

香港聯合交易所有限公司對本公告之內容概不負責，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依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

MTR CORPORATION LIMITED

(地鐵有限公司)

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號： 66)

兩鐵合併

簽訂交易協議

(1) 關連交易

(2) 非常重大的收購事項

本公司的聯席財務顧問

**Goldman
Sachs**

高盛 (亞洲) 有限責任公司

 **UBS** 瑞銀投資銀行

瑞銀投資銀行

獨立董事委員會及
獨立股東的獨立財務顧問



美林 (亞太) 有限公司

簽訂與兩鐵合併有關的交易協議

承接本公司於二零零六年四月十一日就關於兩鐵合併的諒解備忘錄作出的公告、立法會於二零零七年六月八日通過《兩鐵合併條例》，以及經本公司、政府及九鐵公司進行磋商後，董事局欣然宣佈實行兩鐵合併的交易協議已於二零零七年八月九日

簽訂。交易協議的完成及兩鐵合併的實行須以獨立股東批准及《兩鐵合併條例》生效等為前提。

兩鐵合併及交易協議的主要條款載於本公告之內。

非常重大的收購事項

根據《上市規則》第14章，兩鐵合併及訂立交易協議一併構成本公司的一項「非常重大的收購事項」，因此須以獨立股東批准等為前提。

關連交易

於二零零七年六月三十日，政府為本公司的主要股東（持有股份的大約76.7%）及九鐵公司的唯一受益股東（根據《上市規則》的規定，這令九鐵公司成為政府的「聯繫人」）。因此，根據《上市規則》第14A章，兩鐵合併及訂立交易協議亦構成「關連交易」。有鑒於此，兩鐵合併連同訂立交易協議須以獨立股東批准為前提。

《上市規則》規定於某一關連交易中擁有重大利益的任何關連人士及於某一關連交易中擁有重大利益的任何股東（連同其聯繫人）須就批准該交易的有關決議案放棄表決權。因此，政府（及其聯繫人）作為於兩鐵合併中擁有重大利益的關連人士及股東並非獨立股東，因而在合併股東特別大會上須就兩鐵合併放棄表決權。

持續關連交易

鑒於本公司及其業務以及其與政府（及其聯繫人）之間的持續交易的獨特性質，本公司在聯交所首次公開招股及上市時，聯交所批准本公司（在若干條件的規限下）豁免嚴格遵守《上市規則》中與關連交易有關而本應適用於本公司與政府（及其聯繫人，包括九鐵公司）之間的某些交易的規定。該豁免於二零零四年被重新發出及更新，但規限本公司不得就兩鐵合併依賴

該豁免。因此，如上文所述，兩鐵合併連同訂立交易協議須以獨立股東批准為前提。

由於兩鐵合併的關係，本公司將會自合併日期起成為不在現有豁免現時所涵蓋的範圍之內的若干新增持續關連交易的一方。本公司已向聯交所提交文件，要求就因兩鐵合併產生（或可能產生）的新增持續關連交易授予豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章的規定之新豁免。

獨立董事委員會及獨立財務顧問

按照《上市規則》第13.39(6(a))條的規定，本公司已成立獨立董事委員會，以就兩鐵合併的條款是否公平合理及兩鐵合併是否符合本公司及股東的整體利益，向獨立股東提供意見，並於考慮獨立財務顧問的推薦建議後，向獨立股東提供關於如何就股東特別大會決議案投票表決的意見。

按照《上市規則》第13.39(6(b))條的規定，美林（亞太）有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就兩鐵合併的條款是否公平合理及兩鐵合併是否符合本公司及股東的整體利益，向獨立董事委員會及獨立股東提供推薦建議，並向獨立股東提供關於如何就股東特別大會決議案投票表決的意見。

股東特別大會及大會通函

本公司將在切實可行範圍內盡快向股東寄發大會通函，其中所載內容包括(i)兩鐵合併及交易協議的細節、(ii)獨立董事委員會發出的意見函、(iii)獨立財務顧問發出的意見函及(iv)向股東發出關於召開合併股東特別大會的通告。

本公告是按照《上市規則》第14.34及14A.47條作出的。

本公告只供參考及並不構成收購、購買或認購證券的邀請或要約。現時不保證兩鐵合併將會繼續進行。投資者在買賣股份時應審慎行事。

1. 緒言

於二零零六年四月十一日，本公司與政府簽訂了諒解備忘錄。諒解備忘錄載有兩鐵合併的架構及主要條款，並構成議定交易文件的初步依據。諒解備忘錄並無法律約束力。經本公司、政府與九鐵公司進行磋商後，實行兩鐵合併的交易協議（將於簽署日期後簽訂的若干交易協議除外）已於二零零七年八月九日簽訂。交易協議的完成及兩鐵合併的實行須以獨立股東批准及《兩鐵合併條例》生效等為前提。

董事考慮了兩鐵合併及每一份交易文件的條款，並且相信兩鐵合併及每一份交易文件的條款公平合理及符合股東的整體利益。

2. 兩鐵合併的背景

於二零零四年二月，政府邀請本公司及九鐵公司在下列範疇的基礎上開始就可能進行兩鐵合併一事進行商討：

- (1) 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；
- (2) 取消轉乘收費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- (3) 盡早解決目前正在規劃中的新鐵路項目，特別是沙田至中環線的轉車安排；
- (4) 確保兩鐵合併時不會裁減前線員工；及
- (5) 長遠而言提供完善整合的轉車安排。

諒解備忘錄所處理的事項包括上述五個範疇。

3. 兩鐵合併方案及代價

兩鐵合併方案

除其他事項外，兩鐵合併還包括：

- 依據買賣協議，買賣收購鐵路資產及若干九鐵公司的附屬公司；
- 依據物業組合協議及買賣協議，實施若干安排以向本公司轉讓物業組合的經濟利益；
- 依據《兩鐵合併條例》，擴大專營權，讓本公司能夠在單一專營權之下經營綜合鐵路，最初期限為五十年；
- 依據營運協議，由本公司把綜合鐵路當作一個綜合系統經營；
- 依據服務經營權協議，實施一項安排；根據這項安排，除了其他事情外：
 - 九鐵公司將向本公司授予服務經營權，最初期限為五十年，以便本公司能夠接觸、使用及經營經營權財產以提供九鐵公司服務；及
 - 本公司將按規定標準提供九鐵公司服務；
- 依據九龍南線項目管理協議，實施一項安排；根據這項安排，本公司將會就九龍南線的建造擔任九鐵公司的代理人；
- 依據西鐵代理協議，實施一項安排；根據這項安排，本公司將會就位於西鐵、與西鐵毗連或在西鐵上蓋的物業發展擔任九鐵公司及其若干附屬公司的代理人；
- 依據美國跨境租約承擔協議，實施若干安排；根據該等安排，本公司將會與九鐵公司一起成為九鐵公司對跨境租約其他訂約方的若干義務的共同義務人（相關的彌償保證載於合併框架協議）；

- 依據美國跨境租約分配協議，實施若干安排；該等安排就跨境租約條款規定的權利及義務的行使及履行劃定九鐵公司與本公司之間的權利及義務；
- 按照聯絡委員會函件，就九鐵公司於簽署日期至合併日期期間的重大決定作出的規定；及
- 合併框架協議及其他交易協議列明的其他交易及事項。

本公司、政府及九鐵公司已確認兩鐵合併及交易協議構成一個綜合條款方案。

兩鐵合併不包括將由九鐵公司保留的除外資產。如本公告所載的進一步論述，兩鐵合併採納的架構，旨在確保本公司取得接觸、使用及經營綜合鐵路及物業組合所必需的權利。就該等目的而言，本公司並不需要除外資產。

付款

本公司須向九鐵公司支付下列款項：

- (1) **最初付款**：根據服務經營權協議須支付42.5億港元作為取得實施服務經營權的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價，以及另外須根據合併框架協議支付77.9億港元作為簽訂物業組合協議的代價，全部均須於合併日期支付；
- (2) **每年定額付款**：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前十二個月期間支付；及
- (3) **每年非定額付款**：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年

非定額付款，付款金額按每一財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額（按照服務經營權協議釐定）分層計算。適用百分率因有關財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額而異，具體計算方法如下：就從九鐵公司系統所得收入中的首25億港元而言，適用百分率為0.0%；就隨後的25億港元而言，適用百分率為10.0%；就隨後的25億港元而言，適用百分率為15.0%；就從九鐵公司系統所得收入中首75億港元以上的部分而言，適用百分率為35.0%。每年非定額付款須於本公司有關財政年度結束後六十天內支付（而倘若本公司經審核帳目最終完成後，本公司於上述六十天期限內支付的金額不正確，有關付款金額將被調整）。本公司毋須就合併日期後首三十六個月支付每年非定額付款。

作為全面的一攬子交易，除上述付款組成部分外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

上述付款乃經與政府按公平原則磋商後由董事釐定。在釐定代價時，董事並無依賴任何單一因素，但對多項因素進行了整體考慮，其中包括財務考慮因素（例如資本開支需要、信貸比率、貼現現金流量、市場比較數字、物業組合及付款結構），以及若干範圍廣泛的問題（包括本公司的策略性發展及市場定位、本公司票價確定性提高及本公司就沙中線的建造及營運所獲的額外的確定（進一步描述見下文「沙田至中環線」一段））。

資金來源

本公司將會以內部現金流、現有尚未動用承諾銀行貸款及將會籌集的新債務融資等方式，支付最初付款42.5億港元（即服務經營權的最初費用及收購鐵路資產的代價），以及另外須就物業組合支付的77.9億港元。預期每年定額付款及每年非定額付款將會主要以內部現金流繳付。

4. 進行兩鐵合併的原因及好處

本公司於二零零六年四月十一日就簽訂諒解備忘錄而發出的公告內表明，如兩鐵合併按可接受的條款實行，將會對所有權益持有人有利，因為兩鐵合併將會為香港市民提供一個更高效率、更方便及接駁更完善的區域及市區綜合鐵路網絡，而且將會提供票價調整的空間。本公司認為，交易文件內所訂明的兩鐵合併條款將是有利的，主要原因載列於下文。大會通函將對該等原因逐一加以進一步詳細論述。

提高價值

自於一九七五年開始營運以來，地鐵公司鐵路一直為香港提供一個可靠、有效率及收費可負擔的市區集體運輸系統。自本公司於二零零零年十月進行私營化以來，本公司的業務持續取得成功，這一點從股東價值透過本公司股價上升而提高及定期派發股息中可見一斑。由於兩鐵合併的關係，本公司的收入基礎將會顯著增加。預期隨著收入基礎增加，加上其他裨益，將會使本公司的盈利及現金流量增加。預期兩鐵合併亦將會提高本公司的股東權益。

除鐵路及鐵路相關營運的收入基礎增加所帶來的增值外，本公司認為物業組合亦會有助於提高股東價值。

有利於鐵路業務

*擴大鐵路網絡及增加鐵路乘客量。*兩鐵合併將會為本公司提供重大發展機會，透過擴大後的鐵路網絡，本公司可擴展九龍區內的業務營運，並可將業務營運擴展至新界區。鐵路網絡擴大亦會將本公司的業務營運拓展至內地，提供將其業務營運進一步拓展至珠江三角洲地區的一個平台等。經擴大的鐵路網絡將為運輸骨幹並將會佔香港專營公共交通市場份額逾四成。

除了即時鐵路網絡增長外，兩鐵合併亦將會以九龍南線及日後潛在的九鐵公司鐵路線（例如北環線與廣深港高速鐵路香港段以及沙中線）的形式帶來重大的未來發展。

本公司亦預期，隨著兩個鐵路網絡一體化為乘客提供由綜合鐵路的一端前往另一端的整合的車程，加上票價較低，而且新支綫的規劃、設計與建造更趨完善，本公司將有能力提高相對於香港其他運輸服務供應商的競爭力，並能進一步提高乘客量。

客觀的票價調整機制。政府就兩鐵合併設定的其中一個範疇為引入建議的票價調整機制。採用票價調整機制（即直接驅動公式）將要求本公司根據預先釐定公式，按綜合消費物價指數及工資指數兩者的變動及生產力因素（旨在激勵本公司提高生產力）來調整其票價。因此，票價可能會視乎該等因素的變動而向上或向下調整。在若干情況下，本公司亦可以在由票價調整機制釐定的整體票價調整水平加/減五個百分點的範圍內調整若干個別票價。本公司相信，票價調整機制可為票價調整問題提供一個可預測、客觀及具透明度的解決方案。故此，該機制就本公司設定票價提供明確量度方法。因此，尤其是長遠而言，本公司認為票價調整機制對本公司有利。票價調整機制的進一步細節載於下文的營運協議摘要中。

創造協同效益。於兩鐵合併後，本公司將會採用一體化方式經營及管理本公司與九鐵公司的業務。藉著對擴大後的鐵路網絡採用最佳守則，預期將能夠於多個業務範疇創造成本與收入協同效益。

有利於物業業務

鐵路及物業綜合發展經營模式一直是本公司賴以成功的關鍵因素之一。此模式讓本公司可在鐵路沿綫及在毗鄰鐵路的地點發展物業及建設社區，從而產生乘客量提高及物業升值的良性循環。作為兩鐵合併的一部分，本公司將會取

得物業組合（包含物業發展權、投資物業及物業管理業務）的經濟利益。物業組合不但將使本公司的土地儲備增加，亦會使來自投資物業組合及物業管理業務的經常性收入增加。

此外，本公司將會就西鐵物業發展項目擔任發展代理人。

兩鐵合併交易架構的好處

兩鐵合併的鐵路組成部分特別採取服務經營權形式，據此，本公司可取得接觸及經營九鐵公司系統及相關資產的權利，同時卻毋須承擔九鐵公司的原有負債及債項或支付一筆金額顯著較高的最初付款。此外，從現金流量、提高盈利及融資靈活性各方面而言，交易架構亦將會有利於本公司。每年非定額付款結構亦能在九鐵公司系統乘客量與票價日後出現不利變動時為本公司提供若干保障。

鐵路組成部分的付款結構包括最初付款及經營權有效期內的每年定額付款及每年非定額付款。此付款結構將減輕本公司因要為整項交易支付一大筆最初付款而需要籌資的負擔（若進行直接收購，一般須支付一大筆最初付款）。此付款結構亦讓本公司可透過每年產生的營運收入為交易代價的重大部分（即每年定額付款及每年非定額付款）提供資金。由於無須就由合併日期起計首三個年度支付每年非定額付款，隨著協同效益的實現，此結構進一步提高本公司於合併初期的現金流量及盈利。

有利於其他權益持有人

兩鐵合併亦將會賦予本公司更多富經驗的員工，以配合業務所需。本公司與九鐵公司的員工繼續留任，對兩鐵合併整合過程及未來綜合鐵路的成功而言，將是一項寶貴資產。根據本公司與九鐵公司的評估，兩鐵合併可達致整體人力資源協同效應為650-700個職位。這可在多方面直接為本公司業務節省成本。然而，本公司亦估計於兩鐵合併後

的首三年，透過新鐵路投入服務及開展物業管理以及員工退休及自然流失等途徑，將可產生逾1,300個職位空缺。本公司於兩鐵合併過程中，已為員工安排設立了若干措施。

5. 兩鐵合併的先決條件

交易協議以下列兩項為條件：

- 獨立股東在合併股東特別大會上通過批准兩鐵合併及交易協議的決議案；及
- 每一份其他交易協議（將於合併日期後訂立的若干與物業相關的文件除外）於合併日期生效。

6. 《兩鐵合併條例》的生效日期

合併日期是《兩鐵合併條例》的生效日期。合併日期由運輸及房屋局局長指定。

本公司及九鐵公司已各自確認運輸及房屋局局長就指定合併日期擁有絕對及不受約束的酌情決定權，並已同意就指定合併日期的時間或任何不指定合併日期的決定而言，本公司及九鐵公司對運輸及房屋局局長或政府均沒有任何追索權。

本公司已獲告知並承認政府的立場是在(i)本公司就兩鐵合併獲得獨立股東同意；(ii)九鐵公司獲得九鐵公司債券持有人同意；以及(iii)跨境租約各訂約方簽訂美國跨境租約承擔協議之前，運輸及房屋局局長將不會指定合併日期。

倘若合併日期於二零零八年六月一日或該日期前沒有出現，而本公司、九鐵公司及政府未有在該日期或之前另行達成協議，則其各自有權終止交易協議。

7. 交易協議

以下為主要交易協議的概要。每一份交易協議的進一步細節載於大會通函內。

(A) 合併框架協議

合併框架協議於簽署日期由本公司、九鐵公司與運輸及房屋局局長及財經事務及庫務局局長（代表政府）簽訂。

合併框架協議就兩鐵合併的整體架構及若干具體方面作出規定，其中包括與下列各項有關的條文

完善整合的轉車計劃：本公司已承諾會就在南昌、美孚及九龍塘站進行車站改裝及提供無障礙轉車安排、整合該等車站及尖沙咀站的運作、整合八達通卡使用者及單程車票使用者的票務系統及設立綜合通訊協調中心和熱線系統，完成一項涉及若干完成日期及準備工作的指定計劃。截至合併日期為止實行完善整合的轉車計劃的外部成本及開支將由本公司及九鐵公司平均分擔，而本公司及九鐵公司將各自承擔本身的內部成本及開支。於合併日期或其後招致的實行完善整合的轉車計劃的所有成本及開支將由本公司承擔。

公司管治：從合併日期起，本公司須促成其多數董事為獨立非執行董事。此外，本公司的提名委員會（其職能為提名候選人填補董事局的空缺）應由七位非執行董事（包括本公司主席及兩位代表政府的非執行董事）組成，其中多數成員應為獨立非執行董事，而其主席應由一位獨立非執行董事擔任。

與物業前期工程有關的付款：就每一物業前期工程發展用地而言，九鐵公司應負責為物業前期工程提供資金。用於有關發展用地的該等資金將會按合併框架協議附表中列明的金額向本公司收回，而本公司將向有關發展商收回該金額。倘若就某一有關用地從有關發

展商收到的實際金額少於該附表中列明的有關金額，本公司須承擔不足金額。倘若就某一有關用地從有關發展商收到的實際金額超過該附表中列明的金額，本公司將保留超出金額。

與土地政策有關的事宜：本公司與政府已確認需要一個與政府監察整體房屋供應情況的方式一致的機制，以便政府能夠在特殊情況下調節由鐵路物業發展招標計劃產生的單位生產數量（即本公司向發展商招標的單位數目）。政府與合併公司將每年進行一次商討並就隨後三年（以財政年度為基準）由本公司進行的鐵路物業發展招標產生的單位生產數量擬訂逐年延展的三年計劃。在政府每年於二月/三月落實和公佈申請售賣土地表之前，將會對這三年中每一年由鐵路物業發展招標產生的單位生產數量（調整至最接近的百位數）進行檢討。該逐年延展的三年計劃中的首年計劃對本公司具有約束力。倘若政府與本公司雙方同意，可於有必要時按需要對經議定的由鐵路物業發展招標產生的單位生產數量進行調整。上述每年執行一次的工作將會由政府在一日曆年的最後一個季度主動展開，以便在該年年終前結束。為免產生疑問，政府將於合併日期後首個出現的九月份或其前後首度主動展開上述每年執行一次的工作。

其他與物業有關的事宜：營運協議中涉及新項目土地、物業發展權、地價金額及新項目諮詢的規定將繼續適用。政府亦同意，就第4類物業（稱為「新界元朗輕鐵天水圍總站」的物業除外）的相關物業發展權而言，本公司應支付的地價金額將在不考慮鐵路的存在的情況下按「十足市值」評估。

與僱員有關的事宜：於合併日期，本公司將會為有關前線員工簽署一份平邊契據，並將會在該契據上蓋章及交付該契據。該平邊契據規定本公司不得基於與依

據兩鐵合併整合本公司與九鐵公司的營運過程有關的任何理由終止任何有關前線員工的僱用合約。

票價下調：本公司須就綜合鐵路（機場快綫、輕鐵、往返羅湖/落馬洲的跨境車程及城際列車除外）實施下列票價下調的相關條款：

- (i) 取消1至7港元的成人轉乘收費，並就優惠票價及學生票價取消相應的轉乘車費；
- (ii) 將所有成人八達通票價調低0.20港元；
- (iii) 票價12港元或以上的所有車程的成人票價額外再調低1港元；
- (iv) 就每一個成人票價12港元或以上的車程而言，若一併實行上文(i)至(iii)項措施後票價減幅仍少於一成，則須促成票價進一步下調，令該車程的票價減幅至少達一成；
- (v) 就每一個成人票價介乎8.50港元至11.90港元（包括8.50港元及11.90港元在內）的車程而言，若一併實行上文(i)及(ii)兩項措施後票價減幅仍低於5%，則促成票價進一步下調，令該車程的票價減幅至少達5%；
- (vi) 促成優惠票價下調金額為成人票價下調金額的一半；及
- (vii) 就全程均在地鐵公司鐵路範圍內的車程而言，促成學生票價下調金額為成人票價下調金額的一半、就全程均在九鐵公司鐵路範圍內的車程而言，促成學生票價下調金額與成人票價下調金額相同，並就涉及在地鐵公司鐵路及九鐵公司鐵路之間轉車的車程而言，促成學生票價下調百分比與成人票價下調百分比相同。

票價下調的適用範圍： 上述票價下調的實施時間如下：

- 上述票價下調將於合併日期及從合併日期起適用於八達通卡使用者。
- 上文第(i)項中提及的票價下調將從合併日期後一年內的某一日期起適用於單程車票使用者。
- 由合併日期(包括該日)起至(上文「完善整合的轉車計劃」一節中提及的)為單程車票使用者而設的綜合票務系統實施日期(不包括該日)止,上文第(iii)、(iv)及(v)項所述的票價下調(以及第(vi)及(vii)項(在其與第(iii)、(iv)及(v)項有關的範圍內)將只適用於乘搭單一系統內的列車的單程車票使用者,但由第(iv)及(v)項(以及第(vi)及(vii)項(在其與第(iv)及(v)項有關的範圍內)的適用產生的每一項票價下調將(視情況而定)向上或向下調整至最接近的0.50港元。
- 由(上文「完善整合的轉車計劃」一節中提及的)為單程車票使用者而設的綜合票務系統實施日期(包括該日)起,上文第(iii)、(iv)及(v)項所述的票價下調(以及第(vi)及(vii)項(在其與第(iii)、(iv)及(v)項有關的範圍內)將適用於所有單程車票使用者,但由第(iv)及(v)項(以及第(vi)及(vii)項(在其與第(iv)及(v)項有關的範圍內)的適用產生的每一項票價下調將(視情況而定)向上或向下調整至最接近的0.50港元。

由合併日期起,本公司將於星期日及公眾假期就綜合鐵路所有車程為長者(即六十五歲或以上的人士)提供2港元的八達通優惠票價,為期一年。

除票價調整機制由合併日期起（包括於合併日期）適用於學生票價外，本公司將在學生票價折扣方面維持簽訂諒解備忘錄時的狀況，即繼續就地鐵公司鐵路提供五折學生票價折扣而不就九鐵公司鐵路提供任何學生票價折扣。票價調整機制將適用於學生票價。

本公司已同意不調高適用票價調整機制（其條款由營運協議規定）的票價，直至二零零九年六月三十日之後。於截至合併日期為止的期間，九鐵公司將不會調高九鐵公司鐵路的票價。

沙田至中環線：擬議中的沙中線項目將由把現有的馬鐵從大圍延伸至紅磡的部分及把現有的東鐵從紅磡延伸至中環的部分組成。運輸及房屋局於二零零七年七月十六日向立法會發出的一份文件中表明「政府已承諾就日後進展作出決定，包括在兩鐵合併立法程序完成後六個月內訂出沙中線的方案及時間表」。倘若政府行使絕對酌情決定權決定實施沙中線項目，處理沙中線項目的方式將會與下文「新項目」一節進一步描述的按照營運協議處理新獨立項目的方式相同，但其中提及的邀請將只會向本公司提出。觀塘綫延綫將按照營運協議被當作地鐵公司新項目處理，進一步描述見下文「新項目」一節。

九鐵公司的債務及其他融資義務：在與跨境租約有關的規定的規限下，九鐵公司將對其在九鐵公司融資文件下的義務負責；而九鐵公司將繼續是九鐵公司融資文件的一方並將遵守該等文件的規定。九鐵公司融資文件將不會以轉歸或約務更替方式轉予本公司。

九鐵公司的跨境租約：關於跨境租約的安排受合併框架協議、美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議規限。合併框架協議載有若干由九鐵公司及政府就遵守跨境租約作出的陳述、保證及彌償保證。

第三方申索：於合併日期及從合併日期起，九鐵公司將繼續對所有九鐵公司申索及（除非九鐵公司與本公司另有協定）所有鐵路項目申索負責。本公司將對所有地鐵公司申索負責。

本公司的名稱：於合併日期，本公司將保留其英文名稱，但根據《兩鐵合併條例》，其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

政府支持：倘若於合併日期或之後，政府擬不再擔任九鐵公司的大股東，則政府及本公司將於政府不再擔任九鐵公司大股東前議定安排，以就九鐵公司履行根據交易協議對本公司的義務，向本公司提供充分的信心保證。

(B) 服務經營權協議

服務經營權協議於簽署日期由本公司與九鐵公司簽訂。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施的詳細條文，包括有關下列各項的條文：

- 向本公司授予服務經營權，以便本公司接觸、使用及經營經營權財產。
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許。
- 服務經營權的期限（即自合併日期起最初期限為五十年）以及於服務經營權期限屆滿或終止時交還經營權財產。
- 本公司按照規定標準提供九鐵公司服務。
- 支付最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款，進一步描述見上文「付款」一節。

- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產（稱為「最初經營權財產」）法律及實益上的擁有人，而本公司為額外經營權財產法律及實益上的擁有人。
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司應由九鐵公司向本公司支付的補償的相關規定。
- 本公司及九鐵公司就經營權財產（包括就維修、處置、保安、不受干擾及保險）擁有的權利及須受的限制。
- 與知識產權有關的安排。
- 在符合若干條件的前提下，本公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。
- 關於在服務經營權終止時交還經營權財產的安排，以及假如服務經營權終止但本公司繼續經營地鐵公司鐵路將會適用的相互接觸安排。

(C) 買賣協議

買賣協議於簽署日期由本公司與九鐵公司簽訂。

買賣收購鐵路資產：本公司已同意購買，而九鐵公司已同意出售收購鐵路資產。收購鐵路資產（每一項均在買賣協議中被更詳細地界定）包括所有九鐵公司的財產及資產、九鐵公司附屬公司（該等附屬公司持有的東西包括第1A類物業，並且擔任物業管理人）的股份及所有將以（藉法例）轉歸、約務更替及轉讓方式自合併日期起轉予本公司的九鐵公司的合約（包括業務廠房及機器、工具及設備、存貨、存料及備料、知識產權及商業資料和記錄），但不包括第1類物業、第2類物業、第3類物業、除外資產、經營權財產及西鐵代理協議。

代價： 出售收購鐵路資產（九鐵公司附屬公司的股份除外）的代價構成42.5億港元最初付款的一部分。出售九鐵公司附屬公司股份的代價構成物業組合代價的一部分。

集團間擔保： 九鐵公司須盡一切合理的努力促成由任何九鐵公司附屬公司授予或訂立的、關乎九鐵公司或其任何附屬公司（九鐵公司附屬公司除外）的任何義務或法律責任的每一項擔保、彌償保證、保證、承諾、承擔或其他抵押義務獲解除，費用由九鐵公司承擔。

本公司須盡一切合理的努力促成由九鐵公司或其任何附屬公司（九鐵公司附屬公司除外）授予或訂立的、關乎任何九鐵公司附屬公司的任何義務或法律責任的每一項擔保、彌償保證、保證、承諾、承擔或其他抵押義務獲解除，費用由本公司承擔。

(D) 營運協議

營運協議於簽署日期由本公司與運輸及房屋局局長（代表政府）根據《地鐵條例》的規定簽訂。

營運協議主要以現有營運協議為依據。營運協議與現有營運協議之間的差異，旨在因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質等事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 專營權的延續。
- 就下列各項對本公司的要求：
 - 電力供應。
 - 控制中心。

- 監察環境狀況。
- 在鐵路及鐵路處所上為香港警務處人員提供空間、設施及通訊設備。
- 在緊急關閉車站等情況下通知運輸署署長及警務處處長的程序。
- 運作時間及服務能力。
- 服務表現基準。
- 顧客服務目標。
- 安全管理。
- 新項目土地、物業發展權及地價金額。
- 依據《地鐵條例》根據專營權應付予本公司的補償。
- 有關城際服務及第三方列車的安全標準。

票價調整機制：營運協議亦載有票價調整機制的條款。主要條款概要如下：

(a) *直接驅動票價調整公式*

將採用一個「直接驅動」票價調整公式。票價調整機制將規定對指明票價的任何調整應與政府統計處公佈的政府綜合消費物價指數的變化和名義工資指數（運輸服務業）的變化掛鉤，而從合併日期後第六年起，亦應計及生產力因素。

票價調整機制的運作方式如下：

「整體票價調整幅度 = 0.5 * Δ 綜合消費物價指數 + 0.5 * Δ 工資指數 - t」

在以上公式中：

「整體票價調整幅度」指下文 (b) 列明的綜合鐵路中的一籃子指明「票價」；

「 Δ 綜合消費物價指數」指政府綜合消費物價指數每年變化的百分率；

「 Δ 工資指數」指名義工資指數（運輸服務業）每年變化的百分率；

「t」為生產力因素，旨在激勵本公司提高生產力。於合併日期後首五年，「t」將被視為零。從合併日期後第六年起，「t」的數值將為0.1%。根據就票價調整機制議定的檢討機制，將不會對「t」的數值進行檢討，直至合併日期九周年之後。

(b) *票價調整機制的適用性*

票價調整機制將從合併日期起適用於綜合鐵路的所有現有和新鐵路綫的指明票價（機場快綫、昂坪360、城際列車及屬於並非為乘客日常往返於本港各地區之間而設的新獨立項目的那些新鐵路綫除外。至於是否將該等新獨立項目納入票價調整機制，本公司將與政府就個別的新獨立項目達成協議。）從合併日期起，票價調整機制亦將適用於輕鐵及西北鐵路巴士。

就對機場快綫票價的調整而言，本公司須遵守諮詢規定，該等規定與現有營運協議所載者大致相同。

就票價調整機制而言，「票價」的定義包括月票（推廣優惠除外）及本公司新增/取消的任何「時段」附加費及/或折扣（例如繁忙時間附加費及非繁忙時間折扣），但不包括任何推廣優惠票價。

在其一籃子指明票價整體上遵從票價調整機制的前提下，本公司可以在按票價調整機制公式釐定的整體票價調整水平加/減五個百分點的範圍內調整若干票價（但倘若整體票價調整水平為負數，則不得提高該等票價）。

- (c) *票價調整的觸發機制*：倘若在某一年，票價調整機制下的整體票價調整幅度在加/減百分之一點五範圍內，將不會作出票價調整，而未有調整的百分率將於下一年度進行票價檢討時被計算在內。
- (d) *對票價的調整*：受票價調整機制規限的票價將會按照票價調整機制每年調整一次。本公司受票價調整機制規限的票價（指定「時段」附加費或折扣除外）在任何一年都不得被調整超過一次。
- (e) *獨立第三方證明*：不遲於就根據票價調整機制進行每年票價調整通知交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會並作出公告兩星期前，本公司應向政府提供由兩個獨立第三方簽發的關於該票價調整符合票價調整機制的證明書連同其支持數據。
- (f) *對票價調整機制的檢討*：在本公司或政府的要求下將每五年對票價調整機制進行一次檢討。倘若本公司和政府未能在檢討開始後的一段指明的期間內就對票價調整機制的修訂達成協議，當時的票價調整機制將繼續適用。

- (g) **新增或撤銷受票價調整機制規限的票價：**就新增或撤銷受票價調整機制規限的票價而言，本公司須(i)考慮公眾可否接受任何建議修改；(ii)就新增或撤銷有關票價的相關價格、條款及日期通知及諮詢交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會並向其作出簡報；及(iii)在不遲於新增或撤銷有關票價三星期前，就建議修改作出公告。

新項目

- (a) **一般規定：**在符合《地鐵條例》的規定的前提下，已確認當承辦新項目及/或經營新鐵路時，本公司需要取得適當的商業回報率。政府同意除在若干情況下及除非有關各方就商業回報率達成協議，政府將不會要求本公司建造任何新項目及/或經營任何新鐵路。政府確認，為了令特定的新項目及/或新鐵路取得商業回報率，以及為了讓本公司能夠保持其財政狀況及業務，政府或需要就該等新項目及/或新鐵路提供財務及其他支持。倘若政府邀請本公司根據九鐵公司、政府或某一政府機構授予本公司的服務經營權經營某一九鐵公司新項目或新獨立項目下的新鐵路，本公司必須按照營運協議及與該服務經營權相關的有關未來協議（其中將會就額外經營權付款的支付作出規定，進一步描述見下文「額外經營權付款」一節），根據經營權模式經營該新鐵路。
- (b) **自然支綫：**就地鐵公司鐵路的自然支綫而言，載於現有營運協議的安排及政府於本公司進行首次公開招股時就項目回報作出的承諾將被保留。就九鐵公司鐵路的自然支綫而言，政府可採取擁有權模式（即由營運者負責新鐵路的融資、建造和營運）或經營權模式（即透過一項服務經營權安排由營運者負責新鐵路的營運）。在擁有權模

式下，本公司將被獨家邀請向政府提交建議。倘若本公司與政府未能在合理時間內就條款達成協議，政府可以邀請第三方各自提交根據擁有權模式承辦有關項目的建議或邀請本公司根據服務經營權安排營運鐵路。就政府決定採納經營權模式並正在考慮向本公司授予服務經營權的任何九鐵公司新項目而言，政府將邀請本公司透過服務經營權營運新鐵路。

- (c) **新獨立項目**：就新獨立項目而言，政府可決定採取擁有權模式或經營權模式。在擁有權模式下，政府可決定邀請本公司提交建議或透過公開招標程序批出新項目。在經營權模式下，政府可決定邀請本公司及/或第三方根據服務經營權模式營運新鐵路。
- (d) **額外經營權付款**：除非本公司與政府另行達成協議，否則就政府邀請本公司根據服務經營權模式營運的每一個新獨立項目或每一條九鐵公司鐵路的自然支綫而言，本公司將會按照以下財務條款經營有關的新鐵路：按經貼現的新項目現金流量淨額的90%釐定額外經營權付款；貼現率反映本公司就新鐵路建議的商業回報率（讓本公司能夠取得商業回報率）。倘若九鐵公司為新鐵路的擁有人，額外經營權付款亦須採用與服務經營權協議之下的付款結構相似的結構，即以每年定額付款及每年非定額付款形式收取額外經營權付款。
- (e) **委托安排**：在政府批准以及本公司和政府就價格達成協議的前提下，本公司將被委托負責將透過服務經營權協議由本公司經營的新項目的設計和建造。

(E) 九龍南線項目管理協議

九龍南線項目管理協議於簽署日期由本公司與九鐵公司簽訂。

根據九龍南線項目管理協議的條款，本公司獲委任：

- 管理九鐵公司就九龍南線的設計及建造對政府負有的主要責任（有關付款的責任除外）的履行。
- 為各份九龍南線建造合約下的工程師。
- 為各份九龍南線顧問合約下的九鐵公司代表。

本公司本身將不會建造九龍南線，亦不會承擔九龍南線工程的成本。

作為提供上述服務的報酬，本公司將會收取項目管理費約6.8億港元，而倘若九龍南線建造工程較原定時間提早及以低於預算的成本完成，本公司將獲得一筆（按該項目最終結算成本低於預算的金額計算的）金額最高達1.1億港元的獎勵金。九龍南線項目管理協議是在公平交易的基礎上按不遜於正常商業條款的條款商定的。目前與項目管理成本有關的九鐵公司內部預算已被詳細分析，並構成本公司將會收取的費用的基礎。

(F) 西鐵代理協議

西鐵代理協議（及有關協議）於簽署日期由本公司、九鐵公司及若干九鐵公司附屬公司（「**西鐵附屬公司**」）簽訂。

根據西鐵代理協議的條款，本公司將會獲委任：

- 出任九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿線的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

- 出任各西鐵附屬公司的代理人及該等附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿線的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

本公司將會就未批出的西鐵發展用地向西鐵附屬公司收取相當於總銷售收益 0.75% 的費用，並將會就已批出的西鐵發展用地向西鐵附屬公司收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議應得的純利的 10% 的費用。本公司亦將向西鐵附屬公司收回本公司就西鐵代理協議招致的費用。西鐵代理協議是在公平交易的基礎上按不遜於正常商業條款的條款商定的。

(G) 外判協議

外判協議於簽署日期由本公司及九鐵公司簽訂。

於合併日期後的兩年期間內，九鐵公司將會依據外判協議的條款，將若干財務及行政職能外判予本公司。

根據外判協議的條款，本公司將會：

- 提供若干財務及行政服務。
- 提供若干員工，讓九鐵公司能於兩鐵合併後運作。
- 向九鐵公司收取不超過 20,000,000 港元的年費。

本公司提供的服務範圍將包括與財務控制、資訊科技、公司秘書、法律及其他公司職能、人力資源、辦公室行政及申索管理有關的服務。外判協議是在公平交易的基礎上按不遜於正常商業條款的條款商定的。將提供的服務的詳細項目及提供該等服務所需的人力已被分析，並構成計算收費的基礎。

(H) 物業組合協議

就物業組合協議而言，物業組合已被分為四類。每一類所包含的物業列於本公告「定義」一節內，而大會通函將對每一份物業組合協議的細節作較詳細的描述。每一類別包含的物業種類如下：

- **第1類物業：**第1類物業為投資物業，包括九鐵公司現時根據政府以私人協約方式批地（「私人協約方式批地」）持有的住宅單位、商用地方及泊車位。

若干第1類物業（即第1B類物業）將由九鐵公司轉讓予本公司。其他第1類物業（即第1A類物業）將會由本公司透過根據買賣協議收購的九鐵公司附屬公司獲取，進一步描述見上文「買賣協議」一節。

- **第2類物業：**第2類物業為投資物業，其中包含九鐵公司依據《九鐵條例》現時根據轉歸契據持有的住宅及商用地方以及泊車位。由於第2類物業乃依據《九鐵條例》（而非根據私人協約方式批地或政府租契）持有，地政總署並無給予該等物業地段編號，因此（與根據私人協約方式批地或政府租契持有的物業不同）第2類物業不得由九鐵公司以轉讓方式轉予本公司。

若干安排已被訂立；根據該等安排，政府將會就第2類物業批出政府租契（以便第2類物業可由本公司擁有（而有關政府租契的鐵路部分則可由九鐵公司擁有））。為此，政府將會：

- （就連城廣場及九廣鐵路紅磡大樓）向九鐵公司批出政府租契，而其後非鐵路部分將轉讓予本公司；及
- （就策誠軒）向本公司批出政府租契。

在該等政府租契批出之前，將實施臨時安排，以確保本公司從合併日期起獲得來自第2類物業的收入。

- **第3類物業：**第3類物業為九鐵公司現時根據私人協約方式批地持有的特定發展用地的非鐵路部分，而九鐵公司就該類物業與發展商訂立了合營協議。

本公司已就每一項第3類物業與九鐵公司訂立協議。根據該等協議、本公司將管理有關的第3類物業（並行使及履行九鐵公司在上述合營協議下的權利及義務）。作為報酬，本公司將向九鐵公司收取費用。每一項第3類物業的收費金額預期將會與九鐵公司就該項第3類物業賺得的利潤（經扣除已經或將會由有關發展商向九鐵公司支付的若干初步及預付款項及顧問費用後的金額）相若。

- **第4類物業：**第4類物業指政府已承諾（在若干指明的除外情況的規限下並在支付地價的前提下）透過私人協約方式批地批予本公司的特定潛在發展用地。本公司有責任將潛在發展用地的鐵路部分轉讓予九鐵公司。

物業組合協議包括為完成涉及物業組合的議定安排必須由本公司及/或政府及/或九鐵公司簽訂的各項文件及安排。

(I) 土地安撫函

這是政府於二零零七年八月三日向九鐵公司發出的函件，據此，政府已同意在取得必要的批准及符合必要的程序的前提下，在經營權有效期內延長九鐵公司的若干土地權益的期限，使其與服務經營權的期限一致。

(J) 九鐵公司跨境租賃協議

美國跨境租約承擔協議

九鐵公司、本公司及九鐵公司跨境租賃協議的各個其他訂約方預期將於合併日期前訂立美國跨境租約承擔協議。

根據每一份跨境租約承擔協議，本公司將向指明的訂約方承諾就九鐵公司根據九鐵公司的跨境租賃協議須對該等訂約方承擔的義務而與九鐵公司共同向該等訂約方承擔責任，並且有權（與九鐵公司一起）行使九鐵公司根據其跨境租賃協議擁有的任何權利。

美國跨境租約分配協議

美國跨境租約分配協議預期將於美國跨境租約承擔協議的簽署日期或該日期前後由九鐵公司與本公司簽訂。

根據美國跨境租約分配協議，九鐵公司與本公司（如上文「美國跨境租約承擔協議」一節所述，其共同向指明的訂約方承擔責任）之間的權利、義務及風險，在九鐵公司與本公司之間劃定及分配。

合併框架協議載有與違反跨境租約有關的彌償保證，詳見上文「合併框架協議」一節。

8. 本公司的現有業務

本公司於二零零零年六月三十日註冊成立，前身為於一九七五年成立的地下鐵路公司；地下鐵路公司成立時為一個政府全資擁有的法定法團。本公司的主要業務為經營地鐵公司鐵路。在進行首次公開招股後，股份於二零零零年十月五日在聯交所上市。

本公司現時經營路綫全長 91.0 公里、設有 53 個車站的鐵路網絡。此鐵路系統週日的每日乘客量逾 250 萬人次，為全球最繁忙的鐵路系統之一。

除鐵路營運外，本公司亦積極參與在現有車站上蓋及毗鄰土地及沿新鐵路支綫發展主要住宅及商業物業項目，以及許多與鐵路相關的其他商業活動，包括零售商店、銀行自動櫃員機及廣告位的租賃及提供個人電訊服務基礎設施等，亦為世界各地的機構提供各種顧問服務。

本公司及地鐵公司鐵路的營運現時受《地鐵條例》及現有營運協議等所載的條款及條件所規限。

9. 九鐵公司的現有業務

九廣鐵路首段於一九二零年通車。九鐵公司於一九八二年十二月二十四日根據《九鐵條例》成立為無限期的法定法團，以經營九廣鐵路香港段。

九鐵公司現時提供三項本地載客鐵路服務：東鐵（包括馬鞍山鐵路及定於二零零七年八月通車的落馬洲支線）、西鐵及輕鐵。東鐵提供市郊集體運輸服務，為貫通香港南北的主要運輸幹線。東鐵營運來往尖沙咀東部與內地羅湖邊界之間的鐵路服務。馬鞍山鐵路於大圍接駁東鐵主線，并伸延至馬鞍山。西鐵提供貫通新界西北及九龍市區的集體運輸服務，連接香港新發展市鎮及市中心。輕鐵為局部路面系統，是新界西北區內的主要交通工具，亦為西鐵提供接駁服務。西北鐵路巴士為西鐵及輕鐵網絡提供接駁服務。

除了本身的核心區域鐵路及巴士服務外，九鐵公司亦在東鐵經營往來香港與內地多個城市之間的載客直通車及貨運服務。

九鐵公司自一九八五年起與著名物業發展商合作在其鐵路沿線發展物業。九鐵公司已出售大部分物業發展項目，但保留若干數目作營運用途及租予租戶。九鐵公司出租車站內的商用處所、商業辦公室及購物商場以及住宅單位。於二零零六年年底，九鐵公司商用處所、辦公室處所及住宅單位的租用率分別為94%、100%及73%。

九鐵公司亦從免稅品業務、「新聞直線」及在其物業舉辦的各類廣告宣傳推廣活動及從各類電訊服務（例如光纖租賃及於車站、隧道內並沿鐵路路軌提供流動電話覆蓋）賺取收入。

九鐵公司的營運現時受《九鐵條例》及相關規例等的條款及條件所規限。

如九鐵公司年報所示的九鐵公司總資產（大會通函中將載有其進一步細節）應佔純利於截至二零零五年十二月三十一日止年度為3.17億港元，於截至二零零六年十二月三十一日止年度則為2.78億港元。

於二零零六年十二月三十一日，九鐵公司的淨資產帳面總值為599.33億港元。

股東應注意，如上文「兩鐵合併方案」一節所述，兩鐵合併並不涉及收購九鐵公司的全部資產。

10. 《上市規則》的含義

在本節中，「聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」及「持續關連交易」等詞語具有《上市規則》給予該等詞語的涵義。

非常重大的收購事項

根據《上市規則》第14章，兩鐵合併及訂立交易協議一併構成本公司的一項「非常重大的收購事項」，因此須以獨立股東批准等為前提。

關連交易

於二零零七年六月三十日，政府為本公司的主要股東（透過財政司司長法團持有股份的大約76.7%）及（透過財政司司長法團）為九鐵公司的唯一股東（根據《上市規則》的規定，這令九鐵公司成為政府的「聯繫人」）。因此，根據《上市規則》第14A.13(1)(b)(i)條，兩鐵合併及訂立交易協議亦構成「關連交易」。由於兩鐵合併不符合《上市規則》第14A.31(2)及第14A.32條的最低豁免水平，故須取得獨立股東批准。

於某一關連交易中擁有重大利益的任何關連人士及於某一關連交易中擁有重大利益的任何股東（連同其聯繫人）須就批准該交易的有關決議案放棄表決權。

因此，政府作為於交易中擁有重大利益的關連人士及股東並非獨立股東，故政府（及其聯繫人）在合併股東特別大會上須就兩鐵合併放棄表決權。

持續關連交易

鑒於本公司及其業務以及其與政府（及其聯繫人）之間的持續交易的獨特性質，本公司在聯交所首次公開招股及上市時，聯交所向本公司授予豁免，批准本公司（在若干條件的規限下）無須嚴格遵守《上市規則》中與關連交易有關而本應適用於本公司與政府（及其聯繫人，包括九鐵公司）之間的若干交易的規定。該豁免於二零零四年被重新發出及更新，但規限本公司不得就兩鐵合併依賴該豁免。因此，如上文所述，兩鐵合併連同訂立交易協議須以獨立股東批准為前提。

由於兩鐵合併的關係，本公司將會自合併日期起成為不在現有豁免現時所涵蓋的範圍之內的若干新增持續關連交易的一方。兩鐵合併後，涉及本公司在下列協議之下的義務的新增持續關連交易將會產生：

- 合併框架協議，於合併日期已全面實施的那些安排除外；
- 營運協議，包括須於與綜合鐵路有關的專營權期限內按照營運協議經營綜合鐵路的規定；
- 服務經營權協議，包括於經營權有效期內作出經營權付款的規定；
- 九龍南線項目管理協議，該協議將繼續有效至九龍南線落成為止；
- 西鐵代理協議，該協議將繼續有效至各個西鐵物業發展項目完成為止；
- 美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議，預期該兩個協議將於相關跨境租約有效期期間繼續有效；
- 外判協議，該協議將於合併日期後兩年內繼續有效；
- 藉法律轉歸本公司的九鐵公司與政府（及/或其聯繫人）之間的現有合約；及
- 物業組合協議，該等協議將載有持續持有有關土地及土地權益的條款。

本公司已向聯交所提交文件，要求就因兩鐵合併產生（或可能產生）的新增持續關連交易（按照與現有豁免大致相

若的條款及條件) 授予豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章的規定之新豁免。

有關本公司就新增持續關連交易向聯交所提交文件的結果及該等交易的進一步詳情將載於大會通函及《上市規則》規定須為此作出的任何進一步的公告之內。

11. 獨立董事委員會

本公司已成立獨立董事委員會，以就兩鐵合併的條款是否公平合理及兩鐵合併是否符合本公司及股東的整體利益，向獨立股東提供意見，並於考慮獨立財務顧問的推薦建議後，向獨立股東提供關於如何就股東特別大會決議案投票表決的意見。

12. 獨立財務顧問

美林(亞太)有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就兩鐵合併的條款是否公平合理及兩鐵合併是否符合本公司及股東的整體利益，向獨立董事委員會及獨立股東提供推薦建議，並向獨立股東提供關於如何就股東特別大會決議案投票表決的意見。

13. 股東特別大會及股東通函

本公司將在切實可行範圍內盡快向股東寄發一份通函，其中所載內容包括(i)兩鐵合併及交易文件的細節、(ii)獨立董事委員會發出的意見函、(iii)獨立財務顧問發出的意見函及(iv)向股東發出關於召開合併股東特別大會的通告。

14. 一般事項

現時不保證兩鐵合併將會繼續進行。投資者在買賣股份時應審慎行事。兩鐵合併的進一步細節將載於大會通函內。

為避免產生疑問，謹此說明本公告只供參考及並非關於證監會《公司收購及合併守則》所指的對股份的建議要約或可能要約的公告。

15. 定義

在本公告中，除非文意另有所指，否則下列詞語具有如下涵義：

- 「額外經營權財產」 指 (a) 本公司純粹或主要為保養、維修、更換或改善任何經營權財產而獲取、購買、租用、生產、創造、建造、發展、加工處理或改裝以供使用並在本公司的資產負債表上轉作資本的任何資產；及 (b) 於合併日期前向九鐵公司交付並在本公司的資產負債表上轉作資本但本公司於合併日期後才會作出相關付款的任何資產；
- 「董事局」 指本公司董事局；
- 「本公司」 指地鐵有限公司，一間根據（香港法例第32章）《公司條例》在香港註冊成立的公司（公司編號為714016號），其註冊辦事處位於九龍九龍灣偉業街33號德福廣場地鐵大廈；
- 「第1類物業」 指第1A類物業及第1B類物業；
- 「第1A類物業」 指 (a) 新界屯門湖翠路168-236號海翠花園海翠商場1樓：商用地方及泊車位；(b) 新界屯門龍門路55-65號新屯門中心：商用地方、幼稚園及私人泊車位；及 (c) 新界屯門青山公路333號恒福花園地下及平台低層：商用地方及泊車位；

- 「第1B類物業」 指(a)新界沙田駿景路1號駿景園：商用地方及幼稚園；及(b)新界沙田駿景路1號駿景園：住宅單位及泊車位；
- 「第2類物業」 指：(a)新界沙田沙田車站圍1號連城廣場：零售樓層及1至6樓；(b)九龍紅磡暢運道8號九廣鐵路紅磡大樓：地下及1樓部分；及(c)新界大埔大埔公路4105號策誠軒：員工宿舍及會所；
- 「第3類物業」 指(a)新界沙田市地段470號東鐵何東樓（地盤A）；(b)新界沙田市地段530號馬鞍山鐵路烏溪沙；及(c)新界沙田市地段529號馬鞍山鐵路大圍維修中心；
- 「第4類物業」 指(a)新界沙田馬鞍山鐵路車公廟；(b)新界沙田馬鞍山鐵路大圍站；(c)新界元朗輕鐵天水圍總站；(d)九龍南線－九龍尖沙咀地盤C；及(e)九龍南線－九龍尖沙咀地盤D；
- 「跨境租約」 指九鐵公司與合併框架協議中指定的若干訂約方訂立的美國跨境租約；
- 「優惠票價」 指就九鐵公司鐵路及/或地鐵公司鐵路的車程向下列人士收取的票價：(a)3歲或以上但12歲以下的小孩，但身高95公分或以上的小孩被視為3歲或以上；及(b)長者（即65歲或以上的人士）；
- 「經營權知識產權」 指在服務經營權協議中列明的由九鐵公司擁有的若干知識產權權利；
- 「經營權有效期」 指最初由合併日期起計的五十年期間，可根據服務經營權協議延長；

- 「經營權財產」** 指 (a) 如服務經營權協議所描述於合併日期的經營權財產；(b) 任何額外經營權財產；及 (c) 就某一新項目而言，在有關未來協議中指定的財產，而為免生疑問，這不包括除外資產、收購鐵路資產或第1類物業及第2類物業或經營權知識產權以外的任何知識產權權利；
- 「董事」** 指本公司的董事；
- 「大會通函」** 指本公司將會就合併股東特別大會向股東發出的通函；
- 「股東特別大會決議案」** 指將會在合併股東特別大會上被審議及酌情通過的決議案；
- 「東鐵」** 指用於在香港境內運載乘客、首站與尾站均在香港、連接羅湖與尖東（或於九龍南線啟用後連接羅湖與紅磡）的鐵路線；為免生疑問，不包括該鐵路線上的任何城際客運服務及貨運服務；
- 「東鐵支線」** 指連尖東與紅磡、名為東鐵尖沙咀支線的鐵路支線；
- 「除外資產」** 指 (i) 九鐵公司作為一方的所有合約，指明將以（藉法例）轉歸、約務更替或轉讓方式轉予本公司的合約除外；(ii) 在若干九鐵公司附屬公司中持有的若干股份及九鐵公司持有的其他股份；(iii) 若干應收款項；(iv) 於合併日期持有的手頭現金或銀行存款、存款證、商業票據及所有其他金融票據及其他現金等物（減去若干與抵押保證金、保留款項及預付款項有關的金額）；(v) 九鐵公司以其稅務虧

損抵銷納稅義務的權利；(vi) 九鐵公司與政府之間就九龍南線訂立的項目協議及任何相關協議；(vii) 交易協議；(viii) 九鐵公司融資文件及九鐵公司與西鐵物業發展有限公司就西鐵物業發展訂立的貸款協議；(ix) 九鐵公司擁有的若干知識產權（包括經營權知識產權）；(x) 九鐵公司作為一方的所有保險安排；(xi) 就涉及收購鐵路資產並可歸因於在合併日期或以前結束的期間或在合併日期或以前發生的交易的課稅可收回的金額；及(xii) 九鐵公司或其任何附屬公司就跨境租約支付的所有現金保證金；(xiii) 連城廣場7至10樓（包括7樓及10樓在內）；(xiv) 因或就沙中線及/或北環線/廣深港高速鐵路香港段招致的所有開支；(xv) 僅與除外資產有關的所有檔案及行政記錄；(xvi) 九鐵公司管理局的所有會議記錄及文件；及(xvii) 九鐵公司的若干會藉；

- 「現有營運協議」 指於二零零零年六月三十日由當時的運輸局局長（代表政府）與本公司訂立的營運協議（以不時經修訂後的版本為準）；
- 「票價調整機制」 指營運協議中列明將於兩鐵合併後適用於本公司若干票價的調整機制；
- 「每年定額付款」 指本公司將會根據服務經營權協議向九鐵公司支付的每年定額付款，即每年7.5億港元（進一步描述見上文中「付款」一節）；
- 「專營權」 具有《地鐵條例》賦予「專營權」的涵

義；

- 「前線員工」 指九鐵公司及本公司（視情況而定）就列車、車站、巴士及車輛操作與維修、基建維修、倉務運作及保安工作而正規及直接僱用的全職非管理層員工。非管理層員工指獲持續聘用或按合約條款獲聘用兩年或以上的低於MG1級的員工（就本公司而言）及低於第8級的員工（就九鐵公司而言）；
- 「政府」 指香港特別行政區政府；
- 「香港」 指中華人民共和國香港特別行政區；
- 「新增收入」 指預期將會由綜合鐵路（及新鐵路）的營運產生並起因於本公司營運新鐵路的公司淨車費收入，及預期將會由新鐵路的營運產生的若干其他本公司與鐵路相關的淨收入；
- 「獨立董事委員會」 指按照《上市規則》第13.39(6)(a)條組成的本公司的獨立非執行董事委員會，其成員包括何承天（委員會主席）、張佑啟教授、艾爾敦、方敏生、盧重興及施文信；
- 「獨立財務顧問」 指美林（亞太）有限公司，即按照《上市規則》第13.39(6)(b)條委任的獨立財務顧問；
- 「獨立股東」 指政府及其聯繫人以外的所有股東；
- 「綜合鐵路」 指地鐵公司鐵路及九鐵公司鐵路；

- 「九鐵公司」 指由財政司司長法團按照（香港法例第372章）《九廣鐵路公司條例》代表政府全資擁有的九廣鐵路公司；
- 「九鐵公司債券持有人」 指九鐵公司將於二零零八年及二零一三年到期的港元零售票據；將於二零一零年到期的美元環球票據；債務發行計劃下將於二零零九年及二零一四年到期的美元票據；及債務發行計劃下將於二零一三年到期的港元票據的持有人；
- 「九鐵公司申索」 指由與本公司沒有關連的第三方提出的、有關訴訟因由是於合併日期之前產生而有關申索是於合併日期之後三年提出的非項目申索；
- 「九鐵公司融資文件」 指與九鐵公司作為或成為一方的融資安排（包括但不限於貸款、債券、票據、融資或跨境租約、銀行融資、出口信貸機構融資及掉期及衍生工具以及合併框架協議中描述的那些融資安排）有關的協議、文件或其他文據；
- 「《九鐵條例》」 指（經《兩鐵合併條例》修訂的）《九廣鐵路公司條例》（香港法例第372章），以不時經修訂後的版本為準；
- 「九鐵公司物業附屬公司」 指(i)恆福花園物業管理有限公司；(ii)海翠花園物業管理有限公司；及(iii)新屯門中心物業管理有限公司；
- 「九鐵公司鐵路」 指由以下鐵路及系統組成的鐵路系統：
(a)《九鐵條例》所界定的「九廣鐵路」（由東鐵組成）；(b)輕鐵；(c)城際客運和貨運鐵路系統；(d)東鐵支線；(e)馬

鐵；(f) 西鐵；(g) 於落成之日的九龍南線及落馬洲支線；及(h) 在任何補充服務經營權協議中被指定為「九鐵公司鐵路」的任何其他鐵路；

- 「九鐵公司相關業務」 指於任何特定時間與九鐵公司鐵路及西北鐵路巴士有關的業務，其中可能包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店、小賣店租賃、車站貿易、停車場租賃、機器和終端機租賃業務（但為免生疑問，不包括屬物業組合一部分的物業發展、物業投資及物業管理權）；
- 「九鐵公司服務」 指本公司將透過九鐵公司系統的營運提供的服務；
- 「九鐵公司附屬公司」 指(i) 恆福花園物業管理有限公司；(ii) 海翠花園物業管理有限公司；(iii) 駿景園物業管理有限公司；(iv) 新屯門中心物業管理有限公司；及(v) 偉絡傳訊有限公司；
- 「九鐵公司系統」 指：於任何時間的(a) 九鐵公司鐵路；(b) 西北鐵路巴士；及(c) 九鐵公司相關業務；
- 「九龍南線」 指連接南昌與紅磡、名為九龍南線的鐵路線；
- 「九龍南線項目管理協議」 具有上文「九龍南線項目管理協議」一節給予該詞的涵義；
- 「立法會」 指香港立法會；
- 「聯絡委員會函件」 指九鐵公司於簽署日期向本公司及政府發出的稱為「聯絡委員會函件」的函

件；

- 「輕鐵」 指為屯門新市鎮及元朗提供服務、又稱為（《九鐵條例》所界定的）「西北鐵路」的輕便鐵路系統，但不包括於合併日期或其後投入服務的該系統的任何支線；
- 「《上市規則》」 指香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》；
- 「內地」 指中華人民共和國內地；
- 「諒解備忘錄」 指本公司與政府於二零零六年四月十一日就兩鐵合併訂立的機密諒解備忘錄，進一步描述見上文「合併框架協議」一節；
- 「合併日期」 指運輸及房屋局局長根據《兩鐵合併條例》第2條指定為《兩鐵合併條例》開始實施日的日期；
- 「合併股東特別大會」 指本公司為尋求獨立股東批准兩鐵合併而將會舉行的股東特別大會；
- 「合併框架協議」 指本公司、政府與九鐵公司於簽署日期訂立的、記錄了兩鐵合併的框架的協議；
- 「馬鐵」 指連接烏溪沙與大圍的鐵路線；
- 「地鐵公司申索」 指所有於合併日期或其後提出而並非九鐵公司申索或鐵路項目申索的申索，與任何除外資產有關的申索除外；
- 「《地鐵條例》」 指（經《兩鐵合併條例》修訂的）《地

下鐵路條例》（香港法例第556章），以不時經修訂後的版本為準；

「地鐵公司鐵路」 指《地鐵條例》所界定的「地下鐵路」，為免生疑問，不包括九鐵公司鐵路；

「新項目現金流量淨額」 指新增收入減去 (i) 預期本公司須承擔的、由綜合鐵路（及新鐵路）的營運產生並起因於本公司營運新鐵路的新增經營成本及新增持續資本開支；及 (ii) 本公司作為新鐵路的營運者將需要承擔的並可歸因於新鐵路的預期新增徵稅；

「九鐵公司新項目」 指範圍包括建造、經營及/或維修 (i) 一個或以上的新車站及 (ii) 延長構成任何九鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路線，或偏離構成任何九鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路線的新路軌工程的任何新鐵路項目，但範圍亦包括建造及/或經營該鐵路項目的某一部分與任何九鐵公司鐵路以外的鐵路系統之間的運輸交匯處的新鐵路項目除外；

「地鐵公司新項目」 指範圍包括建造、經營及/或維修 (i) 一個或以上的新車站及 (ii) 延長構成地鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路線，或偏離構成地鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路線的新路軌工程的任何新鐵路項目，但範圍亦包括建造及/或經營該鐵路項目的某一部分與地鐵公司鐵路以外的鐵路系統之間的運輸交匯處的新鐵路項目除外；

- 「新項目」 指任何地鐵公司新項目、九鐵公司新項目或任何新獨立項目；
- 「新鐵路」 指將根據某一新項目建造、改造、改善及/或延長（視情況而定）的鐵路（或（如文意如此）其中的一部分）；
- 「新獨立項目」 指並非地鐵公司新項目或九鐵公司新項目的任何新鐵路項目；
- 「非項目申索」 指向九鐵公司或九鐵公司的附屬公司提出而並非鐵路項目申索的申索；
- 「八達通」 指在香港被稱為「八達通」的無接觸聰明卡票務系統（或代替該系統的任何系統）；
- 「營運協議」 指本公司與政府於簽署日期訂立的營運協議；自合併日期起（包括合併日期），該營運協議將為《地鐵條例》所指的營運協議，進一步描述見上文「營運協議」一節；
- 「物業前期工程發展用地」 指位於何東樓(a)、烏溪沙(a)；大圍維修中心(a)；車公廟、大圍站、天水圍輕鐵、九龍南線地盤C、九龍南線地盤D的發展用地；
- 「物業組合」 指由根據物業組合協議及買賣協議賦予本公司的與物業相關的權利組成的一個組合；
- 「物業組合協議」 指將會就第1類物業、第2類物業、第3類物業及第4類物業訂立的各項協議及文件；

- 「收購鐵路資產」 指上文「買賣協議」一節中較詳細地描述的九鐵公司的財產、資產、股份及指明合約；
- 「兩鐵合併」 指本公司與九鐵公司的營運的建議合併以及交易文件中記錄或預期將會進行的其他交易；
- 「《兩鐵合併條例》」 指《兩鐵合併條例》（二零零七年第11號條例）；
- 「鐵路項目」 指西鐵、東鐵支線、馬鐵、將會根據第DB2040號合約進行的輕鐵信號系統改善工程中的任何一項（不包括其於合併日期或其後投入服務的任何支線）；或九龍南線或落馬洲支線；
- 「鐵路項目申索」 指由與本公司沒有關連的第三方就(a)在任何鐵路項目通車之前進行或提供的；或(B)依據與該鐵路項目有關的最初建造計劃應在該鐵路項目通車之前進行或提供的、涉及該鐵路項目的設計、製造、建造、測試或投入使用的任何工程或服務，或(C)在(A)及/或(B)所述的工程或服務的缺陷責任期內進行或提供的上述工程或服務而對九鐵公司或九鐵公司的附屬公司提出的所有申索（包括但不限於與收回土地及業務受干擾有關的申索）；
- 「有關前線員工」 指於二零零六年四月十一日已受僱擔任前線員工或於二零零六年四月十一日至合併日期（包括合併日期）期間任何時間受僱為前線員工（即時其後(1)被九鐵公司鼓動（但只限於在合併日期之前）

或(2)被本公司(於任何時間)鼓動而調任非前線員工職務),並且(a)依據《兩鐵合併條例》於合併日期成為本公司僱員的九鐵公司員工;及(b)於合併日期繼續為地鐵公司僱員的本公司員工。為避免產生疑問,有關前線員工不包括出於本身的行動或主動而不再是前線員工的那些九鐵公司或本公司員工;

「規定標準」

指就地鐵公司鐵路及/或九鐵公司鐵路及/或西北鐵路巴士而言(視情況而定),於任何時間在《地鐵條例》及營運協議(以及政府與本公司不時議定的任何其他文據、協議或其他文件)中就綜合系統訂明的安全、服務表現及其他營運標準(包括但不限於在《地鐵條例》第9(2)條中就西北鐵路巴士訂明者)(但為免生疑問,不包括營運協議所界定的「顧客服務目標」);

「買賣協議」

指本公司與九鐵公司於簽署日期訂立的買賣協議,其中記錄了向本公司出售收購鐵路資產(或其中任何部分)的條款及條件,進一步描述見上文「買賣協議」一節;

「沙中線」

指名為沙田至中環線的擬議中的鐵路;

「服務經營權」

指九鐵公司將根據服務經營權協議向本公司授予的服務經營權及特許;

「服務經營權協議」

指本公司與九鐵公司於簽署日期訂立的服務經營權協議,其中記錄了服務經營權的條款及條件,進一步描述見上文「服

- 務經營權協議」一節；
- 「股份」 指本公司股本中每股面值為1.00港元的普通股；
- 「股東」 指所有股份的登記持有人；
- 「簽署日期」 指於二零零七年八月九日；
- 「聯交所」 指香港聯合交易所有限公司；
- 「學生票價」 指年齡介乎12至25歲之間並在本公司批准的學校就讀全日制課程，而在乘搭九鐵公司鐵路及/或地鐵公司鐵路列車時攜帶着記錄了其學生身份的個人八達通卡的人士須就九鐵公司鐵路及/或地鐵公司鐵路的車程支付的票價；
- 「補充服務經營權協議」 指本公司與九鐵公司依據服務經營權協議就任何新項目訂立的補充服務經營權協議；
- 「交易協議」 指合併框架協議、服務經營權協議、營運協議、買賣協議、營運協議、補充服務經營權協議（如有）、就業保障平邊契據、九龍南線項目管理協議、西鐵代理協議、物業組合協議、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議、外判協議、聯絡委員會函件、土地安撫函及政府、本公司及九鐵公司以書面形式指定為交易協議的任何其他文件；每一份上述文件（如本公告內未有界定者）均如合併框架協議所界定；
- 「交易文件」 指交易協議及《兩鐵合併條例》；

- 「西北鐵路巴士」 指《地鐵條例》所界定的「西北鐵路巴士服務」；
- 「每年非定額付款」 指本公司將會根據服務經營權協議向九鐵公司支付的每年非定額付款（進一步的描述見上文「付款」一節）；
- 「美國跨境租約分配協議」 指本公司與九鐵公司預期將於合併日期前訂立的以此為名的協議，進一步描述見上文「美國跨境租約分配協議」一節；
- 「美國跨境租約承擔協議」 指本公司與九鐵公司及九鐵公司的跨境租約其他各訂約方預期將於合併日期前訂立的以此為名的各項協議，進一步描述見上文「美國跨境租約承擔協議」一節；
- 「西鐵」 指連接屯門與南昌的鐵路線；及
- 「西鐵代理協議」 指本公司、九鐵公司及若干九鐵公司的附屬公司於簽署日期訂立的代理協議，其中記錄了與西鐵沿線物業發展有關的代理安排，進一步描述見上文「西鐵代理協議」一節。

承董事局命
公司秘書
杜禮

香港，二零零七年八月九日

於本公告日期：

董事局成員為：錢果豐博士（主席）**、周松崗（行政總裁）、張佑啟教授*、艾爾敦*、方敏生*、何承天*、盧重興*、施文信*、

陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長
(鄭汝樺)** 及運輸署署長 (黃志光)**

執行總監會成員為：周松崗、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國
權、龍家駒、麥國琛及杜禮

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英
文版為準。