

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
簽署有關北環綫的
北環綫（第一部分）項目協議**

於2025年7月8日，本公司與運輸及物流局局長（代表政府）就北環綫的第一部分簽訂了項目協議，該項目協議是有關北環綫項目的第一部分之融資安排、設計及建造。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。

背景

政府於2016年2月邀請本公司就北環綫主綫以擁有權模式為基礎提交建議書。本公司於2017年3月向政府提交有關北環綫主綫的建議書，其後於2018年及2020年補充更新資料。於2020年12月8日，行政長官會同行政會議批准進行北環綫主綫之詳細規劃及設計。隨後，本公司於2020年12月獲政府邀請開始進行北環綫主綫之詳細規劃及設計。政府邀請本公司以擁有權模式為項目融資的基礎上，就北環綫的融資安排進行商討。北環綫主綫的鐵路計劃於2023年10月按照《鐵路條例》刊憲，其兩份修訂方案分別於2024年5月及2024年8月刊憲。行政長官會同行政會議已於2025年4月8日批准進行北環綫主綫的鐵路計劃。

本公司及政府認同在同一項目下推展北環綫主綫及北環綫支綫的裨益，同時亦注意到北環綫主綫在規劃及設計方面進展較北環綫支綫更快，因此，北環綫主綫的動工建造

可以在 2025 年內開始，達致北環綫全綫不遲於 2034 年通車的意向（詳情見下文）。因此，本公司及政府已同意採用「兩部分」模式。第一部分將涵蓋北環綫主綫的部分設計及建造，以及北環綫支綫之詳細規劃及設計。第二部分將根據進一步協議涵蓋北環綫主綫剩餘部分及北環綫支綫的建造，以及兩綫（作為一條綜合鐵路綫）的調試、營運及維修工作，即北環綫項目。

現時的意向是本公司及政府將適時就進一步協議展開討論，致使北環綫將可以在不遲於 2034 年整體交付及通車。然而，目前無法保證何時簽訂進一步協議，亦無法保證能否協定相關條款，讓本公司可以在簽訂進一步協議時取得商業回報率。在簽訂進一步協議之前，本公司將應用其慣常的内部管治及檢討程序，以釐定進一步協議是否符合本公司及其股東（包括其獨立股東）的整體利益。本公司將適時另行刊發公告。

就北環綫（第一部分）工程而言，本公司預計於 2025 年動工建造，並預計(i)北環綫（第一部分）工程下的隧道路段將於 2031 年 12 月 31 日前竣工；及(ii)錦上路站（北環綫）、凹頭站及古洞站（北環綫）將於 2032 年 12 月 31 日前竣工。

北環綫（第一部分）項目協議

於2025年7月8日，本公司與運輸及物流局局長（代表政府）就北環綫的第一部分簽訂了項目協議，該項目協議是有關北環綫項目的第一部分之融資安排、設計及建造（「北環綫（第一部分）項目協議」）。

北環綫（第一部分）項目協議的主要條款如下：

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北環綫（第一部分）工程、重置、補救及改善工程，以及北環綫支綫之詳細規劃及設計。北環綫（第一部分）工程以及重置、補救及改善工程的設計、建造、監督及質量控制、測試、調試及竣工相關工作須以反映《港鐵條例》及北環綫（第一部分）項目協議規定的本公司責任及職責的方式，以及根據所有適用的法律及規例進行。北環綫（第一部分）項目協議涵蓋北環綫主綫的部分設計及建造，以及北環綫支綫之詳細規劃及設計。北環綫（第一部分）項目協議並無規定本公司有營運及維修北環綫主綫或北環綫支綫任何部分的義務。如上所述，目前的意向是將會在進一步協議規定本公司有營運及維修兩綫（作為一條綜合鐵路綫）的義務。

本公司履行北環綫（第一部分）項目協議下協定的義務時，須遵守及符合所有適用於北環綫（第一部分）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北環綫（第一部分）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，於從事交付跟北環綫（第一部分）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北環綫（第一部分）項目造價，包括承擔在北環綫（第一部分）項目協議中協定因執行北環綫（第一部分）項目而產生的土地徵用費用。本公司預期北環綫（第一部分）項目造價將於約10年的時間內產生，並以下文所述的擬建物業發展項目的財務貢獻、其內部資源、發行債務及其他方式（可能包括一系列不同的融資安排）為該等費用提供資金。

本公司須盡合理的努力(a)在預定完成日期前，完成北環綫（第一部分）工程以及重置、補救及改善工程，使北環綫主綫能夠在不遲於2034年通車；及(b)在適用的預定完成日期前，完成北環綫支綫之詳細規劃及設計，使北環綫支綫能夠在不遲於2034年通車。倘北環綫（第一部分）工程的實際完成日期較預定完成日期第(b)項下相關預定完成日期後，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。然而，如上所述，北環綫（第一部分）項目協議並無規定本公司有營運及維修北環綫主綫或北環綫支綫任何部分（不論是否須在特定日期或其他日期進行）的義務。

本公司須自費進行環境影響評估及政府已簽發或將會簽發的相關環境許可證中指明的措施。

根據北環綫（第一部分）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，以監督北環綫（第一部分）項目的交付。

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北環綫（第一部分）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) 為能及時實行北環綫（第一部分）項目協議，盡合理的努力向本公司提供所需的土地；及
- (iii) 准許本公司於北環綫（第一部分）擬議發展用地進行商業及住宅物業發展項目，從而填補北環綫（第一部分）項目的資金差額（詳述如下）。

雙方的義務

政府與本公司須各自盡合理的努力合作向各主管當局擬備任何提交或其他文件。

政府與本公司應推進協作舉措，包括制定約章，以建立北環綫（第一部分）工程以及重置、補救及改善工程的共同願景以及促進雙方協作。

如沒有簽訂進一步協議，雙方須盡合理的努力就實施北環綫主綫進行協定，包括但不限於，為政府及政府的承辦商提供必要便利，讓其能夠進入本公司的建築地盤、工程

地盤及工程施工範圍以進行北環綫主綫工程，為爭取在不遲於2034年達成北環綫主綫全綫通車的目標不會受到影響，且向政府移交北環綫（第一部分）工程。

在本公司鐵路加物業模式下的北環綫（第一部分）項目

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》，在確認於承擔新項目及／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一個重要部分，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。本公司從物業發展中獲得利益是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。

北環綫（第一部分）擬議發展用地

北環綫（第一部分）擬議發展用地的十幅特定用地約26公頃（如不包括第十幅用地（詳情見下文），則約為24公頃），其擬議用途為住宅及商業。

北環綫（第一部分）擬議發展用地已被確定，本公司將獲准在該等發展土地上進行物業發展項目，從而增加北環綫（第一部分）項目的財務回報，令本公司能在北環綫（第一部分）項目中取得相當的商業回報率。

待(a)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；及(b)政府根據香港法例第124章《收回土地條例》成功收回所有不屬於政府的北環綫（第一部分）擬議發展用地的部分後，本公司可獲准在北環綫（第一部分）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一份或多份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。

北環綫（第一部分）擬議發展用地的地價安排

根據現行的營運協議，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，除非雙方同意採用另一種方法計算本公司應繳的地價，否則本公司就該新項目應繳付的地價將充分計入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，但須(i)減去一筆款項作為計算地價時的扣減費用；或(ii)於完成評定上述地價後減去一筆款項，從而計算本公司實際應繳的款項，並考慮到營運協議中所確認的於承擔新項目及／或經營新鐵路時，本公司需要取得相當的商業回報率。

按照上一段(ii)所述的方法，本公司就整個北環綫（第一部分）擬議發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為在計入被估價的土地位於鐵路沿綫後的市值減去下調金額。北環綫（第一部分）擬議發展用地將按個別地段進行發展，各地段的地價金額評估將於進行有關招標時進行，並減去特定期數的下調金額。

本公司及政府已協定將十幅特定用地作為北環綫（第一部分）擬議發展用地。倘對首九幅用地應用下調金額後，仍有任何剩餘的尚未扣減下調金額，本公司及政府已確定及協定第十幅用地減去上述的尚未扣減下調金額。倘對首九幅用地應用下調金額後，未有任何剩餘的尚未扣減下調金額，本公司於第十幅用地從事商業及住宅物業發展的權利將被撤銷。即使土地價值出現任何波動，下調金額未來不會作出調整（即使第十幅用地的地價評估金額減去下調金額後仍有任何尚未動用下調金額）。如本公司與政府簽訂進一步協議，則(i)第十幅用地將成為進一步協議下的擬議發展用地；及(ii)北環綫（第一部分）項目協議下的任何尚未扣減下調金額將撥入進一步協議的下調金額。

北環綫（第一部分）擬議發展用地可產生的財務回報將取決於多項因素，包括：(1) 物業市場日後的情況；(2) 該等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(3) 有關發展項目的實際總樓面面積。現時並無保證該等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，將使本公司在北環綫（第一部分）項目達致商業回報率。

北環綫（第一部分）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），本公司已訂立北環綫（第一部分）項目協議，該項目協議構成實施北環綫主綫及北環綫支綫所採用「兩部分」模式（如上所述）的第一部分。北環綫（第一部分）項目協議將使本公司整體推進北環綫項目，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，令北環綫（第一部分）項目能夠取得相當的商業回報率（即使最終並無簽訂進一步協議）。

在考慮北環綫（第一部分）項目協議時，本公司已應用其內部管治及檢討程序，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，北環綫（第一部分）項目屬本公司的日常業務，以及北環綫（第一部分）項目協議乃(i)按一般商務條款訂立；及(ii)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、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。

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會議有關討論北環綫（第一部分）項目協議的會議部分，以及並沒有參與涉及批准北環綫（第一部分）項目協議的董事局討論。

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：

「董事局」	指本公司董事局；
「北環綫支綫之設計費用（暫定）」	指政府與本公司在簽訂北環綫（第一部分）項目協議時，就北環綫支綫的鐵路方案可取得政府批准，進行北環綫支綫之詳細規劃及設計所協定的暫定金額；
「北環綫支綫之詳細規劃及設計」	指北環綫（第一部分）項目協議中列明的北環綫支綫之詳細規劃及設計相關的全部工作；
「董事」	指董事局成員；
「進一步協議」	指政府與本公司可能簽訂的協議，當中概述對於北環綫（第一部分）項目協議並無包括北環綫支綫及北環綫主綫的融資安排、設計、建造、竣工及測試，以及北環綫主綫及北環綫支綫各自的調試及營運，兩者各自的權利、義務、責任及權力；
「政府」	指香港政府；
「本集團」	指本公司及其附屬公司；
「港元」	指香港法定貨幣港元；

「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）；
「北環綫」	指(i)北環綫主綫及(ii)北環綫支綫；
「北環綫主綫」	指錦上路及古洞之間的鐵路綫，途徑(i)於錦上路及古洞的兩個終點鐵路站；(ii)於新田、牛潭尾及凹頭的三個中途鐵路站；(iii)牛潭尾車廠；及(iv)水尾路附屬大樓、壘圍附屬大樓、牛潭尾車廠附屬大樓、新田附屬大樓、嘉龍路附屬大樓、古洞路附屬大樓及白石凹附屬大樓；
「北環綫（第一部分）造價」	指為政府及本公司所協定後，北環綫（第一部分）工程須繳付的所有金額；
「北環綫（第一部分）擬議發展用地」	指本公司及政府根據北環綫（第一部分）項目協議所協定在特定選址的土地（包括古洞北、粉嶺北、新田及錦上路）之統稱；
「北環綫（第一部分）項目」	指北環綫（第一部分）工程、重置、補救及改善工程以及北環綫支綫之詳細規劃及設計；
「北環綫（第一部分）項目協議」	具有本公告中「北環綫（第一部分）項目協議」一節所賦予該詞語的含義；
「北環綫（第一部分）項目造價」	指(1)北環綫（第一部分）造價；(2)北環綫支綫之設計費用（暫定）；及(3)重置、補救及改善工程造價，估計合共將為約314.0億港元（2025年7月價格）；
「北環綫（第一部分）工程」	指北環綫（第一部分）項目協議中列明的建造北環綫的第一部分必須的全部工程；
「北環綫支綫」	指香港新田站及深圳皇崗口岸站之間的鐵路綫，途徑位於香港洲頭及河套區的兩個中途站；
「營運協議」	指時任運輸及房屋局局長（該職位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390.5億港元，該筆金額按每幅北環綫（第一部分）擬議發展用地分為特定期數；

- 「重置、補救及改善工程」 指北環綫（第一部分）項目協議中列明的所有工程，包括因建北環綫（第一部分）工程而替換、修改或改善現時由私人擁有的設施（如有）或者政府或公共機構擁有的設施所必須及／或規定進行的重置、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（如有）、政府或公共機構擁有、管理、維修及控制；
- 「重置、補救及改善工程造价」 指為重置、補救及改善工程須繳付的所有金額；及
- 「預定完成日期」 指(a)就北環綫支綫之詳細規劃及設計而言，為2034年12月31日；及(b)就北環綫（第一部分）工程而言，(i)北環綫（第一部分）工程下北環綫主綫隧道路段，為2031年12月31日；及(ii)錦上路站（北環綫）、凹頭站及古洞站（北環綫），為2032年12月31日。

承董事局命
公司秘書
馬琳

香港，2025年7月8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*、鄭恩基*、許少偉*、劉麥嘉軒*、李惠光*、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）**、運輸及物流局局長（陳美寶）**、發展局常任秘書長（工務）（劉俊傑）**及運輸署署長（李頌恩）**

執行總監會成員：金澤培博士、楊美珍、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、樊米高、馬琳、鄧智輝及黃琨璋

* 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。