
此 乃 要 件 請 即 處 理

本通函並不構成或組成認購或購買任何股份或本公司其他證券的要約或邀請或招攬或誘使他人作出上述要約。

閣下如對本通函任何方面或應採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下全部股份售出或轉讓，應立即將本通函及隨附的代表委任表格交予買主或承讓人，或送交經手買賣或轉讓的銀行、持牌證券交易商或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

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通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本通函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

(於香港成立之有限公司)
(股份代號：66)

- 廣 深 港 高 速 鐵 路 香 港 段
- (1) 須予公佈的交易
 - (2) 關連交易及
修訂持續關連交易
 - (3) 有條件特別股息
 - (4) 成員大會通告

獨立董事委員會及獨立股東的
獨立財務顧問

ANGLO CHINESE 英
CORPORATE FINANCE, LIMITED 高

英高財務顧問有限公司

重要提示： 謹請注意派發本通函的目的在於向本公司的獨立股東提供有關(其中包括)高鐵香港段協議及高鐵香港段安排資料，以便本公司的獨立股東可就決議作出知情投票決定。

董事局函件載於本通函第19至第38頁(首尾兩頁包括在內)。

獨立董事委員會致獨立股東的意見函件載於本通函第39至第40頁(首尾兩頁包括在內)。

獨立財務顧問英高財務顧問有限公司致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件載於本通函第41至第59頁(首尾兩頁包括在內)。

本公司謹訂於2016年2月1日上午11時正假座香港九龍灣展貿徑1號九龍灣國際展貿中心展覽廳3(6樓)舉行成員大會，大會通告載於本通函第N-1至第N-2頁(首尾兩頁包括在內)。本通函亦隨附成員大會適用的代表委任表格。

不論閣下能否出席成員大會，務請盡早將代表委任表格按其上印列的指示填妥及交回，並無論如何須於2016年1月29日上午11時正前(即成員大會或其任何續會舉行時間至少48小時前)送達本公司之股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，在計算該48小時的期間時，公眾假期(包括星期日)的任何部分不得計算在內。閣下填妥及交付代表委任表格後，屆時仍可按意願親身出席成員大會或其任何續會並於會上投票。

敬請注意，成員大會結束後備有咖啡及茶招待。

務請閣下切勿攜帶大型手提包、攝影機、錄音器材或錄影機等物品出席成員大會。為了向閣下提供一個舒適及安全的環境，大會有可能檢查閣下的手提包並要求閣下把有關物品存放在成員大會場地入口處位置，方可進入會場。

2016年1月7日

預期時間表

遞交股份過戶文件(連同有關股票)以符合資格

出席成員大會並於會上投票的最後時限..... 2016年1月27日下午4時30分

為釐定出席成員大會並於會上投票的資格而

暫停辦理本公司股東名冊的股份過戶登記..... 2016年1月28日上午9時正至
2016年2月1日下午4時30分

遞交成員大會代表委任表格的最後時限..... 2016年1月29日上午11時正

股份短暫停牌..... 2016年2月1日

成員大會..... 2016年2月1日

公佈成員大會結果..... 2016年2月1日

股份恢復買賣..... 2016年2月2日

支付第一次特別股息..... 預期於2016年下半年

支付第二次特別股息..... 預期於2017年下半年

高鐵香港段協議成為無條件

及全面生效的最後完成日期..... 2016年9月30日
(或倘本公司根據第二份委託協議
就終止第二份委託協議向政府發出
的通知的日期為2016年9月30日
之前，則為該通知的日期)

如高鐵香港段協議成為無條件及全面生效，董事局將釐定截止過戶日期、記錄日期及股息支付日期，本公司將於適當時間公佈該等日期。

股東務請注意，上述時間表所列日期及時間僅屬指示性，並可視乎(其中包括)成員大會結果及完成日期而更改。倘上述時間表有任何更改，本公司將另行刊發公告。

本概要旨在為閣下提供有關高鐵香港段安排、高鐵香港段安排的理由及效益以及本通函所載若干其他資料的概覽。由於本文僅屬概要，故並未載有所有對股東而言屬重要的資料。股東在決定如何就決議投票前，務請先參閱整份文件。

高鐵香港段安排

於2015年11月30日，本公司宣佈與政府訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段協議。高鐵香港段協議包含綜合條款組合並規定：

- 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；
- 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的部分，但不包括若干經協定的例外費用；
- 本公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)；
- 對於2010年訂立有關高鐵香港段的現有委託協議將作出若干修訂，包括應向本公司支付的項目管理費用增加至63.4億港元；
- 政府保留對本公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利。相關仲裁只會在高鐵香港段開始通車後才展開；及
- 高鐵香港段協議取決於在協定時限內獲得本公司獨立股東的批准及獲得立法會批准政府的額外財務承擔。

高鐵香港段項目的現行工程進度及經修訂造價估算

於2015年11月30日，隧道挖掘工程已完成99.9%(隧道挖掘工程已於2015年12月12日全部完成)，西九龍總站已完成63.9%，而整體工程已完成75.4%。根據本公司自行對項目協定範圍的經修訂工程時間表及經修訂造價估算844.2億港元所進行的審閱以及考慮獨立專家的意見後，本公司相信現時無需對經修訂工程時間表或經修訂造價估算作進一步修訂。

為了可以更透明及適時的方式交付項目，本公司董事局轄下於2014年4月成立的高鐵香港段項目獨立董事委員會於2014年建議採取多項措施。該委員會提出的重點建議及本公司提出的其他建議改善措施均已落實，當中包括：本公司的執行委員會負責控制備用資金，以加強控制項目成本；提升有關項目進度及成本的監控及報告制度；及成立工程委員會負責監督大型資本項目，包括高鐵香港段項目。

高鐵香港段協議的理由及效益

董事局認為，高鐵香港段協議及高鐵香港段安排屬公平合理且符合本公司及其股東的整體利益。董事局建議獨立股東在成員大會上投票贊成決議，理由如下：

1. 高鐵香港段協議能為推進及完成高鐵香港段項目提供務實而可行的解決方案，而該項目對本公司及香港而言是一個重要項目。

- 完成高鐵香港段項目對本公司來說非常重要。本公司曾成功參與香港、中國內地及海外的鐵路項目建造及／或營運。作為項目管理人，本公司極希望成功交付項目。
- 本公司為項目訂立項目委託協議安排，乃基於理解到在完成項目後，本公司會被政府邀請以經營權方式營運高鐵香港段。
- 解決有關高鐵香港段項目的安排預期將保持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境內外發展的地位。
- 由於預期高鐵香港段不論在節省時間和加強交通便利方面將帶來直接效益，因此高鐵香港段對香港來說亦非常重要。預期該項目亦將提升香港作為通往中國內地的門戶之地位，在促進貿易、專業服務和其他經濟活動上為香港帶來效益。聯繫是達致增長和發展的其中一項重要因素，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。
- 如根據高鐵香港段協議所預計一樣獲得本公司獨立股東及立法會批准，將為項目的完成提供一幅清晰的路綫圖。

2. 擬議的特別股息為全體股東提供一次性的可觀回報，而不會影響本公司繼續維持其循序漸進的定期派息政策的能力。

根據高鐵香港段協議，本公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)，相當於：

- 大約為本公司支付的2014年每股股息總額1.05港元的4.2倍；

- 大約為本集團帳面權益 1,673.6 億港元(於 2015 年 6 月 30 日)的 15.4%；及
- 特別股息總額合共大約 257.6 億港元(根據於 2015 年 10 月 31 日的已發行股份數目計算)，其中約 195.1 億港元支付予香港政府的財政司司長法團及約 62.5 億港元支付予本公司的其他股東。

股東可因此獲得可觀回報。

支付特別股息將不影響本公司繼續維持其循序漸進的定期派息政策的意向(這須視乎其財務表現及其他因素而定)。

3. 在維持財務靈活性的同時改善資本結構的機會。

本公司有意透過額外借貸籌集資金支付現金特別股息。本公司可於對其財務靈活性影響有限的情況下藉此機會改善其資本結構並提升其資本效益(於董事局函件第 4E 節內更具體說明)。謹作說明用途，倘於 2013 年 12 月 31 日已支付特別股息及已提取額外借款，本集團截至 2014 年 12 月 31 日止年度來自基本業務的平均股東資金回報率將會由 7.3% 增加至 8.2%。由於本公司的資產負債狀況穩健，故儘管因為支付特別股息所需資金而使債務增加，本公司相信其債務及負債比率將維持於可管理的水平。本公司有意繼續維持其在香港、中國內地及海外的資本開支與長遠發展計劃。

本公司於 2015 年 11 月 30 日刊發有關高鐵香港段協議的公告後，信貸評級機構標準普爾評級服務公司確認其預期高鐵香港段協議將不會對本公司現有的 AAA/穩定/A-1+ 信貸評級造成即時影響；穆迪投資者服務公司指儘管高鐵香港段協議對信貸有負面影響，但不會對本公司現有的 Aa1 信貸評級及其穩定評級展望造成即時影響；而 Rating and Investment Information, Inc. 亦確認毋須更改本公司現有的 AA+ 級信貸評級。

獨立財務顧問的建議及意見

獨立財務顧問英高財務顧問有限公司認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理，並符合本公司及其股東(包括獨立股東)的整體利益。因此，獨立財務顧問建議獨立股東投票贊成決議。

獨立董事委員會的意見

經考慮獨立財務顧問的建議後，獨立董事委員會認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理，並符合本公司及股東(包括獨立股東)的整體利益，故建議獨立股東投票贊成決議。

重要提示

由於高鐵香港段協議的完成取決於在協定時限內獲得本公司獨立股東的批准及獲得立法會批准政府的額外財務承擔，因此，高鐵香港段協議所載的安排(包括支付特別股息)可能會或可能不會落實。股東及潛在投資者買賣本公司證券時，務請審慎行事。任何人士對本通函任何方面、成員大會、代表委任表格或應採取的行動有疑問，應諮詢持牌證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

問答內容

1. 本人獲寄發本文件的原因是甚麼？

- 本文件旨在向閣下提供有關高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的資料及向閣下發出成員大會通告。

2. 為甚麼要舉行成員大會？

- 根據《上市規則》，高鐵香港段協議構成本公司一項須予公佈的交易及一項關連交易，將須遵守《上市規則》項下的申報、公告及股東批准規定。

3. 本人能否在成員大會上就高鐵香港段安排投票？

- 財政司司長法團、政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金在高鐵香港段協議及高鐵香港段安排中擁有重大利益，須在成員大會上放棄投票。
- 本公司所有其他登記股東均有權在成員大會上投票。

4. 本人是否需要出席成員大會並於會上投票？

- 雖然並無規定閣下必須出席成員大會，但極力建議閣下親身出席成員大會或於2016年1月29日上午11時正前填妥及交回代表委任表格以在成員大會上投票。
- 閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可按意願親身出席成員大會並於會上投票。

5. 成員大會於何時及何地舉行？

- 成員大會將於2016年2月1日上午11時正假座香港九龍灣展貿徑1號九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行。

6. 本人將獲分派多少特別股息？本人將會在甚麼時候收到特別股息？

- 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息。
- 預期第一期特別股息及第二期特別股息將分別於2016年下半年及2017年下半年以現金支付。

問答內容

- 本公司僅會於最後完成日期前獲獨立股東批准及獲立法會批准(政府就高鐵香港段項目作出額外撥款)的情況下才會支付特別股息。如未能獲得任何一個的批准，本公司將不會支付任何特別股息。
- 特別股息將不設以股代息選擇。
- 董事局將於適當時間釐定截止過戶日期、記錄日期及股息支付日期，本公司將於適當時間公佈有關日期。

7. 如本人於記錄日期前出售股份，本人是否仍會獲派特別股息？

- 釐定股東獲派特別股息的資格的記錄日期有兩個。第一個記錄日期將與第一期特別股息有關。第二個記錄日期將與第二期特別股息有關。如高鐵香港段協議成為無條件及全面生效，董事局將釐定記錄日期，本公司將於適當時間公佈該等日期。
- 如閣下於第一個記錄日期(與獲派第一期特別股息資格有關)前出售所有股份，閣下將不會獲派任何特別股息。
- 如閣下於第一個記錄日期(與獲派第一期特別股息資格有關)後，但於第二個記錄日期(與獲派第二期特別股息資格有關)前出售所有股份，閣下將會獲派第一期特別股息，但不會獲派第二期特別股息。
- 如閣下一直持有所有股份至第二個記錄日期(包括該日在內)，閣下將會獲派第一期特別股息及第二期特別股息。

8. 如本人透過中央結算系統持有本公司的股份，本人應採取甚麼行動？

- 閣下應聯絡閣下的股票經紀、託管人、代理人或其他相關人士(其為或已經將股份寄存於中央結算系統參與者)，以向該等人士發出閣下的投票指示；或
- 如閣下有意在成員大會上投票(親身或委派代表)，應安排從中央結算系統提取閣下的股份並轉移至閣下名下。

9. 如本人仍有疑問，應該怎麼辦？

- 如閣下對成員大會的日期、文件及程序等行政事宜有疑問，請於星期一至星期五(香港公眾假期除外)上午9時正至下午6時正致電+852 2862 8633與香港中央證券登記有限公司(本公司的股份過戶登記處)聯絡。

問 答 內 容

- 服務熱綫無法且將不會就高鐵香港段安排或高鐵香港段協議的利弊提供建議，亦不會提供財務或法律意見。
- 閣下如對本通函任何方面或應採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

重要提示及應採取的行動

行使閣下的投票權

如閣下為股東或實益擁有人，懇請閣下親身或委派代表或向相關登記擁有人作出指示於成員大會上行使閣下的投票權。如閣下於借股計劃中持有任何股份，務請閣下收回任何已借出的股份，以避免市場參與者將借入的股份用於投票。

股東應採取的行動

本通函隨附成員大會適用的代表委任表格，並將一併寄發予登記擁有人。

不論閣下能否出席成員大會，務請盡早將代表委任表格按其上印列的指示填妥及交回，並無論如何須於2016年1月29日上午11時正前(即成員大會或其任何續會舉行時間至少48小時前)送達本公司之股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，在計算該48小時的期間時，公眾假期(包括星期日)的任何部分不得計算在內。閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可按意願親身出席成員大會或其任何續會並於會上投票。

倘閣下並無委任代表且閣下並無出席成員大會及於會上投票，閣下仍將受成員大會結果所約束。因此，謹此敦請閣下親身或委派代表於成員大會上投票。

成員大會後，本公司將根據《上市規則》公佈成員大會結果。

由登記擁有人代為持有股份的實益擁有人應採取的行動

本公司不會承認以信託形式持有任何股份的人士。

倘閣下為實益擁有人且股份以代理人、受託人、存託人或任何其他獲授權託管人或第三方名義登記，閣下應聯絡該登記擁有人以就閣下實益擁有的股份在成員大會上的投票方式向該登記擁有人發出指示及／或與該登記擁有人作出安排。

倘閣下為實益擁有人且有意親身出席成員大會，閣下應：

- 直接聯絡登記擁有人與該登記擁有人作出妥善安排，以使閣下能夠出席成員大會並於會上投票，就此而言，登記擁有人可委任閣下為其受委代表；或

重要提示及應採取的行動

- 安排將以登記擁有人名義登記的部分或全部股份轉移至閣下名下。

向登記擁有人發出的指示及／或與登記擁有人作出的安排須於交回代表委任表格的相關最後限期前發出或作出，以便登記擁有人能夠有充裕時間準確填寫代表委任表格並於限期前交回。如任何登記擁有人要求任何實益擁有人於交回代表委任表格的相關最後限期前的特定日期或時間發出指示或作出安排，則該等實益擁有人應遵照該等登記擁有人的要求。

股份寄存於中央結算系統的實益擁有人應採取的行動

倘閣下為實益擁有人且股份寄存於中央結算系統並以香港中央結算(代理人)有限公司名義登記，除非閣下獲接納以投資者戶口持有人身份參與中央結算系統，否則閣下：

- 應聯絡閣下的股票經紀、託管人、代理人或其他相關人士(其為或已經將該等股份寄存於中央結算系統參與者)，以向該等人士發出投票指示；或
- 如閣下有意在成員大會上投票(親身或委派代表)，應安排從中央結算系統提取部分或全部該等股份並轉移至閣下名下。

投資者戶口持有人及其他中央結算系統參與者就以香港中央結算(代理人)有限公司名義登記的股份進行投票的過程中須遵守不時生效的「投資者戶口操作簡介」、「中央結算系統一般規則」及「中央結算系統運作程序規則」。

海外股東須知

海外股東及居於香港以外司法權區的實益擁有人應自行了解及遵守適用於彼等的一切法例及監管規定。股東及實益擁有人有責任令其本人信納已就高鐵香港段安排及高鐵香港段協議全面遵守適用於彼等的有關司法權區的法例，當中包括取得任何所需的政府、外匯管制或其他同意，並遵守其他所需程序及繳付有關司法權區的稅項。

股東及實益擁有人如對任何司法權區、其領土或有關地方法例或規例的任何條文或司法或監管決定或詮釋的潛在適用性或後果有任何疑問，敬請諮詢其專業顧問。

過往表現及前瞻性陳述

本通函所載本集團的表現及經營業績屬過往表現及經營業績，且過往表現並不能代表本集團的未來業績。本通函載有前瞻性陳述。「相信」、「有意」、「有信心」、「預期」、「預料」、「預計」、「估計」及「預測」等用語及類似詞彙表示前瞻性陳述。該等前瞻性陳述並非事實。正確來說，前瞻性陳述乃以本公司董事局及／或獨立董事委員會(或視情況而定，及該等前瞻性陳述所涉及的其他人士)的現有信念、意向、假設、預期、預料、預計、估計及預測為依據。

該等前瞻性陳述可能載有關於收益與盈利的陳述。董事局及／或獨立董事委員會相信，該等前瞻性陳述中所反映的預期、估計及預計合理。然而，該等陳述並非未來表現的保證，且受風險、不確定因素及其他因素所限，當中部分非本公司所能控制及難以預料。因此，實際業績可能會與任何該等前瞻性陳述所載的資料有重大差異。

由於前瞻性陳述僅反映相關人士於最後實際可行日期的觀點，因此不應過分依賴前瞻性陳述。除《上市規則》及《證券及期貨條例》有所規定外，本公司並無責任公開修訂該等前瞻性陳述，以反映於最後實際可行日期後所發生的事件或情況。

重要提示

由於高鐵香港段協議的完成取決於在協定時限內獲得獨立股東的批准及立法會批准政府履行額外財務承擔，因此，高鐵香港段協議所載的安排(包括支付特別股息)可能會或可能不會落實。股東及潛在投資者買賣本公司證券時，務請審慎行事。任何人士對本通函任何方面、成員大會、代表委任表格或應採取的行動有疑問，應諮詢持牌證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

目 錄

	頁次
概要	1
問答內容	5
重要提示及應採取的行動	8
釋義	12
董事局函件	19
獨立董事委員會函件	39
獨立財務顧問函件	41
有關本公司業務的資料	60
附錄一 與政府的關係	I-1
附錄二 高鐵香港段協議	II-1
附錄三 本集團財務資料	III-1
附錄四 協議方	IV-1
附錄五 一般資料	V-1
成員大會通告	N-1

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「2014年高鐵香港段委員會」	指	董事局於2014年4月就高鐵香港段項目成立的獨立董事委員會；
「仲裁員」	指	根據第二份委託協議為超支仲裁的目的(如有)被委任的仲裁小組；
「聯繫人」	指	具有《上市規則》給予該詞語的涵義；
「最後完成日期」	指	(i)本公司可能根據第二份委託協議就終止第二份委託協議向政府發出通知的日期；及(ii)2016年9月30日(以較早發生者為準)；
「實益擁有人」	指	其股份以登記擁有人名義登記的任何股份的實益擁有人；
「董事局」	指	本公司董事局；
「截止過戶日期」	指	為釐定股東獲派兩期特別股息的各自資格而暫停辦理股東名冊的股份過戶登記的兩組日期；
「營業日」	指	香港銀行一般開放營業的日子(不包括星期六、星期日或其他公眾假期)；
「中央結算系統」	指	香港中央結算有限公司成立及運作的中央結算及交收系統；
「通函」	指	本通函；
「緊密聯繫人」	指	具有《上市規則》給予該詞語的涵義；
「署長」	指	運輸署署長；
「《公司條例》」	指	《公司條例》(香港法例第622章)；
「本公司」	指	香港鐵路有限公司(及按其文義所指，包括其附屬公司)；

釋 義

「完成」	指	高鐵香港段協議所載的條件按照附錄二第7節所述獲滿足後，高鐵香港段協議及高鐵香港段安排根據高鐵香港段協議成為無條件及生效當日；
「超支」	指	目前超支及進一步超支的總計；
「超支仲裁」	指	為釐定本公司根據第一份委託協議及第二份委託協議就目前超支的責任(如有)而根據第二份委託協議展開的仲裁(如有)；
「目前超支」	指	委託費用(最多為844.2億港元)超出項目控制總額的部分；
「平邊契據」	指	政府於2010年1月26日簽訂的平邊契據；
「董事」	指	董事局成員或本公司執行總監會成員；
「股息支付日期」	指	向於有關記錄日期名列股東名冊的股東支付第一次特別股息及第二次特別股息的日期；
「港元」	指	香港法定貨幣；
「第一份委託協議」	指	政府與本公司於2008年11月24日就高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動而訂立的初步委託協議；
「第二份委託協議」	指	政府與本公司於2010年1月26日就高鐵香港段的建造及通車試行而訂立的委託協議；
「委託活動」	指	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「委託費用」	指	根據第二份委託協議的委託活動總費用；

釋 義

「超出責任」	指	由仲裁員根據超支仲裁裁定本公司就目前超支的責任(如有)超出責任上限的金額；
「外匯基金」	指	根據香港法例第66章《外匯基金條例》成立的香港特別行政區政府外匯基金；
「高鐵」及「高鐵香港段」	指	廣深港高速鐵路香港段；
「高鐵香港段項目」	指	高鐵香港段的建造及通車試行項目；
「第一次特別股息」	指	將以現金支付的第一期特別股息每股2.20港元；
「財政司司長法團」	指	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的財政司司長法團；
「進一步超支」	指	超出844.2億港元的委託費用(包括項目管理費用)(如有)金額；
「成員大會」	指	根據《上市規則》及《公司條例》召開的成員大會；
「政府」	指	香港政府；
「本集團」	指	本公司及其各間附屬公司；
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區；
「獨立董事委員會」	指	就成員大會而言根據《上市規則》成立且由獨立非執行董事組成的委員會；
「獨立專家」	指	(i) 百景輝顧問有限公司；及 (ii) 高聰忠博士及Bent Flyvbjerg教授；

釋 義

「獨立財務顧問」	指	英高財務顧問有限公司，就成員大會而言根據《上市規則》委任的獨立財務顧問；
「獨立股東批准」	指	獨立股東在成員大會上就高鐵香港段協議及高鐵香港段安排所給予的批准；
「獨立股東」	指	除財政司司長法團、政府、財政司司長法團及／或政府的任何緊密聯繫人或聯繫人以及外匯基金以外的本公司股東；
「綜合港鐵系統」	指	自「有關本公司業務的資料」一節所述的兩鐵合併生效起以一體化的方式營運的地鐵鐵路與九鐵系統；
「中期報告」	指	本公司截至2015年6月30日止期間的中期財務報告；
「投資者戶口持有人」	指	獲准許以投資者戶口持有人身份參與中央結算系統的人士；
「九鐵公司」	指	九廣鐵路公司；
「九鐵鐵路」	指	九廣鐵路；
「九鐵系統」	指	九鐵鐵路、鐵路服務範圍內的巴士服務及九鐵公司相關業務；
「最後實際可行日期」	指	2015年12月22日，即本通函付印前確定當中所載若干資料的最後實際可行日期；
「立法會」	指	香港立法會；
「立法會批准」	指	立法會(或其相關委員會)就目前超支所需的額外資金所給予的批准，使政府能履行其於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排下的責任；
「責任上限」	指	第二份委託協議第4.11條所載本公司的責任上限；
「上市證券」	指	本公司在聯交所掛牌的股份(股份代號：66)及債務證券(股份代號：4541、5958及6025)；

釋 義

「《上市規則》」	指	香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》；
「《香港鐵路條例》」	指	香港法例第556章《香港鐵路條例》，以不時經修訂者為準（及如文義有此需要，經《兩鐵合併條例》修訂者）；
「地鐵鐵路」	指	地下鐵路（定義見《香港鐵路條例》）；
「昂坪360」	指	昂坪360纜車；
「八達通」	指	在香港被稱為「八達通」的無接觸式智能卡票務系統（或代替該系統的任何系統）；
「八達通控股」	指	八達通控股有限公司；
「營運協議」	指	政府與本公司於2007年8月9日訂立的營運協議；
「其他中央結算系統參與者」	指	投資者戶口持有人以外獲准許參與中央結算系統的人士；
「小組報告」	指	獨立專家小組於2015年1月發佈關於廣深港高速鐵路香港段的報告，該報告日期為2014年12月；
「協議方」	指	政府或本公司（可指其中之一或兩者）；
「法律程序」	指	任何爭議、法律程序、訟案或訴訟；
「項目控制總額」	指	650億港元；
「項目管理費用」	指	政府根據第二份委託協議（經高鐵香港段協議修訂）應付本公司的金額，於第二份委託協議中稱為「項目管理費用」（一如附錄二「高鐵香港段協議」第8節所述，有關費用按照第二份委託協議增加）；
「代表委任表格」	指	本公司就成員大會及其任何續會刊發的代表委任表格；

釋 義

「《兩鐵合併條例》」	指	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)；
「《鐵路發展策略2014》」	指	政府於2014年9月17日發佈的《鐵路發展策略2014》；
「記錄日期」	指	為釐定股東有權獲派兩期特別股息的各自資格而將由董事局決定的兩個日期；
「股東名冊」	指	本公司根據《公司條例》備存的股東名冊；
「登記擁有人」	指	就實益擁有人而言，名列本公司股東名冊中，就實益擁有人實益擁有的股份登記為持有人的任何代理人、受託人、存託人或任何其他獲授權託管人或第三方；
「決議」	指	將由獨立股東於成員大會上表決的決議，載於本通函第N-1至第N-2頁(首尾兩頁包括在內)的「成員大會通告」內；
「經修訂造價估算」	指	本通函董事局函件第1節「引言及背景」所述的本公司與政府協定的高鐵香港段項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元；
「經修訂工程時間表」	指	本通函董事局函件第1節「引言及背景」所述的本公司於2015年6月30日向政府匯報有關完成高鐵香港段項目的經修訂工程時間表；
「第二次特別股息」	指	將以現金支付的第二期特別股息每股2.20港元；
「局長」	指	運輸及房屋局局長；
「服務經營權協議」	指	政府與本公司於2007年8月9日訂立的服務經營權協議；

釋 義

「《證券及期貨條例》」	指	香港法例第 571 章《證券及期貨條例》；
「股份」	指	本公司股本中的已發行股份；
「股東」	指	股份持有人；
「股權」	指	所持有的股份；
「特別股息」	指	將以現金支付每股合共 4.40 港元的特別股息；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「第三方」	指	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「第三方合同」	指	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「豁免」	指	聯交所批准豁免本公司(在符合若干條件的前提下)嚴格遵守《上市規則》第 14A 章的規定，豁免的條款載於本公司於 2005 年 1 月 13 日及 2005 年 10 月 24 日刊發的公告；
「高鐵香港段協議」	指	政府與本公司於 2015 年 11 月 30 日就高鐵香港段訂立的契據協議；及
「高鐵香港段安排」	指	高鐵香港段協議內的所有安排，合共構成綜合條款組合。



MTR CORPORATION LIMITED
香港鐵路有限公司

(於香港成立之有限公司)
(股份代號：66)

董事局

非執行董事

馬時亨教授(主席)
陳家強教授(財經事務及庫務局局長)
運輸及房屋局局長(張炳良教授)
發展局常任秘書長(工務)(韓志強)
運輸署署長(楊何蓓茵)

註冊辦事處及

主要辦事處：

香港
九龍
九龍灣
德福廣場
港鐵總部大樓

獨立非執行董事

陳黃穗
陳阮德徽博士
鄭海泉
方正博士
何承天
關育材
劉炳章
李李嘉麗
文禮信
吳亮星
石禮謙
鄧國斌
黃子欣博士

執行董事

梁國權(行政總裁)

執行總監會

梁國權(行政總裁)
張少華
金澤培
羅卓堅
馬琳
蘇家碧
鄧智輝
黃唯銘
楊美珍

敬啟者：

廣深港高速鐵路香港段

(1) 須予公佈的交易

(2) 關連交易及

修訂持續關連交易

(3) 有條件特別股息

(4) 成員大會通告

1. 引言及背景

茲提述本公司早前就高鐵香港段項目刊發的各公告。

高鐵香港段全長26公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港和深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。於2008年4月，基於理解到本公司將會獲邀根據經營權模式營運高鐵香港段，行政長官會同行政會議決定請本公司進行高鐵香港段的進一步規劃及設計。於2008年11月，政府與本公司就高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動訂立第一份委託協議，根據第一份委託協議，政府須向本公司支付本公司的內部設計費用及若干間接費用、前期費用及員工薪酬。

於2009年10月，基於理解到本公司日後將會獲邀根據經營權模式營運高鐵，政府決定請本公司進行高鐵香港段的建造及通車試行。於2010年1月，政府與本公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立第二份委託協議。根據第二份委託協議，本公司負責自行或促使就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔全部委託費用及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付45.9億港元的項目管理費用。於2015年6月30日及直至本通函日期，本公司已收到政府按原定付款時間表支付的款項。

倘本公司違反第二份委託協議，政府有權向本公司提出申索，並且根據第二份委託協議，政府可就其因本公司疏忽履行其根據第二份委託協議的責任或本公司違反第二份委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據第二份委託協議，本公司就第一份委託協議及第二份委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據第二份委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及本公司根據第一份委託協議收取的若干費用。

本公司於2014年4月宣佈高鐵香港段項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間由2015年修訂為2017年。於2014年7月，本公司向政府提供經修訂的項目造價估算為715.2億港元，包括日後的保險和項目管理費用。

於2014年4月，董事局成立了2014年高鐵香港段委員會，其已分別於2014年7月及10月就高鐵香港段項目發表兩份報告。第一份報告載列了2014年高鐵香港段委員會對檢討高鐵香港段項目經修訂時間表的背景及原因的調查結果、結論及建議。第二份報告建議本公司如何按其第一份委託協議及第二份委託協議中所載的責任以更透明及適時的方式交付高鐵香港段項目。

政府已另行委聘一個獨立專家小組(由香港終審法院非常任法官夏正民法官領導)，檢討有關高鐵香港段項目的延誤事宜，並已於2015年1月發表小組報告。其報告提出多項關於改善高鐵香港段項目及日後新鐵路項目實施及監控制度、流程及常規的建議。

於2015年6月，本公司完成對項目造價估算及經修訂的高鐵香港段建造時間表的審議，並於2015年6月30日，本公司：

- (i) 向政府匯報，指出本公司估計：
 - (a) 將在2018年第三季完成高鐵香港段(包括六個月的計劃緩衝時間)；及
 - (b) 項目的總成本將為853億港元(包含備用資金)，較之前估算的715.2億港元為高；
- (ii) 告知政府這些經修訂的估算是基於若干假設，其中包括適時的資金安排，並需要各方合作以及取得政府的若干批准；及

(iii) 宣佈其已將上述事項向政府匯報，而董事局已授權本公司主席和行政總裁與政府進行溝通，務求使高鐵香港段可以按照經修訂工程時間表投入服務。

於2015年6月30日，本公司除了正式通知政府項目造價估算超出650億港元的項目控制總額(根據第二份委託協議)，本公司亦通知政府，本公司估計政府已付或應付的項目總造價將於2016年中超出項目控制總額。根據第二份委託協議，政府須在收到本公司的這項通知後採取所有合理步驟以獲得所有必需批准為超支提供資金或提出其他解決方案。

自2015年6月30日，政府及其顧問一直與本公司審議及討論經修訂項目造價估算及工程時間表，各方現同意項目協定範圍的項目造價估算減少至經修訂造價估算844.2億港元，此乃基於對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分的調整，包括下列各項：

- (i) 由於確定15條路軌當中的5條路軌在運作初期無需使用，且該5條路軌僅會於較後日期裝嵌，所以扣減與之相關的費用後，減少5.44億港元；
- (ii) 由於減少項目備用資金及對少量其他項目作出調整，淨額減少1.5億港元；及
- (iii) 減少額外項目管理費用1.86億港元，因此現時同意根據第二份委託協議應支付本公司的項目管理費用總額為63.4億港元(之前根據第二份委託協議同意的項目管理費用為45.9億港元)。

於2015年11月30日，隧道挖掘工程已完成99.9%(隧道挖掘工程已於2015年12月12日全部完成)，西九龍總站已完成63.9%，而整體工程已完成75.4%。本公司已委任獨立專家百景輝顧問有限公司審閱項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元。本公司亦已委任高聰忠博士及Bent Flyvbjerg教授(兩人均為2014年高鐵香港段委員會的獨立專家)審閱項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元。根據本公司自行對項目協定範圍的經修訂工程時間表及經修訂造價估算844.2億港元所進行的審閱以及考慮獨立專家的意見後，本公司相信現時無需對項目協定範圍的經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂。

本公司與政府磋商有關高鐵香港段項目的進一步資金安排和完成後，於2015年11月30日，政府與本公司訂立高鐵香港段協議。

本公司與政府仍然目標一致及致力成功交付高鐵香港段項目，目標是實現高鐵香港段在2018年第三季開始商業營運。

2. 高鐵香港段協議

政府與本公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段協議。高鐵香港段協議包含綜合條款組合並規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算)；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分，但不包括若干經協定的例外費用(即由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用，此等額外費用的詳情請參閱附錄二第2節)；
- (iii) 本公司將以同等金額分兩期支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)，根據於2015年10月31日的股份數目計算，將合共支付大約257.6億港元。根據本公司於2015年10月31日的股權情況計算，大約195.1億港元將支付予財政司司長法團及大約62.5億港元將支付予本公司的其他股東。由於已發行股份數目及政府與其他股東所持有的股份數目將會不時出現變動，特別股息的實際金額及政府與本公司其他股東有權收取的特別股息將會有別於上文所述金額。倘適用於高鐵香港段協議的條件獲滿足，第一期股息將於完成後的合理期間內以現金支付(預期於2016年下半年支付)，第二期股息將於其後大約12個月(預期於2017年下半年)以現金支付。特別股息將不設以股代息選擇。如高鐵香港段協議成為無條件及全面生效，董事局將於適當時間釐定截止過戶日期、記錄日期及股息支付日期，本公司將公佈此等有關日期。如天文台發出熱帶氣旋或黑色暴雨警告信號，本公司將會公佈有關應變安排；

(iv) 政府保留對本公司在第一份委託協議及第二份委託協議下的目前超支的責任問題(如有)(包括政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。第一份委託協議及第二份委託協議載有爭議解決機制,包括將爭議提交仲裁的權利。根據第二份委託協議,責任上限相等於項目管理費用、本公司在第二份委託協議下收取的任何其他費用及本公司在第一份委託協議下收取的若干費用。因此,責任上限目前最多為49.4億港元及將於項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於第二份委託協議下所增加的項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限,在第一份委託協議及第二份委託協議下本公司就目前超支的責任將超出責任上限,則本公司須:

- (a) 承擔政府按仲裁裁定應獲得的金額,最高至責任上限;
 - (b) 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准本公司承擔該超出責任;及
 - (c) 在取得上文(b)項所述的獨立股東批准後,向政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准,本公司將不會向政府支付該金額;
- (v) 對第二份委託協議作出若干修訂,以反映高鐵香港段協議所載的安排,包括根據第二份委託協議應向本公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了本公司預期因履行第二份委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映經修訂工程時間表;及
- (vi) 高鐵香港段協議下的安排(包括支付擬議的特別股息)取決於:

- (a) 獨立股東批准(將於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求);及
- (b) 立法會批准政府的額外財務承擔,

上述批准須於最後完成日期(即2016年9月30日,或如在該日期前第二份委託協議被終止,則於較早日期)前授予。倘這些條件獲滿足,高鐵香港段協議下的安排將會生效。

這些條件獲滿足後,本公司將作出進一步公告。

倘上述任何條件未能於最後完成日期(即2016年9月30日,或上文第2(vi)節所述的較早日期)前獲滿足,高鐵香港段協議將會失效及特別股息將不會被支付。

由於完成取決於在協定期限內獲得獨立股東批准及立法會批准，因此，高鐵香港段協議所載的安排(包括支付特別股息)可能會或可能不會落實。

儘管高鐵香港段協議及高鐵香港段安排是專為處理高鐵香港段項目的特殊情況而設，並且高鐵香港段協議規定兩者不得作為任何其他項目的先例或預期的處理方法，本公司無法保證最終情況屬實，並且須注意本公司在香港亦參與其他鐵路項目，該等鐵路項目將會各自於原估計完工日期後才會完成及項目造價將會超出原估計造價。

有關高鐵香港段協議的進一步詳情載於附錄二。

3. 高鐵香港段協議的理由及效益

A. 高鐵香港段協議能為推進及完成高鐵香港段項目提供務實而可行的解決方案，而該項目對本公司及香港而言是一個重要項目

完成高鐵香港段項目對本公司來說非常重要。本公司曾成功參與香港、中國內地和海外的鐵路項目建造及／或營運。本公司簽訂第二份委託協議，乃基於理解到在完成項目後，本公司會被政府邀請以經營權方式營運高鐵香港段。作為高鐵香港段項目的項目管理人，本公司極希望根據第二份委託協議成功交付項目。

解決有關高鐵香港段項目的安排預期將維持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境內外發展的地位。

由於預期高鐵香港段不論在節省時間和加強交通便利方面將帶來直接效益，因此高鐵香港段對香港來說亦非常重要。預期該項目亦將提升香港作為通往中國內地的門戶之地位，在促進貿易、專業服務和其他經濟活動上為香港帶來效益。聯繫是達致增長和發展的其中一項重要因素，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，本公司繼續與政府合作完成高鐵香港段項目符合本公司及香港的長遠利益。

根據高鐵香港段協議，雙方已同意政府將(除了承擔和支付原先估計的650億港元外)進一步承擔和支付最多達194.2億港元的項目造價，及如項目造價超逾844.2億港元，本公司將承擔和支付該超出部分(如有)，但不包括若干經協定的例外費用(即因法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)。經考慮自行進行的審閱及獨立專家的意見(如上文第1節所述)，本公司相信現時無需對項目協定範圍的經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂。

於2014年，2014年高鐵香港段委員會建議採取多項措施，為了以更透明及適時的方式交付項目。重點建議(尤其是與改善時間表及成本控制有關者)均已落實。此外，本公司亦已採取其他改善措施。該等重點建議連同改善措施包括：

- (i) 由本公司的執行委員會負責控制備用資金，以加強控制項目成本。此外，本公司已成立高鐵香港段成本監控執行委員會，並由本公司行政總裁擔任其主席，以輔助現時的項目控制小組，以及強化項目開支的整體控制；
- (ii) 已改善有關項目進度及成本的監控及其報告制度。這包括檢討及定期向本公司執行委員會及董事局報告有關進度及預算達標的可能性。另亦會以清晰的關鍵績效指標及里程碑就項目的進度作出報告；
- (iii) 成立工程委員會(由非執行董事組成，並由獨立非執行董事擔任主席)，以監督大型資本項目(包括高鐵香港段項目)。此委員會大約每隔兩個月檢討高鐵香港段項目的進度及預算並向董事局報告項目的進度；及
- (iv) 已檢討並改善本公司有關高鐵香港段項目的傳訊策略，令持份者可適時知悉項目進度。

本公司已採取該等程序及步驟，務求將超出項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元的可能性減低。

然而，務請注意，本公司無法保證高鐵香港段項目完工造價將不會超過844.2億港元，尤其是倘若項目完工前發生不可預見的事件。在此情況下，根據高鐵香港段協議的條款，本公司將須承擔和支付超出844.2億港元的項目造價部分(如有)，但不包括若干經協定的例外費用(詳情請參閱附錄二第2節)。務請注意，本公司就此而言的責任並沒有合約或其他上限。

此外，無法確實肯定政府會否行使其權利將本公司在根據第一份委託協議及第二份委託協議下的目前超支的責任問題(如有)提交仲裁(於上文2(iv)項更具體地說明)，及如政府行使權利將有關問題提交仲裁，無法確實肯定任何有關仲裁的結果。

本公司相信高鐵香港段協議能為推進及完成高鐵香港段項目提供務實而可行的解決方案。如根據高鐵香港段協議獲得獨立股東批准及立法會批准，將為項目之完成提供一幅清晰的路綫圖。

經考慮上述有關訂立高鐵香港段協議的理由及效益以及高鐵香港段協議的整體條款後，董事局認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

B. 擬議的特別股息為股東提供一次性的可觀回報，而不會影響本公司繼續維持其循序漸進的定期派息政策的能力。

有關擬議特別股息的詳情

每股合共4.40港元的特別股息：

- (i) 相等於大約為本公司支付的2014年每股股息總額1.05港元的4.2倍；
- (ii) 相等於大約為本集團帳面權益1,673.6億港元(於2015年6月30日)的15.4%；
- (iii) 根據於2015年10月31日的股份數目²計算，相等於特別股息總額合共大約257.6億港元^{1,2}，其中約195.1億港元支付予財政司司長法團及約62.5億港元支付予本公司的其他股東；及
- (iv) 建議分兩期向所有股東支付。倘適用於高鐵香港段協議的條件獲滿足，第一期股息預期於2016年下半年以現金支付，第二期股息預計於2017年下半年以現金支付。特別股息將不設以股代息選擇。

董事局函件

股東可因擬議特別股息獲得可觀回報。此外，本公司擬繼續維持其循序漸進的定期派息政策的意向(這將取決於多種因素，其中包括本公司的財務表現和經營業績，以及香港和全球的整體經濟狀況)。

下表為財政司司長法團(以信託方式代政府持有)及其他股東有權獲派之特別股息。

	於2015年 10月31日的 持股數目	於2015年 10月31日 的股權 百分比	有權獲派之 特別股息 ^{1, 2, 3} (十億港元)
財政司司長法團(以信託方式 代政府持有) ⁴	4,434,552,207	75.7%	19.51
其他股東	1,420,372,029	24.3%	6.25
合計	5,854,924,236	100.0%	25.76

附註：

1. 擬議的兩期特別股息合計的總額。
2. 由於已發行股份數目及財政司司長法團(以信託方式代政府持有)與本公司其他股東的股權情況將會不時出現變動，特別股息的實際金額及財政司司長法團(以信託方式代政府持有)與本公司其他股東有權收取的特別股息將會有別於上文所述金額。
3. 根據於2015年10月31日的股權情況計算。
4. 財政司司長法團以信託方式代政府持有該等股份。此股權不包括由外匯基金持有的股權或由財政司司長法團或政府的任何緊密聯繫人或聯繫人持有的股權。

本公司支付特別股息的擬議融資計劃

本公司有足夠的可分配儲備以支付特別股息總額，及在考慮到其資本結構包括資本負債比率後，本公司有意透過額外借貸籌集資金支付現金特別股息予全體股東。本公司有信心能夠以具有吸引力的融資條款借入所需金額。特別股息可提供機會使本公司透過債務方式籌集資金來支付特別股息，將一部分可分派儲備回饋股東，以改善其資本結構(本集團的資金回報率有所改善的說明，於下文第4E節內有更具體說明)。

本公司於2015年11月30日刊發有關高鐵香港段協議的公告後，信貸評級機構已確認本公司的信貸評級維持不變。詳情如下：

- (i) 標準普爾評級服務公司確認，基於其現時預期本公司一旦出現財政困難時將「幾乎肯定」可繼續獲得政府的特別支持，故其預期高鐵香港段協議將不會對本公司現有的AAA／穩定／A-1+信貸評級造成即時影響，但其表示以龐大債務支付特別股息有可能會削弱本公司的獨立信貸狀況；
- (ii) 穆迪投資者服務公司表示，鑑於本公司的信貸狀況依然受到其穩固的業務基礎支持、其資本市場的融資渠道順暢及預期本公司在有需要時獲得政府高度支持，故儘管高鐵香港段協議對信貸有負面影響，但不會對本公司現有的Aa1信貸評級及其穩定評級展望造成即時影響；及
- (iii) Rating and Investment Information, Inc. 確認，就一間鐵路公司而言，本公司擁有十分雄厚的財政基礎，故毋須更改本公司現有的AA+級信貸評級。

本公司有意繼續：

- (i) 維持穩健的資產負債表及充足的資產流動性；
- (ii) 維持財務靈活性；
- (iii) 繼續在香港、中國內地及海外作出資本開支及長遠發展計劃；
- (iv) 在鐵路營運上秉持高水準的服務表現，包括透過對香港現有的鐵路網絡的持續投資；及
- (v) 保持其與政府的長期良好關係。

條件性

落實高鐵香港段安排(包括支付特別股息)取決於在協定時限內取得獨立股東批准及立法會批准(如上文第2(vi)節所述)。

這些條件獲滿足後，本公司將作出進一步公告。

倘上述任何條件未能於最後完成日期(即2016年9月30日或上文第2(vi)節所述的較早日期)前獲滿足，高鐵香港段協議將會失效及特別股息將不會被支付。

由於完成取決於在協定期限內獲得獨立股東批准及立法會批准，因此，高鐵香港段協議所載的安排(包括支付特別股息)可能會或可能不會落實。

日後派息政策

雖然擬支付特別股息，董事局有意繼續維持本公司循序漸進的定期派息政策，這將取決於多種因素，其中包括本公司的財務表現和經營業績，以及香港和全球的整體經濟狀況。

稅項

股東收取特別股息的確實稅務後果將取決於股東本身的個別情況。倘閣下對應採取的行動有任何疑問，應諮詢閣下的專業顧問。根據香港法律，本公司所派付的股息中現時並無預扣任何稅項。

4. 有關高鐵香港段安排的說明性及備考財務資料

本節(第4節)載有說明性及備考財務資料。更詳盡的說明性及備考財務資料載於附錄三「本集團財務資料」。

A. 損益

本公司有意透過額外借貸籌集資金支付現金特別股息予全體股東。在提取額外借款後，本公司將就該額外借款承擔新增利息及財務開支，並將於損益表中列支。

B. 每股盈利

如根據截至2014年12月31日止年度來自基本業務的股東應佔利潤計算，本集團的每股基本盈利為1.99港元。僅作說明用途，假設本公司支付約257.6億港元的特別股息(根據於2015年10月31日的股份數目計算)及提取相等金額的額外借款均已於2013年12月31日生效，且以本公司截至2015年6月30日止上半年的加權平均借貸利率計算利息開支，則本集團以截至2014年12月31日止年度來自基本業務的股東應佔利潤計算的每股基本盈利將會降至1.86港元。

C. 資產及負債

於2015年6月30日，本集團的資產總值為2,380.4億港元，負債總額為706.8億港元。

由於本公司有意在高鐵香港段協議的條件獲滿足後透過額外借貸籌集資金支付現金特別股息予全體股東，本集團的總負債水平將因此按所提取的額外借款金額而相應增加，而總權益亦將按相等於特別股息的金額相應減少。

D. 債務及負債比率

由於透過債務方式籌集資金來支付現金特別股息，本集團的總債務及淨債務(扣除現金結餘後)將會上升，且本集團的總負債權益比率及淨負債權益比率亦將會增加。

本集團於2015年6月30日的淨負債權益比率¹為9.1%。僅供說明用途，倘本公司支付257.6億港元(根據於2015年10月31日的股份數目計算)的特別股息及提取相等金額的額外借款均已於2015年6月30日生效，則本集團的淨負債權益比率將增加至29%。

整體而言，本集團相信其債務及負債比率將維持於可管理的水平。

附註：

1. 淨負債權益比率的定義為貸款及其他債務、銀行透支、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款佔總權益的百分比。

E. 股東資金及資金回報率

特別股息257.6億港元(根據於2015年10月31日的股份數目計算)將減少本集團的股東資金，減少之金額相等於特別股息之金額；因此，僅供說明用途，倘特別股息已於2015年6月30日已生效，本集團於2015年6月30日的股東權益將由1,671.5億港元減至1,413.9億港元。

本集團截至2014年12月31日止年度來自基本業務的平均股東資金回報率¹為7.3%。僅供說明用途，倘本公司支付257.6億港元(根據於2015年10月31日的股份數目計算)的

特別股息及提取相等金額的額外借款均已於2013年12月31日生效，及額外借款的相關利息開支根據本公司截至2015年6月30日止半年度的加權平均借貸利率計算，則本集團截至2014年12月31日止年度來自基本業務的平均股東資金回報率將增加至8.2%。

附註：

1. 來自基本業務的平均股東資金回報率的定義為股東應佔本公司基本業務利潤佔股東應佔總權益的期初及期末之平均數的百分比。

F. 進一步超支(即超出844.2億港元的項目造價部分，如有)、可能提出的仲裁及項目管理費用

任何的進一步超支(根據高鐵香港段協議，有關金額(如有)須由本公司承擔，但不包括若干經協定的例外費用(具體詳情載於附錄二第2節))將記入本公司的帳目。同樣地，根據上文第2(iv)節所述的任何仲裁而裁定本公司的任何責任(如有)亦將記入本公司的帳目。倘增加的項目管理費用不足以使本公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，有關不足之金額亦將記入本公司的帳目。然而，截至最後實際可行日期，本公司並無就下列各項於本公司帳目作出任何撥備：

- (i) 本公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是本公司相信現時無需對經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂；
- (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決(於上文第2(iv)節更具體地說明)，本公司可能須承擔的任何可能責任，原因是(a)本公司並未接獲政府針對本公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向政府支付任何超出責任上限的款項；及
- (iii) 任何項目管理費用可能不足以使本公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是根據目前已知情況，本公司估計項目管理費用應足以支付該等成本，

而且本公司未能夠可靠地估計上文(i)、(ii)及(iii)項所述事宜對本公司財務狀況造成的影響(如有)。

G. 營運資金

董事局認為，經計及本集團的內部資源及現時可動用而未動用的融資額度以及目前正在與多家金融機構討論的額外借款，如無不可預見情況，本集團具備足夠營運資金以應付目前自本通函日期起計往後至少12個月所需。

5. 《上市規則》的涵義

詮釋

在本節內，「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」及「持續關連交易」均具有《上市規則》賦予該等詞彙的涵義。

須予公佈的交易

根據《上市規則》第14章，高鐵香港段協議構成本公司一項須予公佈的交易，將須遵守（其中包括）《上市規則》項下的申報、公告及股東批准規定。

修訂持續關連交易

政府是本公司的主要股東。高鐵香港段協議構成一項關連交易，並將於其完成後對第二份委託協議（第二份委託協議是本公司的持續關連交易）作出修訂。

誠如本公司在早前的各公告（包括本公司在2010年1月26日刊發的有關簽訂第二份委託協議的公告）中披露，聯交所已向本公司授予豁免，使本公司在符合若干條件下可獲豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章下原本適用於本公司與政府的關連交易及持續關連交易的規定。該豁免的條款包括本公司必須在獲得董事局批准後作出高鐵香港段協議，而政府根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事及任何在政府任職的董事須放棄投票。因此，局長、署長、發展局常任秘書長（工務）及陳家強教授（彼等各自於高鐵香港段協議中擁有重大利益）並無出席討論高鐵香港段協議的董事局會議的相關環節或整個董事局會議（視情況而定），亦並無就高鐵香港段協議投票。

高鐵香港段協議的詳情將根據《上市規則》第14A.71條及豁免的條款於本公司下一份年報中披露。儘管豁免使高鐵香港段協議無需遵守《上市規則》第14A章下的獨立股東批准規定，但高鐵香港段協議被視為《上市規則》第14章下須予公佈的交易，因此須遵守《上市規則》第14章下的獨立股東批准規定。

根據豁免的條款，董事局已考慮高鐵香港段協議是否按「一般商務條款」及在本公司的「日常業務」中訂立（該等詞彙的定義見《上市規則》）。

經考慮上述有關訂立高鐵香港段協議的理由及效益以及高鐵香港段協議的整體條款後，董事局（包括獨立非執行董事）認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款乃按「一般商務條款」及在本公司的「日常業務」（該等詞彙的定義見《上市規則》）中訂立，且屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

獨立董事委員會

獨立董事委員會經考慮（其中包括）訂立高鐵香港段安排的理由及效益，並在考慮過「獨立財務顧問函件」（載於下文）內的獨立財務顧問意見後，認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益，以及在本公司的日常業務（定義見《上市規則》）中按一般商務條款（定義見《上市規則》）訂立。因此，獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成將於成員大會上提呈的決議。

獨立財務顧問

基於其「獨立財務顧問函件」（載於下文）所載列的因素及理由，獨立財務顧問認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理、符合本公司及股東的整體利益，以及在本公司的一般日常業務（定義見《上市規則》）中按一般商務條款（定義見《上市規則》）訂立。因此，獨立財務顧問已建議獨立董事委員會建議，而獨立財務顧問亦建議本公司獨立股東投票贊成將於成員大會上提呈的決議。

成員大會

於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排中擁有重大利益的任何股東（連同其緊密聯繫人及聯繫人）須就決議放棄投票。

由於財政司司長法團及政府（及彼等的緊密聯繫人及聯繫人）以及外匯基金因於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排中擁有重大利益而並非獨立股東，故此須就決議放棄投票。

於最後實際可行日期，財政司司長法團(以信託方式代政府持有)持有4,434,552,207股股份，相當於已發行股份的75.7%，以及外匯基金持有29,745,813股股份，相當於已發行股份的0.51%。本公司已知會政府，指除了財政司司長法團及政府須就決議放棄投票外，財政司司長法團或政府的任何緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金亦須就決議放棄投票。除了財政司司長法團、政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金外，本公司並不知悉有任何其他股東於高鐵香港段協議或高鐵香港段安排中擁有重大利益而須就決議放棄投票。

6. 考慮高鐵香港段安排的董事局程序

為達至良好企業管治及根據《上市規則》的規定，董事局已就高鐵香港段安排及高鐵香港段協議建立及維持一個決策程序框架，旨在(其中包括)保障獨立股東的利益。

有關框架已包括下列措施在內：

- (i) 各有關董事已就其各自於高鐵香港段安排及高鐵香港段協議中的權益作出披露及發出通知；
- (ii) 執行總監會的相關成員於有關董事局會議上向董事局提供有關高鐵香港段安排及高鐵香港段協議的最新資料；
- (iii) 在考慮高鐵香港段安排及高鐵香港段協議的各次董事局會議上，局長、署長、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)及發展局常任秘書長(工務)均為有利益衝突的董事，並無出席董事局會議中討論高鐵香港段安排、高鐵香港段協議或本通函的相關環節或整個董事局會議(視情況而定)，亦未有就高鐵香港段安排、高鐵香港段協議或本通函投票；
- (iv) 於成立獨立董事委員會時，本公司已確保委員會成員僅由獨立非執行董事組成，而彼等於高鐵香港段安排或高鐵香港段協議中概無任何利益。獨立董事委員會於提供其意見的過程中任何時間均以獨立身份行事，並已考慮獨立財務顧問的建議；及
- (v) 獨立董事委員會考慮了多個可能獲委任的獨立財務顧問，並且於考慮各種因素，包括專業知識、往績記錄、資源、信譽、對本地環境的認識及獨立行事的能力後，委任英高財務顧問有限公司為獨立財務顧問。

獨立財務顧問於提供其推薦建議及意見的過程中任何時間亦以獨立身份行事，且並無受本公司影響。

7. 成員大會及暫停交易

本公司已訂於2016年2月1日召開成員大會，以審議及(如認為適當)批准高鐵香港段安排及高鐵香港段協議的條款。有關成員大會及將於成員大會上提呈考慮的決議的其他詳情，載於本通函第N-1至第N-2頁(首尾兩頁包括在內)的「成員大會通告」內。

財政司司長法團及政府(及彼等的緊密聯繫人及聯繫人)以及外匯基金因於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排中擁有重大利益而並非獨立股東，故此須就決議放棄投票。

本公司認為獨立股東就決議進行投票的結果屬於《證券及期貨條例》第XIV部下的「內幕消息」。因此，本公司將要求聯交所由2016年2月1日至2016年2月2日上午9時正暫停股份交易。

不論閣下能否出席成員大會，務請盡早將代表委任表格按其上印列的指示填妥及交回，並無論如何須於2016年1月29日上午11時正前(即成員大會或其任何續會舉行時間至少48小時前)交回，在計算該48小時的期間時，公眾假期(包括星期日)的任何部分不得計算在內。閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可按意願親身出席成員大會或其任何續會並於會上投票。

於成員大會結束後，本公司將會根據《上市規則》的規定公佈成員大會結果。

8. 股東要求以投票方式表決所須遵循的程序

決議將以投票方式表決。

股東在本公司成員大會上要求以投票方式表決所須遵循的程序載於本公司組織章程細則第71條，有關條文載列如下：

「在任何股東大會上，付諸表決的決議須以舉手方式表決，除非在會議主席宣佈以舉手方式表決的結果當時或之前要求以投票方式表決。下列人士可要求以投票方式表決：

(a) 會議主席；

- (b) 在會議上最少五位有權表決的股東(包括受委代表)；
- (c) 一位或以上股東(包括受委代表)於會議上佔(或代表的股東佔)所有有權在會議上表決的股東(包括受委代表)總表決權的最少百分之五；或
- (d) 一位或以上股東(包括受委代表)擁有(或代表的股東擁有)在會議上有表決權的股份，而該等股份之已繳金額總值佔全部在會議上有表決權股份之已繳金額總值的最少百分之五。

在會議上宣布舉手表決的結果之前或之時，會議主席如從本公司收到的代表委任書得知舉手表決的結果將會有異於投票表決的結果，會議主席必須要求投票表決。

如會議主席同意，可撤回以投票方式表決的要求。

如沒有要求以投票方式表決或有關要求被撤回，由會議主席宣布以舉手方式表決通過的任何決議的結果將成為該決議結果的確證，並無需證明投票贊成或反對該決議的數目或比例。」

9. 本公司的主要業務

本公司及其附屬公司主要經營下列核心業務：於香港、中國內地和數個海外城市的鐵路設計、建造、營運、維修及投資；與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；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，以及協助電訊商於鐵路沿綫提供電訊服務；於香港及中國內地的物業業務，包括物業發展及投資，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；以及投資於八達通控股。

本公司業務活動的進一步詳情，載於「有關本公司業務的資料」一節內。

10. 建議

務請閣下留意本通函「獨立董事委員會函件」一節所載的獨立董事委員會函件，當中載有其就獨立股東應如何在成員大會上就決議投票提出的意見。另亦務請閣下留意

董事局函件

本通函「獨立財務顧問函件」一節所載獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件，當中載有其就高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款提供的建議及意見，包括其於達致所提出建議及意見時考慮的主要因素及理由。

經考慮上述有關訂立高鐵香港段協議的理由及效益以及高鐵香港段協議的整體條款後，董事局(包括獨立非執行董事)認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益，以及在本集團的日常業務(定義見《上市規則》)中按一般商務條款(定義見《上市規則》)或更佳條款訂立。因此，董事局(包括獨立非執行董事)建議獨立股東在成員大會上投票贊成決議。

此致

列位股東 台照

本集團債券持有人及本公司認股權持有人及獲本公司授予股份獎勵的人士 參照

承董事局命
香港鐵路有限公司
主席
馬時亨教授
謹啟

2016年1月7日

獨立董事委員會函件

下文為載有獨立董事委員會就高鐵香港段協議及高鐵香港段安排向獨立股東提供的意見的函件全文。



MTR CORPORATION LIMITED 香港鐵路有限公司

(於香港成立之有限公司)
(股份代號：66)

獨立董事委員會

何承天(主席)

陳黃穗

陳阮德徽博士

鄭海泉

方正博士

關育材

劉炳章

李李嘉麗

文禮信

吳亮星

石禮謙

鄧國斌

黃子欣博士

註冊辦事處及主要辦事處：

香港

九龍

九龍灣

德福廣場

港鐵總部大樓

敬啟者：

廣深港高速鐵路香港段

(1) 須予公佈的交易

(2) 關連交易及

修訂持續關連交易

(3) 有條件特別股息

(4) 成員大會通告

吾等茲提述本公司於2016年1月7日發出的通函(「通函」，本函件為其中一部分)。除文義另有所指外，通函所界定的詞彙在本函件中具有相同涵義。

獨立董事委員會函件

吾等已獲委任組成獨立董事委員會，以考慮高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款，並就吾等認為該等條款是否屬公平合理並符合本公司及股東(包括獨立股東)的整體利益向獨立股東提供意見，並於考慮獨立財務顧問的建議後就獨立股東應如何投票向其提供意見。

英高財務顧問有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款是否屬公平合理以及高鐵香港段協議及高鐵香港段安排是否符合本公司及股東(包括獨立股東)的整體利益向獨立董事委員會及獨立股東提供建議，並就如何投票向獨立股東提供意見。

吾等務請閣下留意載於通函「董事局函件」一節的董事局函件(當中載有(其中包括)有關高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的資料)，以及載於通函「獨立財務顧問函件」一節的獨立財務顧問函件(當中載有其就高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款所提供的建議)。

經考慮獨立財務顧問的推薦建議後，吾等認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益，以及在本集團的日常業務(定義見《上市規則》)中按一般商務條款(定義見《上市規則》)或更佳條款訂立。因此，吾等建議獨立股東投票贊成成員大會通告(載於通函第N-1至第N-2頁(首尾兩頁包括在內))所載並將於成員大會上提呈的決議。

閣下如對通函任何方面或應採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

此致

列位獨立股東 台照

代表
獨立董事委員會
何承天(主席)
謹啟

2016年1月7日

ANGLO CHINESE

英高財務顧問有限公司
香港中環康樂廣場八號交易廣場第二期四十樓
www.anglochinese.com

英高
財務顧問有限公司

敬啟者：

廣深港高速鐵路香港段
須予公佈的交易
關連交易及修訂持續關連交易
有條件特別股息

吾等已獲委任為獨立財務顧問，以就高鐵香港段協議的條款(詳情載於通函的董事局函件及本函件內)向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。作為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，吾等須陳述高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款是否屬公平合理及是否符合 貴公司及股東的整體利益、以及高鐵香港段協議及高鐵香港段安排是否按一般商務條款(定義見《上市規則》)及在 貴公司的一般日常業務(定義見《上市規則》)中訂立，並就獨立股東應否投票贊成高鐵香港段協議提供意見。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函(本函件為其中一部分)所界定者具有相同涵義。

高鐵香港段協議的訂約方為政府及 貴公司。根據《上市規則》，由於政府透過財政司司長法團擁有 貴公司75.7%股權，政府為 貴公司的主要股東，故被視為一名關連人士。高鐵香港段協議構成一項關連交易，並將於其落實後對現有的持續關連交易作出修訂。聯交所先前授予 貴公司一項豁免，讓 貴公司與政府之間的交易獲豁免遵守《上市規則》第

獨立財務顧問函件

14A章的規定。根據《上市規則》第14章，高鐵香港段協議構成 貴公司一項須予公佈的交易，並將須(其中包括)於 貴公司為審議批准高鐵香港段協議決議而召開的成員大會上獲獨立股東批准方可作實。於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排中擁有重大利益的任何股東(連同其緊密聯繫人及聯繫人)須就決議放棄投票。因此，由於財政司司長法團及政府(連同彼等的緊密聯繫人及聯繫人)以及外匯基金均於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排中擁有重大利益，故彼等並非獨立股東，並且須就決議放棄投票。

由 貴公司全體獨立非執行董事組成的獨立董事委員會已經成立，以就高鐵香港段協議向獨立股東提供意見。吾等因而獲委任向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

為制訂吾等之意見及建議，吾等已審閱充足及相關由 貴公司向吾等提供的資料和文件及董事發表的意見及作出的陳述，包括通函所載的意見及陳述。

吾等依賴 貴公司及董事於通函所提供資料、事實及陳述的準確度及所發表的意見。吾等假設有關資料、事實、陳述及意見於提供或作出時均屬真實，且於通函日期仍屬真實，並將於成員大會日期繼續仍屬真實。吾等認為吾等已審閱充足資料以達致本函件所載述的結論，且並無理由認為 貴公司向吾等提供的任何資料屬不準確或通函所提供的資料或表達的意見遺漏或隱瞞任何重大資料。吾等亦假設 貴公司於2015年11月30日刊發的公告及於本通函內所載有關董事及 貴公司的信念、意見及意向的所有陳述，乃經妥善及審慎查詢後合理作出。吾等亦要求並已獲 貴公司確認吾等所獲提供的資料並無遺漏重大事實。然而，吾等並無對董事向吾等提供的資料進行任何獨立核實，亦無對 貴公司的業務及事務或前景進行任何形式的深入調查。

吾等已委聘全球領先的自然及建築資產設計及顧問集團Arcadis NV集團公司(「Arcadis」)的成員EC Harris (Hong Kong) Limited作為獨立專家，對完成高鐵香港段項目的經修訂造價估算844.2億港元進行獨立審閱。Arcadis透過其採購、合約、風險管理、工程缺陷及屋宇測量專家群組，應用其設計、顧問、工程及項目管理能力，向其客戶提供服務。其於2014年僱用約28,000名人員及產生大約220億港元的等值收益。Arcadis透過Langdon & Seah及EC Harris等公司的綜合經驗於亞洲經營逾80年。Arcadis於亞洲地區逾50個地點及13個國

家派駐約6,000名僱員。區域能力包括顧問、工程、工料測量、項目及計劃管理及合約解決方案。其於世界各地曾參與多項基建、鐵路及運輸項目。有關本次的獨立審閱，Arcadis的合約解決方案團隊成員已獲委聘。Arcadis NV於Euronext Amsterdam上市。

除吾等向 貴公司提供有關上述委聘服務所收取的正常專業費用外，概無任何現有安排讓吾等可向 貴公司、其附屬公司、董事、最高行政人員、主要股東或彼等任何聯繫人收取任何費用或利益。

背景

高鐵香港段項目是建造西九龍總站及全長26公里連接香港至中國的全國高速鐵路網絡的高速鐵路工程，以提升香港作為中國內地南大門的角色。建設高鐵香港段是大型而複雜的項目，涉及在人口稠密的市區中央地帶建造一個新的地下鐵路系統及地下客運總站。該項目需要為工程時間表的各個不同階段委聘及協調多個不同專門領域的承建商。

高鐵香港段為《鐵路發展策略2000》建議實施的鐵路項目之一。最初計劃乃將項目批給九鐵公司，其首先於2005年參與，並於2007年提交項目建議。 貴公司於2007年12月2日與九鐵公司合併後接管高鐵香港段的規劃工作。

於2008年4月22日，香港政府行政會議決定高鐵香港段將成為香港首個以特許經營權模式建造的鐵路項目。在該模式下，政府將以工務工程項目支付鐵路建造費用並承擔其建造風險、分擔其鐵路營運風險及擁有該項目。

於2008年11月24日，政府與 貴公司就廣深港高速鐵路香港段的設計、地盤勘測及採購活動訂立第一份委託協議，為一份初步的委託協議。於2010年1月26日，政府與 貴公司訂立第二份委託協議，為高鐵香港段建造及通車試行的委託協議。該等協議界定 貴公司作為高鐵香港段項目管理人的角色。

第二份委託協議載有「項目控制總額」650億港元，為訂立第二份委託協議時的造價估算，而根據第二份委託協議，倘委託費用超出原有或舊有「項目控制總額」，訂約方之間可協定作出調整。根據第二份委託協議，貴公司有責任履行一個專業及能勝任的項目管理人在合理期望下的技能及謹慎態度，並遵守其於第二份委託協議下的其他責任。

貴公司於2014年4月宣佈高鐵香港段項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間由2015年修訂為2017年。於2014年7月，貴公司向政府提供經修訂的項目造價估算為715.2億港元，包括日後的保險和項目管理費用。

由於延誤影響原有計劃的完成而產生額外成本。貴公司已審閱造價估算，並修訂高鐵香港段項目的建造時間表，而於2015年6月30日，貴公司向政府報告高鐵香港段項目估計將於2018年第3季完成，而項目造價估算總額將為853億港元(包括備用資金)。

自2015年6月30日，政府及其顧問一直與貴公司審議及討論經修訂項目造價估算及工程時間表，各方現同意高鐵香港段項目協定範圍的項目造價估算減少至經修訂造價估算844.2億港元(包括一般備用資金儲備19.5億港元)，此乃基於對貴公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分作出的調整，包括下列各項：

- (i) 由於確定15條路軌當中的5條路軌在運作初期無需使用，且該5條路軌僅會於較後日期裝嵌，所以扣減與之相關的費用後，減少5.44億港元；
- (ii) 由於減少項目備用資金及對少量其他項目作出調整，淨額減少1.5億港元；及
- (iii) 減少額外項目管理費用1.86億港元(因此現時同意根據第二份委託協議應支付貴公司的項目管理費用總額為63.4億港元，而之前根據第二份委託協議同意的項目管理費用為45.9億港元)。

於2015年11月30日，隧道挖掘工程已完成99.9%(隧道挖掘工程已於2015年12月12日全部完成)，西九龍總站已完成63.9%，而高鐵香港段項目整體工程已完成75.4%。貴公司已委任獨立專家百景輝顧問有限公司審閱經修訂造價估算844.2億港元。貴公司亦已委任高聰忠博士及Bent Flyvbjerg教授(兩人均為2014年高鐵香港段委員會的獨立專家)審閱

經修訂造價估算 844.2 億港元。根據 貴公司自行對經修訂工程時間表及經修訂造價估算 844.2 億港元所進行的審閱以及考慮獨立專家的意見後， 貴公司相信現時無需對高鐵香港段項目協定範圍的經修訂工程時間表或經修訂造價估算 844.2 億港元作進一步修訂。

貴公司與政府磋商有關高鐵香港段項目的完成後，於 2015 年 11 月 30 日，政府與 貴公司訂立高鐵香港段協議。高鐵香港段協議的進一步詳情載於下文。

高鐵香港段協議

政府與 貴公司於 2015 年 11 月 30 日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段協議。高鐵香港段協議包含綜合條款組合並規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高 844.2 億港元的項目造價(包括原有的造價預算 650 億港元加上經協定增加的 194.2 億港元項目造價估算)；
- (ii) 如項目造價超過 844.2 億港元， 貴公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部份，但不包括若干經協定的例外費用(即由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停導致的額外費用，詳情請參閱附錄二第 2 節)；
- (iii) 貴公司將分兩期等額支付每股合共 4.40 港元的特別股息(每期特別股息為每股現金 2.20 港元)，根據於 2015 年 10 月 31 日的股份數目計算，合計派付總額約為 257.6 億港元。根據 貴公司於 2015 年 10 月 31 日的股權情況計算，約 195.1 億港元將支付予財政司司長法團及約 62.5 億港元將支付予 貴公司的其他股東。假設適用於高鐵香港段協議的條件獲滿足，第一期股息將於完成後的合理期間內以現金支付(預計於 2016 年下半年支付)，第二期股息將於其後約 12 個月(預計於 2017 年下半年)以現金支付。將不設以股代息選擇；
- (iv) 政府保留對 貴公司在第一份委託協議及第二份委託協議下的目前超支的責任問題(如有)(包括政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。第一份委託協議及第二份委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據第二份委託協議，責任上限相等於項目管理費用、 貴公司在第二份委託協議下收取的任何其他費用及 貴公司在第一份委託協議下收取的若干費用。因

獨立財務顧問函件

此，責任上限目前最多為49.4億港元及將於項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於第二份委託協議下所增加的項目管理費用63.4億港元並加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在第一份委託協議及第二份委託協議下 貴公司就目前超支的責任將超出責任上限，則 貴公司須：

- (a) 承擔政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- (b) 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、政府及彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准 貴公司承擔該超出責任；及
- (c) 在取得上文(b)項所述的獨立股東批准後，向政府支付超出責任金額。倘未能取得有關批准， 貴公司將不會向政府支付該金額；
- (v) 對第二份委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議所載的安排，包括根據第二份委託協議應向 貴公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；及
- (vi) 高鐵香港段協議項下的安排(包括支付擬議特別股息)取決於：
 - (a) 於2016年2月1日或前後召開的成員大會上獲獨立股東批准；及
 - (b) 政府獲得立法會授權作出額外的財務承擔，

上述批准須於2016年9月30日(或如在該日期前第二份委託協議被終止，則於較早日期)前授予。倘這些條件獲滿足，高鐵香港段協議項下的安排將會生效。

倘上述任何條件未能於2016年9月30日(或如董事局函件有關章節所論述的該等較早日期)前獲滿足，高鐵香港段協議將會失效及特別股息將不會被支付。

高鐵香港段項目狀況

倘若高鐵香港段協議載列的條件(見上文第(vi)段)獲滿足， 貴公司將承擔高鐵香港段項目成本超過經修訂造價估算844.2億港元的風險，但不包括若干經協定的例外費用(即由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停導致的額外費用，詳情請參閱附錄二高鐵香港段協議第2節)。完成高鐵香港段項目的估算成本已由 貴公司重新確定有效，然後由

百景輝審閱。百景輝已得出結論，認為經修訂造價估算844.2億港元雖然並非全無風險(可能導致提取備用資金)，但在824.7億港元(即不包括備用資金)為基數以內的撥備金額一般看來似乎將會足夠，並已為不確定因素作出充足撥備，使高鐵香港段項目應在經修訂造價估算844.2億港元之內交付，條件是 貴公司就承建商申索採取主動的最終帳目結算策略及進度繼續與高鐵香港段的經修訂時間表相符。儘管仍然存在風險，高聰忠博士及Bent Flyvbjerg教授得出結論，認為經修訂造價估算有較大可能足以完成項目。

英高委聘Arcadis(其背景載於本函件的引言)對經修訂造價估算作出獨立審閱。審閱包括及測試達致高鐵香港段項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元所採用的假設、方法及程序。Arcadis對 貴公司所發展及應用的量化評估進行高層次審閱。Arcadis審閱 貴公司的整體策略及 貴公司的評估是否合適，以就 貴公司確立經修訂造價估算(包括假設及撥備)所採用方式是否合理及經修訂造價估算是否合理達致其意見。

總括而言，高層次審閱涉及三方面；有關高鐵香港段項目各合約的進度狀況；如何確立最終造價估計；及風險審閱及完成工程的費用所包含的項目。Arcadis認為 貴公司在確立經修訂造價估算時已採納及貫徹應用一個合理的方法及程序，似乎已考慮有助制訂預算及完成工程的費用之所有可能因素。Arcadis並無對經修訂造價估算844.2億港元所包括的估值詳情或撥備進行獨立評估。在其概要結論中，Arcadis表示為現正進行的建造項目(如高鐵香港段)確立預算一般而言並非簡單程序，當中肯定涉及某程度的預測，並將包括一系列假設及撥備。這意味著要準確預測高鐵香港段項目的精準最終造價相當困難。然而，根據提供予Arcadis的資料加上解釋，Arcadis得出的結論是 貴公司已採納合理、一致及符合邏輯的方式以確立可能產生的造價。

此外，吾等已考慮高鐵香港段項目的進度狀況於2015年11月30日已估計完成約75.4%。隧道工程，在施工過程中遇到許多意料之外的地質問題及其他不可預見的困難，於2015年11月底已完成99.9%(現已完成)。

西九龍總站

合約面臨最大的挑戰一直是與西九龍總站有關。由2014年高鐵香港段委員會委任的獨立專家注意到，建造西九龍總站及其有關的合約為整個高鐵香港段項目中所面臨最大的挑戰及最複雜的合約。

建造西九龍總站主要涉及四份主要土木工程合約，概述如下：

合約編號	地盤	估計完成狀況*
810A	西九龍總站北	49.1%
810B	西九龍總站南	88.9%
811A	西九龍總站進路隧道北	98.9%
811B	西九龍總站進路隧道南	70.5%

附註*：截至2015年11月30日的完成狀況

合約810A為上文所列與西九龍總站有關的四份主要土木工程合約中，按估算最終成本計算，進度最慢及最大型的合約。因此亦是貴公司在訂定經修定造價估算844.2億港元過程中，最被仔細審核的項目。

合約810B、811A及811B的進度水平大幅高於810A，且並不具有與合約810A相同的複雜程度。

隧道

有關鐵路所需隧道的合約，為經修訂造價估算的第二大部分。

隧道挖掘工程已於2015年12月12日完成。雖然仍有隧道工作需要進行，於挖掘隧道過程中遇到的意料之外地質問題已大部分獲得解決，餘下工作主要包括鋪設軌道及為鐵路安裝電氣及機械裝置。

機電工程(「機電工程」)

機電工程的工序及安裝，為經修訂造價估算844.2億港元的第三大部分。因該部分的安裝及服務只能在總站結構及隧道完成時始可開展，所以大部分工作於項目尾段時才進行。

機電工程於2015年11月底已完成50.96%。由於大部分的機電工程僅可於西九龍總站及隧道的土木工程接近完成時始可開展工作，機電工程大部分預計額外成本均由於西九龍總站及隧道合約延誤而直接產生的延誤所引致。

高鐵香港段整體

整體而言，根據 貴公司提供的資料、完成高鐵香港段造價估算的詳細驗證及經考慮獨立專家進行的審閱工作及意見後，雖然仍有超出經修訂造價估算844.2億港元的風險， 貴公司相信現時無需對高鐵香港段項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂。吾等的獨立專家Arcadis的結論是 貴公司已採取合理、一致及符合邏輯的方法以確立高鐵香港段項目協定範圍的經修訂造價估算。

因此，吾等已考慮下文載列的因素，以分析 貴公司根據高鐵香港段協議承擔任何項目造價可能超出經修訂造價估算844.2億港元(但不包括經協定的例外費用)的風險是否合理。

考慮因素

經修訂造價估算844.2億港元

如上文所述， 貴公司與政府經謹慎審閱後已釐定經修訂造價估算，並已獲接納為項目造價的合理評估。經考慮 貴公司就經修訂造價估算採取的措施及Arcadis的意見後，吾等認為基於高鐵香港段項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元乃 貴公司經妥善及謹慎考慮後釐定，預期最終造價將在經修訂造價估算之內屬合理。

高鐵香港段協議的理由及效益

獨立股東請參閱董事局函件所載高鐵香港段協議的理由及效益。

貴公司聲譽

貴公司為著名的世界級鐵路項目管理人，其於香港或國際成功獲授項目將在某程度上取決於其聲譽。倘若高鐵香港段項目因缺乏資金而停止進行或進一步延誤，其聲譽將受損，削弱其競爭力及其日後在香港或國際競爭項目的地位。 貴公司在香港被視為地位尊崇的機

構，提供卓越的公共交通運輸系統，其高效率及可靠性備受表揚。高鐵香港段項目成功完成將有助維持 貴公司在香港公眾心目中的形象。

與政府的關係

政府並非僅為 貴公司的主要股東，亦監管 貴公司的鐵路營運。政府的支持協助 貴公司率先建立鐵路與物業發展模式，在此模式下，政府向 貴公司批出土地的條款，對發展鐵路網絡所需資本開支提供資金具有關鍵作用。此外， 貴公司簽訂第二份委託協議所基於的理解是高鐵香港段於完成後其將獲邀請營運高鐵香港段。

目前，預計直至2031年將發展另外七個鐵路項目。 貴公司已向政府提供有關該等新鐵路項目的部分技術對應，並繼續支持政府交付新鐵路。高鐵香港段協議及其條款乃政府與 貴公司經過長時間及謹慎磋商後協定。從 貴公司的角度而言，高鐵香港段協議的設計屬公平合理，且符合 貴公司的整體利益。從政府的角度而言，其擬符合公眾利益，包括香港納稅人的利益。高鐵香港段協議將消除完成高鐵香港段項目所需資金的不確定因素。吾等認為高鐵香港段協議乃按一般商務條款，經考慮高鐵香港段協議乃按照公平原則磋商後訂立。

至今成本

高鐵香港段項目於2015年10月底已動用約559億港元的資金，因缺乏資金而選擇中止或放棄項目屬不切實際。倘若高鐵香港段協議不獲批准而需要進一步磋商，將導致進一步延誤及成本大幅超出高鐵香港段項目協定範圍目前的經修訂造價估算844.2億港元，將不符合 貴公司及公眾的利益。

額外項目管理費用

倘若獲獨立股東批准及立法會同意經修訂造價估算的撥款後高鐵香港段協議得以落實，根據第二份委託協議， 貴公司將收取的項目管理費用將增加至63.4億港元，原來的項目管理費用為45.9億港元。

對香港的裨益

高鐵香港段對香港十分重要，因預期將帶來往返中國內地更為省時及快捷便利的交通服務，令香港直接受益，而國內主要城市已建立廣泛的高速鐵路網絡。誠如董事局函件所述，而吾等亦同意，聯繫是達致增長和發展的其中一項重要因素，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。 貴公司認為， 貴公司與政府繼續合作完成高鐵香港段項目，乃符合 貴公司和香港的長遠利益。

額外控制方法

於2014年，2014年高鐵香港段委員會建議採取多項措施，有助以更透明及適時的方式交付項目。重點建議(尤其是與改善時間表及成本控制有關者)均已經落實。此外， 貴公司亦已採取其他改善措施。該等重點建議連同改善措施包括：

- 由 貴公司的執行委員會負責控制備用資金，以加強控制項目成本。此外， 貴公司已成立高鐵香港段成本監控執行委員會，並由 貴公司行政總裁擔任其主席，以輔助現時的項目控制小組，以及強化項目開支的整體控制；
- 已改善有關項目進度及成本的監控及其報告制度。這包括檢討及定期向 貴公司執行委員會及董事局報告有關進度及預算達標的可能性。另亦會以清晰的關鍵績效指標及里程碑就項目的進度作出報告；
- 成立工程委員會(由非執行董事組成，並由獨立非執行董事擔任主席)，以監督大型資本項目(包括高鐵香港段項目)。此委員會大約每隔兩個月檢討高鐵香港段項目的進度及預算，並向董事局報告項目的進度；及
- 已檢討並改善 貴公司有關高鐵香港段項目的傳訊策略，令持份者可適時知悉項目進度。

經考慮這些因素及 貴公司與政府一致承諾成功交付高鐵香港段，並以於2018年第三季開始商業營運為目標，吾等認為高鐵香港段協議的條款屬公平及合理。

特別股息

根據高鐵香港段協議，在獲得獨立股東批准及立法會批准政府的額外財務承擔的前提下，擬議股東將以同等金額分兩期收取每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)，根據於2015年10月31日的股份數目計算，合計派付總額約為257.6億港元。第一期股息將於完成後的合理期間內以現金支付(預計於2016年下半年支付)，第二期股息將於其後約12個月(預計於2017年下半年)以現金支付。根據 貴公司於2015年10月31日的股權情況計算，支出總額大約為257.6億港元。根據此金額及根據 貴公司於2015年10月31日的股權情況計算，假設高鐵香港段協議的條件獲滿足，大約195.1億港元將支付予財政司司長法團及大約62.5億港元將支付予 貴公司的其他股東。特別股息將不設以股代息選擇。

特別股息為高鐵香港段協議的組成部分，所有股東均獲公平及平等對待。雖然中期股息毋須獲股東批准，但有關股息屬高鐵香港段協議條款之一，而高鐵香港段協議須受獨立股東批准所規限，因此，吾等已考慮特別股息及其影響以達致吾等對高鐵香港段協議條款的意見。

股息收益率

截至2014年12月31日止財政年度，已支付普通股股息總額為每股1.05港元。根據最後實際可行日期的股份收市價每股37.15港元計算，股息收益率將為2.8%。特別股息將分兩期等額支付，第一期於2016年支付及第二期於2017年支付。雖然 貴公司已聲明在派發特別股息後，視乎(其中包括) 貴公司的財務表現及經營業績、香港及全球的整體經濟狀況而定，普通股股息擬維持其循序漸進的定期派息政策，在保持2014年普通股股息的基礎上，股東預期可分別於2016年及2017年以股息形式收取不少於下列款項：

	港元
每股普通股股息不少於	1.05
每股特別股息	2.20
	<hr/>
每股股息總額	3.25
	<hr/> <hr/>

獨立財務顧問函件

根據最後實際可行日期的股份收市價37.15港元，股息收益率為8.7%。由於該水平的股息預期僅於2016年及2017年派付，該兩個年度的收益率對股東具吸引力。

對 貴公司的財務影響

獨立股東請參閱附錄三所載的 貴集團未經審核備考財務資料及董事局函件第4節「有關高鐵香港段安排的說明性及備考財務資料」。

下文載列特別股息的說明融資成本，按特別股息所需資金總額以提取額外借款方式獲得資金為基礎。

說明融資成本

2015年12月4日的3個月香港銀行同業拆息率	0.387%
息差100個基點	1.000%

說明融資成本 (A) **1.387%**

說明未來利息付款 百萬港元

額外借款金額 (B) 25,762

額外借款金額每年應付利息 (A * B) 357

2014年的利息及財務開支 545

潛在利息及財務開支 **902**

雖然 貴公司一般能為其一個典型的港元定期貸款融資獲得3個月香港銀行同業拆息率加少於100個基點息差的待遇，吾等於上文已假設息差為1%以提供審慎說明。

下表載列全數提取額外借款以支付特別股息的影響以作說明用途。

利息償付率數據 百萬港元

截至2014年12月31日止年度
來自經常性業務的未計利息、稅項、折舊及攤銷前盈利(「EBITDA」)** 15,478

公司股東應佔經常性利潤 8,024

公司股東應佔經調整經常性利潤* 7,667

EBITDA／利息及財務開支 28.4x

EBITDA／潛在利息及財務開支 17.2x

經常性利潤／利息及財務開支 14.7x

經調整經常性利潤／潛在利息及財務開支 8.5x

獨立財務顧問函件

附註*：按公司股東應佔經常性利潤80.24億港元減說明每年應付利息3.57億港元計算。

附註**：154.78億港元的數字於 貴公司2014年年報的「綜合損益表」內「未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤—來自經常性業務」下披露。

如上表所示，償付率將下降，但整體而言，利息及財務開支將不會對 貴公司的經常性業績造成重大不利影響。

下表說明額外借款對負債比率的影響，假設資產負債狀況自2015年6月30日起並無改變。

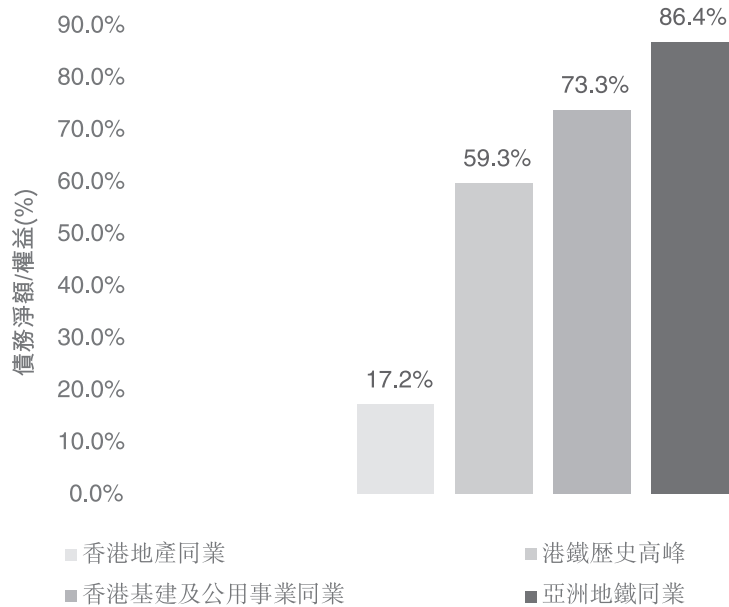
說明負債比率的影響

2015年6月30日的負債比率	百萬港元
貸款及其他債務	18,467
服務經營權負債	10,590
銀行透支	18
短期貸款	400
非控股權益持有者貸款	116
債務總額	29,591
減：現金、銀行結餘及存款	14,353
債務淨額	15,238
總權益	167,355
負債比率(債務淨額／權益)	9.1%
說明負債比率	百萬港元
2015年6月30日的債務淨額	15,238
加：額外借款	25,762
說明債務淨額	41,000
2015年6月30日的權益	167,355
減：派付特別股息	25,762
說明總權益	141,593
說明負債比率	29.0%

吾等於下文將說明負債比率與四個不同指標作比較。說明負債比率仍大幅低於 貴公司的歷史高峰(自2000年私有化以來)，亦低於餘下三個指標中的兩個。

獨立財務顧問函件

在達致吾等就比較是否公平合理給予意見時，吾等已審閱能反映 貴公司的獨有鐵路加物業業務模式，主要業務風險與香港整體經濟有關的可比較上市公司（「可比較公司」）。吾等所採用的可比較公司主要從事(1)亞洲地區鐵路運輸服務；(2)香港房地產板塊；或(3)香港基建及公用事業。



	股份代號	證券交易所	債務淨額／ 權益 (%)
香港地產同業			
新鴻基地產發展有限公司	0016.HK	香港	11.0%
長江實業地產有限公司	1113.HK	香港	11.0%
恒基兆業地產有限公司	0012.HK	香港	14.1%
領展房地產投資信託基金	0823.HK	香港	21.4%
新世界發展有限公司	0017.HK	香港	28.3%
平均			17.2%
香港基建及公用事業同業			
中電控股有限公司	0002.HK	香港	66.8%
港燈電力投資有限公司	2638.HK	香港	88.0%
和記港口信託	NS8U.SI	新加坡	65.0%
平均			73.3%
亞洲地鐵同業			
BTS Group Holdings PCL	BTS.BK	曼谷	-13.5%
SMRT Corporation	S53.SI	新加坡	79.9%
Bangkok Metro Public Company Limited	BMCL.BK	曼谷	123.9%
SBS Transit Limited	S61.SI	新加坡	155.3%
平均			86.4%

資料來源：截至最後實際可行日期的公開可得財務報表

按增加額外100億港元貸款為基準的敏感度分析中，說明負債比率29.0%將上升至36.0%，仍低於 貴公司的歷史高峰以及低於餘下三個指標中的兩個，吾等認為仍處於可管理水平。

評級機構

貴公司經常透過債務市場融資及其信用價值由美國的標準普爾評級服務公司（「標準普爾」）及穆迪投資者服務公司（「穆迪」），以及日本的Rating and Investment Information, Inc.（「R&I」）進行評級。 貴公司於2015年11月30日就高鐵香港段協議刊發公告後，信貸評級機構已確認 貴公司的信貸評級維持不變。詳情如下：

- 標準普爾確認，基於其現時預期 貴公司一旦出現財政困難時將「幾乎肯定」可繼續獲得政府的特別支持，故其預期高鐵香港段協議將不會對 貴公司現有的AAA／穩定／A-1+信貸評級造成即時影響，但其表示以龐大債務支付特別股息有可能會削弱 貴公司的獨立信貸狀況；
- 穆迪表示，鑑於 貴公司的信用狀況依然受到其穩固的業務基礎支持、其資本市場的融資渠道順暢及預期 貴公司在有需要時可獲得政府高度支持，故儘管高鐵香港段協議對信貸有負面影響，但不會對 貴公司現有的Aa1信貸評級及其穩定評級展望造成即時影響；及
- R&I確認，就一間鐵路公司而言， 貴公司擁有十分雄厚的財政基礎，故毋須更改 貴公司現有的AA+級信貸評級。

因此， 貴公司應可按目前能商議的相同息差借貸資金。

資本結構

於2015年6月30日， 貴公司有可供分派儲備683億港元。目前派付總額達257.6億港元的特別股息（根據於2015年10月31日的股份數目計算）將從可分派儲備中支付，但餘下的結餘仍相當充裕，不會妨礙 貴公司有意繼續維持 貴公司循序漸進定期派息政策派發未來普通股股息的能力。

獨立財務顧問函件

資金回報率

根據 貴集團截至2014年12月31日止年度的綜合帳目， 貴集團的資金回報率如下：

	截至	
	2014年12月31日止年度	
	百萬港元 說明	百萬港元 實際
公司股東應佔基本業務利潤	11,571	11,571
借貸成本為2.9%*	-747	0
	<u>10,824</u>	<u>11,571</u>
公司股東應佔總權益		
—本年度	136,816	163,325
—上年度	126,795	152,557
—(上述兩者的)平均數	131,806	157,941
資金回報率(採用平均權益結餘)	8.2%	7.3%

附註*：2.9%的借貸成本為 貴公司於截至2015年6月30日止六個月的2015年中期報告中所披露的加權平均借貸成本。

上述計算方法假設特別股息已於2013年12月31日全數支付。資金回報率因而由7.3%上升至8.2%，應視為更高效率的資本結構，令整體股東受惠。

每股盈利

根據董事局函件第4節B段所載基準及截至2014年12月31日止年度 貴集團來自基本業務的每股基本盈利1.99港元計算，每股盈利將因擬議派付每股4.40港元的特別股息(並且假設提取等值額外借款且就此額外借款確認額外利息開支，請參閱董事局函件第4節B段)而減少至每股1.86港元(減少6.5%)。

營運資金

獨立股東請參閱董事局函件內 貴集團的營運資金充足性聲明。

目前超支的責任

政府保留對 貴公司在根據第一份委託協議及第二份委託協議下的目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利。第一份委託協議及第二份委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據第二份委託協議， 貴公司對政府就任何法律行動涉及的合計責任總額(不論屬合約、侵權(包括疏忽)或其他責任)應限制在 貴公司根據第一份委託協議所收取費用及 貴公司根據第二份委託協議已經及將會自政府收取的費用(包括於完成時因經修訂第二份委託協議而增加的項目管理費用)的合計總額內。責任上限目前最多為49.4億港元及將於項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多66.9億港元(因其將相等於第二份委託協議下所增加的項目管理費用63.4億港元並加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限 貴公司在第一份委託協議及第二份委託協議下就目前超支的責任將超出責任上限，則 貴公司須承擔裁決應付予政府的金額最高至責任上限，並在獲獨立股東批准的前提下支付經裁定責任超出責任上限的有關金額。倘若未能取得獨立股東的有關批准，則不會支付超出責任上限的款項。於最後實際可行日期， 貴公司並未根據任何可能進行的有關仲裁可能裁定的任何可能責任對 貴公司的帳目作出任何撥備，原因是(a) 貴公司並未接獲政府針對 貴公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知；(b) 貴公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議， 貴公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向政府支付任何超出責任上限的款項。

在獨立股東不批准支付任何超出責任上限的經裁定責任款項的前提下， 貴公司就任何申索的狀況仍維持不變。

由於獨立股東對支付任何超出責任上限的款項擁有決定權，吾等並不認為在高鐵香港段協議納入這些條款會影響吾等對整體高鐵香港段協議及其條款的意見。

意見及建議

為鐵路項目提供項目管理服務為 貴集團業務一部分，因此吾等認為就有關項目訂立及修訂協議乃在 貴公司的日常業務中進行。吾等進一步認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排乃按一般商務條款訂立，原因是此乃經各方獨立進行廣泛磋商的課題，且代表訂立一方可按公平基準獲提供的條款。基於高鐵香港段項目的狀況、經修訂造價估算及本函件所載

獨立財務顧問函件

的其他因素，吾等認為高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的條款屬公平合理，並符合貴公司及其股東的整體利益。因此，吾等的意見認為獨立董事委員會應建議獨立股東投票贊成決議以批准高鐵香港段協議。吾等亦建議獨立股東投票贊成決議以批准高鐵香港段協議。

此致

香港鐵路有限公司
獨立董事委員會及
列位獨立股東 台照

代表

英高財務顧問有限公司

董事總經理

Stephen Clark

董事－企業融資主管

Dennis Cassidy

謹啟

1. *Stephen Clark* 先生為於證券及期貨事務監察委員會（「證監會」）註冊之持牌人士，並為英高之負責人員，根據《證券及期貨條例》獲准從事第1類（證券交易）、第4類（就證券提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）及第9類（提供資產管理）受規管活動。彼於機構融資方面擁有逾35年經驗。
2. *Dennis Cassidy* 先生為於證監會註冊之持牌人士，並為英高之負責人員，根據《證券及期貨條例》獲准從事第1類（證券交易）、第4類（就證券提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）及第9類（提供資產管理）受規管活動。彼於機構融資方面擁有逾35年經驗。

2016年1月7日

有關本公司業務的資料

地下鐵路公司於1975年成立為法定機構，目的乃為建造及經營城市地鐵系統，以幫助滿足香港的公共交通需求。公司當時由財政司司長法團以信託形式代表政府全資擁有。

本公司於2000年6月重新成立為香港鐵路有限公司，並於2000年10月財政司司長法團代表政府於首次公開招股時向獨立投資者出售本公司約23%股權後進行局部私營化。股份在聯交所上市。在本公司進行局部私營化時，政府表明其意向為自2000年10月開始買賣股份起最少20年內將繼續持有本公司普通股本不少於50%。

於2007年12月2日，由政府持有的另一鐵路營運商九廣鐵路公司的業務併入本公司，為本公司的發展寫下另一個重要里程碑，標誌着香港鐵路的發展邁向新時代。兩鐵合併是以服務經營權(由九鐵公司授予本公司)的形式為主要架構。根據服務經營權，本公司於50年經營權有效期內負責經營及維修保養九鐵鐵路。

香港客運業務

自上述兩鐵合併日期起，地鐵鐵路與原有九鐵系統以綜合港鐵系統的方式營運。綜合港鐵系統由服務香港島、九龍及新界的九條客運鐵路綫組成，包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫、馬鞍山綫及西鐵綫。綜合港鐵系統共有87個車站。此外，亦設有一個服務新界屯門及元朗地方社區的輕鐵網絡及一隊提供便捷的接駁服務的巴士車隊。

本公司亦經營機場快綫。機場快綫是連接至香港國際機場及展覽及會議中心亞洲國際博覽館的高速鐵路專綫。

此外，本公司提供連接香港與中國內地包括北京、上海及廣東省多個城市的城際鐵路服務。

香港未來支綫／項目

在建項目

本公司正在興建以下新鐵路支綫項目：

- (i) 全長7公里的南港島綫(東段)，將使港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區，預期將於2016年底落成；
- (ii) 全長2.6公里的觀塘綫延綫，將使觀塘綫由現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站，預期將於2016年第三或第四季度落成；
- (iii) 全長17公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊，預期將分兩期分別於2019年及2021年落成；及
- (iv) 全長26公里的高鐵香港段(詳情載於本通函的其他部分)。

未來擬建支綫

於2014年9月，政府公佈《鐵路發展策略2014》，當中概述政府為直至2031年的鐵路擴展提供的規劃框架並提出在香港興建以下七個新的鐵路項目：

- (i) 北環綫將會是一條新的鐵路綫，連接西鐵綫的錦上路站至落馬洲支綫位於古洞的新增鐵路站；
- (ii) 洪水橋站將會是西鐵綫的新增鐵路站，位於現有的天水圍站與兆康站之間；
- (iii) 東涌西延綫將現有的東涌綫延伸至東涌西的新增鐵路站；
- (iv) 屯門南延綫將現有的西鐵綫從屯門站延伸至新增的屯門南站；
- (v) 東九龍綫將行走於觀塘北區，連接現有觀塘綫(及未來的沙田至中環綫)的鑽石山站，以及現有將軍澳綫的寶琳站；

- (vi) 南港島綫(西段)將會為港島西區及港島南區提供服務，與南港島(東段)及西港島綫組成環狀綫；及
- (vii) 北港島綫將沿港島北岸行走，將為東涌綫及將軍澳綫的延綫，覆蓋添馬、香港會議展覽中心及維多利亞公園等區域。

政府於2015年1月發表的政策綱領指出，政府將分階段推行上述擬建的新鐵路項目，首先會為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)以及東九龍綫進行詳細規劃。本公司已向政府提供這些新鐵路項目的技術回應，並會繼續支持政府為社區建設新鐵路。

香港車站商務業務

本公司亦利用其香港的鐵路資產並從以下相關業務獲得收入：

- (i) 車站零售設施－出租車站內的零售商店及若干港鐵車站的泊車設施(於2015年6月30日，車站商店數目達1,356間，而零售設施的總面積為55,768平方米)；
- (ii) 廣告－出租車站及列車內廣告位(於2015年6月30日，車站及列車內廣告點數目達45,284個)；及
- (iii) 電訊－提供空間及電訊服務予通訊服務供應商及大型企業。

香港物業發展、租賃及管理

物業發展是本公司業務的重要部分，並提供重要的收入來源，為鐵路項目的興建成本提供資金，同時亦因鄰近物業發展項目帶來居住人口而有助增加日後的鐵路乘客量。

在興建鐵路的同時，本公司根據與多間物業發展商訂立的協議，參與發展港鐵站及車廠上蓋及毗鄰的住宅及商用物業。本公司從這些發展項目所得利潤補充相關鐵路收益，從而提高興建新鐵路綫的投資回報率。

發展中項目包括位於康城站及大圍站的物業以及輕鐵天榮站發展項目。

有關本公司業務的資料

本公司正籌劃南港島綫(東段)黃竹坑車廠地塊及觀塘綫延綫何文田站地塊的物業發展計劃。

自兩鐵合併後，本公司就多個西鐵綫物業項目擔任九鐵公司及其相關附屬公司的代理人。本公司就此收取代理費用。

本公司亦自其香港物業租賃及管理業務獲得收入。於2015年6月30日，本公司的投資物業組合主要由13個購物商場及若干寫字樓組成，總可出租面積約267,788平方米。本公司已成為香港的主要物業管理公司之一，於2015年6月30日，本公司管理93,727個住宅單位及763,018平方米的商用面積。

在香港的其他主要業務

昂坪360

本公司經營一個旅遊景點昂坪360，當中包括纜車旅程及相關主題村昂坪市集。昂坪360纜車全長5.7公里，往來大嶼山東涌市中心與昂坪。昂坪市集毗鄰天壇大佛及心經簡林，是富文化色彩的主題市集，並集結多個景點、餐飲及購物設施。

八達通控股

本公司連同九鐵公司、九龍公共巴士控股有限公司、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司擁有八達通控股的股權權益，八達通控股經營八達通卡。

八達通是香港一種使用非接觸式智能卡的電子收費系統，可於公共交通及各種零售商及設施付款以及用於進入部分住宅及商業樓宇門禁系統。

顧問服務

本公司在鐵路規劃、設計管理、系統聯調與保證、項目管理、建設管理、鐵路營運及維修以及非票務收入業務方面提供全球顧問服務。本公司曾為澳洲、中國內地、印度、中東及東南亞眾多鐵路及地鐵公司、政府機構及鐵路系統供應商提供服務。至於香港方面，本公司一直為香港國際機場的自動旅客捷運系統提供營運及保養服務。

中國內地及國際業務

本公司紮根於香港，目前已擴展至中國內地及海外，並已發展一系列鐵路及鐵路相關物業項目，作為本公司持續增長策略的一部分。

中國內地的鐵路項目

在中國內地，本公司已參與全長28公里的北京地鐵四號綫連同全長22公里的北京大興綫（根據營運及維修特許經營權經營的北京地鐵四號綫延綫）、全長47.3公里的北京地鐵十四號綫（將會分期通車，預期會於2017年後全綫通車，第一及第二期（全長27.2公里）已通車）、全長20.5公里的深圳市軌道交通龍華綫（四號綫）及全長53.7公里的杭州地鐵一號綫（包括根據營運及維修特許經營權經營全長5.7公里的杭州地鐵一號綫延綫）的投資、建造及營運。

於2015年11月28日，本公司簽訂特許經營權協議，投資及營運全長50公里的北京地鐵十六號綫，該項目為一項總值約人民幣474億元的公私合營項目，沿途設有29個地鐵站，將於2016年底前及2017年後分兩個階段通車。

中國內地的物業開發、租賃及管理

本公司的全資附屬公司港鐵物業發展（深圳）有限公司正進行車廠地塊（車廠一期地段）的開發，該項目位於深圳市軌道交通龍華綫車廠。該項名為「天頌」的物業項目是本公司在中國內地的首個物業開發項目，亦是本公司首個自主開發的物業項目。該項目於2015年成功開始預售。該項目的可供發展總樓面面積超過200,000平方米。

本公司佔49%權益的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司繼續推進北運河站一期地段的開發項目，該項目位於天津地鐵六號綫北運河站上蓋的開發用地，可供發展總樓面面積約為278,650平方米，將開發為綜合商住項目。

本公司位於北京的商場銀座Mall的總樓面面積約30,000平方米，為本公司帶來物業租金收入。至於中國內地的物業管理業務，於2015年6月底，本公司持有二級物業管理企業資質，管理的總樓面面積達230,000平方米，其中包括北京傲城融富中心（商用樓面面積24,000平方米及住宅樓面面積58,000平方米）及北京北辰購物中心及寫字樓（商用樓面面積148,000平方米）。

國際鐵路項目

至於國際方面，本公司亦營運及管理於英國總長 167 公里的 London Overground 網絡及倫敦運輸局鐵路（為未來總長 118 公里的 Crossrail 鐵路的第一期）、澳洲總長 390 公里的墨爾本鐵路網絡、瑞典總長 110 公里的斯德哥爾摩地鐵網絡及往來斯德哥爾摩與哥德堡的城際鐵路網絡 MTR Express。於 2014 年 9 月，Northwest Rapid Transit 財團（本公司為其股東之一）獲得澳洲全長 36 公里的悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統的公私合營合約。

於 2015 年 12 月，本公司的全資附屬公司 MTR Nordic 取得 Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg) 的專營權，由 2016 年 12 月起提供營運及維修服務。Stockholms Pendeltåg 連接瑞典首都和鄰近省份，總長 241 公里，共有 53 個站。

政府作為股東

政府的股權

於最後實際可行日期，本公司的已發行股本由下列股東擁有：

股東	股份數目	概約投票權 百分比
財政司司長法團(以信託方式代政府持有) ⁽¹⁾	4,434,552,207	75.7%
其他投資者 ⁽²⁾	1,423,150,529	24.3%

附註：

- (1) 財政司司長法團以信託方式代政府持有該等股份。此股權不包括由外匯基金持有的股權或由財政司司長法團或政府的任何緊密聯繫人或聯繫人持有的股權。
- (2) 包括機構及散戶投資者。

本公司已獲香港金融管理局知會，於最後實際可行日期，約29,745,813股股份(不包括上表載列的財政司司長法團之股權)乃為外匯基金持有(相當於已發行股份總數約0.51%)。外匯基金為根據香港法例第66章《外匯基金條例》成立的一個基金，由財政司司長控制。誠如本通函本節「關連交易及持續關連交易」一段進一步詳述，財政司司長法團、政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須就決議放棄投票。

高鐵香港段安排及高鐵香港段協議將不會直接影響上述股權。

於成員大會的控制權

只要政府為過半數已發行股份的實益擁有人，便可於本公司的成員大會上自行通過普通決議。普通決議須由有權投票及實際於(根據本公司組織章程細則發出適當通告召開的)會議上(親身或授權代表)投票的股東以過半數票通過。根據香港法例，所有公司事項均可藉通過普通決議決定，惟根據《公司條例》或公司組織章程細則明確規定須以特別決議通過者除外。根據香港法例須藉通過特別決議決定的事項包括更改公司組織章程細則、削減公司股

本、有關公司應由法院清盤的決議及公司自動清盤。特別決議需要由有權在成員大會上親身(或授權代表)投票的股東以不少於四分之三的票數通過。倘政府實益擁有不少於75%的已發行股份，則可於本公司的成員大會上自行通過特別決議。

將於成員大會上審議的決議須由投票股東以過半數票通過。財政司司長法團、政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金並非獨立股東，並須就決議放棄投票。

對董事局的控制

本公司根據其組織章程細則，有權藉普通決議委任董事局成員。只要政府為過半數已發行股份的實益擁有人，便可自行委任董事局成員。此外，其他股東均無法單獨或與其他股東共同委任董事局成員，除非政府並無投票反對委任該等人士。

根據《香港鐵路條例》第8條，香港行政長官可委任(任期由其指示)不超過三位人士出任為本公司的「增補董事」。透過上述方式獲委任的人士僅可由香港行政長官免任。倘任何「增補董事」於董事局正在審議的任何交易、安排或其他建議中擁有重大利益，包括因擔任政府職務產生的重大權益，則該「增補董事」須根據適用於所有董事的本公司組織章程細則規定於有關的董事局會議上放棄投票。於最後實際可行日期，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」者為局長、署長及發展局常任秘書長(工務)。

根據本公司組織章程細則，只要政府為過半數已發行股份的實益擁有人，便能夠委任本公司主席。政府已行使這項權力委任馬時亨教授為本公司主席，自2016年1月1日起生效。

此外，根據本公司組織章程細則，只要財政司司長法團控制本公司一半或以上投票權，便有權委任任何非執行董事為本公司審核委員會、提名委員會及薪酬委員會的成員或免除其上述委員會成員職務。

政府作為規管者

本公司的營運主要受《香港鐵路條例》、營運協議及服務經營權協議所規管。

關連交易及持續關連交易

在本節「關連交易及持續關連交易」下文各段內，「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」及「持續關連交易」均具有《上市規則》所賦予該等詞彙的涵義。

政府是本公司的主要股東。高鐵香港段協議構成一項關連交易，並將於其完成後對第二份委託協議（第二份委託協議是本公司的持續關連交易）作出修訂。

誠如本公司在早前的各公告（包括本公司在2010年1月26日刊發的有關簽訂第二份委託協議的公告）中披露，聯交所已向本公司授予豁免，使本公司在符合若干條件下可獲豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章下原本適用於本公司與政府的關連交易及持續關連交易的規定。該豁免的條款包括本公司必須在獲得董事局批准後作出高鐵香港段協議，而政府根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事及任何在政府任職的董事須放棄投票。因此，局長、署長、發展局常任秘書長（工務）及陳家強教授（彼等各自於高鐵香港段協議中擁有重大利益）並無出席董事局會議討論高鐵香港段協議及高鐵香港段安排及本通函的相關環節或整個董事局會議（視情況而定），亦並無就高鐵香港段協議及高鐵香港段安排或本通函投票。

高鐵香港段協議的詳情將根據《上市規則》第14A.71條及豁免的條件於本公司下一份年報中披露。儘管豁免使高鐵香港段協議無需遵守《上市規則》第14A章下的獨立股東批准規定，但高鐵香港段協議被視為《上市規則》第14章下須予公佈的交易，因此須遵守《上市規則》第14章下的股東批准規定。

因此，作為於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排中擁有重大利益的關連人士，財政司司長法團並非獨立股東，且（連同其及政府的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金）須就決議放棄投票。

豁免

豁免的條款亦規定(當中包括)須符合以下各項：

- (i) 獨立非執行董事將會每年檢討高鐵香港段協議項下的交易，並於本公司年報內確認有關交易是否：
 - (a) 在本集團的日常業務(定義見《上市規則》)中訂立；
 - (b) 按一般商務條款(定義見《上市規則》)或更佳條款訂立；及
 - (c) 根據高鐵香港段協議的條款進行，而條款屬公平合理並符合股東的整體利益；
- (ii) 本公司的核數師將每年向董事局提供一封函件(並於本公司年報付印前最少十個營業日向聯交所提交其副本)，當中載有若干關於高鐵香港段協議項下的交易的確認；
- (iii) 本公司須於年報內註明本公司核數師是否已作出上文(ii)段所述確認；及
- (iv) 倘本公司知悉或有理由相信獨立非執行董事及／或本公司核數師將無法作出上文(i)及(ii)段所述確認，則將會即時知會聯交所並刊發公告。

以下載列高鐵香港段協議主要條款及條件的概要。

1. 承擔目前超支

政府須承擔和支付目前超支金額。

2. 承擔進一步超支

本公司須承擔和支付進一步超支金額(如有)。本公司毋須承擔和支付在下列所述的進一步超支的相關部分：

- (A) 因任何在簽訂高鐵香港段協議後所制定或作出的任何條例或附屬法例的任何改變而直接影響高鐵香港段項目及／或委託活動而導致進一步超支；或
- (B) (a) 因本公司遵照由政府所發出指示本公司開始暫停第三方合同的書面通知而直接或間接產生的任何費用或開支(包括直接或間接因暫停及／或其後重啟有關的第三方合同而產生的費用及／或開支，包括但不限於有關任何級別的次承判商、供應商及工人的任何額外費用及開支)；或(b) 因發生不可抗力事件而產生的；或(c) 因暫停或終止第二份委託協議而產生的(下段所允許的情況除外)。

於本公司承擔和支付進一步超支的期間，政府不得暫停或終止高鐵香港段項目及／或第二份委託協議，除非因本公司違反第二份委託協議，且在政府根據第二份委託協議行事的前題下，則作別論。

倘本公司知悉委託費用將超過844.2億港元，本公司須盡最大努力促使有關第三方同意：

- (i) 有關第三方不會要求強制執行其在平邊契據下的權利，以向政府收取進一步超支中的委託費用金額(如有)；及
- (ii) 有關第三方將要求本公司支付進一步超支中的任何委託費用金額。

儘管上文2.(i)及(ii)項有所規定，倘政府被要求及確實向第三方支付進一步超支中的委託費用金額，本公司須於合理可行情況下盡快就政府所支付的金額(不包括上文2.(A)或(B)項所指的任何金額)向政府作出彌償，條件是政府已按照平邊契據及第二份委託協議支付有關金額。

3. 特別股息

本公司須支付每股合共4.40港元的特別股息作為中期股息。

特別股息須分兩期等額支付：

- (A) 第一期特別股息將於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期(於完成後的合理期間內的某個日子)支付予於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期當日名列股東名冊的股東；及
- (B) 第二期特別股息將於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期(上文3.(A)項所述第一期特別股息支付後約12個月)支付予於由董事局決定且本公司按照《上市規則》公佈的日期當日名列股東名冊的股東。

4. 成員大會

本公司須召開成員大會以獲取獨立股東批准。

5. 超支仲裁

政府保留根據第二份委託協議的仲裁條文就第一份委託協議及第二份委託協議下本公司對目前超支的責任(如有)問題(包括政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提出仲裁的權利，惟任何該等仲裁將於高鐵香港段開始商業營運後方會進行，及毋須事先轉介高級行政人員委員會或進行調解(如第二份委託協議所述)。

6. 責任上限

倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限本公司根據第一份委託協議及第二份委託協議就目前超支的責任將超出責任上限，則本公司須：

- (A) 承擔政府應獲得的金額，最多以責任上限為限；
- (B) 尋求獨立股東批准本公司承擔超出責任；及

(C) 在取得上文 6.(B) 項所述的獨立股東批准後，向政府支付超出責任的金額。

7. 條件

(A) 有關高鐵香港段安排(包括支付特別股息)的落實取決於在最後完成日期前：

(i) 獲得獨立股東批准；及

(ii) 獲得立法會批准，

並於上述條件獲滿足後生效。

(B) 倘：

(i) 並無執行政府及本公司滿意的其他解決方案(如第二份委託協議中所述)；及

(ii) 政府決定有必要按照有關第三方合同的條款開始暫停一份或多份第三方合同，使委託費用不會超出 650 億港元，

則政府可透過書面通知指示本公司展開上文 7.(B) 項所述的暫停程序，本公司將於合理可行情況下盡快遵行有關指示。

(C) 倘因本公司遵行上述的政府書面通知而直接或間接產生任何額外費用或開支(包括因暫停及／或其後重啟相關第三方合同而直接或間接產生的費用及／或開支，包括但不限於有關任何級別的次承判商、供應商及工作人員的任何額外費用及開支)，政府須承擔及支付有關費用及開支(而本公司概無責任承擔和支付任何有關費用及開支)。

(D) 除非本公司接獲政府書面通知，否則本公司不得為了確保委託費用不會超出 650 億港元而開始暫停任何第三方合同(並須於有關情況下繼續執行第三方合同)。

(E) 本公司由於或就上文 7.(B) 及 (D) 項而產生對政府的責任須受限於責任上限。

8. 第二份委託協議的修訂

將對第二份委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議中所述的安排，包括：

(A) 將應支付本公司的項目管理費用增加至 63.4 億港元；及

(B) 經修訂工程時間表。

9. 綜合條款

高鐵香港段安排構成綜合條款組合的一部分。

10. 不可作為先例

高鐵香港段協議及高鐵香港段安排是專為處理高鐵香港段項目的特殊情況而設，不得作為任何其他項目的先例或預期的處理方法。

(A) 本集團的財務資料

本集團就(i)截至2015年6月30日止六個月及(ii)截至2012年、2013年及2014年12月31日止三個年度各年的財務資料乃於下列文件內披露，有關文件已分別於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.mtr.com.hk>)登載：

- (i) 本公司於2015年9月8日刊發的截至2015年6月30日止六個月中期報告(第41至65頁)；
- (ii) 本公司於2013年4月8日刊發的截至2012年12月31日止年度年報(第153至239頁)；
- (iii) 本公司於2014年4月2日刊發的截至2013年12月31日止年度年報(第161至250頁)；
及
- (iv) 本公司於2015年4月15日刊發的截至2014年12月31日止年度年報(第165至254頁)。

下列討論須與本集團截至2012年、2013年及2014年12月31日止年度的經審核綜合帳目及截至2014年及2015年6月30日止六個月的未經審核中期財務報告及其附註一併閱讀。

(I) 截至2015年6月30日止六個月與截至2014年6月30日止六個月的財務業績比較

截至2015年6月30日止六個月的總收入為202.10億港元，較2014年同期增加3.8%。

由於各項客運服務的總乘客量上升，以及車費調整(惟部分升幅被票價優惠所抵銷)，香港客運業務收入由截至2014年6月30日止六個月的77.29億港元增長5.4%至截至2015年同期的81.47億港元。

香港車站商務收入主要因車站商店租金以及按營業額計算的租金上升而增加8.5%至25.79億港元。

由於本集團的商場組合於2015年上半年的新訂租金上升，故2015年上半年的香港物業租賃及管理業務收入較2014年同期增加11.3%至22.55億港元。

中國內地及國際附屬公司的收入主要受匯率變動影響而下跌2.7%至61.81億港元。

由於為政府進行的項目管理工作增加，惟部分升幅被昂坪360的收入減少所抵銷，故其他業務的收入為10.48億港元，升幅為6.0%。

與2014年同期相比，未計折舊、攤銷及每年非定額付款前總經營開支由116.40億港元增加1.9%至118.64億港元。未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加6.6%至83.46億港元，經營毛利率由2014年的40.2%上升至41.3%。若不包括中國內地及國際附屬公司，經營毛利率增至57.0%。

香港物業發展利潤為28.11億港元，較去年同期增加25.66億港元，主要來自預售「緻藍天」物業發展項目的利潤入帳。

2015年上半年的未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤為111.57億港元，較2014年同期增加38.2%。

折舊及攤銷費用上升11.4%至18.80億港元，而每年向九鐵公司支付的非定額付款因較多收入根據最高的35%漸進比率支付而上升12.1%至7.86億港元。未計利息及財務開支前經營利潤較去年同期增加49.3%至84.91億港元。

淨利息及財務開支增加7.7%至2.95億港元。投資物業重估收益為13.62億港元，較2014年同期的35.23億港元為少。

應佔八達通控股利潤增加12.5%至1.17億港元。應佔其他聯營公司的利潤為4,900萬港元，相比2014年同期應佔其他聯營公司的利潤為2,500萬港元，主要由於杭州杭港地鐵有限公司及北京京港地鐵有限公司的業績改善。

在扣除所得稅14.46億港元及非控股權益所佔利潤8,900萬港元後，截至2015年6月30日止六個月本集團股東應佔利潤為81.89億港元，較去年同期的79.12億港元增加3.5%。每股盈利由1.36港元上升至1.40港元。根據基本業務利潤計算的每股盈利由0.76港元升至1.17港元。

董事局已宣派中期股息每股0.25港元(附有以股代息選擇)。

(II) 截至2014年12月31日止年度與截至2013年12月31日止年度的財務業績比較

截至2014年12月31日止年度的總收入為401.56億港元，較2013年的387.07億港元增加3.7%。

由於本公司各項客運服務的乘客量均有所上升，以及車費調整(惟部分升幅被票價優惠所抵銷)，香港客運業務於2014年的收入增長7.0%至162.23億港元。

香港車站商務收入主要因車站零售收入上升而增加8.2%至2014年49.63億港元。

主要受惠於本集團的商場組合新訂租金平均升幅達13%，故2014年的香港物業租賃及管理業務收入亦增加10.9%至41.90億港元。

中國內地及國際附屬公司的收入主要受不利的匯率變動影響而下跌4.7%至126.27億港元。

由於2014年為政府提供項目管理服務的收入增加及昂坪360服務的收入增加，其他業務的收入由2013年的19.29億港元上升11.6%至2014年的21.53億港元。

未計折舊、攤銷及每年非定額付款前總經營開支由2013年的243.08億港元增加1.7%至2014年的247.33億港元。未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤由2013年的143.99億港元增加7.1%至154.23億港元。經營毛利率由2013年的37.2%上升至2014年的38.4%。若不包括中國內地及國際附屬公司，經營毛利率輕微下跌0.3個百分點至53.1%。

2014年的香港物業發展利潤為42.16億港元，其中包括確認來自The Austin及Grand Austin的利潤入帳、出售尚餘單位所得的盈餘，以及西鐵物業發展的代理費收入。反觀2013年的香港物業發展利潤主要來自出售車公廟站的溱岸8號的尚餘單位，以及位於多個發展項目的車位，而2014年的物業發展利潤則較2013年增加28.20億港元。

未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤由2013年的157.95億港元增加24.3%至2014年的196.39億港元。

折舊及攤銷費用由2013年的33.72億港元上升3.4%至2014年的34.85億港元。每年向九鐵公司支付的非定額付款為14.72億港元，較2013年上升18.0%乃由於較多相關收入根據最高的35%漸進比率支付。未計利息及財務開支前經營利潤增加31.4%至146.82億港元。

淨利息及財務開支因平均債務結餘下降而減少25.5%至5.45億港元。

2014年的投資物業重估收益由2013年的44.25億港元下降至40.35億港元。

應佔聯營公司的利潤減少23.4%至1.21億港元，主要由於應佔北京京港地鐵有限公司及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB的利潤下降及攤分澳洲新專營權業務的初期虧損。

在扣除所得稅24.96億港元及非控股權益所佔利潤1.91億港元後，本集團股東應佔利潤由2013年的130.25億港元增至2014年的156.06億港元，而每股盈利由2013年的2.25港元上升至2014年的2.69港元。根據基本業務利潤計算的每股盈利由1.48港元升至1.99港元。

本公司於2014年就截至2013年12月31日止年度的末期股息及截至2014年6月30日止六個月的中期股息合共支付53.41億港元。董事局建議截至2014年12月31日止年度派發每股0.80港元的末期股息(附有以股代息選擇)，全年股息合共每股1.05港元，較2013年增加14.1%。截至2014年12月31日止年度為數46.73億港元的末期股息已於2015年7月派發。

(III) 融資

於2015年6月30日，本集團56%的未償還債項為定息債項，餘下44%為浮息債項。於2015年6月30日，本集團98%的未償還債項為港元或已對沖為港元，倘為外幣債項，則以海外業務的資產或現金流自然對沖。本集團餘下2%的未償還債項為美元債項。

於2015年6月30日，本集團尚未動用的已承諾銀行信貸為76.70億港元及非承諾債務發行計劃及短期銀行信貸額度為206.58億港元。於2015年6月30日的未償還借款為186.00億港元。

於2015年6月30日未償還貸款的預期還款情況於下表列示。

於2015年6月30日

(百萬港元)

借款	
須於一年內償還	701
須於一年至兩年內償還	6,667
須於兩年至五年內償還	3,053
須於五年後償還	8,179
	18,600
總計	18,600

附註：

(1) 帳齡還款安排分析按未償還本金額計算。

截至2014年12月31日止年度，本集團的主要付款包括主要用於興建香港鐵路延綫項目、物業發展項目及購入香港客運及相關業務資產的123.59億港元資本性開支、每年定額及非定額付款19.97億港元、淨利息及財務開支付款6.02億港元、償還貸款淨額(包括銀行透支)36.50億港元、於聯營公司的投資2.94億港元及現金股息50.97億港元。該等付款主要以經營活動所得的淨現金流入160.44億港元及物業發展所得現金91.76億港元撥付。在計及按市價計值及對沖會計的影響後，未償還債務總額的帳面金額由2013年12月31日的241.31億港元減少至2014年12月31日的201.12億港元。計入服務經營權負債、非控股權益持有者貸款及其他債務後，債項的組成部分(按淨負債權益比率計量)由2013年年底的11.8%減少至2014年年底的7.6%。

截至2015年6月30日止六個月，本集團的主要付款包括用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務資產的18.76億港元、興建香港鐵路延綫項目的23.95億港元、支付深圳龍華綫鐵路營運的5.55億港元及其他海外客運業務的1.62億港元的資本性開支、支付物業相關業務的資本性開支80.69億港元(其中77.17億港元用於香港物業發展項目)、

支付每年非定額付款 14.72 億港元、淨利息付款 2.78 億港元及償還貸款淨額(包括銀行透支) 19.44 億港元。該等付款主要以經營活動所得的淨現金流入 97.27 億港元及物業發展所得現金 24.40 億港元撥付。在計及按市價計值及對沖會計的影響後，未償還債務總額的帳面金額由 2014 年 12 月 31 日的 201.12 億港元減少至 2015 年 6 月 30 日的 180.45 億港元。在計及服務經營權負債、非控股權益持有者貸款及其他債務後，債項的組成部分(按淨負債權益比率計量)由 2014 年年終的 7.6% 增加至於 2015 年 6 月 30 日的 9.1%。

(B) 本集團的未經審核備考財務資料

僅作說明用途，下文載列為本集團的未經審核備考財務資料(猶如高鐵香港段安排於 2015 年 6 月 30 日已生效)。

(I) 引言

本集團未經審核備考財務資料包括未經審核備考綜合財務狀況表，由董事根據《上市規則》第 4.29 段編製，以供說明高鐵香港段安排的影響。

本集團的未經審核備考財務資料應與本通函其他章節所載的其他財務資料一併閱讀。

本集團的未經審核備考綜合財務狀況表乃根據本集團於 2015 年 6 月 30 日的未經審核綜合財務狀況表編製，猶如高鐵香港段協議的適用條件已獲滿足及特別股息已於 2015 年 6 月 30 日獲批准。

本集團的未經審核備考財務資料乃根據多項假設、估計、不確定因素及現時可得資料編製。基於該等假設、估計及不確定因素以及其假設性質，未經審核備考財務資料並非旨在說明倘高鐵香港段安排已於 2015 年 6 月 30 日生效及特別股息已於 2015 年 6 月 30 日獲批准而本集團應可達致的實際財務狀況。未經審核備考財務資料僅為說明而編製，並非旨在預測本集團日後的財務狀況。

(II) 本集團的未經審核備考綜合財務狀況表
於2015年6月30日

	本集團的 未經審核 綜合 財務狀況表 百萬港元 附註1	未經審核 備考調整 百萬港元	本集團的 未經審核 備考綜合 財務狀況表 百萬港元
資產			
固定資產			
— 投資物業	67,121	—	67,121
— 其他物業、機器及設備	79,275	—	79,275
— 服務經營權資產	27,236	—	27,236
	173,632	—	173,632
物業管理權	29	—	29
在建鐵路工程	17,598	—	17,598
發展中物業	15,327	—	15,327
遞延開支	167	—	167
聯營公司權益	6,124	—	6,124
遞延稅項資產	67	—	67
證券投資	555	—	555
待售物業	1,188	—	1,188
財務衍生工具資產	85	—	85
存料與備料	1,443	—	1,443
應收帳項、按金及預付款項	6,243	—	6,243
應收關連人士款項	1,227	—	1,227
現金、銀行結餘及存款	14,353	—	14,353
	238,038	—	238,038

	本集團的 未經審核 綜合 財務狀況表 百萬港元 附註1	未經審核 備考調整 百萬港元	本集團的 未經審核 備考綜合 財務狀況表 百萬港元
負債			
銀行透支	18	—	18
短期貸款	400	—	400
應付帳項及應計費用	20,106	6,250 附註2	26,356
本期所得稅	2,121	—	2,121
工程合約保證金	1,142	—	1,142
應付關連人士款項	4,883	19,512 附註2	24,395
貸款及其他債務	18,467	—	18,467
服務經營權負債	10,590	—	10,590
財務衍生工具負債	771	—	771
非控股權益持有者貸款	116	—	116
遞延收益	1,109	—	1,109
遞延稅項負債	10,960	—	10,960
	<u>70,683</u>	<u>25,762</u>	<u>96,445</u>
淨資產	<u>167,355</u>	<u>(25,762)</u>	<u>141,593</u>
股本及儲備			
股本	45,756	—	45,756
為股份獎勵計劃而持有的股份	(150)	—	(150)
其他儲備	121,546	(25,762) 附註2	95,784
本公司股東應佔總權益	<u>167,152</u>	<u>(25,762)</u>	<u>141,390</u>
非控股權益	<u>203</u>	<u>—</u>	<u>203</u>
總權益	<u>167,355</u>	<u>(25,762)</u>	<u>141,593</u>

(III) 未經審核備考財務資料附註

附註1：本集團於2015年6月30日的未經審核綜合財務狀況表乃摘錄自2015年中期報告，有關中期報告乃按照適用的《香港財務報告準則》（「《香港財務報告準則》」）及《上市規則》的適用披露條文編製。

附註2：本集團已對2015年6月30日的未經審核綜合財務狀況表作出未經審核備考調整，猶如合共257.62億港元（根據於2015年10月31日的5,854,924,236股已發行股份計算）及相當於每股合共4.40港元的特別股息已於2015年6月30日自保留溢利中宣派，而應付予財政司司長法團（以信託方式代政府持有）股息195.12億港元（根據於2015年10月31日其股權情況計算）及應付予其他股東股息62.50億港元（根據於2015年10月31日各自的股權情況計算）已予確認入帳。

附註3：由於特別股息須待高鐵香港段協議的條件獲滿足後方予支付（如董事局函件第2(vi)節所述）及預計將分兩期等額支付特別股息（但預期於較後日期才支付特別股息），故附錄三第II節所載本集團於2015年6月30日的未經審核備考綜合財務狀況表並不計及將會用來撥付特別股息所需的潛在額外借款，亦不計及一旦提取額外借款時可能產生的潛在利息及財務開支。

- (i) 倘本集團於2015年6月30日的未經審核備考綜合財務狀況表已作調整，猶如於2015年6月30日特別股息257.62億港元（根據於2015年10月31日的5,854,924,236股已發行股份計算）已悉數支付及為派付特別股息提供資金的等額額外借款亦已於當日提取，經調整而未經審核的應付帳項及應計費用將為201.06億港元、應付關連人士款項將為48.83億港元、貸款及其他債務將由184.67億港元增至442.29億港元，原因是以等額額外借款提供資金支付特別股息的淨影響會記錄為應付貸款而非應付股息。經計及上述調整，本集團於2015年6月30日的經調整而未經審核的備考淨資產將為1,415.93億港元。

為計算本集團的淨負債權益比率，本集團於2015年6月30日經計及上述調整後的淨債務和總權益如下：

	經調整 (僅作說明用途) 百萬港元
淨債務	
現金、銀行結餘及存款	14,353
銀行透支	(18)
短期貸款	(400)
貸款及其他債務	(44,229)
服務經營權負債	(10,590)
非控股權益持有者貸款	(116)
	<u>(41,000)</u>
總權益	<u>141,593</u>
淨負債權益比率¹(%)	29.0%

附註：

- 淨負債權益比率的定義為貸款及其他債務、銀行透支、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款佔總權益的百分比。
- (ii) 倘本集團截至2014年12月31日止年度的綜合損益表已作調整，猶如於2013年12月31日特別股息257.62億港元(根據於2015年10月31日的5,854,924,236股已發行股份計算)已悉數支付及為派付特別股息提供資金的等額額外借款亦已於當日提取，則本集團截至2014年12月31日止年度的利息及財務開支5.45億港元將增加與提取額外借款有關的利息及財務開支7.47億港元(根據本公司截至2015年6月30日止半年度的加權平均借貸利率2.9%計算)至12.92億港元。這將致使(a)股東應佔基本業務利潤由截至2014年12月31日止年度的115.71億港元降至108.24億港元；及(b)股東應佔利潤總額由截至2014年12月31日止年度的156.06億港元相應降至148.59億港元。

因此，根據以截至2014年12月31日止年度的股東應佔基本業務利潤計算的本集團每股基本盈利將會由每股1.99港元降至每股1.86港元。務請注意為說明利息及財務開支而採用的2.9%利率不一定反映本集團可能取得的實際利率。實際利率可能有所不同，並可能會高於或低於為說明用途而採用的利率。

為計算本集團截至2014年12月31日止年度的資金回報率，計及上述調整後，股東應佔基本業務利潤及股東應佔總權益的平均值如下：

	經調整 (僅作說明用途) 百萬港元
截至2014年12月31日止年度	
股東應佔基本業務利潤	10,824
股東應佔總權益	
於2014年12月31日	136,816
於2013年12月31日及2014年1月1日	126,795
平均值	131,806
資金回報率 ¹ (%)	8.2%

附註：

- 來自基本業務的平均股東資金回報率的定義為股東應佔本公司基本業務利潤佔股東應佔總權益的期初及期末之平均數的百分比

附註4：本集團概無作出任何調整以反映於2015年6月30日後取得的任何交易結果或所進行的其他交易。

(C) 獨立申報會計師就編撰備考財務資料的核證報告

以下為自申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)接獲的報告全文，乃就本集團備考財務資料編製，以供載入本通函。



香港中環
遮打道10號
太子大廈8樓

獨立申報會計師就編撰備考財務資料的核證報告**致香港鐵路有限公司列位董事**

吾等已完成核證委聘，以對香港鐵路有限公司(「貴公司」)董事(「董事」)所編撰有關 貴公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)的備考財務資料作出匯報，僅供說明用途。備考財務資料包括於2015年6月30日的未經審核備考綜合財務狀況表以及相關附註(詳情載於 貴公司刊發日期為2016年1月7日的通函(「通函」)附錄三(B)節)。董事編撰備考財務資料所依據的適用準則載於通函附錄三(B)節。

董事編撰備考財務資料以說明香港特別行政區政府與 貴公司於2015年11月30日就高鐵香港段訂立的契據協議中所載的特別股息安排(「建議交易」)對 貴集團於2015年6月30日的財務狀況的影響，猶如建議交易已於2015年6月30日進行。作為此程序的一部分，有關 貴集團於2015年6月30日的財務狀況資料已由董事自 貴公司截至2015年6月30日止六個月的未經審核綜合中期財務報表(已刊發有關審閱報告)摘錄。

董事就備考財務資料應負的責任

董事須負責按照香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》(「《上市規則》」)第4.29段及參考香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的會計指引第7號「編撰備考財務資料以供載入投資通函」(「會計指引第7號」)編撰備考財務資料。

申報會計師的責任

吾等的責任乃根據《上市規則》第4.29(7)段的規定就備考財務資料發表意見，並向閣下匯報。對於吾等過往就編撰備考財務資料時採用的任何財務資料所發出的任何報告，除於報告發出日期對該等報告的收件人所負的責任外，吾等概不承擔任何責任。

吾等根據香港會計師公會頒佈的香港核證委聘準則（「香港核證委聘準則」）第3420號「就編撰載入招股章程的備考財務資料作出報告的核證委聘」進行委聘工作。此準則規定申報會計師遵循道德規定，並規劃及執程序，從而合理確定董事是否已根據《上市規則》第4.29段及參考香港會計師公會頒佈的會計指引第7號編撰備考財務資料。

就本委聘而言，吾等並無責任更新或重新發出有關編撰備考財務資料時採用的任何過往財務資料的任何報告或意見，吾等亦無於進行委聘工作過程中對編撰備考財務資料所採用的財務資料進行審核或審閱。

投資通函所載的備考財務資料純粹為說明某一重大事件或交易對貴集團的未經調整財務資料的影響，猶如該事件或交易於就說明而言選定的某一較早日期已經發生或進行。因此，吾等不會就於2015年6月30日的事件或交易將出現所呈列的實際結果作出任何保證。

對備考財務資料是否已按照適用準則妥為編撰作出報告的合理核證委聘工作涉及進行若干程序，以評估董事於編撰備考財務資料時使用的適用準則有否提供合理基準，以呈列相關事件或交易直接產生的重大影響，以及取得有關下列各項的足夠適當憑證：

- 相關備考調整是否適當遵行該等準則；及
- 備考財務資料是否反映未經調整財務資料已妥為作出該等調整。

所選用的程序取決於申報會計師的判斷，並經考慮申報會計師對貴集團性質的理解、編撰備考財務資料所涉及的事件或交易以及其他相關委聘情況。

委聘工作亦涉及評估備考財務資料的整體呈列方式。

吾等相信已取得足夠適當憑證，為吾等的意見提供基礎。

意見

吾等認為：

- a) 備考財務資料已按照所述基準妥為編撰；
- b) 有關基準與 貴集團的會計政策一致；及
- c) 有關調整就根據《上市規則》第4.29(1)段披露的備考財務資料而言屬恰當。

畢馬威會計師事務所
執業會計師
香港

2016年1月7日

(D) 債務聲明

截至2015年11月30日營業結束時，本集團有下列未償還借款：

百萬港元	本集團
資本市場借貸工具	
上市或公開買賣：	
2017年至2043年到期的債務發行計劃票據	5,205
非上市：	
2016年至2055年到期的債務發行計劃票據	8,635
資本市場借貸工具總計	13,840
銀行貸款	3,701
其他	906
貸款及其他	18,447
銀行透支	26
短期貸款	1,100
總計	19,573

在2015年11月30日的未償還借款195.73億港元中，158.72億港元為無抵押借款及37.01億港元為有抵押借款。於2015年11月30日的有抵押借款37.01億港元由本公司一間間接全資附屬公司所營運的深圳市軌道交通龍華綫二期的票務及非票務收入以及保險合約權益作為抵押。

按償還期劃分 百萬港元	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他				
5年後須償還的款項	5,299	2,330	821	8,450
2年至5年內須償還的款項	2,815	823	64	3,702
1年至2年內須償還的款項	6,184	274	16	6,474
1年內須償還的款項	200	274	5	479
	14,498	3,701	906	19,105
銀行透支	—	26	—	26
短期貸款	—	1,100	—	1,100
須償還的債務總額	14,498	4,827	906	20,231
減：未經攤銷的折價／溢價／ 財務開支餘額	(59)	—	—	(59)
因財務工具的公允價值變動之 調整	(599)	—	—	(599)
帳面餘額	13,840	4,827	906	19,573

除上表所披露外，於2015年11月30日，本集團的服務經營權負債及非控股權益持有者貸款分別為105.69億港元及1.09億港元。

於2015年11月30日，本集團有可動用而未提取的銀行承諾貸款融資121.16億港元。此外，本集團有多項非承諾融資，未提取金額總計201.71億港元，包括債務發行計劃171.32億港元及短期銀行貸款融資30.39億港元。

於2015年11月30日，本集團已承諾發行1.2億港元10年期票據，並隨後於2015年12月4日從本公司的債務發行計劃中發行該票據。

於2015年11月30日，本集團有下列重大或有負債、財務及履約擔保：

- (i) 有關租出／租回交易(於2014年年報一帳目附註21E內有所披露)向美國機構投資者發出的備用信用證總計約11.79億港元；及

- (ii) 就本集團在中國內地及海外的鐵路專營、物業租賃及顧問業務提供的多項銀行擔保、備用信用證、履約保證金、母公司擔保及付款擔保總計約50.50億港元。

如董事局函件第2(iv)節所討論，政府保留對本公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利。相關仲裁只會在高鐵香港段開始通車後才展開。

截至最後實際可行日期，本公司並無就下列各項於本公司帳目作出任何撥備：

- (i) 本公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是本公司相信現時無需對經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂；
- (ii) 根據任何可能進行的仲裁的裁決(於董事局函件第2(iv)節更具體地說明)，本公司可能須承擔的任何可能責任，原因是(a)本公司並未接獲政府針對本公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向政府支付任何超出責任上限的款項；及
- (iii) 任何項目管理費用可能不足以使本公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是根據目前已知情況，本公司估計項目管理費用應足以支付該等成本，

而且本公司未能夠可靠地估計上文(i)、(ii)及(iii)項所述事宜對本公司財務狀況造成的影響(如有)。

除上文所披露及集團內部公司間負債外，本集團於2015年11月30日營業結束時並無任何已發行及未償還或已授權或以其他方式創立但未發行的債券、任何其他定期貸款(有抵押、無抵押、有擔保或無擔保)、任何其他借款或借款性質的債務(包括銀行透支及承兌或承兌信貸或租購承擔下的債務(無論有否抵押或擔保))、任何其他抵押及押記以及任何其他重大或有負債。

於2015年12月1日，本集團承諾發行金額為2,000萬澳元的定期票據，並隨後於2015年12月7日從本公司的債務發行計劃中發行該票據。

除上文所述者外，董事局已確認本集團的債務及或有負債自2015年11月30日起直至最後實際可行日期(包括該日)並無重大變動。

(E) 營運資金聲明

董事局認為，經計及本集團的內部資源及現時可動用而未動用的融資額以及目前正在與多家金融機構討論的額外借款，如無不可預見情況，本集團具備足夠營運資金以應付目前自本通函日期起計往後至少12個月的所需。

(F) 本集團的業務趨勢及貿易及財務前景

在香港，進一步經濟增長以及港島綫西延綫通車的全年效應於2015年繼續推動本集團客運業務的乘客量增長。於2015年，本集團車站零售及物業租賃業務的業績受續租及新訂租金所影響，而上述兩項則視乎市況而定。

至於位於香港以外地區的經常性業務，本集團於2015年的整體業績受到匯率變動所影響。於2015年下半年，本集團簽訂了北京地鐵十六號綫特許經營協議，並獲取了Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg)的專營權，以提供營運及維修服務。

至於本集團的物業發展業務，在香港，本集團於2015年上半年確認「日出康城」第三期(「緻藍天」)利潤入帳，而於2015年下半年，本集團並無可供預售的項目，因此，2015年下半年的物業發展利潤僅來自出售尚餘單位。在深圳方面，「天頌」項目的預售繼續進行，惟利潤將於2015年以後交付單位給買家時才入帳。

本集團的物業投標活動方面，本集團於2015年批出天榮站及「日出康城」第六、第七、第八及第九期物業發展項目。

獨立董事委員會的獨立財務顧問	英高財務顧問有限公司
本公司的法律顧問(關於香港法律)	司力達律師樓
核數師及申報會計師	畢馬威會計師事務所

1. 責任聲明

本通函的資料乃遵照《上市規則》而刊載，旨在提供有關本公司的資料。各董事（未有參與審議本通函的董事局會議中的相關環節或整個董事局會議（視情況而定）的局長、署長、發展局常任秘書長（工務）及陳家強教授（財經事務及庫務局局長）除外）願就本通函所載資料的準確性共同及個別地承擔全部責任，並於作出一切合理查詢後，確認就其所知及所信，本通函所載資料在所有重大方面乃準確完整並無誤導或詐騙成份，且無遺漏其他事實，足以令致本通函所載任何陳述產生誤導。

2. 董事服務合約及委任函件

董事概無與本公司或其任何附屬公司訂立年期可能超過三年，或規定本公司終止有關服務合約時須發出一年以上的通知或作出或支付相等於超過一年酬金的賠償或款項的服務合約。

3. 董事的競爭權益、於重大合約或安排的權益

除本通函另有披露者（或以提述形式納入者）外，概無任何由本公司或本集團任何成員公司訂立而董事直接或間接擁有任何重大權益且於最後實際可行日期當日仍然生效的本公司業務重大合約或安排。除本通函另有披露者（或以提述形式納入者）外，董事或彼等各自的緊密聯繫人或聯繫人概無擁有任何競爭權益（就《上市規則》而言，倘彼等各為控股股東，將須根據《上市規則》第8.10條作出披露）或直接或間接於高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的任何資產中擁有任何權益。

4. 有關董事及高級管理層的詳情

於最後實際可行日期，董事局、執行總監會及執行委員會的成員如下：

董事局成員

非執行董事

錢果豐博士(主席，任期直至2015年12月31日(包括該日在內))

馬時亨教授(直至2015年12月31日(包括該日在內)為候任主席，並由2016年1月1日起出任主席)

陳家強教授(財經事務及庫務局局長)

運輸及房屋局局長(張炳良教授)

發展局常任秘書長(工務)(韓志強)

運輸署署長(楊何蓓茵)

獨立非執行董事

陳黃穗

陳阮德徽博士

鄭海泉

方正博士

何承天

關育材

劉炳章

李李嘉麗

文禮信

吳亮星

石禮謙

鄧國斌

黃子欣博士

執行董事

梁國權(行政總裁)

執行總監會成員

梁國權(行政總裁)

張少華

金澤培

羅卓堅

馬琳

蘇家碧

鄧智輝

黃唯銘

楊美珍

執行委員會成員

執行總監會成員(上文所列)及劉天成。

董事局、執行總監會及執行委員會成員的履歷詳情於本公司網站：
(http://www.mtr.com.hk/ch/corporate/investor/governance.html#Members_of_the_Board)披露。

5. 權益披露**A. 董事及最高行政人員**

於最後實際可行日期，各董事於本公司股份、相關股份及債券中擁有的權益及淡倉(定義見《證券及期貨條例》第XV部)，以及任何可認購股份的權利(根據《證券及期貨條例》第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所)(包括根據《證券及期貨條例》有關條文被當作或視為擁有的權益及淡倉(如有))或根據《證券及期貨條例》第352條本公司須予備存的登記冊所記錄、或依據《上市規則》所載的《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「《標準守則》」)須知會本公司及聯交所者，其詳情如下：

	所持股份數目				認股權 數目	獎勵股份 數目	權益合計	總權益 佔具投票 權之已發行 股份總數 百分比
	個人權益*	家族權益†	其他權益	公司權益	個人權益*	個人權益*		
董事局及/ 或執行總監 會成員								
錢果豐	53,543	—	—	—	—	—	53,543	0.00091
馬時亨	—	70,000 (附註1)	70,000 (附註1)	—	—	—	70,000	0.00120
梁國權	363,000	—	—	23,000 (附註2)	797,000	315,200	1,498,200	0.02558
陳黃穗	9,002	1,675	—	—	—	—	10,677	0.00018
鄭海泉	1,675	1,675	—	—	—	—	3,350	0.00006
李李嘉麗	—	1,614 (附註3)	2,215 (附註3)	—	—	—	3,829	0.00007
楊何蓓茵	1,116	—	—	—	—	—	1,116	0.00002
張少華	14,098	—	—	—	334,500	28,800	377,398	0.00644
金澤培	2,283	—	—	—	659,500	79,650	741,433	0.01266
羅卓堅	—	—	—	—	196,000	74,300	270,300	0.00461

董事局及／ 或執行總監 會成員	所持股份數目				認股權 數目	獎勵股份 數目	權益合計	總權益 佔具投票 權之已發行 股份總數 百分比
	個人權益*	家族權益†	其他權益	公司權益	個人權益*	個人權益*		
馬琳	—	—	—	—	497,500	74,550	572,050	0.00977
鄧智輝	633	—	—	—	454,000	76,050	530,683	0.00906
黃唯銘	—	—	—	—	187,500	79,300	266,800	0.00455
楊美珍	78,400	—	—	—	478,000	76,950	633,350	0.01081

附註

1. 該 70,000 股股份乃由馬時亨教授為其及其家族成員所成立的信託 (The Ma Family Trust) 間接持有，而他的配偶亦是其中的受益人。
2. 該 23,000 股股份乃由梁國權先生全資實益擁有的私人有限公司 Linsan Investment Ltd. 持有。
3. 該 1,614 股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及 2,215 股股份乃由李女士及其配偶共同持有。
4. 於最後實際可行日期，錢果豐博士於直至 2015 年 12 月 31 日 (包括該日) 止為本公司董事局成員及主席。因此，有關他所持有權益的詳情載列於上表內。

* 實益擁有人之權益。

† 配偶或未滿 18 歲的子女作為實益擁有人之權益。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，根據《證券及期貨條例》第 352 條而備存的本公司登記冊所載，或根據《標準守則》向本公司及聯交所具報的資料：

- A 董事概無於本公司或其任何相聯法團 (定義見《證券及期貨條例》第 XV 部) 的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉；及
- B 董事或其配偶或 18 歲以下的子女概無擁有任何認購本公司股本或債券的權利，彼等亦無行使任何該等權利。

於最後實際可行日期，概無董事為一間公司的董事或僱員，並擁有股份及相關股份的權益或淡倉而須根據《證券及期貨條例》第 XV 部第 2 及 3 分部條文向本公司披露。

B. 主要股東

於最後實際可行日期，據董事所知，下列人士於股份或相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第 XV 部第 2 及第 3 分部條文須向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有本公司全部已發行有投票權的股份 10% 或以上權益：

股東	股份數目	概約投票權
財政司司長法團 (以信託方式代政府持有) ⁽¹⁾	4,434,552,207	75.7%

附註：

(1) 財政司司長法團以信託方式代政府持有該等股份。此股權不包括由外匯基金持有的股權或由財政司司長法團或政府的任何緊密聯繫人或聯繫人持有的股權。

本公司已獲香港金融管理局知會，於最後實際可行日期，約 0.51% 的股份(不包括上表載列的財政司司長法團的股權)乃為外匯基金持有。外匯基金為根據香港法例第 66 章《外匯基金條例》成立的一個基金，由財政司司長控制。誠如附錄一「關連交易及持續關連交易」一段進一步詳述，財政司司長法團、政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須就決議放棄投票。

6. 公司秘書詳情

本公司的公司秘書為馬琳女士，其履歷詳情於下文所列的本公司網站：
(http://www.mtr.com.hk/ch/corporate/investor/governance.html#Senior_Management_Team)
披露。

7. 專家的資格及權益

專家名稱	資格	報告／函件／陳述 (如有關)日期
英高財務顧問有限公司	根據《證券及期貨條例》獲許可 從事第6類受規管活動 (就機構融資提供意見)	2016年1月7日
百景輝顧問有限公司	獲頒ISO 9001:2008認證，服務 範圍包括工料測量、商業及 合約管理、項目管理及爭議 解決	2015年11月28日
EC Harris (Hong Kong) Limited	全球設計顧問公司	2015年12月23日
Bent Flyvbjerg 教授	哲學博士、工學博士、理學博士	2015年11月28日
高聰忠博士	哲學博士、工程博士	2015年11月28日
畢馬威會計師事務所	執業會計師	2016年1月7日

上列專家概無持有本公司或本集團任何其他成員公司的任何股權，亦無擁有可認購或提名他人認購本公司或本集團任何其他成員公司的證券的權利(不論是否可依法強制執行)。

8. 概無於資產中擁有權益

於最後實際可行日期，概無董事或上文第7節(「專家的資格及權益」)所列的專家自2014年12月31日(即本集團最新近刊發的經審核綜合財務報表的結算日)起於本公司或本集團任何其他成員公司收購或出售或租賃或建議將由本公司或本集團任何其他成員公司收購、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

9. 同意書

上文第7節(「專家的資格及權益」)所列的專家已各自就刊發本文件發出同意書，同意按照本文件所載形式及涵義轉載其報告及／或函件及／或陳述(如有關)及／或提述其名稱，且並未撤回其同意書。

除獨立財務顧問函件及畢馬威會計師事務所函件外，本通函內未有特別收錄名列上文第7節(「專家的資格及權益」)的其他專家的報告／函件／陳述(如有關)。

10. 概無重大不利變動

於最後實際可行日期，董事局並不知悉本集團的財務或經營狀況自2014年12月31日（即本集團最新近刊發的經審核綜合財務報表的結算日）起有任何重大不利變動。

11. 重大合約

除本通函內另有說明（或以提述形式納入者）外，本公司於緊接最後實際可行日期前兩年內並無訂立任何屬於日常業務中訂立的合約以外的重大或可能屬重大的合約。

12. 任何重大訴訟或申索的詳情

- (i) 本公司已就差餉物業估價署對營運系統及廣告、商業傳訊物業及多個發展項目地盤進行的差餉及地稅評估提出反對及上訴，結果有待裁定。
- (ii) 除上文(i)所述者外，於最後實際可行日期，本公司、本集團任何其他成員公司均無涉及任何重大訴訟或仲裁，且董事亦不知悉任何由或針對本公司或本集團任何其他成員公司提出的重大訴訟或申索尚未了結或有發生的可能。

13. 備查文件

下列文件於截至及包括成員大會當日的正常營業時間內可在本公司辦事處（地址為香港九龍九龍灣德福廣場港鐵總部大樓）查閱：

- (i) 本公司組織章程細則；
- (ii) 董事局函件，全文載於本通函第19至第38頁（首尾兩頁包括在內）；
- (iii) 獨立董事委員會函件，全文載於本通函第39至第40頁（首尾兩頁包括在內）；
- (iv) 獨立財務顧問函件，全文載於本通函第41至第59頁（首尾兩頁包括在內）；
- (v) 載有本公司於截至2012年、2013年及2014年12月31日止各年度經審核綜合財務報表的年報；

- (vi) 載有截至2015年6月30日止六個月未經審核中期財務報告的本公司中期報告；
- (vii) 畢馬威會計師事務所就未經審核備考財務資料編製的報告，全文載於本通函附錄三C節；
- (viii) 上文第7節（「專家的資格及權益」）所述由百景輝顧問有限公司、Bent Flyvbjerg教授及高聰忠博士作出或批准的陳述；
- (ix) 上文第7節（「專家的資格及權益」）所述由EC Harris (Hong Kong) Limited編撰的報告；
- (x) 本附錄「同意書」一段所述的書面同意；
- (xi) 高鐵香港段協議；
- (xii) 第一份委託協議；及
- (xiii) 第二份委託協議。

14. 語言

本通函分別備有英文及中文版本。中、英版本內容如有任何歧義，概以英文版本為準。



MTR CORPORATION LIMITED
香港鐵路有限公司

(於香港成立之有限公司)
(股份代號：66)

成員大會通告

茲通告香港鐵路有限公司(「本公司」)將於2016年2月1日上午11時正假座香港九龍灣展貿徑1號九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行成員大會，以考慮及酌情通過下列決議為普通決議。除文義另有所指外，本通告所用詞彙與本公司於2016年1月7日刊發的通函所界定者具相同涵義：

普通決議

「動議就落實高鐵香港段安排而言，謹此批准、確認及追認高鐵香港段協議；謹此宣派特別股息並於高鐵香港段協議所載條件達成後於董事局決定的日期按董事局決定的方式支付；及本公司行政總裁或董事局任何兩名成員或本公司執行總監會任何兩名成員獲授權作出一切進一步行動及事宜、同意該等修訂或修改以及簽立其他文件及契據(及如有需要可在其上蓋上本公司的公司印章)，並採取其認為就落實高鐵香港段協議及高鐵香港段安排及其項下擬進行的交易的條款及/或使其生效而言可能屬必要、適宜及權宜的一切步驟。」

承董事局命
公司秘書
馬琳

香港，2016年1月7日

於本通告日期：

董事局成員：馬時亨教授(主席)**、梁國權(行政總裁)、陳黃穗*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、方正博士*、何承天*、關育材*、劉炳章*、李李嘉麗*、文禮信*、吳亮

成員大會通告

星*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(張炳良教授)**、發展局常任秘書長(工務)(韓志強)**及運輸署署長(楊何蓓茵女士)**

執行總監會成員：梁國權、張少華、金澤培、羅卓堅、馬琳、蘇家碧、鄧智輝、黃唯銘及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

註冊辦事處：香港九龍九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

附註：

1. 凡有權出席以上述通告召開的成員大會或其續會(視情況而定)並在會上投票的股東均有權委派代表代其出席大會並在投票表決時代其投票。代表無須為本公司的股東。
2. 代表委任表格須於2016年1月29日上午11時正(即成員大會或其續會舉行時間至少48小時前)(或進行投票表決時間24小時前(如投票表決於作出有關要求後超過48小時進行))填妥及交回本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，方為有效，在計算本段所述的期間時，公眾假期(包括星期日)的任何部分不得計算在內。
3. 倘若代表委任表格由受權人簽署，據以簽署該表格的授權書或其他授權文件(或經公證人簽署證明的副本或正式複本)，必須連同代表委任表格送交本公司之股份過戶登記處，除非該授權書已向本公司登記，則無須提交。以電子或任何其他數據傳輸方式送交的代表委任表格將不獲接納。閣下填妥及交付代表委任表格後，屆時仍可按意願親身出席成員大會或其任何續會並在會上投票。
4. 成員大會主席將會在成員大會上行使其根據本公司組織章程細則第71條獲賦予的權力，要求就決議以投票方式表決。投票方式表決結果將根據《上市規則》的規定盡快在本公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站(www.hkexnews.hk)刊載。
5. 待高鐵香港段協議載列的條件達成後，董事局將決定截止過戶日期、記錄日期及股息支付日期，而本公司將於適當時間公佈該等日期。
6. 為釐定可享有出席成員大會並於會上投票的資格，本公司股東名冊將於2016年1月28日上午9時正至2016年2月1日下午4時30分(包括首尾兩日)期間暫停辦理股份過戶登記。若要符合出席成員大會的資格，所有股份過戶文件連同有關的股票必須在2016年1月27日下午4時30分前送交本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。
7. 上述通告的中文譯文僅供參考，本通告的中文譯本與英文版本如有任何歧異，概以英文版本為準。