

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二零二二年十二月三十一日止年度（「本年度」）經審核之綜合業績，連同截至二零二一年十二月三十一日止財務年度之比較數字如下：

綜合損益表：

	附註	截至十二月三十一日止年度	
		二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
收入	(3), (4)	15,529,301	18,541,926
銷售成本		(11,382,613)	(12,975,001)
毛利		4,146,688	5,566,925
其他收入		154,309	62,888
其他收益 - 淨額	(5)	3,998,746	5,626,309
分銷成本		(147,573)	(185,367)
管理費用		(1,124,196)	(1,404,246)
業務應收款及合同資產的減值損失淨轉回 / (減值損失)		55,693	(111,869)
經營盈利		7,083,667	9,554,640
應佔合營公司盈利		62,877	490,495
應佔聯營公司虧損		(1,647,025)	(158,051)
除稅及財務成本前盈利		5,499,519	9,887,084
財務收益	(6)	304,211	397,798
財務成本	(6)	(2,872,804)	(1,328,624)
財務成本 - 淨額	(6)	(2,568,593)	(930,826)
除稅前盈利		2,930,926	8,956,258
所得稅費用	(7)	(994,769)	(2,726,653)
年度純利	(8)	1,936,157	6,229,605

綜合損益表 (續)：

	附註	截至十二月三十一日止年度	
		二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
應佔：			
本公司普通股權持有人		1,253,919	3,573,011
本公司永續證券持有人		92,999	92,075
非控制性權益		589,239	2,564,519
		1,936,157	6,229,605
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))	0.54	1.60
- 攤薄	(9(b))	0.54	1.60

綜合全面收益表：

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
年度純利	1,936,157	6,229,605
其他全面(虧損) / 收益：		
可能重新分類至損益的項目：		
應佔聯營公司其他全面(虧損) / 收益	(26,744)	16,268
境外經營折算產生的匯兌差額	(959,343)	256,433
小計	(986,087)	272,701
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	(5,825,921)	1,205,019
本集團原佔用的物業的重估收益	12,918	34,085
與物業重估相關的遞延稅項	(3,230)	(8,521)
按公平價值計入其他全面收益之權益證券公 平價值之(虧損) / 收益	(690)	8,809
小計	(5,816,923)	1,239,392
年度其他全面(虧損) / 收益	(6,803,010)	1,512,093
年度全面(虧損) / 收益總額	(4,866,853)	7,741,698

綜合全面收益表 (續)：

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
應佔全面(虧損) / 收益總額：		
本公司普通股權持有人	(4,622,009)	4,413,732
本公司永續證券持有人	92,999	92,075
非控制性權益	(337,843)	3,235,891
年度全面收益總額	(4,866,853)	7,741,698

綜合資產負債表：

	附註	於十二月三十一日	
		二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
資產			
非流動資產			
投資物業		10,226,082	7,697,726
物業、廠房及設備		17,874,497	19,087,069
土地使用權		3,181,633	3,328,772
在建工程		3,436,227	3,927,282
無形資產	(11)	29,941,138	32,922,243
商譽		551,995	657,917
於聯營公司之權益		17,542,041	19,560,227
於合營公司之權益		10,947,559	12,185,056
其他財務資產		1,021,738	1,144,780
遞延稅項資產		755,954	859,835
其他非流動資產		7,539,064	6,760,114
		103,017,928	108,131,021
流動資產			
存貨及其他合同成本		6,295,136	9,562,059
合同資產		424,599	484,529
其他財務資產		2,833,562	973,640
業務及其他應收款	(12)	6,661,838	6,654,253
衍生財務工具		237,205	260,713
受限制銀行存款		2,804,834	930,741
原到期日超過三個月的銀行定期存款		389,950	1,023,786
現金及現金等價物		10,829,873	10,030,535
		30,476,997	29,920,256
總資產		133,494,925	138,051,277

綜合資產負債表 (續)：

	附註	於十二月三十一日	
		二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
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		18,029,560	26,540,920
本公司普通股權持有人應佔權益		31,247,864	38,872,568
永續證券		-	2,330,939
非控制性權益		23,951,310	26,468,668
總權益		55,199,174	67,672,175
負債			
非流動負債			
貸款		24,426,242	27,910,782
租賃負債		990,268	1,430,391
遞延稅項負債		2,809,738	2,782,820
其他非流動負債		1,485,084	4,103,911
		29,711,332	36,227,904
流動負債			
業務及其他應付款	(13)	12,771,467	15,755,370
合同負債		5,609,785	290,329
應付所得稅		779,251	1,760,252
貸款		29,340,767	16,247,986
租賃負債		83,149	97,261
		48,584,419	34,151,198
總負債		78,295,751	70,379,102
總權益及負債		133,494,925	138,051,277

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。

於二零二二年十二月三十一日，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 44.34%。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 44.34%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 44.35%，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，乃本公司的實際控制方。

鑑於本公司於二零二二年十二月三十一日的流動負債超過其流動資產約港幣 18,107,422,000 元，於編制綜合財務報表時，本公司董事已審慎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，他們在編制綜合財務報表時繼續採用持續經營會計基礎。

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，深圳高速全資附屬公司美華實業（香港）有限公司（「美華」）與深圳投資控股全資附屬公司深圳投控國際資本控股有限公司（「深投資本」）簽訂買賣協議。以最終代價約港幣 2,585,236,000 元收購賣方的全資附屬公司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資本及若干銀行的貸款提供資金償還。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附屬公司。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%，灣區發展股份於聯交所上市。於二零二一年十二月三十一日，已向賣方支付港幣 749,109,000 元的按金，該按金已用於抵銷最終代價。

(1) 一般資料 (續)

同一控制下企業合併的合併會計處理 (續)

由於本公司及深投基建在收購前後均受深圳投資控股控制，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。

本集團的綜合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截至二零二一年及二零二二年十二月三十一日止呈報期間一直存在。

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綜合權益變動表中的合併儲備。

以前年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表已重列以包括深投基建的經營業績，如同該收購自相關業務受深圳投資控股共同控制之日起已完成。

截至二零二一年十二月三十一日的綜合資產負債表已重列，以調整深投基建截至二零二一年十二月三十一日存在的資產和負債的賬面價值，如同這些實體或業務自受深圳投資控股共同控制之日起已合併。

(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二零二一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。

本集團已採用的新訂準則及修訂準則

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號修訂	概念框架之提述
香港財務報告準則第16號修訂	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號修訂	繁重的合同—履行合同的成本
香港財務報告準則修訂	2018-2020年香港財務報告準則的年度改進

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；(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；及(iv) 物流園轉型升級。

董事會以計量年度純利作為評估營運分部的表現。

(3) 分部資料 (續)

截至二零二二年及二零二一年十二月三十一日來自客戶合約之收益確認時點及向董事會 (主要經營決策者) 報告以評估表現及分配資源的收入分解列示如下:

截至二零二二年十二月三十一日止年度

	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 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	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	1,999,580	561,690	26,420	37,504	570	626,184	82,125	2,707,889
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	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

(3) 分部資料 (續)

截至二零二一年十二月三十一日止年度(經重列)

	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 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	11,135,440	169,733	988,199	2,711,535	319,552	4,189,019	-	15,324,459
- 一段時間	2,007,602	-	-	-	-	-	-	2,007,602
小計	13,143,042	169,733	988,199	2,711,535	319,552	4,189,019	-	17,332,061
來自其他收益								
- 物流園租賃	-	1,209,865	-	-	-	1,209,865	-	1,209,865
收入	13,143,042	1,379,598	988,199	2,711,535	319,552	5,398,884	-	18,541,926
經營盈利	3,894,048	606,440	22,405	200,322	160,817	989,984	4,670,608	9,554,640
應佔合營公司盈利/(虧損)	472,337	17,795	7,356	-	-	25,151	(6,993)	490,495
應佔聯營公司盈利/(虧損)	722,263	(394)	-	-	875,134	874,740	(1,755,054)	(158,051)
財務收益	229,974	6,438	1,585	857	73,361	82,241	85,583	397,798
財務成本	(1,190,297)	(40,873)	(4,071)	(932)	(8,825)	(54,701)	(83,626)	(1,328,624)
除稅前盈利	4,128,325	589,406	27,275	200,247	1,100,487	1,917,415	2,910,518	8,956,258
所得稅費用	(695,240)	(85,171)	(8,742)	(52,961)	(113,996)	(260,870)	(1,770,543)	(2,726,653)
年度純利	3,433,085	504,235	18,533	147,286	986,491	1,656,545	1,139,975	6,229,605
非控制性權益	(1,765,045)	(4,219)	(11,106)	(39,400)	(24,916)	(79,641)	(719,833)	(2,564,519)
小計	1,668,040	500,016	7,427	107,886	961,575	1,576,904	420,142	3,665,086
本公司永續證券 持有人應佔盈利	-	-	-	-	-	-	(92,075)	(92,075)
本公司普通股權 持有人應佔盈利	1,668,040	500,016	7,427	107,886	961,575	1,576,904	328,067	3,573,011
折舊與攤銷	2,717,774	320,576	22,289	37,565	196	380,626	134,070	3,232,470
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	5,016,549	3,191,558	265,730	38,684	499	3,496,471	185,174	8,698,194
- 因收購附屬公司的物業、廠 房及設備、在建工程、土 地使用权及無形資產	3,402,822	1,916,193	-	-	-	1,916,193	-	5,319,015
- 於聯營公司之權益之增加	397,312	-	-	-	3,283,760	3,283,760	2,109,804	5,790,876

- (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 1,444,105,000 元 (二零二一年：港幣 1,861,703,000 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：

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 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	5,722,889	7,123,724
- 委託建設管理服務及工程諮詢服務收入	1,020,572	1,249,551
- 特許經營安排之建造服務收入	1,444,105	1,861,703
- 大環保服務	2,020,025	2,169,520
- 其他	566,731	738,544
	10,774,322	13,143,042
物流業務		
- 物流園	576,113	169,733
- 物流服務	389,619	988,199
- 港口及相關服務	2,761,767	2,711,535
- 物流園轉型升級	30,202	319,552
	3,757,701	4,189,019
	14,532,023	17,332,061
來自其他收益		
物流業務		
- 物流園租金收入	997,278	1,209,865
	15,529,301	18,541,926

(5) 其他收益 - 淨額

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
對聯合置地失去控制權之收益	-	4,771,027
對前海商業失去控制權之收益	2,988,327	-
出售附屬公司的收益	740,023	164,105
衍生金融工具公允價值變動	81,340	358,215
其他財務資產公允價值變動	32,595	209,446
投資物業公允價值變動	276,617	212,503
處置衍生財務工具收益	-	(152,249)
出售其他財務資產之收益	-	179,322
處置物業、廠房及設備之收益/(虧損)	8,850	(102,395)
商譽減值	(52,925)	(132,979)
其他	(76,081)	119,314
	3,998,746	5,626,309

(6) 財務收益與成本

	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	(274,119)	(229,467)
其他利息收入	(30,092)	(168,331)
財務收益總額	<u>(304,211)</u>	<u>(397,798)</u>
財務成本		
利息費用		
- 銀行貸款	1,159,858	873,501
- 中期票據	15,077	43,425
- 優先票據	29,268	29,752
- 企業債券	340,653	332,783
- 熊貓債	184,265	233,380
- 融資租賃公司借款	52,088	49,571
- 合同負債利息	2,930	3,579
- 租賃負債利息	64,694	65,314
- 其他利息成本	97,797	58,318
匯兌淨虧損/(收益)	1,160,804	(108,279)
減：合資格資產資本化財務成本	(234,630)	(252,720)
財務成本總額	<u>2,872,804</u>	<u>1,328,624</u>
財務成本淨額	<u>2,568,593</u>	<u>930,826</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按其應課稅盈利及各自適用之稅率 25% (二零二一年：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。

	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	661,922	2,103,104
- 中國土地增值稅	1,755	31,671
- 預扣股息所得稅	-	17,016
遞延稅項	331,092	574,862
	<u>994,769</u>	<u>2,726,653</u>

(8) 按性質分類的費用

全年利潤已扣除：

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
特許經營安排之建造服務成本	1,444,105	1,861,703
廚餘處理項目成本	613,595	1,023,552
折舊及攤銷	2,680,503	3,232,470
僱員福利開支	1,762,231	1,910,920
已售存貨成本	2,414,138	2,384,703
其他稅費支出	181,191	246,407
委託費、道路管理費與維修費	390,490	406,647
委託建設管理服務成本	793,563	991,578
核數師酬金：審核服務	8,257	8,951
法律及專業諮詢費	77,753	174,087

(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。

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元 (經重列)
本公司普通股權持有人應佔盈利	1,253,919	3,573,011
已發行普通股的加權平均數（千位）	2,330,745	2,233,481
每股基本盈利（每股港幣元）	0.54	1.60

(b) 攤薄

每股攤薄盈利是通過調整已發行普通股的加權平均數來計算的，假設所有稀釋性潛在普通股都已轉換。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)

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元
本公司普通股權持有人應佔盈利	1,253,919	3,573,011
已發行普通股的加權平均數 (千位)	2,330,745	2,233,481
調整—購股權 (千位)	-	3,222
計算每股攤薄盈利的普通股的加權平均數 (千位)	2,330,745	2,236,703
每股攤薄盈利 (每股港幣元)	0.54	1.60

(10) 股息

於二零二三年三月二十八日的董事會會議，董事會建議二零二二年度末期股息為每股普通股港幣0.257元。此等股息將於二零二三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。

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元
擬派末期及年度股息，每股普通股港幣0.257元 (二零二一年：港幣0.125元)	613,667	283,340
擬不派特別股息 (二零二一年：港幣0.703元)	-	1,593,500
	613,667	1,876,840

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

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元
成本	50,026,372	50,046,258
累計攤銷及減值	(20,085,234)	(17,124,015)
於十二月三十一日賬面淨值	<u>29,941,138</u>	<u>32,922,243</u>
於一月一日賬面淨值	32,922,243	31,645,704
收購附屬公司	311,514	-
添置	1,445,272	2,516,337
其他	(56,733)	(97,667)
攤銷	(1,967,892)	(2,177,653)
減值	(21,899)	-
匯兌差額	(2,691,367)	1,035,522
於十二月三十一日賬面淨值	<u>29,941,138</u>	<u>32,922,243</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。

(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。於二零二二年及二零二一年十二月三十一日，本集團根據收入確認日期以分析業務應收款的賬齡如下：

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元
0-90 日	1,323,344	1,231,482
91-180 日	334,552	187,771
181-365 日	332,598	240,506
365 日以上	408,771	550,898
	<u>2,399,265</u>	<u>2,210,657</u>

(13) 業務及其他應付款

業務應付款根據發票日期的賬齡分析如下：

	二零二二年 港幣千元	二零二一年 港幣千元
0-90 日	1,907,078	1,819,439
91-180 日	445,216	493,793
181-365 日	440,223	1,002,740
365 日以上	1,415,980	556,383
	<u>4,208,497</u>	<u>3,872,355</u>

管理層討論及分析

整體回顧

經營業績	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)
收入 (撇除收費公路的建造服務收入)	14,085,196	16,680,223	(16%)
收費公路的建造服務收入	1,444,105	1,861,703	(22%)
總收入	15,529,301	18,541,926	(16%)
經營盈利	7,083,667	9,554,640	(26%)
除稅及財務成本前盈利	5,499,519	9,887,084	(44%)
股東應佔盈利	1,253,919	3,573,011	(65%)
每股基本盈利(港元)	0.54	1.60	(66%)
每股股息(港元)(合計)	0.257	0.828	(69%)
-末期股息(港元)	0.257	0.125	106%
-特別股息(港元)	-	0.703	不適用

*本集團於二零二二年一月十一日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%的股權交割，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，本集團對以前年度合併財務報表數據進行了追溯調整。

二零二二年，面對複雜嚴峻的國內外形勢以及疫情反覆等多重挑戰，本集團堅持穩中求進的工作總基調，在做好疫情防控的同時，堅定地以「十四五」戰略目標為導向，聚焦物流主業發展，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，為本集團長期可持續的高質量發展積勢蓄力。

截至二零二二年十二月三十一日止之年度(「本年度」)，本集團實現收入約港幣141億元，較去年同期下降16%；股東應佔盈利為港幣12.54億元，較去年同期下跌65%。收入和盈利下跌主要是由於本公司聯營公司深圳航空有限責任公司(「深圳航空」)及附屬公司深圳高速公路集團股份有限公司(「深圳高速」)財務表現大幅低於去年同期；此外，本年度人民幣貶值導致匯兌虧損。

二零二二年，本集團在物流主業拓展取得新進展，全國網絡布局日臻完善。本集團在土地資源獲取方面表現出較強的競爭優勢，分別在廣東佛山、江西南昌及海南海口等地成功競得倉儲用地。同時，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，加速了在核心城市「一城多園」的布局。二零二二年，本集團新獲取土地面積約181萬平方米，新建成並投入運營的面積約87萬平方米。於二零二二年十二月三十一日，本集團在全國近40個物流節點城市實現布局，管理及經營共34個物流項目，總運營面積突破400萬平方米。

受惠於若干新增園區投入運營，本年度物流園業務的收入較去年同期上升14%至港幣15.73億元。然而，為退出毛利率較低及/或風險較高的業務，本集團主動對物流服務業務進行結構性調整，該部分收入的下降抵消了物流園業務的收入增加，因此本集團物流業務整體收入較去年同期下跌17%至港幣19.63億元。物流業務的股東應佔盈利則較去年同期大幅上升181%至港幣14.27億元，主要受惠於本集團「投建融管」閉環商業模式進一步落地，年內成功將合肥肥東項目及杭州項目（二期）置入私募股權基金，錄得稅後收益港幣6.57億元。

在物流園轉型升級業務方面，本集團穩步推進前海項目的開發建設，「投建管轉」大閉環商業模式有序推進。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%，該增資事項為本集團帶來稅前收益約人民幣24.87億元。此外，本集團獨立開發運營的「頤城棲灣里」住宅項目於二零二二年九月開盤預售，預售當天去化約98.5%，預計將於二零二三年底完成竣工驗收備案。

通過大力發展「投建管轉」及「投建融管」雙閉環的商業模式，本集團可加速資金回流，優化資本結構，促進滾動發展，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。

在港口業務方面，本集團於本年度加速推進港口聯網行動，並積極拓展新業務，港口運營向高質量發展，南京西壩碼頭業務量繼續穩居沿江11個同類港口首位。於本年度，港口及相關服務業務的收入較去年同期上升2%至港幣27.62億元，股東應佔盈利較去年同期下跌5%(若以人民幣列示，與去年同期持平)至港幣1.03億元。

港口業務是本集團「四輪驅動」布局的重要一輪，近年來，本集團一方面積極開拓新業務以提高收入，另一方面積極拓展優質港口項目，其中豐城尚莊項目、靖江港項目及沈丘港項目的建設工程均在有條不紊推進，預計將於二零二三年陸續投入運營，多點布局的港口網絡體系初見雛形。

於本年度，受道路交通需求下降、路網分流以及第四季度收費公路貨車通行費減免10%的政策影響，深圳高速的整體收入較去年同期下跌17%至港幣93.30億元；股東應佔盈利較去年同期下跌27%至港幣23.15億元。深圳高速於本年度因聯營公司減資而確認投資收益約人民幣9.20億元，而本集團採用香港財務報告準則下，本年度應佔深圳高速的盈利為港幣6.51億元，較去年同期下跌60%。

於本年度，聯營公司深圳航空受國內疫情反覆影響，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，於本年度錄得淨虧損約人民幣111.29億元（相等於港幣127.93億元）。按適用會計準則，本年度本集團確認於損益的應佔深圳航空的虧損為其賬面剩餘價值，即為約人民幣23.19億元（相等於港幣26.66億元）。隨著中國國內疫情防控進入新階段，航綫需求呈現強勁的復蘇態勢，將為民航恢復發展營造良好的宏觀環境。深圳航空將進一步優化航綫布局，合理安排運力投入，加強控制綜合成本，為實現業務持續健康發展打下良好基礎。

此外，受人民幣於本年度大幅貶值的影響，本集團產生淨匯兌虧損約港幣11.61億元。本集團將持續密切關注人民幣匯率的波動及變化，加強外匯管理，嚴格控制匯兌風險。

社會責任

二零二二年年初，在香港爆發第五波疫情之際，為全力支援香港抗疫，本集團積極響應政府號召，發揮自身在物流園區運營領域的豐富經驗和專業能力，短時間內建成2個大型深港跨境接駁站，並承接深圳寶安及大鵬新區2個跨境接駁站的運營工作。4個接駁站共計26.5萬平方米，接駁車次約佔深圳市總量的43.9%。此外，本集團與中國外運股份有限公司（「中外運」）共同運營援港班列，首趟中央援港班列於二零二二年三月二日從平湖南國家物流樞紐開出並順利抵達香港。

為助力企業渡過疫情難關，本集團嚴格按照各級政府出台的相關政策執行惠企紓困措施，對符合條件的小微企業及個體工商戶減免部分租金，積極履行社會責任，堅持經濟效益與社會效益並重，彰顯國企責任擔當。

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0.257元（二零二一年：末期股息港幣0.125元；特別股息港幣0.703元），每股股息較去年下降69%，股息總額為港幣6.14億元（二零二一年：港幣18.77億元），較去年下降67%。

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（「二零二三年股東週年大會」）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

二零二二年，受通貨膨脹、俄烏戰爭、疫情反覆等多重因素的疊加影響，全球經濟整體處於下行通道，中國國內經濟運行亦面臨較大壓力，物流總體需求的增速放緩。儘管如此，中國政府在政策上給予了物流行業大力的

支持，並要求物流行業加大基礎設施網絡搭建，加強多式聯運設施、冷鏈物流設施、應急物流體系網絡的優化發展，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相關政策影響，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。一方面積極拓展主業，緊抓市場機遇，加快全國區域布局，不斷探索投資及併購機會以擴大產業規模，另一方面加快培育新業態，持續完善「投建融管」及「投建管轉」雙閉環商業模式，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，除了深圳大本營，本集團先後在中山、肇慶、佛山等城市布局，初步實現融入大灣區的戰略構想。本集團持續加大在大灣區的投資布局力度，並結合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「深國際智慧物流港」系列產品。

於二零二二年十二月三十一日，本集團在大灣區共布局 13 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）；建設中的項目 5 個（包括深圳市的 3 個項目）。

深圳物流港項目

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造和升級。

已投入運營項目

深圳華南物流園佔地面積約 57.8 萬平方米。項目分兩期建設，一期項目已於二零一五年建設完成，是以保稅物流與商貿為主的綜合性產業園，於本年度維持平穩運營。其業務包括提供倉儲中心、保稅物流、第三方物流等，其中「8 號倉奧特萊斯」及龍華名車廣場在深圳頗具知名度，一期項

目目前按深圳市政府總體規劃正在向數字經濟園區轉型。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，契合龍華區「數字龍華」發展戰略，將打造成為「華南數字谷」，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。二期項目分一組團和二組團開發建設。其中，一組團已於二零二一年十二月投入運營，二組團計劃於二零二三年上半年完成竣工驗收備案。

深圳西部物流園總運營面積約 12.2 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 AEO 海關高級認證資質。於二零二二年十二月三十一日，園區全年整體出租率達 100%。

深圳康淮電商中心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。於二零二二年十二月三十一日，項目整體出租率達 97%。

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。

在建項目

深圳平湖南項目位於深圳市龍崗區，佔地面積約 90 萬平方米，物流倉儲建築面積預計約 85 萬平方米（最終以深圳市政府相關部門批復為準）。該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 個國家物流樞紐項目，作為提供物流服務之國家級物流樞紐。該項目採取「公鐵物流設施」無縫銜接的設計理念，將依托高速公路、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。

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，於二零二一年八月成立合資公司投資建設深圳平湖南項目。本集團擬將該項目打造為全國乃至亞洲標杆性的多式聯運樞紐。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杆性綜合物流樞紐。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。

本集團在深圳平湖南項目上首創「在鐵路綫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，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。

深圳平湖南項目一期鐵路貨場已於二零二二年初陸續交接並已開始運營，鐵路貨場接收順利、運行有序。一期鐵路貨場已投入運營的鐵路貨場/堆場面積約 17 萬平方米。此外，本集團依托深圳平湖南項目一期鐵路貨場，成功拓展了「深圳平湖南-上海閔行」快速貨運班列，多式聯運業務取得實質性突破。目前，本集團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，力爭二零二三年全面開工，預計二零二六年建成。

深圳黎光項目位於深圳市龍華區，佔地面積約 4.5 萬平方米，規劃建設為地上六層、地下二層的高容積率物流園區，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杆示範園區。該項目入選「深圳市二零二二年度重大項目」。本集團持續加快推進該項目的工程建設進度，已於二零二二年八月實現項目主體結構全面封頂，預計於二零二三年年內投入運營。園區內規劃有冷庫、常溫庫、自動立體庫及配套服務中心等，項目投入運營後將可進一步鞏固本集團在深圳地區的物流市場份額。

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。項目將依托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字化、智慧化、綠色化的智慧保稅物流綜合體。該項目入選「深圳市二零二二年度重大項目」。項目已於二零二二年六月開工建設，力爭於二零二三年建成並投入運營。

待建項目

深圳坪山項目佔地面積約 12 萬平方米，規劃建築面積約 45 萬平方米。本集團於二零二二年四月完成該項目 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，大幅降低製造業企業的物流成本，有效推動坪山區製造業與物流業的深度融合。

西部公路物流樞紐項目是深圳市規劃的七個一級公路貨物樞紐場站之一，佔地面積約 7.5 萬平方米，地理位置優越，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，促進高端製造業與物流業融合。本集團於二零二二年下半年與政府相關部門成功簽署項目投資協議。本集團正積極推進項目土地的獲取工作。

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。

中山火炬項目是本集團在大灣區（除深圳外）布局的首個項目，總運營面積約為 6.6 萬平方米，項目助力珠江東西兩岸物流融合發展。自二零一九年收購以來，經過三年多的精耕細作，運營服務品質大幅提升。於二零二二年十二月三十一日，出租率已近 100%。

佛山南海項目及佛山順德項目是本集團於二零二二年年年初成功競得的、位於佛山市南海區及順德區的兩塊倉儲建設用地，為本集團新增大灣區獲地面積約 28 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。上述兩個項目已於二零二二年下半年開始建設，預計將於二零二五年投入運營。

佛山高明項目是本集團於二零二三年一月成功競得的位於佛山市高明區的倉儲用地，佔地面積約 15.7 萬平方米，作為本集團於佛山市投資的第三個物流園，標志著「一城多園」戰略布局再次實現突破。

此外，本集團也在積極推進肇慶高要項目的土地獲取工作，力爭於二零二三年年內獲取項目用地。

二、 中國其他地區物流港

本集團在重點布局大灣區的同時，加大了在長三角、京津冀等經濟發達地區及省會城市的投資力度，特別是把握一、二綫物流節點城市「一城多園」的布局機會，以整體實現在全國戰略布局的目標，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。

於二零二二年十二月三十一日，本集團在全國其他地區（不包括大灣區）逾 33 個物流節點城市實現物流港布局，其中共有 30 個物流港項目投入運營，總運營面積約 367 萬平方米，整體出租情況良好。

鄭州新鄭項目及合肥肥西項目是本集團於二零二二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。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物流港。項目主要服務於當地周邊產業，客戶包括快遞快運、第三方物流及專綫物流等。通過該項收購，本集團進一步加快了在核心區域「一城多園」的布局，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。

二零二二年度內，武漢蔡甸項目、長沙項目一期 B 項目、鄭州二七項目及金華義烏項目二期等項目陸續建成並投入運營，新增運營面積約 46 萬平方米。此外，無錫江陰項目等項目已按規劃開展工程建設工作，並預計於二零二三年內陸續竣工並投入運營。

由本集團投資建設的石家莊正定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，項目佔地面積約 31 萬平方米，總建築面積超過 50 萬平方米。其中，智慧化物流園佔地面積約為 20 萬平方米，園區成功應用新一代智能技術和配套自動化設備，打造「醫藥產業園+骨幹冷鏈基地」新業態。截至二零二二年年末，園區已投入運營面積約 6.4 萬平方米，其中醫藥產業園面積超過 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，園區正在打造建築面積超過 10 萬平方米的高標準骨幹冷鏈物流基地。園區的 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，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。岳陽智慧商貿物流園是深圳地區之外首個管理輸出項目，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，已於二零二一年十一月開工建設，預計將於二零二三年投入運營；以及廣東惠陽項目，建築面積約 10 萬平方米，計劃於二零二三年開始施工建設並於二零二四年投入運營。

物流港「投建融管」閉環商業模式拓展

伴隨物流倉儲行業不斷升溫、租金持續上漲，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、培育運營階段形成的資產增值收益，有助於推動本集團物流港運營管理規模的快速擴張。

繼二零二一年成功實現將南昌項目置入基金後，本集團於本年度完成了合肥肥東項目及杭州項目（二期）的基金置入工作，「投建融管」閉環商業模式進一步落地，為本集團貢獻稅後收益約港幣 6.57 億元。此外，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。

二零二二年以來，中國監管部門多次提出要深入推進公募 REITs 試點，進一步促進投融資良性循環，央地政策利好不斷，中國公募 REITs 市場擴容提速。本集團積極籌劃基礎設施公募 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。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。目前本集團正處在公募 REITs 申報的準備階段。

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，為貫徹本集團「智慧倉和冷鏈物流新引擎打造行動」，本集團加速推動新戰略的實現，著力構建冷鏈物流與智慧倉兩大產品綫。於二零二二年十二月三十一日，本集團已投入運營的智慧倉及冷倉面積合共約 7.3 萬平方米，在建、擬建及規劃中的智慧倉及冷倉面積約 26.7 萬平方

米。二零二三年，預計將有 1.5 萬平方米的智慧倉及 6.3 萬平方米的冷庫投入運營。

在冷鏈業務方面，本集團繼續在各物流港項目規劃和建設冷倉並取得良好進展。二零二二年内新增冷倉運營面積超過 4 萬平方米，包括石家莊正定項目的 2 棟醫藥倉、成都青白江項目以及天津西青項目等。其中，本集團首個自建的冷庫項目——成都青白江項目於二零二二年十二月正式投入運營，冷倉面積約 1.7 萬平方米。此外，深圳黎光項目在建的冷倉面積約 5 萬平方米，預計將於二零二三年內投入運營。本集團亦在積極推進南京空港冷鏈項目的土地獲取工作，該項目計劃建設的冷倉面積約 3 萬平方米。另外，本集團計劃於二零二三年啓動上海閔行項目整體「幹改冷」工程，改造後冷倉面積預計約 4.7 萬平方米。

在智慧倉發展方面，本集團繼續推進已建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 2.05 萬平方米。於本年度，本集團完成了龍卓智慧倉項目及石家莊正定項目部分倉庫的智慧化改造，有效提高了客戶的庫存空間利用率及貨物周轉效率。其中，龍卓智慧倉項目已於二零二二年十一月投入運營。本集團會同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」）共同完成石家莊正定項目部分倉庫的智慧化改造，未來雙方還將繼續攜手探索智慧物流技術在園區生態中的應用，讓科技為倉儲及物流園區賦予的新價值。

本集團未來將持續探索智慧倉、冷鏈行業發展趨勢，關注智慧倉和冷鏈行業優質標的，助力新業務開拓與產業鏈供應鏈高質量發展，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」），致力於用數字化賦能集裝箱運輸行業，打造了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。此外，鵬海運穩步推進中國（深圳）國際貿易單一窗口(single window)的運營服務工作，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，鵬海運持續推進現有產品市場拓展，發布移動端智能 APP 產品「海運智聯」。此外，鵬海運成功引入菜鳥系戰略投資者——上海文鯨供應鏈科技有限公司，雙方將全力打造數智化「端到端」

的跨境物流解決方案，建設面向跨境貿易全產業鏈服務平台，為創新發展提速注入強勁動力。

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布局機遇，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」中歐班列從深圳啓程，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。自開通以來直至二零二二年年底，「灣區號」中歐班列累計發運 379 列，貿易額達美金 12 億元。此外，還相繼開通了「灣區號」中老國際班列、中老泰專列。二零二二年四月，首列中老泰冷鏈專列從平湖南鐵路貨場出發，首次嘗試為客戶提供中老泰端到端全程冷鏈服務，標志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托「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，不僅提升倉庫的使用效率，加強園區之間的協同度，更能獲取新的增值收益。此外，「灣區號」各班列以平湖南鐵路貨場作為始發場站，有利於帶動平湖南鐵路貨場的貨運量，為發展增值服務創造機會，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，並成為國貨航的第四大股東，參股後連續兩年取得較好的投資回報，二零二二年的年化收益率約 19%。國貨航已正式啓動在深圳證券交易所主板上市進程。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的航空物流項目落地，共同獲取稀缺資源，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。

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，於本年度，本集團已通過該基金完成對中集運載科技有限公司及江蘇海農物流股份有限公司的戰略投資。

財務表現分析

各項物流業務的收入及股東應佔盈利

截至十二月三十一日止年度

	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
大灣區物流園	576,113	-	272,761	85%
中國其他地區物流園	997,278	24%	1,144,321	224%
物流園業務小計	1,573,391	14%	1,417,082	183%
物流服務業務	389,619	(61%)	9,521	28%
合計	1,963,010	(17%)	1,426,603	181%

於本年度，物流業務整體收入較去年同期下跌 17% 至港幣 19.63 億元，主要原因為本集團於年內調整物流服務業務的業務結構，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上升 181%，主要是本集團於本年度成功將合肥肥東項目及杭州項目（二期）置入私募股權基金（「基金置入」），錄得稅後收益港幣 6.57 億元。

於本年度，物流園業務的收入較去年同期上升 14% 至港幣 15.73 億元，主要是由於若干新建物流園先後投入運營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上升 183% 至港幣 14.17 億元，主要是本年度基金置入事項錄得稅後收益約港幣 6.57 億元，及物業重估帶來估值收益約港幣 2.52 億元。

於本年度，物流服務業務的收入較去年同期下跌 61% 至港幣 3.90 億元，主要是業務架構調整所致。股東應佔盈利為港幣 952 萬元，較去年同期上升 28%。

物流園轉型升級業務

運營表現分析

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，項目數年來持續釋放開發價值，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共同開發的「頤灣府」，已於二零二一年六月完成交付。

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「深國際頤都大廈」。該項目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

智造服務產業以及促進大灣區、「一帶一路」沿綫國家／地區數字經濟與實體經濟的深度融合。該項目已於二零二一年七月投入使用，通過以 AIOT+生態庭院與產業運營服務的定位，吸引數字產業企業入駐。截至二零二二年十二月三十一日，企業入駐率達 73.2%，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。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，標志著該項目正式跨入世界頂級環保寫字樓行列。

商業項目方面，本集團與印力集團充分發揮雙方優勢，合力打造前海媽灣片區極具特色的精品商業項目—「前海·印里」。該項目集品質生活、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。該項目已於二零二二年九月正式開業，截至二零二二年十二月三十一日，商鋪開業率達 78%。

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「頤城棲灣里」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。頤城棲灣里已於二零二二年九月二十八日開盤預售，預售當天銷售率約 98.5%。截至二零二二年十二月三十一日回款約人民幣 49 億元，預計將於二零二三年底完成竣工驗收備案。

前海二期項目中另一部分住宅項目與深圳萬科合作開發，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，已於二零二二年完成預售，目前正穩步推進主體結構施工進程。

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，目前正穩步推進主體結構施工進程，計劃於二零二三年年內預售。

本集團獨立持有前海三期項目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，目前正積極推動土地置換工作，未來將選擇合適時機建設。

於本年度，本集團引入深圳萬科作為前海商業公司的戰略投資者。前海商業公司擁有前海項目 T102-0266、T102-0337 及 T102-0338 宗地的開發權（即「前海·印里」以及上述前海二期、三期項目中與深圳萬科合作的項目）。於二零二二年二月及六月，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%，前海商業公司不再是本集團的附屬公司。該增資事項在二零二二年為本集團帶來稅前收益約人民幣 24.87 億元。

深圳華南物流園

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。推進深圳華南物流園轉型，是本集團探索「投建管轉」大閉環發展模式中，繼前海項目後的關鍵一環。二零二二年，深圳華南物流園轉型獲得多項政策支持，物流園融入龍華南片區的規劃設想獲得龍華區政府初步認可。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。

石家莊正定項目

石家莊正定項目是本集團在京津冀協同發展區域投資建設的河北省重點項目，共佔地 31 萬平方米。項目秉持智慧科技、綠色低碳、融合共享理念，打造集醫藥物流、電商冷鏈、冰雪運動、文旅融合、創新創業平台、優質農產品展示於一體的現代化產城綜合體。

在致力建設運營項目內智慧化物流園的同時，本集團正加快建設項目中的商業部分。商業部分建築面積達 32 萬平方米，其中創新創業辦公及主題街區已於二零二二年三月開工建設，國際商務酒店、商業中心及大型室內滑雪場預計於二零二三年上半年全面開工建設。項目整體預期將於二零二五年底前全面投入運營。

近年來，得益於當地良好的營商環境以及項目自身的精準定位，通過招商先行，已吸引融創文旅、希爾頓歡朋酒店、特區建工、滙昂、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。此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。

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跌 91%，主要是由於去年同期確認了梅林關項目二期住宅裝修收入港幣 3.09 億元，而本年度並無此項收入。本年度之收入港幣 3,020 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所帶來的租金收入。股東應佔盈利較去年同期上升約 195%至港幣 28.39 億元，主要是由於前海商業公司於本年度通過兩次增資擴股引入深圳萬科作為戰略投資者，提前釋放價值。

港口及相關服務業務

運營表現分析

南京西壩碼頭

本集團持有 70% 權益的南京西壩碼頭位於南京江北新區新材料產業園區內，於二零一零年開始運營。該項目是南京市規劃建設的主要深水港區之一，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。南京西壩碼頭（含一、二期碼頭）共建設一座 5 萬噸、兩座 7 萬噸及兩座 10 萬噸級通用散貨泊位以及一期碼頭約 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。

二零二二年，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，共 571 艘海輪停泊南京西壩碼頭，完成吞吐量約 3,870 萬噸，火車發運約 467 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，本集團充分依托各大港口資源，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供應鏈管理服務外，積極參與港口供應鏈各類資源的整合。二零二二年，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，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。

投資建設項目

近年來，本集團持續加大優質港口項目的拓展工作，加快靖江港項目、沈丘港項目及豐城尚莊項目等工程建設進度，挖掘優質岸綫資源；同時加大優質港口項目的搜尋，加速構建「1 + N」多點布局的港口網絡體系，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。二零二二年，本集團港口產業布局加速成網，各項目建設工程均在有條不紊推進，預計將於二零二三年年內陸續投入運營。

靖江港項目：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。本集團持有靖江港項目 70% 的權益。靖江港項目位於靖江市經濟開發區，規劃建設兩座十萬噸級（水工結構兼顧十五萬噸級）長江主碼頭，改造五個一千噸級（水工結構兼顧三千噸級）內港池泊位。本集團將致力於將該項目打造為國內一流的綠色、智慧、高效於一體的現代化港口。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」及「二零二二年江蘇省重大項目」，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。該項目已完成水工主體結構施工，並於二零二二年年末實現首批兩台卸船機的成功吊裝，預計將於二零二三年年底投入運營。

沈丘港項目：本集團與沈丘縣政府、河南安鋼周口鋼鐵有限責任公司等成立合資公司以投資、建設及運營沈丘港項目，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，擬建設二十六個千噸級泊位，將分三期建設，預計全部投產後每年可增加港口產能 3,000 萬噸。該項目將打造成高效、環保、先進的散貨碼頭。沈丘港碼頭建設有序推進，二零二

二年十二月，沈丘港項目首船靠港作業及重載調試成功進行，標志著本集團內河聯網行動邁出了一大步。

豐城尚莊項目：本集團持有 20% 權益的豐城尚莊項目建設有序推進，已於二零二二年年底完成一期工程交工驗收工作，預計將於二零二三年上半年正式投入運營。

本集團經過多年努力，多點布局的港口網絡體系初見雛形。本集團圍繞長江中下游及內河主航道積極拓展優質港口項目，在建的沈丘港項目、豐城尚莊項目及靖江港項目未來將陸續投產，並將與南京西壩碼頭形成良好業務協同，以構建長江流域的港口中轉網絡，進一步提升深國際港口的品牌競爭力。

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% 至港幣 27.62 億元，股東應佔盈利較去年同期下跌 5%（若以人民幣列示，與去年盈利持平）至港幣 1.03 億元。

收費公路業務

本集團的收費公路及大環保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，因外部形勢導致道路交通需求下降，以及國務院及交通管理部門發佈對貨車通行費減免10%的政策，導致本集團經營和投資的收費公路整體路費收入同比下降。

此外，收費公路項目的營運表現還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等因素的正面或負面影響。其中：

- 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，對外環項目整體營運表現產生正面影響。深圳外環項目於本年度的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。此外，外環坪地連接惠鹽高速的互通立交4條匝道因施工延期尚未開通，預計開通後將對深圳外環項目的車流量產生積極誘增作用。

- 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，清連高速於本年度的路費收入同比下降較大。本集團將充分挖掘潛力，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，本集團將多渠道加強線位優勢宣傳，積極引導車流。而周邊二廣高速（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將產生正面影響。
- 廣深高速為連接廣州和深圳的重要快速通道，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。二零二二年廣深高速及西線高速沿線廣州、東莞、深圳等城市受外部形勢影響導致社會交通運輸需求下降；此外，廣中江高速（廣州—中山—江門）四期於二零二一年底開通，對西線高速部分路段造成分流。因此，該兩項目於本年度的路費收入同比均錄得下降。
- 陽茂高速於二零二一年底完成改擴建後，雙向八車道全線通行，費率標準由每標準車公里人民幣0.45元上調為人民幣0.6元，且受益於其周邊道路相繼開通後的路網貫通效應，車輛通行能力顯著提高，陽茂高速於本年度的路費收入同比增長較大。
- 湖南境內的益常項目及長沙環路受多輪雨雪冰凍天氣等因素影響，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，深圳高速正積極推進深圳外環項目三期各工段的設計修編等前期工作。

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二零一九年啟用通車。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，建成後將聯通沿江高速一期、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。截至二零二二年年底，深圳沿江項目二期累計完工進度約78.4%，其中完成路基工程約78%、橋樑工程約84%，以及路面工程約15%。

此外，於本年度，深圳高速與深圳市交通運輸局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，並與深圳市特區建發交通投資有限公司就項目合作簽訂了兩份投資合作共建協議。但因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。本集團將待具體方案確定後再履行相應的審批程序。

於二零二二年一月十一日，深圳高速完成收購深投控基建100%股權的交割工作，深投控基建間接持有深圳投控灣區發展有限公司71.83%的權益，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。

財務表現分析

本年度，收費公路業務主要受道路交通需求下降以及清連高速受廣連高速開通分流等因素影響，收費公路的路費收入及淨利潤分別較去年同期下跌20%至港幣57.23億元及下跌29%至港幣19.30億元。

大環保業務

運營表現分析

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發展的新階段，本集團將把握機遇打造特色的「一體化」清潔能源體系。截至二零二二年年底，本集團投資和經營的風電項目累計裝機容量達 648 兆瓦，而風電項目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。

於本年度，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。

於本年度，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，包括許昌 49.5 兆瓦風電項目設備供貨，以及持續做好淮安中恒新能源有限公司、中衛甘塘及永城助能等項目的後運維服務，但儲備的訂單受合作方項目審批或建設條件制約，落地和實施不及預期。此外，受在建工程生產經營進度滯後等因素影響，本年度南京風電公司營運表現欠佳。此外，隨著「平價上網」新周期下，大容量的大型風機更符合風電企業降本增效的需求，南京風電公司現有的中小機型風機難以滿足市場風機大型化需求，因此本年度市場開拓不理想。

深圳高速於二零二一年成立的合資公司深圳峰和能源投資有限公司於本年度完成收購南京安維士傳動技術股份有限公司（「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，在齒輪箱維修領域佔有較高的市場份額。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。

固廢資源化處理

受國家環保政策支持，有機垃圾處理行業發展空間較大，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，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。

本公司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，為客戶提供市政有機垃圾處理的系統性綜合解決方案。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 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。因藍德環保公司於本年度的餐廚垃圾、地溝油等垃圾收運量下降，運營表現不及預期。此外，於本年度藍德環保公司在建項目進度滯後，部分項目未按計劃時間轉商業運營，受該等因素的綜合影響，二零二二年總體營運表現欠佳。於本年度，深圳高速通過向藍德環保公司增資等方式，將持股比例提高至 92.29%，藉此優化藍德環保公司的財務結構及有利於提高對其經營管理的控制力度和規範化水平。

於本年度，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。自二零二一年以來，乾泰公司積極開拓產業市場，並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簽訂相關協議，由深圳高速成立項目公司，負責光明環境園項目的投融資、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，將建成一座具備處理有機垃圾 1,000 噸／天，大件（廢舊傢俱）垃圾 100 噸／天、綠化垃圾 100 噸／天的大規模處理廠，並採用 BOT 模式實施。於本年度，本集團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，預計將於二零二三年竣工。

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本集團合併報表範圍，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。於本年度，利賽環保公司通過實施「一街一策」收運、投放小型化就地處理設施等方式，至二零二二年年年底餐廚垃圾收運量可達 500 噸/日，較收購前提高 45%，全年完成餐廚垃圾處理量約 15.8 萬噸，提油量約 3,642 噸，於被併購後首年成功實現轉虧為盈。

於二零二二年十一月，深圳高速成功中標邵陽項目，並於二零二二年十二月簽署特許經營協議。邵陽項目為邵陽市餐廚垃圾收運處置特許經營項目，位於湖南省邵陽市大祥區，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。

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

本年度，大環保業務的整體收入較去年同期下跌 8%至港幣 20.20 億元，主要由於餐廚垃圾處理項目收入減少所致。而淨利潤亦較去年同期下跌 23%至港幣 2.48 億元。

其他投資

深圳航空

二零二二年，受深圳及多地疫情的持續影響，地區旅游限制及檢疫措施加強，旅客出行需求處於低位，航空市場需求疲弱，民航業陷入持續低谷期。於本年度，深圳航空運輸旅客 1,461 萬人次，旅客運輸量為 223.96 億客公里，分別較去年同期下降 40% 及 38%。

深圳航空於本年度的收入總額較去年同期減少 32% 至人民幣 125.41 億元（港幣 144.16 億元）（二零二一年：人民幣 185.00 億元（港幣 223.60 億元）），其中客運收入減少 31% 至人民幣 111.70 億元（港幣 128.40 億元）（二零二一年：人民幣 162.74 億元（港幣 149.03 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衝擊，深圳航空經營改善的難度進一步加大。於本年度，深圳航空錄得淨虧損人民幣 111.29 億元（港幣 127.93 億元）（二零二一年：淨虧損人民幣 33.44 億元（港幣 40.43 億元））。根據權益法，當本集團應佔聯營公司之累積虧損份額等於或超過其在該聯營公司之權益，則本集團不會確認進一步虧損。因此，本集團本年度確認於損益的應佔深圳航空的虧損為其賬面剩餘價值，即為約港幣 26.66 億元（二零二一年：虧損港幣 19.93 億元）。

二零二三年展望

展望二零二三年，在國內經濟平穩復蘇的大背景下，隨著國家《「十四五」現代物流發展規劃》落地實施，中國物流業有望進入系統整合、轉型發展、功能提升、提質增效降本的新階段，物流基礎設施行業有望迎來新一輪增長動能；此外，國內國際雙循環新發展格局中流通體系的搭建，也將帶來多式聯運設施、冷鏈物流骨幹基礎網絡、應急物流體系網絡等細分領域的發展契機。本集團將緊跟國家發展戰略，抓住產業發展機遇，繼續依托在城市配套基礎設施開發運營方面的傳統優勢，緊緊圍繞物流、港口、收費公路、大環保四大核心業務，朝著將本集團打造為一流產業集團和行業頭部企業的目標篤定前行。

夯實物流主業發展地基，持續完善「水陸空鐵+智冷」全景物流生態

二零二三年，隨著國家一系列政策落地見效，社會需求規模逐步恢復和擴張，城市高標倉等物流基礎設施建設正在成為區域經濟發展的新支點，地方政府對現代物流的重視程度提到新的高度，行業加速整合發展。本集團將充分結合企業優勢，持續加強優質資源獲取力度，築牢根基，繼續圍繞戰略性物流倉儲節點為基礎的「水陸空鐵設施網絡」延伸布局，為公司長遠發展打下堅實基礎。

陸路物流園是本集團「十四五」戰略規劃的核心主業，也是推動我國物流業高質量發展的重要載體。本集團將繼續聚焦粵港澳大灣區、長三角等熱點區域，精選發展潛力大、承接國內重點產業轉移的經濟發達城市，突出效益，優中選優，以更高的質量持續夯實物流港全國網絡布局。同時，本集團將充分發揮廣東省及深圳地區本土優勢，積極把握「7+30+N」三級物流場站規劃、「20+8」產業集群、「工業上樓」、「倉儲上樓」等一系列與物流業相關的政策機遇，通過打造「高端製造業+智慧物流業」、「工業上樓+物流便利化」等先行示範項目，推動更多優質項目在深圳落地。此外，本集團將持續推進輕重業務融合，依托輕資產業務操作運營能力與重資產業務載體，探索打造「倉+運+配+價值鏈延伸」的城市綜合服務體系與綜合物流港園區增值服務生態圈。本集團亦將在香港北部都會區建設與深港融合發展的政策趨勢下，在香港地區挖掘優質項目合作機會。

港口業務是本集團「四輪驅動」業務板塊的重要一輪，也是國家踐行「雙碳」戰略的重要抓手。本集團將以分拆上市為目標，堅定不移推進港口聯網行動，繼續在粵港澳大灣區、長江、珠江及內河支流區域拓展布局，做大資產規模並提升行業知名度和影響力。同時，本集團將加快靖江港項目、沈丘港項目二期建設，做好南京西壩碼頭、沈丘港項目一期生產運營，鞏固提升核心競爭力。此外，本集團還將在產業鏈上下游節點資源獲取、業務一體化運營、智能化與綠色化轉型方面尋求突破，努力打造全國具有一定實力的港口運營商。

鐵路物流方面，本集團將全力推進深圳平湖南項目二期拿地進程，繼續做大深圳平湖南項目一期集裝箱裝卸、轉運等業務，探索落地集裝箱掏裝箱、集拼等業務，不斷豐富鐵路貨運應用場景。航空物流方面，本集團將繼續以參股國貨航為契機，推動深圳航空貨站、北京航空貨站兩個項目落地，持續探索在物流倉儲、冷鏈、航空貨運、航空貨代等領域的合作機會，構建空地一體的全鏈條物流服務能力。

智慧物流及冷鏈物流方面，本集團將繼續關注物流供應鏈、多式聯運、智能裝備等細分領域的領先企業以及冷鏈平台型、冷鏈供應鏈型企業的併購機會，培育孵化智冷團隊與核心運營能力。同時，本集團將加快推進深圳黎光項目、上海閔行項目、南京空港冷鏈項目等開發建設，快速形成冷庫規模，並在新建園區中積極研究冷庫建設的適配性，進一步提升傳統物流園區與智冷業務的協同效益。

二零二三年，本集團將繼續發揮收費公路建設和運營管理優勢，推進存量項目改擴建和現有重大項目建設，推動收費公路智能化與數字化轉型，加強產業鏈市場化業務探索，積極推動高速公路沿綫土地的盤活開發，通過多種途徑繼續鞏固收費公路主業的核心競爭力。

大環保業務方面，在國家提出「雙碳」目標及可再生能源發展規劃等環保政策所帶來的機遇下，本集團將繼續聚焦固廢資源化處理和清潔能源發電細分領域，合理配置資源，通過項目優選、精益運營及業務協同，提升大環保板塊的盈利能力。

統籌發力「投建融管」及「投建管轉」大小閉環，推動實現資產價值最大化

「投建融管」和「投建管轉」兩個閉環是本集團物流主業實現可持續發展的重要環節。二零二三年，本集團將穩步推進「投建管轉」大閉環商業模式，積極推動前海三期項目土地置換，積累更多優質長效資源。本集團亦將依托數字經濟產業載體、深圳華南物流園一期轉型數字經濟功能型總部基地等平台，參與優質企業股權投資，探索「房東+股東」創新模式，提升轉型項目發展質量和效益。

二零二三年，本集團將通過多種渠道進一步完善「投建融管」小閉環商業模式，一方面積極籌劃以成熟綜合物流港項目作為底層資產申報發行基礎設施公募 REITs，加速資金回流；另一方面積極推動新的私募股權基金或類 REITs 項目，構建多層次、組合式的資產證券化產品。本集團亦將加強物流上下游產業鏈基金研究，充分利用資本視角和槓桿力量，助力集團產業布局優化。

此外，為進一步提高投資質量，本集團將以大小閉環為導向，參照 REITs 發行標準對投資項目進行前置評估，提前謀劃資產流動性的渠道和路徑，並且優先關注有轉型潛力的城市和項目。通過「投建管轉」及「投建融管」大小閉環的商業發展模式，本集團將加快資金回流速度，優化資本結構，快速推動物流主業做強做優做大，實現產業與資本的良性循環。

二零二三年是實施「十四五」戰略規劃承上啓下的關鍵一年，本集團將緊抓國家現代物流體系建設發展新機遇，努力開創高質量發展新局面，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 十二月三十一日 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	133,495	138,051	(3%)
總負債	78,296	70,379	11%
總權益	55,199	67,672	(18%)
股東應佔資產淨值	31,248	38,873	(20%)
股東應佔每股資產淨值(港幣元)	13.1	17.1	(23%)
現金	14,025	11,985	17%
銀行貸款	34,861	25,610	36%
其他貸款	314	534	(41%)
票據及債券	18,592	18,015	3%
借貸總額	53,767	44,159	22%
借貸淨額	39,742	32,174	24%
資產負債率(總負債/總資產)	59%	51%	8 #
借貸總額佔總資產比率	40%	32%	8 #
借貸淨額與總權益比率	72%	48%	24 #
借貸總額與總權益比率	97%	65%	32 #

百分點之轉變

主要財務指標

本集團於二零二二年十二月三十一日總資產及總權益分別約為港幣 1,334.95 億元及港幣 551.99 億元，而股東應佔資產淨值約為港幣 312.48 億元，每股資產淨值為港幣 13.1 元，較去年年底下跌 23%，主要受人民幣波動影響；資產負債率為 59%，較去年年底上升 8 個百分點，負債比率（按借貸淨額與總權益比率計算）為 72%，較去年年底上升 24 個百分點。該增加主要是由於本年度投資活動增加而產生借款所致。

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 101.34 億元，投資活動產生的淨現金流出約為港幣 78.36 億元，而融資活動產生的淨現金流出約為港幣 4.25 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。

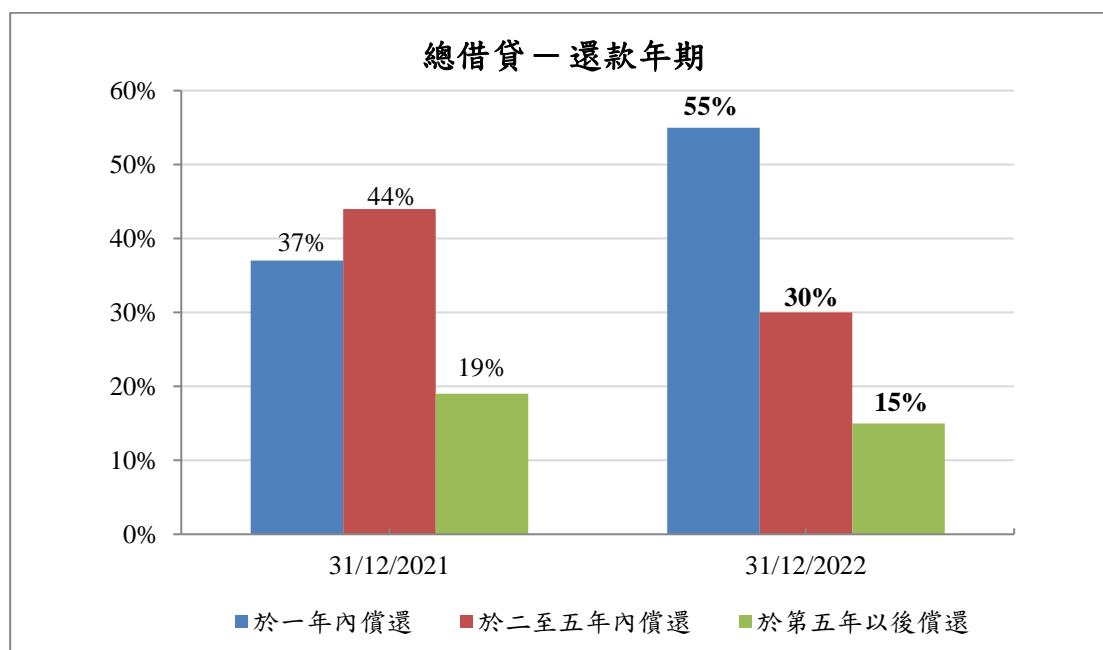
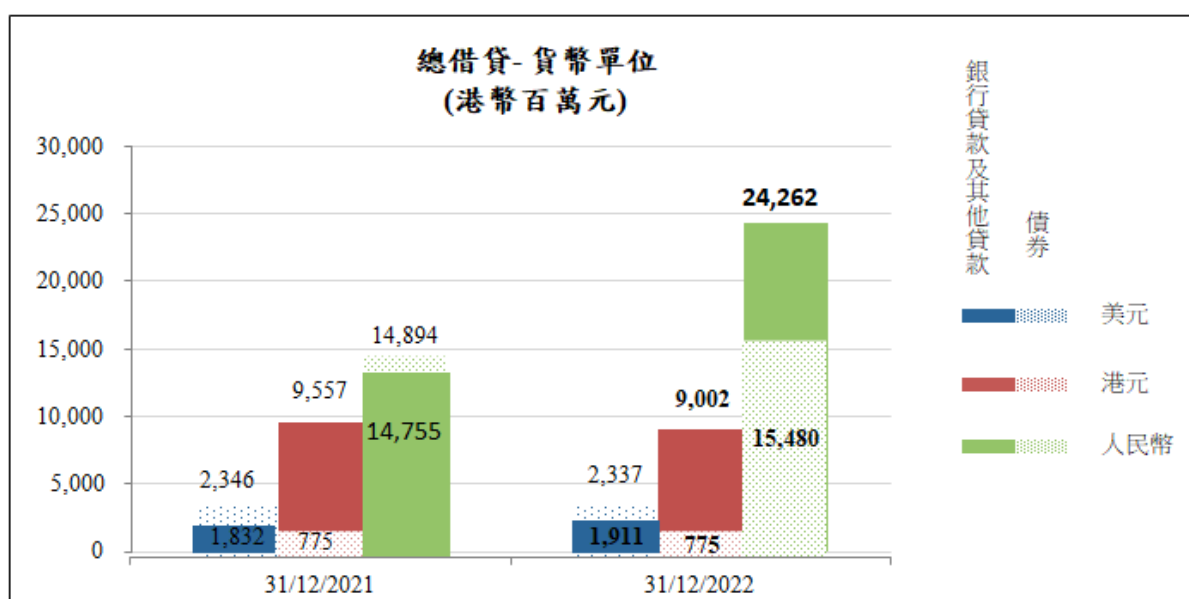
現金結餘

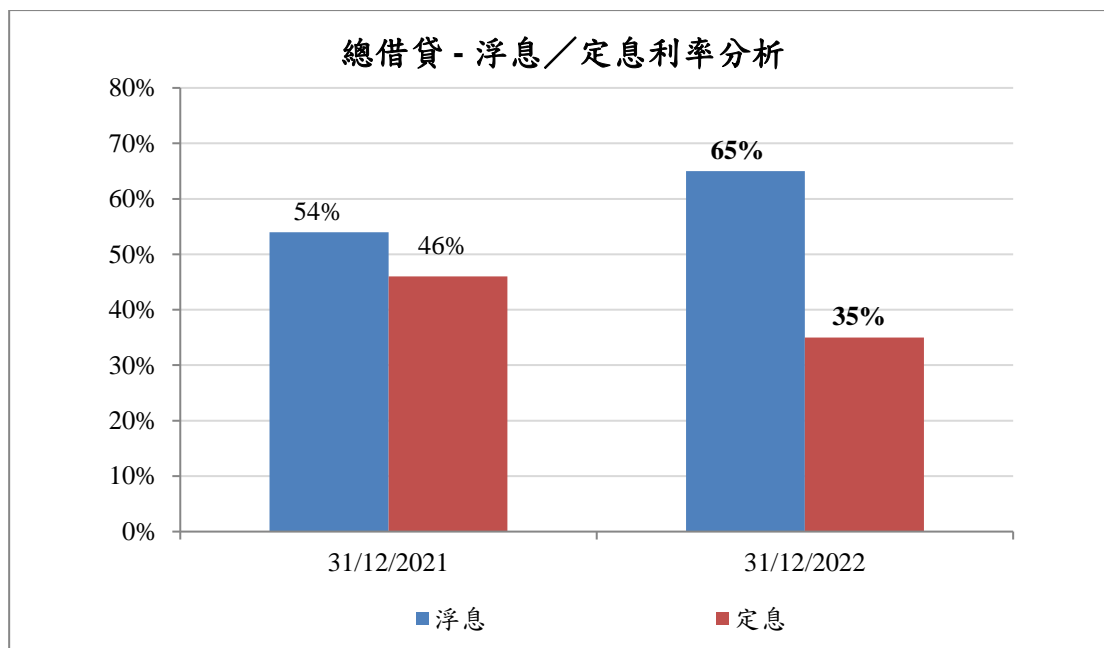
於二零二二年十二月三十一日，本集團持有現金約港幣 140.25 億元（二零二一年十二月三十一日(經重列)：港幣 119.85 億元），較去年年底上升 17%。本集團持有的現金大部份以人民幣為貨幣單位，可配合本集團在中國的營運及發展。本集團奉行集中管理資金作統一調度以減少資金閒置，提高現金組合的收益，務求有效地支配現有的現金，為拓展業務提供強大的支援。

資本開支

本年度本集團的資本開支約為人民幣 62 億元（相等於港幣 70 億元），主要包括投資於物流園項目約人民幣 31.6 億元；深圳高速項目約人民幣 20 億元。本集團預計二零二三年的資本開支約為人民幣 88 億元（相等於港幣 99 億元），當中包括物流園項目約人民幣 38 億元，深圳高速項目約人民幣 27 億元，港口項目約人民幣 12 億元。

借貸





二零二二年十二月三十一日，本集團借貸總額約為港幣 537.67 億元，較去年年底上升 22%。於本年度，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 55%、30%及 15%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

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，全球經濟遭遇新冠疫情、美元加息和俄烏戰爭等多因素衝擊，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。截至二零二二年十二月三十一日，本集團的人民幣借貸與外幣借貸的比例約為 74%：26%。

流動性風險管理

二零二二年十二月三十一日，本集團持有之現金及備用銀行信貸額度約港幣 934 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。

購買、贖回或出售本公司之上市證券

本公司於二零二二年十一月二十九日已悉數贖回於二零一七年十一月二十一日發行本金總額 300,000,000 美元 3.95% 優先永續債券。該債券於聯交所之上市地位已撤銷。

有關上述債券之詳情請參閱本公司的相關公告。

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十四《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，以決定合資格出席二零二三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：

為確定股東出席二零二三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	二零二三年五月十日（星期三）下午四時三十分
暫停辦理股份過戶登記手續	二零二三年五月十一日（星期四）至 五月十六日（星期二）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	二零二三年五月十六日（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	二零二三年五月十九日（星期五）下午四時三十分
暫停辦理股份過戶登記手續	二零二三年五月二十二日（星期一）至 五月二十三日（星期二）（首尾兩天包括在內）
記錄日期	二零二三年五月二十三日（星期二）
末期股息派發日期	約於二零二三年六月二十一日（星期三）

為確保符合資格出席二零二三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二零二二年十二月三十一日止之年度業績，並與本公司核數師就審閱本集團截至二零二二年十二月三十一日止之年度業績舉行會議。

本集團的核數師，香港執業會計師德勤·關黃陳方會計師行已就初步公告的結果所載本集團截至二零二二年十二月三十一日止年度綜合資產負債表、綜合損益表、綜合全面收益表以及相關附註的數據與本集團本年度綜合財務報表的數據進行了核對。德勤·關黃陳方會計師行就此執行的工作並不構成根據香港會計師公會發出的香港審計準則、香港審閱聘用準則或香港核證聘用準則而進行的鑒證工作，因此德勤·關黃陳方會計師行沒有於初步公告提出任何鑒證結論。

於本年度內，本集團對品牌系統與架構進行了全面梳理與升級，因此對在某些對外刊物中提及的各個項目名稱作出了相應調整。以下列表列出了本集團在其刊物中不時提及的項目名稱之一般表述，以及其相應的正式項目名稱。

項目名稱之一般表述	本集團採用之正式項目名稱
深圳平湖南項目/ 深圳(龍崗)平湖南鐵路綜合物流樞紐中心	深國際平湖南智慧物流樞紐
西部公路物流樞紐項目	西部公路物流樞紐
深圳華南物流園/ 深圳(龍華)華南物流園	華南物流園
深圳西部物流園/ 深圳(前海)西部物流園	西部物流園
深圳康淮電商中心/ 深圳(龍華)康淮電商中心	深圳康淮電商中心
深圳黎光項目/ 深圳(龍華)黎光數字物流港	深國際智慧物流港(深圳黎光)
深圳坪山項目/ 深圳(坪山)數字物流港	深國際智慧物流港(深圳坪山)
深圳鹽綜保項目/ 深圳(鹽田)綜保區數字物流港	深國際智慧物流港(深圳鹽田)
中山火炬項目/ 中山火炬綜合物流港	深國際智慧物流港(中山火炬)
肇慶高要項目/ 肇慶高要綜合物流港	深國際智慧物流港(肇慶)
佛山南海項目/ 佛山南海綜合物流港	深國際智慧物流港(佛山南海)
佛山順德項目/ 佛山順德綜合物流港	深國際智慧物流港(佛山順德)
佛山高明項目/ 佛山高明綜合物流港	深國際智慧物流港(佛山高明)
杭州項目/ 杭州綜合物流港	深國際物流港(杭州)
寧波項目/ 寧波綜合物流港	深國際物流港(寧波)
金華義烏項目/ 金華義烏綜合物流港	深國際物流港(金華義烏)
金華經開項目/ 金華經開綜合物流港	深國際物流港(金華經開)
溫州龍港項目/ 溫州龍港綜合物流港	深國際物流港(溫州)
無錫惠山項目/ 無錫惠山綜合物流港	深國際物流港(無錫惠山)

無錫江陰項目/ 無錫江陰綜合物流港	深國際物流港（無錫江陰）
蘇州昆山項目/ 蘇州昆山綜合物流港	深國際物流港（蘇州昆山）
蘇州相城項目/ 蘇州相城綜合物流港	深國際物流港（蘇州相城）
合肥肥東項目/ 合肥肥東綜合物流港	深國際物流港（合肥肥東）
合肥肥西項目/ 合肥肥西綜合物流港	深國際物流港（合肥肥西）
句容項目/ 句容綜合物流港	深國際物流港（句容）
徐州項目/ 徐州綜合物流港	深國際物流港（徐州）
南通項目/ 南通綜合物流港	深國際物流港（南通）
上海青浦項目/ 上海青浦綜合物流港	深國際物流港（上海青浦）
上海閔行項目/ 上海閔行綜合物流港	深國際物流港（上海閔行）
淮安項目/ 淮安綜合物流港	深國際物流港（淮安）
泰州高港項目/ 泰州高港綜合物流港	深國際物流港（泰州）
天津濱海項目/ 天津濱海綜合物流港	深國際物流港（天津濱海）
天津西青項目/ 天津西青綜合物流港	深國際物流港（天津西青）
石家莊正定項目/ 石家莊正定智慧港	深國際商置（石家莊真悅天地）及/ 或深國際物流港（石家莊正定）
石家莊元氏項目/ 石家莊元氏綜合物流港	深國際物流港（石家莊元氏）
武漢東西湖項目/ 武漢東西湖綜合物流港	深國際物流港（武漢東西湖）
武漢蔡甸項目/ 武漢蔡甸綜合物流港	深國際物流港（武漢蔡甸）
武漢黃陂項目/ 武漢黃陂綜合物流港	深國際物流港（武漢黃陂）
南昌項目/ 南昌綜合物流港	深國際物流港（南昌）
南昌昌北項目/ 南昌昌北綜合物流港	深國際物流港（南昌昌北）

長沙項目/ 長沙綜合物流港	深國際物流港（長沙）
湘潭岳塘項目/ 湘潭嶽塘綜合物流港	深國際物流港（湘潭）
岳陽智慧商貿物流園	深國際智慧物流港（岳陽）
貴州龍里項目/ 貴州龍里綜合物流港	深國際物流港（貴州龍里）
貴陽修文項目/ 貴陽修文綜合物流港	深國際物流港（貴陽修文）
重慶雙福項目/ 重慶雙福綜合物流港	深國際物流港（重慶雙福）
重慶沙坪壩項目/ 重慶沙坪壩綜合物流港	深國際物流港（重慶沙坪壩）
昆明項目/ 昆明綜合物流港	深國際物流港（昆明）
成都青白江項目/ 成都青白江綜合物流港	深國際物流港（成都青白江）
湛江項目/ 湛江綜合物流港	深國際物流港（湛江）
海南澄邁項目/ 海南澄邁綜合物流港	深國際物流港（海南澄邁）
海口高新項目/ 海口高新綜合物流港	深國際物流港（海口高新）
鄭州二七項目/ 鄭州二七綜合物流港	深國際物流港（鄭州二七）
鄭州新鄭項目/ 鄭州新鄭綜合物流港	深國際物流港（鄭州新鄭）
煙台項目/ 煙台北明物流園	深國際物流港（煙台）
西安項目/ 西安綜合物流港	深國際物流港（西安）
太原綜改項目/ 太原綜改綜合物流港	深國際物流港（太原）
瀋陽項目/ 瀋陽綜合物流港	深國際物流港（瀋陽）
海南洋浦項目	深國際物流港（海南合力）
廣東惠陽項目	深國際物流港（廣東惠陽）
南京西壩碼頭	深國際港口（南京西壩港）
豐城尚莊項目	深國際港口（江西豐城港）
靖江港項目	深國際港口（江蘇靖江港）
沈丘港項目	深國際港口（河南沈丘港）
頤城棲灣里	深國際商置（前海頤城棲灣里）
深國際頤都大廈	深國際商置（前海頤都大廈）
前海印里	深國際商置（前海印里）

本公告及其他有關二零二二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

二零二三年三月二十八日

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；非執行董事周治偉博士；以及獨立非執行董事潘朝金先生、曾志博士及王國文博士。