

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)

### 廣深港高速鐵路香港段

- (1) 内幕消息
- (2) 須予公佈的交易
- (3) 關連交易及  
修訂持續關連交易
- (4) 有條件特別股息
- (5) 董事調任
- (6) 提名委員會成員之變更
- (7) 恢復買賣

本公司欣然宣佈，本公司已於 2015 年 11 月 30 日與政府訂立一份有關高鐵項目進一步資金安排及建造的高鐵香港段協議。

於 2015 年 6 月 30 日，本公司宣佈高鐵項目的造價估算上升至 853 億港元及預計完工時間表延長至 2018 年第三季。繼該項公佈後，政府及其顧問與本公司審議及討論有關估算，各方現同意項目造價估算減少至 844.2 億港元。

本公司及政府仍然目標一致及致力於成功交付高鐵項目，目標是按照之前所作之公佈實現高鐵香港段在 2018 年第三季開始商業營運。

高鐵香港段協議載有綜合安排組合，規定：

- (i) 政府將承擔和支付最多達 844.2 億港元的項目造價（包括原有的造價預算 650 億港元加上經協定的項目造價估算增加 194.2 億港元）；
- (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）的部分，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）除外；
- (iii) 本公司將合共每股 4.40 港元的特別股息，分兩期等額支付（即每期特別股息為每股 2.20 港元），合共支付大約 257.6 億港元。根據本公司於 2015 年 10 月 31 日的持股情況，大約 195.1 億港元將支付予財政司司長法團，而大約 62.5 億港元將支付予本公司的其他股東。倘適用於高鐵香港段協議的條件獲滿足，第一期股息將於高鐵香港段協議生效後以現金支付（預計於 2016 年下半年支付），第二期股息將於其後大約 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。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；

- (iv) 政府保留權利將本公司在根據政府與本公司之前分別於 2008 年及 2010 年就高鐵訂立的兩份委託協議下的責任（如有）提交仲裁；
- (v) 對政府與本公司於 2010 年訂立的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（包括應向本公司支付的項目管理費用增加至合共 63.4 億港元）；及
- (vi) 高鐵香港段協議下的安排（包括支付建議的特別股息）取決於獲得：
  - (a) 本公司獨立股東的批准；及
  - (b) 立法會就政府履行額外融資責任的批准，上述批准須於 2016 年 9 月 30 日前（或下文第 2(vi)節討論的較早日期）獲授予。這些條件滿足後，本公司將作出進一步公告。

高鐵香港段協議是《上市規則》第十四章下的須予公佈交易。政府是本公司的控股股東，因此是本公司的關連人士。故此，高鐵香港段協議是一項關連交易，並將在其完成後修訂現有的持續關連交易（如上文第(v)段所述）。高鐵香港段協議將須遵守《上市規則》下的申報、公告及股東批准規定。

載有高鐵香港段協議的進一步詳情及其他重要資料的通函預期將於 2016 年 1 月 7 日或前後寄發予本公司股東。

建議的本公司成員大會（將於該會上就批准高鐵香港段協議的決議進行投票表決）預計將於 2016 年 2 月 1 日或前後舉行，政府及其聯繫人須在該會議上放棄投票。本公司將在適當時候刊發成員大會通告，當中將載有成員大會的詳情。

高鐵項目是本公司非常重要的項目，作為項目管理人，本公司極希望成功交付高鐵項目。本公司相信高鐵香港段協議能為推進及完成高鐵項目提供可行、務實的解決方案。如能根據高鐵香港段協議獲得本公司獨立股東及立法會批准，將為項目提供一幅清晰的路綫圖。

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立法會批准政府履行額外融資責任，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。任何人士對本公告任何方面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。

應本公司的要求，本公司股份（股份代號：66）及本公司債務證券（股份代號：4541、5958 及 6025）已於 2015 年 11 月 30 日上午 9 時正起在聯交所短暫停止買賣，以待刊發本公告。本公司已申請由 2015 年 12 月 1 日上午 9 時正起恢復買賣。

本公告乃根據《上市規則》第 13.09(2)條、第十四章及第十四 A 章、聯交所就《上市規則》第十四 A 章向本公司授予的豁免以及《證券及期貨條例》第 XIVA 部作出。

## 1. 引言及背景

茲提述本公司早前就高鐵項目刊發的各公告。

本公司於 2014 年 4 月宣佈高鐵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 715.2 億港元，包括日後的保險和項目管理費用。

於 2015 年 6 月，本公司對項目造價估算及經修訂的高鐵香港段建造時間表完成審議。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），較之前估計的 715.2 億港元上為高；
- (ii) 知會政府這些經修訂的估計是基於若干假設，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，以致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（根據第二份委託協議）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，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) 由於確定在運作初期無需使用 15 條路軌當中的 5 條路軌，且該 5 條路軌僅會於較後日期裝嵌，故已扣減與之相關的費用，以致減少費用 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，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 10 月 31 日，隧道挖掘工程已完成 99.7%，西九龍總站已完成 62.5%，整體工程約 74.6% 已完成。本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。本公司亦已委任高聰忠博士及 Bent Flyvbjerg 博士，教授（兩人均為於 2014 年 4 月 29 日成立的獨立董事委員會的獨立專家）審閱經修訂造價估算 844.2 億港元。根據本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獨立專家的意見，本公司相信現時無需對經修訂工程時間表或 844.2 億港元的經修訂造價估算作進一步修訂。

本公司與政府磋商有關高鐵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於成功交付高鐵項目，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 日訂立一份有關高鐵項目進一步資金安排及完成的高鐵

香港段協議。高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

- (i) 政府將承擔和支付最多達 **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）的部分項目造價，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，此等額外費用的詳情參見附錄 B 節）除外；
- (iii) 本公司將分兩期等額支付合共每股 **4.40** 港元的特別股息（每期特別股息為每股 **2.20** 港元），合共支付大約 **257.6** 億港元。根據本公司於 **2015** 年 **10** 月 **31** 日的持股情況，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。倘適用於高鐵香港段協議的條件滿足，第一期股息將於高鐵香港段協議生效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大約 **12** 個月（預計於 **2017** 年下半年）以現金支付。將不設以股息選擇。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，本公司將公佈此等有關日期；
- (iv) 政府保留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（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）提交仲裁。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。倘仲裁員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，最多達責任上限；
  - (b) 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上政府及其聯繫人須放棄投票）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，包括應向本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（包括支付擬議的特別股息）取決於：
  - (a) 在 **2016** 年 **2** 月 **1** 日或前後舉行的股東特別大會上獲得獨立股東批准；及
  - (b) 立法會批准政府的額外撥款責任，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。倘這些條件滿足，高鐵香港段協議將會生效。

這些條件滿足後，本公司將作出進一步公告。

倘上述兩項條件未能於 **2016** 年 **9** 月 **30** 日前（或上文第 2(vi)節所述的較早日期）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。

有關高鐵香港段協議的進一步詳情載於附錄。

### 3. 高鐵香港段協議的理由及效益

#### A. 完成高鐵項目

完成高鐵項目對本公司來說非常重要。本公司已成功參與香港和海外的鐵路項目建造及／或營運。本公司訂立第二份委託協議，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。

由於預期高鐵香港段不論在節省時間和加強交通便利性方面將帶來直接效益，因此對香港來說亦非常重要。該項目預期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。交通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。

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），惟若干經協定的除外成本（即因法例改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）除外。經考慮獨立專家的意見（如上文第 1 節所述），本公司相信現時無需對經修訂工程時間表或 844.2 億港元的經修訂造價估算作進一步修訂。

本公司相信高鐵香港段協議能為推進及完成高鐵項目提供可行、務實的解決方案。如能根據高鐵香港段協議獲得獨立股東及立法會批准，將為項目之完成描繪出一幅清晰的路綫圖。

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及第二份委託協議的整體條款（經高鐵香港段協議修訂）後，董事認為高鐵香港段協議及第二份委託協議（經高鐵香港段協議修訂）屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

#### B. 特別股息

##### 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) 相等於本公司支付的 2014 年每股股息總額 1.05 港元的大約 4.2 倍；
- (ii) 相等於賬面權益 1,673.6 億港元（於 2015 年 6 月 30 日）的大約 15.4%；
- (iii) 相等於特別股息總額合共大約 257.6 億港元<sup>1</sup>；及
- (iv) 本公司的目標是以中期股息的形式分兩期向所有股東支付。倘適用於高鐵香港段協議的條件滿足，第一期股息預計於 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。將不設以股代息選擇。

下表為政府及其他股東有權獲派之特別股息。

	持股數目 <sup>1</sup>	持股百分比	有權獲派之特別股息 (十億港元) <sup>2</sup>
政府（財政司司長法團）	4,434,552,207	75.7%	19.51
其他股東	1,420,372,029	24.3%	6.25
<b>合計</b>	<b>5,854,924,236</b>	<b>100.0%</b>	<b>25.76</b>

附註：

1. 根據 2015 年 10 月 31 日持有的股份數目。
2. 擬議的兩期特別股息合計的總額。

#### 本公司支付特別股息的建議融資計劃

本公司有足夠的可分配儲備以支付特別股息總額，在考慮到其資本結構包括負債比率後，本公司有意透過額外借款以籌集支付予全體股東的現金特別股息。本公司有信心其將能夠以具有吸引力的融資條款借入所需金額。特別股息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，將可分派儲備回饋予股東，以改善其資本結構。本公司預計對其現有信貸評級（AAA（標準普爾）及 Aa1（穆迪）評級）不會有任何負面影響。

本公司有意繼續：

- (i) 維持強勁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支出及長遠增長計劃；
- (iv) 在鐵路運營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

落實安排（包括支付特別股息）取決於獨立股東批准及立法會批准（如上文第 2(vi)節所述）。

這些條件滿足後，本公司將作出進一步公告。

倘上述兩項條件未能於 2016 年 9 月 30 日（或上文第 2(vi)節所述的較早日期）前滿足，高鐵香港段協議將會失效及特別股息不會被支付。

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。

#### 日後股息政策

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情況。

#### 4. 建議安排的預計財務影響

建議安排將對本公司帶來以下影響：

##### A. 債務及負債比率

由於透過債務方式籌集資金來支付特別股息，本公司的債務總額及淨債務（扣除現金結餘後）將會上升，且本公司的總負債權益比率及淨負債權益比率將會增加。

本公司於 2015 年 6 月 30 日的淨負債權益比率為 9.1%。僅供說明用途，倘本公司支付 257.6 億港元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，則本公司的淨負債權益比率將增加至 29%。

整體而言，本公司相信其債務及負債比率仍然處於可控制水平。

##### B. 股東資金及資金回報率

支付特別股息 257.6 億港元將減少本公司的股東資金，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 日生效，本公司於 2015 年 6 月 30 日的股東資金將由 1,671.5 億港元減至 1,413.9 億港元。

本公司截至 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為 7.3%。僅供說明用途，倘本公司支付 257.6 億港元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，及額外借款的利息開支已根據本公司截至 2015 年 6 月 30 日止半年度的加權平均借款利率計算，則本公司截至 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%。

##### C. 進一步超支（即超出 844.2 億港元的項目造價部分，如有）

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，惟若干經協定的例外費用（具體詳情載於附錄的 B 節）除外）將記入本公司的賬目。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）亦將記入本公司的賬目。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賬目。

#### 5. 《上市規則》的涵義

##### A. 詮釋

在本節內，「聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」及「持續關連交易」具有《上市規則》賦予該詞的含義。

##### B. 須予公佈的交易

高鐵香港段協議是本公司在《上市規則》第十四章下須予公佈的交易，將須遵守（其中包

括)《上市規則》下的申報、公告及股東批准規定。

### **C. 修訂持續關連交易**

政府是本公司的主要股東(於 2015 年 10 月 31 日透過財政司司長法團持有本公司約 75.7%股份)。高鐵香港段協議是一項關連交易,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》第十四 A 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,政府根據《地鐵條例》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,運輸及房屋局局長、運輸署署長、發展局常任秘書長(工務)及陳家強教授(彼等各自在高鐵香港段協議中擁有重大權益)並無出席討論高鐵香港段協議的董事局會議,亦並無就高鐵香港段協議投票。

本公告乃根據《上市規則》第 13.09(2)條、《上市規則》第十四章、豁免的條件、《上市規則》第 14A.35 條及《證券及期貨條例》第 XIVA 部作出。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。儘管豁免導致高鐵香港段協議無需遵守《上市規則》第十四 A 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》第十四章下的須予公佈交易,因此須遵守《上市規則》第十四章下的獨立股東批准規定。

本公司就股東特別大會發出的通函其中將載有包括董事局及獨立董事委員會的意見,包括是否在本公司的「日常及正常業務經營過程中」按「一般商業條款」(該等詞彙的定義見《上市規則》)作出有關安排。

### **D. 獨立董事委員會**

根據《上市規則》第 13.39(6)(a)條,本公司已成立獨立董事委員會(僅由獨立非執行董事組成),以就高鐵香港段協議的條款是否公平合理和符合本公司及股東(包括獨立股東)的整體利益向獨立股東提供意見,並在考慮過獨立財務顧問的建議後,就獨立股東該如何就股東特別大會決議投票給予意見。

### **E. 獨立財務顧問**

根據《上市規則》第 13.39(6)(b)條,本公司將委任獨立財務顧問,以就高鐵香港段協議的條款是否公平合理和符合本公司及股東(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,以及就獨立股東該如何就股東特別大會決議投票給予意見。

### **F. 股東特別大會及股東通函**

由於本公司需要更多時間編製載於通函內的資料,預期將於 2016 年 1 月 7 日(即本公告刊發後超過 15 個營業日)或前後寄發載有包括以下資料的通函:(i)高鐵香港段協議的進一步詳情;(ii)本公司的財務及其他資料;(iii)完成後本公司的未經審核備考財務資料;(iv)獨立董事委員會向獨立股東發出的建議函件;(v)獨立財務顧問向獨立董事委員會及獨立股東發出的意見函件;及(vi)為考慮股東特別大會決議而召開股東特別大會的股東通告。



倘股東特別大會決議獲過半數投票贊成，股東特別大會決議將獲得通過。

在高鐵香港段協議及安排中擁有重大利益的任何股東（連同其聯繫人）須放棄就股東特別大會決議投票。

由於財政司司長法團及政府於高鐵香港段協議及有關安排中為擁有重大利益的關連人士，且並非獨立股東，故此財政司司長法團及政府（連同其聯繫人）須放棄就股東特別大會決議投票。

預期股東特別大會將於 2016 年 2 月 1 日或前後舉行。本公司將於適當時間刊發股東特別大會通告，當中將載有股東特別大會的詳情。

## 6. 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、中國內地和數個主要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；物業業務，包括於香港及中國內地的物業發展及投資，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有限公司。

## 7. 一般事項

由於完成取決於在協定時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。股東及潛在投資者買賣本公司證券時，務請審慎行事。任何人士對本公告任何方面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。

## 8. 董事調任及提名委員會成員之變更

茲提述本公司於 2015 年 7 月 7 日發出的公告，宣佈馬時亨教授將由 2016 年 1 月 1 日起擔任本公司主席。有關安排的細節（包括寄發通函、股東特別大會及（倘高鐵香港段協議成為無條件）完成）將於馬教授出任本公司主席後落實。因此，自本公告刊發起：

- (i) 馬教授由本公司獨立非執行董事調任為本公司非執行董事，及不再擔任本公司提名委員會的成員及主席；及
- (ii) 石禮謙（獨立非執行董事）將出任本公司提名委員會的成員及主席。

## 9. 恢復買賣

應本公司的要求，上市證券已於 2015 年 11 月 30 日上午 9 時正起在聯交所短暫停止買賣，以待刊發本公告。本公司已向聯交所申請上市證券由 2015 年 12 月 1 日上午 9 時正起恢復買賣。

## 10. 指示性時間表

簽訂高鐵香港段協議 .....	2015 年 11 月 30 日
寄發通函.....	2016 年 1 月 7 日或前後
股東特別大會.....	2016 年 2 月 1 日或前後
第一期特別股息支付日期（須待完成後方可作實） .....	2016 年下半年（預期）
第二期特別股息支付日期（須待完成後方可作實） .....	2017 年下半年（預期）

以上日期及時間均為指示性及或會改變。

本公司將於適當時間就股東特別大會、截止過戶日期、記錄日期及股息支付日期的具體日期刊發進一步公告。

## 11. 定義

在本公告內，下列詞彙具有以下涵義：

「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；
「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；
「聯繫人」	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）；
「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資格而暫停辦理股東名冊的股份過戶登記的日期；
「營業日」	指香港銀行一般開放營業的日子（不包括星期六、星期日或公眾假期）；
「《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；
「完成」	指高鐵香港段協議所載的條件按照附錄 G 節所述滿足後，高鐵香港段協議及有關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；
「股息支付日期」	指向於記錄日期名列股東名冊的股東支付兩期特別股息的日期；
「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；
「股東特別大會」	指根據《上市規則》及《公司條例》召開的成員大會；
「股東特別大會決議」	指載於股東特別大會通告內將於股東特別大會上考慮的決議；
「委託活動」	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；
「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；
「高鐵」及「高鐵香港段」	指廣深港高速鐵路香港段；
「高鐵項目」	指高鐵的建造及通車試行項目；
「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；
「政府」	指香港政府；
「香港」	指香港特別行政區；

「獨立董事委員會」	指根據《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： <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 百景輝顧問有限公司；及</li> <li>(ii) 高聰忠博士及 Bent Flyvbjerg 博士，教授；</li> </ul>
「獨立財務顧問」	指將根據《上市規則》委任的獨立財務顧問；
「獨立股東」	指除財政司司長法團及財政司司長法團及／或政府的任何聯繫人以外的本公司股東；
「獨立股東批准」	指獨立股東於股東特別大會上就高鐵香港段協議及安排所給予的批准；
「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」	指股份（股份代號：66）及本公司於聯交所掛牌的債務證券（股份代號：4541、5958 及 6025）；
「《上市規則》」	指香港聯合交易所有限公司證券上市規則；
「協議方」	指政府或本公司（可指其中之一或兩者）；
「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 H 節所述，有關費用按照第二份委託協議增加）；
「記錄日期」	指為釐定股東有權獲派兩期特別股息的資格而將由董事局決定的日期；
「股東名冊」	指本公司根據《公司條例》備存的股東名冊；
「經修訂造價估算」	指本公告「引言及背景」一節所述的本公司與政府協定的經修訂造價估算 844.2 億港元；
「經修訂工程時間表」	指本公告「引言及背景」一節所述的本公司於 2015 年 6 月 30 日向政府匯報有關完成高鐵項目的經修訂工程時間表；
「《證券及期貨條	指香港法例第 571 章《證券及期貨條例》；

例》」

「股份」	指本公司股本中的已發行股份；
「股東」	指股份持有人；
「特別股息」	指每股股份合共 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」	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「第三方合同」	具有第二份委託協議給予該詞語的涵義；
「豁免」	指聯交所批准本公司（在符合若干條件的前提下）豁免嚴格遵守《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 日發出的公告；及
「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。

承董事局命  
公司秘書  
馬琳

香港，2015 年 11 月 30 日

於本公告日期：

董事局成員：錢果豐博士(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\*、馬時亨教授\*\*、文禮信\*、吳亮星\*、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)\*\*\*

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

\* 獨立非執行董事

\*\* 非執行董事

\*\*\* 非執行董事－鑑於他們與政府的關係，此等非執行董事避席批准刊登本公告的董事局會議

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。

## 附錄

### 高鐵香港段協議概要

#### A. 承擔目前超支

政府須承擔和支付目前超支金額。

#### B. 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：

- (i) 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項目及／或委託活動而導致進一步超支；或
- (ii) (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：

- (a) 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
- (b) 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 B.(a)及(b)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 B.(i)或(ii)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。

#### C. 特別股息

本公司須支付每股股份合共 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：

- (i) 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

- (ii) 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 C(i)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。

#### **D. 股東特別大會**

本公司須召開股東特別大會以獲取獨立股東批准。

#### **E. 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）。

#### **F. 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：

- (i) 承擔政府應獲得的金額，最多以責任上限為限；
- (ii) 尋求獨立股東批准本公司承擔超出責任；及
- (iii) 在取得上文 F.(ii)項所述的獨立股東批准後，向政府支付超出責任的金額。

#### **G. 條件**

- (i) 有關安排（包括支付特別股息）的落實取決於在最後完成日期前：

- (a) 獲得獨立股東批准；及
- (b) 獲得立法會批准，

並於上述條件滿足後生效。

- (ii) 倘：
  - (a) 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
  - (b) 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 G.(ii)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。

- (iii) 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）。

- (iv) 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）。
- (v) 本公司由於或就上文 G(ii)及(iv)項而產生對政府的責任須受限於責任上限。

**H. 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：

- (i) 將應支付本公司的項目管理費用增加至 63.4 億港元；及
- (ii) 經修訂工程時間表。

**I. 綜合條款**

有關安排構成綜合條款組合的一部分。

**J. 不可作為先例**

高鐵香港段協議及有關安排是專為處理高鐵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。