

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，但已由本公司核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所致董事局的審閱報告載於第75頁。此外，本中期財務報告已經過本公司審核及風險委員會審閱。

本中期財務報告乃按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」。

按照《香港會計準則》第34號編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用及直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額。實際結果可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合中期帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）及本集團於聯營公司及合營公司的權益自2021年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的完整帳項的所有資料，並須與2021年度帳項一同閱讀。

本中期財務報告內所載有關截至2021年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但這些財務資料均來自該等帳項。按照香港《公司條例》（第622章）第436條須就法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，本公司已將截至2021年12月31日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂，該等修訂在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂對本集團在本中期財務報告內當期或前期業績及財務狀況的編製或呈列方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或詮釋。

編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2021年度帳項所採納的相同。

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月		截至2021年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	6,742	6,162	6,259	5,960
悉尼地鐵西北綫	306	279	327	294
悉尼地鐵城市及西南綫	1,203	1,090	746	742
瑞典業務	2,798	2,810	2,669	2,648
TfL Rail/伊利沙伯綫	1,283	1,189	1,170	1,096
深圳地鐵四號綫	337	294	396	340
深圳地鐵十三號綫	90	90	-	-
其他	391	313	483	391
	13,150	12,227	12,050	11,471
中國內地物業發展	138	89	32	25
中國內地及國際附屬公司總計	13,288	12,316	12,082	11,496

3 業務分類資料

本集團的業務包括(i)經常性業務(包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務，而不包括在香港及中國內地投資物業公允價值計量)及(ii)物業發展業務(連同經常性業務稱為基本業務)。

本集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，本集團將業務分為下列須呈報的類別：

- (i) 香港車務營運：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路及其他物業內提供的電訊、頻譜及數據中心服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運服務或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務、於八達通控股有限公司的投資及提供予香港特別行政區政府(「香港特區政府」)的項目管理服務。

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與中期財務報告內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港客運服務			中國內地及國際聯屬公司			未予分類金額	總計	
	香港車務營運	香港車站商務	香港物業租賃及管理業務	香港物業發展	中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	中國內地物業發展			其他業務
截至2022年6月30日止六個月									
《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收入	5,815	712	119	-	12,992	138	142	-	19,918
- 在某一時點確認	5,262	10	-	-	1,651	138	30	-	7,091
- 隨時間確認	553	702	119	-	11,341	-	112	-	12,827
來自其他來源的收入	-	769	2,188	-	158	-	-	-	3,115
總收入	5,815	1,481	2,307	-	13,150	138	142	-	23,033
經營開支	(5,931)	(244)	(434)	-	(12,227)	(89)	(253)	-	(19,178)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(140)	-	-	(33)	(173)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營(虧損)/利潤	(116)	1,237	1,873	-	783	49	(111)	(33)	3,682
香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	9,277	-	-	-	-	9,277
投資物業公允價值計量虧損 [^]	-	-	(2,336)	-	(53)	-	-	-	(2,389)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營(虧損)/利潤	(116)	1,237	(463)	9,277	730	49	(111)	(33)	10,570
折舊及攤銷	(2,496)	(105)	(7)	-	(132)	-	(33)	-	(2,773)
減值虧損	-	-	-	-	(962)	-	-	-	(962)
每年非定額付款	(163)	(34)	(1)	-	-	-	-	-	(198)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	292	-	198	-	490
未計利息、財務開支及稅項前(虧損)/利潤	(2,775)	1,098	(471)	9,277	(72)	49	54	(33)	7,127
利息及財務開支	-	-	-	-	(36)	43	-	(465)	(458)
所得稅	-	-	-	(1,530)	(182)	(53)	-	24	(1,741)
截至2022年6月30日止六個月(虧損)/利潤	(2,775)	1,098	(471)	7,747	(290)	39	54	(474)	4,928

[^] 截至2022年6月30日止六個月內本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損(23.76億港元)代表投資物業公允價值計量虧損(23.89億港元)扣除其相關所得稅抵免(1,300萬港元)。

3 業務分類資料(續)

百萬港元	香港客運服務			中國內地及國際聯屬公司				未予分類金額	總計
	香港車務營運	香港車站商務	香港物業租賃及管理業務	香港物業發展	中國內地及國際、鐵路、物業租賃及管理業務	中國內地物業發展	其他業務		
截至2021年6月30日止六個月									
《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收入	6,004	699	119	-	11,870	32	222	-	18,946
- 在某一時點確認	5,544	18	-	-	1,082	32	53	-	6,729
- 隨時間確認	460	681	119	-	10,788	-	169	-	12,217
來自其他來源的收入	-	797	2,392	-	180	-	2	-	3,371
總收入	6,004	1,496	2,511	-	12,050	32	224	-	22,317
經營開支	(5,753)	(220)	(433)	-	(11,471)	(25)	(315)	-	(18,217)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(122)	-	-	(47)	(169)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)	251	1,276	2,078	-	457	7	(91)	(47)	3,931
香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	3,654	-	-	-	-	3,654
投資物業公允價值計量虧損 [^]	-	-	(1,116)	-	(191)	-	-	-	(1,307)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)	251	1,276	962	3,654	266	7	(91)	(47)	6,278
折舊及攤銷	(2,362)	(95)	(10)	-	(134)	-	(34)	-	(2,635)
每年非定額付款	(174)	(36)	(1)	-	-	-	-	-	(211)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	430	-	100	-	530
未計利息、財務開支及稅項前(虧損)/利潤	(2,285)	1,145	951	3,654	562	7	(25)	(47)	3,962
利息及財務開支	-	-	-	-	(33)	37	-	(449)	(445)
所得稅	-	-	-	(602)	(45)	(15)	-	(73)	(735)
截至2021年6月30日止六個月(虧損)/利潤	(2,285)	1,145	951	3,052	484	29	(25)	(569)	2,782

[^] 截至2021年6月30日止六個月內本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損(13.20億港元)代表投資物業公允價值計量虧損(13.07億港元)和其相關所得稅支出(1,300萬港元)。

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。本集團以外的客戶之區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
香港特別行政區(所屬地)	9,724	10,193
澳洲	8,251	7,332
中國內地及澳門特別行政區	970	948
瑞典	2,798	2,669
英國	1,290	1,175
	13,309	12,124
	23,033	22,317

4 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	9,161	3,635
西鐵物業發展的代理費及其他收入	122	29
其他費用及雜項研究	(6)	(10)
	9,277	3,654

5 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
投資物業公允價值重新計量虧損	(2,389)	(1,386)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	-	79
	(2,389)	(1,307)

6 應佔聯營公司及合營公司利潤

應佔聯營公司及合營公司利潤包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	822	786
應佔稅項支出	(332)	(256)
	490	530

7 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	428	464
– 服務經營權負債	344	346
– 租賃負債	23	26
– 其他	21	12
財務開支	21	25
匯兌收益	(152)	(105)
	685	768
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(21)	(28)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(17)	2
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(11)	(5)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	163	106
– 終止對沖會計時由對沖儲備撥入	–	(93)
– 不符合對沖會計的衍生工具	(7)	(6)
	128	4
資本化利息開支	(177)	(161)
	615	583
利息收入：		
– 銀行存款	(119)	(110)
– 其他	(38)	(28)
	(157)	(138)
	458	445

8 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,583	677
– 香港以外稅項	342	89
	1,925	766
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(24)	(9)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	(5)	(3)
– 物業重估	(9)	(25)
– 撥備及其他	(146)	6
	(184)	(31)
	1,741	735

未經審核的中期財務報告附註

8 所得稅(續)

A 除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2022年6月30日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2021年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，本公司首200萬港元的應課稅利潤按8.25%徵稅，而餘下的應課稅利潤則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2021年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2021年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

B 自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的最初款項和所轉承之負債的攤銷、每年定額付款及每年非定額付款(統稱「該款項」)作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008至2021/2022課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共44億港元。如以前年度所披露，香港稅務局(「稅務局」)就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅(就該款項能否從評稅利潤計算中扣減)提出反對，及已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須購買23億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。

於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對申請，並維持了2011/2012至2017/2018課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就2011/2012至2017/2018課稅年度的評稅結果提出爭議及上訴。因此，本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。截至本中期財務報告之日期，稅務上訴委員會聆訊之日期尚未確定。

9 股息

宣派及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
與期內有關的普通股息		
– 匯報日後宣派的中期普通股息每股0.42港元(2021年：每股0.25港元)	2,604	1,548
與去年有關的普通股息		
– 期內批准及應付的末期普通股息每股1.02港元 (2021年：有關2020年度的每股0.98港元)	6,317	6,060

於匯報期末後宣派的中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

於2022年6月30日，本公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註20)和應付帳項、其他應付款項及撥備(附註21)分別確認了47.27億港元予香港特區政府財政司司長法團和15.90億港元予本公司其他股東之應付2021年末期普通股息。

10 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2022年6月30日止六個月內的股東應佔利潤47.32億港元(2021年：26.73億港元)，及期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
於1月1日已發行普通股	6,193,462,514	6,180,927,873
已行使認股權的影響	-	1,104,433
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,378,222)	(5,178,777)
截至6月30日止六個月內普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,188,084,292	6,176,853,529

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2022年6月30日止六個月內的股東應佔利潤47.32億港元(2021年：26.73億港元)，及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整(2021年：就具攤薄效力的本公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整)的期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
截至6月30日止六個月內普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,188,084,292	6,176,853,529
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	-	441,314
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,787,213	5,301,334
截至6月30日止六個月內的加權平均普通股數(攤薄)	6,193,871,505	6,182,596,177

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤71.08億港元(2021年：39.93億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為1.15港元(2021年：0.65港元)。

未經審核的中期財務報告附註

11 其他全面虧損

A 與本集團之其他全面(虧損)/收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月			截至2021年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 抵免/(支出)	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 (支出)/抵免	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 香港以外附屬公司、聯營公司及 合營公司財務報表	(951)	–	(951)	38	–	38
– 非控股權益	(9)	–	(9)	23	–	23
	(960)	–	(960)	61	–	61
自用土地及樓宇的重估(虧損)/盈餘(附註12B)	(25)	4	(21)	67	(11)	56
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註11B)	375	(62)	313	(156)	26	(130)
其他全面虧損	(610)	(58)	(668)	(28)	15	(13)

B 來自本集團其他全面收益/(虧損)的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	213	(164)
撥入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註7)	152	8
– 其他支出	10	–
上述項目之遞延稅項	(62)	26
	313	(130)

12 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本集團在香港及中國內地的所有投資物業已於匯報日分別由高力國際物業顧問(香港)有限公司和戴德梁行有限公司作出重估。此等重估是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。

於截至2022年6月30日止六個月內，本集團在綜合損益表的投資物業公允價值計量內確認公允價值減少淨額23.89億港元(2021年：13.07億港元)(附註5)。投資物業每半年作出重估，而因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間於綜合損益表內確認。

12 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

B 其他物業、機器及設備

(i) 自有資產的添置

截至2022年6月30日止六個月內，本集團添置或投入使用的資產(使用權資產除外)原值共17.90億港元(2021年：15.47億港元)。

(ii) 估值

所有本集團的自用土地及樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由高力國際物業顧問(香港)有限公司，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估虧損為2,500萬港元(2021年：盈餘6,700萬港元)，在扣除相關遞延稅項抵免400萬港元(2021年：遞延稅項支出1,100萬港元)後，已確認為其他全面虧損(附註11A)並累計至固定資產重估儲備帳。

(iii) 於2022年6月30日，在建資產包括本集團就其在香港的四條市區綫(港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫)更換現有信號系統(「SACEM系統」)工程(「新信號系統」)所產生的26億港元開支。

由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，新信號系統的承辦商需要較預期更長的時間才可完成本集團要求的軟件安全保證工作。本集團正在與承辦商密切合作，推動工程向前邁進，並進行必要措施，從而在進行必要的安全保證工作之同時，更新若干資產及為新列車配備SACEM系統，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務。同時，本集團正在研究在合理時間內，可帶來更好成果的替代方案及其相關費用，在研究中的數個方案，其中包括升級現有SACEM系統作長期使用的可行性，以作替代全面採用新信號系統的方案。

基於以上所述的延誤，本集團正在密切監察信號系統更換工程的進度。倘若本公司決定不引入全套新信號系統或其任何部分，在作出此決定之時，已資本化的相關費用(只限於未能直接與為本集團帶來未來經濟效益的資產購置有關之部分)將會在相關匯報期間撇減並列支綜合損益表內。

C 使用權資產

截至2022年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為3.24億港元(2021年：1.83億港元)。金額主要為添置2.00億港元(2021年：1,500萬港元)的租賃機器及設備和9,800萬港元(2021年：1.68億港元)的租賃投資物業。

13 服務經營權資產

截至2022年6月30日止六個月內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，本集團對從九廣鐵路公司(「九鐵公司」)租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為11.13億港元(2021年：8.65億港元)，根據與九鐵公司簽訂補充服務經營權協議為高速鐵路(香港段)(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)及沙中綫(「額外經營權財產(沙中綫)」)的經營權財產進行替換及升級的支出分別為4,400萬港元(2021年：3,100萬港元)及2,200萬港元(2021年：1,800萬港元)，而與深圳地鐵四號綫有關的服務經營權資產增加的開支為1,300萬港元(2021年：1,400萬港元)。

深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。港鐵軌道交通(深圳)有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2022年6月30日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，於2022年6月30日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元。因此，在截至2022年6月30日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。用作減值評估測試時的可收回金額乃根據涵蓋剩餘服務經營權期間的使用價值計算而釐定。在估計深圳地鐵四號綫的使用價值時，採用之估計稅前貼現率為9.2%。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 高速鐵路(香港段)初步委託協議

於2008年11月24日，香港特區政府與本公司簽訂有關高速鐵路(香港段)的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「**高速鐵路(香港段)初步委託協議**」)。按照高速鐵路(香港段)初步委託協議，香港特區政府負責向本公司支付本公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

(b) 高速鐵路(香港段)委託協議

於2009年，基於理解到本公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定委託本公司進行高速鐵路(香港段)的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「**高速鐵路(香港段)委託協議**」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「**委託費用**」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「**高速鐵路(香港段)項目管理費用**」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2022年6月30日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用(「**責任上限**」)。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註14A(c)(iv))，但截至本中期財務報告之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

於2014年4月，本公司宣布高速鐵路(香港段)項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為2017年年底。

於2015年6月30日，本公司向香港特區政府匯報，指出本公司估計：

- 將在2018年第三季完成高速鐵路(香港段)工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「**高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表**」)；及
- 根據高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表，項目總造價為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與本公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「**經修訂造價估算**」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註14A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路(香港段)協議

香港特區政府與本公司於2015年11月30日訂立有關高速鐵路(香港段)項目進一步資金安排及完成的協議(「**高速鐵路(香港段)協議**」)。高速鐵路(香港段)協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註14A(c)(vi)列明的條件)並規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「**目前超支**」))；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「**進一步超支**」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；
- (iii) 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)(「**特別股息**」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息亦已於2017年7月12日支付；

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(iv) 香港特區政府保留對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議(「委託協議」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制,包括將爭議提交仲裁的權利。根據高速鐵路(香港段)委託協議,責任上限相等於高速鐵路(香港段)項目管理費用、本公司在高速鐵路(香港段)委託協議下收取的任何其他費用及本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議下收取的若干費用。因此,責任上限由原先最多為49.4億港元,及後因高速鐵路(香港段)項目管理費用根據高速鐵路(香港段)協議增加後,而上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高速鐵路(香港段)委託協議下所增加的高速鐵路(香港段)項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效,並裁定若非因責任上限,而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限,則本公司須:

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額,最高至責任上限;
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准本公司承擔該超出責任;及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後,向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准,本公司將不會向香港特區政府支付該金額;

(v) 對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修訂,以反映高速鐵路(香港段)協議所載的安排,包括根據高速鐵路(香港段)委託協議應向本公司支付的高速鐵路(香港段)項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了本公司預期因履行高速鐵路(香港段)委託協議下與高速鐵路(香港段)項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表;

(vi) 高速鐵路(香港段)協議下的安排(包括支付特別股息)取決於:

- 獨立股東批准(已於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求);及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

高速鐵路(香港段)協議(及特別股息)已於2016年2月1日舉行的成員大會上獲本公司的獨立股東批准,並於2016年3月11日獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

(d) 高速鐵路(香港段)的營運

於2018年8月23日,本公司與九鐵公司就高速鐵路(香港段)訂立補充服務經營權協議,補充現有於2007年8月9日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關高速鐵路(香港段)的特許經營權,並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。高速鐵路(香港段)的商業營運於2018年9月23日開始。

(e) 根據本公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算的最新評估及經考慮獨立專家的意見(其中包括一項先前獲取之經修訂造價估算的最新評估),本公司認為儘管最新的最終項目造價可能接近經修訂造價估算,但經修訂造價估算仍可實現,並且目前無需要進一步修訂該估算。但是,最終項目造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定,其中一些合同將涉及解決商業問題,根據過去的經驗,可能需要多年時間才能解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後,不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算,特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下,根據高速鐵路(香港段)協議條款,本公司將須承擔及支付超出經修訂造價估算的超出部分(如有),但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註14A(c)(ii))。

(f) 本公司並無就下列各項於本公司綜合帳項作出任何撥備:

(i) 本公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任,原因是根據截至目前可獲得的資料,本公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算作進一步修訂。但是,項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定,其中一些合同將涉及解決商業問題,可能需要多年時間才能達成協議和解決;

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決,本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註14A(c)(iv)更具體說明),原因是(a)截至2022年6月30日及截至本中期財務報告之日期,本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何索償或仲裁的任何通知;(b)本公司受責任上限所保障;及(c)由於高速鐵路(香港段)協議,本公司將不會在未獲獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項;及

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(iii) (如適用)因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額(如有)。

(g) 高速鐵路(香港段)項目管理費用收入及上述額外費用收入合共65.48億港元已於以往年度的綜合損益表中確認。

就高速鐵路(香港段)項目管理費用收入的充足性而言,本公司估計本公司完成履行其與高速鐵路(香港段)有關責任的總成本將可能超過高速鐵路(香港段)項目管理費用收入。因此,已於以往年度的綜合損益表中確認了適當金額的撥備。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

香港特區政府與本公司就沙中綫於2008年簽訂沙中綫初步委託協議(「沙中綫委託協議一」)、於2011年簽訂沙中綫前期工程委託協議(「沙中綫委託協議二」)、及於2012年簽訂沙中綫委託協議(「沙中綫委託協議三」)(統稱「沙中綫協議」)。

根據沙中綫委託協議一,本公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作,而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

根據沙中綫委託協議二,本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程,而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2022年6月30日止六個月內,本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共7,700萬港元(2021年:1.57億港元)。截至2022年6月30日,香港特區政府尚未支付的費用合共1.90億港元(2021年12月31日:2.46億港元)。

於2012年就沙中綫的建造及通車試行簽訂沙中綫委託協議三。除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產(包括列車、訊號、無線電及主要控制系統)修改、升級或擴展工程的若干費用由本公司支付以外,香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議三中指定的所有工程成本包括承建商成本及本公司成本(「銜接工程成本」)(本公司會先支付並向香港特區政府收回)。本公司將會分擔上述有關修改、升級或擴展工程的費用,而此費用主要透過本公司於將來減少支付本應承擔的維修資本開支來抵銷。本公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程(包括項目管理費用),獲得香港特區政府708.27億港元撥款(「原本委託金額」)。

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程,從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「原本項目管理費用」)。截至2022年6月30日,本公司已全數收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的原本項目管理費用。原本項目管理費用合共78.93億港元已全數在以前年度的綜合損益表中確認。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布,由於持續面對外在因素帶來的挑戰,沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價(「造價」),及將需要顯著上調。於2017年,本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估,本公司已於2017年12月5日把873.28億港元(包括上調了應付予本公司的項目管理費用)的經修訂總造價估計(「2017年造價估算」)提交香港特區政府,此估算考慮到若干因素(包括考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)。

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認,並已根據沙中綫委託協議三的條款於2020年2月10日通知香港特區政府最新造價估算為829.99億港元(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」),即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註14B(b)(ii)),但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註14B(c)(iii)))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元,但較本公司在2017年12月公布的估計上調的165.01億港元為少。

根據沙中綫委託協議三的條款,香港特區政府於2020年3月18日發出文件尋求立法會批准沙中綫項目所需的108.01億港元額外撥款(「額外撥款」),使沙中綫項目可以竣工。立法會於2020年6月12日批准了沙中綫項目的額外撥款。為免生疑問,香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用(詳見下文附註14B(c)(iii)),亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費用(詳見下文附註14B(b)(ii))。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註14B(b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為13.71億港元。

於2020年12月，香港特區政府根據沙中綫委託協議三中所載的付款時間表向本公司已支付的項目管理費用總額大致接近原本項目管理費用(為免生疑問，該總額並不包括本公司早前尋求發放的13.71億港元額外項目管理費用)，並已被本公司全數使用。香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行沙中綫委託協議三下的項目管理責任所產生的費用(務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展)。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

然而，鑒於本公司認為項目計劃嚴重延誤和因而引致本公司的項目管理費用上調，本公司已經致函香港特區政府，重申本公司(根據沙中綫委託協議三的條款及在本公司取得獨立專家意見後)認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據沙中綫委託協議三的規定釐定。然而，香港特區政府對本公司作出回應，重申香港特區政府認為對沙中綫委託協議三中包含的任何工程範圍、委託活動和/或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。

儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，本公司在不影響其法律責任的原則為基礎上已經繼續及將會繼續履行其於沙中綫委託協議三下的項目管理責任，並且已經繼續及將會繼續負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展，令沙中綫能在合理切實可行情況下盡快達致全面通車。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

(iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註14B(b)(ii)所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2022年6月30日止六個月內，本公司已耗用1.68億港元(2021年：2.77億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2021年：零港元)。於2022年6月30日，6.25億港元的撥備(2021年12月31日：7.93億港元)(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內(不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因)。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(c) 紅磡事件

正如本公司於2019年7月18日的公告所述，紅磡站擴建部分的施工質量在2018年被指出現問題(「**第一次紅磡事件**」)。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。

在2018年年底及2019年年初，本公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件(「**第二次紅磡事件**」)。

為回應第一次紅磡事件和第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關的實際建造狀況及施工質量提交了建議。

(i) 調查委員會

在2018年7月10日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(香港法例第86章)成立調查委員會。於2019年1月29日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。

未經審核的中期財務報告附註

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

於2019年3月26日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。調查委員會在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。

於2019年7月18日，本公司向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有(其中包括)為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。現階段已經實施這些適當措施。

於2020年1月22日，香港特區政府在其向調查委員會的結束聆訊陳詞中重申，本公司和承辦商禮頓建築(亞洲)有限公司均未履行在沙中綫項目中其所承擔的責任，並且本公司作為香港特區政府所委託的沙中綫項目之項目管理人，應提供達到在合理的期望下專業並稱職的項目管理人所具備的技能和看管水平。

於2020年5月12日，香港特區政府發表了調查委員會的最終報告。調查委員會裁定並信納，當推行了適當的措施後，車站箱形、紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物便會安全和適合作預定用途。針對這些構築物的適當措施已於2020年完成。調查委員會還對施工過程發表了多項意見(包括施工過程缺失，例如令人無法接受的造工差劣事件加上監督不力的問題，而在某些範疇，建造工程的管理水平亦未能達到合理標準)，並向本公司就未來提出建議。

(ii) 專家顧問團(「顧問團」)

香港特區政府於2018年8月成立沙中綫項目的顧問團，專責就本公司的項目管理系統進行整體檢討，並就推展沙中綫項目時應採取的額外管理和監察措施向本公司和相關政府部門提出建議。於2021年2月1日，顧問團向香港特區政府提交其最終報告。報告指出紅磡站已落成的相關結構，在完成所需的適當措施後，而作其預定用途，實際上是安全的。顧問團亦在報告向本公司和香港特區政府提出建議，以持續改善鐵路項目管理。

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

於2019年7月，香港特區政府接納本公司就分階段啟用屯馬綫(沙中綫大圍至紅磡段)(「分階段啟用」)的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的商業服務，並已於2020年2月14日通車。

為了繼續推展沙中綫項目，以及促使於2020年第一季的分階段啟用，本公司已於2019年7月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用(即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用)(「紅磡事件相關費用」)，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。

本公司與香港特區政府將繼續進行磋商，務求就紅磡事件以及雙方各自就造價和紅磡事件相關費用的付款責任達成整體解決方案。本公司與香港特區政府如未能在合理期間內達成整體解決方案，則沙中綫委託協議三的條款應繼續(如現時般)適用(包括與該等費用有關的條款)，而相關費用的付款責任應按照沙中綫委託協議三來裁定。

考慮到上文附註14B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2022年6月30日止六個月內，本公司已耗用6,600萬港元(2021年：1.36億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2021年：零港元)。於2022年6月30日，8.78億港元的撥備(2021年12月31日：9.44億港元)(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

該撥備金額並無計算可向任何其他人士(不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因)提出的任何潛在追討在內。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(d) 混合車隊營運事件

於2020年9月11日，本公司就東鐵綫新信號系統投入服務前作出檢視後宣布，暫緩原定於2020年9月12日進行的新信號系統及新九卡列車的轉換安排(統稱「混合車隊營運事件」)。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

於2020年9月13日，本公司宣布成立調查委員會負責調查該混合車隊營運事件及向香港特區政府提交調查報告。於2021年1月21日，本公司將調查委員會的報告提交予香港特區政府審閱。本公司確認並接納調查委員會的調查結果，包括認為有關情況並不是安全問題，惟涉及服務可靠性。本公司亦接納並會落實報告中提出的建議。在順利完成進一步測試並通過相關政府部門的審批後，東鐵綫新信號系統和新九卡列車於2021年2月6日一併投入運作，為東鐵綫延伸過海至金鐘站作出準備。

(e) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議(包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述(如上文附註14B(c)(i)所述)，但截至本中期財務報告之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及(如果提出申索)此申索的性質和金額。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果，包括就紅磡事件及雙方各自就紅磡事件相關費用的付款責任和達成任何整體解決方案的時間，以及向相關人士作出追討的程度，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2022年6月30日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

(f) 啟用沙中綫

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議一」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2020年2月14日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期。

於2021年6月21日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議二」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2021年6月27日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫全綫，即沙中綫第一部分。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議一。

於2022年5月10日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議三」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2022年5月15日起，即沙中綫第二部分(將東鐵綫(原綫)(定義見沙中綫補充服務經營權協議三)由紅磡站經會展站延伸至金鐘站)啟用及投入商業營運的日期，以與現有鐵路網絡大致相同的方式經營沙中綫全綫，惟為期十年。沙中綫補充服務經營權協議三已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議二。在該十年期間屆滿前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就沙中綫經營權延期的具法律約束力協議條款達成一致(包括但不限於本公司應根據《香港鐵路條例》(香港法律第556章)所界定的服務經營權經營沙中綫)。該具法律約束力協議應使現有於2007年8月9日簽訂的營運協議適用於沙中綫，並應根據現有於2007年8月9日簽訂的營運協議使本公司可以從沙中綫的營運中取得一定商業回報率。

未經審核的中期財務報告附註

15 發展中物業

截至2022年6月30日止六個月內及截至2021年12月31日止年度內，本集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項	轉撥至損益	於6月30日/ 12月31日結餘
於2022年6月30日(未經審核)					
香港物業發展項目	11,215	516	(485)	(641)	10,605
於2021年12月31日(已審核)					
香港物業發展項目	11,942	600	(834)	(493)	11,215

16 遞延開支

於2022年6月30日，遞延開支包括與若干尚未與香港特區政府達成項目協議的項目相關之費用，合共18億港元(2021年12月31日：9億港元)。這些項目的未來發展將預期為本集團帶來未來經濟效益。如於將來的期間，相應的項目協議不再被視為可達成且有關的費用並不再被視為可收回，有關的費用將會列支於該匯報期間的綜合損益表。

17 待售物業

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	1,108	614
– 按可實現淨值	25	25
	1,133	639
代表：		
香港物業發展	1,109	543
中國內地物業發展	24	96
	1,133	639

待售物業代表本集團位於香港的未出售物業之權益或本集團收取攤分資產所得的物業，以及本集團位於中國內地的未出售物業。

在香港物業發展方面，於2022年6月30日及2021年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業於2022年6月30日的可實現淨值已扣除400萬港元(2021年12月31日：400萬港元)的撥備。

18 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2022年6月30日(未經審核)		於2021年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	–	–	498	1
– 現金流量對沖	13	–	128	2
– 不符合對沖會計	9	–	111	1
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	928	39	4,969	159
– 現金流量對沖	18,762	449	12,742	145
利率掉期				
– 公允價值對沖	400	1	2,400	26
– 現金流量對沖	500	75	500	17
– 不符合對沖會計	3,034	55	2,034	12
	23,646	619	23,382	363
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	1,974	12	3,450	10
– 現金流量對沖	526	41	424	15
– 不符合對沖會計	552	38	276	15
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	3,803	110	783	5
– 現金流量對沖	3,634	623	9,654	515
利率掉期				
– 公允價值對沖	1,600	77	–	–
– 不符合對沖會計	300	37	300	1
	12,389	938	14,887	561
總計	36,035		38,269	

19 應收帳項及其他應收款項

本集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港車務營運車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註19(ii)所述)乃經八達通卡或二維碼於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。小部分車費收入是經代理預售車票並於30日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由本公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入乃經深圳通卡或二維碼收取並於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。瑞典MTRX車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。澳門輕軌系統氹仔綫的服務收入乃每月結算，而到期日乃根據相關服務合約的條款而訂。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。TfL Rail/伊利沙伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予本集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

未經審核的中期財務報告附註

19 應收帳項及其他應收款項(續)

以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,146	3,779
過期30日內未付	262	283
過期多於30日但於60日內未付	89	62
過期多於60日但於90日內未付	49	34
過期多於90日未付	173	139
應收帳項總額	3,719	4,297
其他應收款項及合約資產	7,055	10,500
	10,774	14,797

於2022年6月30日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項4.61億港元(2021年12月31日：43.00億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發保管資金及應收物業買家的帳項。另外，本公司已就兩鐵合併有關的若干付款購買香港利得稅儲稅券。有關詳情請參閱本中期財務報告附註8B。

20 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，於2022年6月30日持有本公司約74.82%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與本集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，本集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

於匯報期末，本集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	938	757
– 九鐵公司	4,397	3,507
– 聯營公司	251	120
	5,586	4,384
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,820	86
– 九鐵公司	639	333
– 聯營公司	59	60
	5,518	479

於2022年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款及南港島綫項目的必要公共基建工程的可收回支出、有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項、有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2022年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2021年應付末期普通股息(附註9)的47.27億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，以及與高速鐵路(香港段)和沙中綫相關的金額。應付九鐵公司款項乃主要關於因兩鐵合併協議、高速鐵路(香港段)及沙中綫營運安排的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

20 重大關連人士交易(續)

本集團與香港特區政府在過往年度訂立的重大關連交易並於本期仍適用，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)及屯馬綫的營運安排而與九鐵公司進行的重大關連交易已於本集團2021年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。本集團與九鐵公司因營運沙中綫而訂立的重大關連人士交易詳見上文附註14B(f)。截至2022年6月30日止六個月內，本公司根據西鐵代理協議可收回或所發出單據的金額為1,800萬港元(2021年：2,400萬港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為5.73億港元(2021年：5.86億港元)。截至2022年6月30日止六個月內，本公司根據補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)就高速鐵路(香港段)及根據沙中綫補充服務經營權協議二和沙中綫補充服務經營權協議三就屯馬綫和沙中綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為9.35億港元(2021年：根據補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)就高速鐵路(香港段)及根據沙中綫補充服務經營權協議一和沙中綫補充服務經營權協議二就屯馬綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為7.62億港元)。

本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情及於截至2022年6月30日止六個月內確認的工程管理費用載列於附註14A及14B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於截至2022年6月30日止六個月內支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收取或應收的款項)為2.47億港元(2021年：3,000萬港元)。

此外，有關鐵路系統沿綫的物業發展，香港特區政府於2022年6月30日止六個月內授予本公司以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
百勝角通風樓	2022年4月27日	1,101	2022年4月27日及 2022年7月8日

於2018年5月18日，本公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為香港國際機場現有旅客捷運系統(「旅客捷運系統」)進行改裝工程的二判承辦商合同(「二判承辦商合同」)，而向香港機場管理局提供一份二判承辦商保證書。二判承辦商合同包含提供和改裝系統中的配電、通訊和控制的子系統。

於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局就旅客捷運系統之維修保養簽訂了一份為期七年的合同，自2021年1月6日起生效。截至2022年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為8,400萬港元(2021年：1.02億港元)。

截至2022年6月30日止六個月內，本集團曾與其聯營公司—八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)(位於香港)及NRT Group Holdings Pty Ltd及其附屬公司(「NRT集團」)(位於澳洲)進行下列交易：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	41	44
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	6	11
NRT集團		
– 已收或應收自NRT集團有關動員、營運和維修，以及設計、配置和整合服務的費用	1,514	1,157

未經審核的中期財務報告附註

21 應付帳項、其他應付款項及撥備

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	8,295	7,631
30日後至60日內到期	1,622	1,754
60日後至90日內到期	957	730
90日後到期	4,554	4,088
	15,428	14,203
租金及其他可退還按金	2,779	2,818
應計僱員福利	2,054	1,599
應付本公司其他股東之股息	1,590	–
應付帳項及應計費用總額	21,851	18,620
其他應付款項及撥備(附註14B(b)(iii) & (c)(iii))	16,168	18,583
合約負債	2,371	2,874
	40,390	40,077

22 貸款及其他負債

本集團在截至2022年及2021年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月		截至2021年 6月30日止六個月	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	–	–	5,225	5,225

截至2022年6月30日止六個月內，本公司沒有發行任何上市債券及非上市債券(2021年：以所屬的貨幣分別發行26.00億人民幣(30.97億港元)的上市債券及14.18億港元及6.00億人民幣(7.10億港元)的非上市債券)。

於2022年6月30日及2021年12月31日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited(「MTRCI」)發行的票據未予償還。由MTRCI發行的票據的責任為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2022年6月30日止六個月內，本集團贖回13.50億人民幣(16.06億港元)上市債券(2021年：零港元)。本集團以所屬的貨幣分別贖回22.30億港元及2.50億人民幣(2.96億港元)的非上市債券(2021年：23.13億港元、7.20億人民幣(7.83億港元)及6,000萬美元(4.65億港元))。

於2022年6月30日，本公司在中國內地之全資附屬公司 — 港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳市軌道交通四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額9.22億人民幣(10.81億港元)的銀行貸款提供抵押。

於2022年6月30日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化軌道交通(深圳)有限公司以深圳市軌道交通十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額32億人民幣(38億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及於本中期財務報告其他部分之披露外，本集團於2022年6月30日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

23 遞延稅項資產及負債

A 截至2022年6月30日止六個月內及截至2021年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
於2022年1月1日結餘	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819
在綜合損益表內計入	(5)	(9)	(146)	–	(24)	(184)
在儲備(計入)/列支	–	(4)	–	62	–	58
匯兌差額	(5)	2	23	–	10	30
於2022年6月30日結餘(未經審核)	13,659	705	(586)	63	(118)	13,723
於2021年1月1日結餘	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655
在綜合損益表內列支/(計入)	302	(30)	(225)	–	36	83
在儲備列支/(計入)	–	23	43	(28)	–	38
匯兌差額	2	–	33	–	8	43
於2021年12月31日結餘(已審核)	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(669)	(599)
遞延稅項負債淨額	14,392	14,418
	13,723	13,819

24 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2022年6月30日止六個月內		於2021年12月31日止年度內	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	6,193,462,514	60,184	6,180,927,873	59,666
就2020年末期普通股股息以股代息而發行之股票	–	–	8,510,398	369
就2021年中期普通股股息以股代息而發行之股票	–	–	1,676,743	74
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	–	4	–	3
根據認股權計劃發行股本	–	–	2,347,500	72
於6月30日/12月31日	6,193,462,514	60,188	6,193,462,514	60,184

未經審核的中期財務報告附註

24 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

B 在截至2021年6月30日止六個月內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
– 2007年認股權計劃	2,347,500	28.65

C 於2021年6月30日，2007年認股權計劃下所有授出的認股權已獲行使或失效。截至2021年6月30日止六個月內，尚未行使認股權數目的變動如下：

	2007年認股權計劃
於1月1日尚未行使	2,347,500
於2021年6月30日止六個月內行使	(2,347,500)
於2021年6月30日尚未行使	–
於2021年6月30日可行使	–

D 截至2022年6月30日止六個月內，本公司在行政人員股份獎勵計劃，向本公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，共有240,700股表現股份(2021年：1,558,050股)和2,639,250股受限制股份(2021年：1,955,950股)於2022年4月8日(2021年：2021年4月8日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於派發日期的公允價值為每股42.05港元(2021年：每股44.05港元)。

E 截至2022年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共2,560,000股本公司普通股份(2021年：2,650,000股)，總代價約為1.09億港元(2021年：1.16億港元)。

F 截至2022年6月30日止六個月內，合共1,958,452股獎勵股份(2021年：2,954,337股)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為8,600萬港元(2021年：1.33億港元)。截至2022年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份於派發日期的公允價值高於其成本的金額400萬港元(2021年：300萬港元)計入股本。截至2022年6月30日止六個月內，合共96,119股的獎勵股份(2021年：727,369股)被沒收。

25 公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察到的重要數據來計算

A 固定資產的公允價值計量

本集團所有以公允價值定期計量的投資物業及自用樓宇會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2022年及2021年6月30日止六個月內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在匯報期間公允價值架構級別之間的轉移。

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

於2022年6月30日，本集團的證券投資包括2.66億港元(2021年12月31日：2.72億港元)以第一級計算方式計量公允價值的債務證券、5.00億港元(2021年12月31日：4.99億港元)以第二級計算方式計量公允價值的銀行中期票據投資，以及7.04億港元(2021年12月31日：7.08億港元)以第三級計算方式計量公允價值的非上市股本投資。

25 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

本集團的財務衍生工具採用第二級計算方式計量公允價值。於2022年6月30日，財務衍生工具資產和財務衍生工具負債的公允價值分別為6.19億港元(2021年12月31日：3.63億港元)和9.38億港元(2021年12月31日：5.61億港元)。

本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸、財務衍生工具及銀行中期票據投資的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

截至2022年6月30日止六個月內，非上市股本投資於六個月並無增加(2021年：增加1.10億港元)，而本集團把相關投資的1,100萬港元公允價值淨增長(2021年：1,000萬港元)於綜合損益表中入帳。非上市股本投資的公允價值以經調整淨資產值來釐定。估值所涉及之不可觀察得到的重要數據包括(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值。公允價值的計量與(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值存在正向關係。

於2022年6月30日，倘個別資產減負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升2,600萬港元/減少2,600萬港元(2021年12月31日：本集團的除稅後利潤估計會上升2,700萬港元/減少2,700萬港元)。

以第三級計算方式計量公允價值的財務工具之估值會於每一個中期報告和年報期末進行，本集團的管理層會審閱估值所涉及之假設和估值結果。

截至2022年及2021年6月30日止六個月內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2022年6月30日及2021年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，本集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別：

百萬港元	於2022年6月30日(未經審核)		於2021年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	32,396	32,808	37,027	41,102
其他負債	1,596	1,626	1,574	1,663

以上公允價值計量屬第二級。本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他負債的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

26 經營活動產生的現金

來自本集團的經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)
來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	3,633	3,924
調整非現金項目	165	96
未計營運資金變動前的經營利潤	3,798	4,020
應收帳項及其他應收款項(增加)/減少	(358)	1,717
存料與備料增加	(207)	(141)
應付帳項、其他應付款項及撥備增加/(減少)	1,384	(849)
經營活動產生的現金	4,617	4,747

未經審核的中期財務報告附註

27 資本性承擔

A 於2022年6月30日及2021年12月31日未在本中期財務報告內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港車務營運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外業務	總計
於2022年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	12,638	2,459	1,752	2	16,851
已核准及已簽約	18,686	3,115	1,179	41	23,021
	31,324	5,574	2,931	43	39,872
於2021年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	10,741	5,773	2,242	28	18,784
已核准及已簽約	19,670	1,413	1,364	35	22,482
	30,411	7,186	3,606	63	41,266

除上述外，本集團就其於附屬公司及聯營公司的投資有以下的資本性承擔：

(i) 本集團就深圳地鐵十三號綫需注資最高14.28億人民幣(16.74億港元)，截至2022年6月30日，本集團已向該項目注資5.71億人民幣(6.69億港元)。

(ii) 關於悉尼地鐵城市及西南綫，本集團就所佔的投資份額，預計尚需注資約1,270萬澳元(6,900萬港元)的股權投資及提供約1,330萬澳元(7,200萬港元)的貸款。

B 香港車務營運、車站商務及其他業務方面未在本中期財務報告內撥備的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2022年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	6,712	1,642	4,284	12,638
已核准及已簽約	15,280	671	2,735	18,686
	21,992	2,313	7,019	31,324
於2021年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	5,990	1,168	3,583	10,741
已核准及已簽約	16,044	659	2,967	19,670
	22,034	1,827	6,550	30,411

28 比較數字

若干比較數字已重新分類，以符合本期間之呈列方式。

29 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2022年8月11日經董事局核准。