

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)

持續關連交易

簽訂有關沙田至中環綫的協議

沙田至中環綫全綫投入營運的安排

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（屯馬綫全綫投入營運的安排詳情載於本公司於2021年6月21日的公告）。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預計將於2022年5月15日開始投入商業營運。

沙田至中環綫的第二部分將東鐵綫（原綫）由紅磡站經會展站延伸至金鐘站。

本公司宣布，已於2022年5月10日就沙田至中環綫的營運訂立下列安排：

- (i) 本公司與政府訂立(a)現有綜合營運協議之修訂協議及(b)現有綜合營運協議之補充協議。現有綜合營運協議之修訂協議修改現有綜合營運協議，而現有綜合營運協議之補充協議則補充規管現有鐵路網絡營運的現有綜合營運協議，使沙田至中環綫全綫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就沙田至中環綫全綫訂立補充服務經營權協議。該協議補充本公司與九廣鐵路公司訂立的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。補充服務經營權協議亦取代及代替補充服務經營權協議（屯馬綫二

期)，使沙田至中環綫全綫受到類似經營權安排所規限，惟自沙田至中環綫的第二部分啓用及投入商業營運的日期起為期十年。在該十年期間屆滿前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就沙中綫經營權延期的具法律約束力協議條款達成一致（包括但不限於本公司應根據《香港鐵路條例》（香港法例第556章）所界定的服務經營權經營沙田至中環綫）。

上文第(i)及(ii)段所述的新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，使沙田至中環綫全綫根據該條例獲得妥善規管。

於上文第(i)及(ii)段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，香港聯合交易所有限公司已向本公司授予豁免，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。

茲提述本公司於2020年2月11日有關屯馬綫第一期的公告（「**2020年公告**」）以及本公司於2021年6月21日有關屯馬綫全綫的公告（「**2021年公告**」）。除本公告另有界定外，本公告所用詞彙與2020年公告及2021年公告所賦予的涵義相同。

A. 沙田至中環綫全綫投入營運的安排

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（屯馬綫全綫投入營運的安排詳情載於2021年公告）。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預計將於2022年5月15日開始投入商業營運。

1. 簽訂沙中綫的經修訂營運協議、補充營運協議及補充服務經營權協議

沙田至中環綫的第二部分將由紅磡站延伸至金鐘站，途經會展一個新車站，並將與東鐵綫（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。

本公司宣布，已於2022年5月10日就沙田至中環綫的營運訂立下列安排：

- (i) 本公司與政府訂立(a)經修訂營運協議及(b)補充營運協議。經修訂營運協議修改現有綜合營運協議，而補充營運協議則補充規管現有鐵

路網絡營運的現有綜合營運協議，使沙中綫全綫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。補充服務經營權協議亦取代及代替補充服務經營權協議（屯馬綫二期），使沙中綫全綫受到類似經營權安排所規限，惟自沙田至中環綫的第二部分啓用及投入商業營運的日期起為期十年。在該十年期間屆滿前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就沙中綫經營權延期的具法律約束力協議條款達成一致（包括但不限於本公司應根據《港鐵條例》所界定的服務經營權經營沙中綫）。

上文第1(i)及1(ii)段所述的新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，使沙中綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

2. 背景

2.1 沙田至中環綫

沙田至中環綫已協定分兩個部分啓用，其中第一部分將馬鞍山鐵路由大圍站延伸，經東九龍與西鐵綫貫通，組成屯馬綫。

屯馬綫則分兩期啓用，第一期將馬鞍山鐵路由大圍站延伸至啟德站，途經顯徑和啟德兩個新車站及包括現有的鑽石山站，並已於2020年2月14日啓用。第二期由啟德站延伸至紅磡站，途經宋皇臺和土瓜灣兩個新車站，及包括現有的何文田站。第二期將現有的屯馬綫一期與西鐵綫整合成一條名為屯馬綫的鐵路綫，屯馬綫已於2021年6月27日啓用。

第二部分將東鐵綫（原綫）由紅磡站經會展站延伸至金鐘站。

沙中綫安排乃為沙中綫全綫的通車試行及營運而訂立，而就補充服務經營權協議而言，則除了通車試行及營運外，亦為沙田至中環綫的沙中綫經營權延期訂立具法律約束力協議而設定有關安排的準則。

2.2 沙中綫安排的理由及效益

2.2.1 本公司相信：

- (i) 完成沙中綫全綫對本公司來說非常重要，因為這會維持及提升本公司在香港及海外作為從事交付鐵路項目之鐵路營運商的聲譽；
- (ii) 沙中綫全綫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發展的平台；

- (iii) 從財務角度來看，為期十年的補充服務經營權協議下的財務安排旨在：
 - (a) 使本公司在沙中綫的營運中取得商業回報；及
 - (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（按總額計算）帶來預計的正面貢獻（縱使貢獻微小）；及
- (iv) 由於預期沙中綫全綫對於往來香港島與新界在節省時間和加強交通便利方面將帶來直接效益，沙中綫全綫對香港來說極為重要。貫通是達致增長和發展的其中一個重要因素，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。本公司相信沙中綫全綫的營運將符合本公司及香港的長遠利益。

2.3 董事局（包括於董事局批准沙中綫安排的相關董事局會議日期身為獨立非執行董事之董事，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）相信沙中綫安排的條款：

2.3.1 屬於收益性質及在本集團的一般及日常業務中訂立；

2.3.2 按照一般商務條款進行；及

2.3.3 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董事均沒有出席董事局批准沙中綫安排的相關董事局會議，以及並沒有就相關董事局決議案投票（詳情見下文第5.2段）。

2.4 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：

2.4.1 現有綜合營運協議（見下文第3節）；及

2.4.2 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. 經修訂營運協議及補充營運協議

3.1 現有綜合營運協議

經修訂營運協議修改現有綜合營運協議，而補充營運協議則補充現有綜合營運協議，目的是規管沙中綫的營運。

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，並包括與沙中綫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，有關額外經營權付款所採用的結構為（其中包括）：

3.1.1 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 現有綜合營運協議的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，本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，而為了補充現有綜合營運協議，本公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議，以訂明適用於沙中綫全綫的營運要求（例如服務標準）。經修訂營運協議及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中綫全綫。

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

3.3 經修訂營運協議及補充營運協議的主要條款

如上文第3.2段所解釋，經修訂營運協議及補充營運協議的主要條款使沙中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。經修訂營運協議及補充營運協議的修訂將於2022年5月10日生效。

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（如沙中綫）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，使沙中綫全綫受到類似經營權安排所規限。

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7.50億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。於2018年8月23日，本公司與九鐵公司按照現有服務經營權協議規定的格式就廣深港高速鐵路香港段（現稱「高速鐵路」）訂立補充服務經營權協議。於2020年2月11日，本公司與九鐵公司就屯馬綫一期訂立補充服務經營權協議（屯馬綫一期），以及於2021年6月21日，本公司與九鐵公司就屯馬綫訂立補充服務經營權協議（屯馬綫二期）。

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、有關補充服務經營權協議（屯馬綫一期）的條款詳情，請參閱2020年公告，以及有關補充服務經營權協議（屯馬綫二期）的條款詳情，請參閱2021年公告。

4.2 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補充服務經營權協議（屯馬綫二期），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沙中綫全綫的經營權，並訂明適用於沙中綫全綫的營運及財務要求。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適用於沙中綫全綫，除有必要以反映沙中綫全綫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（如沙中綫）的原則（見上文第3.1段之所述），但下文所述除外。

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，使沙中綫全綫根據《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上基於現有服務經營權協議的條款。儘管補充服務經營權協議於2022年5月10日生效，服務經營權（沙中綫）的有效期應由新項目生效日期（南北綫）開始，及將於自然屆滿日期（沙中綫）起自動終止（即由商業營運日期（南北綫）的第十個周年日前一天，假設終止日期（沙中綫）並非在自然屆滿日期（沙中綫）之前），及應包括以下兩段期間：(a)由新項目生效日期（南北綫）（

包括該日)起至商業營運日期(南北綫)前一天(包括該日)止的營運前期間及**(b)**由商業營運日期(南北綫)(包括該日)起至自然屆滿日期(沙中綫)或其他終止日期(沙中綫)(如適用)前一天止的營運期間。

補充服務經營權協議中與沙中綫有關的若干主要條款包括：

4.3.1 經營權付款

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(應由本公司向九鐵公司支付)及每年定額付款(應由九鐵公司向本公司支付)。

(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。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。

鑒於本文第4.3.1(i)段的第一部分所述的每年非定額付款及為了使本公司能如上所述賺取商業回報,每年定額付款應包括九鐵公司在經營權有效期(沙中綫)內向本公司支付的款項。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**7.50**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,根據補充服務經營權協議本公司應付九鐵公司的經營權付款估計淨額(經計及沙中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)。

4.3.2 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沙田至中環綫的經營權被提早終止,本公司能獲得部分保障。

4.3.3 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（或本公司、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）（或本公司、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、本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（包括但不限於本公司應根據《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中綫，並應根據現有綜合營運協議使本公司可以從沙田至中環綫的營運中取得一定商業回報率。

4.3.4 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，本公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的沙中綫經營權財產（為免生疑問，不包括馬鞍山鐵路、西鐵綫及東鐵綫（原綫））。

4.3.5 其他事項

儘管補充服務經營權協議應取代及代替補充服務經營權協議（屯馬綫二期）（除另有協定外，補充服務經營權協議（屯馬綫二期）應由商業營運日期（南北綫）起終止），這項取代及代替不應影響各方依據補充服務經營權協議（屯馬綫二期）（或補充服務經營權協議（屯馬綫一期））條款而獲得或因另一方之前違反補充服務經營權協議（屯馬綫二期）（或補充服務經營權協議（屯馬綫一期））任何條款而分別產生的權利和申索。

5. 與關連交易及持續關連交易有關的豁免

5.1 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（透過財政司司長法團）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，經修訂營運協議、補充營運協議及補充服務經營權協議構成本公司的持續關連交易。

5.2 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（包括於董事局批准沙中綫安排的相關董事局會議日期身為獨立非執行董事之董事，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，即許正宇（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）（劉俊傑）及運輸署署長（羅淑佩））得出的結論是沙中綫安排的條款：

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

及批准本公司訂立沙中綫安排。獲政府根據《港鐵條例》第8條委任（上文所提及者）或在政府任職（上文所提及者）的董事沒有出席董事局批准沙中綫安排的相關董事局會議，以及並沒有就相關董事局決議案投票。

5.3 沙中綫安排的詳情將於本公司下一份年報中披露。

5.4 此外：

5.4.1 本公司獨立非執行董事須每年就沙中綫安排進行檢討，並於本公司年報內確認交易乃：

- (i) 在本集團的一般及日常業務中訂立；
- (ii) 按照一般商業條款或更佳條款進行；及
- (iii) 條款屬公平合理，並符合本公司股東的整體利益；

5.4.2 本公司的核數師須每年向董事局提供一份函件（並於本公司年報付印前最少十個營業日提供副本予聯交所），以基於已履行的程序，報告有否注意到任何事情，可使他們認為根據沙中綫安排進行的交易：

- (i) 並未獲董事局批准；及
- (ii) 並未根據沙中綫安排訂立；

5.4.3 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5.4.2段所述的確認有充分機會查閱其記錄；

5.4.4 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5.4.2段所述的確認；及

5.4.5 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第5.4.1及5.4.2段所述的確認，本公司須盡快通知聯交所及刊登公告。

B. 一般事項

本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。

九鐵公司為政府全資擁有的法定公營公司，主要業務為持有鐵路資產。

政府即香港政府，及為本公司的主要股東（透過財政司司長法團）。

獲政府根據《港鐵條例》第8條委任或在政府任職的董事沒有出席董事局批准本公告所述沙中綫安排的相關董事局會議，以及並沒有就相關董事局決議案投票。

C. 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2022年5月10日簽訂的現有綜合營運協議的修訂協議。 |
| 「董事局」 | 指本公司董事局。 |
| 「商業營運日期（南北綫）」 | 指於政府向本公司及九鐵公司發出的通知中指定的日期，即南北綫開始投入商業營運的日期。 |
| 「本公司」 | 指香港鐵路有限公司。 |
| 「經營權有效期（沙中綫）」 | 指由新項目生效日期（南北綫）起至終止日期（沙中綫）前一天止的期間，及應包括以下兩段期間：(a)由新項目生效日期（南北綫）（包括該日）起至商業營運日期（南北綫 |

	<p>) 前一天 (包括該日) 止的營運前期間及(b) 由商業營運日期 (南北綫) (包括該日) 起至終止日期 (沙中綫) 前一天止的營運期間。</p>
「董事」	指董事局成員。
「東鐵綫」	指東鐵綫 (原綫) 及南北綫。
「東鐵綫 (原綫)」	指連接羅湖站及落馬洲站至紅磡站的鐵路綫 (不包括根據屯馬綫一期、屯馬綫二期、南北綫的委託協議設計及建造的紅磡站部分、九鐵公司與政府於2021年6月21日就屯馬綫二期訂立的轉讓契據附表2所訂明的資產以及九鐵公司與政府於補充服務經營權協議日期或前後就南北綫訂立的轉讓契據附表2所訂明的資產)。
「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及按文義所需, 經修訂及補充的綜合營運協議 (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」	指香港政府。
「本集團」	指本公司及其附屬公司。
「香港」	指中華人民共和國香港特別行政區。
「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》。
「馬鞍山鐵路」	指之前原有的馬鞍山鐵路。
「《港鐵條例》」	指《香港鐵路條例》 (香港法例第556章)。
「自然屆滿日期 (沙中綫)」	指緊接商業營運日期 (南北綫) 的第十個周年日前一天, 或本公司、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。
「新項目生效日期（南北綫）」	指服務經營權（沙中綫）有效期開始當日，該日由政府向本公司及九鐵公司發出的通知中指定。
「南北綫」	指連接根據南北綫的委託協議設計及建造的紅磡站部分、會展站及沙中綫部分（金鐘）（定義見本公司與九鐵公司於補充服務經營權協議日期或前後就金鐘站訂立的轉讓契據）的鐵路綫部分。
「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。
「服務經營權（沙中綫）」	指九鐵公司根據補充服務經營權協議的條款授予本公司的服務經營權及特許。
「沙中綫」或「沙田至中環綫」	指整條沙田至中環綫，將由以下各項組成： <ul style="list-style-type: none"> (i) 現有屯馬綫；及 (ii) 南北綫， 除非根據或遵照補充服務經營權協議任何條款被明確排除在外。
「沙中綫安排」	指補充服務經營權協議、經修訂營運協議及補充營運協議中所載的安排。
「沙中綫經營權延期」	指經營權有效期（沙中綫）於自然屆滿日期（沙中綫）之後的任何延期，有關延期所依據的條款及條件由本公司（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，以遵從補充服務經營權協議（包括但不限於本公司應根據《港鐵條例》所界定的服務經營權經營沙中綫）。
「聯交所」	指香港聯合交易所有限公司。
「補充營運協議」	指本公司與運輸署署長（代表政府）於 2022年5月10日 簽訂的現有綜合營運協議的補充協議。

「補充服務經營權協議」	指本公司與九鐵公司於2022年5月10日訂立有關沙中綫的第4號補充服務經營權協議。
「補充服務經營權協議（屯馬綫一期）」	指本公司與九鐵公司於2020年2月11日訂立有關屯馬綫一期的第2號補充服務經營權協議。
「補充服務經營權協議（屯馬綫二期）」	指本公司與九鐵公司於2021年6月21日訂立有關屯馬綫的第3號補充服務經營權協議。
「終止日期（沙中綫）」	<p>指以下各項最早發生之日：</p> <ul style="list-style-type: none"> (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中綫的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期； (iii) 任何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補充服務經營權協議）中就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) 自然屆滿日期（沙中綫）。
「屯馬綫」	<p>指整條屯馬綫，由以下各項組成：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 之前稱為馬鞍山鐵路的部分； (ii) 屯馬綫一期； (iii) 屯馬綫二期；及 (iv) 之前稱為西鐵綫的部分， <p>除非根據或遵照補充服務經營權協議任何條款被明確排除在外。</p>
「屯馬綫一期」	指屯馬綫的第一期，將馬鞍山鐵路由大圍站延伸至啟德站，途經顯徑及啟德兩個新車站，及包括現有的鑽石山站。
「屯馬綫二期」	指屯馬綫的第二期，由啟德站延伸至紅磡站，途經宋皇臺和土瓜灣兩個新車站，及包括

現有的何文田站。

「豁免」

指如上文第5.2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）。

承董事局命

公司秘書

馬琳

香港，2022年5月10日

於本公告日期：

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*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、周永健博士*、方正博士*、許少偉*、李慧敏博士*、吳永嘉*、鄧國斌*、黃冠文*、周元*、許正宇（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）（劉俊傑）**及運輸署署長（羅淑佩）**

執行總監會成員：金澤培博士、劉天成、包立聲、鄭惠貞、蔡少綿、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝及楊美珍

* *獨立非執行董事*

** *非執行董事*

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。