

# 董事局報告書

董事欣然提呈截至2023年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合財務報表。

## 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，包括商鋪租賃、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；提供鐵路管理、工程及技術培訓；以及投資相關新技術。

截至2023年12月31日，公司轄下主要附屬公司、聯營公司及合營公司的主要業務載於綜合財務報表附註26及27。

## 業務審視

公司一直致力在其年報中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2023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) 對截至2023年財政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12頁至第15頁)</li><li>行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)</li><li>年度回顧(第20頁至第31頁)</li><li>業務回顧(第32頁至第70頁)</li><li>財務回顧(第82頁至第93頁)</li></ul>
(2) 於2023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12頁至第15頁)</li><li>行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)</li><li>年度回顧(第20頁至第31頁)</li><li>業務回顧(第32頁至第70頁)</li></ul>
(3) 集團面對的重大風險及不明朗因素的描述	<ul style="list-style-type: none"><li>行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)</li><li>年度回顧(第20頁至第31頁)</li><li>業務回顧(第32頁至第70頁)</li><li>風險管理(第133頁至第137頁)</li><li>財務風險 — 綜合財務報表附註30B(第256頁至第258頁)</li></ul>
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none"><li>主席函件(第12頁至第15頁)</li><li>行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)</li><li>年度回顧(第20頁至第31頁)</li><li>業務回顧(第32頁至第70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98頁至第129頁)</li></ul>
(6) 集團與其主要持份者的關係的描述	<ul style="list-style-type: none"><li>主席函件(第12頁至第15頁)</li><li>行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)</li><li>年度回顧(第20頁至第31頁)</li><li>業務回顧(第32頁至第70頁)</li><li>環境及社會責任(第71頁至第78頁)</li><li>人力資源(第79頁至第81頁)</li><li>投資者關係(第96頁至第97頁)</li><li>2023可持續發展報告(<a href="http://www.mtr.com.hk">www.mtr.com.hk</a>)</li></ul>
(7) 集團的環保政策及表現的描述	<ul style="list-style-type: none"><li>主席函件(第12頁至第15頁)</li><li>行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)</li><li>年度回顧(第20頁至第31頁)</li><li>環境及社會責任(第71頁至第78頁)</li><li>2023可持續發展報告(<a href="http://www.mtr.com.hk">www.mtr.com.hk</a>)</li></ul>

## 股息

董事局建議派發截至2023年12月31日止年度的末期股息每股0.89港元(2022:每股0.89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2023年度末期股息(附有以股代息選擇),預計於2024年7月16日派發予於2024年5月31日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

## 綜合財務報表

集團於2023年12月31日的綜合財務狀況,以及集團本年度的綜合財務表現及綜合現金流量,載於第203頁至第290頁的綜合財務報表。

## 十年統計數字

集團過去十年業績及資產與負債概要,連同若干主要營運統計數字載於第94頁至第95頁。

## 董事

截至本報告日期止,公司董事局成員(包括其替任董事)及執行總監會成員載列如下:

### 董事局成員

- 歐陽伯權博士(主席)
  - 金澤培博士(行政總裁)
  - 包立賢
  - 陳振彬博士
  - 陳家樂
  - 陳阮德徽博士
  - 鄭恩基
  - 許少偉
  - 李惠光
  - 李慧敏
  - 吳永嘉
  - 唐家成博士
  - 黃幸怡
  - 黃冠文
  - 黃慧群教授
  - 許正宇(財經事務及庫務局局長)
- 替任董事:**
- 陳浩濂
  - 朱曼鈴
  - 羅淦華
- 運輸及物流局局長  
(林世雄)
- 替任董事:**
- 運輸及物流局副局長  
(廖振新)
  - 運輸及物流局常任秘書長  
(陳美寶)
  - 運輸及物流局副秘書長1  
(黃珮玟<sup>N1</sup>)
  - 運輸及物流局副秘書長2  
(李碧茜<sup>N2</sup>)
- 發展局常任秘書長(工務)  
(劉俊傑)
- 替任董事:**
- 發展局副秘書長(工務)3  
(何英傑<sup>N3</sup>)
- 運輸署署長  
(李頌恩<sup>N4</sup>)
- 替任董事:**
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理  
(李萃珍)

N1: 該職位出任人由葉李杏怡變更為黃珮玟,自2023年1月30日生效。

N2: 該職位出任人由黃珮玟變更為李碧茜,自2023年1月30日生效。

N3: 該職位出任人由周紹喜(於2023年6月3日離任)變更為何英傑(於2023年6月5日獲委任)。

N4: 該職位出任人由羅淑佩(於2023年8月15日離任)變更為李頌恩(於2023年8月28日獲委任)。

#### 執行總監會成員

- 金澤培博士(行政總裁)
- 楊美珍(常務總監 — 香港客運服務)
- 鄭惠貞(人力資源總監)
- 蔡少綿(企業事務及品牌總監)
- 鄧輝豪(項目及工程拓展總監)
- 樊米高(財務總監)
- 李家潤博士(車務及創新總監)
- 馬琳(法律及管治總監)
- 鄧智輝(物業及國際業務總監)
- 黃琨璋(中國內地業務總監)

截至本報告日期止，董事局及執行總監會各成員的履歷載於第145頁至第158頁。

此外，關於推選劉麥嘉軒女士為新董事的決議案將會提呈2024周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2024周年成員大會通告的公司通函。

以下為曾於2023年度內出任之公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員：

- 葉李杏怡(2023年1月30日離任)<sup>△</sup>
- 黃珮玟(2023年1月30日離任)<sup>△</sup>
- 陳黃穗博士(2023年5月24日退任)
- 周元(2023年5月24日退任)
- 周紹喜(2023年6月3日離任)<sup>△</sup>
- 羅淑佩(2023年8月15日離任)<sup>△</sup>
- 許亮華(2024年1月1日退任)

<sup>△</sup> 相關之董事局成員及替任董事職位出任人的變更，詳情請參閱上述附註N1至N4。

## 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196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

除了就許正宇先生(財經事務及庫務局局長)、運輸及物流局局長(林世雄先生)、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)，及運輸署署長(羅淑佩小姐(直至2023年8月14日)及李頌恩女士(自2023年8月28日))以及他們各自的替任董事皆為政府官員而言，於第172頁至第194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、且董事局成員、替任董事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C3所載之標準守則(「《標準守則》」)向公司及聯交所具報的資料，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2023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		獎勵股份 數目 <sup>#</sup>		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>	個人權益*	權益合計	
金澤培博士	740,104	-	493,218	1,233,322	0.01984
鄭恩基	-	2,000 (附註1)	-	2,000	0.00003
李慧敏	3,350	-	-	3,350	0.00005
黃冠文	-	558 (附註1)	-	558	0.00001
羅淦華	588	-	-	588	0.00001
楊美珍	792,829	-	109,351	902,180	0.01451
鄭惠貞	242,331	-	103,302	345,633	0.00556
蔡少綿	19,733	-	91,367	111,100	0.00179
鄧輝豪	2,566	-	28,134	30,700	0.00049
許亮華 (附註2)	208,440	2,233 (附註1)	47,850	258,523	0.00416
李家潤博士	153,584	-	89,918	243,502	0.00392
馬琳	224,474	-	95,217	319,691	0.00514
鄧智輝	325,061	-	109,351	434,412	0.00699
黃琨暉	37,466	-	34,317	71,783	0.00115

### 附註

- 截至2023年12月31日止，該等股份實為公司相關董事局成員或執行總監會成員的配偶持有。
  - 許亮華先生已退任公司財務總監，以及不再擔任執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。
- # 獎勵股份的詳情載於標題為「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第167頁至第169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2023年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,217,197,282股

除上文及於標題為「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2023年12月31日，公司董事局成員、替任董事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2023年12月31日止年度內，公司董事局成員、替任董事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2023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	普通股佔具投票權之已發行股份總數百分比 <sup>△</sup>
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.54%

△ 於2023年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,217,197,282股

公司已獲香港金融管理局知會，於2023年12月31日，公司約0.19%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)實為外匯基金所持有。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2023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。

## 股票掛鈎協議

公司於截至2023年12月31日止年度內並無訂立及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

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，並將一直有效至2024年12月31日。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。行政人員股份獎勵計劃下的參與者可以是公司或其任何附屬公司的任何僱員及任何董事(不包括董事局非執行成員，但包括執行總監會成員)。

根據行政人員股份獎勵計劃而可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於生效日期當日已發行普通股股份總數(即5,826,534,347股普通股)的2.5%(即145,663,358股普通股)，以及在12個月期間直至相關獎勵日期可授予單一合資格僱員的獎勵股份最高數目不得超過於相關獎勵日期已發行的普通股股數的0.03%。

截至本報告日期，根據行政人員股份獎勵計劃而已授出的獎勵股份數目為26,815,978股普通股。因此，根據行政人員股份獎勵計劃而可授出但尚未授出的獎勵股份總數為118,847,380股普通股，約佔截至本報告日期公司已發行股份總數1.91%。

## 行政人員股份獎勵計劃(續)

根據行政人員股份獎勵計劃的規則，每名承授人須承諾按要求向公司支付1.00港元，作為獲授獎勵股份的代價。除此之外，承授人無需就信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則從公開市場購買的普通股股份支付任何代價。任何根據行政人員股份獎勵計劃作出的獎勵股份要約，將訂明需於指定日期內(不超過提出要約日期(包括該日)起計30天內)接受獎勵股份的日期。

截至2023年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2023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2023年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
金澤培博士	08/04/2020	89,300	-	29,768	29,768	-	-	37.85
	08/04/2021	52,750	199,800	234,967	17,583	-	217,384	37.85
	01/04/2022	132,000	-	132,000	-	-	132,000	-
	08/04/2022	133,700	-	133,700	44,566	-	89,134	37.85
	11/04/2023 (附註6)	54,700	-	-	-	-	54,700	-
楊美珍	08/04/2020	32,650	-	10,884	10,884	-	-	37.85
	08/04/2021	17,200	47,850	59,317	5,733	-	53,584	37.85
	08/04/2022	46,000	-	46,000	15,333	-	30,667	37.85
	11/04/2023 (附註6)	25,100	-	-	-	-	25,100	-
鄭惠貞	08/04/2020	32,450	-	10,818	10,818	-	-	37.85
	08/04/2021	17,450	47,850	59,484	5,816	-	53,668	37.85
	08/04/2022	39,500	-	39,500	13,166	-	26,334	37.85
	11/04/2023 (附註6)	23,300	-	-	-	-	23,300	-
蔡少綿	08/04/2021	13,500	47,850	56,850	4,500	-	52,350	37.85
	08/04/2022	32,200	-	32,200	10,733	-	21,467	37.85
	11/04/2023 (附註6)	17,550	-	-	-	-	17,550	-
鄧輝豪	08/04/2022	7,700	7,300	15,000	2,566	-	12,434	37.85
	11/04/2023 (附註6)	15,700	-	-	-	-	15,700	-
許亮華 (附註4)	08/04/2020	29,050	-	9,684	9,684	-	-	37.85
	08/04/2021	15,600	47,850	58,250	10,400	-	47,850	34.08
	08/04/2022	37,850	-	37,850	37,850	-	-	32.82
	11/04/2023 (附註6)	17,100	-	-	17,100	-	-	30.30
李家潤博士	08/04/2020	15,500	-	5,168	5,168	-	-	37.85
	08/04/2021	13,550	47,850	56,884	4,516	-	52,368	37.85
	08/04/2022	34,050	-	34,050	11,350	-	22,700	37.85
	11/04/2023 (附註6)	14,850	-	-	-	-	14,850	-

## 行政人員股份獎勵計劃(續)

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 (附註1)		於2023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/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2023年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
馬琳	08/04/2020	27,000	-	9,000	9,000	-	-	37.85
	08/04/2021	14,250	47,850	57,350	4,750	-	52,600	37.85
	08/04/2022	34,600	-	34,600	11,533	-	23,067	37.85
	11/04/2023 (附註6)	19,550	-	-	-	-	19,550	-
鄧智輝	08/04/2020	31,350	-	10,450	10,450	-	-	37.85
	08/04/2021	17,200	47,850	59,317	5,733	-	53,584	37.85
	08/04/2022	46,000	-	46,000	15,333	-	30,667	37.85
	11/04/2023 (附註6)	25,100	-	-	-	-	25,100	-
黃琨璋	08/04/2020	7,650	-	2,550	2,550	-	-	37.85
	08/04/2021	7,350	10,100	15,000	2,450	-	12,550	37.85
	08/04/2022	8,050	-	8,050	2,683	-	5,367	37.85
	11/04/2023 (附註6)	16,400	-	-	-	-	16,400	-
五名最高酬金人士 (附註9)	08/04/2020	214,800	-	71,604	71,604	-	-	37.85
	08/04/2021	120,200	391,200	471,335	45,265	-	426,070	36.98
	01/04/2022	132,000	-	132,000	-	-	132,000	-
	08/04/2022	303,050	-	303,050	126,248	-	176,802	36.34
	11/04/2023 (附註6)	145,300	-	-	17,100	-	128,200	30.30
其他合資格僱員 (附註5)	08/04/2020	2,069,800	6,950	493,410	492,510	900	-	37.87
	08/04/2021	1,787,100	1,013,200	1,897,357	506,671	62,778	1,327,908	37.78
	08/04/2022	2,087,600	233,400	2,129,350	677,127	94,192	1,358,031	37.89
	11/04/2023 (附註6)	2,332,200	42,850	-	32,200	65,250	2,277,600	33.38
	25/09/2023 (附註6)	60,900	-	-	-	-	60,900	-

### 附註

- 行政人員股份獎勵計劃授出之獎勵股份乃已發行的普通股。
- 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並於三年內均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 表現股份是向合資格僱員授出及一般在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
- 許亮華先生已退任公司財務總監，以及不再擔任執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。
- 其他合資格僱員包括公司前僱員。
- 緊接2023年4月11日及2023年9月25日(授出日期)前普通股股份的收市價分別為38.60港元及30.60港元。
- 樊米高先生獲委任為公司的財務總監及執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。根據公司日期為2023年7月27日之公告中披露，樊米高先生分別於10,500股普通股及被視為於1,500股普通股擁有權益。他亦於2023年9月25日按公司行政人員股份獎勵計劃而獲授出60,900股普通股(即價值相等於大約2,000,000港元)的一次性特別受限制股份的獎勵。
- 年內並無獎勵股份被註銷。
- 本財政年度的五名最高酬金人士均為公司執行總監會成員(2022年：五名)，而他們於截至2023年12月31日止年度內按行政人員股份獎勵計劃而獲授出獎勵股份的變動詳情亦載列於上表內。
- 有關行政人員股份獎勵計劃運作的更多詳情(包括但不限於表現目標、有關獎勵股份在授出日期當日的公允價值和所採納的會計準則及政策)載於本年報中的薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」一節內(第142頁至第143頁)及綜合財務報表附註2U(iii)、11B及44。

## 已發行股份

	已發行 普通股數目	價值 (港元)
於2023年1月1日	6,202,060,784	不適用
就2022年末期股息而發行之代息股份	12,108,603	4.38億
就2023年中期股息而發行之代息股份	3,027,895	0.97億
於2023年12月31日	6,217,197,282	不適用

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合財務報表附註41。

## 買賣或贖回上市證券

公司分別於2023年7月3日及2023年11月17日以票面值贖回其2.1億人民幣及2億人民幣債券。該等債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2023年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回集團的任何上市證券。然而，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，在截至2023年12月31日止年度內以總額約9,300萬港元(2022年：1.09億港元)在聯交所購入了合共2,370,900股普通股(2022年：2,560,000股普通股)。

## 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。

## 主要供應商及客戶

截至2023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採購(非資本性)之總額	19.23%

	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	39.67%
集團從最大客戶所得之總收入	22.31%

九廣鐵路作為集團最大五家客戶之一，是政府全資擁有的法定公營機構。於2023年12月31日，政府透過財政司司長法團(其為公司主要股東)持有佔公司所有具投票權之已發行股份約74.54%(詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節)。

於2023年12月31日，除歐陽伯權博士及所有獨立非執行董事外，公司之其他非執行董事及彼等之替任董事(其姓名載於第164頁)皆為政府官員。

除上文所披露者外，於2023年12月31日，其他董事局成員、替任董事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成員、替任董事或執行總監會成員所知擁有公司具投票權之已發行股份總數超過5%之任何其他股東，概無於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1,640萬港元(2022年：約1,620萬港元)。

## 貸款及其他負債

截至2023年12月31日集團貸款及其他負債總額為594.91億港元(2022年：478.46億港元)。其詳情載於綜合財務報表附註35。

## 發行債券及票據

集團於2023年12月31日止年度內曾發行面額總值161.44億港元等值(2022年：102.88億港元等值)的票據，詳情載於綜合財務報表附註35C。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。

## 物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第49頁至第50頁。

## 關連交易

正如公司於2023年12月13日的公告中所披露，公司於2023年12月13日就屯門南延綫(定義見該公告)相關工程(定義見下文)的建造與承判商中國路橋工程有限責任公司(「中國路橋」)及Build King Construction Limited(統稱「承判商」)簽訂了合約(「合約」)，合約造價為6,220,587,500港元。承判商已組成非法團合營企業以承接工程。中國路橋與Build King Construction Limited於該非法團合營企業中分別持有75%及25%的經濟利益。作為兩間承判商之一的中國路橋為中國交通建設股份有限公司(「中國交建」)的全資附屬公司。公司在任何Metro Trains Australia Pty Ltd(「MTA」)及Metro Trains Sydney Pty Ltd(「MTS」)股東大會上控制60%的表決權，而中國交建(透過其附屬公司John Holland MTA Pty Ltd及John Holland Sydney NRT Pty Ltd)分別在任何MTA及MTS股東大會上控制20%的表決權。因此，中國路橋為《上市規則》所指的公司於附屬公司層面的關連人士。據董事在作出所有合理查詢後，就彼等所知、所悉及所信，Build King Construction Limited為獨立於公司及其關連人士的第三方。

故根據《上市規則》第14A章，合約項下擬進行的交易構成公司與中國路橋的關連交易。

### A. 工程範圍

- 工程範圍包括由承判商根據合約提供的工程的設計及建造(「工程」)，包括但不限於以下各項：

(a) 在屯門第16區新建車站 — 第16區站；

(b) 在屯門南新建車站 — 屯門南站；

(c) 在現有屯門站上興建鐵路高架橋及屯門河鐵路橋，連接新車站與現有屯馬綫；

(d) 相關屋宇設備及建築裝飾裝修工程；及

(e) 重置社區設施。

### B. 承判商的義務

- 根據合約條款，承判商的主要義務是負責工程的設計及建造。
- 承判商對工程的實施承擔共同及各別責任，而雙方須共同及各別地負責履行承判商的義務。
- 承判商須就實施工程、工程遭受損失或損壞、公司擁有的財產遭受損失或損壞，以及承判商僱員死亡或人身傷害引起的第三方提出的索賠和法律程序承擔責任。承判商須就公司因該等事宜招致的費用向公司作出彌償。
- 承判商須提供並購買專業彌償保險(每宗單一事故或合計事故的金額上限為100,000,000港元)。承判商須就其根據合約所承擔的義務提供履約保證金。

### C. 承判商的責任限制

- 承判商因延誤而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在合約之下計算的目標成本加上費用的10%。除此之外，承判商的賠償責任應受限於與損失的間接性及合理可預測性有關的普通法原則。

#### D. 公司的義務

- 根據合約條款，公司有義務於承判商就付款期內所產生的費用提交付款申請後，根據合約中某些已界定的成本向承判商支付工程費用。
- 假如工程的最後總成本超過或低於工程的目標成本（即合約造價6,220,587,500港元），不足之數或剩餘款項（視乎當時情況而定）將根據合約計算的基準而由公司及承判商承擔或撥歸（視乎當時情況而定）公司及承判商所有。
- 目標成本須進行價格波動調整，而且工程的範圍可能不時改變，公司因此可能有義務根據合約的條款修訂向承判商支付的目標成本及相關費用。
- 公司須為承判商的利益提供並購買承判商全險（賠償限額相等於合約價值）及第三方責任險（每宗事故賠償限額為400,000,000港元而合計事故不限賠償額）。

## 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/或九鐵公司及機場管理局（「機管局」）所提供的商品或服務。

按《上市規則》的定義，政府為公司的主要股東。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。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司及機管局各為公司的「關連人士」，而於2023年，下文I、II、III及IV節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。

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。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及考慮了聯交所的建議，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及風險委員會作出匯報，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

本節下文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「兩鐵合併額外資料」一節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、九鐵公司與時任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；
- 就物業組合協議支付77.9億港元（見第175頁C段及下文「兩鐵合併額外資料」一節F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191頁至第192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人的代價，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

本節下文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

公司與代表政府的時任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

公司與代表政府的時任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下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之責任除外)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

公司與代表政府的時任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；

- 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

公司與代表政府的時任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

公司與代表政府的時任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「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)，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「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)；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合同

於2020年7月2日，公司與機管局就有關保養香港國際機場的旅客捷運系統（「系統」）簽訂了一份為期七年的合同（「合同」），自2021年1月6日起生效。根據合同項下所提供的服務，截至2023年12月31日止年度從機管局收取的總額，請參閱綜合財務報表附註的附註47J。基於前述以及預期公司將根據合同提供的服務，預計每年可從機管局獲取的最高金額將約2億港元。

合同載有關於公司須負責對系統的運作和保養條文，當中尤其包括以下條文：

- 合同的有效期由2021年1月6日至2028年1月5日（包括該日）為期7年；
- 對系統進行定期維修和全面檢修；
- 監察系統以防止任何故障及於必要時的相關維修服務；

- 公司必須令系統運作達到一定水平；
- 公司在若干情況下為系統進行改善工程；及
- 機管局人員的操作培訓和相應資格。

### 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，為期七年(「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

公司與代表政府的時任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《港鐵條例》、由代表政府的時任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：

- 政府根據西港島綫項目協議向公司支付122.52億港元，該款項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

本節下文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，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長為了修改及補充於2007年8月9日訂立的營運協議(經修訂)(見第192頁至第193頁「兩鐵合併額外資料」一節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191頁至第192頁「兩鐵合併額外資料」一節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就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 有關沙田至中環綫營運的持續關連交易

本節下文IV-1及IV-2段(統稱為「有關沙田至中環綫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。

沙田至中環綫分兩個部分啓用。屯馬綫全綫已於2021年6月27日啓用，並構成沙田至中環綫的第一部分。沙田至中環綫第二部分的建造工程已完成，而沙田至中環綫全綫已於2022年5月15日開始投入商業營運。

### IV-1 沙田至中環綫的第一部分 — 屯馬綫

於2020年2月14日啓用的屯馬綫第一期(「屯馬綫一期」)將馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，途經顯徑和啟德兩個車站及在鑽石山設有轉車站。屯馬綫第二期由啟德行駛至

紅磡，途經宋皇臺和土瓜灣兩個新車站，及包括現有的何文田站，並將屯馬綫一期與西鐵綫整合成一條名為屯馬綫的鐵路綫（「屯馬綫」）。屯馬綫全綫已於2021年6月27日開始投入商業營運。這構成沙田至中環綫的第一部分。

### 經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準 備忘錄第1號修訂

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任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一期的營運要求（例如服務標準）。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。

於2021年6月21日，為了修改現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議（「屯馬綫經修訂營運協議」），而為了補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議（「屯馬綫補充營運協議」）及服務表現基準備忘錄第1號修訂（「備忘錄修訂」），以訂明適用於屯馬綫全綫的營運要求（例如服務標準）。屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂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全綫。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期經修訂營運協議、屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫一期補充營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂各自是一項「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，使屯馬綫全綫根據《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、屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫一期補充營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的主要條款使屯馬綫全綫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。(1) 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；而(2) 屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的修訂已於2021年6月21日生效。

### IV-2 沙田至中環綫全綫

沙田至中環綫的第二部分由紅磡站延伸至金鐘站，途經會展一個車站，並與連接羅湖站及落馬洲站至紅磡站的鐵路綫（不包括根據若干委託協議設計及建造的紅磡站部分，以及九鐵公司與政府之間若干轉讓契據的資產（「東鐵綫（原綫）」）整合成一條鐵路綫。這連同屯馬綫構成整條沙田至中環綫。

#### A 經修訂營運協議及補充營運協議

於2022年5月10日，為了修改現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議（「沙中綫經修訂營運協議」），而為了補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議（「沙中綫補充營運協議」），以訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運要求（例如服務標準）。沙中綫經修訂營運協議及沙中綫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沙田至中環綫全綫。

就《港鐵條例》而言，沙中綫經修訂營運協議及沙中綫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，使沙田至中環綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的主要條款使沙田至中環綫全綫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。沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的修訂已於2022年5月10日生效。

### B 補充服務經營權協議

於2022年5月10日，為了補充現有服務經營權協議以及取代及代替日期為2021年6月21日有關屯馬綫的第3號補充服務經營權協議（「屯馬綫補充服務經營權協議」），公司與九鐵公司訂立有關沙田至中環綫的第4號補充服務經營權協議（「沙中綫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全綫的經營權，並訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運及財務要求。而屯馬綫補充服務經營權協議則已經取代及代替了日期為2020年2月11日有關屯馬綫一期的第2號補充服務經營權協議（「屯馬綫一期補充服務經營權協議」）。沙中綫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沙田至中環綫全綫，除有必要以反映沙田至中環綫全綫的某些特點和安排而作出的任何修訂外。沙中綫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（如沙田至中環綫）的原則，但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，沙中綫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，使沙田至中環綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

#### 沙中綫補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，沙中綫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。沙中綫補充服務經營權協議於2022年5月10日訂立，九鐵公司根據沙中綫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日期於2022年5月13日開始（「新項目生效日期（南北綫）」），以及連接紅磡站部分、會展站及沙田至中環綫部分（定義見日期為2022年5月13日有關內地段第9070號的轉讓契據（「南北綫」）的鐵路綫部分的商業營運於2022年5月15日開始（「商業營運日期（南北綫）」），並將於以下各項最早發生之日自動終止（即「終止日期（沙中綫）」）：

- (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沙田至中環綫的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 任何由新項目生效日期（南北綫）起至終止日期（沙中綫）前一天止的期間（「經營權有效期（沙中綫）」）於自然屆滿日期（沙中綫）（定義見下方（iv））之後的任何延期，有關延期所依據的條款及條件由公司（作為一方）與九鐵公司（或政府的代名人及/或政府指定的任何第三方）（作為另一方）以協議方式可能協定，以遵從沙中綫補充服務經營權協議（包括但不限於公司應根據《港鐵條例》所界定的服務經營權經營沙田至中環綫）（「沙中綫經營權延期」）的任何具法律約束力協議（該協議應取代及代替沙中綫補充服務經營權協議）中就沙中綫補充服務經營權協議指定為終止日期（沙中綫）的任何日期；及

(iv) 緊接商業營運日期(南北綫)的第十個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於商業營運日期(南北綫)的第十個周年日或最後經延長日期(如適用)前滿一個月當日以書面協議方式可能同意的較後日期(「自然屆滿日期(沙中綫)」)。

沙中綫補充服務經營權協議中與沙田至中環綫有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

沙中綫補充服務經營權協議下的經營權付款包括每年非定額付款(應由公司向九鐵公司支付)及每年定額付款(應由九鐵公司向公司支付)。

- (i) 每年非定額付款及每年定額付款

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。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和東鐵綫(包括南北綫)車費實際收入以及來自屯馬綫和東鐵綫(包括南北綫)相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務，有關金額可能會作出若干經協定調整。

鑒於上段所述的每年非定額付款及為了使公司能賺取商業回報，每年定額付款應包括九鐵公司在經營權有效期(沙中綫)內向公司支付的款項。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。

- (ii) 經營權付款的估計淨額

以經營權有效期(沙中綫)於自然屆滿日期(沙中綫)終止作為基礎，於經營權有效期(沙中綫)內，根據沙中綫補充服務經營權協議公司應付九鐵公司的經營權付款估計淨額(經計及沙田至中環綫的每年非定額付款及每年定額付款)預計合共將約為10.36億港元(有關金額可能會作出若干經協定調整)。

- 均等付款

倘終止日期(沙中綫)於2028年12月31日前出現，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沙田至中環綫的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

- 與沙田至中環綫的沙中綫經營權延期有關的新具法律約束力協議

自2029年1月1日(或公司、九鐵公司與政府可能書面同意的較早日期)起，直至及包括自然屆滿日期(沙中綫)(在任何延期之前)(或公司、九鐵公司與政府可能書面同意的較後日期)前滿十二個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就與沙中綫經營權延期有關的具法律約束力協議條款達成一致(包括但不限於公司應根據《港鐵條例》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綜合營運協議適用於沙田至中環綫，並應根據現有綜合營運協議使公司可以從沙田至中環綫的營運中取得一定商業回報率。

- 交還規定

倘經營權有效期(沙中綫)屆滿或被終止，及並無沙中綫經營權延期，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的沙田至中環綫經營權財產(為免生疑問，不包括馬鞍山鐵路、西鐵綫及東鐵綫(原綫))。

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及有關沙田至中環綫營運的持續關連交易(統稱為「該等關連交易」)，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)及(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關沙田至中環綫營運的持續關連交易)，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(經修訂)「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，

以匯報該等關連交易。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)及(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關沙田至中環綫營運的持續關連交易)，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，致使他們相信該等關連交易未獲董事局批准；及
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行。

### 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。本節下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而本節下文B至F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」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(見本節下文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(定義見本節下文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174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175頁C段及本節下文F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本節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(見本節上文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製；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、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「持續關連交易」一節項下「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」分段內。

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。於2021年6月21日，公司與九鐵公司進一步訂立屯馬綫補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予屯馬綫的經營權，並訂明適用於屯馬綫的營運及財務要求(該協議取代屯馬綫一期補充服務經營權協議)。於2022年5月10日，公司與九鐵公司訂立沙中綫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全綫的經營權，並訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運及財務要求(該協議取代屯馬綫補充服務經營權協議)。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」分段內。

### 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(該附屬公司持有本節下文F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(見本節上文A段及本節下文F段所述)。

### D 營運協議

根據《港鐵條例》的規定，公司與代表政府的時任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《港鐵條例》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《港鐵條例》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，公司及代表政府的時任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「持續關連交易」一節項下「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」分段內。

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任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一期的營運要求。於2021年6月21日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長進一步訂立屯馬綫經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長進一步訂立屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫的營運要求。於2022年5月10日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立沙中綫經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長訂立沙中綫補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」分段內。

## E 服務表現基準備忘錄

公司與代表政府的運輸署署長於2007年8月9日簽訂服務表現基準備忘錄。此備忘錄載有計算服務表現基準的訂明公式。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」的分段「IV-1沙田至中環綫的第一部分 — 屯馬綫」中的一節「經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準備忘錄第1號修訂」內。

## F 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。

### G 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。

## 資本性與經營開支

主要的資本性與經營開支的評估、檢討及審批均有既定程序。截至2023年12月31日止年度內，超逾集團資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜及超逾集團資產淨值0.3%的其他資本性與經營開支，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。集團的營運、業務及工程項目對比預算的結果，每月皆被呈報上董事局，年度財政預測數字亦有作出定期更新。

## 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、貨幣風險及融資覆蓋期。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。創新及科技執行管理委員會為公司制定創新科技(「創科」)和網絡安全的方向、政策和策略，以及培育最佳實踐。該委員會督導和監察所有有關創科及網絡安全倡議的管理和績效事宜。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2023年12月31日止年度內及於2024年3月7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203頁至第290頁的綜合財務報表，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2024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持續經營。

## 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局釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2024年3月7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	√		劉伯為		√
Astrand, Anna Caroline	√		劉天成	√	
歐陽伯權博士	√		劉偉明	√	
Bagshaw, Michael David	√		李家潤博士	√	
Bailie, William Paul	√		李惠光	√	
Butcher, Stephen Anthony		√	李婉玲	√	
陳志雄	√		梁大超	√	
陳俊斌	√		梁耀輝	√(已辭任)	
陳慶強	√		龍子豪	√	√
陳定邦	√		McCusker, Andrew	√	
陳偉文	√(已辭任)		馬琳	√	
陳阮德徽博士	√		Meyer, Peter	√	
鄭惠貞	√		Moros, Tony Antonio	√	
鄭恩基	√		Munro, Peter James		√
鄭曉林	√		Murphy, Stephen John	√	
詹雅榮	√	√	吳進基	√	
趙敏	√		吳立能	√	
周駿齡	√		吳婉芬		√
蔡耀輝		√	Nyas, Jesper Karl Pontus	√	
朱鳳娟	√		O'Flaherty, Raymond Anthony	√	
Collis, Charles Grant Ross	√		Ortner, Ruben Daniel Johannes	√(已辭任)	
Dalin, Bengt Carl Harald Henrik	√(已辭任)		彭海興	√	
Damm, Bo Fredrik	√(已辭任)		潘啟宗	√	
杜博賢	√	√	Quarrie, Ian Roger	√	√
樊米高	√		Restrepo Suarez, Soraya		√(已停任)
傅愛瑜	√		Rostaminegad, Paul Nader	√	
馮靜婷	√		譚家宜	√	
Hellners, Karl Erik Hjalmar	√		譚立君	√(已辭任)	√(已停任)
Herrmann, Lena Christina	√		鄧智輝	√	
何家華	√		謝福深	√	
Holness, Nigel Graham	√(已辭任)		謝鈞宇	√	
許振聲	√		溫偉然	√	
許亮華	√(已辭任)		王超	√	
賈軍	√		王瑩	√	
詹國華	√	√	魏麗萍	√(已辭任)	
Jones, Niel Leonard		√(已停任)	魏豔	√	
Jubian, Albert	√	√	Williams Daniel	√	
金澤培博士	√		黃伽衛	√(已辭任)	
Kenny, Michael John		√	黃健維	√(已辭任)	
Kershaw, Phillip John	√	√	黃琨璋	√	
姜宜榮	√		黃永健	√	
King, Andrew Lewis	√		夏菁	√	
江玉歡		√(已停任)	許慕韓	√	
郭麗琪	√	√	任百年	√	√
鄺松興		√(已停任)	楊美珍	√	
黎清佳		√(已停任)	葉鎮濤	√	
賴啟承	√		楊嘉勳		√(已停任)
林鼎忠	√		袁麗琪	√	
劉貴顯	√		元立行	√	
			張凌	√	