

可持續融資報告

2025



引言

香港鐵路有限公司（港鐵公司或港鐵）建設及營運低碳鐵路基礎設施，致力讓城市前行。港鐵於2016年首次發行綠色債券，並持續審視及部署與環境、社會及管治掛鈎的借貸形式。截至2025年12月31日，港鐵公司已籌集超過750億港元等值的环境、社會及管治（ESG）標籤外部融資，而已提取的ESG標籤外部融資佔港鐵公司未償還總債項的30%。

港鐵公司於2025年9月簽訂300億港元七年期綠色定期銀團貸款。是次貸款獲15間牽頭的國際銀行的支持，共57家銀行參與，為香港企業在亞洲、中東及北非迄今為止規模最大的七年或以上年期無抵押國際綠色貸款（項目貸款除外）。同日，港鐵公司亦與韓國產業銀行簽訂一項7億8千萬港元的七年期雙邊綠色循環貸款。

可持續融資組合

如表一所示，截至2025年12月31日，港鐵已提取的ESG標籤外部融資餘額為271億港元，包括21隻綠色債券。

於2025年，在債券方面，港鐵公司贖回了一筆5億港元的綠色債券，並發行了兩項總額達8.25億港元的綠色債券。同期，在貸款方面，港鐵公司償還了一筆歐元可持續貸款（8.08億港元等值），另有15億港元的綠色貸款到期。

在可持續融資框架下的ESG標籤外部融資籌集所得款項中，271億港元已投入合資格的綠色投資項目，去年同期則為291億港元，詳情載於表二。



觀塘綫延綫（#A）及南港島綫（東段）（#B）

觀塘綫延綫及南港島綫（東段）自2016年起投入運作，是我們綠色項目組合的重要成員。

表一：下表列出截至2025年12月31日的ESG標籤外部融資餘額。

綠色債券餘額

發行年份	標識碼/ISIN	發行人	幣種	票息率 (每年)	到期日	金額	港元等值
2016年	MTRCIGB_USD_261102 XS1509084775	MTR CI	美元	2.500%	2026年11月2日	600,000,000美元	4,653,960,000港元
2017年	MTRCIGB_AUD_270628 XS1637858546	MTR CI	澳元	3.300%	2027年6月28日	171,000,000澳元	1,024,227,600港元
2017年	MTRCIGB_HKD_320920 HK0000365228	MTR CI	港元	2.460%	2032年9月20日	722,000,000港元	722,000,000港元
2017年	MTRGB_HKD_470717 HK0000352432	港鐵	港元	2.980%	2047年7月17日	338,000,000港元	338,000,000港元
2017年	MTRCIGB_HKD_470906 HK0000362761	MTR CI	港元	2.830%	2047年9月6日	315,000,000港元	315,000,000港元
2017年	MTRGB_USD_470927 XS1690683211	港鐵	美元	3.375%	2047年9月27日	100,000,000美元	780,540,000港元
2018年	MTRCIGB_HKD_480328 HK0000409455	MTR CI	港元	3.150%	2048年3月28日	230,000,000港元	230,000,000港元
2020年	MTRGB_USD_300819 XS2213668085	港鐵	美元	1.625%	2030年8月19日	1,200,000,000美元	9,301,967,700港元
2020年	MTRGB_HKD_550624 HK0000612025	港鐵	港元	2.550%	2055年6月24日	500,000,000港元	500,000,000港元
2022年	MTRGB_CNY_271212 HK0000895661	港鐵	人民幣	2.900%	2027年12月12日	150,000,000元人民幣	167,625,000港元

發行年份	標識碼/ISIN	發行人	幣種	票息率 (每年)	到期日	金額	港元等值
2023年	MTRGB_USD_260227 HK0000913779	港鐵	美元	4.770%	2026年2月27日	55,000,000美元	431,557,500港元
2023年	MTRGB_USD_261128 HK0000971413	港鐵	美元	4.950%	2026年11月28日	50,000,000美元	389,530,000港元
2024年	MTRGB_HKD_340301 HK0000997624	港鐵	港元	4.200%	2034年3月1日	1,000,000,000港元	1,000,000,000港元
2024年	MTRGB_HKD_290304 HK0000997848	港鐵	港元	4.000%	2029年3月4日	300,000,000港元	300,000,000港元
2024年	MTRGB_HKD_340327 HK0001003927	港鐵	港元	4.200%	2034年3月27日	300,000,000港元	300,000,000港元
2024年	MTRGB_HKD_270530 HK0001021226	港鐵	港元	4.250%	2027年5月30日	380,000,000港元	380,000,000港元
2024年	MTRGB_HKD_290531 HK0001021234	港鐵	港元	4.100%	2029年5月31日	500,000,000港元	500,000,000港元
2024年	MTRGB_CNY_340920 HK0001055620	港鐵	人民幣	2.750%	2034年9月20日	3,000,000,000元人民幣	3,305,596,905港元
2024年	MTRGB_CNY_540920 HK0001055638	港鐵	人民幣	3.050%	2054年9月20日	1,500,000,000元人民幣	1,637,260,000港元*
2025年	MTRGB_HKD_280204 HK0001102828	港鐵	港元	3.730%	2028年2月4日	630,000,000港元	630,000,000港元
2025年	MTRGB_USD_270219 HK0001106837	港鐵	美元	4.315%	2027年2月19日	25,000,000美元	194,750,000港元
可持續融資框架下的ESG標籤外部融資總額(用於合資格的綠色投資項目)							27,102,014,705港元

除 * 金額按 2025 年 12 月 31 日的人民幣匯率 1.1132 兌換為港元，其他非港元計值金額均按實際掉期利率兌換為港元。

未提取可持續掛鈎貸款(一般企業營運資金)

簽訂年份	標識碼	幣種	到期日	貸款額	港元等值
2024年	MTRGL_HKD_271120	港元	2027年11月20日	1,000,000,000港元	1,000,000,000港元
2024年	MTRGL_HKD_291014	港元	2029年10月14日	1,000,000,000港元	1,000,000,000港元
2024年	MTRGL_HKD_291219	港元	2029年12月19日	1,000,000,000港元	1,000,000,000港元
					3,000,000,000港元

未提取綠色貸款/可持續貸款/信貸

簽訂年份	標識碼	幣種	到期日	貸款額	港元等值
2025年	MTRGL_HKD_320923	港元	2032年9月23日	30,000,000,000港元	30,000,000,000港元
2025年	MTRGL_HKD_320923	港元	2032年9月23日	780,000,000港元	780,000,000港元
					30,780,000,000港元

項目組合

於2025年，組合共新增三個合資格的綠色投資項目，項目名稱於下表二以**粗體**標示。

若綠色標籤外部融資所得款項尚未投放至合資格的綠色投資項目，則該等款項會使用分類帳戶從一般企業營運資金中區分開來記錄。

表二：下表列出目前全部或部分使用 ESG 標籤外部融資的合資格綠色投資項目。

#	項目名稱	分類	估計項目總金額	截至2025年12月 實際項目 所投入資金	實際項目使用 ESG標籤 外部融資的資金
列車路線及基建項目					
A	觀塘綫延綫	低碳運輸	6,900百萬港元	6,500百萬港元	5,025百萬港元
B	南港島綫(東段)	低碳運輸	17,200百萬港元	17,078百萬港元	13,636百萬港元
C	更換第一代M-系列列車	低碳運輸	7,100百萬港元	3,331百萬港元	1,448百萬港元
D	更換鐵路電線	低碳運輸	4,900百萬港元	1,586百萬港元	200百萬港元
E	採購電動機車	低碳運輸	265百萬港元	164百萬港元	63百萬港元
M	更換輕鐵列車	低碳運輸	1,018百萬港元	1,018百萬港元	489百萬港元
N	東涌綫延綫	低碳運輸	24,195百萬港元	8,199百萬港元	504百萬港元
O	屯門南延綫	低碳運輸	18,233百萬港元	5,030百萬港元	1,500百萬港元
P	古洞站	低碳運輸	6,556百萬港元	2,986百萬港元	1,000百萬港元
Q	北環綫主綫(設計階段)	低碳運輸	4,262百萬港元	1,812百萬港元	565百萬港元
R	沙田至中環綫新列車	低碳運輸	2,400百萬港元	2,388百萬港元	1,000百萬港元
S	洪水橋站	低碳運輸	8,288百萬港元	1,152百萬港元	60百萬港元
T	北環綫(第一部分)	低碳運輸	38,872百萬港元	66百萬港元	6百萬港元
改善能源效益					
F	更換車站/車廠設施的 氣冷裝置 (第一階段 — 完成， 第二階段 — 新增)	能源效益	1,300百萬港元	1,253百萬港元	1,182百萬港元
G	軌旁能源儲存(測試安裝)	能源效益	21百萬港元	21百萬港元	21百萬港元
H	智能動力模塊(R-IPM)	能源效益	98百萬港元	90百萬港元	90百萬港元
I	再生能源車站節能變電系統	能源效益	8百萬港元	7百萬港元	7百萬港元
可持續車站及建築					
K	碳中和車站設計	可持續鐵路車站	5百萬港元	5百萬港元	5百萬港元
生物多樣性和保育					
L	落馬洲濕地	生物多樣性和保育	每年4至5百萬港元	44百萬港元** (2017年起)	37百萬港元
其他合資格的綠色投資項目					
	綠色存款				264百萬港元
合計：			141,665百萬港元	52,730百萬港元	27,102百萬港元

** 實際投入金額的增加主要是由於受2025年10號颱風影響，導致修復工程金額增加。



採購電動機車 (#E)

13台新電動機車將取替8台柴油機車和5台舊電動機車。



更換輕鐵列車 (#M)

作為港鐵公司長期資產更新策略的一部分，40輛新的輕鐵列車已投入運作。

沙田至中環綫新列車 (#R)

沙田至中環綫（沙中綫）37輛全新列車配備多項新設計功能，包括LED車廂照明系統，並可根據乘客量控制車廂溫度，同時設有列車能源再生制動系統，可節省煞車時耗用的能源。



東涌綫延綫 (#N)

東涌綫延綫項目已完成由東涌站至未來東涌西站的上行綫隧道建造工程，而下行綫隧道鑽挖工程現正進行中。



屯門站至屯門碼頭一帶鐵路高架橋延綫的地基及橋墩工程進展順利，並已開始建造橋身結構。

第16區站及屯門南站的地基及結構工程正全力推進。

在進行鐵路工程的同時，該項目亦完成重置多項社區設施，包括屯門游泳池、「綠在屯門」回收環保站及寵物公園，提升居民的生活質素。

屯門南延綫 (#O)

項目包括將現有的屯馬綫從屯門站經高架橋向南延伸約2.4公里，途經位於第16區的新中途站，並在屯門南近屯門碼頭設置新終點站。



古洞站 (#P)

東鐵綫古洞站的工程進展良好。土木建造工程已大致完成，並於去年11月完成平頂。工程現已全面進入機電工程階段，新車站目標於2027年投入服務。

表三：集資用途

ESG 標籤外部融資籌集所得款項已投放於合資格的綠色投資項目，下表列出投放在各項目的金額，以及相應減少的溫室氣體總排放量。每個項目減少的溫室氣體排放量的計算方法載於附錄。

金額 (百萬港元等值)	融資總額及分配#:	各項目減低的 溫室氣體排放總量 (公噸二氧化碳當量)	每百萬港元投資額 相應減低的 溫室氣體排放量	
	27,102			
目前已投入 項目的金額 (百萬港元)	A	5,025	38,140	7.59
	B	13,636	33,173	2.43
	C	1,448	10,990	7.59
	D	200	1,518	7.59
	E	63	310	4.92
	F	1,182	15,263	12.91
	G	21	279	13.29
	H	90	1,837	20.41
	I	7	235	33.63
	K	5	-	-
	L	37	-	-
	M	489	3,712	7.59
	N	504	551	1.09
	O	1,500	1,059	0.71
	P	1,000	3,273	3.27
	Q	565	4,288	7.59
	R	1,000	7,590	7.59
	S	60	171	2.85
	T	6	46	7.59
	綠色存款	264	-	-
減少的溫室氣體排放總量 (公噸二氧化碳當量)		122,435	4.52##	

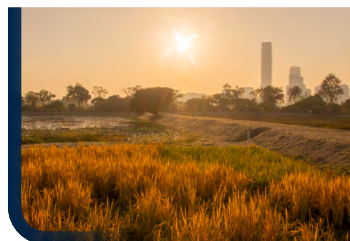
請參閱 2016-2024 年度的報告，以了解過往年度融資募集所得資金的分配。

每投資 100 萬港元於港鐵公司的綠色債券/ 貸款，可減低的溫室氣體排放量約為 4.52 公噸二氧化碳當量。



落馬洲濕地管理 (#L)

恢復及管理落馬洲濕地。該處錄得的鳥類品種佔香港大約一半。



港鐵綠色債券、綠色融資與可持續融資框架

港鐵公司於2016年10月訂立《綠色債券框架》。Sustainalytics認為該框架符合國際資本市場協會制定的《綠色債券原則（2016年）》的四大要素。2018年6月，港鐵在《綠色債券框架》的基礎上訂立了《綠色融資框架》，把綠色貸款納入其中，並採納亞太區貸款市場公會公布的《綠色貸款原則》所載指引。

公司於2020年8月訂立《可持續融資框架》，將合資格的綠色投資範圍包括可持續城市基建發展項目，以配合聯合國可持續發展目標。Sustainalytics就《可持續融資框架》提供了獨立意見。

表四所列的框架訂明港鐵公司如何利用ESG標籤外部融資籌集所得款項，為合資格的綠色投資項目提供資金或再融資安排，以及相關的後繼報告，從而將環境、社會及管治元素納入港鐵公司的業務決策及融資過程之中。

表四：該等框架概要如下：

港鐵框架：

- 港鐵綠色債券框架於2016年10月訂立
- 港鐵綠色融資框架於2018年6月訂立
- 港鐵可持續融資框架於2020年8月訂立
- ESG標籤外部融資籌集所得款項將全數或部分用於合資格的綠色投資項目的資金或再融資安排
- ESG標籤外部融資籌集所得款項在未分配於合資格的綠色投資項目前，可暫時償還港鐵的一般借貸
- 合資格的綠色投資項目包括以下範疇的項目：
 - 可再生能源
 - 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
- 合資格的社會投資項目包括以下範疇的項目：
 - 因應自然災害或疫症導致經濟遭受突如其來的破壞而採取的救濟措施及計劃，藉此為受影響的人士創造就業和預防失業。救濟措施包括但不限於暫停向租戶收取租金
 - 基建設施，包括推動、津貼或投資於：
 - › 支持受社會經濟狀況影響的乘客的項目，包括但不限於提供車費折扣等救濟措施
 - › 鐵路車站、列車、建築物、地產物業、設施及基建設施的衛生和預防感染服務及設備
 - › 車站設施、服務和列車環境的設計、建設、保養和升級項目，包括但不限於嬰兒護理和哺乳室、無障礙設施，以及為長者和特殊需要人士提供設施

新合資格的綠色投資項目詳情及環境效益

2025年，新增了三個合資格的綠色投資項目（項目#S、項目#T及綠色存款）。

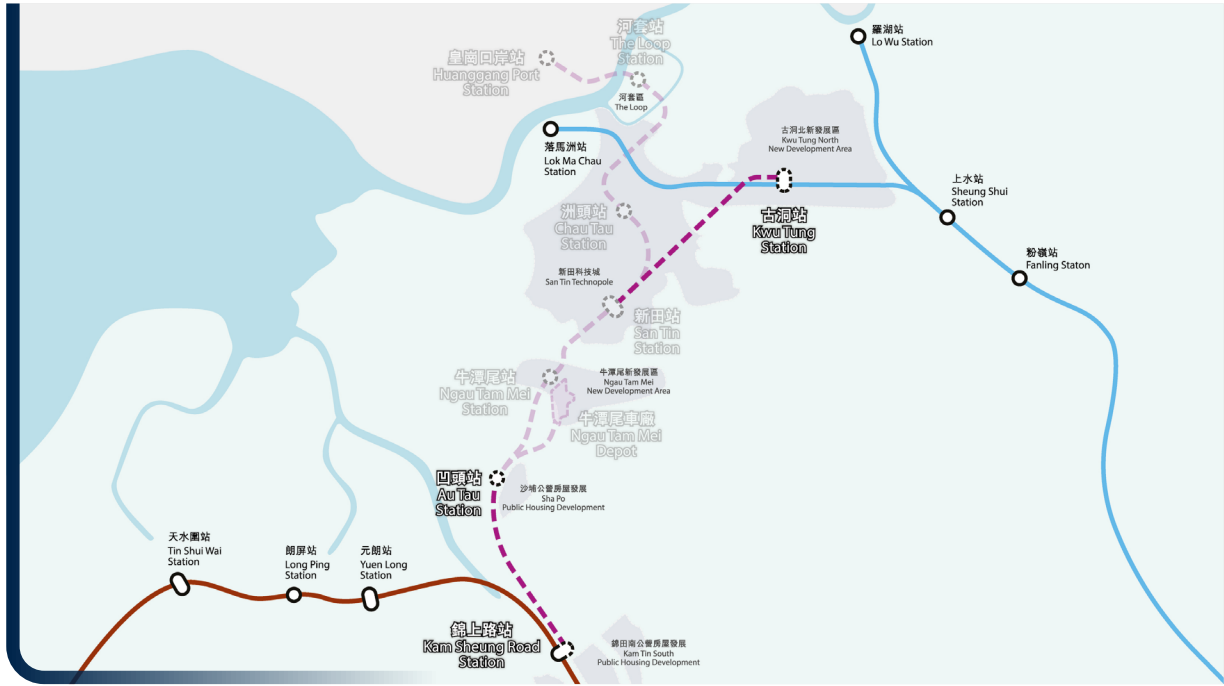
關於其他項目的介紹，請參閱過往的報告。項目#S、項目#T及綠色存款減少的溫室氣體排放當量的計算結果於附錄載列。

投資項目名稱	(#S) 洪水橋站
投資總額	8,288百萬港元
ESG 標籤外部融資提供資金的投資金額	60百萬港元
投資項目介紹	擬建的洪水橋站將坐落於現時屯馬綫天水圍站及兆康站之間，將服務洪水橋/ 厦村新發展區及鄰近地區的居民。
項目效益	透過增建一個車站擴大鐵路網絡，減少二氧化碳排放量。



於屯馬綫天水圍站及兆康站之間高架橋的準備工程已經完成，包括拆除護牆及改裝架空電纜兩項主要工序。車站地基工程已全面展開，為上蓋施工作好準備。

投資項目名稱	(#T) 北環綫 (第一部分)
投資總額	38,872百萬港元
ESG 標籤外部融資提供資金的投資金額	6百萬港元
投資項目介紹	擬建的北環綫主綫全長約10.7公里，連接錦上路站及興建中的古洞站，並於新田、牛潭尾及凹頭興建三個中途站。 第一部分：由古洞至新田站，以及由凹頭至錦上路站，同時展開北環綫支綫的詳細設計及規劃。
項目效益	北環綫主綫將成為推動北部都會區的主要低碳運輸服務，預計可較其他交通方式減少二氧化碳排放量。



政府於去年7月與港鐵公司簽署北環綫（第一部分）項目協議。港鐵採用創新方針，以整合方式推進北環綫主綫及支綫項目，以實現協同效應並提升整體效益。為進一步加快進度，項目分為兩部分實施。北環綫支綫的詳細規劃及設計工作，以及法定程序正同步進行。港鐵正盡力推動兩綫不遲於2034年同步開通。

#T: 各車站名稱僅為工作名稱

投資項目名稱	綠色存款
投資項目介紹	以下存款的資金已（或將）根據銀行的綠色存款體系，應用於合資格的綠色投資或項目。

2025年，我們於以下四家銀行存入總額264百萬港元的綠色存款。

銀行	幣種	金額	存款期
永豐銀行	港元	50,000,000	1個月
國泰世華銀行	港元	100,000,000	2個月
創興銀行有限公司	港元	64,000,000	1個月
東亞銀行有限公司	港元	50,000,000	3個月
綠色存款總額		264,000,000	

附錄：低碳運輸環境效益的估算方法

主要方法及假設：

港鐵公司減少的溫室氣體排放量以下列數據/ 設定計算：

- 項目資產的乘客公里總數。
- 減少的溫室氣體排放量與另一最佳選擇（本地公共巴士）相比。這屬於保守估計，因為乘客可能也會乘搭小巴、私家車或計程車，這些車輛排放的溫室氣體均多於本地巴士。
- 減少的溫室氣體排放量 =
乘客公里 * (一般巴士排放量 - 港鐵排放量)

港鐵列車的排放數據的計算方式為：總溫室氣體排放量除以乘客公里總數。

於2025年，港鐵重型鐵路系統的乘客公里總數為19,721,619,551（2024年：19,601,961,573）。

於2025年，鐵路運行的溫室氣體排放總量（包括燃料消耗、製冷劑、購電及用水）為816,478,220千克二氧化碳當量（2024年：881,474,236千克二氧化碳當量）。

港鐵溫室氣體排放量依計 **0.041 千克二氧化碳當量/乘客公里**（2024年：0.045 千克二氧化碳當量/乘客公里）。

巴士的排放數據摘錄自[英國商業能源與工業戰略部](#)發布的報告。

運輸模式	乘客每公里的 千克二氧化碳當量	參考來源
巴士（一般本地巴士）	0.10385 (2024年：0.10846)	英國商業能源與工業戰略部換算系數
港鐵鐵路	0.041 (2024年：0.045)	按上述方式計算

依此，港鐵重型鐵路運輸（不包括機場快綫）減少的溫室氣體排放總量計為：

$$19,358,287,202 * (0.10385 - 0.041) = 1,216,668 \text{ 公噸二氧化碳當量}$$

19,358,287,202為港鐵重型鐵路網絡（不包括機場快綫）的乘客公里總數。

項目 #B、#N、#O、#P 及 #S 的增量乘客估算方法

項目 #B 是設有終點站的港鐵網絡延綫。為估算減少的溫室氣體排放量，我們假設新路線的所有使用（即乘客使用延綫任何車站）均屬增量使用，因為若沒有相關增綫，乘客就根本不會乘搭該程列車，而須從上一個終點站另外乘搭巴士或汽車，或全程乘搭巴士或汽車。

項目 #N 包括將現有的東涌綫延伸約 1.3 公里至東涌西區的新車站，並在東涌站與欣澳站之間增設中途站。項目 #O 將屯馬綫從屯門站向南延伸 2.4 公里，並在屯門碼頭附近及屯門第 16 區興建新車站。項目 #P 沿東鐵綫興建古洞站。項目 #S 則於屯馬綫建設洪水橋站。為估算減少的溫室氣體排放量，我們估算因新車站啟用而增加的整體客運量。

2025 年，港鐵乘客的平均乘車距離是 11.38 公里（2024 年：11.32 公里）。

每年減少的溫室氣體排放量 =

$$(\text{本地巴士排放量} - \text{港鐵公司排放量}) * \text{全年乘客人數} * \text{平均乘車距離}$$

項目	每年客運量	現有投資金額 (投資總額)	每年減少的溫室氣體排放量 (公噸二氧化碳當量)
#B	58,503,000 (2024 年: 57,305,000)	13,636 百萬港元 (17,200 百萬港元)	33,173 (項目完成: 41,843)
#N	37,000,000***	504 百萬港元 (24,195 百萬港元)	551 (項目完成: 26,464)
#O	18,000,000***	1,500 百萬港元 (18,233 百萬港元)	1,059 (項目完成: 12,874)
#P	30,000,000***	1,000 百萬港元 (6,556 百萬港元)	3,273 (項目完成: 21,457)
#S	33,000,000***	60 百萬港元 (8,288 百萬港元)	171 (項目完成: 23,603)

*** 截至 2036 年的年增客運量估計數字

項目 #A、#C、#D、#M、#Q、#R 及 #T 基於資產價值的估算方法

項目 #A 早前獲評估為設有終點站的觀塘綫延綫。自屯馬綫在 2021 年中開通後，延綫的一個車站（何文田站）成為觀塘綫和屯馬綫的轉車站，因此已改用基於資產價值的方法計算溫室氣體排放的減幅，以更貼切反映該車站的特點。

項目 #C、#D、#M 及 #R 為中期資產更換項目，對維持網絡運行至關重要。

項目 #Q 正處於北環綫主綫的初步設計階段。

項目 #T 涵蓋北環綫第一部分。客運量預測僅計及整條北環綫。我們在全綫納入綠色項目組合後，將捨棄基於資產價值的方法，改為使用增量乘客估算方法。

在估算各項目所減少的溫室氣體排放量時，計算方法是根據支出金額除以港鐵鐵路系統（包括九鐵公司鐵路系統）總資產價值的比例，乘以整個系統所減少的溫室氣體排放總量。

– 重型鐵路系統的總資產價值：

$$1,072 \text{ 億港元}^1 + 531 \text{ 億港元}^2 = 1,603 \text{ 億港元}$$

– 項目減少的溫室氣體排放量 =

$$\text{項目投資金額} / \text{總資產價值} * \text{港鐵重型鐵路網絡減少的溫室氣體排放量}$$

項目	現有投資金額（投資總額）	每年減少的溫室氣體排放量（公噸二氧化碳當量）
#A	5,025 百萬港元 (6,900 百萬港元)	38,140 (項目完成：52,371)
#C	1,448 百萬港元 (7,100 百萬港元)	10,990 (項目完成：53,889)
#D	200 百萬港元 (4,900 百萬港元)	1,518 (項目完成：37,191)
#M	489 百萬港元 (1,018 百萬港元)	3,712 (項目完成：7,727)
#Q	565 百萬港元 (4,262 百萬港元)	4,288 (項目完成：32,348)
#R	1,000 百萬港元 (2,400 百萬港元)	7,590 (項目完成：18,216)
#T	6 百萬港元 (38,872 百萬港元)	46 (項目完成：295,036)

¹ 截至 2024 年底，港鐵公司的鐵路資產賬面值（港鐵公司 2024 年度報告第 182 頁）

² 截至 2024 年底，九鐵公司的鐵路資產賬面值（九鐵公司 2024 年度報告第 54 頁）

項目 #E (採購電動機車) 的估算方法

13台新置電動機車的運行效率和性能將高於現有的8台柴油機車和5台舊電動機車。

以每台機車每日平均運作8小時估算。

柴油機車每小時大約消耗51公升柴油。

$$\text{每年總二氧化碳當量排放量}^3 = 2.61 * 365 * (8 * 51 \text{ 公升}) = 388.7 \text{ 公噸}$$

電動機車的二氧化碳排放量是根據電力公司的平均排放系數計算。

$$\text{電動機車 (舊) 耗電量} = 1,408 \text{ 千瓦時/天}$$

$$\text{每年總二氧化碳當量排放量} = 0.465^4 * 365 * 1408 = 239.0 \text{ 公噸}$$

$$\text{電動機車 (新) 耗電量} = 1,360 \text{ 千瓦時/天}$$

$$\text{每年總二氧化碳當量排放量} = 0.465^4 * 365 * 1360 = 230.8 \text{ 公噸}$$

更換13台機車每年所減少的二氧化碳當量排放量

$$= 8 * (388.7 - 230.8) + 5 * (239.0 - 230.8)$$

$$= 1,304 \text{ 公噸}$$

項目	現有投資金額 (投資總額)	每年減少的溫室氣體排放量 (公噸二氧化碳當量)
#E	63百萬港元 (265百萬港元)	310 (項目完成: 1,304)

項目 #F、#G、#H 及 #I 的估算方法

項目 #F、#G、#H 及 #I 均為改善能源效益的項目，對網絡節能至關重要。估計每年可節省的用電量的估算方法載列於過往的報告。

– 項目減少的溫室氣體排放量 =

$$\text{節省的用電量} * \text{電力公司的平均排放系數}^4$$

項目	節省的用電量	每年減少的溫室氣體排放量 (公噸二氧化碳當量)
#F	30.4千兆瓦時 (第一階段) 5.7千兆瓦時 (第二階段)	15,263 (項目完成: 16,787)
#G	600兆瓦時	項目完成: 279
#H	4.3千兆瓦時	1,837 (項目完成: 2,000)
#I	579兆瓦時	235 (項目完成: 269)

³ 可[按此](#)查閱使用柴油的二氧化碳當量排放量 (由環境保護署和機電工程署發表的報告)。

⁴ 電力公司的二氧化碳平均排放系數 = 2025年中電平均排放系數 (0.34千克二氧化碳當量/千瓦時) 和 2025年港燈平均排放系數 (0.59 千克二氧化碳當量/千瓦時)



VERIFICATION STATEMENT

Scope of Verification

Hong Kong Quality Assurance Agency (“HKQAA”) has been engaged by MTR Corporation Limited (“MTR”; Hong Kong Stock Code: 66) to perform an independent verification and provide limited assurance on the compliance of eligible green investments that are fully or partly financed through proceeds raised from ESG-labelled external funding instruments disclosed in the 2025 Sustainable Finance Report, in accordance with the MTR Sustainable Finance Framework dated 3 August 2020 (“Framework”). HKQAA’s verification covers the data and information for the period from 1 January 2025 to 31 December 2025. The verification scope does not include an assessment of the Key Performance Indicators (KPIs) associated with the Sustainability-Linked Loans or any information outside the defined reporting boundary and period.

Level of Assurance and Methodology

The process applied in this verification was based on the International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) – “Assurance Engagement Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information” issued by the International Auditing and Assurance Standards Board (ISAE 3000). Our evidence gathering process was designed to obtain a limited level of assurance as set out in ISAE 3000 for the purpose of devising the verification. Our verification procedure involved a comprehensive review of relevant documentation, discussions with responsible personnel, and the verification of selected representative samples of the project, data, and information. During the verification process, raw data and supporting evidence for the selected samples were thoroughly examined.

Independence

HKQAA verification activities were entirely independent, and there was no relationship between HKQAA and MTR that could affect the impartiality of the verification processes.

Limitations

There are inherent limitations in performing assurance engagement. Such engagements are based on selective testing of the information and data examined. Consequently, instances of fraud, error, or non-compliance may occur and not be detected. The verification does not cover information outside the defined reporting boundary or reporting period. In addition, there are inherent risks associated with assurance over non-financial information, including the reliance on data compiled using definitions and estimation methods developed by MTR, as well as reporting against standards that require judgement and interpretation. Furthermore, adherence to ISAE 3000 is subject to professional judgement and may be interpreted differently by various stakeholder groups.

Our verification was limited to the post-issuance verification of the MTR Sustainable Finance Framework and did not include statutory financial statements or financial information relating to economic performance. The verification was confined to the policies and procedures in effect as of 31 December 2025.

Conclusion

Based on the verification procedures performed and the evidence obtained from the selected samples, nothing has come to our attention that causes us to believe that, in all material respects, the information on the eligible green investments financed under the MTR Sustainable Finance Framework (dated 3 August 2020) and presented in the 2025 Sustainable Finance Report has not been prepared in accordance with the specified criteria set out in the Framework.

Signed on behalf of Hong Kong Quality Assurance Agency



Connie Sham
Head of Audit
15 April 2026



Jorine Tam
Director, Corporate Business

Annex 1: List of Bonds, Credit Facilities and Sustainability-Linked Loans

Bonds:

Year Issued	Identifier/ISIN	Issuer	Maturity Date
2016	MTRCIGB_USD_261102 XS1509084775	MTR Corporation (C.I.) Limited	2 Nov 2026
2017	MTRCIGB_AUD_270628 XS1637858546	MTR Corporation (C.I.) Limited	28 Jun 2027
2017	MTRCIGB_HKD_320920 HK0000365228	MTR Corporation (C.I.) Limited	20 Sep 2032
2017	MTRGB_HKD_470717 HK0000352432	MTR Corporation Limited	17 Jul 2047
2017	MTRCIGB_HKD_470906 HK0000362761	MTR Corporation (C.I.) Limited	06 Sep 2047
2017	MTRGB_USD_470927 XS1690683211	MTR Corporation Limited	27 Sep 2047
2018	MTRCIGB_HKD_480328 HK0000409455	MTR Corporation (C.I.) Limited	28 Mar 2048
2020	MTRGB_USD_300819 XS2213668085	MTR Corporation Limited	19 Aug 2030
2020	MTRGB_HKD_550624 HK0000612025	MTR Corporation Limited	24 Jun 2055
2022	MTRGB_CNY_271212 HK0000895661	MTR Corporation Limited	12 Dec 2027
2023	MTRGB_USD_260227 HK0000913779	MTR Corporation Limited	27 Feb 2026
2023	MTRGB_USD_261128 HK0000971413	MTR Corporation Limited	28 Nov 2026
2024	MTRGB_HKD_340301 HK0000997624	MTR Corporation Limited	1 Mar 2034
2024	MTRGB_HKD_290304 HK0000997848	MTR Corporation Limited	4 Mar 2029
2024	MTRGB_HKD_340327 HK0001003927	MTR Corporation Limited	27 Mar 2034
2024	MTRGB_HKD_270530 HK0001021226	MTR Corporation Limited	30 May 2027
2024	MTRGB_HKD_290531 HK0001021234	MTR Corporation Limited	31 May 2029
2024	MTRGB_CNY_340920 HK0001055620	MTR Corporation Limited	20 Sep 2034
2024	MTRGB_CNY_540920 HK0001055638	MTR Corporation Limited	20 Sep 2054
2025	MTRGB_HKD_280204 HK0001102828	MTR Corporation Limited	4 Feb 2028
2025	MTRGB_USD_270219 HK0001106837	MTR Corporation Limited	19 Feb 2027

Annex 1: List of Bonds, Credit Facilities and Sustainability-Linked Loans

Undrawn Green Loans/Sustainable Loans/Credit Facilities:

Year Executed	Identifier	Maturity Date
2025	MTRGL_HKD_320923	23 Sep 2032
2025	MTRGL_HKD_320923	23 Sep 2032

Undrawn Sustainability-Linked Loans (general corporate working capital)

Year Executed	Identifier	Maturity Date
2024	MTRGL_HKD_271120	20 Nov 2027
2024	MTRGL_HKD_291014	14 Oct 2029
2024	MTRGL_HKD_291219	19 Dec 2029