

# 董事局報告書

董事欣然提呈截至2019年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合帳項。

## 集團主要業務

集團主要經營下列核心業務 — 於香港、澳門、中國內地和數個海外城市參與鐵路設計、建造、營運、維修及投資；在香港及中國內地提供與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；經營香港鐵路網絡內的車站商務，包括商舖租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及鐵路沿綫電訊服務的接通；於香港及中國內地經營物業業務，包括物業發展及投資，以及投資物業（包括購物商場及寫字樓）的物業管理及租賃管理；投資於八達通控股有限公司；以及提供鐵路管理、工程及技術培訓。

截至2019年12月31日，公司轄下主要附屬公司及聯營公司的主要業務載於綜合帳項附註24及25。

## 業務審視

公司一直致力在其年報中不同的章節內提供有關集團業務及表現的全面審視。現按照《公司條例》的要求把公司2019年報內就業務審視需作出披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

需作披露事項	相關章節
(1) 截至2019年12月31日止年度內集團業務的中肯審視及集團表現的討論及分析	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li><li>• 財務回顧(第70頁至第79頁)</li></ul>
(2) 於2019年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項的詳情	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li></ul>
(3) 集團面對的重大風險及不明朗因素的敘述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li><li>• 風險管理(第118頁至第121頁)</li><li>• 財務風險 – 綜合帳項附註28B(第231頁至第232頁)</li></ul>
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li></ul>
(5) 集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情	<ul style="list-style-type: none"><li>• 公司管治報告書(第94頁至第114頁)</li></ul>
(6) 集團與其主要持份者的關係的陳述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li><li>• 投資者關係(第82頁至第83頁)</li><li>• 企業責任(第84頁至第89頁)</li><li>• 人力資源(第90頁至第92頁)</li><li>• 公司管治報告書(第94頁至第114頁)</li><li>• 公司之2019可持續發展報告(與本年報同時於2020年4月出版)</li></ul>
(7) 集團的環保政策及表現的陳述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 企業責任(第84頁至第89頁)</li><li>• 公司之2019可持續發展報告(與本年報同時於2020年4月出版)</li></ul>

## 股息

董事局建議派發末期股息每股0.98港元(2018：每股0.95港元)，並提議向所有公司股東提供以股代息的選擇(惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外)。有關建議有待股東於公司應屆周年成員大會上批准，而建議的2019年度末期股息(附有以股代息的選擇)，預計於2020年7月16日派發予於2020年5月29日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

## 帳項

集團截至2019年12月31日的財務狀況，以及集團本年度的財務表現及現金流量，載於第182頁至第262頁的綜合帳項。

## 十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第80頁至第81頁。

## 董事

截至本報告日期止，公司董事局(包括替任董事)及執行總監會成員載列如下：

### 董事局成員

- 歐陽伯權(主席)
  - 金澤培博士(行政總裁)
  - 包立賢
  - 陳家樂
  - 陳黃穗博士
  - 陳阮德徽博士
  - 鄭恩基
  - 周永健博士
  - 方正博士
  - 關育材
  - 李慧敏
  - 李李嘉麗
  - 吳永嘉
  - 鄧國斌
  - 黃子欣博士
  - 周元
  - 劉怡翔(財經事務及庫務局局長)
- 替任董事：**
- 黎志華
  - 陳浩濂
  - 劉焯
- 運輸及房屋局局長(陳帆)
- 替任董事：**
- 運輸及房屋局副局長(蘇偉文博士)
  - 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(黎以德)
  - 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(蔡傑銘及葉李杏怡\*)
- 發展局常任秘書長(工務)(林世雄)
- 替任董事：**
- 發展局副秘書長(工務)2(麥成章)
- 運輸署署長(陳美寶)
- 替任董事：**
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理(李萃珍)

\* 該職位出任人由潘婷婷變更為葉李杏怡，生效日期為2019年7月15日。

### 執行總監會成員

- 金澤培博士(行政總裁)
- 劉天成(常務總監 – 車務及中國內地業務)
- 包立聲(工程總監)
- 鄭惠貞(人力資源總監)
- 蔡少綿(公司事務總監)
- 顏永文博士(技術工程總監)
- 許亮華(財務總監)
- 李家潤博士(車務總監)
- 馬琳(法律及歐洲業務總監)
- 鄧智輝(物業總監)
- 楊美珍(商務總監)

截至本報告日期止，各董事局及執行總監會成員的履歷載於第130頁至第142頁。

## 董事局報告書

此外，關於推選陳振彬博士為新董事的決議案將會提呈2020周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2020周年成員大會通告的通函。

以下為2019年度內曾任公司董事局/執行總監會之成員，其已於下述日期分別退任/辭任：

- 馬時亨教授(2019年7月1日退任)
- 梁國權(2019年4月1日退任)
- 鄭海泉(2019年5月22日退任)
- 劉炳章(2019年5月22日退任)
- 石禮謙(2019年5月22日退任)
- 蘇家碧(2020年1月16日辭任)

## 附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬企業的董事載列於第176頁。

## 董事服務合約

擬於應屆周年成員大會被推選或參與重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

## 董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)、運輸及房屋局局長(陳帆先生)、發展局常任秘書長(工務)(林世雄先生)，及運輸署署長(陳美寶女士)(皆為政府官員)而言，於第154頁至第174頁所述的公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬企業為其中一方、且董事局或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益(不論直接或間接)的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

## 董事於公司股份及相關股份的權益

根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2019年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目			認股權 數目 <sup>#</sup>	獎勵股份 數目 <sup>#</sup>	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 <sup>△</sup>
	個人權益*	家族權益 <sup>†</sup>	其他權益	個人權益*	個人權益*		
金澤培博士	281,171	-	-	-	333,984	615,155	0.00999
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註1)	-	-	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註2)	-	-	-	2,000	0.00003
李慧敏	3,350	-	-	-	-	3,350	0.00005

## 董事於公司股份及相關股份的權益(續)

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目			認股權 數目 <sup>#</sup>	獎勵股份 數目 <sup>#</sup>	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 <sup>Δ</sup>
	個人權益*	家族權益 <sup>†</sup>	其他權益	個人權益*	個人權益*		
李李嘉麗	-	1,614 (附註3)	2,215 (附註3)	-	-	3,829	0.00006
劉焯	1,116	-	-	-	-	1,116	0.00002
麥成章	558	8,058 (附註4)	-	-	-	8,616	0.00014
蘇偉文博士	-	1,675 (附註5)	-	-	-	1,675	0.00003
劉天成	91,495	-	-	26,000	83,567	201,062	0.00327
包立聲	-	-	-	-	30,150	30,150	0.00049
鄭惠貞	116,339	-	-	-	84,384	200,723	0.00326
顏永文博士	46,698	-	-	-	76,135	122,833	0.00199
許亮華	42,707	2,233 (附註6)	-	-	78,785	123,725	0.00201
馬琳	108,141	-	-	-	79,950	188,091	0.00305
蘇家碧	71,536	-	-	-	79,817	151,353	0.00246
鄧智輝	193,985	-	-	-	84,634	278,619	0.00452
楊美珍	664,753	-	-	-	84,267	749,020	0.01216

### 附註

截至2019年12月31日止，

1 該1,675股股份乃由陳黃穗博士的配偶持有。

2 該2,000股股份乃由鄭恩基先生的配偶持有。

3 該1,614股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及該2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。

4 該8,058股股份乃由麥成章先生的配偶持有。

5 該1,675股股份乃由蘇偉文博士的配偶持有。

6 該2,233股股份乃由許亮華先生的配偶持有。

# 認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第150頁至第152頁)內

\* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

Δ 於2019年12月31日，公司已發行具投票權股份總數為6,157,948,911股

除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

A 於2019年12月31日，公司董事局及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)；及

B 截至2019年12月31日止年度內，公司董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

## 主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2019年12月31日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的 普通股數目	普通股佔所有具投票權之 已發行股份百分比 <sup>A</sup>
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	75.26%

<sup>A</sup> 於2019年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,157,948,911股

公司已獲香港金融管理局知會，於2019年12月31日，公司約0.33%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

## 其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司已備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條之要求而提供的持股量資料。

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2019年12月31日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

## 2007年認股權計劃

截至2019年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購普通股的認股權的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目 (附註1至3)	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2019年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2019年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元)
劉天成	30/5/2014	80,000	23/5/2015 – 23/5/2021	26,000	–	–	–	28.65	26,000	–
其他合資格僱員	30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	840,000	–	–	840,000	27.48	–	46.40
	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	2,709,000	–	–	1,323,500	31.40	1,385,500	47.67
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	4,595,500	–	–	1,098,000	28.65	3,497,500	48.26

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。
- 除非按《上市規則》規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予該合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 授出的認股權須按既定的歸屬時間表，由授出認股權日期滿一周年(「授出周年」)開始，每周年日按三分之一的比例歸屬，並於第三授出周年全數歸屬。
- 根據2007年認股權計劃的條款，每名承授人須按要求向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。
- 2007年認股權計劃的其他詳情載於綜合帳項附註11B及42(i)。

## 股票掛鈎協議

除於上文標題「2007年認股權計劃」所披露外，公司於截至2019年12月31日止年度內並無訂立或於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

## 行政人員股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了行政人員股份獎勵計劃(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。

受限制股份是向個別合資格僱員授出，並按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另有決定)。表現股份一般按每三年的表現週期(「表現週期」)授予合資格僱員，並須經薪酬委員會不時審視及批准。表現股份之賦予，是由薪酬委員會不時按董事局就相關表現週期為衡量公司業務表現及任何其它表現條件所預設的表現基準而決定。

按行政人員股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃已發行普通股。一般來說，公司將向第三方信託人(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持普通股的其他現金淨額以購買市場上的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。信託人不得就在信託中所持的任何普通股行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。

為監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃以確保計劃持續適用並具有效益。

根據行政人員股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於2015年1月1日(該日為行政人員股份獎勵計劃的生效日期(「生效日期」))已發行的普通股股數的2.5%。

截至2019年12月31日止年度，根據行政人員股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,306,800股(2018年：4,061,850股(當中包括新表現週期的表現股份))。於2019年12月31日，合共5,659,978股(2018年：5,758,295股)獎勵股份尚未賦予、失效或被沒收，佔於生效日期之已發行普通股0.10%(2018年：0.10%)。

行政人員股份獎勵計劃的進一步詳情載於薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」(第127頁至第128頁)一節內及綜合帳項附註11C及42(ii)。

## 董事局報告書

已授予的獎勵股份詳情如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別		於2019年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2019年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	
		受限制股份	表現股份					
金澤培博士	8/4/2016	21,550	-	7,184	7,184	-	-	
	10/4/2017	22,050	-	14,700	7,350	-	7,350	
	10/4/2018	25,550	50,450	76,000	8,516	-	67,484	
	1/4/2019	120,000	-	-	-	-	120,000	
	8/4/2019	47,400	91,750	-	-	-	139,150	
梁國權 (附註1)	8/4/2016	64,850	-	21,618	21,618	-	-	
	10/4/2017	63,900	-	42,600	42,600	-	-	
	16/3/2018	80,000	-	80,000	80,000	-	-	
劉天成	10/4/2018	73,300	239,950	313,250	73,300	-	239,950	
	8/4/2016	8,400	-	2,800	2,800	-	-	
	10/4/2017	17,700	25,050	11,800	5,900	-	5,900	
	10/4/2018	16,450	50,450	66,900	5,483	-	61,417	
包立聲(附註2)	8/4/2019	16,250	-	-	-	-	16,250	
	8/4/2019	-	30,150	-	-	-	30,150	
	鄭惠貞	19/8/2016	71,428	-	23,810	23,810	-	-
	10/4/2017	16,950	30,400	11,300	5,650	-	5,650	
顏永文博士	10/4/2018	17,600	50,450	68,050	5,866	-	62,184	
	8/4/2019	16,550	-	-	-	-	16,550	
	8/4/2016	-	35,700	-	-	-	-	
	10/4/2017	15,050	-	10,034	5,016	-	5,018	
許亮華	10/4/2018	12,250	50,450	62,700	4,083	-	58,617	
	8/4/2019	12,500	-	-	-	-	12,500	
	10/4/2017	15,200	30,400	10,134	5,066	-	5,068	
	10/4/2018	14,200	50,450	64,650	4,733	-	59,917	
馬琳	8/4/2019	13,800	-	-	-	-	13,800	
	8/4/2016	17,300	-	5,768	5,768	-	-	
	10/4/2017	16,200	-	10,800	5,400	-	5,400	
	10/4/2018	16,050	50,450	66,500	5,350	-	61,150	
蘇家碧	8/4/2019	13,400	-	-	-	-	13,400	
	8/4/2016	16,400	44,050	5,468	5,468	-	-	
	10/4/2017	15,300	-	10,200	5,100	-	5,100	
	10/4/2018	14,200	50,450	64,650	4,733	-	59,917	
鄧智輝	8/4/2019	14,800	-	-	-	-	14,800	
	8/4/2016	17,950	-	5,984	5,984	-	-	
	10/4/2017	17,250	-	11,500	5,750	-	5,750	
	10/4/2018	16,850	50,450	67,300	5,616	-	61,684	
楊美珍	8/4/2019	17,200	-	-	-	-	17,200	
	8/4/2016	18,850	-	6,284	6,284	-	-	
	10/4/2017	17,700	-	11,800	5,900	-	5,900	
	10/4/2018	17,350	50,450	67,800	5,783	-	62,017	
其他合資格僱員	8/4/2019	16,350	-	-	-	-	16,350	
	8/4/2016	2,235,850	107,450	589,668	585,532	4,136	-	
	10/4/2017	2,027,900	26,350	1,162,593	598,320	19,423	544,850	
	10/4/2018	1,985,150	1,078,900	2,784,450	641,457	112,288	2,030,705	
	8/4/2019	1,773,900	122,750	-	29,000	38,850	1,828,800	

附註

1 梁國權先生已於2019年4月1日退任公司行政總裁，以及董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。

2 包立聲先生獲委任為公司工程總監，並成為執行總監會成員，自2019年3月18日起生效。



## 已發行股份

	已發行 普通股數目	代價/價值 (港元)
於2018年12月31日	6,139,485,589	不適用
根據2007年認股權計劃而發行之股份 (詳情見綜合帳項附註42(i))	3,261,500	0.96億 (由公司收取)
就2018年末期股息而發行之代息股份	13,707,539	6.54億
就2019年中期股息而發行之代息股份	1,494,283	0.71億
於2019年12月31日	6,157,948,911	不適用

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合帳項附註39。

## 買賣或贖回上市證券

截至2019年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於本年度內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約0.88億港元在聯交所購入了合共1,870,000股普通股(2018年：2.39億港元)。

## 公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守《上市規則》第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股份數目總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

## 主要供應商及顧客

截至2019年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量 百分比
集團向最大五家供應商之總採購額(非資本性)	17.60%

  

	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	34.85%
集團從最大客戶所得之總收入	14.47%

於2019年12月31日，董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局或執行總監會成員所知擁有公司所有具投票權之已發行股份超過5%之任何股東，包括財政司司長法團(公司的主要股東)，概無於本集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

## 捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出及贊助共約1,270萬港元(2018年：約1,220萬港元)。



## 銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2019年12月31日集團借貸總額為394.56億港元(2018年：402.05億港元)。借貸詳情載於綜合帳項附註33。

## 發行債券及票據

集團於2019年12月31日止年度內曾發行面額總值11.83億港元等值(2018年：14.91億港元等值)的票據，詳情載於綜合帳項附註33C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

## 有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2019年12月31日，附有控股權限制條件的集團借貸合共321.83億港元(2018年：324.46億港元)，到期日介乎2020年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸55.68億港元(2018年：97.75億港元)。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

## 物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第51頁至第52頁。

## 關連交易

於回顧年度內，公司與政府訂立以下的交易。按上市規則規定，政府是公司的主要股東，故就上市規則而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列各項交易對公司而言是上市規則所界定的關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定(「豁免」)。

有鑑於此，公司根據上市規則第14A.71條及豁免之條件作出如下披露。

### 土地協議

A 於2019年5月7日，公司接受了政府於2019年3月27日所提出的要約，公司可進行將軍澳市地段第70號餘段地盤C2建議發展的「日出康城」第十一期物業發展項目，唯公司須繳付3,054,900,000港元作為地價及按新批地書第9689號相關修訂的條款及條件進行。

B 於2019年11月5日，公司接受了政府於2019年9月25日所提出的要約，公司可進行香港仔內地段第467號地盤D建議發展的黃竹坑站第四期物業發展項目，唯公司須繳付6,757,740,000港元作為地價及按相關交換條件第20304號的條款及條件進行。

C 於2020年2月14日，公司接受了政府於2019年12月30日所提出的要約，公司可進行將軍澳市地段第70號餘段地盤D建議發展的「日出康城」第十二期物業發展項目，唯公司須繳付2,725,000,000港元作為地價及按新批地書第9689號相關修訂的條款及條件進行。

## 持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續或經常，並預期維持一段時間，與政府及/或九鐵公司、機場管理局(「機管局」)、UGL Rail Services Pty Limited(「UGL」)及禮頓建築(亞洲)有限公司(「禮頓亞洲」)所提供的商品或服務。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局均為政府的聯繫人士，同時亦是公司的關連人士。

Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 是一家在澳洲成立的公司，並由Metro Trains Australia Pty Ltd (「MTA」)全資擁有。因公司、UGL及John Holland MTA Pty Ltd (「JHMTA」)分別擁有60%、20%及20%的MTA，為MTA的主要股東。因此，UGL及JHMTA為公司的關連人士。

由於UGL及禮頓亞洲均為CIMIC Group Limited的間接全資附屬公司，而禮頓亞洲是UGL的聯繫人士，因此，禮頓亞洲亦是公司的關連人士。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司、機管局、UGL及禮頓亞洲各為公司的「關連人士」，而於2019年，下文I、II、III、IV及V段所述各項交易則根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及參考了聯交所的建議，公司內部審核部已審閱公司下列的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事根據與合併相關豁免(定義如下)、豁免及《上市規則》(視適用情況而定)需作的年度檢討及確認。

## I 與合併相關的持續關連交易

下文A至C段所列各項交易(統稱為「與合併相關的持續關連交易」)均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定(「與合併相關豁免」)。

### A 合併框架協議

公司、九鐵公司與運輸及房屋局局長和財經事務及庫務局局長(代表政府)於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；

- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第156頁至第157頁及下文C段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

### B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵公司之附屬公司(「西鐵附屬公司」)於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用(包括內部成本)加16.5%間接費用連同應計利息。

### C 物業組合協議

#### 第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政府租契(「該政府租契」)。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司(「該買賣協議」)。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司(「該轉讓協議」)。

該政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂該買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

#### 第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向公司提出按協定的條款批出若干物業(「第2B類物業」)的政府租契。

第2B類物業(即策誠軒)的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，以及大埔市地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日起生效。

### 第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議（「第3類協議」）及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業（每項均為「第3類物業」）有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理（定義及概要見第172頁至第173頁）。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務（但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務）。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業（包括其有關發展協議）向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該指示，九鐵公司必須即時遵行該指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表（而非於損益帳）變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司（作為九鐵公司代理人）並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤（扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付）相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付（但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額）。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業（落成後）的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數（經營權財產除外），及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

## II 非與合併相關的持續關連交易

下文A1至D段及第三份高鐵香港段協議（定義如下）（統稱為「非與合併相關的持續關連交易」），乃根據豁免之條件及《上市規則》第14A.71條作出披露。

### A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份沙中綫協議」)。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

### A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議(「第二份沙中綫協議」)。

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議計算並在臨時基礎上向公司支付有關的項目管理費用；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該臨時付款作出調整；



- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後3個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；

- 公司保證：
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

### A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議(「第三份沙中綫協議」)。

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；

## 董事局報告書

- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該雜項工程(如有)的其他義務的代價,政府須向公司支付經公司與政府議定的款項,作為應付給公司用以設計及建造該雜項工程而產生的項目管理費用;
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議);
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用;
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元,且總計不得超過150億港元;
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻,公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元,且總計不得超過150億港元;
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下,公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額;
- 根據第三份沙中綫協議,公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告,並在將沙田至中環綫項目移交給政府後3個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告;
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止,公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責,並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程;
- 公司根據有關已簽訂的工程合約,自簽發竣工證書予第三方後的12年內,須負責修復有關合約保修責任期屆滿後,所發現與該項工程有關的任何缺陷;
- 公司保證:
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務;
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務;及
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行;及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助,包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。



## B1 有關高鐵香港段的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘高鐵香港段的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

## B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2010年1月26日就有關高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了委託協議(「第二份高鐵香港段協議」)。

高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元(關於修改此條文的進一步詳情載於下文「關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受第二份高鐵香港段協議中所訂明的最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」))；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如

有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須不時向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額受最高付費限額限制；

- 根據第二份高鐵香港段協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止(以較先發生者為準)後3個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由

一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；

- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用；(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用、開支或金額；(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何及一切費用；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署因與高鐵香港段項目招致的相關的費用(關於修改此條文的進一步詳情載於下文「關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

### 關於高鐵香港段項目的第三份協議

政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段契約協議(「第三份高鐵香港段協議」)。第三份高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的部分，但不包括若干經協定的例外費用；

(iii) 公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息（每期特別股息為每股現金2.20港元）；

(iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；

(v) 政府保留在高鐵香港段開始通車後對公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利；及

(vi) 第三份高鐵香港段協議取決於獲得(a)公司獨立股東的批准(已於2016年2月1日獲得)及(b)立法會批准政府額外財務承擔(已於2016年3月11日獲得)。

每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息已於2017年7月12日派發。

根據第三份高鐵香港段協議，第二份高鐵香港段協議已作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i)修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii)向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了公司預期因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)。

### C1 關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

於2013年7月5日，公司與機管局就有關香港國際機場的旅客捷運系統(「系統」)訂立一份為期7年的保養合同(「保養合同」)，以延續當時已屆滿的保養協議，由2013年7月6日生效。預計每年根據保養合同可從機管局獲取的最高金額將不多於8,500萬港元。

保養合同載有關於公司對系統的運作和保養以及公司對系統進行若干指定服務的條文，當中包括以下各項：

- 訂明保養合同的有效期由2013年7月6日至2020年7月5日(包括該日)為期7年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修表現的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程(作為一項額外服務)的條文；及
- 有關系統的營運及維修延伸至新的中場範圍客運廊的條文。

### C2 關於向機管局提交二判承判商保證書

於2017年9月25日，新瀉運輸系統株式會社(「新瀉」)向公司分判現時系統的改裝工程，為期7年(「二判承判合同」)。因此，公司於2018年5月18日，向機管局提交了一份二判承判商保證書。預計每年從新瀉獲取的最高金額將不多於6,000萬港元。

二判承判合同載有關於提供及改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統的條文，當中包括以下各項：

- 有關現時系統的改裝延伸至新的旅客捷運系統中轉站；
- 提供有關機電系統，包括配電系統、電訊系統、月台幕門及維修器材；及
- 重置現有維修器材於新的旅客捷運系統車廠。

### D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議(「西港島綫項目協議」)。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例、由代表政府的運輸及房屋局局長與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。最終付款證書於2019年6月28日發出。

西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內(於2016年12月23日經公司與政府訂立的補充協議，延長該期限至2018年6月30日前、於2018年6月29日經公司與政府訂立的第二份補充協議，再延長該期限至2019年3月31日或之前、以及於2019年3月29日經公司與政府訂立的第三份補充協議，再延長該期限至2019年6月30日)，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；

- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；
- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

### III 有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易

下文A及B段(統稱為「有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

#### A 經修訂營運協議

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長為了修改及補充於2007年8月9日訂立的綜合營運協議(經修訂)(見第173頁至第174頁「兩鐵合併額外資料」D段所述，「現有綜合營運協議」)而訂立經修訂營運協議(「經修訂營運協議」)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。經修訂營運協議的目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。

就《港鐵條例》而言，經修訂營運協議是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

經修訂營運協議的主要條款如下：

經修訂營運協議的條款大致基於現有綜合營運協議的條款。經修訂營運協議已於2018年9月23日(「商業營運日期(高速鐵路(香港段))」)生效，並將與公司及九鐵公司於2018年8月23日訂立的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議」)同時屆滿。

經修訂營運協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 公司有責任維持與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性有關的指定服務表現要求；
- 公司有責任公布與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性、溫度及通風水平、鐵路清潔程度(僅關乎公司的高速鐵路(香港段)列車)及乘客查詢回應時限有關的指定顧客服務承諾；
- 有關在香港境外進行公司高速鐵路(香港段)的列車維修的責任；
- 公司有責任進行設計檢測，以驗證內地營運商的高速鐵路(香港段)列車是否與公司的基礎設施兼容，並可安全地在高速鐵路(香港段)上行駛；
- 與內地營運商建立程序，以批准內地營運商的列車安全地在高速鐵路(香港段)上行駛以及就改裝任何該等列車通知政府；
- 為高速鐵路(香港段)列車駕駛員制訂及維持一套培訓資歷制度；

- 協助鐵路檢查人員進行檢查，包括在必要時就此與內地營運商聯繫；
- 有關維持內地口岸區範圍及過境限制區的完整和安全的保安責任；及
- 設定高速鐵路(香港段)列車旅程票價的機制及政府審批程序，包括：
  - (i) 在商業營運日期(高速鐵路(香港段))之前，公司將在設定各類可提供的高速鐵路(香港段)票價之前尋求政府的事先書面同意；及
  - (ii) 其後，未經政府事先同意前，不得調整、引入或撤回票價。

## B 補充服務經營權協議

於2018年8月23日，為了補充於2007年8月9日訂立的服務經營權協議(見第172頁至第173頁「兩鐵合併額外資料」B段所述，「現有服務經營權協議」)，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如高速鐵路(香港段))的規定，並受限於下文所述。

就《港鐵條例》而言，補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。



### 補充服務經營權協議的主要條款

補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。高速鐵路(香港段)的經營期已於商業營運日期(高速鐵路(香港段))開始及於以下各項最早發生之日自動終止：

- (i) 根據《港鐵條例》有關公司鐵路的專營權全部或就高速鐵路(香港段)而言撤銷之日；及
- (ii) 緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天，但公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議所載的機制進一步磋商後延續經營期，在該情況下，則經營期會於公司及九鐵公司協定的其他日期終止(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。

補充服務經營權協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 高速鐵路(香港段)的額外經營權付款

#### (i) 概況

就高速鐵路(香港段)公司向九鐵公司作出或九鐵公司向公司作出額外經營權付款(見下文所述)，旨在反映根據現有綜合營運協議的規定，其中包括公司將從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%(貼現值反映公司就高速鐵路(香港段)的商業回報率)。

補充服務經營權協議規定以每年定額付款及每年非定額付款形式作出額外經營權付款，以反映在現有服務經營權協議下現有九鐵公司系統的現有經營權付款結構。

高速鐵路(香港段)的額外經營權付款並非取代現有服務經營權協議下就現有九鐵公司系統所作出之付款，而是該等付款以外的附加款項。

#### (ii) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的高速鐵路(香港段)車費實際收入以及來自與高速鐵路(香港段)相關業務的收入，包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店及小賣店租賃業務。

#### (iii) 高速鐵路(香港段)的每年定額付款

鑒於上文第(ii)段所述的每年非定額付款及為了使公司能如以上所述從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%，每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項在經營權有效期(高速鐵路(香港段))內合計相等於79.65億港元。

該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- 收入相關安排

此外，補充服務經營權協議載有以下收入相關安排：

#### (i) 乘客量調整

就高速鐵路(香港段)的乘客量實際上偏離現時的預測：

- (a) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量最多15%，將由公司承擔；及

(b) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量超過15%，將由公司與九鐵公司按30%(公司)及70%(九鐵公司)的比例攤分。

(ii) 新增收入調整

就公司現有來往羅湖及落馬洲的過境服務以及現有的城際客運服務的乘客量實際上偏離現時的預測，公司可向九鐵公司收取兩筆款項(分別為由(及包括)商業營運日期(高速鐵路(香港段))起至(及包括)2023年12月31日止期間及由(及包括)2024年1月1日起至(及包括)緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天止期間)，該兩筆款項分別以5億港元及10億港元為上限。

(iii) 內地折扣優惠計劃虧損

就內地營運商所採納的內地學生票價折扣優惠及內地殘疾軍人/公安人員折扣優惠計劃所產生的收入虧損，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

九鐵公司與公司亦將以真誠討論倘內地營運商在未來引入任何其他折扣優惠計劃時類似的償付安排。

(iv) 服務費補貼

對於以內地任何鐵路車站為起點及終點的車程，按政府指示應由公司承擔的在西九龍站售票所收取的服務費的部分，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

• 償付營運前成本

此外，九鐵公司將會就公司與九鐵公司協定的營運前成本給予公司補償，即公司於商業營運日期(高速鐵路(香港段))前合理產生並符合以下所有條件的成本及開支：

- (i) 因相關高速鐵路(香港段)資產的規劃及開始營運而直接產生的成本及開支；
- (ii) 根據任何相關協議政府並未支付及不會或毋須支付予公司的成本及開支，或公司與政府以書面協定應視為營運前成本的成本及開支；
- (iii) 根據補充服務經營權協議九鐵公司向公司作出的任何付款中並無涵蓋的成本及開支；及
- (iv) 屬於與高速鐵路(香港段)營運有關的若干其他類別的協定成本及開支(包括為高速鐵路(香港段)通車作準備的動員活動及高速鐵路(香港段)通車前的試營運，以及九鐵公司與公司可能協定的其他項目)。

• 均等付款

倘政府於2023年12月31日前撤銷專營權，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的十年期間應支付的每年定額付款總額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款。此均等付款之目的是確保倘若高速鐵路(香港段)的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

• 高速鐵路(香港段)服務

公司有責任於經營權有效期(高速鐵路(香港段))內按照《港鐵條例》及現有營運協議中所規定的水平經營高速鐵路(香港段)(須受另有說明者所限)。倘因內地營運商、任何內地機關或直接受他們控制的人士作出或未



有作出任何事宜導致公司未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定，公司不會被視為未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定。

- 交還規定

倘經營權有效期(高速鐵路(香港段))屆滿或被終止，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的高速鐵路(香港段)經營權財產。

## IV 有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易

下文A及B段(統稱為「有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

### A 經修訂營運協議及補充營運協議

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議(「屯馬綫一期經修訂營運協議」)，而公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議(「屯馬綫一期補充營運協議」)，以訂明適用於屯馬綫第一期(「屯馬綫一期」)的營運要求(例如服務標準)，將現有馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，新增顯徑和啟德兩個車站，及在鑽石山設有轉車站。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫一期根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的主要條款令屯馬綫一期被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的修訂已於2020年2月14日生效。

### B 補充服務經營權協議

於2020年2月11日，為了補充現有服務經營權協議，公司與九鐵公司訂立有關屯馬綫一期的第二份補充服務經營權協議(「屯馬綫一期補充服務經營權協議」)，以使九鐵公司向公司授予屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。屯馬綫一期補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期，除有必要以反映屯馬綫一期的某些特點和安排而作出的任何修訂外。屯馬綫一期補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如屯馬綫一期)的原則(見本節上文A段之所述)，但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫一期根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

#### 屯馬綫一期補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，屯馬綫一期補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。屯馬綫一期補充服務經營權協議於2020年2月11日訂立，九鐵公司根據屯馬綫一期補充服務經營權協議的條款向公司授予服務經營權和特許的有效期，以及屯馬綫一期的商業營運於2020年

2月14日開始(「新項目生效日期(屯馬綫一期)」)，並將於以下各項最早發生之日自動終止(即「終止日期(屯馬綫一期)」)：

- (i) 根據《港鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷的生效日期；
- (ii) 地政總署署長根據九鐵公司與政府訂立的轉歸契據撤回或撤銷批文以及有關屯馬綫一期的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 政府根據整條屯馬綫(「屯馬綫二期」)的新補充服務經營權協議(該新協議應取代及代替屯馬綫一期補充服務經營權協議)指定屯馬綫二期通車試行及投入商業營運的首日；及
- (iv) 緊接新項目生效日期(屯馬綫一期)的第二個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於新項目生效日期(屯馬綫一期)的第二個周年日或最後經延長日期(如適用)前滿一個月當日分別以書面協議方式同意的較後日期(「自然屆滿日期(屯馬綫一期)」)。

屯馬綫一期補充服務經營權協議中與屯馬綫一期有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

- (i) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系

統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的屯馬綫一期車費實際收入以及來自屯馬綫一期相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務。

- (ii) 屯馬綫一期的每年定額付款

鑒於上文所述的每年非定額付款及為了使公司能如上述賺取商業回報，屯馬綫一期的每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項從新項目生效日期(屯馬綫一期)開始，直至終止日期(屯馬綫一期)的前一天結束期間(「經營權有效期(屯馬綫一期)」)內合計相等於4.65億港元(假設經營權有效期(屯馬綫一期)在自然屆滿日期(屯馬綫一期)終止)。該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- 屯馬綫二期的新補充服務經營權協議

自訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議之日期起，直至及包括自然屆滿日期(屯馬綫一期)(在公司、九鐵公司與政府就此結束日期書面同意的任何延期之前或延期之後)前滿四個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就屯馬綫二期的補充服務經營權協議條款達成一致。補充服務經營權協議應根據現有綜合營運協議使公司可以從屯馬綫二期的營運中取得一定商業回報率(而這屯馬綫二期的新補充服務經營權協議擬取代屯馬綫一期補充服務經營權協議)。

- 交還規定

倘經營權有效期(屯馬綫一期)屆滿或被終止，及並無就屯馬綫二期訂立補充服務經營權協議，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的屯馬綫一期經營權財產。

## V 與政府無關的持續關連交易

下文(「與政府無關的持續關連交易」)根據《上市規則》第14A.71條而披露。

### 公司與禮頓亞洲簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約903

如上文所解釋，禮頓亞洲為《上市規則》第14A章所指公司的「關連人士」。因此合約903(定義見下文)為《上市規則》第14A.31條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司與禮頓亞洲就南港島綫(東段)建造若干涉及香港仔海峽大橋、黃竹坑站及海洋公園站的工程(「合約903工程」)簽訂合約903(於2014年11月14日經補充協議修訂)(「合約903」)。

合約903的形式與公司的標準目標成本工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 禮頓亞洲在合約903下的主要責任是負責合約903工程的建造；
- 禮頓亞洲須就由合約903工程引起或與合約903工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約903工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約903工程的權利、或公司、公司的

代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；

- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 禮頓亞洲須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；
- 禮頓亞洲就其在合約903之下的責任已向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約903工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何行為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，禮頓亞洲向公司作出彌償的責任將按比例減少。因延誤的緣故，禮頓亞洲須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過根據合約903定下的目標成本加上須向禮頓亞洲支付的費用的百分之十；
- 根據合約903，公司須向禮頓亞洲支付的款項總額包括合約903工程的成本及向禮頓亞洲支付的費用。合約903工程的範圍可能不時改變，因此根據合約的條款，公司將有責任向禮頓亞洲修訂有關的支付費用；
- 按合約903中列明的時間表，公司須向禮頓亞洲支付合約903工程的成本。倘若合約903工程的最後總成本超過或低於工程的目標成本，不足之數或剩餘款項(視乎情況而定)將根據合約903計算而由公司或禮頓亞洲承擔或(視乎情況而定)撥歸公司或禮頓亞洲所有；

- 根據合約903，公司每年須支付的最高總金額約為14億港元。由於公司向禮頓亞洲支付的款項是按合約903中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有責任購買「承判商全險」及第三者責任限額不少於7億港元的「第三者責任」保險。此外，禮頓亞洲已同意另外增購36.38億港元保額的「第三者責任」保險；及
- 倘若禮頓亞洲違約，公司可於任何時間透過向禮頓亞洲發出30天的書面通知終止合約903，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

就與合併相關的持續關連交易、非與合併相關的持續關連交易、有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易、有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易及與政府無關的持續關連交易(統稱為「該等交易」)，公司確定公司的獨立非執行董事已根據(i)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)、(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易)、及(v)《上市規則》第14A.55條(就與政府無關的持續關連交易)，已審閱該等交易，並確認該等交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立(按《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或最佳的條款進行(按《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，以匯報該等交易。根據(i)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)、(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易)、及(v)《上市規則》第14A.56條(就與政府無關的持續關連交易)，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信交易未獲董事局批准；
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行；及

另外，就與政府無關的持續關連交易：

- (c) 就涉及集團提供商品或服務的交易而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；及
- (d) 就該等交易的每一項的總金額而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等交易，已超出公司就該等交易的每一項所設定的相關最高年度總額。

### 兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項此等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至E段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關的持續關連交易」一節內披露的各項協議。

#### A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第155頁至第156頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見第156頁至第157頁及下文E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵

公司旗下附屬公司(「九鐵附屬公司」)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 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12個月期間支付；及
- 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，付款金額按公司每個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。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

#### B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司進入、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予進入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50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「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，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，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的土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「III 有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」一節內。

於2020年2月11日，公司與九鐵公司訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫的屯馬綫第一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「IV 有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」一節內。

## C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司將向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並作為物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文E段所述)。

## D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(其中包括)因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。

營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行，而第二次檢討亦已於2017年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。於2017年3月21日，公司宣布，其與政府已同意維持票價調整機制公式及該公式的直接驅動性質，惟因提早一年進行檢討公式引致的相應修訂除外。此外，營運協議的其他條款須每5年檢討一次，而有關的檢討工作亦已於2013年進行。因應上述檢討，公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議，修改及補充日期為2007年8月9日的綜合營運協議(經修訂)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「III有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」一節內。

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立屯馬綫一期經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長訂立屯馬綫一期補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫第一期的營運要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「IV有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」一節內。

### E 額外物業組合協議

#### 第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

#### 第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

#### 第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地(「第4類物業」)向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該鐵路處所轉讓予九鐵公司。

#### 國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股(由九鐵公司持有)及24,500股B股(由長江物業管理有限公司持有)。國際都會從事物業管理業務。

#### F 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。



## 資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

## 匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

## 庫務管理

公司庫務部按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務組合，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

## 電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2015認證。每年並就重要應用系統進行災難恢復演習。在網絡安全方面，公司已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2013的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。公司網絡安全委員

會制定了公司網絡安全的方向、策略和政策。該委員會督導和監察所有有關網絡安全的管理和績效的事宜。公司亦已經實施了多項網絡安全監控措施，並定期進行審查，以保護公司免受網絡攻擊。

## 獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2019年12月31日止年度內及於2020年3月5日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

## 持續經營

第182頁至第262頁的綜合帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2020年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來繼續經營。

## 核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示願意繼續留任。公司於應屆周年成員大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2020年3月5日

## 附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，本公司附屬企業之董事載列如下：

姓名	董事	替任董事	姓名	董事	替任董事
Altamirano Celis, Sandra Elena	√		廖頌基	√	
Arrowsmith, Stephen		√	盧耀祖		√(已辭任)
歐陽伯權	√		Long, Jeremy Paul Warwick*	√	
Bailie, William Paul	√		龍子豪*	√	√
Butcher, Stephen Anthony*		√	Luo Jiancheng	√	
陳智勤	√		馬時亨教授	√(已辭任)	
陳偉文*	√		McCusker, Andrew*	√	
陳宛冰*	√(已辭任)		McKenzie, Andrew Charles*		√
陳阮德徽博士	√		馬琳*	√	
鄭惠貞*	√		Meyer, Peter*	√	
蔡德贊*		√(已辭任)	Moros, Tony Antonio	√	
周招偉*		√	Murphy, Stephen John	√	
周駿齡*	√		Mylvaganam, Deva Rajan*	√	
朱鳳娟	√		Nelson, Michael John*	√	
Collis, Charles G.	√		吳婉芬		√
Dalin, Bengt Carl Harald Henrik*	√	√	Nilsson, Per Håkan Lennart*	√	
Damm, Bo Fredrik	√		Norris, Mark Frederick*	√	
杜博賢*	√	√	O'Flaherty, Raymond Anthony	√	
Edlund, Lars Anders	√		Oscarsson, Karl Johan*	√(已辭任)	
Elfving, Hans-Åke Börje	√(已辭任)		彭海興*	√	
Espinoza Ceballos, Natalia		√(已辭任)	Pira, Tomas*	√(已辭任)	
顏永文博士	√		錢宇宏	√	
方正博士	√		Schelin, David	√(已辭任)	
傅愛瑜*	√		司徒少華*	√(已辭任)	√(已辭任)
馮蕙儀*	√		邵劍明	√	
Hellners, Karl Erik Hjalmar*	√		沈林冲	√	
何家華*	√		冼碧筠*	√	
Holness, Nigel Graham	√		Söderström, Tim Rafael	√	
賀偉康	√(已辭任)		孫耀達	√	
許亮華*	√		譚立君*	√	√
Jensen, Frederik Mark*	√		鄧智輝*	√	
賈軍	√		Waymark, Leah Nicole	√	
詹國華*	√	√(已辭任)	Wennerberg, Matti Sigfrid Hasse	√(已辭任)	
Jones, Niel L.		√	Wikman, Jens		√(已辭任)
Jubian, Albert	√		黃子欣博士	√	
金澤培博士*	√		黃浩樑*	√	
郭麗琪*	√	√	黃健維	√	
鄺松興*		√	黃琨暉*	√(已停任)	
黎清佳*	√(已辭任)	√	黃秉修*	√	
劉炳章	√(已辭任)		黃永健*	√	
劉天成*	√		夏菁	√	
劉偉明*	√		許慕韓*	√	
李家潤博士*	√		任百年*	√	√
李蕙英	√(已辭任)		楊美珍*	√	
李婉玲*	√		楊嘉勳		√
梁國權*	√(已辭任)		袁麗琪*	√	
梁耀輝	√		元立行	√	
李秀蓮*		√	朱春雷	√	
李喆*	√				

\* 該名人士於超過一間附屬企業擔任董事及/或替任董事。