

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)

西港島綫：簽署項目協議

持續關連交易

須予披露的交易

於 2009 年 7 月 13 日，本公司與運輸及房屋局局長（代表政府）就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議。

西港島綫是政府的鐵路發展策略 2000 中建議實行的鐵路項目之一。它將把本公司的港島綫由上環伸延至堅尼地城，途經西營盤及大學兩個車站。

根據項目協議，本公司須自行或促使他人就西港島綫工程的設計、建造、完成、測試及投入服務進行相關工作，並須按照《港鐵條例》、營運協議及項目協議使西港島綫投入運作。本公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。

作為本公司自行或促使他人建造西港島綫工程及重置改善工程的代價，政府將向本公司支付西港島綫付款。西港島綫付款是一筆為數 122.52 億港元的補助金，構成政府對本公司實行西港島綫項目的財務資助。立法會財務委員會於 2009 年 7 月 3 日批准向本公司支付西港島綫付款。在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運、為公眾提供定期交通運輸服務後 24 個月內，本公司須向政府支付退還款額（如有）。這旨在確保本公司在與西港島綫工程及重置改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用款額被高估的情況下把多付的金額付還政府。

本公司與政府將會就主要基建工程的財務安排另行簽訂一項或多於一項協議（其中將會規定成本由政府負責）。

由於政府為本公司的主要股東並因此為本公司的「關連人士」（定義見《上市規則》第 14A 章），根據《上市規則》第 14A.14 條，項目協議為本公司的持續關連交易。正如本公司在以前的公告中所披露，聯交所已向本公司授予豁免，在符合下面「一般事項」中所列的條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第 14A 章中本應適用於本公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定。如果沒有豁免，項目協議須遵守《上市規則》第 14A 章中有關獨立股東批准以及公告和申報的規定。

由於項目協議構成本公司的一項資產收購（所收購的資產是與西港島綫的設計、建造、營運及維修有關的合約權利），項目協議構成《上市規則》第 14 章所指的交易。由於就項目協議適用的資產比率及代價比率均高於百分之五但低於百分之二十五，而其他百分

比率均低於百分之二十五（或不適用），項目協議構成本公司須予披露的交易，須遵守豁免及《上市規則》之下有關通知及公告的規定。

本公告乃按照豁免條件及《上市規則》第 14.35 及 14A.47 條作出。

本公司將會按照豁免條款及《上市規則》第 14A.46 條，在下一份年度報告中披露項目協議的詳情。

## 項目協議

項目協議與西港島綫有關。西港島綫是政府的鐵路發展策略 2000 中建議實行的鐵路項目之一。它將把本公司的港島綫由上環伸延至堅尼地城，途經西營盤及大學兩個車站。項目協議所載條款包括：

### 協議雙方

- (1) 本公司；及
- (2) 運輸及房屋局局長（代表政府）。

### 本公司的義務

根據項目協議，本公司須自行或促使他人就西港島綫工程的設計、建造、完成、測試及投入服務進行相關工作，並須按照《港鐵條例》、營運協議及項目協議使西港島綫投入運作以及營運和維修西港島綫。本公司將在專營期內為本身按照《港鐵條例》、營運協議及項目協議擁有、營運及維修西港島綫。

本公司須自行（或促使他人）設計、建造及完成重置改善工程，而本公司就重置改善工程合理地招致或蒙受的所有直接、間接及附帶成本、開支或損失須由本公司負責。

本公司須自行（或促使他人）設計、建造及完成主要基建工程，而根據項目協議，本公司與政府已同意雙方將會就主要基建工程的財務安排另行簽訂一項或多於一項協議（其中將會規定所有直接及間接成本、開支及損失由政府負責）。

本公司履行項目協議規定的義務時，須遵守及符合所有適用於西港島綫項目的有關法例或其他法律上的規定。

本公司須按照為本公司進行的重置改善工程而訂立的所有合約及協議中由第三方給予本公司的保證及承諾，向政府提供相同的保證及承諾。

本公司須擬訂基準時間表，以及每年檢討基準時間表一次，並加入按照項目協議對工程範圍及時間表作出的任何修改。

本公司須盡最大的努力按照基準時間表中列明的時間完成與西港島綫有關的工程範圍內的各項工程，使西港島綫能夠在預定開始營運日期開始商業營運。

在本公司收到西港島綫付款的前提下，本公司須承擔(i)由西港島綫項目的實行而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方因西港島綫項目而喪失重新發展潛力並為此要

求賠償所引起的那些成本除外；及(ii)地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額。

本公司已就西港島綫的建造和營運進行了環境影響評估（有關報告已獲環境保護署署長批准）。本公司將自費實行該環境影響評估報告及政府於 2009 年 1 月 12 日就西港島綫向本公司簽發的環境許可證中指明的措施。

### *財務安排*

作為本公司自行或促使他人建造西港島綫工程及重置改善工程的代價，政府將在收到本公司發出的相關發票之日期後 21 天內，向本公司支付西港島綫付款。西港島綫付款是一筆為數 122.52 億港元的補助金，構成政府對本公司實行西港島綫項目的財務資助。西港島綫付款將會在本公司的資產負債表上列帳。因此，西港島綫付款是作為項目協議標的「資產」的價值。

西港島綫付款是以一系列的工程計劃預算費為計算基礎，並已於 2009 年 7 月 3 日獲立法會財務委員會批准。為確保恰當運用公帑及保障政府的利益，項目協議包含一個退還機制，規定在某些非經常開支、價格調整費用、土地成本及所需應急費用款額被高估的情況下，把多付的金額連同利息付還政府。在補助金不足夠的情況下，本公司將承擔與西港島綫相關的任何額外成本。西港島綫預定於項目協議簽訂日期至 2014 年期間施工。根據項目協議，退還機制的運作方式如下：

#### *(a) 退還款額的計算方法*

在完成後 24 個月內，本公司須向政府支付預算款額超過經折算實際款額的任何數額（「退還款額」）連同利息。

#### *(b) 可選擇分階段付還退還款額*

本公司有權於任何一個或多個時間，提早向政府付還部分或全部退還款額連同利息。

#### *(c) 應計利息期*

應計利息期為從本公司收到西港島綫付款的日期起至本公司付還退還款額的全部或每一部分（視情況而定）的日期止的期間。

#### *(d) 就退還款額收取的利率（「有關利率」）*

就構成（如上文(c)段所描述的）有關應計利息期的一部分的每一公曆年（或其一部分）而言，有關利率指以下兩個利率中較低者：

- (i) 年利率九厘（9%）；及
- (ii) 前六(6)年外匯基金投資組合每年回報率的算術平均數。

### *政府的義務*

除向本公司作出西港島綫付款之義務外，政府還須履行的義務包括：

- (a) 盡合理的努力向本公司提供實行西港島綫項目所需的土地；
- (b) 經採取一切合理步驟後，在其獲賦予權力或能力所及的範圍內，促使設計、建造及營運西港島綫項目所需的或與設計、建造及營運西港島綫項目有關的一切必要的牌照、同意以及其他許可及批准於有需要時盡快，並以符合對政府關於西港島綫項目交付時間表的期望給予便利的原則之方式發出或授予，但這義務不限制政府以政府或主管當局身分行事時根據法律應有的權力、酌情決定權及職責；
- (c) 盡合理的努力向本公司提供本公司合理要求的任何資料或非財務性質的協助，使本公司能夠履行其在項目協議下的義務；
- (d) 向本公司授予政府持有或取得的、營運西港島綫所需的所有土地的所有權；及
- (e) 按照其已公布的政策，鼓勵使用西港島綫，並採取與上述使用有關的一切合理行動，以確保各種運輸工具之間取得適當協調。

### 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（包括立法會及有關的區議會）提交的任何陳詞或其他文件。

### 交易的理由及利益

本公司的主要業務包括策劃及興建未來的鐵路系統支綫及其他基建項目，包括作為已獲政府在政策上的支持的主要項目之一的西港島綫。此外，《港鐵條例》規定向本公司批予經營地下鐵路（包括其任何延長部分）及建造地下鐵路的任何延長部分的專營權。西港島綫連同本公司正在規劃和設計的其他鐵路項目（以及已大致完工的九龍南綫）是大規模的網絡拓展工程。本公司預期該等工程將為本公司的未來增長作出貢獻，同時提升鐵路服務作為香港公共交通骨幹的地位。

西港島綫是本公司的港島綫的自然延長部分，而本公司相信營運西港島綫將會使本公司作為在香港提供該等服務的主要營辦商的地位更加鞏固。

董事（包括獨立非執行董事）相信項目協議的條款為公平合理，並符合本公司股東的整體利益。

### 一般事項

由於政府為本公司的主要股東並因此為本公司的「關連人士」（定義見《上市規則》第14A章），根據《上市規則》第14A.14條，項目協議為本公司的持續關連交易。正如本公司在以前的公告中所披露，聯交所已向本公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中本應適用於本公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定。根據豁免，本公司須按照《上市規則》第14A.47條就項目協議作出公告，並且按照《上市規則》第14A.46條在其下一份年度報告中披露項目協議的詳情。豁免亦要求本公司就項目協議事先取得董事局批准，而且由政府根據《港鐵條例》第8條委任的董事及在政府任職的任何董事須放棄投票。因此，陳家強教授、運輸及房屋局局長及運輸署署長各自已向董事局披露其在項目協議中的權益，並各自就有關的董事局決議案放棄了投票。

本公告乃按照豁免條件及《上市規則》第 14.34 及 14A.47 條作出。本公司將會按照《上市規則》第 14A.46 條及豁免條款，在下一份年度報告中披露項目協議的詳情。如果本公司沒有獲得豁免，項目協議須遵守《上市規則》第 14A 章中有關獨立股東批准以及公告和申報的規定。

由於項目協議為持續關連交易，豁免條款還有其他要求，其中包括：

- (a) 獨立非執行董事每年審核根據項目協議進行的交易，並在本公司的年度報告中確認：
  - (1) 該等交易是在本公司通常及慣常業務運作過程中進行的；
  - (2) 該等交易是按照一般商務條款進行，或如可供比較的交易不足以判斷該等交易的條款是否一般商務條款，則對本公司而言，該等交易的條款不遜於獨立第三方可取得或提供的條款；及
  - (3) 該等交易是根據項目協議進行，而交易條款公平合理，並且符合本公司股東的整體利益；
- (b) 本公司的核數師每年致函董事局（函件副本須於本公司年度報告付印前至少 10 個營業日送交聯交所），確認根據項目協議進行的交易：
  - (1) 經董事局批准；及
  - (2) 乃按照項目協議進行；
- (c) 本公司容許，並盡合理的努力促使該等交易的對手方容許本公司的核數師查核其帳目記錄，以便作出上文(b)段所述的確認；
- (d) 本公司在其年度報告中註明其核數師有否作出上文(b)段所述的確認；及
- (e) 本公司如得知或有理由相信獨立非執行董事及／或本公司的核數師將不能作出上文(a)及(b)段所述的確認，盡快通知聯交所及刊登公告。

由於項目協議構成本公司的一項資產收購（所收購的資產是與西港島綫的設計、建造、營運及維修有關的合約權利），項目協議構成《上市規則》第 14 章所指的交易。由於該項目協議適用的資產比率及代價比率均高於百分之五但低於百分之二十五，而其他百分比率均低於百分之二十五（或不適用），項目協議構成本公司須予披露的交易，須遵守豁免及《上市規則》之下有關通知及公告的規定。

#### 本公司的主要業務

本公司及本公司的附屬公司之主要業務包括：

- (a) 營運一個現代化鐵路系統，路線網絡涵蓋：中環至荃灣（荃灣綫）、油麻地至調景嶺（觀塘綫）、寶琳至北角（將軍澳綫）、柴灣至上環（港島綫）、香港至東涌（東涌綫）、香港至赤鱗角香港國際機場及亞洲國際博覽館（機場快綫）、欣澳至迪士尼樂園（迪士尼樂園綫）、尖東至羅湖及落馬洲邊境（東鐵綫）、大圍至烏溪沙（馬鞍山綫）、南昌至屯門（西鐵綫）、服務新界西北的屯門、天水圍

及元朗的西北鐵路（一般稱為輕鐵）、香港與中國內地多個主要城市之間的城際鐵路系統，以及羅湖邊境至上水屠房及紅磡的東鐵沿綫貨運鐵路系統；

- (b) 以業主或九鐵公司代理身份，發展配合鐵路系統（包括將軍澳綫、馬鞍山綫、東鐵綫、輕鐵及西鐵綫）的物業項目；
- (c) 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位及零售場地、鐵路電訊系統頻寬服務、投資物業（包括購物商場、寫字樓及住宅單位）之管業及租務，以及八達通卡大廈通行系統服務；
- (d) 經營 London Overground 的專營權；是項專營權為期七年，本公司佔 100% 股權。London Overground 由全長 107.2 公里的客運鐵路綫網絡組成，連接倫敦市郊和倫敦地鐵；
- (e) 設計並興建位於日出康城（在將軍澳南）的港鐵站，作為將軍澳綫的延伸；
- (f) 負責西鐵支綫九龍南綫的工程管理；
- (g) 策劃及興建未來的鐵路系統支綫及其他相關的基建項目，包括西港島綫、南港島綫、觀塘綫延綫、沙田至中環綫及高速鐵路。這些主要項目已獲政府在政策上的支持；
- (h) 營運東涌至昂坪的纜車系統及香港大嶼山昂坪主題市集；
- (i) 在世界各地提供顧問服務，範疇包括項目管理、策劃、建造、營運、維修及提升鐵路水平等方面的專業知識，以及車費收取、物業整合／發展方面的意見（包括其他物業相關服務）及就開拓非車費收入作出建議；
- (j) 投資於本公司的附屬公司八達通控股有限公司，該公司的業務遍及香港和海外，包括透過其附屬公司八達通卡有限公司經營智能卡系統，為香港的交通運輸及非交通運輸設施提供收款服務；
- (k) 香港境外的股本投資及長期營運及維修合約；
- (l) 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；及
- (m) 投資並建設北京港鐵四號綫，其中本公司擁有百分之四十九的股權，與北京市政府就未來經營達成了為期 30 年的特許經營協議。

## 定義

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：

「實際非經常開支款額」指經折算實際款額的定義中第(i)和(ii)項之和。

「基準時間表」指將會就工程範圍執行的時間表及西港島綫項目的要求完成時間及次序（可不時按照項目協議加以修訂）。

「董事局」指本公司董事局。

「完成」指西港島綫按賺取收入基準開始商業營運、為公眾提供定期交通運輸服務的日期。

「董事」指董事局成員。

「經折算實際款額」指以下各項之和：(i)實際批出的合約造價（扣除所有申索款額、補充協議款項及若干工程合約更改所涉及的款項）；(ii)向承建商付款的實際增加額（按照與承建商訂立的合約中的價格調整條款決定）；(iii)實際支付的土地成本（即就由於西港島綫項目的實行而產生的所有賠償申索款額（不包括就收回地底內層以致失去重新發展潛力而作出的賠償）、土地徵用及清理費用以及相關費用，由本公司向第三方及／或政府實際支付的款額）；及(iv)相當於經折算實際非經常開支款額的大約百分之十三的款額（第(i)、(ii)和(iii)項按每年百分之九的折現率，折算為本公司收取西港島綫付款日期的價值）。

「經折算實際非經常開支款額」指按照經折算實際款額的定義中指明的折算程序進行折算後，該定義中第(i)和(ii)項之和。

「主要基建工程」指主要的公共基建工程，包括與西港島綫相關或其附帶的、為使西港島綫能夠投入商業運作而進行或與西港島綫工程的任何項目有重大共同範圍的任何工程項目（該等工程項目在落成後均會移交給政府並由政府擁有、管理、維修及控制）。截至項目協議簽訂日期，主要基建工程包括：

- (a) 在堅尼地城站提供一個公共運輸交匯處；
- (b) 在山市街提供行人通道；及
- (c) 提供一條連接大學站與香港大學百周年校園的行人天橋。

「預算款額」指預算批出合約造價、向承建商付款的增加額、土地成本及應急費用款額之和，其現值為 124.18 億港元。

「外匯基金」指由香港金融管理局依據《外匯基金條例》（香港法例第 66 章）設立及管理的外匯基金。

「專營期」指在符合《港鐵條例》的規定下自 2007 年 12 月 2 日起計初步長達 50 年的期間（可按照《港鐵條例》及營運協議延長）。

「政府」指香港政府。

「香港」指中華人民共和國香港特別行政區。

「九鐵公司」指九廣鐵路公司。

「地政總署」指政府地政總署。

「《上市規則》」指《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》。

「地下鐵路」具有《港鐵條例》給予該詞語的涵義。

「《港鐵條例》」指《香港鐵路條例》（香港法例第 556 章）。

「營運協議」指如《港鐵條例》第 4(2)條所預期由運輸及房屋局局長（代表政府）與本公司於 2007 年 8 月 9 日簽訂的營運協議。

「項目協議」指本公司於 2009 年 7 月 13 日與運輸及房屋局局長（代表政府）就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂的項目協議。

「退還款額」具有上文「*財務安排*」一節中給予該詞語的涵義。

「重置改善工程」指由於興建西港島綫而需要進行的重置、補救及改善工程，包括對現有私有設施或政府或公共機構擁有的設施進行拆卸及重置、改裝或改善。

「預定開始營運日期」指基準時間表中列明的、西港島綫按賺取收入基準開始商業營運、為公眾提供定期交通運輸服務的預定日期。

「工程範圍」指西港島綫工程、重置改善工程及主要基建工程。

「聯交所」指香港聯合交易所有限公司。

「西港島綫」指把港島綫由上環伸延至堅尼地城，途經西營盤及大學兩個車站的延綫。

「西港島綫項目」指包括西港島綫工程、重置改善工程及主要基建工程的工程項目。

「西港島綫付款」指 122.52 億港元。

「西港島綫工程」指為興建長約 3 公里、包含三個新的地下車站（即西營盤站、大學站及堅尼地城站）及各種相關設施以及鐵路綫部分的電氣化鐵路而進行的所有鐵路工程。

「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。

承董事局命  
香港鐵路有限公司  
公司秘書  
杜禮

香港，2009 年 7 月 13 日

董事局成員：錢果豐博士（主席）\*\*、周松崗（行政總裁）、鄭海泉\*、方敏生\*、何承天\*、吳亮星\*、石禮謙\*、施文信\*、陳家強教授（財經事務及庫務局局長）\*\*、運輸及房屋局局長（鄭汝樺）\*\*及運輸署署長（黃志光）\*\*

執行總監會成員：周松崗、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮

\*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。

