

綠色債券 報告 2016



心繫生活每一程



引言

為了把港鐵的環境、社會及公司管治納入融資決策過程中，港鐵決定發行綠色債券，並於 2016 年 10 月訂立港鐵綠色債券框架，有關框架符合國際資本市場協會制定的綠色債券原則的核心元素，為日後發行綠色債券提供指引。

綠色債券有助公司開拓全新且增長迅速的債券投資者基礎及令其債券投資者更多元化，並提供與傳統債券同樣具有成本效益的資金，為「鐵路 2.0」下的一系列綠色服務和網絡提升項目提供所需資金。綠色債券亦有助推廣本港的綠色債券市場，並符合香港政府「香港氣候行動藍圖 2030+」的策略，支持香港金融發展局有關發展「香港成為區域性綠色金融樞紐」的建議。

首次發行綠色債券

港鐵於 2016 年 11 月首次發行總值 6 億美元的 10 年期綠色債券。該綠色債券以面額 5 億美元於 10 月下旬推出接受認購，引起了亞洲和歐洲各機構投資者的熱烈反應，其中不乏專攻綠色債券的投資者，最終獲得超過 14 億美元認購。集團決定將發行規模增至 6 億美元，並按指引息差下限，即 10 年期美國國庫債券孳息率 1.737% 加 80 個基點，以年息率 2.537% 作為定價。港鐵綠色債券榮獲《亞洲金融》評選為 2016 年度亞洲區「最佳綠色債券」。

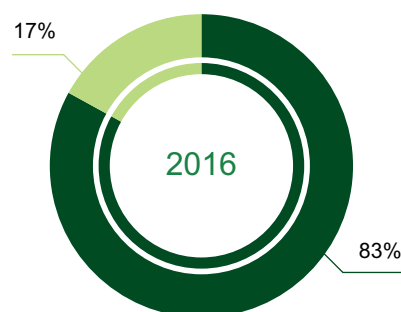
發行詳情

發行人：	MTR Corporation (C.I.) Limited
擔保人：	香港鐵路有限公司
名義本金額：	6 億美元
發售價：	99.675%
淨募集資金：	5.9805 億美元
定價日：	2016 年 10 月 24 日
發行日：	2016 年 11 月 2 日
到期日：	2026 年 11 月 2 日
票息率：	年利率 2.50%，每半年派息一次
ISIN 代碼：	XS1509084775
上市：	香港聯交所

配額及分銷統計數據

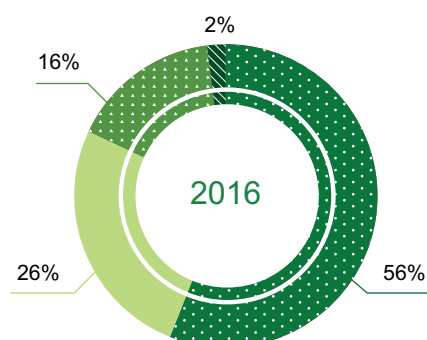
按地區劃分

- 亞洲
- 歐洲



按投資者類型劃分

- 資產經理
- 銀行
- 保險
- 其他 / 私人銀行



綠色債券指數

港鐵首批綠色債券已獲納入以下的綠色債券指數：

- 巴克萊明晟綠色債券指數 (Barclays MSCI Green Bond Index)
- 美銀美林綠色債券指數 (BofA Merrill Lynch Green Bond Index)
- Solactive 綠色債券指數 (Solactive Green Bond Index)
- 標普綠色債券指數 (S&P Green Bond Index)

港鐵綠色債券框架

港鐵企業責任政策和框架訂明公司廣泛的環境目標。港鐵訂立綠色債券框架，旨在專為綠色債券的發行、集資用途及匯報提供指引。

港鐵綠色債券框架

- 於 2016 年 10 月訂立
- 訂明港鐵綠色債券所籌集的資金將全部或部分作為合資格投資項目的資金或再融資
- 港鐵綠色債券所籌集的資金，在還未分配予合資格投資項目時，可用於償還港鐵一般信貸額度下的借款
- 合資格投資項目包括以下範疇的項目：
 - » 低碳運輸
 - » 能源效益
 - » 可持續鐵路車站及物業發展
 - » 適應氣候變化
 - » 生物多樣性和保育
 - » 水的管理
 - » 廢物管理
 - » 防止污染

符合綠色債券原則

港鐵的綠色債券框架符合國際資本市場協會制定的綠色債券原則。

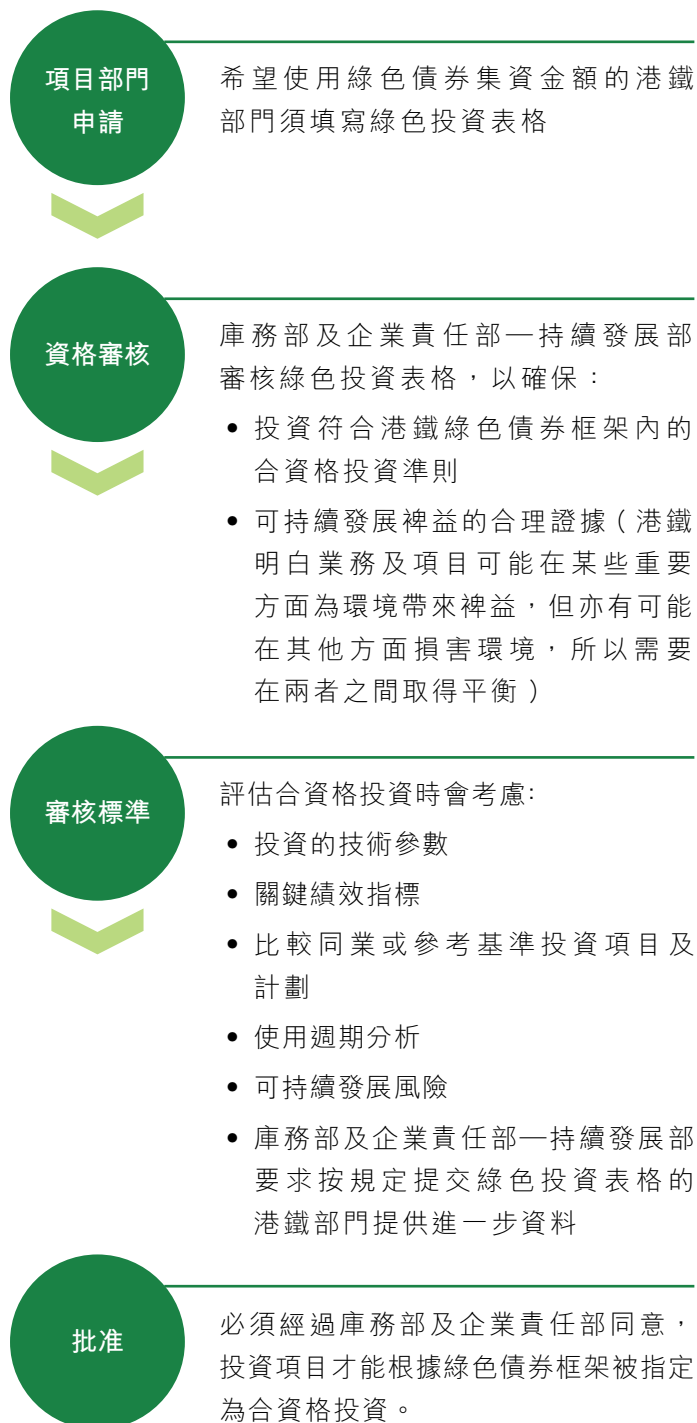
綠色債券原則（2016 年 6 月更新版本）是一套自願性的流程指引，透過釐清綠色債券的發行方式，就綠色債券的透明度和訊息披露作出建議，並推動綠色債券市場的完善發展。

框架概述及獨立意見

[Sustainalytics](#) 就港鐵綠色債券框架提供獨立意見（僅提供英文版），並確定其符合綠色債券原則的四大支柱，且屬可靠及穩健。

識別和確定集資所得的使用資格的程序

港鐵綠色債券集資所得的潛在用途將根據以下流程審核，並指定相關用途：



綠色債券的集資用途和項目最新進展

綠色債券的集資淨額已被指定用於兩個主要項目的資本性開支，並總結如下。有關項目各自的最新情況，請參閱以下兩頁。

投資	指定金額	類別
觀塘綫延綫	1.6774 億美元	低碳運輸
南港島綫（東段）	4.3031 億美元	低碳運輸 能源效益
總計 指定金額的餘額：	5.9805 億美元 零	

綠色債券項目最新進展

投資項目一的名稱	觀塘綫延綫
投資總額	69 億港元
撥自綠色債券的投資額	13 億港元（1.6774 億美元）
合資格投資項目類別	低碳運輸
投資項目介紹	<p>公司與香港特別行政區政府於 2011 年 5 月 17 日就觀塘綫延綫的融資、設計、建設及營運訂立項目協議。這條全長 2.6 公里的觀塘綫延綫已於 2016 年 10 月 23 日投入服務，是現有的觀塘綫（油麻地站至黃埔站，並在何文田設有轉車站）的延綫。</p> <p>觀塘綫延綫落成後，黃埔站現為觀塘綫總站，而何文田站將成為興建中的沙田至中環綫的轉綫車站。</p> <p>透過港鐵觀塘綫延綫，往返黃埔站與油麻地站只需約 5 分鐘，而乘搭其他公共道路交通工具則需要 15 至 20 分鐘。預期這條新延綫將顯著紓緩何文田與黃埔地區的交通擠塞情況。</p>
估計為環境帶來的正面影響	<ol style="list-style-type: none"> 1) 每年減少 19,000 公噸的二氧化碳當量排放量 2) 其他正面影響： <ul style="list-style-type: none"> 紓緩道路交通及擠塞情況，因而減低路面車輛造成的環境影響，如路邊空氣污染。香港政府已確定路邊空氣質素欠佳和交通擠塞日益惡化是導致香港空氣質素問題（包括影響公共健康）的原因之一（資料來源：http://www.enb.gov.hk/tc/files/New_Air_Plan_tc.pdf） 3) 公司已在所有新建的車站（包括該延綫的車站）採取多項措施，例如列車再生制動、全月台幕門及高效空調冷卻設備等，以達致節約能源及減少污染的目標

投資項目二的名稱	南港島綫（東段）
投資總額	172 億港元
撥自綠色債券的投資額	33 億港元（4.3031 億美元）
合資格投資項目類別	低碳運輸及能源效益
投資項目介紹	<p>公司與香港特別行政區政府於 2011 年 5 月 17 日就南港島綫（東段）的融資、設計、建設及營運訂立項目協議。該項目隨即動工。這條全長 7 公里的南港島綫（東段）已於 2016 年 12 月 28 日投入服務。南港島綫為一中型鐵路系統，由金鐘伸延至南區，途經海洋公園、黃竹坑、利東並以海怡半島為終點站。這條新綫在設計上回應市民對改善南區交通的需要，把南區與香港現有的鐵路網絡連繫起來，同時推動南區的旅遊及經濟發展。</p> <p>來往金鐘站與海洋公園站只需約 4 分鐘，而來往金鐘站與海怡半島站則只需約 11 分鐘。南港島綫（東段）預期將顯著紓緩香港仔隧道的交通擠塞情況。</p>
估計為環境帶來的正面影響	<ol style="list-style-type: none"> 1) 每年減少 18,900 公噸二氧化碳排放量 2) 透過列車再生制動和軌道旁能源儲存系統，每年可節省 629,600 度電^(附註1) 3) 採取相關措施，例如改善及擴大指定區域的隔音屏障以滿足街坊的特殊需要、採用綠化天台及外牆設計，以及在奇力灣設立「南堤綠徑」公眾休憩空間 4) 其他正面影響： <p>紓緩路面交通及擠塞情況，因而減低路面車輛造成的環境影響，如路邊空氣污染。香港政府已確定，路邊空氣質素欠佳和交通擠塞日益惡化是導致香港空氣質素問題（包括香港市民的健康問題）的原因之一（資料來源：http://www.enb.gov.hk/tc/files/New_Air_Plan_tc.pdf）</p>

附註 1：全年節省的用電量，是根據 2017 年第一季實地測量的數據推算而得。



To the Board of Directors of MTR Corporation Limited

We have been engaged by MTR Corporation Limited (the “Company”) to perform a limited assurance engagement in relation to the following information (collectively the “Subject Matter”) on the green bond it issued on 2 November 2016 (the “Green Bond”) and that is contained in the Green Bond section on page 115 of its Sustainability Report 2016 (the “Sustainability Report”):

- The monetary amounts of investments from the Green Bond proceeds that were earmarked to eligible projects in the period from 2 November 2016 to 31 March 2017, as disclosed in the Green Bond section on page 118 of the Sustainability Report;
- The earmarking of the above monetary amounts in accordance with the criteria for Eligible Investments, as set out in the Company’s Green Bond Framework and as disclosed in the Green Bond section on page 116 of the Sustainability Report;
- The internal controls established for managing the use of Green Bond proceeds, which we reviewed for implementation and compliance with the Company’s Green Bond Framework for the period from 2 November 2016 to 31 March 2017, as described in the Green Bond section on page 117 of the Sustainability Report and summarized as follows:
 - Requests for the earmarking of the proceeds of the Green Bond to specific projects; and
 - Review of the eligibility and approval of the earmarking of funds by the Treasury and Corporate Responsibility Departments.
- The “*Estimated CO₂ emissions avoided per year*” for the Kwun Tong Line Extension and South Island Line (East) and the “*Estimated electricity saved annually with the regenerative braking and trackside energy storage system*” for the South Island Line (East), as disclosed in the Green Bond section on page 119 of the Sustainability Report, and the reasonableness of standards, assumptions and formulae applied in calculating these estimations and projections.

Responsibilities

Deloitte Touche Tohmatsu

It is our responsibility to express a conclusion on the Subject Matter based on our work performed and to report our conclusion solely to you, as a body, in accordance with our agreed terms of engagement and for no other purpose. We do not assume responsibility or accept liability to any other person for the contents of this report.

MTR Corporation Limited

The Directors are responsible for the preparation and presentation of the Subject Matter, in accordance with the Company’s Green Bond Framework issued on its website http://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/mtr_green_bond_framework2016.pdf (the “Green Bond Framework”). These responsibilities include designing, implementing and maintaining appropriate systems and internal controls from which the reported information is derived.

Reporting framework

We conducted our work in accordance with the International Standard on Assurance Engagements 3000, Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information, and the International Standard on Assurance Engagements 3410, Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements (the "Standards"), issued by the International Auditing and Assurance Standards Board. The Standards require that we comply with ethical requirements, and plan and perform the engagement to obtain limited assurance about whether the Subject Matter is free from material misstatement and complied with the Green Bond Framework.

Procedures performed

Our work comprised of the following limited procedures:

- Interviews with relevant management and personnel involved in providing information relating to the Subject Matter;
- Review and sample testing of documentary evidence relating to the Subject Matter;
- Analytical procedures; and
- Recalculation.

Our work did not include reviewing the effectiveness of systems and equipment that generated the information relating to the Subject Matter. Thus, our work was not performed for the purposes of expressing an opinion on the effectiveness and performance of the Company's management system, procedures and internal controls, except those described in the Subject Matter, and not for the purposes of expressing an opinion on any statutory financial statements.

Conclusion

Based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained, nothing has come to our attention that caused us to believe that:

- The monetary amounts of investments from the Green Bond proceeds that were earmarked to eligible projects in the period from 2 November 2016 to 31 March 2017, as disclosed in the Green Bond section on page 118 of the Sustainability Report were materially misstated;
- The earmarking of the above monetary amounts as disclosed in the Green Bond section on page 116 of the Sustainability Report was not in accordance with the criteria for Eligible Investments set out in the Company's Green Bond Framework;
- The internal controls established for managing the use of Green Bond proceeds, which we reviewed for the period from 2 November 2016 to 31 March 2017, were not implemented and operated as set out in the Company's Green Bond Framework, as described in the Green Bond section on page 117 of the Sustainability Report; and
- The "*Estimated CO₂ emissions avoided per year*" for the Kwun Tong Line Extension and South Island Line (East), and the "*Estimated electricity saved annually with the regenerative braking and trackside energy storage system*" for the South Island Line (East), as disclosed in the Green Bond section on page 119 of the Sustainability Report, were materially misstated and standards, assumptions and formulae applied in calculating these estimations and projections were not reasonable.