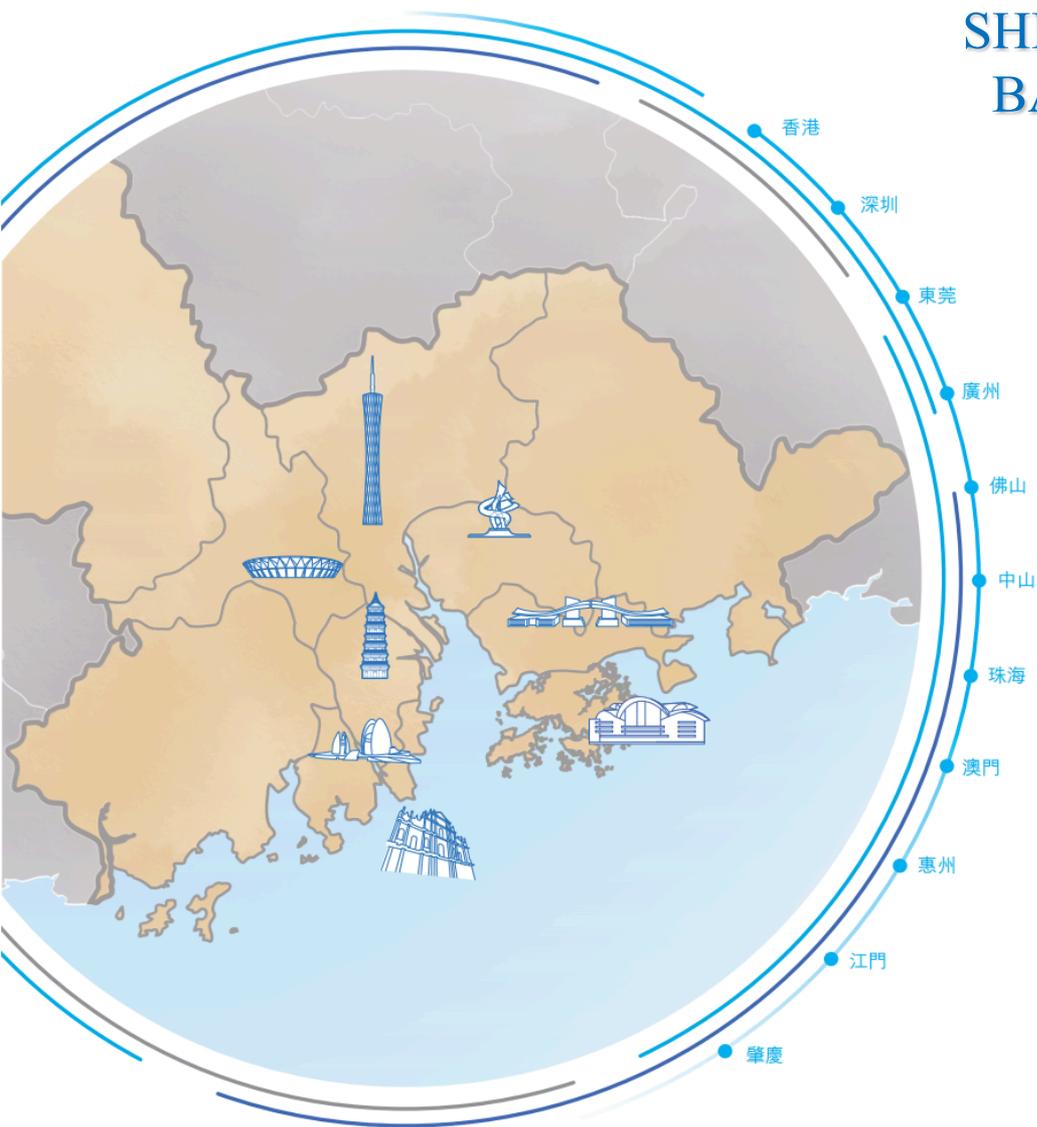


深圳投控灣區發展有限公司

SHENZHEN INVESTMENT HOLDINGS
BAY AREA DEVELOPMENT CO. LTD.

股份代号：737（港币柜台）及 80737（人民币柜台）



2019 全年业绩



- ◆ 公司于2019年6月，已正式更名为「深圳投控湾区发展有限公司」
- ◆ 广珠西线高速的路费收入净额及车流量保持平稳增长，湾区发展分占其净溢利按年上升17%至人民币1.89亿元
- ◆ 广深高速受到交通分流及工程施工的影响，路费收入净额及净溢利按年减少
- ◆ 本集团净溢利按年增长2%至人民币6.12亿元，主要受惠于汇兑亏损减少
- ◆ 全年股息每股人民币19.9分
(建议末期股息每股人民币10.1分及已派发的中期股息每股人民币9.8分)
- ◆ 新塘合营企业于2019年11月成立 (湾区发展占37.5%)，并于2019年12月成功以人民币41.24亿元投得新塘立交居住项目用地的土地使用权



- ◆ 待疫情结束及经济回稳后，董事会相信本集团可以继续维持全年100%的常规派息率目标
 - 考虑到广深合营企业的稳定派息，为派付本集团股息提供稳固基础
- ◆ 充分把握大湾区发展带来的机遇
 - 2019年2月：《粤港澳大湾区发展规划纲要》
 - 2019年8月：《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》
- ◆ 未来增长动力
 - 广深高速公路潜在土地开发利用
 - 广深高速公路扩容改造

业绩摘要



截至12月31日止全年 (人民币百万元)	2018	2019	Δ%	主要变动原因
净路费收入	2,160	2,144	-1%	<ul style="list-style-type: none"> 广深受交通分流及工程施工的影响，加上ETC折扣优惠提升，净路费收入↓3% 至人民币14.09亿元 西线净路费收入↑5% 至人民币7.35亿元
收费高速公路除利息、税项、折旧及摊销前溢利	1,921	1,875	-2%	
收费高速公路净溢利	689	676	-2%	<ul style="list-style-type: none"> 广深净溢利↓8% 至人民币4.87亿元，主要因路费收入↓ 西线净溢利↑17% 至人民币1.89亿元，因路费收入↑及利息支出↓
土地开发利用 - 新塘项目业绩	-	(2)	不适用	<ul style="list-style-type: none"> 股东贷款利息支出
公司层面业绩	(17)	(31)	+82%	<ul style="list-style-type: none"> 利息收入↓ 一般及行政费用及折旧↑
未计及净汇兑亏损的溢利	672	643	-4%	
净汇兑亏损	(62)	(22)	-65%	
公司股东应占溢利	601	612	+2%	



		2018年下半年	2019年
每股溢利	人民币分	9.87	19.86
每股中期股息	人民币分	不适用	9.80
	港币仙	不适用	10.971394 ^{注1}
每股末期股息	人民币分	9.90	10.10
	港币仙	11.615472	11.320989 ^{注2}
每股合计股息	人民币分	9.90	19.90
	港币仙	11.615472	22.292383

注1：按汇率人民币¥1=港币\$1.11953

注2：按汇率人民币¥1=港币\$1.12089

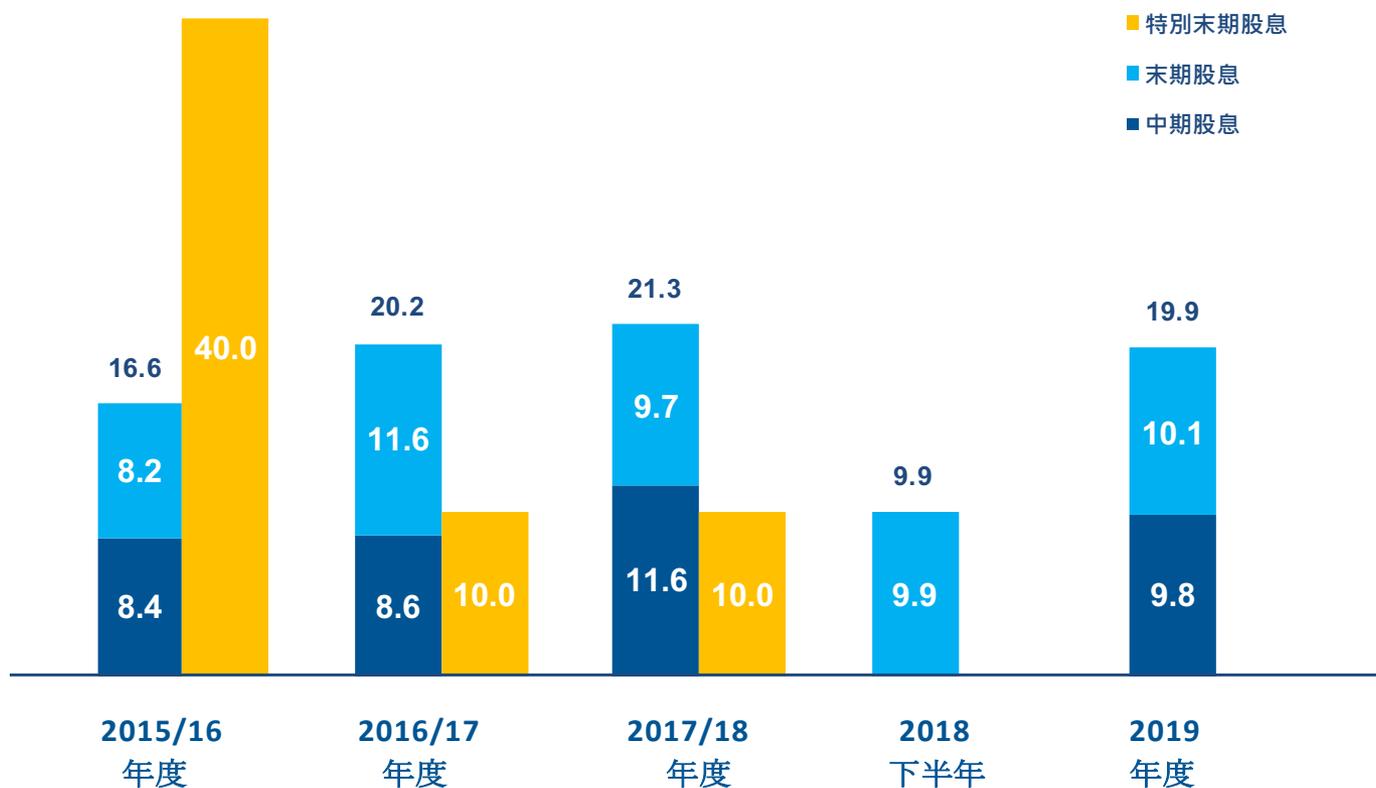
- ◆ 以人民币宣派股息，并提供以人民币或港币或以人民币结合港币的组合收取股息的选择

派息纪录



◆ 待疫情结束及经济回稳后，董事会相信本集团可以继续维持全年100%的常规派息率目标

■ 考虑到广深合营企业的稳定派息，为派付本集团股息提供稳固基础



常规派息比率	2015/16 年度	2016/17 年度	2017/18 年度	2018 下半年	2019 年度
	100% ^{注1}	100% ^{注1}	100% ^{注1}	100%	100%

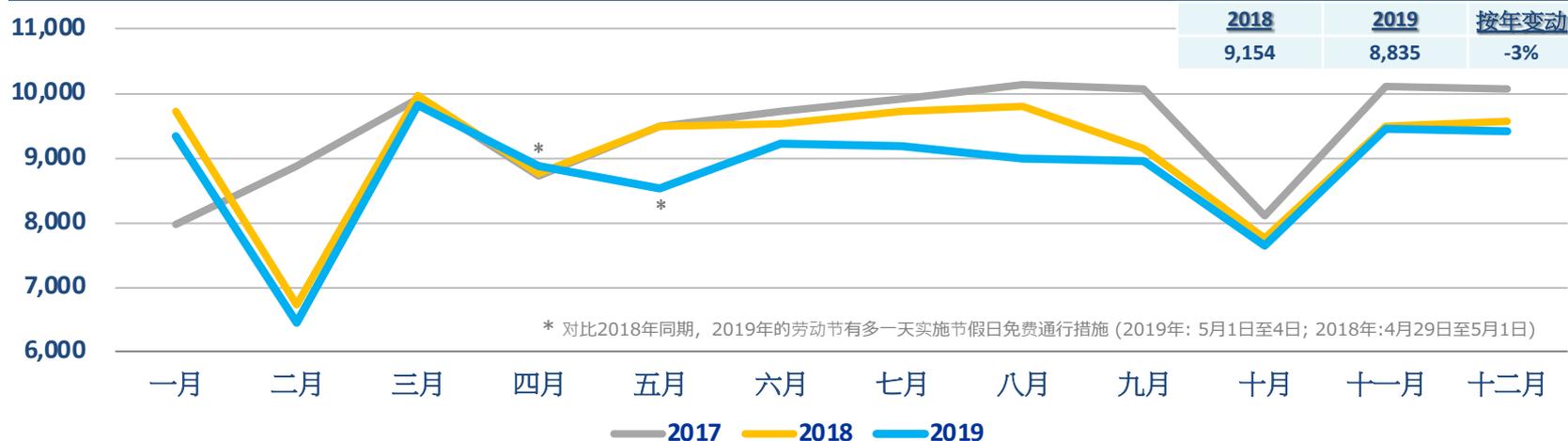
注1：派息比率不计及特别股息

广深高速公路

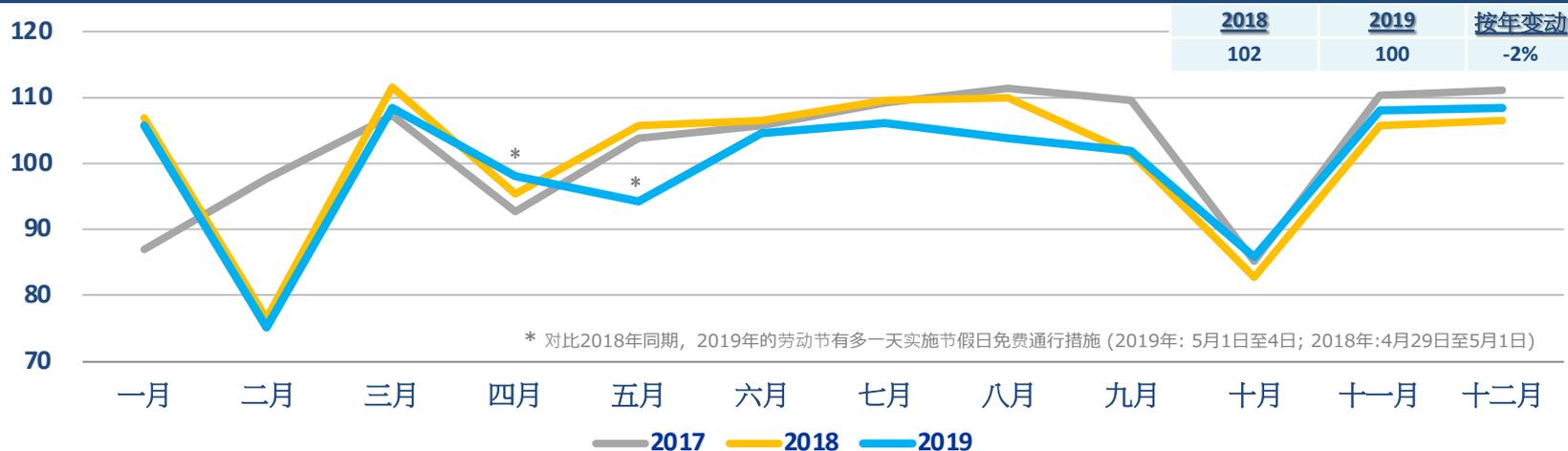


- ◆ 在2019年，车流量及路费收入受到 (i) 交通分流及工程施工；(ii) ETC 折扣优惠增加的影响
- ◆ 相关工程全部完成后，车流量及路费收入在2019年第4季逐渐回复，惟路费收入增长被增加的ETC 折扣优惠所抵消

日均路费收入 (千元人民币, 包括税项)



日均折合全程车流量 (千辆架次, 不计及免收费车流量)





广深高速公路 – 扩容改造

- ◆ 政策已明确部署加快部分国家高速公路（如京港澳高速公路）繁忙路段的扩容改造工作：
 - 《粤港澳大湾区发展规划纲要》
 - 《广东省推进粤港澳大湾区建设三年行动计划（2018-2020年）》
- ◆ 广深合营企业已开展路面扩建的可行性研究
 - 增加主线车道数量及通行效率
 - 优化立交设计及用地布置
 - 提升集约土地利用



目前

- ◆ 已成立专门机构组织及编制工程可行性研究报告等



下一阶段

- ◆ 展开申报工程立项



正式实施
扩容改造工程



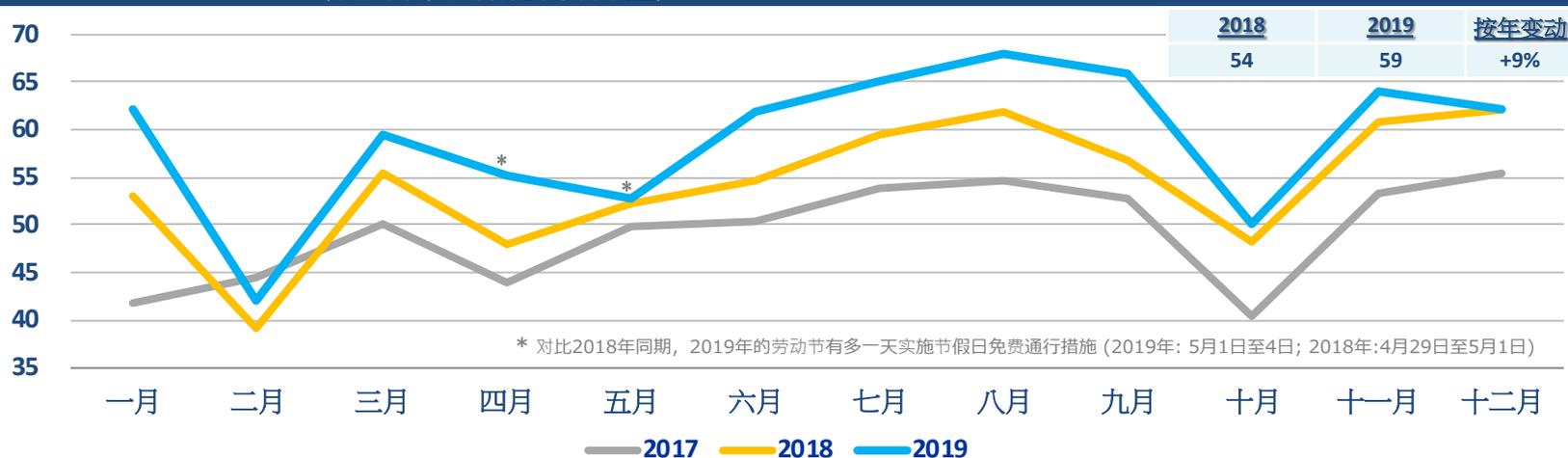
广珠西线高速公路

- ◆ 车流量及路费收入在2019年保持平稳增长
- ◆ 路费收入增幅低于折合全程车流量增幅，由于 (i) 货车比例下降(佛山一环公路货车限行措施从2019年起撤销，对西线的刺激作用消退) 及 (ii) ETC折扣优惠增加

日均路费收入 (千元人民币, 包括税项)



日均折合全程车流量 (千辆架次, 不计及免收费车流量)





收费公路行业政策最新发展

- ◆ 撤销全国省份边界高速公路收费站
 - 广东省在2019年底经已完成有关工作，正式并入全国一张网
 - 主要调整：
 - ✓ 收费模式：
收费站出口一次性收费 → 按行驶路段分段式收费
 - ✓ 提高电子不停车收费(“ETC”)使用比例：
目标 > 90%
 - ✓ 调整货车收费方式：
按计重收费 → 按车型收费
 - 影响：长远减少收费站人手需求，提升通行效率



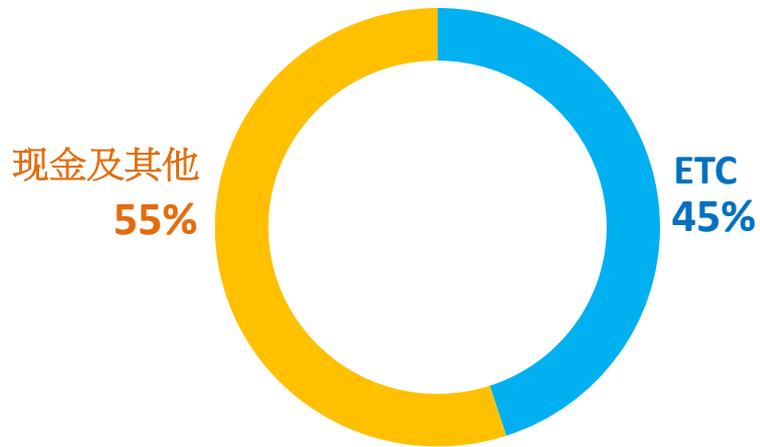
收费公路行业政策最新发展 (续)

◆ ETC 路费优惠调整

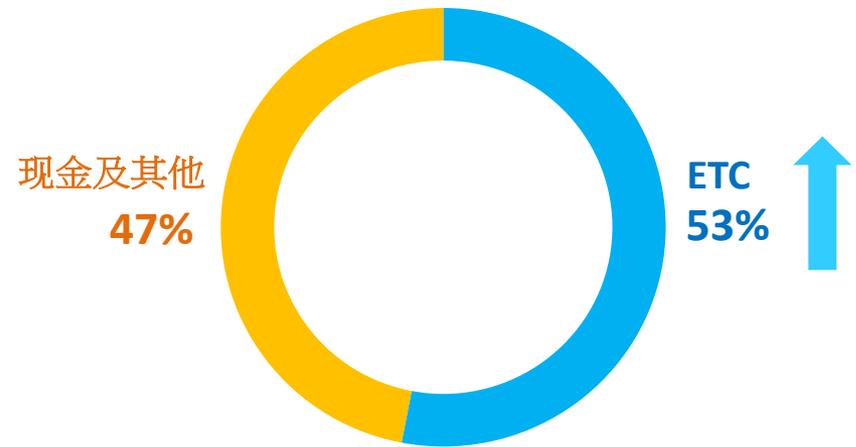
- 实施时间：2019年7月1日
- 折扣：2% → 5%
- 对广深高速及广珠西线高速的路费收入造成直接影响

按路费收入划分的支付方式

2019年上半年



2019年下半年



收费公路行业政策最新发展（续）



◆ 新版本《收费公路车辆通行费车型分类》：自 2020年1月1日起实施

- 车型分类：
客车、货车及新增专项作业车



客车：

- 按核定载客人数分类
- 8-9人客车由2类车调整为1类车
- 其他类别客车维持不变



货车及专项作业车：

- 按总轴数、车长和最大允许总质量分类

- 广深高速及广珠西线高速2019年2类客车路费收入占整体路费收入：约 1%，预期影响轻微
- 货车按车型收费，相当于回复到2014年以前的模式，预期影响轻微



收费公路行业政策最新发展 (续)

- ◆ 2020年春节假期免收7座或以下小型客车路费的政策调整
 - 由原来2020年1月24日开始至1月30日结束共7天
→ 延长至2020年2月8日结束共16天，以引导车辆错峰出行
 - 影响：减少2020年的路费收入

- ◆ 新型冠状病毒肺炎疫情防控期间免收收费公路车辆通行费^{注1}
 - 全国收费公路由2020年2月17日0时起免收车辆通行费，直至疫情防控工作结束，具体截止时间将有待另行通知
 - 预期对业务表现无可避免带来负面影响
 - 将另行出台相关配套保障政策
 - 湾区发展将积极监察及跟进，以进一步评估对业务表现的可能影响

粤港澳大湾区



◆ 充分把握政府政策带来的发展机遇

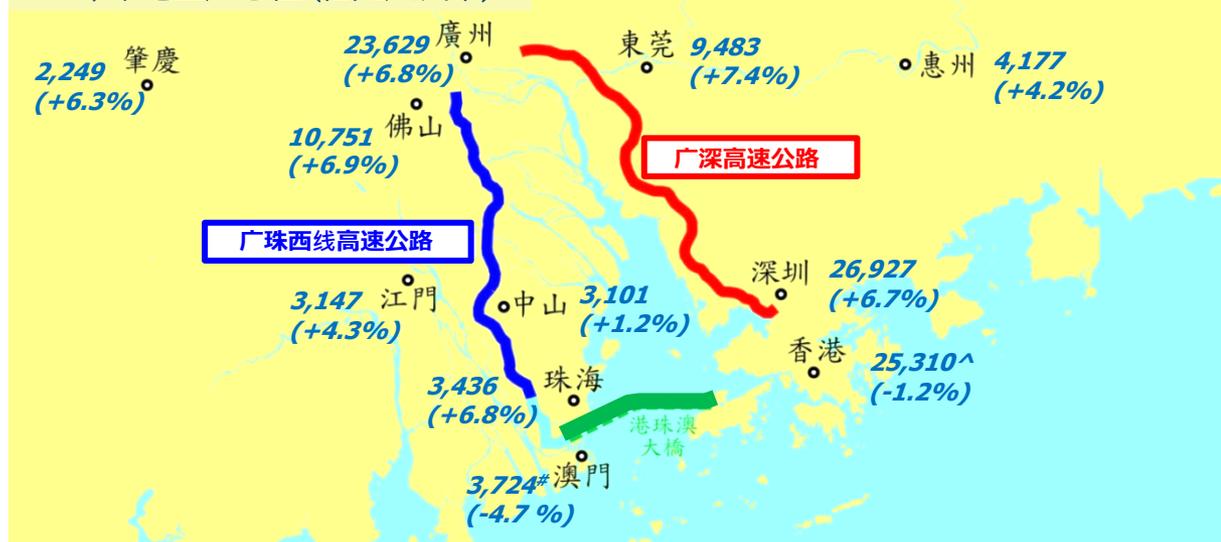
粤港澳大湾区发展规划纲要

广深港澳科技创新走廊

深圳建设先行示范区

粤港澳大湾区*

2019年本地生产总值 (亿元人民币)



粤港澳大湾区概览

2019 GDP	> 人民币11万亿 占全国 ~ 12%
总面积	5.6万平方公里
人口	> 7,100万人

* 包括香港特别行政区、澳门特别行政区、广州、深圳、珠海、东莞、惠州、中山、佛山、肇庆及江门

[^] 按香港特别行政区政府统计处2019年人民币1元兑1.1332港元的平均汇率计算

[#] 按澳门特别行政区政府统计暨普查局2019年人民币1元兑1.1673澳门元的平均汇率计算

数据源：广东省统计局、香港特别行政区政府统计处、澳门特别行政区政府统计暨普查局

广深高速公路潜在土地开发利用



◆ 在2019年取得重要进展



六月

- ◆ 与万科 **vanke** 签订战略合作框架协议



十月

- ◆ 与广东省公路建设有限公司订立合作备忘录及框架协议



十一月

- ◆ 成立新塘合营企业以竞买新塘立交居住项目用地的土地使用权



十二月

- ◆ 成功投得新塘立交居住项目用地的土地使用权



- ◆ 于2019年6月，与万科 **vanke** 签订战略合作框架协议
- ◆ 就广深高速沿线土地**集约化开发利用**开展长期及全面的战略合作
- ◆ 发挥各自的资金和技术资源优势及专业能力
 - (i) 研究通过**土地整备及城市更新**等方式开发广深高速沿线土地
 - (ii) 开展项目以实现双方共同在**智能城市、智能园区、智能交通**等方面的基础设施建设的全面合作

与广东公路建设订立合作备忘录及框架协议



- ◆ 于 2019年10月，与广东省公路建设有限公司（「广东公路建设」）^{注1}订立了1份合作备忘录及2份框架协议^{注2}
 - 就广深高速公路沿线潜在土地开发利用约定合作原则

潜在土地开发项目拟议股权比例

地区	拟议项目主导方	拟议股权比例	
		湾区发展	广东公路建设
深圳	湾区发展	57.5%	42.5%
广州	广东公路建设	37.5%	62.5%
东莞	倘由湾区发展主导	57.5%	42.5%
	倘由广东公路建设主导	37.5%	62.5%

- ◆ 经初步研究，估计当中约有10个收费站场或立交地块适合通过交通改造集约用地，以释放土地用作综合开发利用^{注3}

注1:为广深合营企业的合作伙伴

注2:不拟具法律约束力

注3: 须完成相关变更用地性质的程序及取得开发权后，才可进行土地开发利用，惟变更用地性质需按相关城市规划及法规进行，此等用地最终可否完成变更用地性质的程序及取得开发权、可变更为何种类型的用地性质、土地面积的规模及完成时间等，目前存在不确定性

详情载于本公司2019年10月28日之自愿性公告：https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/1028/ltm20191028144_c.pdf



◆ 于 2019年11月，成立新塘合营企业竞买新塘立交居住项目用地的土地使用权

深圳投控灣區發展有限公司

■ 透过旗下之附属公司

广东省交通集团有限公司

■ 透过旗下之附属公司，包括广东省公路建设有限公司 (为广深合营企业的合作伙伴)

37.5%

62.5%

新塘合营企业

成功投得新塘立交居住项目用地的土地使用权

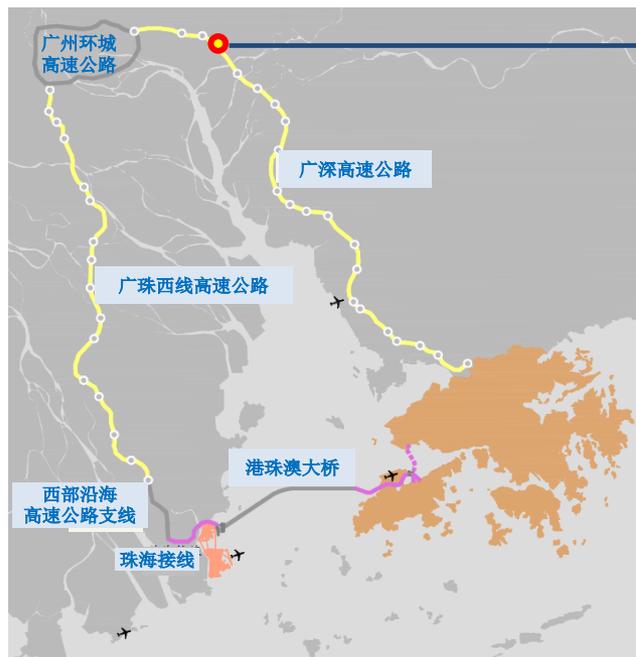


- ◆ 于 2019年12月，新塘合营企业成功以人民币41.24亿元投得广深高速新塘立交居住项目用地的土地使用权，将进行后续居住项目开发



股东回报

透过投资合营企业能够令湾区发展实现土地价值最大化及分享项目土地开发的成果



新塘立交规划草案示意图



来源：广州市规划和自然资源局增城区分局网站规划草案示意图(2019年10月11日)

新塘居住项目 – 资金来源



- ◆ 湾区发展就投资新塘居住项目的最高注资额：**不超过人民币25.5亿元**
于2020年2月25日
 - 已投入注资：约人民币7.77亿元
(股东贷款：人民币7.73亿元 + 注册资本：人民币375万元)
 - 未投入注资：约人民币17.73亿元
(可动用银行融资额度约人民币30.5亿元)

(人民币百万元)		各订约方 ^{注1} 对新塘合营企业 最高注资总额	湾区发展分占最高注资额 (37.5%股权)	注资时间
(I) 项目土地出让金				
		824.80	309.30	2019年12月 ✓
股东贷款		1,238.00	464.25 } 7.73亿元	2020年1月 ✓
		2,061.20	772.95	2020年12月(预计)
总额^{注2}	[A]	4,124.00	1,546.50	
(II) 预计配套工程				
注册资本		10.00	3.75	2019年12月 ✓
股东贷款		2,666.00	999.75	2020年至2022年(预计)
总额	[B]	2,676.00	1,003.50	
总上限	[A] + [B]	6,800.00	2,550.00	

注1: 深湾基建(深圳)有限公司(湾区发展之间接附属公司)及广东省交通集团有限公司(透过旗下之附属公司)

注2: 新塘合营企业以人民币41.24亿元的土地出让金中标项目土地的土地使用权,并于2019年12月25日与广州市规划和自然资源局签订了项目土地的国有建设用地使用权出让合同



- ◆ 新塘合营企业将负责新塘立交改造工程^{注1}，并会同步推进居住项目的建设
- ◆ 拟引入专业地产开发商作为战略合作方



优化股东结构



受益其在开发大型优质居住项目的专业能力



增加新塘项目的知名度



提升新塘项目的整体效益



展示结束



补充资料

湾区发展的架构



湾区发展董事会成员



董事会成员	9	审计委员会 (100%独立非执董)	薪酬委员会 (100%独立非执董)
执行董事及非执行董事	6		

- 刘征宇先生 (主席兼非执行董事)
- 张天亮先生 (执行董事兼总经理)
- 吴成先生 (执行董事兼副总经理)
- 刘继先生 (执行董事、副总经理兼董事会秘书)
- 蔡俊业先生 (非执行董事)
- 唐激杨先生 (非执行董事)

独立非执行董事 (占董事局成员33%)	3		
---------------------	---	--	--

- | | | |
|-----------------|----|----|
| ■ 李民斌先生 JP | √ | 主席 |
| ■ 程如龙先生 | 主席 | √ |
| ■ 简松年先生 SBS, JP | √ | √ |

广深高速公路及广珠西线高速公路



公路项目摘要



	广深高速公路	广珠西线高速公路 (亦称珠江三角洲西岸干道)
路线	广州、东莞、深圳及香港	广州、佛山、中山及珠海
长度	122.8 公里	97.9 公里
车道	双向共六车道 (部分路段为十车道)	双向共六车道
站场数目	23	16
设计速度	时速120公里	时速100公里
正式通车	1997/7/1 (试通车：1994/7)	西线I期：2004/4/30 西线II期：2010/6/25 西线III期：2013/1/25
公路收费期	30 年期 (1997/7/1 - 2027/6/30)	西线I期 (30 年期：2003/9 - 2033/9) 西线II期 (25 年期：2010/6 - 2035/6) 西线III期 (25 年期：2013/1 - 2038/1)
分润比例	50%：1997/7/1 - 2007/6/30 48%：2007/7/1 - 2017/6/30 45%：2017/7/1 - 2027/6/30	50%
合营企业伙伴	广东省公路建设有限公司	

财务业绩



截至12月31日止全年 (人民币百万元)	净路费收入		除利息、税项、 折旧及摊销前溢利		折旧及摊销		利息及税项开支		业绩		
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	
高速公路项目											
广深高速公路 ^{注1}	1,460	1,409	1,310	1,248	(459)	(445)	(324)	(316)	527	487	
广珠西线高速公路	700	735	611	627	(238)	(245)	(211)	(193)	162	189	
	2,160	2,144	1,921	1,875	(697)	(690)	(535)	(509)	689	676	
土地开发利用项目											
新塘项目	-	-	-	0	-	-	-	(2)	-	(2)	
小计	2,160	2,144	1,921	1,875	(697)	(690)	(535)	(511)	689	674	
按年变动		-1%		-2%		-1%		-4%		-2%	
公司层面业绩：											
银行存款利息收入									15	2	
股东贷款利息收入									-	2	
其他收入									1	3	
一般及行政费用和折旧									(32)	(37)	
财务成本									(1)	(1)	
所得税开支									(0)	(0)	
小计									(17)	(31)	
未计及净汇兑亏损的溢利									672	643	-4%
净汇兑亏损									(62)	(22)	
本年度溢利									610	621	
少数股东权益应占溢利									(9)	(9)	
公司股东应占溢利									601	612	+2%

注1: 不包括由美元及港币贷款所产生之汇兑差额，以及相关所得税

资金流动性及财务资源



- ◆ 湾区发展公司层面的财务状况健康
- ◆ 项目贷款：对湾区发展并无追溯权

公司层面

(人民币百万元)	31.12.2018	31.12.2019		31.12.2018	31.12.2019
银行结余及现金	140	50	银行贷款	-	281
借予一间合营企业之股东贷款 ^{注1}	-	309			
	140	359		-	281

债务净额^{注2}：人民币2.31亿元（2018年：现金净额人民币1.40亿元）
借予一间合营企业之股东贷款^{注1}及债务净额^{注2}：人民币7,800万元

分占合营企业（包括广深合营企业，广珠西线合营企业及新塘合营企业）

(人民币百万元)	31.12.2018	31.12.2019		31.12.2018	31.12.2019
银行结余及现金	279	269	银行及其他贷款		
			• 广深合营企业	1,921	1,780
			• 广珠西线合营企业	3,078	2,641
			股东贷款		
			• 新塘合营企业	-	309
	279	269		4,999	4,730

债务净额^{注2}：人民币44.61亿元（2018年：人民币47.20亿元）

注1: 于2019年12月借予新塘合营企业一笔为期三年之股东贷款，作为竞买项目土地之保证金

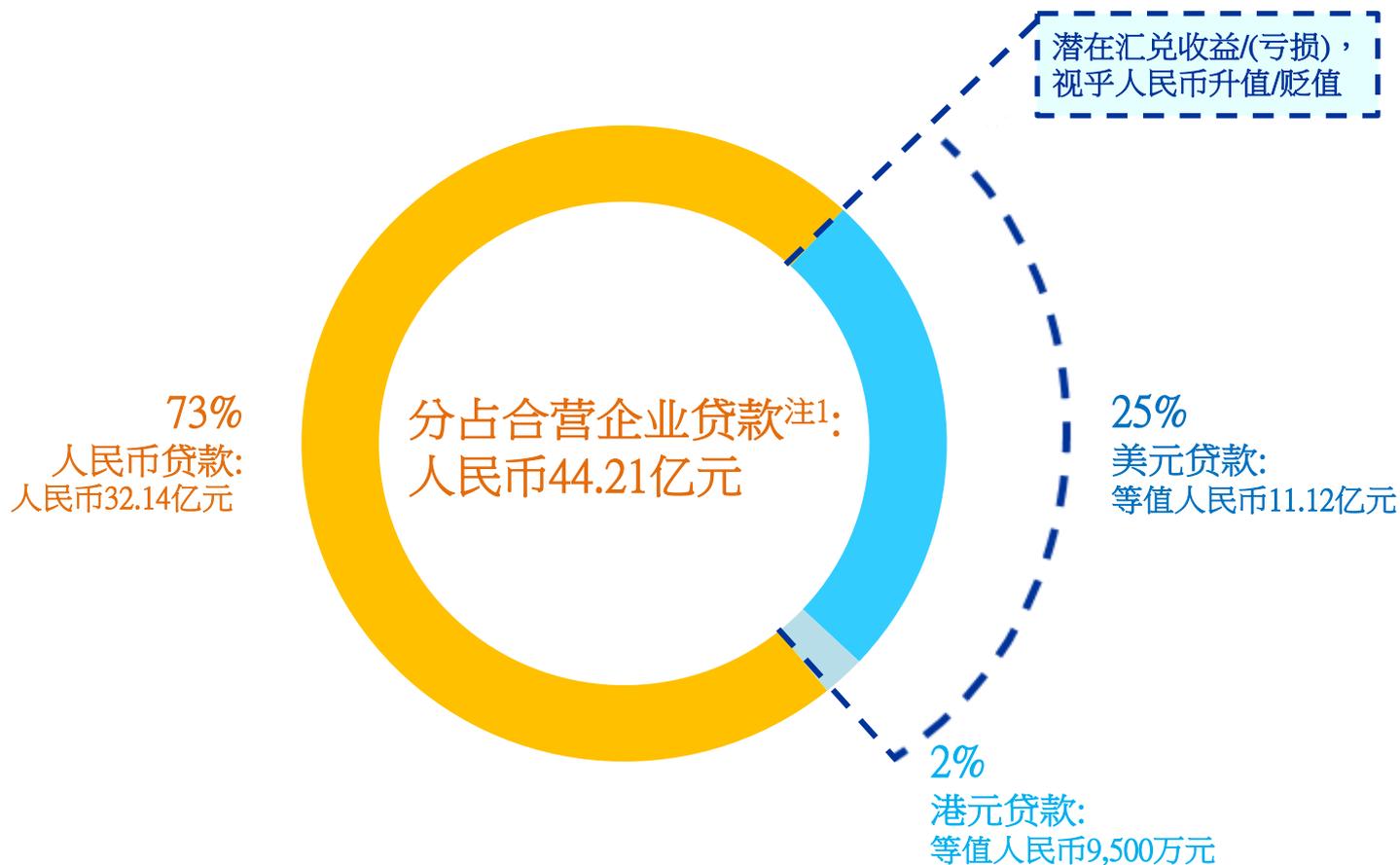
注2: 债务净额：银行贷款减银行结余及现金

分占合营企业贷款之货币组成



公司分占合营企业贷款^{注1} 之货币组成

(截至2019年12月31日)



注1: 包括公司分占合营企业之银行及其他借贷共人民币44.21亿元,不包括股东贷款人民币3.09亿元

财务业绩



路费收入净额

(人民币百万元)

■ 广深高速 ■ 广珠西线高速



除利息、税项、折旧及摊销前溢利

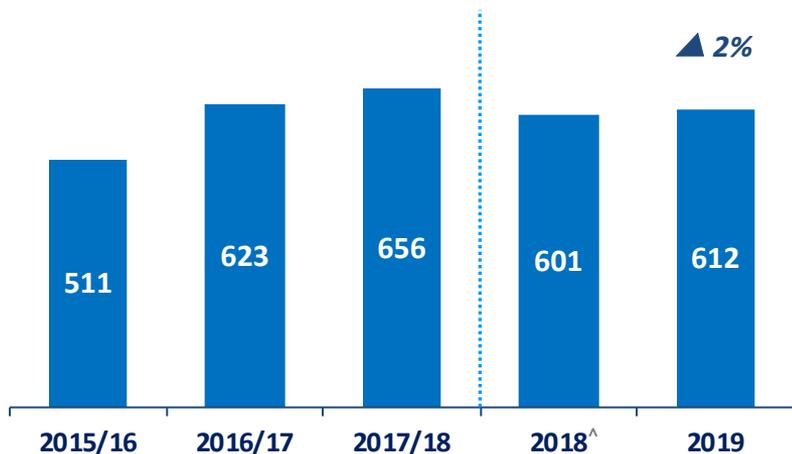
(人民币百万元)

■ 广深高速 ■ 广珠西线高速



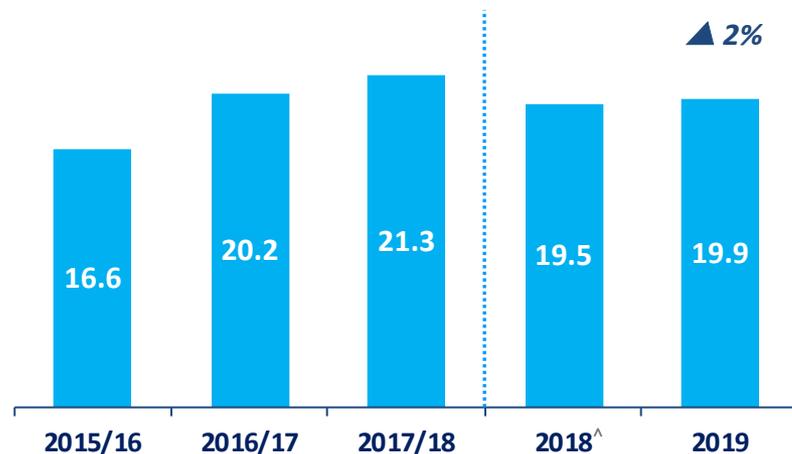
公司拥有人应占溢利

(人民币百万元)



基本每股溢利

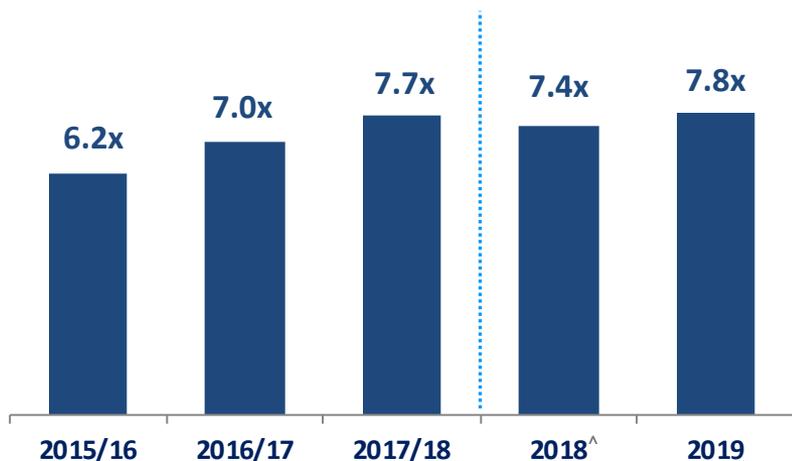
(人民币分)



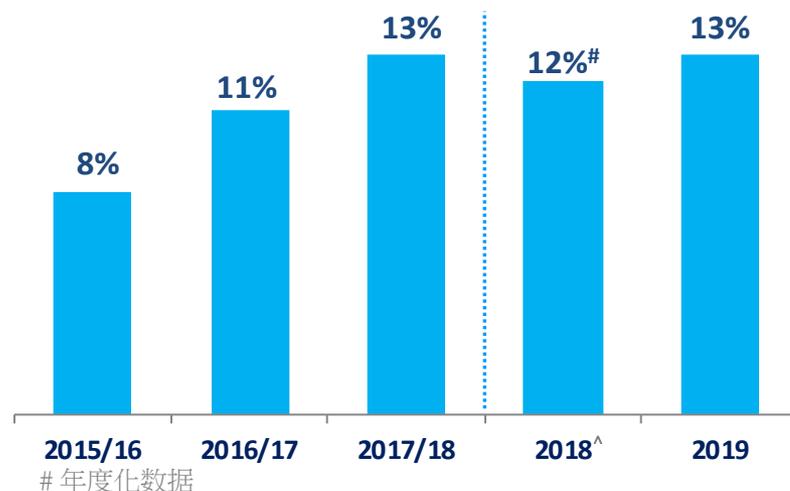
[^] 财政年度结算日已由6月30日变更为12月31日，此为2018年未经审核之比较数据



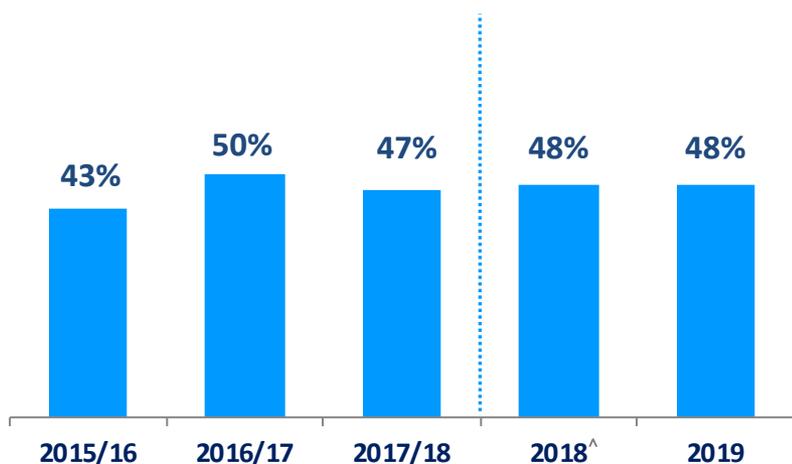
利息覆盖比率



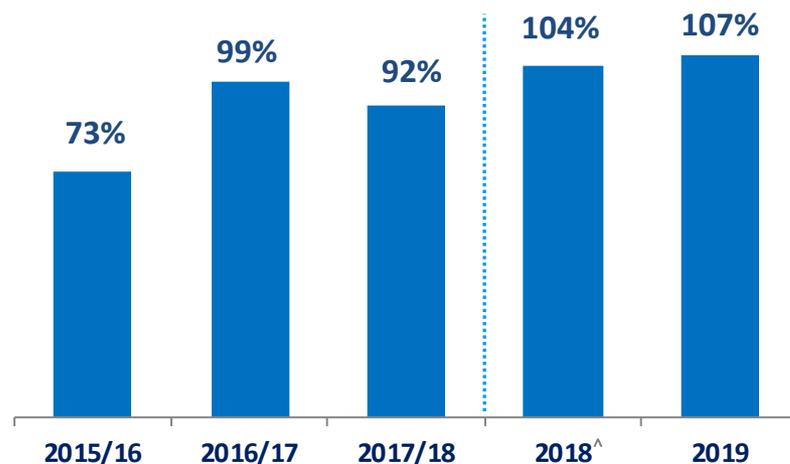
股东权益回报率



债务总额^{注1}对比资产总额



资产负债比率^{注2}



注1：债务总额包括本集团银行贷款、合营企业之银行及其他贷款及与一间合营企业伙伴之结余

注2：债务净额为债务总额扣除本集团及合营企业银行结余及现金连同合营企业已抵押银行结余及存款

* 按比例综合法 ^ 财政年度结算日已由6月30日变更为12月31日，此为2018年未经审核之比较数据



车型分类及收费费率

- ◆ 自2020年1月1日起在广东省正式实施
- ◆ **基本路费费率维持不变**，为人民币0.6元每车公里*

类别	客车		货车		专项作业车	
	核定载人数	收费系数	总轴数	收费系数 ^{注2}	总轴数	收费系数
1	≤9	1	2 ^{注3}	1	2 ^{注3}	1
2	10-19	1.5	2 ^{注4}	2.1	2 ^{注4}	2.1
3	≤39	2	3	3.16	3	3.16
4	≥40 ^{注1}	3	4	3.75	4	3.75
5	-	-	5	3.86	5	3.86
6	-	-	6	4.09	≥6	4.09

注1: 40座以上大型客车按照3类客车收费

注2: 六轴以上货车在6类货车收费系数基础上，按每增加一轴收费系数增加0.17计

注3: 须为车长<6米和最大允许总质量<4.5吨

注4: 须为车长≥6米或最大允许总质量≥4.5吨

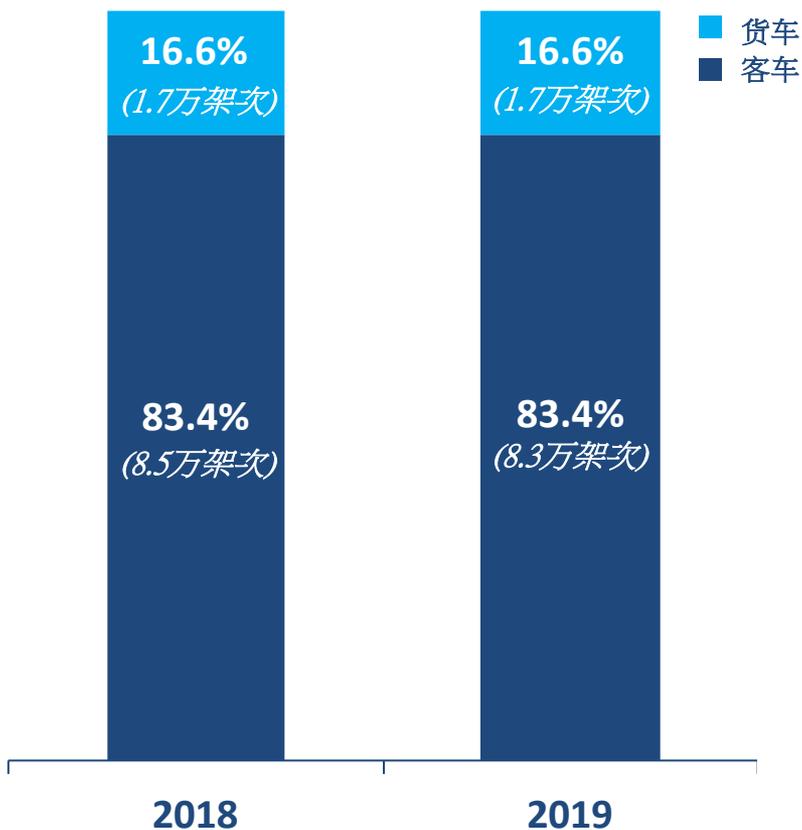
* 6车道或以上的高速公路

广深高速公路

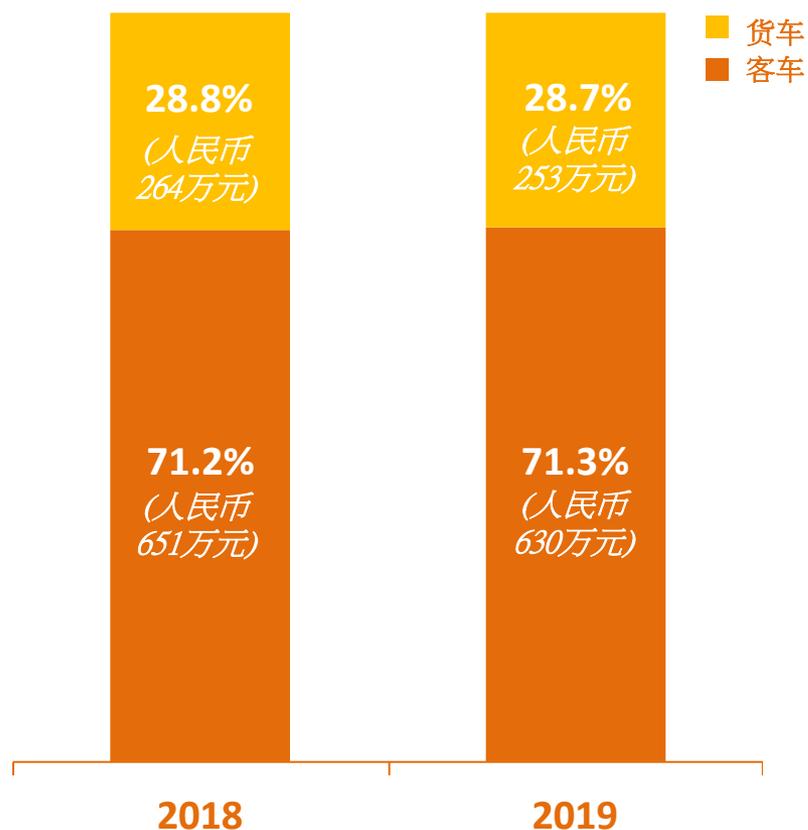
— 按车种划分的折合全程车流量及路费收入



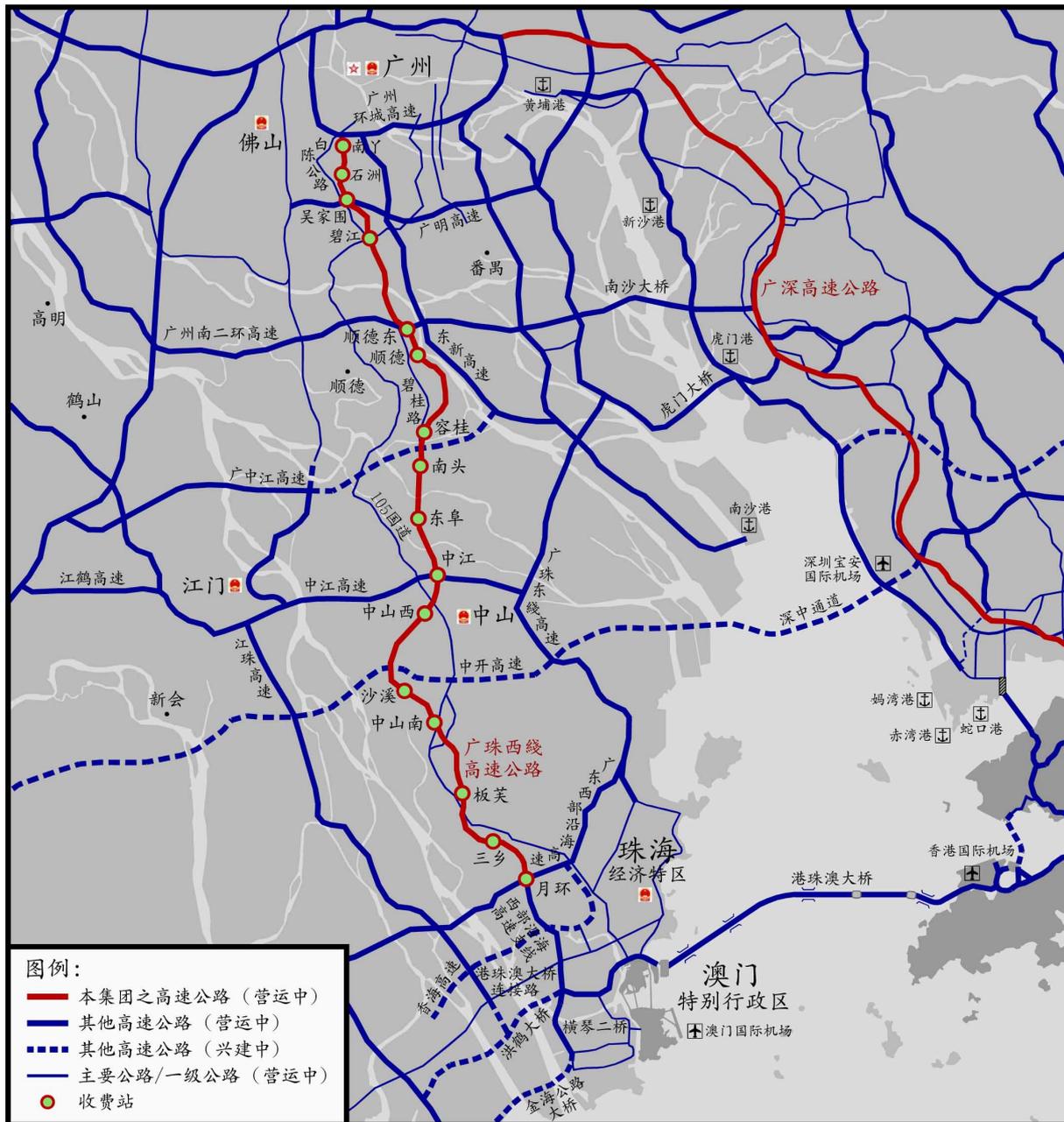
日均折合全程車流量



日均路费收入



广州—珠海西线高速公路

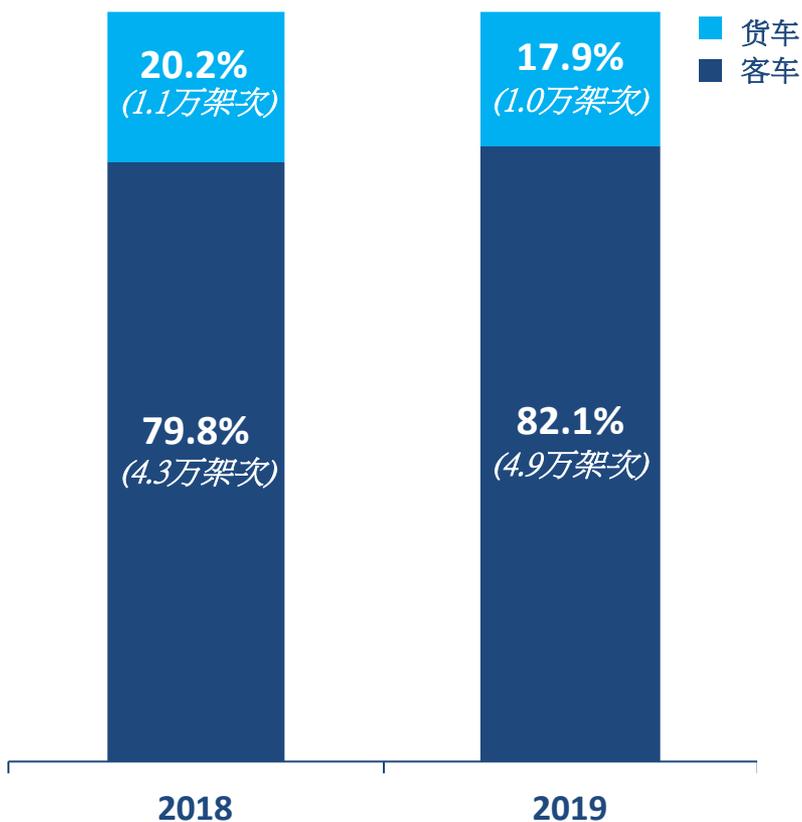


广珠西线高速公路

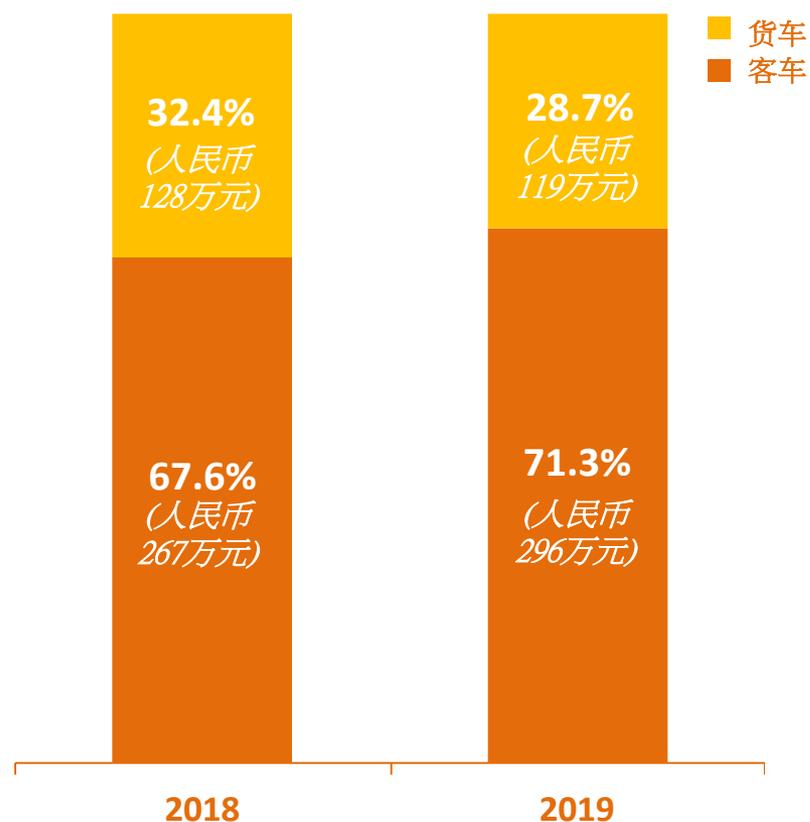
— 按车种划分的折合全程车流量及路费收入



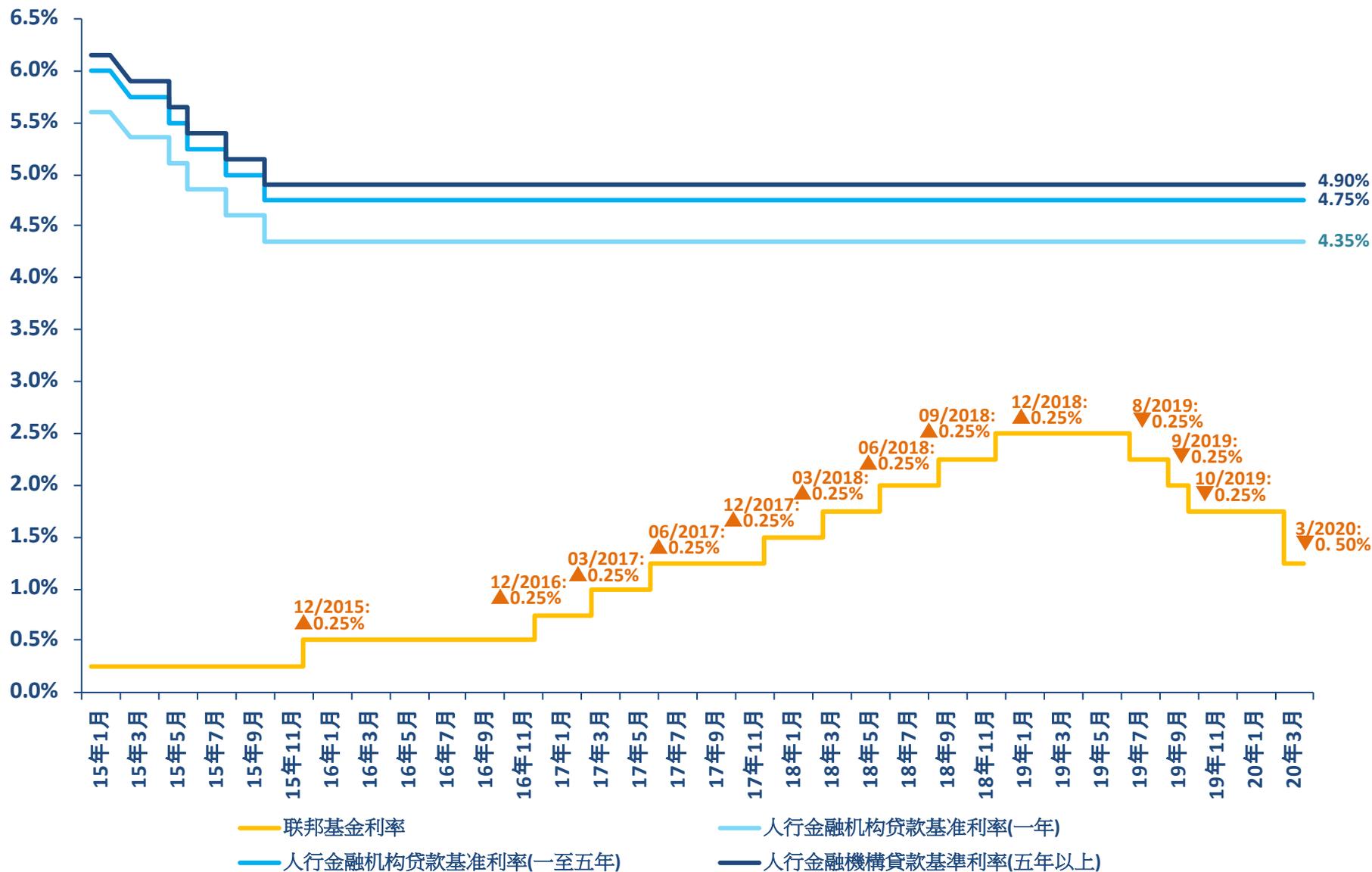
日均折合全程車流量



日均路费收入



利率走势



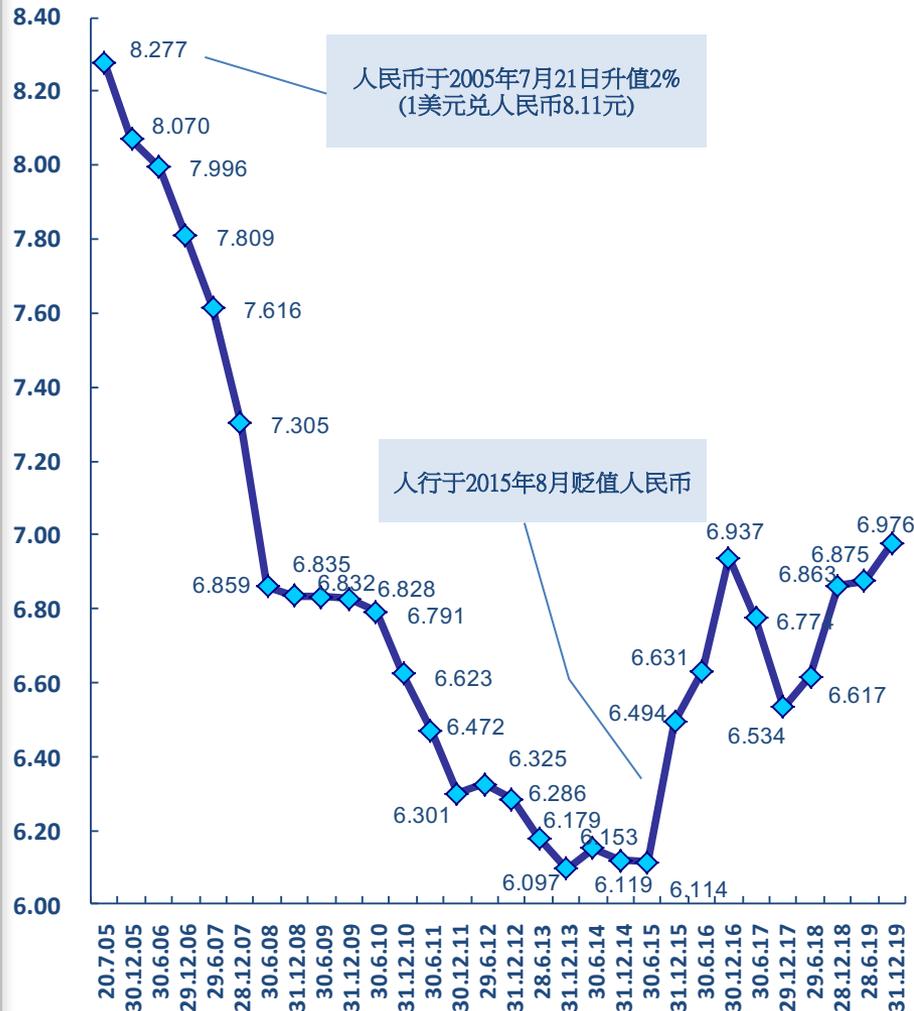
来源：中国人民银行及美国联邦储备局

汇率走势



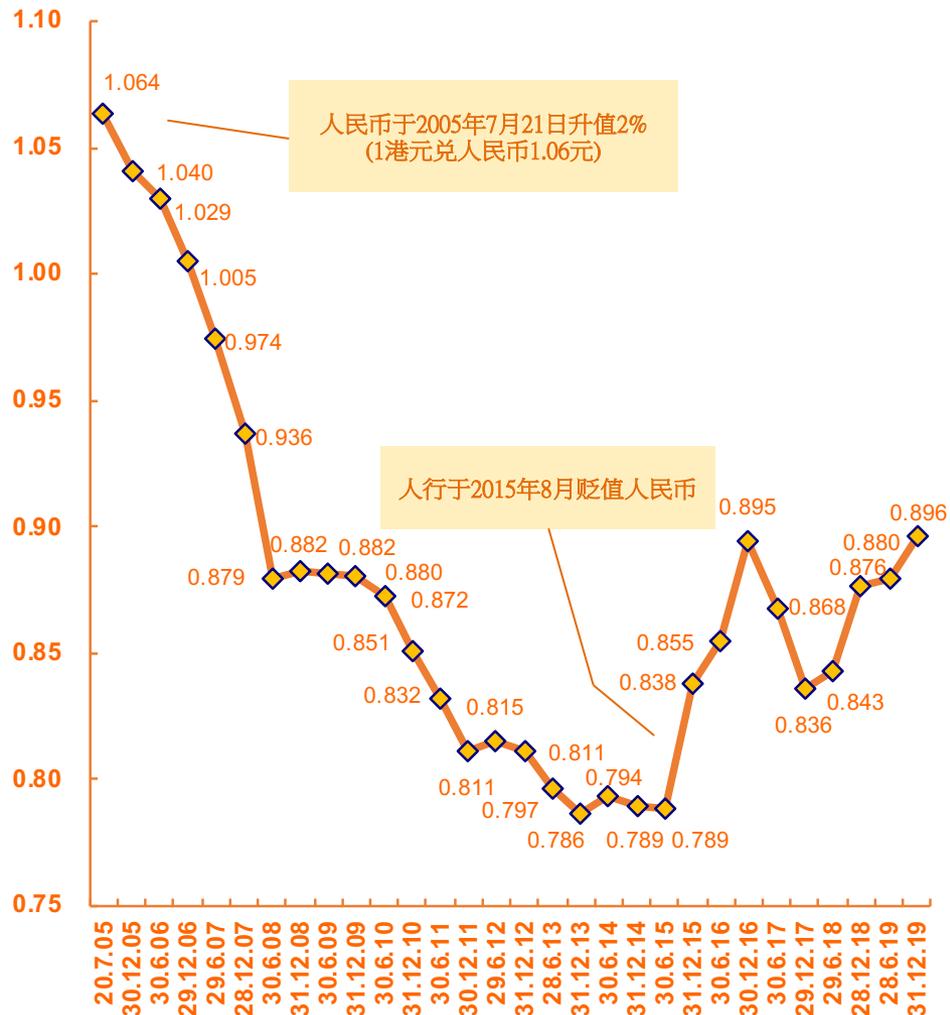
美元兑人民币的汇率

(美元/人民币)



港元兑人民币的汇率

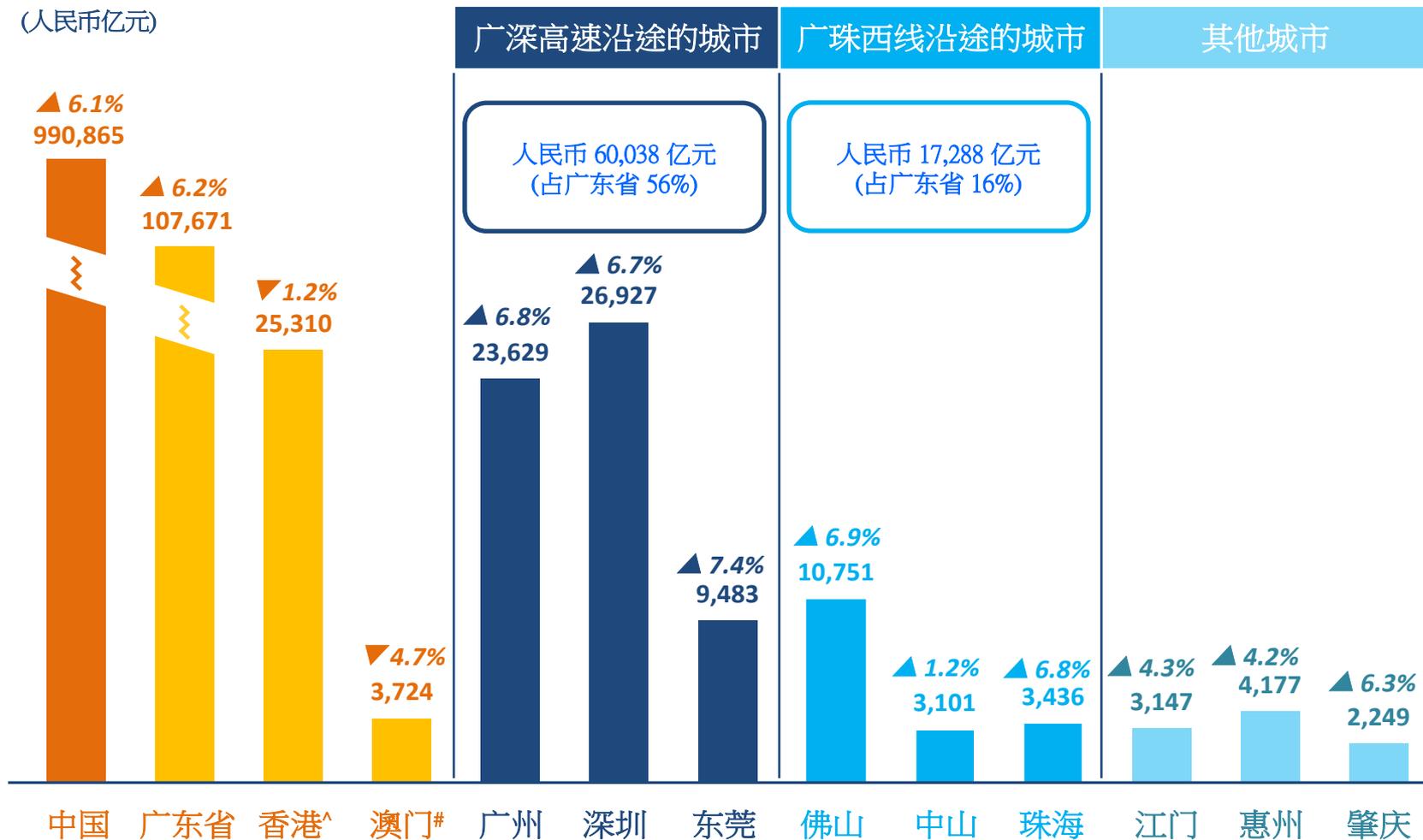
(港元/人民币)



2019年大湾区本地生产总值：> 人民币11万亿元



(人民币亿元)



数据源：广东省统计局、香港特别行政区政府统计处、澳门特别行政区政府统计暨普查局

[^] 按香港特别行政区政府统计处2019年人民币1元兑1.1332港元的平均汇率计算

[#] 按澳门特别行政区政府统计暨普查局2019年人民币1元兑1.1673澳门元的平均汇率计算



中国及广东省注册汽车数量的增长

◆ 主要由客车销售带动

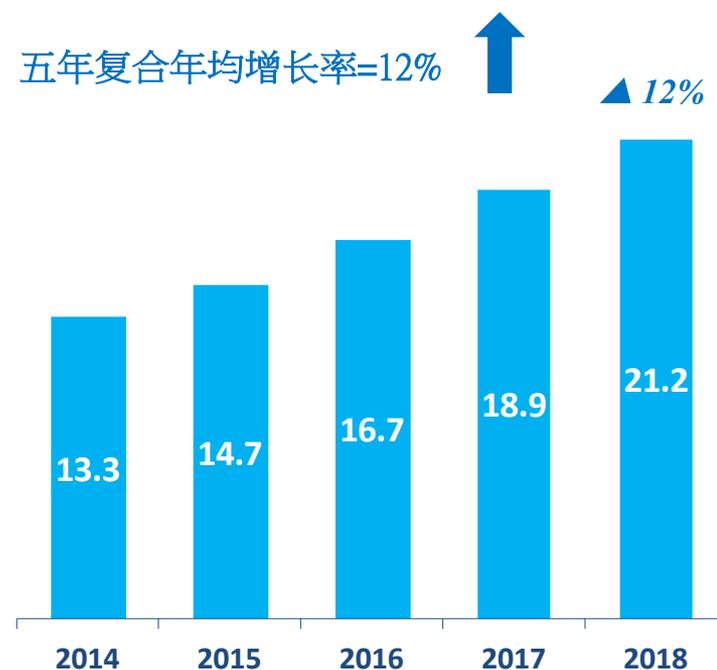
中国注册汽车数量*

(百万辆)



广东省注册汽车数量*

(百万辆)



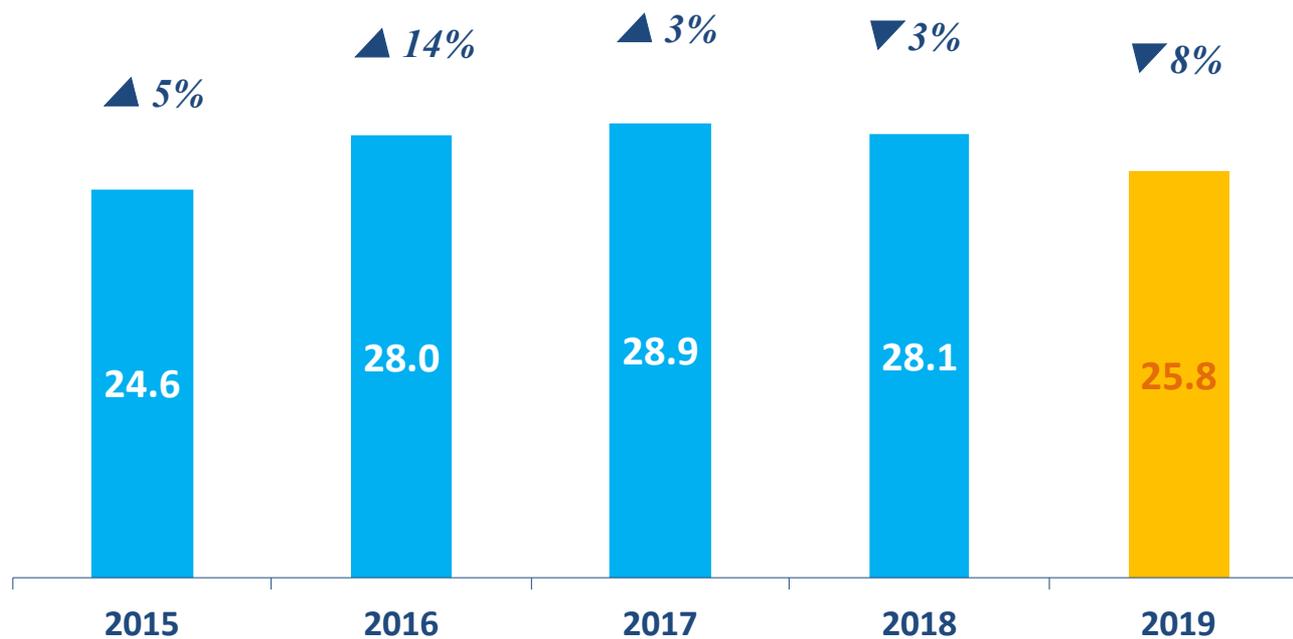
* 包括载客汽车、载货汽车及其他汽车，但不含摩托车及挂车等
来源：广东省统计局 (www.gdstats.gov.cn)，中国国家统计局 (www.stats.gov.cn)

中国于2019年售出约2,600万辆汽车



中国汽车销量

(百万辆)



来源：中国汽车工业协会

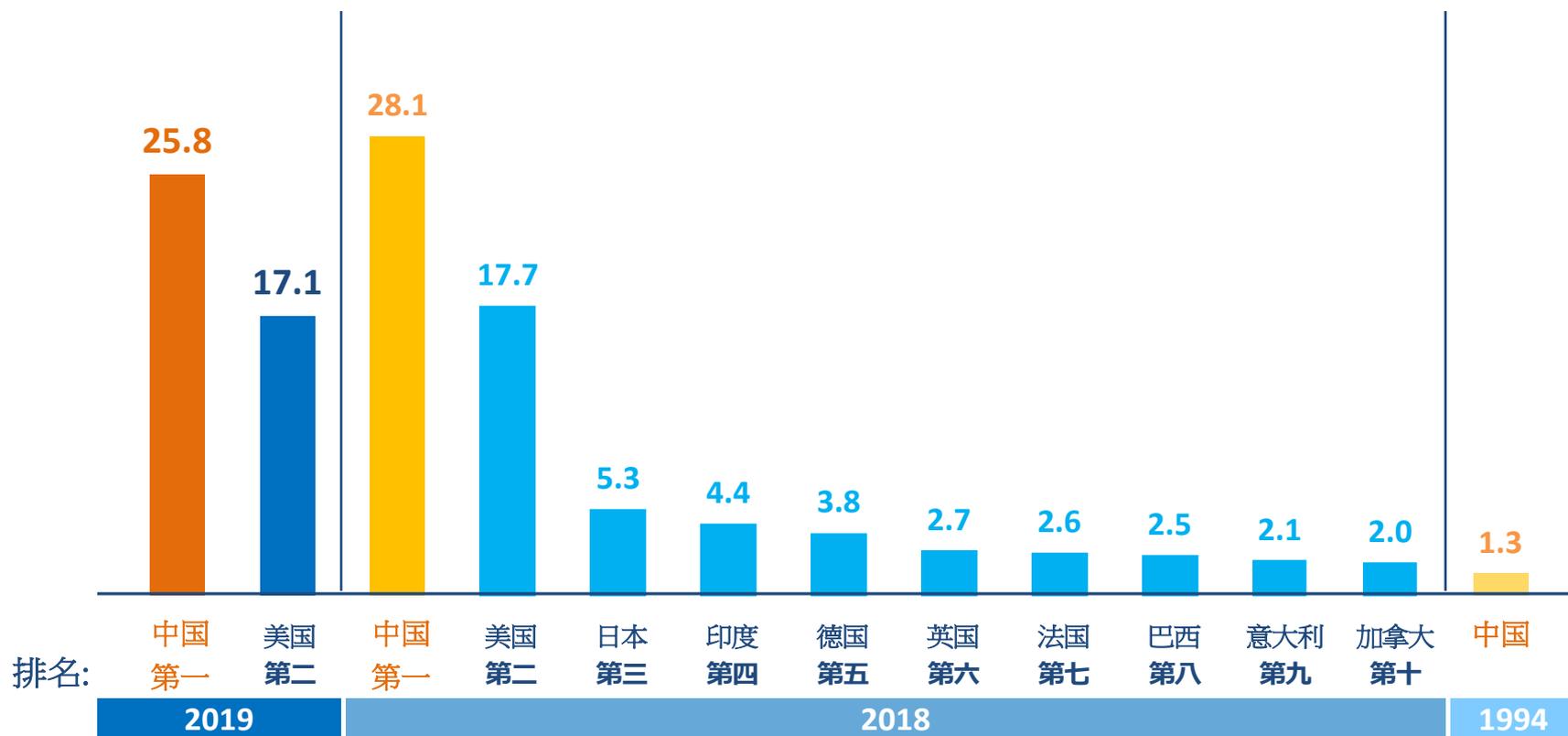
中国在2019年是世界最大汽车销售市场



◆ 自2009年以来连续第十一年

汽车销量* (首10位国家)

(百万辆)



* 包括乘用车、商用车，但不含摩托车

来源：世界汽车工业国际协会 (OICA) www.oica.net、美国经济分析局、网络媒体



结束
