

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

東涌綫延綫

簽署項目協議

於2023年2月28日，本公司與運輸及物流局局長（代表政府）就東涌綫延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修簽訂了項目協議（「東涌綫延綫項目協議」）。關於東涌綫延綫項目協議的其他詳情載於下文。

本公告根據《上市規則》第13.09(2)條及香港法例第571章《證券及期貨條例》第XIVA部的內幕消息條文（定義見《上市規則》）而作出。

投資者在買賣本公司證券時務請謹慎行事。

本公告由本公司根據《上市規則》第13.09(2)條及香港法例第571章《證券及期貨條例》第XIVA部的內幕消息條文（定義見《上市規則》）而作出。

東涌綫延綫的背景

本公司於2018年1月向政府提交有關東涌綫延綫項目的建議書。於2020年1月14日，行政長官會同行政會議批准進行東涌綫延綫的詳細規劃及設計。本公司於2020年4月獲政府邀請開始進行東涌綫延綫的詳細規劃及設計，東涌綫延綫的鐵路計劃於2021年12月按照《鐵路條例》刊憲。行政長官會同行政會議已於2023年1月10日根據《鐵路條例》批准進行東涌綫延綫項目。

本公司預計約於2023年5月動工建造東涌東站和東涌西站兩個新車站及相關鐵路工程，並預計於2029年12月竣工，而機鐵掉頭隧道延展段目標於2032年年底投入營運。

東涌綫延綫項目協議

於2023年2月28日就東涌綫延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修，以及相關服務和設施訂立東涌綫延綫項目協議，而本公司將在專營期內擁有、營運及維修東涌綫延綫及相關服務和設施。

協議方

- (1) 本公司；及
- (2) 運輸及物流局局長（代表政府）。

本公司的主要義務

本公司須自行或促使他人進行東涌綫延綫工程及機鐵掉頭隧道延展段工程，並須使東涌綫延綫工程及機鐵掉頭隧道延展段工程投入運作，以及營運及維修東涌綫延綫工程及機鐵掉頭隧道延展段工程。東涌綫延綫工程及機鐵掉頭隧道延展段工程的設計、建造、竣工、測試、調試、營運前籌備工作、營運及維修相關工作須以反映《港鐵條例》、營運協議及東涌綫延綫項目協議規定的本公司責任及職責的方式，以及根據適用的法律及規例進行。

本公司履行東涌綫延綫項目協議規定的義務時，須遵守及符合所有適用於東涌綫延綫項目的有關法例或其他法律上的規定。

本公司須以後述的技術及謹慎進行東涌綫延綫項目，該技術及謹慎為一名專業及稱職的鐵路項目交付及營運實體，於從事交付跟東涌綫延綫項目同類別和範圍的新鐵路綫且在合理期望下應具備的技術及謹慎。

本公司須自行全數支付東涌綫延綫造價及機鐵掉頭隧道延展段造價，並須承擔因東涌綫延綫項目而產生的所有土地徵用費用。本公司預期東涌綫延綫造價及機鐵掉頭隧道延展段造價將於大約未來10年產生，並以下文所述的擬建物業發展項目的財務貢獻及其內部資源為該等費用提供資金。

本公司須盡合理的努力完成東涌綫延綫項目，使東涌綫延綫車站及機鐵掉頭隧道延展段各自能夠在預定開始營運日期開始商業營運。本公司預期於2023年動工建造東涌綫延綫項目，以使東涌綫延綫車站於2029年12月前開始商業營運及機鐵掉頭隧道延展段於2032年年底投入營運。

倘東涌綫延綫車站或機鐵掉頭隧道延展段於各自的預定開始營運日期之後開始商業營運，本公司須從地鐵賺取的收入中撥出若干金額，以為地鐵的網絡改善工程提供資金。

本公司應就東涌綫延綫工程及機鐵掉頭隧道延展段工程的建造和營運進行及完成任何必要的環境影響評估，有關評估將提交予環境保護署署長。本公司須自費實行該環境影響評估及政府將簽發的環境許可證中指明的措施。

根據東涌綫延綫項目協議的條款，本公司須接受政府作出的監察及控制安排，以監督交付東涌綫延綫項目的表現。

機鐵掉頭隧道延展段已被納入機場鐵路項目協議的工程範圍。鑒於根據機場鐵路項目協議，本公

司須承擔和支付機鐵掉頭隧道延展段造價的全部金額，而有關本公司須就機鐵掉頭隧道延展段造價獲得的任何政府資助已於機場鐵路項目協議中獲充分處理，因此，機鐵掉頭隧道延展段造價並未包括在本公司估算的東涌綫延綫項目的資金差額內（在本公告內，凡提述東涌綫延綫項目的資金差額或取得商業回報率應作相應詮釋）。

政府的主要義務

政府須履行的義務包括：

- (i) 盡合理的努力向本公司提供本公司為履行其在東涌綫延綫項目協議下的義務而合理要求的任何資料或非財務性質的協助；
- (ii) 盡合理的努力向本公司提供及時實行東涌綫延綫項目所需的土地；
- (iii) 向本公司授予政府持有或取得營運及維修東涌綫延綫及機鐵掉頭隧道延展段所需的所有土地的所有權；
- (iv) 准許本公司分租或放棄對東涌綫延綫車站（包括車站天橋）的管有權或於東涌綫延綫車站（包括車站天橋）進行貿易或活動；及
- (v) 准許本公司於東涌綫延綫擬議發展用地進行物業發展項目，從而填補東涌綫延綫項目的資金差額（詳述如下）。

東涌綫延綫項目協議述明政府的整體目標一直是發展一套市民能夠負擔、便捷、具效率及環保的公共運輸系統，為公眾提供多元化的選擇，並持續發展以公共運輸為本、以鐵路為骨幹的客運系統。政府鼓勵本公司在符合《港鐵條例》、營運協議及東涌綫延綫項目協議的情況下採取合理的步驟，以推廣使用東涌綫延綫。

雙方的義務

政府與本公司須各自盡合理的努力合作擬備向各主管當局提交的任何陳詞或其他文件。

政府與本公司應推進協作舉措，包括制定約章，以建立東涌綫延綫項目的共同願景以及促進雙方協作。

在本公司鐵路加物業模式下的東涌綫延綫

背景

正如合併通函所披露，根據營運協議，並受制於《港鐵條例》，據知於承擔新項目及／或經營新鐵路時，本公司將需要取得相當的商業回報率。

在營運協議中，政府確認物業發展對新項目的商業可行性以及營運和技術性考慮因素而言起舉足輕重的作用，並預期將會繼續如是。營運協議亦訂明對於本公司將實施的任何新項目，政府將與本公司商定有關本公司獲授的物業發展權（如有）的詳細條款。

正如合併通函中解釋，物業發展是本公司業務的重要組成部分，並提供一個重要的收入來源，為鐵路項目的興建成本提供資金，同時亦因在物業發展項目附近產生的載客範圍而有助增加日後的鐵路乘客量。

本公司在物業發展方面的做法是安排不同的第三方發展商根據本公司的招標文件進行實際發展工程。一般而言，發展商負責支付發展成本（包括所有或部分政府地價、建造及備置工程成本、市場推廣及銷售開支、專業費用、財務費用及其他開支），並須承擔發展風險。本公司透過與發展商按協定比例攤分銷售或租賃物業的利潤（經扣除發展成本）及／或透過發展商支付的一筆過款項從物業發展中獲得利益。

東涌綫延綫擬議發展用地

東涌綫延綫擬議發展用地約7.61公頃及計劃用作住宅、商業、鐵路設施及公共交通交匯處的用途。

東涌綫延綫擬議發展用地已被確定，本公司將獲准在該發展用地上進行商業及住宅物業發展項目，從而增加東涌綫延綫項目的財務回報，令本公司能夠在東涌綫延綫項目取得相當的商業回報率。

待取得行政長官會同行政會議及（如適用）城市規劃委員會批准後，本公司可獲准在東涌綫延綫擬議發展用地進行商業及住宅物業發展項目。在前述之規限下，本公司進行該等發展項目的權利須以私人協約方式授出並受限於若干條件，包括：

- (i) 有關發展項目須由雙方商討，並須按照政府及（如適用）城市規劃委員會規定的方式；
- (ii) 本公司須向政府支付地價，金額按下文所述評定；及
- (iii) 政府可能施加的任何其他條款與條件。

東涌綫延綫擬議發展用地的地價安排

營運協議訂明對於本公司將承擔的新項目的物業發展權，政府同意只要現行的土地政策繼續維持，本公司應繳付的地價金額將按撇除被估價的土地位於鐵路沿綫的因素後的市值為基準來評定。就此而言，「撇除被估價的土地位於鐵路沿綫的因素後的市值為基準」指政府在未計入鐵路的存在可能對所評估的用地帶來的任何影響後評定的市值。

就東涌綫延綫擬議發展用地而言，雙方已協定一個經修改的安排並反映於東涌綫延綫項目協議內。本公司就整個東涌綫延綫擬議發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為該發展用地在計入鐵路的存在因素後的市值減去下調金額。東涌綫延綫擬議發展用地將分期進行發展，每一期的地價金額評估將於進行有關招標時按上述基準進行，並減去特定期數的下調金額。

各方確認東涌綫延綫擬議發展用地的地價金額評估與營運協議中所述的評定方式存在若干差別，具體來說，東涌綫延綫擬議發展用地的地價金額評估將（如上所述）：(i)完全計入被估價的土地位於鐵路沿綫的因素；及(ii)減去下調金額（如上所述）。各方在東涌綫延綫項目協議中協定，政府修訂東涌綫延綫擬議發展用地的地價評定方式，不應視為就未來進行的任何項目對任何商業及住宅發展用地的任何地價評估構成先例。

東涌綫延綫擬議發展用地因採用經修改的地價金額評估方式而引起的與鐵路加物業模式有關的整體商業風險，實質上與本公司以往進行的「鐵路加物業」項目的風險類似。然而，對於東涌綫延

綫擬議發展用地來說，即使土地價值出現任何波動，在計入鐵路的存在因素後從相關土地的市值中扣除的金額（即下調金額）未來不會作出調整。

東涌綫延綫擬議發展用地可產生的財務回報將取決於多項因素，包括：(i)物業市場日後的情況；(ii)該物業發展項目的日後成本包括政府地價、建造成本、市場推廣及銷售開支、財務費用及其他開支；以及(iii)有關發展項目的實際總樓面面積。現時並無保證該物業發展項目可產生多少財務回報，亦無保證任何該等回報連同東涌綫延綫的鐵路與相關營運所得的利潤，將使本公司在東涌綫延綫項目所得商業回報率。

東涌綫延綫項目協議的理由及利益

為配合及進一步發展其主要業務（於下文詳述），本公司已訂立東涌綫延綫項目協議，使本公司能透過實施東涌綫延綫項目而擴大其鐵路網絡，並按上述基準，通過進行物業發展項目來保持鐵路加物業模式，以增補東涌綫延綫的回報（同時亦因在該物業發展項目附近產生的載客範圍而有助增加日後的鐵路乘客量），令東涌綫延綫項目能夠取得相當的商業回報率。

在考慮東涌綫延綫項目時，本公司已應用其內部管治及審議程序，並獲得一家財務顧問（羅斯柴爾德恩可香港有限公司）的意見。該財務顧問的結論是東涌綫延綫項目協議乃公平、合理並符合本公司及其股東（包括其獨立股東）的整體利益。

本公司的主要業務

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洽；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。

一般事項

投資者在買賣本公司證券時務請謹慎行事。本公司股份的價格可能會有所波動。

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東涌綫延綫項目協議的相關董事局會議，以及並沒有就相關董事局決議案投票。

釋義

在本公告中，除非文意另有所指，否則下列詞語具有如下涵義：

- | | |
|-------------|---|
| 「機場鐵路項目協議」 | 指政府與地下鐵路公司（本公司的前身）於1995年7月5日就機場鐵路的設計、建造、融資和營運訂立的協議； |
| 「機鐵掉頭隧道延展段」 | 指現有機場快綫及現有東涌綫之掉頭隧道延展段； |

「機鐵掉頭隧道延展段造價」	指就機鐵掉頭隧道延展段工程應支付的金額（但不包括應就北港島綫接駁工程可行性研究支付的金額）。機鐵掉頭隧道延展段造價預計約為50億港元（2020年12月價格）；
「機鐵掉頭隧道延展段工程」	指東涌綫延綫項目協議中所描述的建造機鐵掉頭隧道延展段所需的此等工程；
「商業營運」	指就東涌綫延綫車站而言，在東涌綫延綫車站按賺取收入基準營運鐵路服務、為公眾提供定期交通運輸服務，以及就機鐵掉頭隧道延展段而言，利用機鐵掉頭隧道延展段向公眾提供機場快綫和東涌綫的定時交通運輸服務；
「專營期」	具有《港鐵條例》賦予該詞語的含義；
「政府」	指香港政府；
「港元」	指香港貨幣港元；
「香港」	指中華人民共和國香港特別行政區；
「《上市規則》」	指《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》；
「合併通函」	指本公司於2007年9月3日發出的通函；
「《港鐵條例》」	指《香港鐵路條例》（香港法例第556章）；
「北港島綫接駁工程可行性研究」	指為土木改善工程進行必要的初步可行性研究，以便日後可能將北港島綫與東涌綫連接起來，作為機鐵掉頭隧道延展段工程的一部分；
「營運協議」	指運輸及房屋局局長（其辦公室現時由運輸及物流局局長取代）代表政府與本公司於2007年8月9日訂立的營運協議，一如《港鐵條例》第4(2)條所述及經不時修訂；
「《鐵路條例》」	指《鐵路條例》（香港法例第519章）；
「下調金額」	指固定總金額183.645億港元，該筆金額按以下方式計算得出： <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="665 1575 1450 1659">(i) 參考東涌綫延綫項目預計產生的資金差額（按2022年7月的淨現值計算，估計為155億港元）；及 <li data-bbox="665 1680 1450 1766">(ii) 經上調至相關日期後按東涌綫延綫擬議發展用地各個發展期數劃分為特定期數；
「重置、補救及改善工程」	指東涌綫延綫項目協議中列明的所有工程，包括因建造東涌綫延綫而進行替換、修改或改善現時由私人擁有或者政府或公共

機構擁有的設施而必須進行的重置、補救及改善工程。重置、補救及改善工程完成後應移交該等私人、政府或公共機構擁有、管理、維修及控制；

- 「**預定開始營運日期**」 指東涌綫延綫車站或機鐵掉頭隧道延展段預計開始投入商業營運的日期；
- 「**東涌綫延綫**」 指(i)將現有的東涌綫西段從現有的東涌站伸延；(ii)位於東涌西的新終點站；(iii)在現有東涌綫上重新調整東涌站與欣澳站之間路軌；(iv)在重新調整的路軌上新建中途站於東涌東；及(v)為配合現有東涌站及新建的東涌西終點站之間的隧道而設的順東路新附屬大樓；
- 「**東涌綫延綫造價**」 指為東涌綫延綫工程須繳付的所有金額。東涌綫延綫造價預計約為**195億港元**（2020年12月價格）；
- 「**東涌綫延綫項目**」 指東涌綫延綫工程、機鐵掉頭隧道延展段工程、北港島綫接駁工程可行性研究以及重置、補救及改善工程；
- 「**東涌綫延綫項目協議**」 指運輸及物流局局長（代表政府）與本公司於**2023年2月28日**就東涌綫延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修，以及相關的服務和設施簽訂的項目協議；
- 「**東涌綫延綫擬議發展用地**」 指一幅位於已批准的東涌擴展區分區計劃大綱圖編號**S/I-TCE/2**（經不時修訂）中被劃作「其他指定用途」註明「商業及住宅發展暨公共交通交匯處」的東涌東填海區第**113區**土地；
- 「**東涌綫延綫車站**」 指於東涌東段和東涌西段擬建的鐵路站；及
- 「**東涌綫延綫工程**」 指東涌綫延綫項目協議中列明的建造東涌綫延綫必須的工程。

承董事局命
公司秘書
馬琳

香港，2023年2月28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*、許少偉*、李惠光*、李慧敏博士*、吳永嘉*、唐家成*、黃冠文*、周元*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及物流局局長(林世雄)**、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、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝、黃琨暉及楊美珍

* 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。