

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

簽署有關屯門南延綫及古洞站的

新界項目協議

於2023年9月5日，本公司與運輸及物流局局長（代表政府）簽訂了項目協議，該等項目協議有關屯門南延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修，以及有關古洞站的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修。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

古洞站

本公司於2020年5月向政府提交有關北環綫項目（包括古洞站）的建議書。於2020年12月8日，行政長官會同行政會議批准進行古洞站之詳細規劃及設計。本公司於2020年12月開始進行古洞站之詳細規劃及設計。古洞站的鐵路計劃於2022年4月按照《鐵路條例》刊憲。古洞站的鐵路計劃於2022年11月4日按照《鐵路條例》獲得批准。

本公司預計約於2023年9月動工建造古洞站，並預計於2027年12月竣工。

屯門南延綫

本公司於2016年12月向政府提交有關屯門南延綫工程以及重置、補救及改善工程的建議書，其後於2017年7月補充更新資料。於2020年5月19日，行政長官會同行政會議批准進行屯門南

延綫之詳細規劃及設計。本公司於2020年10月開始進行屯門南延綫之初步設計，屯門南延綫的鐵路計劃於2022年1月按照《鐵路條例》刊憲。屯門南延綫的鐵路計劃於2022年6月22日按照《鐵路條例》獲得批准。

本公司預計約於2023年9月動工建造屯門南延綫車站及相關的鐵路設施，並預計於2030年12月底前竣工。

新界項目協議

於2023年9月5日，本公司與運輸及物流局局長（代表政府）簽訂了：

- (1) 有關古洞站及相關服務和設施的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修的項目協議，而本公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修古洞站及相關服務和設施（「古洞站項目協議」）；及
- (2) 有關屯門南延綫及相關服務和設施的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修的項目協議，而本公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修屯門南延綫及相關服務和設施（「屯門南延綫項目協議」）。

（統稱為「新界項目協議」）。

新界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新界項目工程，並須分別使古洞站工程及屯門南延綫工程投入運作、營運及進行維修。古洞站工程、北環綫前期工程（如適用）及屯門南延綫工程的設計、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分別以反映《港鐵條例》、營運協議及新界項目協議內相關部分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。

本公司履行新界項目協議下協定的義務時，須遵守及符合所有適用於新界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新界項目，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，於從事交付跟新界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新界項目造價，並須承擔在新界項目協議中協定因執行新界項目而產生的土地徵用費用。本公司預期新界項目造價將於大約10年左右產生，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：(1)完成古洞站工程，使古洞站商業營運能夠在古洞站預定開始營運日期前展開；(2)在適用的北環綫預定完成日期前，完成北環綫主綫之詳細規劃及設計和北環綫前期工程；以及(3)完成屯門南延綫工程及重置、補救及改善工程，使屯門南延綫商業營運

能夠在屯門南延綫預定開始營運日期前展開。

倘後述之其中一種情形或兩種情形發生：(1)古洞站商業營運於古洞站預定開始營運日期之後開始；及(2)屯門南延綫商業營運於屯門南延綫預定開始營運日期之後開始，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。

根據新界項目協議的條款，本公司須接受政府作出的監察及控制安排，以監督交付新界項目的表現。

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新界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因新界項目工程所需的土地；
- (iii) 向本公司授予政府持有或取得營運及維修古洞站及屯門南延綫所需的所有土地的所有權；
- (iv) 准許本公司分租或放棄對古洞站及屯門南延綫車站的管有權或於古洞站及屯門南延綫車站進行貿易或活動；及
- (v) 准許本公司於古洞站擬議發展用地及屯門南延綫擬議發展用地進行物業發展項目，從而填補新界項目的資金差額（詳述如下）。

新界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》、營運協議及新界項目協議的情況下採取合理的步驟，以推廣使用古洞站及屯門南延綫。

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。

政府與本公司應根據每份新界項目協議推進協作舉措，包括制定約章，以建立新界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新界項目

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》，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。

新界項目擬議發展用地

新界項目擬議發展用地包括：

- (1) 佔地約6.11公頃的屯門南延綫擬議發展用地，其擬議用途為住宅、商業、鐵路設施及公共交通交匯處；及
- (2) 佔地約4.74公頃的古洞站擬議發展用地，其擬議用途為住宅、商業及鐵路設施。

新界項目擬議發展用地已被確定，本公司將獲准在該等發展用地上進行物業發展項目，從而增加新界項目的財務回報，令本公司能在新界項目中取得相當的商業回報率。

待(1)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(2)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古洞站擬議發展用地的部分後，本公司可獲准在每幅新界項目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。

新界項目擬議發展用地的地價安排

營運協議是由本公司與九廣鐵路公司於2007年兩鐵合併時簽訂。營運協議訂明對於本公司將承擔的新項目的物業發展權，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。

正如本公司於2022年9月23日的公告所披露，本公司於該日與運輸及物流局局長（代表政府）就小蠔灣站的融資安排、設計、建造、營運前籌備工作、營運及維修訂立項目協議。本公司就小蠔灣站換地須繳付的地價已由政府按市價（即按被估價的土地位於鐵路沿綫的基準來評定，而非撇除鐵路因素）並計入若干建造成本後釐定，該等建造成本獲政府接納作為評定地價時的扣減費用。

正如本公司於2023年2月28日的公告所披露，本公司與運輸及物流局局長（代表政府）於該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、營運及維修訂立項目協議。本公司就東涌綫延綫擬議發展用地須繳付的地價將由政府按市價（即按被估價的土地位於鐵路沿綫的基準來評定，而非撇除鐵路因素）釐定並扣減協定的下調金額，該下調金額參照東涌綫延綫項目預計產生的資金差額計算得出。

根據更新後的營運協議，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，本公司就整個古洞站擬議發展用地及屯門南延綫擬議發展用地應繳付的地價總額將由政府逐個評定，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古洞站下調金額或屯門南延綫下調金額（視情況而定）。古洞站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按上述基準進行，並減去特定期數的古洞站下調金額。屯門南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，並減去特定期數的屯門南延綫下調金額。

古洞站下調金額僅適用於古洞站擬議發展用地，而屯門南延綫下調金額僅適用於屯門南延綫擬議發展用地。即使土地價值出現任何波動，古洞站下調金額及屯門南延綫下調金額未來不會作出調整。

新界項目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連同古洞站及屯門南延綫的鐵路與相關營運所得的利潤，將使本公司在新界項目達致商業回報率。

新界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），本公司已訂立新界項目協議，使本公司能透過實施古洞站及屯門南延綫而擴大其鐵路網絡，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，以增補新界項目的回報（同時亦因在該等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），令新界項目按合併基準考慮能夠取得相當的商業回報率。

在考慮新界項目協議時，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按合併基準，新界項目協議屬本公司的日常業務，以及新界項目協議乃(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、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有關討論新界項目協議的董事局會議，以及並沒有參與涉及批准新界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；
「北環綫主綫之設計費用及北環綫前期費用」	指政府與本公司於簽署古洞站項目協議時協定須就北環綫主綫之詳細規劃及設計以及北環綫前期工程應付的估計金額約39億港元（2023年7月價格），在計算古洞站下調金額時已計入該筆款項；
「北環綫主綫之詳細規劃及設計」	指古洞站項目協議中列明的北環綫主綫之詳細規劃及設計相關的全部工作；
「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；
「古洞站商業營運」	指就古洞站而言，在古洞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；
「古洞站造價」	指政府與本公司協定為古洞站工程須繳付的所有金額；
「古洞站項目協議」	具有本公告中「新界項目協議」一節所賦予該詞語的含義；
「古洞站擬議發展用地」	指古洞北分區計劃大綱草圖S/KTN/3（經不時修訂）中(i)被劃作「住宅（甲類）1」的古洞北新發展區第20區；(ii)被劃作「住宅（乙類）」的古洞北新發展區第22區；及(iii)被劃作「住宅（甲類）1」的古洞北新發展區第25區的土地的統稱；
「古洞站下調金額」	指固定總金額151.6039億港元，該筆金額按古洞站擬議發展用地劃分為特定期數；
「古洞站預定開始營運日期」	指古洞站商業營運預計開始的日期；
「古洞站工程」	指古洞站項目協議中列明的建造古洞站必須的全部工程；
「古洞站」	指現有落馬洲支綫上擬於古洞興建的新增中途鐵路站（不包括任何未來擴建工程）；
「《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）；
「新界項目協議」	具有本公告中「新界項目協議」一節所賦予該詞語的含義；
「新界項目造價」	指(1)古洞站造價；(2)北環綫主綫之設計費用及北環綫前期費用；(3)屯門南延綫造價；及(4)重置、補救及改善工程造價的合計金額，預計總額約為256億港元（2023年7月價格）；
「新界項目」	指根據新界項目協議將會實施的項目；
「新界項目擬議發展用地」	具有本公告中「在本公司鐵路加物業模式下的新界項目 – 新界項目擬議發展用地」一節所賦予該詞語的含義；
「新界項目工程」	指(1)古洞站工程；(2)北環綫主綫之詳細規劃及設計；(3)北環綫前期工程；(4)屯門南延綫工程；及(5)重置、補救及改善工程的統稱；
「北環綫前期工程」	指古洞站項目協議中列明的所有該等工程，該等工程將於前期建造，以確保及加快建造北環綫主綫；
「北環綫預定完成日期」	指北環綫主綫之詳細規劃及設計以及北環綫前期工程若干項目的預計完成日期，分別為2034年12月及2027年12月；
「北環綫主綫」	指錦上路站及古洞站之間的鐵路線，途經新田、牛潭尾及凹頭三個中途站；
「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）；
「重置、補救及改善工程」	指屯門南延綫項目協議中列明的所有工程，包括因建造屯門南延綫工程而替換、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、政府或公共機構擁有、管理、維修及控制；
「重置、補救及改善工程造價」	指為重置、補救及改善工程須繳付的所有金額；
「屯門南延綫」	指(i)按照《鐵路條例》批准的計劃將現有屯馬綫從屯門站延伸約2.4公里至屯門南一帶（近屯門碼頭）；(ii)屯門南的新終點站；(iii)屯門第16區的新中途站；(iv)屯門第16區的牽引變電所；(v)為屯門南延綫的營運而調整現有屯門站掉頭軌道、八鄉車廠及錦田大樓；(vi)跨越屯門河道的高架橋和鐵路橋以及相關的噪音緩解措施；及(vii)將現有的行人天橋走廊重新連接至屯門南站；

「屯門南延綫商業營運」	指就屯門南延綫車站而言，在兩個屯門南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；
「屯門南延綫造價」	指為屯門南延綫工程須繳付的所有金額；
「屯門南延綫項目協議」	具有本公告中「新界項目協議」一節所賦予該詞語的含義；
「屯門南延綫擬議發展用地」	指一幅位於已批准的屯門分區計劃大綱圖編號S/TM/37（經不時修訂）中被劃作「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共交通交匯處」的屯門第16區土地；
「屯門南延綫下調金額」	指固定總金額242.0138億港元，該筆金額按屯門南延綫擬議發展用地的每一期劃分為特定期數；
「屯門南延綫預定開始營運日期」	指屯門南延綫商業營運預計開始的日期；
「屯門南延綫車站」	指於屯門第16區及屯門南擬建的鐵路站，分別為A16站及屯門南站；及
「屯門南延綫工程」	指屯門南延綫項目協議中列明的建造屯門南延綫必須的工程。

承董事局命
公司秘書
馬琳

香港，2023年9月5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*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、許少偉*、李惠光*、李慧敏*、吳永嘉*、唐家成*、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(林世雄)**、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、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。