

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

簽訂有關屯馬綫第一期的協議

新型冠狀病毒對本集團的影響

屯馬綫第一期投入營運的安排

本公司宣布，本公司已就屯馬綫第一期（即馬鞍山綫由大圍延伸至啓德）的營運訂立安排。這構成沙田至中環綫的第一部分。屯馬綫第一期預計將於2020年2月14日開始投入商業營運。

於2020年2月11日：

- (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。該兩份新協議分別修改及補充現有綜合營運協議，而現有綜合營運協議規管現有鐵路網絡的營運，使屯馬綫第一期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屯馬綫第一期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，使屯馬綫第一期自啓用及投入商業營運的日期起為期兩年內受到類似經營權安排所規限。在屯馬綫全綫通車前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條屯馬綫的補充服務經營權協議條款達成一致（擬取代於2020年2月11日簽訂的補充服務經營權協議）。

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，使屯馬綫第一期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。

新型冠狀病毒對本集團的影響

本集團的香港客運業務、香港的車站商務及物業租賃業務以及中國內地的業務因新型冠狀病毒疫情而受到顯著的影響。

(i) 過境服務及相關業務

由於政府宣布分階段關閉香港與中國內地之間的邊境口岸，本公司因此需(a)關閉東鐵綫羅湖站及落馬洲站；(b)暫停高速鐵路服務；(c)暫停香港至廣東、上海及北京的城際鐵路服務；及(d)關閉羅湖站、落馬洲站及西九龍站的車站商店。這些措施導致於實施有關措施期間沒有過境乘客。

(ii) 本地鐵路服務

由於：(a)政府及若干商業機構採取措施容許僱員在家工作；(b)在農曆新年假期後，學校課堂延遲至最早2020年3月2日（有待進一步評估）才復課；及(c)到訪香港的旅客及香港境內本地休閒往來人數顯著減少，導致本集團的本地鐵路服務乘客量受到嚴重負面影響。

董事局將繼續監察本集團的財務狀況及業務前景，並將會在適當時候刊發進一步公告。

一般事項

本公司股份的價格可能會在這段期間內有所波動。投資者在買賣本公司證券時務請謹慎行事。

本公司將於適當時候另行刊發公告。

A. 屯馬綫第一期投入營運的安排

1. 簽訂屯馬綫第一期的經修訂營運協議、補充營運協議及補充服務經營權協議

本公司宣布，本公司已就屯馬綫一期（即馬鞍山綫由大圍延伸至啟德）的營運訂立安排。這構成沙田至中環綫的第一部分。屯馬綫一期預計將於2020年2月14日開始投入商業營運。

於2020年2月11日：

- (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。該兩份新協議分別修改及補充現有綜合營運協議，而現有綜合營運協議規管現有鐵路網絡的營運，使屯馬綫一期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，使屯馬綫一期自啓用及投入商業營運的日期起為期兩年內受到類似經營權安排所規限。在屯馬綫全綫通車前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條屯馬綫的補充服務經營權協議條款達成一致(而這新補充服務經營權協議擬取代補充服務經營權協議)。

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，使屯馬綫一期根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

2. 背景

2.1 沙田至中環綫及屯馬綫一期

沙田至中環綫已協定分兩部分啓用，其中第一部分將現有馬鞍山鐵路由大圍延伸，經東九龍與西鐵綫貫通，組成屯馬綫。第二部分將現有東鐵綫經過維多利亞港延伸至灣仔北及金鐘。

屯馬綫則會分兩期啓用，第一期將現有馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，途經顯徑和啟德兩個新車站，及在鑽石山設有轉車站。第二期將由啟德行駛至紅磡，並在紅磡連接至現有西鐵綫。當中在宋皇臺和土瓜灣新設兩個車站，及在何文田設有轉車站。

屯馬綫一期安排乃為屯馬綫一期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，亦為屯馬綫二期進一步訂立一份或多份補充服務經營權協議而設定有關安排的準則。

2.2 屯馬綫一期安排的理由及效益

2.2.1 本公司相信：

- (i) 完成屯馬綫一期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鐵路項目建造商及營運商的聲譽；
- (ii) 屯馬綫一期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，為期兩年的補充服務經營權協議下的財務安排旨在：
 - (a) 使本公司在屯馬綫一期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) 屯馬綫一期是沙田至中環綫第一部分的第一期。由於預期沙田至中環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，沙田至中環綫對香港來說為其重要。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。本公司相信未來屯馬綫一期、屯馬綫二期及整條沙田至中環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）相信屯馬綫一期安排的條款：

2.3.1 屬於收益性質及在本公司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屯馬綫一期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

經修訂營運協議及補充營運協議分別修改及補充現有綜合營運協議，目的是規管屯馬綫一期的營運。

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，並包括與屯馬綫一期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2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，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，以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求（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屯馬綫一期。

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，使屯馬綫一期根據《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令屯馬綫一期被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。經修訂營運協議及補充營運協議的修訂將於2020年2月14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（如屯馬綫一期）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，使屯馬綫一期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7.5億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。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。

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2020年2月11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。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屯馬綫一期，除有必要以反映屯馬綫一期的某些特點和安排而作出的任何修訂外。補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目（如屯馬綫一期）的原則（見上文第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，使屯馬綫一期根據《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。儘管補充服務經營權協議於2020年2月11日生效，服務經營權（屯馬綫一期）的有效期及屯馬綫一期通車試行及投入商業營運的首日應由新項目生效日期（屯馬綫一期）開始，及將於自然屆滿日期（屯馬綫一期）起自動終止（即由屯馬綫一期通車試行及商業營運之日的第二個周年日前一天，假設終止日期（屯馬綫一期）並非在自然屆滿日期（屯馬綫一期）之前）。

補充服務經營權協議中與屯馬綫一期有關的若干主要條款包括：

4.3.1 經營權付款

(i) 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屯馬綫一期車費實際收入以及來自屯馬綫一期相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務。

(ii) 屯馬綫一期的每年定額付款

鑒於上文第4.3.1(i)段所述的每年非定額付款及為了使本公司能如上述所述賺取商業回報，屯馬綫一期的每年定額付款應包括九鐵公司向本公司支付的款項，該等款項在經營權有效期（屯馬綫一期）內合計相等於4.65億港元（假設經營權有效期（屯馬綫一期）在自然屆

滿日期（屯馬綫一期）終止）。該等每年定額付款不會影響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 屯馬綫二期的新補充服務經營權協議

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

4.3.3 交還規定

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

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（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，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（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）（林世雄）及運輸署署長（陳美寶））得出的結論是屯馬綫一期安排的條款：

- (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) 屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益，

及批准本公司訂立屯馬綫一期安排。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屯馬綫一期安排的相關董事局會議及沒有就相關董事局決議案投票。

5.3 屯馬綫一期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屯馬綫一期安排進行檢討，並於本公司年報內確認交易乃：

- (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) 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），以確認根據屯馬綫一期安排進行的交易：

- (i) 已獲董事局批准；及
- (ii) 根據屯馬綫一期安排訂立；

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. 新型冠狀病毒對本集團的影響

本集團的香港客運業務、香港的車站商務及物業租賃業務以及中國內地的業務因新型冠狀病毒疫情而受到顯著的影響。

(i) 過境服務及相關業務

由於政府宣布分階段關閉香港與中國內地之間的邊境口岸，本公司因此需(a)關閉東鐵綫羅湖站及落馬洲站；(b)暫停高速鐵路服務；(c)暫停香港至廣東、上海及北京的城際鐵路服務；及(d)關閉羅湖站、落馬洲站及西九龍站的車站商店。這些措施導致於實施有關措施期間沒有過境乘客。

(ii) 本地鐵路服務

由於：(a)政府及若干商業機構採取措施容許僱員在家工作；(b)在農曆新年假期後，學校課堂延遲至最早2020年3月2日（有待進一步評估）才復課；及(c)到訪香港的旅客及香港境內本地休閒往來人數顯著減少，導致本集團的本地鐵路服務乘客量受到嚴重負面影響。

董事局將繼續監察本集團的財務狀況及業務前景，並將會在適當時候刊發進一步公告。

C. 一般事項

本公司及其附屬公司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；以及提供鐵路管理、工程及技術培訓。

本公司股份的價格可能會在這段期間內有所波動。投資者在買賣本公司證券時務請謹慎行事。

本公司將於適當時候另行刊發公告。

獲政府根據《港鐵條例》第8條委任或在政府擔任公職的董事並沒有出席批准本公告所述屯馬綫一期安排的相關董事局會議及沒有就相關董事局決議案投票。

D. 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2020年2月11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。
「本公司」	指香港鐵路有限公司。
「經營權有效期（屯馬綫一期）」	指由新項目生效日期（屯馬綫一期）起至終止日期（屯馬綫一期）前一天止的期間。
「董事」	指董事局成員。
「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」	指現有的馬鞍山鐵路。
「《港鐵條例》」	指《香港鐵路條例》（香港法例第556章）。
「自然屆滿日期（屯馬綫一期）」	指緊接新項目生效日期（屯馬綫一期）的第二個周年日前一天，或本公司、九鐵公司及政府在不遲於新項目生效日期（屯馬綫一期）的第二個周年日或最後經延長日期（如適用）前滿一個月當日分別以書面協議方式同意的較後日期。
「新項目生效日期（屯馬綫一期）」	指服務經營權（屯馬綫一期）有效期開始當日，該日期由政府向各方發出的通知中指定。
「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（屯馬綫一期）」	指九鐵公司根據補充服務經營權協議授予本公司的服務經營權及特許。
「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2020年2月11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。
「終止日期（屯馬綫一期）」	指以下各項最早發生之日：

(i) 根據《港鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷的生效日期；

(ii) 地政總署署長根據九鐵公司與政府訂立的轉歸契據撤回或撤銷批文以及有關屯馬綫一期的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；

(iii) 政府根據屯馬綫二期的新補充服務經營權協議（該新協議應取代及替代補充服務經營權協議）指定的屯馬綫二期通車試行及投入商業營運的首日；及

(iv) 自然屆滿日期（屯馬綫一期）。

「屯馬綫一期」

指屯馬綫的第一期，將現有的馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，新增顯徑及啟德兩個車站，及在鑽石山設有轉車站。

「屯馬綫一期安排」

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。

「屯馬綫二期」

指整條屯馬綫，由以下部分組成：

(i) 擴展屯馬綫一期，進一步包括沙田至中環綫的宋皇臺站、土瓜灣站、何文田站及紅磡站；及

(ii) 擴展的屯馬綫一期與西鐵綫的進一步整合，連接成一條鐵路綫。

「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，2020年2月11日

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權（主席）**、金澤培博士（行政總裁）、包立賢*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、周永健博士*、方正博士*、關育材*、李慧敏*、李李嘉麗*、吳永嘉*、鄧國斌*、黃子欣博士*、周元*、劉怡翔（財經事務及庫務局局長）**、運輸及房屋局局長（陳帆）**、發展局常任秘書長（工務）（林世雄）**及運輸署署長（陳美寶）**

執行總監會成員：金澤培博士、劉天成、包立聲、鄭惠貞、顏永文博士、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。