

董事局報告書

董事欣然提呈截至2025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、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；經營在香港以及中國內地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；提供鐵路管理、工程及技術培訓；以及投資相關新技術。

截至2025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2025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2025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">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 年度回顧 — 財務表現(第50頁至第57頁)
(2) 於2025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">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)
(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">• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 風險管理(第103頁至第107頁)• 財務風險 — 綜合財務報表附註30B(第224頁至第226頁)
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)
(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">• 公司管治報告書(第68頁至第99頁)• 2025可持續發展報告(www.mtr.com.hk)
(6) 集團與其主要持份者的關係的描述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 環境及社會責任(第61頁至第63頁)• 人力資源(第64頁至第65頁)• 投資者關係(第66頁至第67頁)• 2025可持續發展報告(www.mtr.com.hk)
(7) 集團的環保政策及表現的描述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 環境及社會責任(第61頁至第63頁)• 2025可持續發展報告(www.mtr.com.hk)

股息

董事局建議(i)以現金派發截至2025年12月31日止年度的末期股息每股0.89港元，及(ii)於公司應屆周年成員大會(「周年成員大會」)上採納一項新的以股代息計劃(「以股代息計劃」)。有關建議有待股東於周年成員大會上批准，而建議的2025年度末期股息，預計於2026年6月22日派發予於2026年6月5日(即確定收取2025年度末期股息權利的記錄日期)營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。為免存疑，建議的2025年度末期股息並不包括根據以股代息計劃，以已繳足股款的新股份代替現金，收取全部或部分2025年度末期股息的選項。

綜合財務報表

集團於2025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172頁至第258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58至第59頁。

董事

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

董事局成員

- 金澤培博士(主席)
 - 楊美珍(行政總裁)
 - 包立賢
 - 陳振彬博士
 - 鄭恩基
 - 許少偉
 - 劉麥嘉軒
 - 李惠光教授
 - 吳永嘉
 - 孫淑貞
 - 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
 - 黎志華
 - 黎日正
- 運輸及物流局局長
(陳美寶)
- 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
(丘卓恒^{N1})
 - 運輸及物流局副秘書長1
(黃珮玟)
 - 運輸及物流局副秘書長2
(葉海鷹)
- 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)
- 運輸署署長
(李頌恩)
- 替任董事：**
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理
(郭惠英)

N1：該職位出任人由蔡傑銘先生(於2025年4月14日獲委任並於2025年10月27日離任)變更為丘卓恒先生(於2025年11月17日獲委任)。

董事(續)

執行總監會成員

- 楊美珍(行政總裁)
- 鄧智輝(常務總監 — 物業及國際業務)^{N2}
- 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)
- 鄺永銓(香港客運服務總監)^{N3}
- 馬琳(法律及管治總監)
- 黃琨暉(中國內地業務總監)

N2：鄧智輝先生之職銜由物業及國際業務總監更改為常務總監 — 物業及國際業務，自2026年2月1日起生效。

N3：鄺永銓先生獲委任為公司香港客運服務總監，自2026年1月28日起生效。

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115頁至第130頁。

此外，關於推選禰惠儀女士及黃奕鑑先生為新董事的決議案將會提呈2026周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2026周年成員大會通告的公司通函。

以下為曾於2025年度內出任，但現已離任或其於公司之職位已變更之董事局成員、替任董事及執行總監會成員：

- 陳家樂(2025年5月21日退任)
- 蔡傑銘(2025年10月27日離任)[^]
- 陸嘉健(2025年11月6日離任)
- 歐陽伯權博士(2026年1月1日退任)
- 金澤培博士(2026年1月1日卸任行政總裁及執行總監會成員)^{N4}

[^] 相關之替任董事職位出任人的變更，詳情請參閱上述附註N1。

N4：於2025年10月14日，公司宣布金澤培博士已獲委任為公司非執行董事，該任命於其擔任行政總裁的任期屆滿後生效，他同時亦不再擔任執行總監會成員，上述所有變更於2026年1月1日生效。金博士並獲財政司司長法團委任為公司主席，任期自2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。

附屬企業董事

除另有說明外，公司之附屬企業在本年度內及於截至本報告日期止的董事名單已備存於公司之註冊辦事處，並於辦公時間內供股東查閱。

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(陳美寶女士)、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)，及運輸署署長(李頌恩女士)以及他們各自的替任董事皆為政府官員而言，於第142頁至第162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2025年12月31日於公司股份及相關股份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 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^A
	個人權益 [*]	家族權益 [†]	個人權益 [*]		
金澤培博士 (附註1)	1,513,112	-	392,050	1,905,162	0.03061
楊美珍	924,234	-	289,718	1,213,952 (附註2)	0.01950
鄭恩基	-	2,000 (附註3)	-	2,000	0.00003
黃冠文	-	558 (附註3)	-	558	0.00001
鄧智輝	456,466	-	169,718	626,184	0.01006
鄭惠貞	367,270	-	164,185	531,455	0.00854
蔡少綿	129,838	-	144,284	274,122	0.00440
鄧輝豪	36,586	-	146,684	183,270	0.00294
樊米高	61,150	1,500 (附註3)	162,600	225,250	0.00362
馬琳	338,345	-	148,218	486,563	0.00782
黃琨璋	77,068	-	139,452	216,520	0.00348

附註：

- 於2025年10月14日，公司宣布金澤培博士已獲委任為公司非執行董事，該任命於其擔任行政總裁的任期屆滿後生效，他同時亦不再擔任執行總監會成員，上述所有變更於2026年1月1日生效。金博士並獲財政司司長法團委任為公司主席，任期自2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。
- 楊美珍女士與公司於2025年9月就其行政總裁的職位訂立了一份服務合約，據此，她於2028年12月31日完成其服務合約時，將會獲授120,000股受限制股份，有關股份將按服務合約內的條款及條件於授出當日賦予楊女士。此權益已包括在楊女士的總權益內。
- 截至2025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。

[#] 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138頁至第140頁)內

^{*} 作為實益擁有人之權益

[†] 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

^A 於2025年12月31日，公司已發行具投票權股份總數為6,224,823,171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2025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或相關股份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2025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2025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 [△]
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.45%

△ 於2025年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,224,823,171股

公司已獲香港金融管理局知會，於2025年12月31日，公司約0.18%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2025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2025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，原定期限至2024年12月31日。董事局於2025年3月6日批准行政人員股份獎勵計劃延長至2034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39,223,001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106,440,357股普通股，約佔截至本報告日期公司已發行股份總數1.71%。

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2025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2025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2025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 (附註4)	1/4/2022	132,000	-	132,000	132,000	-	-	26.10
	8/4/2022	133,700	-	44,568	44,568	-	-	25.45
	11/4/2023	54,700	-	36,467	36,467	-	-	28.02
	8/4/2024	87,100	392,050	479,150	87,100	-	392,050	28.58
	1/4/2025 (附註7)	33,100	-	-	33,100	-	-	30.04
	8/4/2025 (附註7)	90,600	-	-	90,600	-	-	30.04
楊美珍	8/4/2022	46,000	-	15,334	15,334	-	-	25.45
	11/4/2023	25,100	-	16,734	8,366	-	8,368	26.00
	8/4/2024	41,700	93,550	135,250	13,900	-	121,350	25.65
	8/4/2025 (附註7)	40,000	-	-	-	-	40,000	-
鄧智輝	8/4/2022	46,000	-	15,334	15,334	-	-	25.45
	11/4/2023	25,100	-	16,734	8,366	-	8,368	26.00
	8/4/2024	41,700	93,550	135,250	13,900	-	121,350	25.65
	8/4/2025 (附註7)	40,000	-	-	-	-	40,000	-
鄭惠貞	8/4/2022	39,500	-	13,168	13,168	-	-	25.45
	11/4/2023	23,300	-	15,534	7,766	-	7,768	26.00
	8/4/2024	38,650	93,550	132,200	12,883	-	119,317	25.65
	8/4/2025 (附註7)	37,100	-	-	-	-	37,100	-
蔡少綿	8/4/2022	32,200	-	10,734	10,734	-	-	25.45
	11/4/2023	17,550	-	11,700	5,850	-	5,850	26.00
	8/4/2024	24,200	93,550	117,750	8,066	-	109,684	25.65
	8/4/2025 (附註7)	28,750	-	-	-	-	28,750	-
鄧輝豪	8/4/2022	7,700	7,300	2,568	2,568	-	-	25.45
	11/4/2023	15,700	-	10,467	5,233	-	5,234	26.00
	8/4/2024	25,800	93,550	119,350	8,600	-	110,750	25.65
	8/4/2025 (附註7)	30,700	-	-	-	-	30,700	-

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2025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2025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)					
樊米高	25/9/2023	60,900	-	40,600	20,300	-	20,300	26.62
	8/4/2024	30,150	93,550	123,700	10,050	-	113,650	25.65
	8/4/2025 (附註7)	28,650	-	-	-	-	28,650	-
李家潤博士 (附註5)	8/4/2022	34,050	-	11,350	11,350	-	-	25.45
	11/4/2023	14,850	-	9,900	9,900	-	-	26.15
	8/4/2024	30,600	93,550	124,150	30,600	-	93,550	26.08
	8/4/2025 (附註7)	14,700	-	-	14,700	-	-	26.30
馬琳	8/4/2022	34,600	-	11,534	11,534	-	-	25.45
	11/4/2023	19,550	-	13,034	6,516	-	6,518	26.00
	8/4/2024	25,950	93,550	119,500	8,650	-	110,850	25.65
	8/4/2025 (附註7)	30,850	-	-	-	-	30,850	-
黃琨璋	8/4/2022	8,050	-	2,684	2,684	-	-	25.45
	11/4/2023	16,400	-	10,934	5,466	-	5,468	26.00
	8/4/2024	21,800	93,550	115,350	7,266	-	108,084	25.65
	8/4/2025 (附註7)	25,900	-	-	-	-	25,900	-
五名最高酬金人士 (附註9)	1/4/2022	132,000	-	132,000	132,000	-	-	26.10
	8/4/2022	272,900	7,300	90,972	90,972	-	-	25.45
	11/4/2023	143,900	-	95,936	66,198	-	29,738	27.11
	8/4/2024	234,950	766,250	1,001,200	136,383	-	864,817	27.52
	1/4/2025	33,100	-	-	33,100	-	-	30.04
	8/4/2025	238,400	-	-	90,600	-	147,800	30.04
其他合資格僱員 (附註6)	8/4/2022	2,125,450	233,400	525,784	521,530	4,254	-	25.45
	11/4/2023	2,349,300	42,850	1,334,772	717,031	23,261	594,480	26.10
	8/4/2024	3,731,850	1,987,000	5,552,050	1,334,575	140,220	4,077,255	25.85
	8/4/2025 (附註7)	3,905,000	288,350	-	91,050	39,300	4,063,000	28.88

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，並以三年時間均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 表現股份是向個別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。
- 於2025年10月14日，公司宣布金澤培博士已獲委任為公司非執行董事，該任命於其擔任行政總裁的任期屆滿後生效，他同時亦不再擔任執行總監會成員，上述所有變更於2026年1月1日生效。金博士並獲財政司司長法團委任為公司主席，任期自2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。
- 李家潤博士已退任公司車務及創新總監，以及不再擔任執行總監會成員，皆自2025年5月1日起生效。
- 其他合資格僱員包括公司前僱員。
- 緊接2025年4月1日及2025年4月8日(授出日期)前普通股股份的收市價分別為25.45港元及25.15港元。
- 年內並無獎勵股份被註銷。
- 本財政年度的五名最高薪酬人士均為公司執行總監會成員，而他們於截至2025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112頁至第113頁)及綜合財務報表附註2U(iii)、11B及44。

已發行股份

年內，公司並無發行股份。截至2025年12月31日，公司合共發行6,224,823,171股已入帳列作繳足股款的普通股。

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2025年1月21日、2025年9月14日、2025年9月19日、2025年9月28日、2025年9月29日、2025年9月29日及2025年10月6日以票面值贖回其3.45億人民幣(3.99億港元)、1.5億港元、1.5億港元、2億港元、2億港元、5億港元及2.6億人民幣(2.85億港元)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2025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2025年12月31日止年度內以總額約1.13億港元在聯交所購入了合共4,341,500股普通股。公司截至2025年12月31日並未持有任何庫存股份。

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2025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	15.91%

	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	34.74%
集團從最大客戶所得之總收入	20.36%

九鐵公司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2025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74.45%(詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節)。

於2025年12月31日，除時任董事局主席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135頁至第136頁)皆為政府官員。

除上文所披露者外，於2025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2,720萬港元。

貸款及其他負債

截至2025年12月31日集團貸款及其他負債總額為889.23億港元。其詳情載於綜合財務報表附註35。

發行債券及票據

集團於2025年12月31日止年度內曾發行面額總值251.99億港元等值的票據，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33頁至第34頁。

關連交易

於回顧年度內，公司與(i)政府(按《上市規則》的定義為公司的主要股東)；以及(ii)八達通卡有限公司(「八達通公司」)及Octopus Transactions Limited(按《上市規則》的定義均為政府的聯繫人)訂立下述的交易。就《上市規則》而言，政府、八達通公司及Octopus Transactions Limited均為公司的「關連人士」，而下述各項交易對公司而言亦被界定為關連交易。

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」)。

I 土地協議

公司根據《上市規則》第14A.71條及豁免之條件作出如下披露：

- A 於2025年1月3日，公司接受了政府於2024年11月22日所提出的要約，根據有關批地文件的條款及條件於東涌市地段第53號B區進行東涌車站第一期物業發展項目，相關地價金額被評定為337,299,000港元。根據東涌綫延綫的項目協議，經扣減下調金額後，公司須繳付的淨地價金額為零元。
- B 於2025年11月18日，公司接受了政府於2025年10月8日所提出的要約，根據有關批地文件的條款及條件於屯門市地段第576號A區的屯門第16區站第一期物業進行發展項目，相關地價金額被評定為1,756,662,000港元。

根據屯門南延綫的項目協議，經扣減下調金額後，公司須繳付的淨地價金額為零元。公司與政府已於2026年2月10日簽署屯門市地段第576號的批地文件。

II 約務更替協議

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函(「2007通函」)所披露，豁免於2005年7月已更新以反映八達通公司的重組，其中包括公司、八達通控股有限公司(「八達通控股」)及八達通公司(及其各自附屬公司)之間的交易。

公司根據《上市規則》第14A.71條及(已更新)豁免之條件作出如下披露：

公司於2025年4月2日與八達通公司及Octopus Transactions Limited(兩間公司均為八達通控股的全資附屬公司)簽訂一份約務更替協議。該協議是有關約務更替九份原本由公司與八達通公司簽訂關於重鐵的多種電子支付自動收費項目的服務合約(合約總值為1.7665億港元)。據此，八達通公司已獲解除其於每份服務合約中的義務，並由Octopus Transactions Limited代替八達通公司承擔履行每份服務合約的義務，以及同意受每份服務合約的條款約束，全部自2025年5月1日起生效。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及公司與政府及/或九鐵公司，以及公司與機場管理局(「機管局」)之持續或經常進行的商品或服務提供，並預期維持一段時間。

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，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2025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。

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)進行的年度檢討及確認。

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，其中包括下列事項。更多詳情載於「兩鐵合併額外資料」一節及2007通函。

- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 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；及
- 有關評估地價金額的安排。

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160頁至第161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有關發展商向九鐵公司支付)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

公司與政府於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;及
- 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之責任除外。

A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與政府於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(其中包括)以下條文。更多詳情載於2011年5月18日公司發出的公告。

- 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；
- 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；
- 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

公司與政府於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(其中包括)以下條文。更多詳情載於2012年5月29日公司發出的公告。

- 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；
- 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之責任除外)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；

- 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

公司與政府於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；及
- 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。

B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與政府於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(其中包括)以下條文。更多詳情載於2010年1月26日公司發出的公告。

- 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；
- 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2025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48L。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2.5億港元。

合同載有關於公司須負責對系統的保養條文，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)為期七年；
- 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；及
- 公司在若干情況下為系統進行改善工程。

C2 關於向機管局提交二判承判商保證書

於2018年5月18日，公司作為二判承判商向機管局提交了一份於2017年9月25日生效的二判承判商保證書。這是由於公司與新瀉運輸系統株式會社(「新瀉」)簽訂了一份原為期七年有關現有系統改裝工程的二判承判合同(「二判承判合同」)，該合同隨後已延長至2026年年中。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：

- 有關現有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

公司與政府於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》、政府與公司於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(其中包括)以下條文。更多詳情載於2009年7月13日公司發出的公告。

- 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)；及

- 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。

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，公司及政府為了修改及補充於2007年8月9日訂立的營運協議(經修訂)(見第161頁至第162頁「兩鐵合併額外資料」一節C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。

董事局報告書

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160頁至第161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，以確保倘若高速鐵路(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，公司及政府訂立經修訂營運協議(「屯馬綫一期經修訂營運協議」)及補充營運協議(「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，公司及政府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，公司及政府訂立補充營運協議(「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，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及政府訂立經修訂營運協議(「沙中綫經修訂營運協議」)及補充營運協議(「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，而本節其他段落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」內披露的若干協議。

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144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2007通函所述)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、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 營運協議

根據《港鐵條例》的規定，公司與政府於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；
- 鐵路的設計、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五年檢討一次，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，公司及政府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，公司及政府訂立屯馬綫一期經修訂營運協議及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，公司及政府進一步訂立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，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，公司及政府訂立沙中綫經修訂營運協議及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。

D 服務表現基準備忘錄

公司與政府於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。

E 額外物業組合協議

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。

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2025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及次級永續資本證券組合，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 27001:2022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。資訊安全管理委員會由首席資訊主管擔任主席並向創新及科技執行管理委員會匯報，負責監督資訊安全事宜及公司網絡安全策略、政策和指引的落實。

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2025年12月31日止年度內及於2026年3月12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172頁至第258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2026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，2026年3月12日