

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

內幕消息及持續關連交易

簽訂有關高鐵香港段的協議

本公司欣然宣布，本公司已就高鐵香港段的營運訂立安排。高鐵香港段預計將於 2018 年 9 月下半部開始投入商業營運。

於 2018 年 8 月 23 日：

- (i) 本公司與香港特別行政區政府訂立綜合營運協議之修訂協議。該協議修改及補充現有綜合營運協議，而綜合營運協議規管現有鐵路網絡的營運，使高鐵香港段的監管方式與現有鐵路網絡大致相同；及
- (ii) 本公司與九廣鐵路公司訂立補充服務經營權協議。該協議受現有服務經營權協議所規定，並補充現有服務經營權協議，而現有服務經營權協議對九廣鐵路公司已向本公司授予經營權的部分現有鐵路網絡的營運作出規管，使高鐵香港段受到大致上類似所述部分現有鐵路網絡的經營權安排所規限。

上文第(i)及(ii)段所述的兩份協議是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《香港鐵路條例》（香港法例第 556 章）而言是必要的，使高鐵香港段根據該條例獲得妥善規管。

由於政府為本公司的主要股東及九廣鐵路公司的唯一股東（就《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》而言，這使九廣鐵路公司成為政府的「聯繫人」），因此，於本公告中所述本公司與政府及本公司與九廣鐵路公司之間的協議及安排構成本公司的持續關連交易。

如本公司以前作出的公告所披露，鑒於本公司、其業務以及其與政府及其聯繫人（包括九廣鐵路公司）之間的持續交易的獨特性質，在本公司進行首次公開招股及在香港聯合交易所有限公司上市時（及之後經更新），香港聯合交易所有限公司向本公司授予豁免，並於 2007 年本公司與九廣鐵路公司的鐵路營運合併時再次向本公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，免除本公司嚴格遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》第 14A 章本應適用於本公司與政府及其聯繫人（包括九廣鐵路公司）之間的關連交易及持續關連交易的規定。倘沒有獲授予豁免，則《香港聯合交易所有限公

司證券上市規則》第 14A 章中有關匯報、年度審核、公告及獨立股東批准的規定將適用。

本公告是根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》第 13.09(2)條及《證券及期貨條例》（香港法例第 571 章）第 XIVA 部作出。

1. 高鐵香港段安排

本公司欣然宣布，本公司已就高鐵香港段的營運訂立安排。高鐵香港段預計將於 2018 年 9 月下半部開始投入商業營運。

於 2018 年 8 月 23 日：

- (i) 本公司與政府訂立經修訂營運協議。該協議修改現有綜合營運協議，而綜合營運協議規管現有鐵路網絡的營運，使高鐵香港段的監管方式與現有鐵路網絡大致相同；及
- (ii) 本公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議。該協議受現有服務經營權協議所規定，並補充現有服務經營權協議，而現有服務經營權協議對九鐵公司已向本公司授予經營權的部分現有鐵路網絡的營運作出規管，使高鐵香港段受到類似所述部分現有鐵路網絡的經營權安排所規限。

上文第(i)及(ii)段所述的兩份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，使高鐵香港段根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

2. 背景

2.1 高鐵香港段

全長26公里的高鐵香港段將連接香港與深圳、廣州以至內地的高速鐵路網絡。西九龍站將為高鐵香港段的一部分，而且是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。本公司獲政府委託管理高鐵香港段的建造工程。

在2018年第一季度，高鐵香港段的主要工程大致完成，為高鐵香港段的一個重要里程碑，高鐵香港段預計將於2018年9月下半部開始投入商業營運。

根據「三步走」程序以落實所需的清關、出入境及檢疫手續的安排，政府於 2017 年 11 月 18 日與廣東省人民政府簽署了《合作安排》，共同推進落實高鐵香港段將來通關程序的相關工作。其後，全國人民代表大會常務委員會於 2017 年 12 月 27 日批准《合作安排》。香港立法會於 2018 年 6 月 14 日通過（並經香港行政長官於 2018 年 6 月 21 日簽署）一地兩檢條例草案，標誌着實施一地兩檢的「三步走」程序已經完成，《一地兩檢條例》已於 2018 年 6 月 22 日刊憲。《一地兩檢條例》將於運輸及房屋局局長以憲報公布指定的日期起生效。一地兩檢的安排旨在為乘客帶來最大的便利，充分發揮高鐵香港段的運輸、社會及經濟效益。

2.2 高鐵香港段安排的理由及效益

2.2.1 本公司相信：

- (i) 完成高鐵香港段對本公司來說非常重要。本公司曾成功參與香港、內地及海外的鐵路項目建造及／或營運；
- (ii) 本公司於 2010 年 1 月 26 日與政府就高鐵香港段的建造及投入服務訂立委託協議，乃基於理解到在完成項目後，本公司會被政府邀請以經營權方式營運高鐵香港段；
- (iii) 高鐵香港段安排預期將保存及提升本公司與其眾多持份者的關係、公司聲譽及未來在香港境內外發展的平台；
- (iv) 從財務角度來看，補充服務經營權協議下的財務安排旨在：
 - (a) 使本公司在高鐵香港段的營運中取得商業回報；
 - (b) 於補充服務經營權協議年期內為本公司的現金流量淨額及淨利潤帶來（按總額計算）預計的正面貢獻；
 - (c) 減輕部分以下主要風險：
 - (1) 高鐵香港段的乘客量未達到本公司估計的水平；及
 - (2) 本公司現有往返羅湖及落馬洲的跨境服務及現有的城際客運服務的乘客量由於高鐵香港段的營運而受到負面影響；及
- (v) 由於預期高鐵香港段對於往來香港與內地在節省時間和加強交通便利方面將帶來直接效益，高鐵香港段對香港來說亦為重要。預期該項目亦將提升香港作為通往內地的門戶之地位，在促進貿易、專業服務和其他經濟活動上為香港帶來效益。貫通是達致增長和發展的其中一項重要因素，如未能改善香港的基建聯繫，有可能削弱香港的長遠競爭力。本公司相信高鐵香港段的營運符合本公司及香港的長遠利益。

2.2.2 董事局（包括獨立非執行董事，但不包括由政府根據《港鐵條例》第 8 條委任或在政府任職的董事）相信高鐵香港段安排的條款：

- (i) 屬於收益性質及在本公司集團的一般及日常業務中訂立；
- (ii) 按照一般商務條款進行；及
- (iii) 條款屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

由政府根據《港鐵條例》第 8 條委任或在政府任職的每名董事均沒有出席董事局批准高鐵香港段安排的相關董事局會議及並沒有就相關董事局決議案投票（詳情見下文第 6.2 段）。

2.3 兩鐵合併

於 2007 年 12 月 2 日，經本公司獨立股東批准後，兩鐵合併生效。兩鐵合併的條款載於 2007 年 8 月 9 日訂立的各種交易協議，包括：

2.3.1 現有綜合營運協議（見下文第 3 節）；及

2.3.2 現有服務經營權協議（見下文第 4 節），

詳情載於兩鐵合併通函。

3. 經修訂營運協議

3.1 現有綜合營運協議

經修訂營運協議修改及補充現有綜合營運協議，目的是規管高鐵香港段的營運。

於 2007 年 8 月 9 日，就兩鐵合併，本公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立現有綜合營運協議。現有綜合營運協議已於《港鐵條例》內訂明，該協議規管本公司在香港的鐵路營運，並包括與高鐵香港段等新鐵路項目有關的條款。

有關新鐵路項目，現有綜合營運協議規定除非本公司與政府另行達成協議，否則就政府邀請本公司根據服務經營權模式營運的每一個新鐵路項目而言，向九鐵公司作出的額外經營權付款為（其中包括）：

3.1.1 按營運新鐵路項目所得的貼現現金流量淨額的 90%釐定（貼現值反映本公司就新鐵路的商業回報率），讓本公司能夠就經營新鐵路取得一定商業回報率；及

3.1.2 倘若九鐵公司為新鐵路項目的擁有人，額外經營權付款亦須採用與現有服務經營權協議之下的付款結構相似的結構，即以每年定額付款及每年非定額付款形式收取額外經營權付款。

有關現有綜合營運協議條款的進一步詳情，請參閱兩鐵合併通函第 III-20 至 III-33 頁。

3.2 經修訂營運協議

於 2018 年 8 月 23 日，本公司及代表政府的運輸及房屋局局長為了修改及補充現有綜合營運協議而訂立經修訂營運協議，以訂明適用於高鐵香港段的營運要求。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使用於高鐵香港段，除有必要以反映高鐵香港段安排的某些特點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，使高鐵香港段根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

3.3 經修訂營運協議的主要條款

如上文第 3.2 段所解釋，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。經修訂營運協議將於商業營運日期（高鐵香港段）生效，並將與補充服務經營權協議同時屆滿。經修訂營運協議中與高鐵香港段有關的若干主要條款包括：

- 3.3.1 本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；
- 3.3.2 本公司有責任公佈與列車服務供應、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（僅關乎本公司的高鐵香港段列車）及乘客查詢回應時限有關的指定顧客服務承諾；
- 3.3.3 有關在香港境外進行本公司高鐵香港段列車維修的責任；
- 3.3.4 本公司有責任進行設計檢測，以驗證內地營運商的高鐵香港段列車是否與本公司的基礎設施兼容，並可安全地在全港段上行駛；
- 3.3.5 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全港段上行駛以及就改裝任何該等列車通知政府；
- 3.3.6 為全港段列車駕駛員制訂及維持一套培訓資歷制度；
- 3.3.7 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；
- 3.3.8 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
- 3.3.9 設定全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（全港段）之前，本公司將在設定各類可提供的全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。

4. 補充服務經營權協議

4.1 現有服務經營權協議

現有服務經營權協議訂明新經營權項目（如全港段）的補充服務經營權協議的格式。補充服務經營權協議補充現有服務經營權協議，而現有服務經營權協議對九鐵公司已向本公司授予經營權的現有鐵路網絡部分的營運作出規管，使全港段受到類似所述部分現有鐵路網絡的經營權安排所規限。

於 2007 年 8 月 9 日，就兩鐵合併，本公司及九鐵公司訂立現有服務經營權協議。現有服務經營權協議是根據《港鐵條例》簽訂，並規管本公司對九鐵公司鐵路系統的營運。根據現有服務經營權協議，九鐵公司授權本公司在 50 年的經營權有效期內進入、使用及經營現有的九鐵公司鐵路系統。

根據現有服務經營權協議，本公司須於經營權有效期內向九鐵公司每年作出定額付款 7.5 億港元及支付每年非定額付款，每年非定額付款金額按本公司從九鐵公司鐵路系統所得收入的金額分層計算。

現有服務經營權協議亦規定，倘若某個新鐵路項目是九鐵公司向本公司授予服務經營權的主題，本公司與九鐵公司應按照現有服務經營權協議規定的格式訂立補充服務經營權協議。

有關現有服務經營權協議的條款詳情，請參閱兩鐵合併通函第 III-8 至 III-16 頁。

4.2 補充服務經營權協議

於 2018 年 8 月 23 日，為了補充現有服務經營權協議，本公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向本公司授予高鐵香港段的經營權，並訂明適用於高鐵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本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使用於高鐵香港段，除有必要以反映高鐵香港段安排的某些特點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（如高鐵香港段）的規定（見上文第 3.1 段之所述），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，使高鐵香港段根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

4.3 補充服務經營權協議的主要條款

如上文第 4.2 段所解釋，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。高鐵香港段的經營期將於商業營運日期（高鐵香港段）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》有關本公司鐵路的專營權全部或就高鐵香港段而言撤銷之日；及(ii) 緊接商業營運日期（高鐵香港段）的第十個周年日前一天，但本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，則經營期會於本公司及九鐵公司協定的其他日期終止（「經營權有效期（高鐵香港段）」）。

補充服務經營權協議中與高鐵香港段有關的若干主要條款包括：

4.3.1 高鐵香港段的額外經營權付款

(i) 概況

就高鐵香港段本公司向九鐵公司作出或九鐵公司向本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，其中包括本公司將從營運高鐵香港段所得現時預計正數

貼現現金流量淨額中保留 10%（貼現值反映本公司就高鐵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。

高鐵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（由本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，本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本公司所收取或保留的高鐵香港段車費實際收入以及來自高鐵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) *高鐵香港段的每年定額付款*

鑒於上文第 4.3.1(ii)段所述的每年非定額付款及為了使本公司能如以上所述從營運高鐵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本公司支付的款項，該等款項在經營權有效期（高鐵香港段）內合計相等於 79.65 億港元。

該等每年定額付款不會影響本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。

4.3.2 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*

就高鐵香港段的乘客量實際上偏離現時的預測：

- (a) 高鐵香港段的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量最多 15%，將由本公司承擔；及
- (b) 高鐵香港段的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量超過 15%，將由本公司與九鐵公司按 30%（本公司）及 70%（九鐵公司）的比例攤分。

(ii) *新增收入調整*

就本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，本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（高鐵香港段）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（高鐵香港段）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，本公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

九鐵公司與本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，按政府指示應由本公司承擔的在西九龍站就售票所收取的服務費的部分，本公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

4.3.3 償付營運前成本

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

- (i) 因相關高鐵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本公司的成本及開支，或本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本公司作出的任何付款中並無涵蓋的成本及開支；及
- (iv) 屬於與高鐵香港段營運有關的若干其他類別的協定成本及開支（包括為高鐵香港段通車作準備的動員活動及高鐵香港段通車前的試營運，以及九鐵公司與本公司可能協定的其他項目）。

4.3.4 均等付款

倘政府於 2023 年 12 月 31 日前撤銷專營權，九鐵公司須向本公司支付一筆款項，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，並減去已向本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鐵香港段的經營權被提早終止，本公司能獲得部分保障。

4.3.5 商業營運日期（高鐵香港段）

除非若干條件獲達成（該等條件包括《一地兩檢條例》已生效、本公司已取得所有必要的牌照及許可、經修訂營運協議已生效，以及西九龍站的清關、出入境及檢疫設施可投入營運），否則政府可能不會發出通知指定商業營運日期（高鐵香港段）。

4.3.6 高鐵香港段服務

本公司有責任於經營權有效期（高鐵香港段）內按照《港鐵條例》及現有營運協議中所規定的水平經營高鐵香港段（須受本公告另有說明者所限）。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本公司未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定，本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。

4.3.7 交還規定

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

5. 營運安排

本公司已訂立以下營運安排：

- 5.1 與中國鐵路總公司及中國鐵路廣州局集團有限公司（為其本身及代表其他內地營運商）就高鐵香港段的營運事宜訂立的安排；
- 5.2 與政府就香港口岸區及香港清關、出入境及檢疫設施範圍內的運作事宜訂立的安排；及
- 5.3 與深圳市人民政府口岸辦公室就內地口岸區及內地清關、出入境及檢疫設施範圍內的運作事宜訂立的安排。

6. 與關連交易及持續關連交易有關的豁免

6.1 概況

由於政府（透過財政司司長法團）為本公司的主要股東及（通過財政司司長法團）為九鐵公司的唯一股東（就《上市規則》而言，這使九鐵公司成為政府的「聯繫人」），因此，相關協議構成本公司的持續關連交易。

6.2 現有豁免

如本公司以前作出的公告所披露，鑒於本公司、其業務以及其與政府及其聯繫人（包括九鐵公司）之間的持續交易的獨特性質，在本公司進行首次公開招股及在聯交所上市時（及之後經更新），聯交所向本公司授予豁免，並於兩鐵合併時再次向本公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，免除本公司嚴格遵守《上市規則》第 14A 章本應適用於本公司與政府及其聯繫人（包括九鐵公司）之間的關連交易及持續關連交易的規定。倘沒有獲授予豁免，則《上市規則》第 14A 章中有關匯報、年度審核、公告及獨立股東批准的規定將適用。

根據豁免，在若干情況下，本公司須按照《上市規則》第 14A.35 條就建議關連交易及持續關連交易作出公告，並按照《上市規則》第 14A.71 條在其下一份年報中披露有關建議的詳情。豁免亦要求本公司就建議關連交易及持續關連交易取得董事局批准，而且由政府根據《港鐵條例》第 8 條委任的董事及在政府任職的任何董事須放棄投票。

董事局（包括獨立非執行董事，但不包括由政府根據《港鐵條例》第 8 條委任的董事或在政府任職的董事，即劉怡翔先生（財經事務及庫務局局長）、運輸及房屋局局長（陳帆）、發展局常任秘書長（工務）（韓志強）及運輸署署長（陳美寶））得出的結論是高鐵香港段安排乃：

- (i) 屬於收益性質及在本公司集團的一般及日常業務中訂立；
- (ii) 按照一般商務條款進行；及
- (iii) 條款屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益，

及批准本公司訂立高鐵香港段安排。由政府根據《港鐵條例》第 8 條委任的董事（上文所提及者）或在政府任職的董事（上文所提及者）並沒有出席董事局批准高鐵香港段安排的相關董事局會議及沒有就相關董事局決議案投票。

6.3 高鐵香港段安排的詳情將於本公司下一份年報中披露。

6.4 此外：

6.4.1 本公司獨立非執行董事須每年就高鐵香港段安排進行檢討，並於年報內確認交易乃：

- (i) 在本公司集團的日常及一般業務中訂立；
- (ii) 按照一般商務條款或更佳條款進行；及
- (iii) 根據高鐵香港段安排按公平合理的條款訂立，並符合本公司及其股東的整體利益；

6.4.2 本公司的核數師須每年向董事局提供一份函件（並於年報付印前最少十個營業日提供副本予聯交所），以確認根據高鐵香港段安排進行的交易：

- (i) 已獲董事局批准；及
- (ii) 根據高鐵香港段安排訂立；

6.4.3 本公司須容許及盡合理努力促使交易對手容許本公司核數師就作出上文第 6.4.2 段所述的確認有充分機會查閱其記錄；

6.4.4 本公司須於其年報內註明本公司核數師是否已作出上文第 6.4.2 段所述的確認；及

6.4.5 倘若本公司得知或有理由相信獨立非執行董事及／或本公司的核數師將不能夠發出上文 6.4.1 及 6.4.2 段所述的確認，本公司須即時通知聯交所及刊登公告。

7. 本公司的主要業務

本公司及其附屬公司主要經營下列核心業務：於香港、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。

8. 釋義

在本公告內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

- | | |
|-----------------|---|
| 「經修訂營運協議」 | 指本公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於 2018 年 8 月 23 日簽訂的營運協議的修訂協議。 |
| 「董事局」 | 指本公司董事局。 |
| 「《一地兩檢條例》」 | 指《廣深港高鐵（一地兩檢）條例》（香港法例第 632 章）。 |
| 「本公司」 | 指香港鐵路有限公司。 |
| 「商業營運日期（高鐵香港段）」 | 指於政府（透過運輸及房屋局局長行事）發出的通知中指定的日期，即高鐵香港段開始商業營運的日期。 |
| 「經營權有效期（高鐵香港段）」 | 具有上文第 4.3 段所賦予的涵義。 |

「《合作安排》」	指政府與廣東省人民政府於 2017 年 11 月 18 日簽署的《內地與香港特別行政區關於在廣深港高速鐵路西九龍站設立口岸實施一地兩檢的合作安排》。
「過境限制區」	指本公司不時就《香港鐵路附例》（香港法例第 556B 章）之目的公佈為「過境限制區」的西九龍站該部分。
「董事」	指董事局成員。
「貼現現金流量淨額」	指以 2018 年 1 月 1 日為基準日期按反映本公司就高鐵香港段的商業回報率的貼現率貼現的現金流量淨額。
「現有綜合營運協議」	指本公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於 2007 年 8 月 9 日簽訂的綜合營運協議（經修訂）（但不包括經修訂營運協議）。
「現有服務經營權協議」	指本公司與九鐵公司於 2007 年 8 月 9 日簽訂的服務經營權協議。
「財政司司長法團」	指財政司司長法團。
「政府」	指香港特別行政區政府。
「香港」	指中華人民共和國香港特別行政區。
「新增收入」	指(a)現時預期將會從綜合鐵路（包括高鐵香港段）的營運產生並起因於本公司營運高鐵香港段(i)由本公司產生及保留的；及(ii)由本公司向內地營運商收取的淨車費收入（即本公司如沒有營運高鐵香港段便不會產生及保留或收取的額外淨車費收入），但為避免產生疑問，不包括收入相關安排的影響（如上文第 4.3.2 段所述）；及(b)現時預期本公司將會因營運高鐵香港段而產生的其他與鐵路相關的淨收入（包括但不限於車站商舖租金、廣告及貨運）（但為避免產生疑問，不包括現時預期本公司將會因高鐵香港段的營運而從或於綜合鐵路的任何其他部分產生的其他鐵路相關收入），於各情況下，由本公司假設高鐵香港段將會從開始營運起計由本公司營運十年及根據本公司現時就高鐵香港段所編製的基本情況財務估計進行計算。
「九鐵公司」	指九廣鐵路公司。
「《上市規則》」	指《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》。
「內地」	指不包括香港、澳門及台灣的中國部分。

「內地口岸區」	具有《一地兩檢條例》中所賦予的涵義。
「《港鐵條例》」	指香港鐵路條例（香港法例第556章）。
「現金流量淨額」	指新增收入減去：(i)現時預期由本公司承擔從綜合鐵路（包括高鐵香港段）的營運產生並起因於本公司營運高鐵香港段的新增經營成本及新增持續資本開支（即本公司如沒有營運高鐵香港段便不須承擔的額外經營成本及持續資本開支），假設高鐵香港段將會從開始營運起計由本公司營運十年及根據本公司就高鐵香港段所編製的基本情況財務估計進行計算；及(ii)現時預期本公司作為高鐵香港段的營運者將需要承擔的並可歸因於高鐵香港段的新增徵稅，由本公司使用本公司於作出有關計算時包括經濟、人口、運輸政策及財務假設在內的合理預測進行計算。
「兩鐵合併」	指本公司與九鐵公司的鐵路營運於2007年12月2日進行的合併，更多具體描述載於兩鐵合併通函內。
「兩鐵合併通函」	指本公司於2007年9月3日刊發有關兩鐵合併的通函。
「相關協議」	指經修訂營運協議、補充服務經營權協議及上文第5.2段所述的安排。
「聯交所」	指香港聯合交易所有限公司。
「補充服務經營權協議」	指本公司與九鐵公司於2018年8月23日訂立的補充服務經營權第一號協議。
「豁免」	指如上文第6.2段所述，聯交所之前就本公司與政府（及其聯繫人）之間的關連交易及持續關連交易授予本公司的豁免（進一步詳情載於兩鐵合併通函「與政府的關係」一節）。
「高鐵香港段」	指廣深港高速鐵路香港段。
「高鐵香港段安排」	指根據經修訂營運協議、補充服務經營權協議及上文第5段所述的安排訂立的安排。

承董事局命
公司秘書
馬琳

香港，2018年8月23日

董事局成員：馬時亨教授(主席)**、梁國權(行政總裁)、包立賢*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、周永健*、方正博士*、關育材*、劉炳章*、李慧敏*、李李嘉麗*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、周元*、劉怡翔(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(陳帆)**、發展局常任秘書長(工務)(韓志強)**及運輸署署長(陳美寶)**

執行總監會成員：梁國權、金澤培、鄭惠貞、顏永文、許亮華、劉天成、馬琳、蘇家碧、鄧智輝及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

劉怡翔(財經事務及庫務局局長)、運輸及房屋局局長(陳帆)、發展局常任秘書長(工務)(韓志強)及運輸署署長(陳美寶)沒有出席董事局批准高鐵香港段安排的相關董事局會議及並沒有就相關董事局決議案投票。

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。