全方位、多角度精準賦能戰略客戶，增強客戶黏性，持續改善項目經營水平。此外，圍繞重難點項目加強資源傾斜，持續抓好運營，關心客戶需求，提升滿倉率和增量收入，保障穩定的現金流與收益，落實提升經營效益。

## **推進深化改革，抓實效能管理**

本集團將持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」，著力補短板、鍛長板、固底板，抓實抓細各項改革舉措，通過強化財務管控、風險防控、市值管理及品牌建設提升等等一系列措施深化管理效能提升，以精益求精的態度，不斷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**

2025年，本集團將堅持穩定的分紅政策，平衡企業長期發展與股東回報，本著「共同創造、共享價值」的經營理念，錨定高質量發展目標，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

	2024年 12月31日 港幣百萬元	2023年 12月31日 港幣百萬元	增加/ (減少)
總資產	135,998	130,495	4%
總負債	81,475	75,519	8%
總權益	54,523	54,976	(1%)
股東應佔資產淨值	32,500	31,582	3%
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	13.5	13.2	2%
現金	9,670	9,805	(1%)
銀行貸款	35,505	33,082	7%
其他貸款	-	117	(100%)
票據及債券	24,944	22,140	13%
借貸總額	60,449	55,339	9%
借貸淨額	50,779	45,534	12%
資產負債率(總負債/總資產)	60%	58%	2 #
借貸總額佔總資產比率	44%	42%	2 #
借貸淨額與總權益比率	93%	83%	10 #
借貸總額與總權益比率	111%	101%	10 #

# 百分點之轉變

## 主要財務指標

本集團於 2024 年 12 月 31 日總資產及總權益分別約為港幣 1,359.98 億元及港幣 545.23 億元，而股東應佔資產淨值約為港幣 325.00 億元，每股資產淨值為港幣 13.5 元，較去年年底上升 2%，主要是本年度股東應佔盈利增加所致；資產負債率為 60%，較去年年底上升 2 個百分點，負債比率（按借貸淨額與總權益比率計算）為 93%，較去年年底上升 10 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 43.80 億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣 56.42 億元，而融資活動產生的淨現金流入約為港幣 27.11 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。

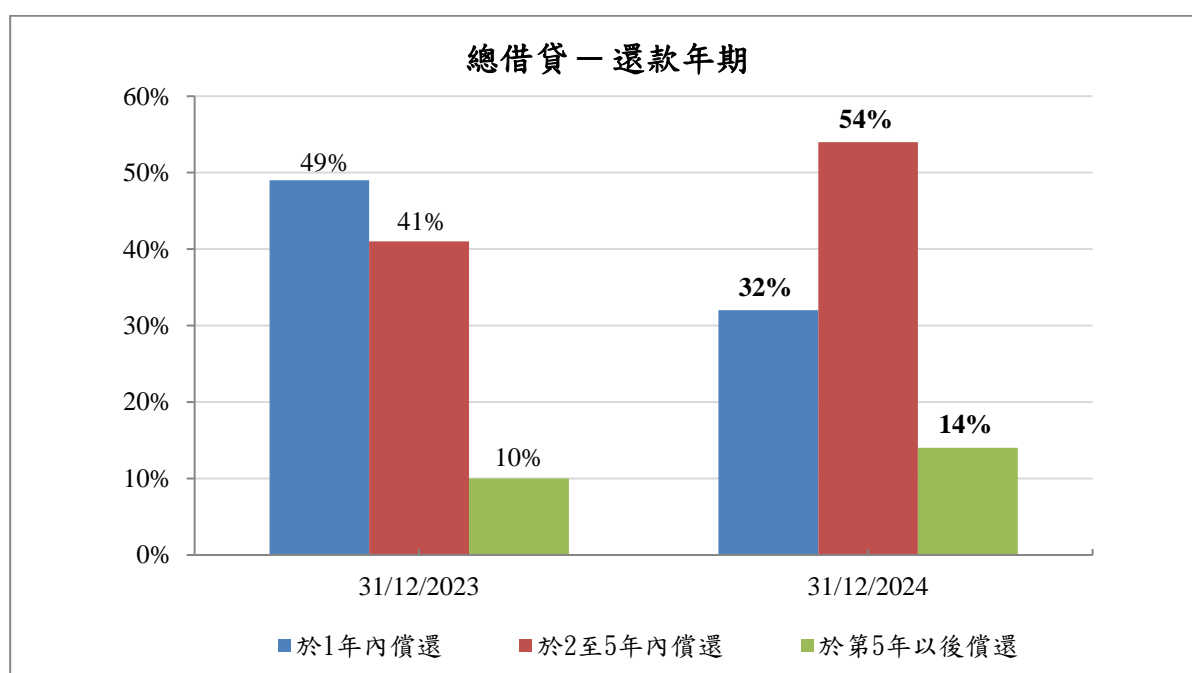
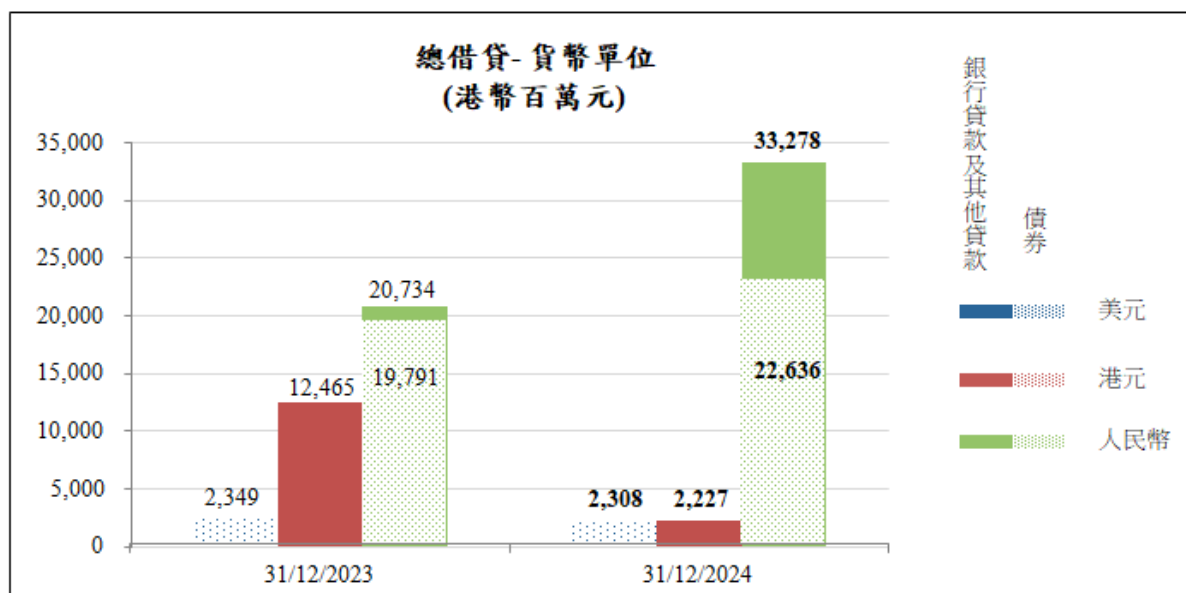
## 現金結餘

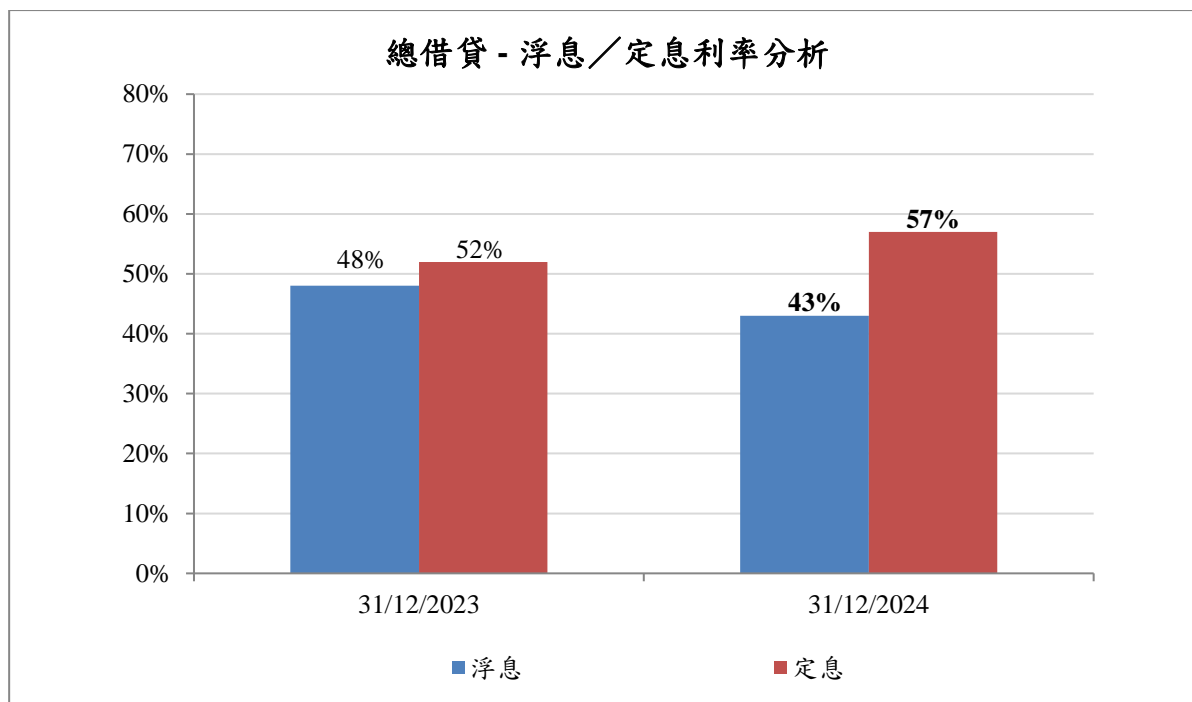
於 2024 年 12 月 31 日，本集團持有現金約港幣 96.70 億元（2023 年 12 月 31 日：港幣 98.05 億元），較去年年底下跌 1%。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國內地營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

## 資本開支

本年度本集團的資本開支約為人民幣 83 億元（相當於港幣 88 億元），主要包括投資於物流園項目約人民幣 32 億元，深圳高速項目約人民幣 19 億元，平湖南項目約人民幣 19.6 億元。本集團預計 2025 年的資本開支約為人民幣 131 億元（相當於港幣 139 億元），當中包括物流園項目約人民幣 30 億元，深圳高速項目約人民幣 53 億元，平湖南項目約人民幣 25 億元，深國際華南物流園轉型升級項目人民幣 10 億元。

## 借貸





於 2024 年 12 月 31 日，本集團借貸總額約為港幣 604.49 億元，較去年年底上升 9%。於本年度，本公司發行 2024 年第一期中期票據人民幣 40 億元。本集團之附屬公司深圳高速發行公司債券合共人民幣 25 億元。本集團之借貸總額其中分別有 32%、54%及 14%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

### 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，受地緣政治因素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 2024 年 12 月 31 日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為 92%：8%。

## 流動性風險管理

於 2024 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 1,204 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

### 深圳高速根據特別授權向特定對象發行 A 股之進展

本公司及深圳高速於 2025 年 3 月 18 日發佈聯合公告，深圳高速已確定向特定對象（包括本公司之全資附屬公司新通產）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，募集資金總額約為人民幣 47.03 億元。其中，新通產認購了 75,930,144 股深圳高速 A 股股份。本次發行的新增 A 股股份的登記託管手續預計將於 2025 年 3 月 31 日或之前在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司辦理完成。於本公告日期，本次發行的新增 A 股股份的登記託管手續尚未辦理完成。

本次發行完成後，深圳高速總股本將由 2,180,770,326 股增加至 2,537,856,127 股，本公司間接持有深圳高速的股權比例將由約 51.56% 下降至約 47.30%。根據現行香港財務報告準則，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集團的綜合財務報表內。

## 購買、贖回或出售本公司之上市證券

本公司於 2021 年 10 月 29 日發行了 2021 年境內公司債券（第一期），發行金額為人民幣 40 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 3.29%，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 2024 年 10 月 29 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 2024 年 10 月 28 日的相關海外監管公告。

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

## 企業管治常規守則

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

## 暫停辦理股份過戶登記

本公司將於下列期間內暫停辦理股份過戶登記手續，以確定合資格出席 2025 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 2025 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	2025年5月2日（星期五）下午4時30分
暫停辦理股份過戶登記手續	2025年5月6日（星期二）至 5月9日（星期五）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	2025年5月9日（星期五）



## 為確定股東享有建議之末期股息：

最後辦理股份過戶時間	2025年5月14日（星期三）下午4時30分
暫停辦理股份過戶登記手續	2025年5月15日（星期四）至 5月16日（星期五）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	2025年5月16日（星期五）
末期股息派發日期	約於2025年6月20日（星期五）

為確保符合資格出席 2025 年股東週年大會並於會上投票及獲派末期股息，所有填妥的過戶表格連同有關股票須於上述的最後時限前，送達本公司股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道 16 號遠東金融中心 17 樓。

## 其他資料

本公司的審核委員會已審閱本集團截至 2024 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 2024 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 2024 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 2025 年 3 月 26 日批准之本集團本年度的經審核綜合財務報表所載金額核對一致。德勤·關黃陳方會計師行所進行的工作並不構成鑒證業務，因此德勤·關黃陳方會計師行並不對初步公告發表任何意見或任何核證結論。

本公告及其他有關 2024 年度全年業績的資料將於聯交所網站（[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)）及本公司網站（[www.szihl.com](http://www.szihl.com)）刊載。

承董事會命  
深圳國際控股有限公司  
主席  
李海濤

2025年3月26日

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