

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)

二零二二年度中期業績公告

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」）截至二零二二年六月三十日止六個月（「本期間」）未經審核之中期綜合業績及中期綜合資產負債表，連同二零二一年同期之綜合業績及二零二一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	截至六月三十日止六個月	
		二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
收入	(4), (5)	7,486,998	7,287,183
銷售成本		(5,124,446)	(4,696,598)
毛利		2,362,552	2,590,585
其他收益 – 淨額		3,138,406	270,262
其他收入		75,293	119,274
分銷成本		(54,718)	(94,908)
管理費用		(505,484)	(457,785)
業務應收款及合同資產的減值損失		(7,851)	(147,640)
經營盈利	(6)	5,008,198	2,279,788
應佔合營公司盈利		91,356	244,820
應佔聯營公司(虧損)/盈利	(12)	(2,179,404)	449,127
除稅及財務成本前盈利		2,920,150	2,973,735
財務收益	(7)	175,262	180,752
財務成本	(7)	(1,556,545)	(683,614)
財務成本 – 淨額	(7)	(1,381,283)	(502,862)
除稅前盈利		1,538,867	2,470,873
所得稅費用	(8)	(357,365)	(530,002)
期內純利		1,181,502	1,940,871

中期綜合損益表-未經審核 (續)

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
應佔期內純利：			
本公司普通股權持有人		581,575	959,671
本公司永續證券持有人		46,518	45,996
非控制性權益		553,409	935,204
		1,181,502	1,940,871
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))	0.26	0.44
- 攤薄	(9(b))	0.26	0.43

中期綜合全面收益表-未經審核

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
期內純利	1,181,502	1,940,871
其他全面收益/(虧損)：		
可能重新分類至損益的項目：		
應佔聯營公司和合營公司其他全面收益	16,411	64,850
不會重分類至損益的項目：		
從功能貨幣到列報貨幣的貨幣換算差異	(2,881,627)	1,110,834
其他財務資產公允值變動淨值	(1,266)	(13,827)
小計	(2,882,893)	1,097,007
期內其他全面(虧損)/收益	(2,866,482)	1,161,857
期內全面(虧損)/收益總額	(1,684,980)	3,102,728
應佔全面(虧損)/收益總額：		
本公司普通股權持有人	(1,535,225)	1,809,573
本公司永續證券持有人	46,518	45,996
非控制性權益	(196,273)	1,247,159
	(1,684,980)	3,102,728

中期綜合資產負債表-未經審核

	附註	於	
		二零二二年 六月三十日 港幣千元	二零二一年 十二月三十一日 港幣千元 (經重列)
資產			
非流動資產			
投資物業		9,329,968	7,697,726
物業、廠房及設備		19,639,536	19,087,069
土地使用權		3,364,555	3,328,772
在建工程		2,585,926	3,927,282
無形資產	(11)	31,126,799	32,922,243
商譽		709,445	657,917
於聯營公司之權益	(12)	19,567,163	19,560,227
於合營公司之權益		11,726,258	12,185,056
其他財務資產	(13)	1,044,104	1,144,780
遞延稅項資產		789,346	859,835
其他非流動資產		6,762,290	6,760,114
		106,645,390	108,131,021
流動資產			
存貨及其他合同成本	(14)	6,284,906	9,562,059
合同資產		340,310	484,529
其他財務資產	(13)	979,225	973,640
業務及其他應收款	(15)	10,673,293	6,654,253
衍生金融工具		243,453	260,713
受限制銀行存款		515,078	930,741
原到期日超過三個月的銀行定期存款		638,323	1,023,786
現金及現金等價物		10,789,639	10,030,535
		30,464,227	29,920,256
總資產		137,109,617	138,051,277
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		13,218,304	12,331,648
其他儲備及保留盈餘		21,795,881	26,540,920
本公司普通股權持有人應佔權益		35,014,185	38,872,568
永續證券		2,330,939	2,330,939
非控制性權益		23,785,257	26,468,668
總權益		61,130,381	67,672,175

中期綜合資產負債表-未經審核(續)

	附註	於	
		二零二二年 六月三十日 港幣千元	二零二一年 十二月三十一日 港幣千元 (經重列)
負債			
非流動負債			
貸款		28,614,147	27,910,782
租賃負債		1,342,837	1,430,391
遞延稅項負債		2,660,507	2,782,820
其他非流動負債		4,184,652	4,103,911
		36,802,143	36,227,904
流動負債			
業務及其他應付款	(16)	12,631,589	15,755,370
合同負債		258,690	290,329
應付所得稅		634,005	1,760,252
貸款		25,490,982	16,247,986
租賃負債		161,827	97,261
		39,177,093	34,151,198
總負債		75,979,236	70,379,102
總權益及負債		137,109,617	138,051,277

附註：

(1) 一般情況

本集團、聯營公司及合營公司主要經營之業務如下：

- 收費公路及大環保業務；及
- 物流業務。

本集團主要在中華人民共和國（「中國」）進行經營活動。

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

(1) 一般情況(續)

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

於二零二二年六月三十日，Ultrarich International Limited（「Ultrarich」）直接持有共 1,059,082,483 股本公司的普通股，佔本公司發行股份約 44.35%。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，其被視為擁有 Ultrarich 所持有的本公司 44.35% 的權益，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」）監督管理的公司。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，乃本公司實際控制方。

於編制簡明綜合財務報表時，鑑於截至二零二二年六月三十日，本集團的流動負債超過其流動資產 8,712,866,000 港元，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。

於批准中期綜合財務報表時，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，他們在編制中期綜合財務報表時繼續採用持續經營會計基礎。

中期財務報告未經審核，但已由德勤·關黃陳方會計師行根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第 2410 號「實體的獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。

同一控制下企業合併的合併會計處理

於二零二一年八月十日，深圳高速全資子公司美華實業（香港）有限公司（以下簡稱「美華」）與深圳市投資控股有限公司全資附屬公司深圳投控國際資本控股有限公司（「賣方」）簽訂買賣協議。以代價約港幣 2,450,035,000 元收購賣方的全資附屬公司購深圳投控國際資本控股基建有限公司（「深投基建」）的 100% 股權，及美華同意為深投基建欠深投融資的貸款及若干銀行貸款的償還提供資金。於二零二一年十二月十日，該協議經本公司股東特別大會審議通過。據此，此次收購於二零二二年一月十一日完成，深投基建自此成為本集團的子公司。深投基建持有深圳投控灣區發展有限公司（「灣區發展」）已發行股份總數 71.83%，灣區發展股份於香港聯交所上市。

由於本公司及深投基建在收購前後均受深圳市投資控股有限公司控制，且控制並非暫時性，本次收購被視為同一控制下的企業合併。該收購建立在以香港會計師公會發行的會計指引第 5 號「同一控制下合併的合併會計法」的基礎之上。

本集團的中期財務報告使用合併會計原則編製而成，猶如當前的集團架構於呈報期間一直存在。

從控制方的角度來看，合併實體或業務的淨資產使用現有賬面價值進行合併。在控制方利益持續的範圍內，同一控制合併時，不確認商譽或購買方在被購買方可辨認資產、負債和或有負債的公允價值淨額中的權益超過成本的金額。為沖銷合併實體或業務的股本/註冊資本與相關投資成本而作出的調整已計入簡明綜合權益變動表中的合併儲備。

以前期間的中期綜合損益表、中期綜合全面收益表、中期綜合權益變動表和中期綜合現金流量表已重列，已包括深投基建的經營業績，如同該收購自相關業務受深圳市投資控股有限公司共同控制之日起已完成。

於二零二一年十二月三十一日的中期綜合資產負債表，經已重列，以調整深投基建於二零二一年十二月三十一日已存在的資產和負債的賬面值，如同這些實體或業務自最初受深圳市投資控股有限公司共同控制已被合併。

(2) 編製基準

截至二零二二年六月三十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《香港財務報告準則》（「香港財務報告準則」）編製的截至二零二一年十二月三十一日止年度的財務報表（「二零二一財務報表」）一併閱讀。

(3) 會計政策之變動

本集團已在本會計期間對本財務報表採用了由香港會計師公會發佈的對《香港財務報告準則》的以下修訂：

- 《香港財務報告準則》第 3 號的修訂 *概念框架參考*
- 《香港財務報告準則》第 16 號的修訂 *新型冠狀病毒肺炎 – 2021 年 6 月 30 日之後的相關租金優惠*
- 《香港會計準則》第 16 號的修訂 *物業、廠房和設備 – 預期用途前的收益*
- 《香港會計準則》第 37 號的修訂 *繁重的合同 – 履行合同的成本*
- 《香港財務報告準則》的修訂 *2018 - 2020 年香港財務報告準則的年度改進*

本期間應用經修訂香港財務報告準則對本集團於本期間及過往期間之財務狀況及表現及/或載於簡明綜合財務報表之披露並無重大影響。

(4) 分部資料

本集團的經營分為兩項主要業務分部：

- 收費公路及大環保業務；及
- 物流業務。

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

主要經營決策者明確為本公司之董事會，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) 銷售風力發電機設備，廚餘處理項目，風力發電站運營及設備銷售。

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、物流資訊服務及金融服務；(iii) 港口及相關服務；及(iv) 物流園轉型升級。

董事會以計量期內純利作為評估營運分部的表現。

(4) 分部資料 (續)

截至二零二二年及二零二一年六月三十日來自客戶合約收入按確認時點及向董事會（主要經營決策者）報告以分配資源及評估表現的收入分解列示如下：

截至二零二二年六月三十日止六個月（未經審核）

	收費公路 及大環保業務		物流業務			小計	集團總部	合計
	物流園	物流服務	港口及相 關服務	物流園轉型 升級	港幣千元			
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	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	3,949,451	120,962	229,470	1,579,745	19,448	1,949,625	-	5,899,076
— 一段時間	968,971	-	-	-	-	-	-	968,971
小計	4,918,422	120,962	229,470	1,579,745	19,448	1,949,625	-	6,868,047
來自其他收入								
— 物流園租賃	-	618,951	-	-	-	618,951	-	618,951
收入	4,918,422	739,913	229,470	1,579,745	19,448	2,568,576	-	7,486,998
經營盈利/(虧損)	1,735,296	234,121	19,121	103,143	2,981,572	3,337,957	(65,055)	5,008,198
應佔合營公司盈利	84,202	6,798	4,982	-	-	11,780	(4,626)	91,356
應佔聯營公司盈利/(虧損)	311,894	43	-	-	(244)	(201)	(2,491,097)	(2,179,404)
財務收益	108,486	38,463	1,330	1,240	25	41,058	25,718	175,262
財務成本	(952,804)	(61,098)	(9,202)	(4,004)	(787)	(75,091)	(528,650)	(1,556,545)
除稅前盈利	1,287,074	218,327	16,231	100,379	2,980,566	3,315,503	(3,063,710)	1,538,867
所得稅費用	(235,566)	(54,122)	(4,184)	(25,837)	(311)	(84,454)	(37,345)	(357,365)
期內純利	1,051,508	164,205	12,047	74,542	2,980,255	3,231,049	(3,101,055)	1,181,502
非控制性權益	(528,690)	4,102	(7,488)	(21,055)	-	(24,441)	(278)	(553,409)
小計	522,818	168,307	4,559	53,487	2,980,255	3,206,608	(3,101,333)	628,093
本公司永續証券持有人應佔 盈利	-	-	-	-	-	-	(46,518)	(46,518)
本公司普通股權持有人應佔 盈利	522,818	168,307	4,559	53,487	2,980,255	3,206,608	(3,147,851)	581,575
折舊與攤銷	1,343,441	196,430	23,312	20,340	107	240,189	24,900	1,608,530
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	829,306	1,145,708	20,935	374,199	143	1,540,985	953,554	3,323,845
- 因收購附屬公司的物業、 廠房及設備、在建工 程、土地使用權及無形 資產	5,414	-	-	-	-	-	21,588	27,002
- 於聯營公司之權益之增加	-	-	-	-	-	-	3,006,076	3,006,076

(4) 分部資料 (續)

截至二零二一年六月三十日止六個月 (未經審核及經重列)

	收費公路 及大環保業務	物流業務				小計 港幣千元	集團總部 港幣千元	合計 港幣千元
	港幣千元	物流園 港幣千元	物流服務 港幣千元	港口及相 關服務 港幣千元	物流園轉型 升級 港幣千元			
《香港財務報告準則》第15 號的來自客戶合約之收入								
— 時間點	4,251,238	173,719	553,135	1,059,502	-	1,786,356	-	6,037,594
— 一段時間	812,052	-	-	-	-	-	-	812,052
小計	5,063,290	173,719	553,135	1,059,502	-	1,786,356	-	6,849,646
來自其他收入								
— 物流園租賃	-	437,537	-	-	-	437,537	-	437,537
收入	5,063,290	611,256	553,135	1,059,502	-	2,223,893	-	7,287,183
經營盈利/(虧損)	1,967,156	376,363	29,195	105,700	(38,306)	472,952	(160,320)	2,279,788
應佔合營公司盈利	222,246	21,809	-	-	-	21,809	765	244,820
應佔聯營公司盈利/(虧損)	404,034	929	-	-	860,186	861,115	(816,022)	449,127
財務收益	96,123	4,731	860	360	38,150	44,101	40,528	180,752
財務成本	(579,134)	(46,111)	(9,028)	(3,014)	-	(58,153)	(46,327)	(683,614)
除稅前盈利	2,110,425	357,721	21,027	103,046	860,030	1,341,824	(981,376)	2,470,873
所得稅費用	(439,933)	(39,729)	(6,414)	(26,205)	(2,159)	(74,507)	(15,562)	(530,002)
期內純利	1,670,492	317,992	14,613	76,841	857,871	1,267,317	(996,938)	1,940,871
非控制性權益	(898,982)	(1,735)	(10,459)	(21,390)	(4,095)	(37,679)	1,457	(935,204)
小計	771,510	316,257	4,154	55,451	853,776	1,229,638	(995,481)	1,005,667
本公司永續證券持有人應佔 盈利	-	-	-	-	-	-	(45,996)	(45,996)
本公司普通股權持有人應佔 盈利	771,510	316,257	4,154	55,451	853,776	1,229,638	(1,041,477)	959,671
折舊與攤銷	1,371,577	179,975	10,265	18,870	37	209,147	29,690	1,610,414
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	2,620,582	1,049,996	9,985	11,607	176	1,071,764	312,041	4,004,387
- 因收購附屬公司的物業、 廠房及設備、在建工 程、土地使用權及無形 資產	2,607,721	-	-	-	-	-	-	2,607,721
- 於聯營公司之權益之增加	190,423	-	-	-	-	-	216,424	406,847

所有收入產生自位於中國的外部客戶。除財務工具及相關的遞延稅項資產外，本集團非流動資產主要位於中國，位於其他國家及地區的收入及非流動資產值並不重大。

(5) 收入

	<u>截至六月三十日止六個月</u>	
	二零二二年	二零二一年
	港幣千元	港幣千元
《香港財務報告準則》第 15 號準則下的來自客戶合約之收益		
收費公路及大環保業務		
- 路費收入	2,895,429	3,344,984
- 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	496,724	233,988
- 特許經營安排之建造服務收入	300,461	225,069
- 大環保服務	1,004,577	778,474
- 其他	221,231	480,775
	<u>4,918,422</u>	<u>5,063,290</u>
物流業務		
- 物流園	120,962	173,719
- 物流服務	229,470	553,135
- 港口及相關服務	1,579,745	1,059,502
- 物流園轉型升級	19,448	-
	<u>1,949,625</u>	<u>1,786,356</u>
	<u>6,868,047</u>	<u>6,849,646</u>
來自其他收益		
物流業務		
- 物流園租金收入	618,951	437,537
	<u>618,951</u>	<u>437,537</u>
	<u>7,486,998</u>	<u>7,287,183</u>

(6) 經營盈利

本集團經營盈利已(扣除)/計入以下主要項目：

	<u>截至六月三十日止六個月</u>	
	二零二二年	二零二一年
	港幣千元	港幣千元
投資物業的公允價值變動	(3,573)	(25,962)
其他財務資產公允價值變動	168,415	25,611
出售其他財務資產之收益	-	70,174
處置附屬公司之收益	2,988,327	175,390
其他	(14,763)	25,049
	<u>(3,573)</u>	<u>(25,962)</u>

(7) 財務收益與成本

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
財務收益		
銀行存款利息收入	(167,912)	(129,938)
其他利息收入	(7,350)	(50,814)
財務收益總額	<u>(175,262)</u>	<u>(180,752)</u>
財務成本		
利息費用		
- 銀行貸款	469,128	436,051
- 中期票據	5,934	47,477
- 優先票據	14,641	14,421
- 企業債券	186,693	130,296
- 熊貓債券	95,002	117,424
- 合同負債利息	1,648	731
- 租賃負債利息	33,885	12,901
- 其他財務負債利息成本	69,825	25,515
- 金融機構借款利息	30,672	36,774
匯兌淨虧損/(收益)	755,137	(18,616)
減：合資格資產資本化財務成本	<u>(106,020)</u>	<u>(119,360)</u>
財務成本總額	<u>1,556,545</u>	<u>683,614</u>
財務成本淨額	<u>1,381,283</u>	<u>502,862</u>

(8) 所得稅費用

本集團於本期間內於香港並無產生任何應課稅盈利，故並無就香港利得稅作出準備。

計入綜合損益表的中國企業所得稅已根據本公司於中國境內的附屬公司按本期間其應課稅盈利及各自適用之稅率 25% (截至二零二一年六月三十日止六個月：25%) 計算。

中華人民共和國土地增值稅（「土地增值稅」）就土地增值，即出售物業所得款項扣除可扣減項目（包括土地使用權之攤銷、借款成本及所有物業開發支出），按累進稅率 30% 至 60% 徵收。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
當期所得稅		
- 中國企業所得稅	306,365	1,060,493
- 土地增值稅	1,834	1,941
遞延稅項	49,166	(532,432)
	<u>357,365</u>	<u>530,002</u>

(9) 每股盈利

(a) 基本

每股基本盈利根據本公司普通股權持有人應佔盈利，除以本期間已發行普通股的加權平均數目計算。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年	二零二一年 (經重列)
本公司普通股權持有人應佔盈利(港幣千元)	581,575	959,671
已發行普通股的加權平均數(千位)	<u>2,272,736</u>	<u>2,199,849</u>
每股基本盈利(每股港幣元)	<u>0.26</u>	<u>0.44</u>

(b) 攤薄

每股攤薄盈利乃指假設所有可攤薄的潛在普通股被轉換後，經調整已發行普通股的加權平均股數而計算得出。本公司有一類可攤薄的潛在普通股：購股權，根據未行使購股權所附的認購權的貨幣價值，確定按公允值(確定為本公司股份的平均年度市價)可購入的股份數目。按以上方式計算的股份數目，與假設購股權行使而應已發行的股份數目作比較。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年	二零二一年 (經重列)
本公司普通股權持有人應佔盈利(港幣千元)	<u>581,575</u>	<u>959,671</u>
用以確定每股攤薄盈利的盈利(港幣千元)	<u>581,575</u>	<u>959,671</u>
已發行普通股的加權平均數(千位)	2,272,736	2,199,849
調整 - 購股權(千位)	<u>-</u>	<u>6,607</u>
計算每股攤薄盈利的普通股的加權平均數(千位)	<u>2,272,736</u>	<u>2,206,456</u>
每股攤薄盈利(每股港幣元)	<u>0.26</u>	<u>0.43</u>

(10) 股息

董事會決議不派發本期間之中期股息（截至二零二一年六月三十日止六個月：無）。二零二一年度的末期及特別股息共計港幣 1,876,840,000 元（包括末期股息每股普通股港幣 0.125 元及特別股息每股普通股港幣 0.703 元）已於二零二二年六月份支付。按已於二零二二年五月十三日舉行的股東週年大會上批准的代息股份計劃，121,094,761 股新股以每股約港幣 7.322 元的價格發行，共計港幣 886,656,000 元，而其餘股息共計港幣 990,184,000 元已於二零二二年六月份以現金支付。

(11) 無形資產

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元
期初賬面淨值	32,922,243	31,645,704
添置	648,578	696,068
處置	-	(284)
攤銷	(970,773)	(1,092,930)
匯兌差額	(1,473,249)	346,484
期末賬面淨值	<u>31,126,799</u>	<u>31,595,042</u>

特許經營無形資產為本集團獲中國當地有關政府部門授予對各收費公路之收費經營權。各收費公路之收費經營權的剩餘期限為一至二十五年。根據有關政府批准文檔及有關法規，本集團負責對有關收費公路的建設及有關設備設施的採購，並在經營期內負責對公路的經營及管理、維護及大修保養。於經營期限內所取得及應收的路費收入歸屬本集團。於該等公路之收費經營權期滿後，有關公路資產需無償歸還當地政府。根據有關法規，有關收費經營權期限一般不能延期，且本集團不存在撤銷選擇權。

(12) 於聯營公司之權益

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元
期初	19,560,227	14,431,233
增加	3,248,507	406,847
應佔聯營公司(虧損)/盈利	(2,179,404)	449,127
應佔聯營公司其他全面收益	17,211	63,882
股息	(173,114)	(166,516)
匯兌差額	(906,264)	156,086
期末	<u>19,567,163</u>	<u>15,340,659</u>

餘額組成如下：

	於	
	二零二二年 六月三十日 港幣千元	二零二一年 十二月三十一日 港幣千元
非上市投資		
除商譽外，應佔資產淨值	16,893,963	16,761,823
收購產生的商譽	<u>2,673,200</u>	<u>2,798,404</u>
	<u>19,567,163</u>	<u>19,560,227</u>

經本公司董事的評估，於二零二二年六月三十日無需確認任何於聯營公司之權益減值虧損(二零二一年十二月三十一日：無)。

(13) 其他財務資產

	於	
	二零二二年 六月三十日 港幣千元	二零二一年 十二月三十一日 港幣千元 (經重列)
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		
- 非上市權益投資	75,822	80,610
以公允價值計量且其變動計入損益的財務資產		
- 於中國上市之證券 (附註(a))	439,841	420,205
- 非上市權益投資(附註(b))	1,085,405	1,003,860
- 非上市基金投資 (附註(c))	117,124	182,920
- 結構性存款 (附註(d))	305,137	430,825
	<u>2,023,329</u>	<u>2,118,420</u>
減：非流動部分	<u>(1,044,104)</u>	<u>(1,144,780)</u>
流動部分	<u>979,225</u>	<u>973,640</u>

- (a) 於二零二二年六月三十日，按市價列賬的上市股權投資為 112,000,000 股（二零二一年十二月三十一日：112,000,000 股）上市房地產投資信託（“REITs”），金額為港幣 439,841,000 元（二零二一年十二月三十一日：港幣 420,205,000 元）。
- (b) 於二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日，未上市股權投資主要為本集團持有深圳市國資委合作發展私募投資基金、深圳市水務規劃設計院股份有限公司及廣東聯合電子服務股份有限公司的權益。
- (c) 於二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日，該金額為對遠致瑞信智慧空港物流產業私募股權基金的投資及本集團持有的深創投領秀物流設施一期私募投資基金的份額。
- (d) 於二零二二年六月三十日，本集團結構性存款為銀行發行的金融產品，於二零二二年七月十二日到期，限期為 60 天（二零二一年十二月三十一日：於二零二二年二月二十四日到期，限期為 90 天），預期收益率為每年 4.42%（二零二一年十二月三十一日：4%）。金融產品投資於初始確認時分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產，於報告期末以公允價值計量。由於到期時間較短，本公司董事認為金融產品的公允價值接近於二零二二年六月三十日和二零二一年十二月三十一日的賬面值。

(14) 存貨及其他合同成本

	於	
	二零二二年 六月三十日 港幣千元	二零二一年 十二月三十一日 港幣千元
待開發的土地	395,564	220,262
待售的發展中物業及土地	4,884,846	8,288,445
待售的已完工物業	350,979	386,402
其他	671,055	679,890
減值	(17,538)	(12,940)
	<u>6,284,906</u>	<u>9,562,059</u>

(15) 業務及其他應收款

本集團於中國的高速公路已實施聯網統一路費收取政策，收費公路的路費收入結算期通常為一個月以內。除路費收入外，業務應收款通常於開票日後 120 日內回收。本集團根據收入確認日期以分析業務應收款的賬齡如下：

	於	
	二零二二年 六月三十日 港幣千元	二零二一年 十二月三十一日 港幣千元
0 - 90 日	628,568	1,231,482
91 - 180 日	174,368	187,771
181 - 365 日	609,497	240,506
365 日以上	618,223	550,898
	<u>2,030,656</u>	<u>2,210,657</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	
	二零二二年 六月三十日 港幣千元	二零二一年 十二月三十一日 港幣千元
0 - 90 日	792,954	1,819,439
91 - 180 日	1,377,676	493,793
181 - 365 日	569,412	1,002,740
365 日以上	1,024,196	556,383
	<u>3,764,238</u>	<u>3,872,355</u>

管理層討論及分析

整體回顧

	截至六月三十日止六個月		
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)	增加/ (減少)
經營業績			
收入（撇除收費公路的建造服務收入）	7,186,537	7,062,114	2%
收費公路的建造服務收入	300,461	225,069	33%
總收入	7,486,998	7,287,183	3%
經營盈利	5,008,198	2,279,788	120%
除稅及財務成本前盈利	2,920,150	2,973,735	(2%)
股東應佔盈利	581,575	959,671	(39%)
每股基本盈利（港元）	0.26	0.44	(41%)

二零二二年上半年，面對中國疫情頻發和地緣政治危機帶來的多重考驗，國內經濟發展面臨需求收縮、供給衝擊等嚴峻挑戰，本集團上下齊心協力，在做好疫情防控的同時，堅定地以「十四五」戰略目標為導向，積極構建「水陸空鐵+智冷」全景物流生態，持續打造物流主業核心競爭力和可持續發展能力。

本集團緊抓市場機遇，核心業務於二零二二年上半年繼續保持平穩發展的態勢。截至二零二二年六月三十日止六個月（「本期間」），實現收入約港幣71.87億元，較去年同期上升2%。股東應佔盈利較去年同期下跌39%至港幣5.82億元，主要由於本集團聯營公司深圳航空有限責任公司（「深圳航空」）於本期間受新冠疫情持續及油價攀升等因素影響，其財務表現大幅低於去年同期，淨虧損擴大至約人民幣45.94億元。

在物流業務方面，於本期間收入較去年同期下跌 17%至港幣 9.69 億元，主要是本集團積極調整優化物流服務業務結構，退出毛利率較低及/或風險較高的業務。物流業務股東應佔盈利較去年同期下跌 46%，主要是去年同期因出售南昌綜合物流港項目（「南昌項目」）錄得一次性收益港幣 1.75 億元，而本期間並無該等一次性收益（若撇除該一次性收益，股東應佔盈利較去年同期上升 19%）。

在立足深圳、融入灣區、輻射全國的戰略引領下，本集團進一步聚焦物流主業，有序推進物流項目的建設及投入運營，打造核心競爭優勢。於二零二二年六月三十日，本集團在全國近 40 個物流節點城市實現佈局，管理及經營共 33 個物流項目，總運營面積達約 400 萬平方米，高標倉市場佔有率排名行業第九。

於本期間，本集團在大灣區的土地獲取方面取得突破性進展，成功競得兩塊分別位於佛山市南海區及順德區的倉儲建設用地，新增大灣區土地資源儲備約 28 萬平方米。此外，本集團以約人民幣 17.10 億元成功收購位於鄭州及合肥兩個核心節點城市的優質物流倉儲項目（土地面積合計約 91.8 萬平方米及建築面積約 40.6 萬平方米），該收購對加速實現本集團「一城多園」的戰略佈局、擴大資產規模以及提升市場地位具有重要意義。同時，該收購也夯實本集團物流園區的資產儲備，為未來實現資產證券化奠定基礎。

在物流園轉型升級業務方面，本集團正穩步推進前海項目的開發建設，該項目已取得可觀利潤並為本集團的業績發展提供了有力支撐。於二零二二年二月及六月深圳市萬科發展有限公司（「深圳萬科」）先後以約人民幣 9.15 億元及人民幣 14.80 億元兩次注資深國際前海商業發展（深圳）有限公司（「前海商業公司」）。第二次增資完成後，本集團於前海商業公司的股權攤薄至 50%。同時，前海商業公司不再是本公司的附屬公司，其財務業績將不再納入本集團的合併範圍。該增資事項為本集團帶來稅前收益約人民幣 24.87 億元。

於本期間，港口及相關服務業務的收入較去年同期上升 49%至港幣 15.80 億元，主要是受惠於積極拓展新業務。然而，受運輸成本及其它營運成本增加等因素的影響，股東應佔盈利略有下降。港口業務是本集團「四輪驅動」佈局的重要一輪，於本期間，本集團一方面積極開拓新業務以提高收入，另一方面繼續開展港口聯網行動，積極考察並持續拓展優質港口項目。本集團已於二零二零年成功拓展了豐城尚莊項目、靖江港項目及沈丘港項目，目前各項目建設工程均在有條不紊推進，將於二零二二年年底陸續開港經營，多點佈局的港口網絡體系初見雛形。

本集團收費公路及大環保業務由本公司持有約 52%權益的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。受上半年疫情反復影響，本集團經營和投資的收費公路路費收入較去年同期有所下降。深圳高速於本期間的整體收入為港幣 49.18 億元，較去年同期下跌 3%；淨利潤錄得港幣 10.52 億元，較去年同期下跌 36%。本集團於本期間應佔深圳高速的盈利較去年同期下跌 30%至港幣 5.23 億元。

本集團於二零二二年一月十一日完成收購深圳投控灣區發展有限公司（其股份於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市（股份代號：00737））（「灣區發展」）71.83%的股權交割工作，並按同一控制下企業合併納入本集團合併範圍，根據有關會計準則的相關要求，本公司對以前年度合併財務報表數據進行了追溯調整。通過成功收購灣區發展，深圳高速獲得了位於大灣區核心區域的京港澳高速公路(G4)廣州至深圳段（「廣深高速」）和廣州至珠海西線高速公路（「西線高速」）兩個優質成熟路產權益和廣深高速改擴建等重大項目，進一步鞏固本集團於收費公路的投資、建設及營運方面的核心優勢及於收費公路行業的區域市場份額、未來盈利能力和現金流量，為實現可持續的長遠發展奠定基礎。

本集團持有 49%權益的聯營公司深圳航空受國內疫情反復影響，航空客運需求下降，加上航油價格持續上升及匯率波動等因素的影響，於本期間錄得淨虧損約人民幣 45.94 億元（相等於港幣 55.19 億元），本集團應佔深圳航空虧損約人民幣 22.56 億元（相等於港幣 27.10 億元）。儘管仍面臨市場的嚴峻挑戰，但中國經濟具有強大的韌性，國內客運航空業長期向好的基本面不會改變。隨著疫苗接種率的不斷提高以及治療藥物的上市，旅遊航空業終將迎來反彈。深圳航空將進一步優化航線佈局，合理安排運力投入，加強控制綜合成本，提前為未來行業復甦作充分準備。

物流業務

經營環境分析

二零二二年上半年中國國內新冠疫情多點頻發，北京、上海、深圳等一線城市均遭受疫情衝擊，經濟運行面臨較大壓力。面對疫情對經濟的衝擊，中國政府密集出台了多輪穩經濟相關政策，經濟運行從二季度開始逐步回升。本集團主業所處的物流行業在抗擊疫情、保障民生、推動經濟恢復方面愈發凸顯穩定器作用，社會物流需求依託國內完備的產業體系，仍然保持擴張態勢，但物流總體需求的增速放緩，物流行業挑戰與機遇並存。

本集團積極應對外部環境變化及政策影響，危中求機，乘勢而上，以深圳先行示範區及粵港澳大灣區為立足根基，把握全國物流基礎設施升級機遇，構建現代物流體系。一方面緊抓市場機遇，加快在大灣區和全國區域落子佈局，積極尋求投資及並購機會以擴大產業規模；另一方面，持續提升運營管理能力、優化客戶結構，全力完善「投建融管」及「投建管轉」雙閉環商業模式，堅定謀求穩健、高質、可持續發展。

運營表現分析

一、大灣區物流園

在立足深圳，聚焦大灣區的戰略引領下，繼深圳後，本集團先後在中山、肇慶、佛山等城市佈局，融入大灣區的戰略構想已初步實現。本集團著力加大在大灣區的投資佈局力度，並因應行業呈現出的智慧化、智能化發展趨勢及響應地方政府集約用地的倡導，全新打造「深國際數字物流港」系列產品。

於二零二二年六月三十日，本集團在大灣區共佈局 11 個物流項目，其中已經運營／管理項目共 4 個，包括深圳市的 3 個項目，中山市 1 個項目；建設中的項目包括深圳的平湖南項目、黎光項目及鹽綜保項目、佛山的南海綜合物流港項目及順德綜合物流港項目；此外，本集團正努力爭取加快推進深圳坪山項目的開工建設。

深圳物流園項目

近年來，本集團積極順應行業和城市的發展趨勢，對深圳物流園區進行改革和升級。

已投入營運項目

深圳（龍華）華南物流園（「深圳華南物流園」）一期項目於本期間平穩運營，二期項目佔地面積約 6.2 萬平方米，總建築面積約 20 萬平方米，分一組團和二組團開發建設。其中，一組團已於二零二一年十一月完成竣工驗收備案。該項目將打造為「華南數字谷」，著眼於深圳城市產業大局，契合龍華區「數字龍華」發展戰略，以發展數字產業為導向，重點引進人工智能、5G 技術、工業互聯網三大產業方向的企業，旨在促進區域產城融合，以數字產業賦能區域發展。

深圳（前海）西部物流園（「深圳西部物流園」）位於深圳前海灣綜合保稅港區，總運營面積約 12.2 萬平方米，提供保稅物流、庫內增值、裝卸配送等物流服務，獲國家商務部批准為第二批國家電子商務示範基地及指定為深圳市跨境電商展示中心試點項目，並取得 AEO 海關高級認證資質。於二零二二年六月三十日，園區整體出租率為 100%。

深圳（龍華）康淮電商中心（「深圳康淮電商中心」）是本集團首個以受托管理方式運營的項目，該項目運營面積約 14.3 萬平方米。深圳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、餐廳及超市等，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。於二零二二年六月三十日，園區整體出租率達 96%。

開發建設中項目

深圳（龍崗）平湖南綜合物流樞紐中心（「深圳平湖南項目」）

於二零二一年八月，本集團按照與中國鐵路廣州局集團有限公司所簽訂的合作協議成立合資公司投資建設深圳平湖南項目。深圳平湖南項目於二零一九年九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 個國家綜合物流樞紐項目，作為提供物流服務之國家級物流樞紐。深圳平湖南項目採取公鐵物流設施無縫銜接的設計理念，將依託高速公路、鐵路進行集散貨，可大幅提高鐵路的集貨能力和服務效率，並推動公路交通量向鐵路轉移，降低疏港公路交通量和污染物排放量，促進區域交通運輸結構優化，對提高物流效率、降低物流成本具有重要意義，符合城市綠色發展理念。

深圳平湖南項目是本集團首次與鐵路企業合作開發物流園項目，該項目總佔地面積約 90 萬平方米，鐵路、公路物流場站營運面積約 70 萬平方米，物流倉儲建築面積預計約 85 萬平方米（最終建築面積以深圳市政府相關部門批覆為準）。本集團在深圳平湖南項目上首創「在鐵路貨倉上加蓋物流倉儲設施，通過分層確權方式獲得上蓋物流建築的所有權」的模式，實現「鐵路運輸+現代物流」的融合發展，是集約利用土地資源的有益探索，具有示範意義。

本集團擬將該項目打造為全國乃至亞洲標桿性的多式聯運樞紐，在保留原鐵路貨場功能的基礎上，建設大規模智慧化現代物流綜合體，將鐵路貨場升級打造為集公鐵海多式聯運、區域分撥配送、公共倉儲及物流信息服務於一體的標桿性綜合物流樞紐，一方面可有效緩解深圳城市運行對高端物流基礎設施的迫切需求及健全深圳多式聯運體系，對周邊低效散弱的物流設施進行整合與疏散，打造成服務深圳、輻射粵港澳大灣區和華南區域的現代化物流公共服務平台，提升深圳在「一帶一路」倡議中的重要城市地位和強化深圳轉口貿易中心城市地位，另一方面也將為本集團未來發展累積長效優質資產，並擴大本集團的物流運營規模及網絡覆蓋範圍，加強於大灣區乃至全國的市場地位，切合本集團之業務發展策略及規劃。

深圳平湖南項目一期鐵路貨場已於二零二二年初完成交接並已開始運營，鐵路貨場接收順利、運行有序，一期已投入營運的鐵路貨場面積約 17 萬平方米；同時，正在全力推進項目上蓋倉儲（二期）建築的土地獲取、建設方案設計等工作，本集團力爭於二零二五年底全部建成投營。

深圳（龍華）黎光數字物流港（「深圳黎光項目」）位於深圳市龍華區，地理位置優越，佔地面積約 4.5 萬平方米，規劃建設地上六層、地下二層高容積率物流園區，規劃建築面積約 26.5 萬平方米，將打造為高標準、智慧型、生態型的現代物流標桿示範園區。項目建成後將進一步鞏固本集團在深圳地區的物流市場份額。該項目主體工程已於二零二一年度封頂，且已與多家知名物流企業達成初步合作意向，預招商工作順利推進。本集團正持續加快推進該項目的工程建設進度，爭取於二零二三年上半年投入營運。

深圳（坪山）數字物流港（「深圳坪山項目」）位於深圳市坪山區，區位優勢明顯，周邊已聚集新一代信息技術、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。本集團於二零二一年十月就收購項目公司 70% 股權簽訂轉讓協議，並於二零二二年四月完成該項目的收購。

於二零二二年五月二十六日，本集團與深圳市坪山區人民政府簽訂戰略合作協議，雙方將就「產業＋物流」開展全面戰略合作，並將持續在智慧物流、產業園區及城市綜合體開發運營等方面深化合作，將深圳坪山項目打造為「高端製造業＋智慧物流業」深度融合、協同發展的創新示範基地。

深圳（鹽田）綜保區數字物流港（「深圳鹽綜保項目」）佔地面積約 3.2 萬平方米，規劃建築面積約 12.7 萬平方米，本集團於二零二一年底成功投得該地塊。項目將依託國際樞紐港鹽田港和鹽田綜合保稅區，重點發展保稅新業態，全力打造為國際領先的數位化、智慧化、綠色化的保稅投資運營綜合體，鑄造保稅物流園區運營管理的優質品牌和創新標桿。該項目已於二零二二年六月二十六日開工建設，本集團將全力推動項目進展，爭取於二零二三年底投產運營。

二、 大灣區其他項目

在立足深圳地區的同時，本集團加速深耕在大灣區其他區域內的優質資源項目。

中山火炬綜合物流港項目是本集團在大灣區（除深圳外）佈局的首個項目，總建築面積為 6.6 萬平方米，助力珠江東西兩岸物流融合發展。自二零一九年收購以來，經過近三年的精細化管理，運營服務品質大幅提升，出租率已近 100%。

佛山南海綜合物流港項目及佛山順德綜合物流港項目是本集團於二零二二年初成功競得的位於佛山市南海區及順德區的兩塊倉儲建設用地，新增大灣區土地資源儲備約 28 萬平方米，實現了本集團在大灣區物流項目佈局的重大突破。本集團擬將兩個倉儲設施項目打造為集倉儲、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，整體規劃將著重突出「集約化」及「智慧化」的特點。

此外，本集團也在積極推進肇慶高要綜合物流港項目的土地獲取工作，於本期間已完成該項目的投資計劃。

三、 中國其他地區物流園

本集團在重點佈局大灣區的同時，加大了在長三角、環渤海灣、京津冀等經濟發達地區的投資力度，特別是把握其中一、二線物流節點城市「一城多園」的佈局機會，以整體實現在全國戰略佈局的目標，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。

於二零二二年六月三十日，本集團在全國其他地區逾 30 個（不包括大灣區及物流園管理輸出項目）物流節點城市實現綜合物流港佈局，其中共有 28 個綜合物流港項目投入運營，總運營面積超 330 萬平方米，整體出租情況良好。

於本期間，本集團以總金額約人民幣 17.10 億元間接收購了位於鄭州及合肥兩個核心城市的優質物流倉儲項目——鄭州新鄭綜合物流港及合肥肥西綜合物流港，總佔地面積約 91.8 萬平方米，運營面積約 40.6 萬平方米。本集團計劃利用該兩個項目的空地繼續建設高標倉，待未來兩年全部建成後，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綜合物流園。項目主要服務於當地周邊產業，客戶包括快遞快運、三方物流及專線物流等。通過該收購，本集團進一步加快了在核心區域「一城多園」的佈局，並提升了在物流核心節點城市及全國的市場份額及影響力。

此外，本集團持續加大在長三角、各省會城市以及海南自貿港等核心區域物流業務的拓展力度，於本期間完成武漢黃陂綜合物流港、溫州龍港綜合物流港等多個綜合物流港項目的投資計劃，新增規劃土地面積超 20 萬平方米，並於本期間成功獲取湘潭岳塘綜合物流港 10 萬平方米的土地使用權。

本集團在持續拓展綜合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。二零二二年上半年，武漢蔡甸綜合物流港及長沙綜合物流港一期 B 項目陸續建成並投入運營，新增運營面積超 17 萬平方米。此外，鄭州二七綜合物流港、無錫江陰綜合物流港及義烏電商產業園等項目已按規劃開展工程建設工作，預計於二零二二年及二零二三年陸續竣工並投入運營。

由本集團投資建設位於石家莊的石家莊正定智慧港項目（「石家莊項目」）是國內首家融合了物流與商業兩大業態的產城綜合體，項目總建築面積超過 50 萬平方米，圍繞數智化物流產業園，打造集骨幹冷鏈基地、優質農產品展銷基地、醫藥物流於一體的產城綜合體。項目整體預計在二零二五年建成投入運營。

此外，本集團依託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。岳陽智慧商貿物流園是深圳地區之外首個管理輸出項目，該項目為岳陽市首個集商貿、倉儲、電商展示等多平臺智慧商貿物流綜合園。項目一期倉儲設施已建成約 5.2 萬平方米，自投入運營以來，經營情況良好。此外，本集團亦積極推動多項管理輸出項目的開發運營，包括海南洋浦項目、廣東惠陽項目及江西豐城項目等。

綜合物流港「投建融管」閉環商業模式拓展

伴隨物流倉儲行業不斷升溫、租金持續上漲，綜合物流港的價值將穩步上升。本集團積極探索綜合物流港資產證券化路徑，實施「投建融管」閉環發展商業模式，透過發行物流產業基金，可實現資金快速回籠，縮短項目回報週期，降低負債率，確保現金流充足，並提前兌現綜合物流港在開發、建設、培育運營階段帶來的資產增值收益，有助於推動本集團城市綜合物流港運營管理規模的快速擴張。

- 投 — 投資拓展。利用本集團在物流倉儲領域深耕多年的投資經驗，發掘優質物流項目，加大投資拓展力度。
- 建 — 工程建設。建設高標準、通用性強、成本合理、市場認可度高的物流倉儲產品，注重資產可流通性，提升工程建設管理水平。
- 融 — 產融結合。通過發行公募 REITs 等資產證券化路徑，實現資金快速回籠，降低負債率，確保現金流充足，並實現資產增值收益。
- 管 — 運營管理。對綜合物流港項目進行運營管理，掌握客戶資源，保持整體控制力，拓展園區增值服務，不斷提升核心競爭力。

繼二零二一年本集團成功完成南昌項目置入基金後，本集團繼續跟進合肥肥東綜合物流港及杭州綜合物流港二期等項目置入私募基金的工作。同時，本集團將積極策劃發行以成熟綜合物流港項目為底層資產的公募 REITs，通過多種渠道完善「投建融管」閉環發展商業模式，在保持運營權的前提下，加速資金回流，優化產業模式、擴大產業規模，提高盈利能力。

四、 物流服務業務

隨著人工智能、大數據及 5G 等技術的逐步成熟，結合自動分揀、精準投遞、無接觸配送等新應用場景落地，物流行業正由傳統的人工模式向科技裝備、智慧升級的方向轉變，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。近年來，本集團加快推進智慧和冷鏈業務探索，致力於打造新的業務增長點。

二零二二年上半年，為貫徹本集團「智慧倉和冷鏈物流新引擎打造行動」，本集團加速推動擴大智慧倉及冷倉的業務規模，著力構建冷鏈物流及智慧倉等戰略新興、配套增值兩大產品線。截至二零二二年六月，本集團已建、在建和待建的智慧物流和冷鏈物流項目總面積達 37 萬平方米。

在冷倉冷鏈業務方面，本集團已在深圳黎光項目、深圳平湖南項目、石家莊項目以及成都青白江、上海閔行、天津、鄭州等物流港項目規劃和建設冷倉。其中，石家莊項目約 2 萬平方米的冷倉已投入營運，成都青白江項目及深圳黎光項目預計將分別有約 1.7 萬平方米及 5 萬平方米的冷倉於未來一年內投入營運。此外，本集團與萬緯物流合作開發南京江寧項目，冷倉面積約 3 萬平方米，預計將於二零二四年投入營運。

在智慧倉發展方面，本集團已完成智慧化改造並投入營運的面積共計 1.5 萬平方米，有效提高了八達倉物流、如涵控股等客戶的庫存空間利用率。於本期間，本集團繼續推進多個項目的智慧化改造，以滿足客戶進一步提高貨物周轉效率和倉庫空間使用率的需求。

本集團未來將持續探索智慧倉、冷鏈行業發展前沿方向，關注智慧倉和冷鏈行業優質標的，助力新業務開拓，打造物流業務增長新引擎。

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」），是華南地區最大的數字化賦能集裝箱運輸 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。該公司作為馬士基、達飛、中遠海運等在華南地區的數據服務商，業務網路覆蓋深圳東西部港區所有碼頭，同時在華南地區主要樞紐港及珠江西岸駁船碼頭都是單一最大數據網路覆蓋商。此外，鵬海運附屬公司深圳市南方電子口岸有限公司承擔中國（深圳）國際貿易單一窗口(single window)的建設、運營工作，打造深圳地區「一站式」國際貿易服務平台，為本地外貿企業提供便捷高效的進出口線上通關業務服務。於本期間，鵬海運持續推進現有產品市場拓展，升級海運業務線產品，發佈移動端智能 APP 產品，引入具有業務協同效應的戰略投資者工作亦在有條不紊推進中。

五、 其他物流戰略投資

本集團亦積極拓展適合豐富「水陸空鐵+智冷」全景物流生態的產業鏈上下游項目，搶抓物流新興產業和政策佈局機遇，把握包括多式聯運、智慧倉及冷鏈物流、航空貨運等在內的潛在項目投資機會，遴選優質物流資產項目並儲備相關資源，在獲得良好投資回報的同時，充分發揮項目協同效應。

本集團與中國外運股份有限公司（「中外運」）共同成立合資公司，負責運營深圳「灣區號」班列，主營國際貨運代理、鐵路國際班列運營等業務。

「灣區號」中歐班列從深圳啟程，途經新疆阿拉山口出境，到達德國杜伊斯堡，運行距離 13,438 公里，是目前國內運行距離最長的中歐班列之一。截至二零二二年六月三十日，「灣區號」中歐班列累計發運 201 列，貿易額約美金 8.50 億元，取得良好經濟效益和社會效益。二零二一年十二月三日，開通了「灣區號」中老國際班列，之後於二零二二年三月，打通中老泰國際鐵路聯運通道。二零二二年四月二十一日，首列中老泰冷鏈專列從平湖南出發，首次嘗試為客戶提供中老泰端到端全程冷鏈服務，也是華南地區首列中老泰冷鏈往返班列，標誌著粵港澳大灣區與東盟地區間的國際冷鏈物流通道正式打通。本集團下屬物流園依託「灣區號」各班列項目，開展了貨物集中拼裝、代理訂艙、裝卸、倉儲、運輸等一站式服務，可提升倉庫的使用效率和園區之間的協同度，獲取新的增值收益。「灣區號」各班列以平湖南站作為始發場站，有利於帶動平湖南綜合物流樞紐貨運量，發展其各項增值服務，為本集團的物流業務長遠穩定發展提供有力支撐。

本集團於二零二零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，已與普羅格共同完成了石家莊項目部分倉庫的智慧化改造，未來雙方還將繼續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。

本集團於二零二一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，本集團與中通服可協同與對接物流倉儲網絡，目前雙方已就多地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。

此外，本集團於二零二一年正式成為中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）第四大股東，當年的年化收益率即超過 40%。以此項目為契機，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，同時與國貨航建立了良好的戰略合作關係，未來將在航空物流及航空貨站業務方面探索多維度合作機會。於本期間，雙方正積極推動深圳、杭州及北京航空物流項目合作，共同打造集航空物流、高標倉儲、冷鏈物流等於一體綜合型物流體系。

二零二一年五月，本集團以戰略投資者身份參投全國首批公募 REITs 試點項目之一紅土創新鹽田港倉儲物流封閉式基礎設施證券投資基金（紅土鹽田港 REIT），參投當年的年化收益率超過 50%。項目加強了本集團與其他國企間的協同合作，同時為本集團後續發行境內公募 REITs 等資本運作積累了寶貴經驗。

為落實智慧物流發展戰略，二零二一年，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，於本期間，本集團已通過該基金完成對中集運載科技有限公司的戰略投資。

此外，於本期間，本集團以有限合夥身份參投了綜合改革試驗（深圳）基金，本次參投有利於進一步加強本集團基金業務的運作、管理及統籌能力，並有助於盤活存量資產。

財務表現分析

各項物流業務的收入及股東應佔盈利

截至六月三十日止六個月

	收入		股東應佔盈利	
	2022年 港幣千元	較2021年 增/（減）	2022年 港幣千元	較2021年 增/（減）
大灣區物流園	218,975	(18%)	73,339*	(27%)
中國其他地區物流園	520,938	52%	94,968	(56%)
物流園業務小計	739,913	21%	168,307	(47%)
物流服務業務	229,470	(59%)	4,559	10%
合計	969,383	(17%)	172,866	(46%)

* 含以權益法入帳的合營公司—深圳機場快件中心

於本期間，物流業務收入較去年同期下跌 17%至港幣 9.69 億元，主要原因為本集團於期內主動調整業務結構，整合物流服務業務，退出毛利率較低及/或風險較高的業務。物流業務股東應佔盈利較去年同期下跌 46%，主要是去年同期錄得出售南昌項目之一次性收益港幣 1.75 億元，而本期間並無該等一次性收益；若撇除該一次性收益，股東應佔盈利較去年同期上升 19%。

於本期間，物流園業務的收入較去年同期上升 21%至港幣 7.40 億元，收入上升的主要原因是若干新建物流園先後投入營運及新收購的物流園項目帶來新的收入貢獻。股東應佔盈利較去年同期下跌 47%至港幣 1.68 億元，主要原因是去年同期錄得出售南昌項目之一次性收益，而本期間並無該等一次性收益所致。

於本期間，物流服務業務的收入較去年同期下跌 59%至港幣 2.29 億元，主要是業務架構調整所致。本期間股東應佔盈利較去年同期上升 10%至港幣 456 萬元。

物流園轉型升級業務

運營表現分析

一、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，均可銷售）。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，項目將在未來數年持續釋放開發價值，助力本集團業績穩定增長。

前海項目共分三期開發。前海首期項目總建築面積約 11 萬平方米，包括住宅項目約 5.1 萬平方米，辦公項目約 3.5 萬平方米及商業項目約 2.5 萬平方米。

前海首期項目中的住宅項目，即本集團與深業置地有限公司（「深業置地」）共同開發的「頤灣府」，已於二零二一年六月完成交付。

前海首期項目中的辦公項目，即為本集團與中國電子信息產業發展研究院（「賽迪研究院」）共同管理和經營的「前海深港數字經濟小鎮」（「小鎮」）。該項目依託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及促進大灣區、「一帶一路」沿線國家／地區數字經濟與實體經濟的深度融合；小鎮標杆項目「深國際頤都大廈」已於二零二一年七月完成竣工驗收並順利投入使用，通過以 AIOT+生態庭院與產業運

營服務的定位，持續吸引數字產業企業入駐。二零二二年上半年，深國際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。截至二零二二年六月三十日，出租率達到 62%，所有簽約客戶均為高潛型數字經濟企業。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」，已於二零二二年六月三十日試營業，計劃於二零二二年九月正式開業，目前正在積極開展招商工作。

為優化本集團的資源配置，集中資源發展物流主業，從而為股東締造更大回報。本集團分別於二零二二年二月及六月以增資擴股的方式引入深圳萬科作為前海商業公司的戰略投資者。深圳萬科先後以人民幣 9.15 億元及人民幣 14.80 億元兩次注資前海商業公司。第二次增資完成後，本集團於前海商業公司的股權攤薄至 50%。同時，前海商業公司不再是本公司的附屬公司。該增資為本集團帶來稅前收益約人民幣 24.87 億元。本集團將與深圳萬科共同開發前海商業公司持有的前海二期及三期項目中的部分住宅用地。

前海二期項目計容建築面積共約 11 萬平方米（其中住宅建築面積約 9.1 萬平方米），分為兩部分開發。其中本集團獨立開發運營的「頤城栖灣里」計容建築面積約 6.49 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，已於二零二一年三月正式開工，計劃將於二零二二年九月預售。前海二期項目與深圳萬科合作開發住宅項目，其中住宅建築面積約 4.0 萬平方米，商業建築面積約 0.34 萬平方米，已於二零二二年二月正式開工，計劃將於二零二二年年內預售。基於前海區域的綜合規劃及純住宅項目高度稀缺的現狀，預計隨著前海二期項目的建設和出售，本集團在前海片區的資源價值將得以充分呈現。

前海三期項目計容建築面積共約 17.2 萬平方米。前海三期項目中與深圳萬科合作開發的住宅項目計容建築面積約 8 萬平方米，其中住宅建築面積約 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，已於二零二二年二月正式開工，爭取於二零二二年年內預售。前海三期項目另有兩宗辦公及商業用地，由本集團獨立開發運營，計容面積約 9.25 萬平方米，其中辦公建築面積約 7.95 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。

二、 深圳華南物流園轉型升級的進展情況

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。本集團旗下深圳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，坐擁城市發展最為稀缺的土地存量資源。推進深圳華南物流園轉型，是本集團探索「投建管轉」大閉環發展模式的關鍵一環。未來數年內，本集團將積極推進園區轉型成為數字經濟功能型總部基地，屆時可逐步釋放其內在價值。

二零二二年上半年，深圳華南物流園轉型獲得多項政策支持。三月初，深圳市政府印發《深圳市國土空間規劃保護與發展「十四五」規劃》，標誌著《國土空間總體規劃（2020-2035）》涉及的戰略部署和規劃原則已開始提前釋放、傳導，深圳華南物流園「非物流」主導功能定位更加明確。此後，深圳市政府發佈《深圳市土地整備利益統籌辦法（徵求意見稿）》，深圳華南物流園作為國有已出讓用地首次納入土地整備利益統籌新政策適用範圍。與此同時，深圳華南物流園已被納入《深圳市梅林關樞紐片區空間規劃》的「一軸一環三心多組團」空間格局。此外，「推進華南物流園空間和產業規劃落地」已經列入《龍華區 2022 年政府工作報告》；「推動華南物流園一期轉型工作」也被列為當地政府重點工作。以上事項，標誌著深圳華南物流園融入龍華南片區的規劃設想正式獲得龍華區政府認可。

深圳市系列新政策出台將有利於推進深圳華南物流園轉型升級。本集團將全力以赴，借助深圳綜合改革的契機，進一步提升轉型項目的規劃定位，謀求多方利益共贏，推動政府先行先試，儘早獲得實質性的進展。

財務表現分析

於本期間，物流園轉型升級業務的收入為港幣 1,945 萬元，主要為前海首期辦公項目深國際前海頤都大廈投入使用並帶來新的租金收入。股東應佔盈利較去年同期上升約 250%至港幣 29.80 億元，主要是由於前海商業公司於本期間通過兩次增資擴股引入戰略投資者，提前釋放價值。

港口及相關服務業務

運營表現分析

二零二二年上半年，南京西壩碼頭積極克服各種不利因素影響，通過深入挖潛大客戶實現提質增效，持續拓展新客戶帶來增量業務。同時，加快優化業務結構，做穩「鐵水聯運」業務，「集改散」業務不斷發展。二零二二年上半年，共 242 艘海輪停泊南京西壩碼頭，完成吞吐量 1,930 萬噸，火車發運 236 萬噸，業務量繼續位居沿江 11 個同類碼頭首位。

在港口供應鏈業務方面，本集團充分依託各大港口資源，採取「穩固、開發、轉型」思路，穩固成熟業務與成熟客戶，開發新市場與新貨種，持續加強風險管控，拓展新的業績增長點。除了繼續為客戶提供優質的煤炭和石油焦的「物流 + 採購」、「物流 + 銷售」和「物流 + 購銷」服務外，積極參與港口供應鏈各類資源的整合。二零二二年上半年，供應鏈業務新開發了動力煤終端客戶，並拓寬上游渠道，在進口動力煤、水泥煤、化工煤、冶金煤等新業務上取得了多點突破，同時積極延伸產業鏈，拓展摻配、洗選等煤炭增值加工業務。不僅為本集團旗下其他處於建設期的重資產碼頭項目累積了優質的上下游客戶資源，還有效集聚了資訊流、物流及商流，將有效促進各種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，實現業務量的逐年攀升。

投資建設項目快速推進

本集團將依託南京西壩中心港，持續加大優質港口項目的拓展工作，加快靖江港項目、沈丘港項目等工程進度，挖掘優質岸線資源，形成「1 + N」多點佈局的港口網絡體系，並充分運用現代科技技術，推動港口向綠色、智能、安全、高效的現代化港口轉型升級。

本集團持有 20%權益的豐城尚莊項目已於二零二零年十二月底開工建設，目前建設有序推進，預計將於二零二二年十月投入運營。

本集團與靖江市政府於二零二零年就靖江港項目簽訂合作協議，共同建設經營靖江港項目。靖江港項目位於靖江市經濟開發區，擬新建兩座十萬噸級（水工結構兼顧十五萬噸級）長江主碼頭，改造五個壹千噸級（水工結構兼顧三千噸級）內港池泊位，建成後將有效承接南京西壩碼頭二期項目退出後的功能和客戶資源。該項目入選二零二一年度及二零二二年度「江蘇省服務業重點項目」，其建設對提升港口板塊市場佔有率具有重大意義。本集團將致力於將該項目進一步打造成為海江聯運示範樞紐港、靖江國家級能源基地、煤炭物流現代化集散中心和煤炭綜合交易中心。該項目於二零二一年十二月取得交通部岸線批復並完成相關報批報建手續，於二零二二年上半年正式開工建設，預計將於二零二三年下半年投入運營。

本集團與沈丘縣政府、河南安鋼周口鋼鐵有限責任公司等於二零二一年初就沈丘港口物流園的碼頭項目簽訂合作協議，並已成立合資公司，本集團持有合資公司 40%的權益。沈丘港項目位於沈丘縣沙潁河畔，擬建二十三個千噸級泊位，分三期建設，預計全部投產後每年可增加港口產能 2,800 萬噸。此外，本集團與沈丘縣政府於二零二一年上半年進一步簽訂戰略合作協議，將與沈丘縣在城市配套基礎設施開發上共謀更廣泛的合作，特別是在物流園區規劃建設、港口加工增值服務、水鐵聯運業務等方面將嘗試合作共贏。本集團將加快推動該項目的建設進度，以打造港產城一體化項目為目標，充分發揮港口建設能力優勢，將該項目打造成為高效、環保、先進的散貨碼頭。

港口業務是本集團「四輪驅動」佈局的重要一輪。通過港口聯網行動戰略，本集團已持有長江中下游兩個江海聯運樞紐港、一個區域性配送港、一個內河大型綜合樞紐港、一個串聯重資產互聯互通的港口供應鏈平台，已形成港口板塊投資併購、跨區域港口及供應鏈業務協同、錯位發展新格局；同時，「十四五」期間，本集團將堅持「併購為主，新建為輔」的原則，持續落實「港口聯網行動」，通過不斷擴大港口項目重資產投資佈局，持續疊加供應鏈輕資產業務，鞏固提升港口板塊核心競爭力，致力成為具有市場競爭力的內河港口運營服務商。

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 49%至港幣 15.80 億元，主要是受惠於積極拓展新業務。然而，受運輸成本與租賃成本增加等因素的影響，股東應佔盈利較去年同期下跌 4%至港幣 5,349 萬元。

收費公路業務

運營表現分析

於本公告日期，本集團通過深圳高速在全國投資、經營共17個高速公路項目。各公路項目於本期間的運營表現，受政策變化、周邊競爭性或協同性路網變化等因素影響的程度不盡相同。此外，項目自身的建設或維修工程，也影響其於本期間的運營表現。其中：

- 深圳沿江項目是深圳西部港區重要疏港通道。於本期間，深圳沿江項目繼續執行收費調整協議的優惠政策，受疫情影響，日均車流量同比下降。
- 深圳外環項目是全國首條以多功能智能桿為載體，實現 5G 網絡全覆蓋的高速公路。受益於深圳外環項目二期於二零二二年一月一日正式通車，與一期形成貫通效應，深圳外環項目於本期間車流量及路費收入同比錄得增長。深圳外環項目作為深圳東西向最便捷的高快速主幹道，與梅觀高速、深圳沿江項目和龍大高速車流量產生路網協同效應，但對機荷高速全線車流量產生一定分流影響。

- 與清連高速線位基本平行的廣連高速（廣州－連州）於二零二一年底正式通車，對清連高速車流量產生一定分流，疊加疫情影響，清連高速於本期間的路費收入同比下降較大。清連公司將充分挖掘潛力，利用清連高速途經多個經濟重鎮，且途經多個工業園區和旅遊景點，對於沿線區域的車輛出入更為方便快捷的特點，多渠道加強線位優勢宣傳，積極引導車流。此外，周邊二廣高速（二連浩特－廣州）連州聯絡線等路網相繼開通，總體對清連高速運營表現產生正面影響。
- 廣深高速為連接廣州和深圳的重要快速通道，西線高速是珠江三角洲地區環線高速公路的組成部分。自二零二二年五月後，隨著高速公路沿線的生產經營秩序好轉，該等路段的日均車流量均有所回升。
- 受多輪雨雪冰凍天氣及疫情因素影響，湖南境內的益常項目及長沙環路日均車流量及路費收入同比均錄得下降。

重點建設項目

深圳外環項目是按照公私合營(PPP)模式投資的收費公路，分三期建設，是迄今深圳高速公路網規劃中最長的高速公路，建成後將與深圳區域的10條高速公路和8條一級公路互聯互通。深圳外環項目二期已於二零二二年一月一日通車營運，深圳高速於本期間正積極推進深圳外環項目三期各工段的設計修編、環境影響評估等各專項報審等前期工作。

深圳沿江項目二期內的深圳國際會展中心互通立交已於二零一九年啟用通車，實現與國際會展中心互聯互通。沿江高速深圳國際會展中心站也同步開通運營，成為發揮現代物流及商貿會展功能、開展區域經濟合作及帶動周邊城市圈發展的重要交通樞紐。於本期間，深圳高速積極開展路基、橋樑及附屬工程施工，重點推進東人工島上樁基等工程施工。截至本公告日期，深圳沿江項目二期累計完工進度約 74%，其中完成路基工程約 78%、橋樑工程約 78%，以及路面工程約 10%。

此外，於本期間，深圳高速就機荷高速改擴建項目合作模式的商務條款與相關政府部門積極磋商，將待具體方案確定後及時履行審批程序。

收購事項

於二零二二年一月十一日，深圳高速已完成收購深圳投控國際資本控股基建有限公司（「深投控基建」）100%股權的交割工作，詳情可參閱本公司於二零二一年八月十日及二零二二年一月十一日刊發的公告。

深投控基建間接持有灣區發展 71.83%的權益，旗下擁有位於大灣區的核心區域的廣深高速和廣珠西線高速兩個優質路產權益和廣深高速公路改擴建等重大項目。該交易將進一步鞏固本集團於收費公路的投資及營運方面的核心優勢及於公路行業的區域市場份額、未來盈利能力和現金流量，為實現可持續的長遠發展進一步提升本集團的發展空間和市場價值，符合本公司的發展戰略和整體利益。

財務表現分析

於本期間，收費公路業務受珠三角（尤其深圳）地區疫情以及廣連高速通車分流影響，路費收入及淨利潤分別較去年同期下跌 13%至港幣 28.95 億元（二零二一年：港幣 33.45 億元）及 11%至港幣 11.12 億元（二零二一年：港幣 12.43 億元）。

大環保業務

一、清潔能源

清潔能源是大環保產業中新興領域，隨著中國「碳達峰」、「碳中和」目標任務的推進，中國已推出一系列促進清潔能源行業發展相關產業政策及發展規劃，風電、光伏發電行業將迎來長期穩定健康發展的新階段，深圳高速將把握機遇打造特色的「一體化」清潔能源體系。截至本公告日期，深圳高速投資和經營的風電項目累計裝機容量達 648 兆瓦，投資和經營的風電場均為享有政策補貼的已建成併網項目，所在地風資源較為豐富，電力消納較有保障。

於本期間，深圳高速持續提高風場運行管理能力，積極挖掘各風場的生產潛能及市場機會，努力提高經營效益，具體表現如下：

深圳高速持有 51% 股權的附屬公司南京風電科技有限公司（「南京風電公司」）推動在手項目建設和儲備項目落地，加強管理整合和成本控制，持續做好淮安中恒新能源有限公司、中衛甘塘項目、永城助能項目等的後運維服務。受所在地區疫情反復、儲備訂單項目實施延期、在建工程進度緩慢等因素影響，南京風電公司生產經營進度有所滯後。

深圳高速的全資附屬公司包頭市南風風電科技有限公司（「包頭南風公司」）主要從事中國內蒙古自治區五個風力發電廠的投資、經營和管理，具備較豐富的風力資源，與南京風電公司存在產業鏈上下游的關係，形成良好的業務協同。於本期間，包頭南風公司累計完成上網電量超過 337,725 兆瓦時，營運穩定。

深圳高速近年積極開展新能源產業鏈項目的考察調研，加大對優質風電項目的投資併購力度，先後收購木壘縣乾智能源開發有限公司、木壘縣乾慧能源開發有限公司及木壘縣乾新能源開發有限公司 100% 股權（「木壘風力發電項目」）。木壘風力發電項目位於新疆維吾爾自治區昌吉回族自治州，共擁有 166 颱風電發電機組，實際裝機容量合計為 299 兆瓦。於本期間合計完成上網電量超過 409,904 兆瓦時。此外，深圳高速的全資附屬公司深圳高速新能源控股有限公司於二零二一年與國家電投集團福建電力有限公司成立合資公司，並於本期間完成收購南京安維士傳動技術股份公司（「南京安維士」）51% 股權。南京安維士是國內齒輪箱運維行業領先企業，擁有優質的客戶資源和核心技術實力。收購南京安維士一方面可與行業龍頭企業進行協同合作，共同拓展清潔能源後運維服務市場；另一方面有利於拓展本集團風電一體化產業鏈，擴大本集團的盈利基礎。

二、固廢資源化管理

受國家環保政策支持，有機垃圾處理行業發展空間較大，深圳高速將有機垃圾處理作為大環保產業下著重發展的細分行業，積極打造成為具有行業領先技術水平及規模優勢的細分龍頭。

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，為客戶提供廚餘垃圾、垃圾滲濾液等市政有機垃圾處理的系統性綜合解決方案。於本期間，深圳高速董事會同意以不超過人民幣 15.50 億元認購藍德環保公司增發的約 2.7 億股股權。相關增資手續已於二零二二年八月完成，深圳高速所持的股權權益由原 67.14% 上升至 85.17%。截至本公告日期，藍德環保公司擁有有機垃圾處理項目投資運營（PPP）項目（含建設—經營—轉讓（BOT）模式項目）共 19 個，廚餘垃圾設計處理量超過 4,000 噸/日，其中 11 個項目進入商業運營，分佈在全國 11 個省區 16 個地級市，大部分位於經濟發展較好的城市，具有較長的特許經營期，能獲得相對穩定的回報。

於本期間，深圳高速完成增持深圳深汕合作區乾泰技術有限公司（「乾泰公司」）股權至 63.33%。乾泰公司擁有報廢新能源汽車拆解資質，可在提供燃油車報廢回收處置服務的同時提供新能源汽車及退役動力電池一體化資源綜合利用服務，為深圳市唯一一家獲得《新能源汽車廢舊動力蓄電池綜合利用行業規範條件》白名單資質企業。於本期間，乾泰公司已和部分行業上下游企業、網約車平台公司等建立了良好合作關係，各項業務均進一步打開局面，下一步將充分借助白名單的資質優勢，與上下游企業積極協同，形成區域產業鏈閉環。

於二零二一年二月，深圳高速與深圳市光明區城市管理和綜合執法局就光明環境園項目正式簽訂相關協議，由深圳高速成立項目公司，負責該項目的投融資、設計、建設、改造、運營維護以及移交等工作。光明環境園項目位於深圳市光明區，計劃建成為一座具備處理有機垃圾 1,000 噸/天，及具備處理大件（廢舊傢俱）垃圾 100 噸/天、綠化垃圾 100 噸/天的大規模處理廠，並採用 BOT 模式實施。於本期間，深圳高速克服疫情等不利影響，積極推進光明環境園項目主體結構施工、主要設備採購安裝等工作。

於二零二二年四月，深圳高速完成收購深圳市利賽環保科技有限公司（「利賽環保公司」）70%的股權轉讓工作。利賽環保公司自二零二二年上半年納入深圳高速合併報表範圍，通過該收購，深圳高速將獲得深圳市龍華區餐廚垃圾特許經營權，有利於提升深圳高速在深圳區域的廚餘垃圾處理份額。

三、水環境治理及其他環保業務

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），主要業務為供水及污水處理、垃圾焚燒發電的投資、建設、設備成套和運營管理、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已於二零二一年八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

於本期間，大環保業務的收入較去年同期上升 28%至港幣 10.05 億元，其中清潔能源業務收入及固廢資源化業務收入分別增長 10%及 46%，主要受惠於新收購的風電項目、利賽環保公司貢獻增量收入以及藍德環保公司部分存量項目轉入商業運營。大環保業務於本期間的淨利潤為港幣 1.94 億元，較去年同期上升 16%。

其他投資

深圳航空

二零二二年上半年，受深圳及多地疫情的嚴重影響，地區旅遊限制及檢疫措施加強，航空市場需求疲弱。於本期間深圳航空運輸旅客 654 萬人次，旅客運輸量為 99.24 億客公里，分別較去年同期下降 50%及 49%。

深圳航空於本期間的收入總額較去年同期減少 45%至人民幣 53.08 億元（港幣 63.77 億元）（二零二一年：人民幣 96.81 億元（港幣 116.39 億元）），其中客運收入減少 46%至人民幣 46.32 億元（二零二一年：人民幣 85.31 億元）。同時，國際航油價格大幅攀升及匯率波動等因素對航空公司的經營造成較大沖擊。於本期間，深圳航空錄得淨虧損人民幣 45.94 億元（港幣 55.19 億元）（二零二一年：淨虧損人民幣 13.66 億元（港幣 16.43 億元）），本集團應佔深圳航空虧損約港幣 27.10 億元（二零二一年：虧損港幣 8.11 億元）。

二零二二年下半年展望

展望二零二二年下半年，在國內「穩增長」的政策支持下，基建類投資將繼續保持較高增速。國家已發佈一系列扶持交通和物流產業的政策，包括加強物流樞紐佈局建設、構建冷鏈物流骨幹網絡、加快發展智慧物流步伐、提升鐵路快運和航空貨運能力、支持基礎設施領域不動產投資信託（REITs）試點等，為物流行業發展注入增長活力。本集團將緊跟國家發展戰略，抓住產業發展契機，堅持「變中求穩，穩中求進」工作主基調，圍繞「擴大業務規模」、「優化產業格局」的戰略突破點，推動更高質量、更有效率、更可持續的發展。

加速併購整合發展，豐富「水陸空鐵+智冷」全景物流生態

二零二二年下半年，縱然外部環境不確定性增強，但近期物流行業利好政策陸續出台，將加速行業整合發展。本集團將繼續以新建和併購「雙管齊下」的方式，圍繞戰略性物流倉儲節點為基礎的「水陸空鐵設施網絡」延伸佈局，更好發揮物流樞紐的規模經濟效應，助力加快多式聯運發展，並著手啟動物流產業鏈投資基金相關工作，充分撬動資本力量。物流園區方面，聚焦大灣區快速形成業務規模，重點形成以深圳和佛山兩個城市為核心支撐點的灣區產業網絡，積極推進深圳「一城多園」戰略實施，做好龍華黎光、鹽田綜保區等數字物流港項目建設工作，儘快推動坪山數字物流港項目開工。此外，深圳市近日出台《深圳市現代物流場站佈局規劃（2021-2035）》，提出構建「7+30+N」三級物流

場站佈局。本集團作為規劃主要參與方，將承擔大部分項目開發，未來將繼續抓牢深圳三級物流場站規劃的機遇，打造高品質、高效率、強聯動的綠色智慧物流樞紐標杆項目，搶佔深圳佈局先機。

同時，在全國經濟發達地區和關鍵節點城市繼續「多拉快跑」獲取優質資源，確保在建項目按計劃投營，並本著優中選優、更進一步的原則，繼續積極推進「一城多園」戰略實施，支撐行業地位提升，現階段已實現在上海、武漢、重慶、無錫、蘇州、鄭州、合肥、天津、石家莊、金華等重點城市佈局兩個以上園區。

港口及相關服務方面，本集團將進一步加快聯網步伐，加大在珠江沿岸的選址佈局，同時圍繞本集團發展多式聯運的遠景戰略規劃，加強與物流主業的規劃佈局協同聯動，繼續抓好靖江港、沈丘港存量項目建設。

航空物流方面，本集團將積極推動航空貨站項目落地，目前深圳航空貨站已與國貨航、深航就合作模式達成一致，項目進入了實質審批階段；北京首都機場貨站項目已完成客戶需求調研，正積極與臨空區管委會就項目落地路徑進行溝通。

鐵路物流方面，本集團將進一步深化與中國鐵路廣州局集團有限公司等國企之間的戰略合作，積極推動佛山丹灶、廣州大田和國內班列開行等項目，充分發揮各方優勢，利用業務協同效應，實現互利共贏。

二零二二年下半年，本集團將聚焦物流行業專業化、高效化發展。在國內當前「雙循環」的發展格局下，高標倉、冷倉和智慧倉的需求持續旺盛，本集團將在自有物流園區網絡的基礎上，加速打造「智冷」新引擎，加快構建底盤資產，積極推進深圳黎光項目、成都青白江、上海閔行、天津西青、石家莊 A8、西部物流龍卓、華南物流博豐等智慧倉和冷鏈項目，並在戰略投資普羅格、中通服的基礎上，擴大尋找優質的投資併購機會，積極把握智慧倉和冷鏈細分賽道的發展時機。

本集團將利用物流園區屋頂面積規模優勢，探索研究分佈式光伏應用，結合光伏、儲能、充電和電池檢測等功能，助力未來打造全新的「光儲充檢」一體化解決方案，最終實現「零碳園區」。

推動資產價值挖掘，統籌發力大小閉環

二零二二年下半年，本集團將穩步推進「投建管轉」大閉環商業模式項目進展。一方面是深挖存量，按照節點計劃啟動前海二期住宅項目預售，繼續做好前海首期項目、深圳華南物流園二期一組團招商工作以及前海二期項目、石家莊商業項目建設工作。另一方面是開拓增量，進一步推動深圳華南物流園轉型升級，在「華南物流園融入龍華南片區」統籌規劃獲得龍華區認可基礎上，緊盯法定圖則規劃，實現相關資產價值最大化。

本集團將通過多渠道進一步完善「投建融管」小閉環商業模式，加快資產證券化進程，以公募 REITs 為主、私募基金為輔、靈活配置類 REITs 基金的方式，拓展融資渠道，提高資本利用效率。二零二二年下半年，本集團將加快推進合肥及杭州二期等綜合物流港項目置入基金工作，並圍繞政府出台一系列鼓勵資產證券化政策，提速本集團首批公募 REITs 項目推行進展。

通過「投建管轉」及「投建融管」雙閉環的商業發展模式，本集團將加速資金回流，優化資本結構，完善滾動發展，進一步獲取和積累優質物流資產，實現物流主業快速做強做大的目標。

兼顧成熟與培育型產業，助力長週期可持續發展

本集團在提力整合物流主業的同時，依託深圳高速繼續整固發展收費公路核心業務，保持行業競爭優勢，持續貢獻穩定收益。同時，繼續投資完善大環保核心業務，積累未來發展勢能，兼顧短中長期業務可持續發展重要抓手。

二零二二年下半年，本集團將繼續提升收費公路精細化運營水平，加強新開通的深圳外環項目二期的營運整合，推進深圳外環項目三期和深圳沿江項目二期的施工建設，全面開展灣區發展的後續工作，實現優質資產的擴充，業務規模和利潤的擴大。大環保業務拓展方面，本集團將積極把握國家雙碳政策下的市場機遇，加大對固廢資源化管理和清潔能源等細分領域的佈局，加快落實儲備項目的落地與簽約，繼續通過投資和新建「雙管齊下」的方式，積極拓展有機垃圾處理、餐廚廢棄物綜合利用、風電、光伏等項目，擴充業務增長點，推動公司高質量可持續發展。

二零二二年下半年，本集團將繼續凝心聚力緊抓主業發展，全面加強挖潛增效，不斷提升精益管控，優化戰略佈局，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

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元 (經重列)	增加/ (減少)
總資產	137,110	138,051	(1%)
總負債	75,980	70,379	8%
總權益	61,130	67,672	(10%)
股東應佔資產淨值	35,014	38,873	(10%)
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	14.7	17.1	(14%)
現金	11,943	11,985	-
銀行貸款	33,427	25,569	31%
其他貸款	476	575	(17%)
票據及債券	20,202	18,015	12%
借貸總額	54,105	44,159	23%
借貸淨額	42,162	32,174	31%
資產負債率(總負債/總資產)	55%	51%	4 #
借貸總額佔總資產比率	39%	32%	7 #
借貸淨額與總權益比率	69%	48%	21 #
借貸總額與總權益比率	89%	65%	24 #

百分點之轉變

主要財務指標

本集團於二零二二年六月三十日總資產及總權益分別約為港幣 1,371.10 億元及港幣 611.30 億元，而股東應佔資產淨值約為港幣 350.14 億元，每股資產淨值為港幣 14.7 元，較去年年底下跌 14%，主要受人民幣波動、發行代息股份及分發股息等影響；資產負債率為 55%，較去年年底上升 4 個百分點，負債比率（按借貸淨額與總權益比率計算）為 69%，較去年年底上升 21 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。本集團財務狀況維持健康穩健水平。

現金流及財務比率

本期間，從營運活動產生的淨現金流入約為港幣 42.11 億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣 64.95 億元，而融資活動產生的淨現金流入約為港幣 35.23 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。

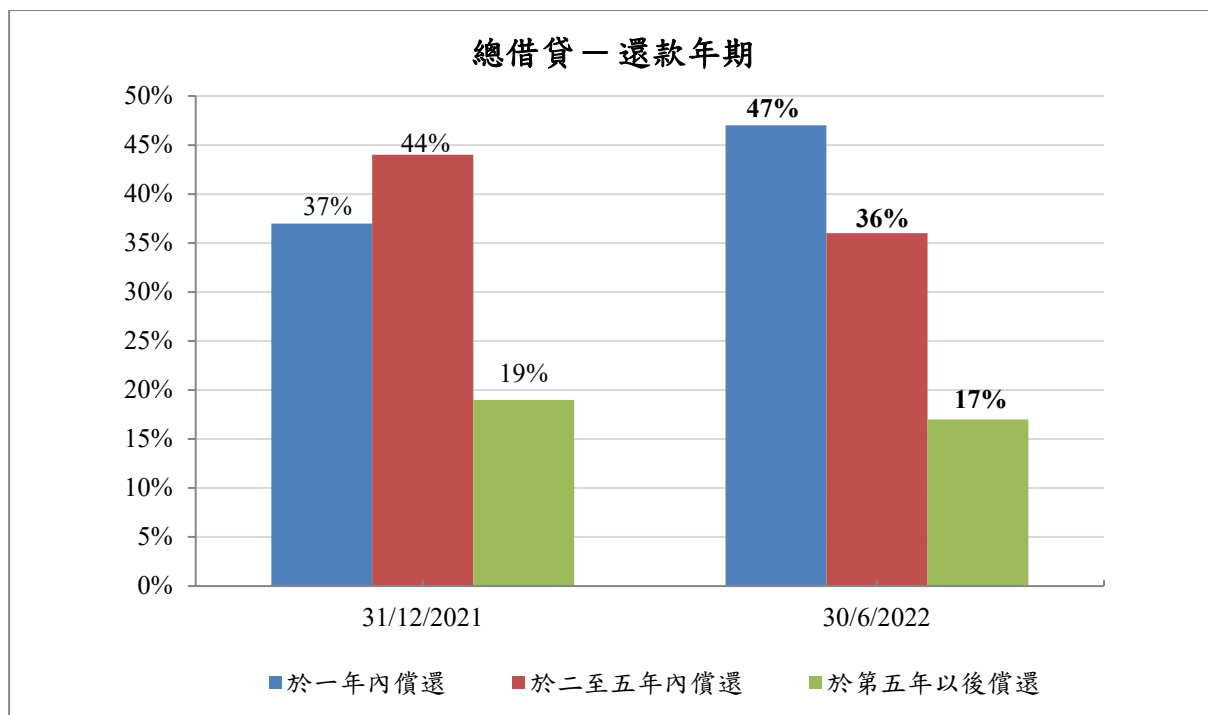
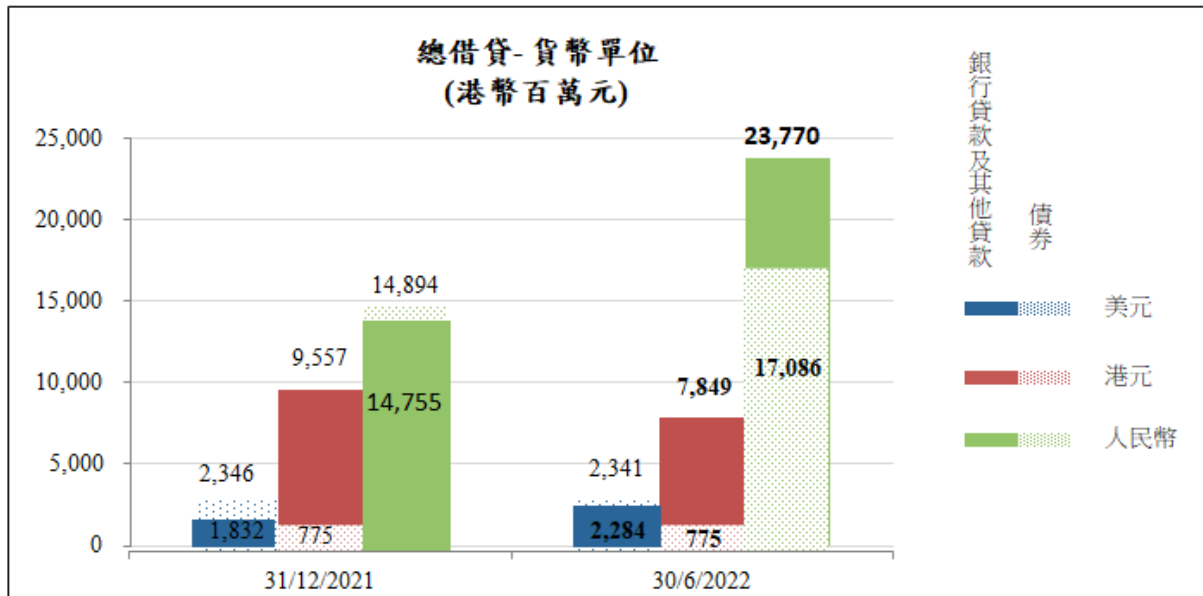
現金結餘

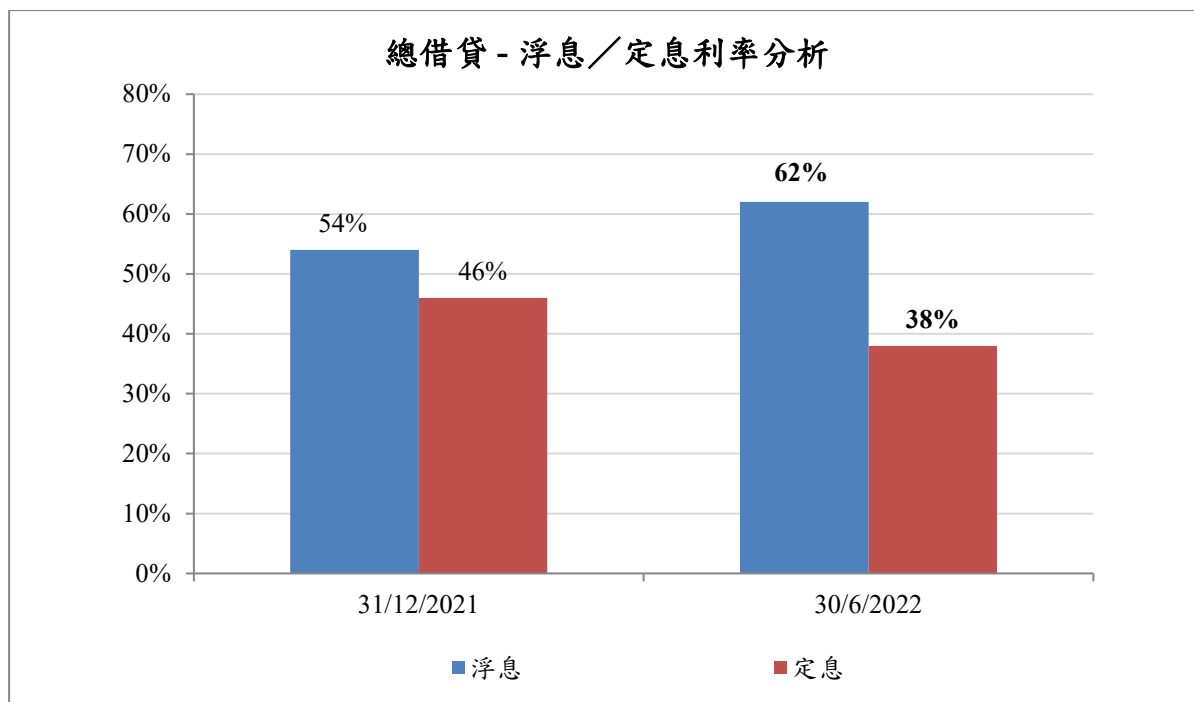
於二零二二年六月三十日，本集團持有現金約港幣119.43億元（二零二一年十二月三十一日(經重列)：港幣119.85億元），較去年年底相若。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國的營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

資本開支

本期間本集團的資本開支約為人民幣 31 億元（相等於港幣 37 億元），主要包括投資於「綜合物流港」項目的建設工程款共約人民幣 14.90 億元；深圳高速項目約人民幣 10.60 億元。本集團預計二零二二年下半年的資本開支約為人民幣 48 億元（相等於港幣 56 億元），當中包括「綜合物流港」項目約人民幣 25 億元，深圳高速項目約人民幣 13.60 億元，港口項目約人民幣 6.50 億元。

借貸





二零二二年六月三十日，本集團借貸總額約為港幣 541.05 億元，較去年年底上升 23%。於本期間，本公司發行熊貓債券人民幣 10 億元。本集團之附屬公司深圳高速發行公司債券（第一期）人民幣 15 億元。本集團之借貸總額其中分別有 47%、36%及 17%於一年內、第二至第五年以及第五年或以後到期償還。

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

除以下所載部份內容更新外，本集團財務政策與二零二一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、港元及美元為主。本期間，新冠疫情持續和地緣政治危機影響全球經貿發展，經濟增長仍面臨較多不確定性，人民幣兌美元匯率在第二季度有較大波幅。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。截至二零二二年六月三十日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為 76%：24%。

流動性風險管理

二零二二年六月三十日，本集團持有之現金及備用銀行信貸額度約港幣929億元。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

於本期間，本公司或其任何附屬公司概無購買、贖回或出售本公司的任何上市證券。

企業管治

為符合本公司股東最佳利益，董事會致力實行高水平的企業管治。本公司採納的企業管治原則著重一個高效率的董事會、健全的內部監控，以及對股東的透明度和問責性。

於本期間，本公司一直遵守上市規則附錄十四《企業管治守則》所載之守則條文規定。

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二零二二年六月三十日止六個月之未經審核中期財務報告。

審核委員會已與本公司核數師舉行會議，以審閱本集團截至二零二二年六月三十日止六個月之未經審核中期財務報告。該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二零二二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

二零二二年八月三十日

於本公告日期，本公司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；非執行董事胡偉先生及周治偉博士；以及獨立非執行董事鄭大昭教授、潘朝金先生及曾志博士。