

可持續發展表現指標

本章節載列港鐵可持續發展表現和數據管理的資訊，包括主要用語的定義，以及關鍵績效指標 (KPI) 的計算基準。

請參閱 [COMET 2024 年基準比較結果](#) 以了解港鐵相對全球其他鐵路系統的表現。本章節亦備有英文版本；如中英文版本在定義上有任何差異，將以英文版本為準。

數據管理及鑒證

本公司設有穩健的數據管理系統，以確保本可持續發展報告所披露數據的可靠性，當中包含以下部分：

- 董事局審核及風險委員會監察所有財務資料的完整性，公司已委聘畢馬威會計師事務所擔任外聘核數師。
- 港鐵人力資源管理系統包含與公司員工有關的所有數據。
- 港鐵的碳數據匯報平台收集、整合並集中管理我們營運的碳數據。

- 港鐵的中央可持續發展數據收集系統提供審核跟蹤記錄，有助辨識其他量化數據的錯誤或數據缺口。
- 透過定期評估和內部監察程序，確保符合公司一般指示 (CGI) 之遵守法例及規例。
- 畢馬威會計師事務所就指定量化可持續發展數據提供提供獨立執業會計師的有限保證鑒證報告 (見第2頁)。經鑒證的數據於表現數據表中以「#」標示。

目錄

獨立執業會計師的有限保證鑒證報告	02
已創造及已分配的經濟價值	04
香港環境表現	06
香港社會表現	09
香港安全目標及表現	14
中國內地及國際業務	18
昂坪360纜車環境、社會及管治表現	33
性別平等資訊	34
2024年COMET基準比較結果	39
關鍵績效指標 (KPI) 的匯報範圍	43

獨立執業會計師的有限保證鑒證報告

INDEPENDENT PRACTITIONER'S LIMITED ASSURANCE REPORT TO THE BOARD OF DIRECTORS OF MTR CORPORATION LIMITED



Report on selected information in MTR Corporation Limited's Sustainability Report as of and for the year ended 31 December 2025

Conclusion

We have performed a limited assurance engagement on whether selected information in MTR Corporation Limited's ("the Company") Sustainability Report ("the Report") as of and for the year ended 31 December 2025 has been prepared in accordance with the applicable criteria, as set out in the "Scope of Key Performance Indicators" section of the Report (hereafter referred to as "the Applicable Criteria"). The information that was subject to assurance is indicated with the symbol "#" (hereafter referred to as "the Assured Sustainability Information") in the "Performance Metrics" section of the Report.

Based on the procedures performed and evidence obtained, nothing has come to our attention to cause us to believe that the Assured Sustainability Information of the Company as of and for the year ended 31 December 2025 is not prepared, in all material respects, in accordance with the Applicable Criteria.

Our conclusion on the Assured Sustainability Information does not extend to any other information that accompanies or contains the Assured Sustainability Information and our assurance report (hereafter referred to as "other information"). We have not performed any procedures as part of this engagement with respect to the other information.

Basis for conclusion

We conducted our engagement in accordance with International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised), *Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information*, and ISAE 3410, *Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements* issued by the

International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). Our responsibilities under those standards are further described in the "Our responsibilities" section of our report.

We have complied with the independence and other ethical requirements of the International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) issued by the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA), which is founded on fundamental principles of integrity, objectivity, professional competence and due care, confidentiality and professional behaviour.

Our firm applies International Standard on Quality Management (ISQM) 1, *Quality Management for Firms that Perform Audits or Reviews of Financial Statements, or Other Assurance or Related Services Engagements*, issued by the IAASB. This standard requires the firm to design, implement and operate a system of quality management, including policies or procedures regarding compliance with ethical requirements, professional standards and applicable legal and regulatory requirements.

We believe that the evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our conclusion.

Intended use or purpose

This report is made solely to you, and for no other purpose. We do not assume responsibility towards or accept liability to any other person for the contents of this report. Our conclusion is not modified in respect of this matter.

Responsibilities for the Assured Sustainability Information

Management of the Company is responsible for:

- designing, implementing and maintaining internal control relevant to the preparation of the Assured Sustainability Information such that it is free from material misstatement, whether due to fraud or error;
- selecting or developing suitable criteria for preparing the Assured Sustainability Information and appropriately referring to or describing the criteria used; and
- preparing the Assured Sustainability Information in accordance with the Applicable Criteria.

Inherent limitations in preparing the Assured Sustainability Information

The nature of non-financial information; the absence of a significant body of established practice on which to draw; and the methods and precision used to determine non-financial information, allow for different, but acceptable, evaluation and measurement techniques and can affect comparability between entities and over time.

Greenhouse gas (GHG) emissions quantification is subject to inherent uncertainty because of incomplete scientific knowledge used to determine emissions factors and the values needed to combine emissions of different gases. The selection of different but acceptable emissions factors or measurement techniques, given limitations in the availability and reliability of primary data, could have resulted in different GHG emissions being reported due to the use of proxy data in determining these estimated amounts. Over time, improved information may become available, and the principles and methodologies used to measure and report these estimated amounts may change based on enhanced practices and regulation.

Our responsibilities

We are responsible for:

- planning and performing the engagement to obtain limited assurance about whether the Assured Sustainability Information is free from material misstatement, whether due to fraud or error;
- forming an independent conclusion, based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained; and
- reporting our conclusion to you.

Summary of the work we performed as the basis for our conclusion

We exercised professional judgment and maintained professional scepticism throughout the engagement. We designed and performed our procedures to obtain evidence about the Assured Sustainability Information that is sufficient and appropriate to provide a basis for our conclusion. Our procedures selected depended on our understanding of the Assured Sustainability Information and other engagement circumstances, and our consideration of areas where material misstatements are likely to arise. In carrying out our engagement, the procedures we performed primarily consisted of:

- evaluating the suitability in the circumstances of the Company's use of the Applicable Criteria, as the basis for preparing the Assured Sustainability Information;
- conducting interviews with relevant staff at corporate and selected locations responsible for the preparation of the Assured Sustainability Information to obtain an understanding of the Company's control environment, processes and information systems relevant to the preparation of the Assured Sustainability Information, but we did not evaluate the design of particular control activities, obtain evidence about their implementation or test their operating effectiveness;

- testing a limited number of items to or from supporting records over the Assured Sustainability Information, as appropriate;
- performing analytical procedures over the Assured Sustainability Information where appropriate by comparing with prior period results reported and making inquiries of management to obtain explanations for any significant differences we identified;
- performing recalculations of selected data in the Assured Sustainability Information; and
- considering the presentation and disclosure of the Assured Sustainability Information.

The procedures performed in a limited assurance engagement vary in nature and timing from, and are less in extent than for, a reasonable assurance engagement. Consequently, the level of assurance obtained in a limited assurance engagement is substantially lower than the assurance that would have been obtained had a reasonable assurance engagement been performed.



KPMG
Certified Public Accountants
8th Floor, Prince's Building
10 Chater Road
Central, Hong Kong

16 April 2026

已創造及已分配的經濟價值

	單位	2021	2022	2023	2024	2025
已創造經濟價值						
已創造經濟價值總額	百萬港元	59,274	60,506	64,083	73,536	69,464
香港車務營運收入	百萬港元	13,177	13,404	20,131	23,013	23,595
香港車站商務收入	百萬港元	3,208	3,077	5,117	5,343	5,345
香港物業租賃及管理業務收入	百萬港元	5,036	4,779	5,079	5,379	5,067
中國內地及國際附屬公司收入	百萬港元	25,398	26,189	25,955	25,467	20,700
其他業務收入 ^[1]	百萬港元	1,351	1,458	1,959	2,149	1,545
香港物業發展利潤 - 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益	百萬港元	11,104 ^[2]	11,599 ^[3]	2,340 ^[4]	12,185	13,212
過往年度所保留並於報告期內用以再投資的經濟價值	百萬港元	-	-	3,502	-	-
已分配經濟價值						
已分配經濟價值總額	百萬港元	59,274	60,506	64,083	73,536	69,464
員工薪酬	百萬港元	15,537 ^[5]	15,683 ^[6]	16,586 ^[7]	16,454 ^[8]	15,455 ^[9]
現有香港鐵路系統的保養維修、提升及更新的資本性和經常性開支	百萬港元	10,893	12,358	13,681	17,038	15,989
其他經營成本	百萬港元	18,307 ^[10]	19,062 ^[11]	20,320 ^[12]	19,038 ^[13]	14,675 ^[14]
每年定額及非定額付款	百萬港元	1,010	1,073	3,105	3,775	4,080
利息及財務成本	百萬港元	557 ^[15]	699 ^[16]	1,244 ^[17]	1,605 ^[18]	2,838 ^[19]
稅項 ^[20]	百萬港元	2,178	1,402	987	2,475	2,390
已付普通股息						
香港特區政府	百萬港元	5,700	6,673	6,071	6,071	6,071
其他股東	百萬港元	1,908	2,248	2,059	2,076	2,084
社區投資	百萬港元	15 ^[21]	25 ^[22]	30 ^[23]	35 ^[24]	50 ^[25]
已保留用以再投資的經濟價值	百萬港元	3,169 ^[26]	1,283 ^[27]	-	4,969 ^[28]	5,832 ^[29]

註

- [1] 包括應佔聯營公司及合營公司利潤。
- [2] 未計及700萬港元的員工薪酬。
- [3] 未計及1,000萬港元的員工薪酬。
- [4] 未計及1,100萬港元的員工薪酬。
- [5] 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.42億港元、予以資本化作為資產的16.33億港元及可收回的5.76億港元員工薪酬。
- [6] 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.77億港元、予以資本化作為資產的21.68億港元及可收回的6.06億港元員工薪酬。
- [7] 不包括與香港鐵路系統維修有關的26.54億港元、予以資本化作為資產的26.44億港元及可收回的6.63億港元員工薪酬。
- [8] 不包括與香港鐵路系統維修有關的29.24億港元、予以資本化作為資產的33.30億港元及可收回的6.90億港元員工薪酬。
- [9] 不包括與香港鐵路系統維修有關的30.81億港元、予以資本化作為資產的34.46億港元及可收回的7.29億港元員工薪酬。
- [10] 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益。不包括與香港鐵路系統維修有關的25.47億港元經營成本。
- [11] 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益。不包括與香港鐵路系統維修有關的25.11億港元經營成本。
- [12] 以簡便為由，其他經營成本包括2023年對斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通所作出合共10.22億港元虧損性合約撥備和利息收入7.77億港元，並已扣除非控股權益3.04億。不包括與香港鐵路系統維修有關的25.64億港元經營成本。
- [13] 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入12.41億港元，並已扣除非控股權益2.95億。不包括與香港鐵路系統維修有關的26.28億港元經營成本。
- [14] 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入18.59億港元，並已扣除非控股權益2.45億港元。不包括與香港鐵路系統維修有關的27.93億港元經營成本。
- [15] 不包括予以資本化作為資產的3.22億港元利息開支。
- [16] 不包括予以資本化作為資產的3.56億港元利息開支。
- [17] 不包括予以資本化作為資產的6.67億港元利息開支。
- [18] 不包括予以資本化作為資產的9.64億港元利息開支。
- [19] 包括分配予永續資本證券持有人的6.36億港元，並不包括予以資本化作為資產的13.06億港元利息開支。
- [20] 代表本期稅項，不包括遞延稅項。
- [21] 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括3,200萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)我們為香港乘客提供的恆常車費優惠及推廣總價22.67億港元，(ii)就向香港乘客提供港鐵承擔的額外車費推廣(包括為使用八達通的乘客提供「程程20%車費扣減」，5%車費下調及扣減，以及「港鐵都會票」和「全月通加強版」的折扣)而港鐵所承擔的金額，以及(iii)為向車站商店和商場租戶提供的租金寬減。
- [22] 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括2,900萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)我們為香港乘客提供的恆常車費優惠總價約21億港元，(ii)其他車費推廣，以及(iii)為向車站商店和商場租戶提供的租金寬減。
- [23] 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括3,500萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)我們為香港乘客提供的恆常車費優惠總價約29億港元，以及(ii)其他車費推廣。
- [24] 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括3,500萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)我們為香港乘客提供的恆常車費優惠總價約31億港元，以及(ii)其他車費推廣。
- [25] 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括2,400萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)我們為香港乘客提供的恆常車費優惠總價約32億港元，以及(ii)其他車費推廣。
- [26] 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持分者及投放於香港鐵路系統的資產維修、更新及提升的金額。
- [27] 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷、減值虧損及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持分者及投放於香港鐵路系統的保養維修、提升及更新的金額。
- [28] 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持分者及投放於香港鐵路系統的保養維修、提升及更新的金額。
- [29] 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持分者及投放於香港鐵路系統的保養維修、提升及更新的金額。

表現數據表

香港環境表現

溫室氣體排放

邁向科學基礎減碳目標的進展

我們致力減少碳足跡，於2023年我們制定了科學基礎減碳目標（「SBT」），並獲得「科學基礎目標倡議組織」（「SBTi」）正式批納，而我們的長遠目標是致力於2050年達致碳中和。相對於2019基準年水平，我們的2030年SBT為：

- 鐵路：香港鐵路業務的範圍1、2和3「從油井到車輪」溫室氣體排放，以每乘客公里排放量計算減少46.2%；
- 投資物業：香港投資物業業務的範圍1和2溫室氣體排放，以每平方米樓面面積排放量計算減少58.6%；及
- 範圍3：價值鏈的溫室氣體排放按絕對值計算減少13.5%。

自2023年SBTi批納公司的SBT起，我們開始披露減碳進度。

SBT 進展 ^[1]	單位	2023	2024	2025
# 鐵路業務（範圍1、2和3類別3的溫室氣體排放） （以每位乘客每公里計算）	%	↓ 27.2%	↓ 32.2%	↓ 38.0%
# 投資物業業務（範圍1和2的溫室氣體排放） （以每平方米樓面面積計算）	%	↓ 25.5%	↓ 27.7%	↓ 32.8%
範圍3溫室氣體排放 （絕對值）	%	↓ 5.3%	↓ 5.8%	↓ 34.4%

註

[1] 我們的SBT進展以2019基準年水平進行比較。

該2025年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

香港環境表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
溫室氣體排放						
溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	1,079,402	1,057,647	2,630,833	2,614,449	2,100,043
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	40,611	42,188	42,466	51,776	56,046
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	1,035,654	1,012,456	1,075,885	1,048,178	964,614
# 範圍三 ^[2]	公噸二氧化碳當量	3,137	3,003	1,512,482	1,514,495	1,079,383
香港各業務的溫室氣體排放						
公司職能部門及主要辦公大樓						
總量	公噸二氧化碳當量	14,261	15,173	13,825	11,744	10,769
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	3,474	4,658	4,563	3,111	3,246
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	10,787	10,515	9,262	8,633	7,523
客運業務						
總量	公噸二氧化碳當量	868,306	845,137	903,722	881,135	816,286
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	30,775	28,782	29,660	38,852	38,482
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	837,531	816,355	874,062	842,283	777,804
鐵路網絡拓展						
總量	公噸二氧化碳當量	807	853	808	248	265
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	161	158	127	110	73
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	646	695	681	138	192
物業及其他業務^[3]						
總量	公噸二氧化碳當量	192,890	193,480	199,996	206,827	193,340
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	6,201	8,590	8,116	9,704	14,245
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	186,689	184,890	191,880	197,123	179,095

香港環境表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
資源使用和廢物管理						
能源使用						
# 鐵路業務購買的總電量	兆瓦時	1,555,211	1,545,346	1,641,944	1,667,567	1,659,110
# 重鐵	兆瓦時	1,503,677	1,495,525	1,591,132	1,616,135	1,609,461
# 輕鐵	兆瓦時	51,534	49,821	50,812	51,432	49,649
# 每載客車卡行車公里耗電量 ^[4]	每載客車卡行車公里千瓦時	5.39	5.38	5.11	5.02	4.99
# 重鐵	每載客車卡行車公里千瓦時	5.41	5.39	5.12	5.03	5.00
# 輕鐵	每載客車卡行車公里千瓦時	5.03	5.12	4.93	4.81	4.70
# 管理和投資物業購買的總電量	兆瓦時	411,914	415,819	449,970	467,910	461,330
耗水量						
# 鐵路業務耗水量	立方米	567,147	616,710	763,485	776,512	750,826
# 車站冷卻塔的總耗水量	立方米	267,763	253,234	255,861	290,248	274,872
# 管理及投資物業耗水量	立方米	1,180,694	1,243,594	1,475,814	1,761,808	1,854,690
廢物管理						
# 從鐵路業務回收的金屬	公噸	4,585	4,223	5,222	4,754	4,436
# 危險廢物總量	公噸	187	504	537	539	373
# 危險液態廢物總量	公升	97,960	91,620	103,560	117,820	120,360
# 鐵路網絡拓展項目產生的一般廢物	公噸	5,044	2,515	5,926	5,284	9,656
# 回收的建築廢料總量	公噸	29,085	20,734	39,884	506,579	796,697

註

[2] 2023年以前的範圍三排放包括用水量及污水處理、紙張消耗及員工出外工幹的排放。自2023年起，公司已按照《溫室氣體核算體系：企業價值鏈（範圍三）核算與報告標準》及我們的科學基礎目標（SBT）擴大了範圍三排放的匯報範圍。有關範圍三的匯報範圍，請參閱第46頁。

[3] 溫室氣體排放包括投資物業及管理物業。

[4] 每載客車卡行車公里耗電量指鐵路網絡的平均耗電量。載客車卡行車公里的定義為載有乘客的電動車組列車行車距離，不包括調車軌道和非載客運行。

該2025年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

香港社會表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
載容量						
總乘客人次 – 周日平均	百萬	4.75	4.45	5.52	5.64	5.71
總乘客人次 – 香港客運服務	百萬	1,616.3	1,518	1,896.8	1,953.5	1,958.5
香港專營公共交通工具市場佔有率	%	47.3	48.3	50.1	50.1	50.2
僱員總數						
按年齡劃分的員工人數						
# 30歲以下	人數	2,756	2,675	2,638	2,857	2,905
# 30歲至50歲以下	人數	8,821	8,921	9,575	10,320	10,833
# 50歲及以上	人數	5,286	5,208	5,192	5,234	5,152
按性別劃分的員工人數						
# 女性	人數	3,659	3,694	3,892	4,199	4,313
# 男性	人數	13,204	13,110	13,513	14,212	14,577
按僱員類型劃分的員工人數						
# 全職	人數	16,863	16,804	17,405	18,411	18,890
# 女性	人數	3,659	3,694	3,892	4,199	4,313
# 男性	人數	13,204	13,110	13,513	14,212	14,577
# 兼職	人數	1,575	1,402	1,487	1,843	2,232
# 女性	人數	1,135	997	1,038	1,284	1,547
# 男性	人數	440	405	449	559	685
按僱員合約類型劃分的員工人數						
連續性合約員工	人數	14,534	14,299	14,598	15,325	15,804
女性	人數	3,069	3,046	3,186	3,416	3,568
男性	人數	11,465	11,253	11,412	11,909	12,236
可續期合約員工	人數	2,252	2,426	2,676	2,892	2,970
女性	人數	564	627	668	698	693
男性	人數	1,688	1,799	2,008	2,194	2,277

香港社會表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
臨時合約員工	人數	77	79	131	194	116
女性	人數	26	21	38	85	52
男性	人數	51	58	93	109	64
# 僱用的殘疾人士人數	人數	607	668	761	798	793
# 僱用的殘疾人士比率 (%)	%	3.7	4.1	4.5	4.5	4.3
# 女性僱員比率	%	21.7	21.8	22.4	22.8	22.8
董事局內女性比率	%	20	21	26	27	33
員工自願流失率						
# 員工自願流失總人數	人數	930	1,231	1,197	1,077	716
# 員工自願流失率 (整體)	%	5.6	7.5	7.0	6.2	3.9
按年齡劃分的員工自願離職率						
30歲以下						
# 總人數	人數	270	337	371	319	238
# 離職率	%	9.7	12.8	14.4	12.2	8.5
30歲至50歲以下						
# 總人數	人數	524	726	683	617	393
# 離職率	%	6.1	8.3	7.5	6.4	3.8
50歲及以上						
# 總人數	人數	136	168	143	141	85
# 離職率	%	2.6	3.3	2.8	2.8	1.7
按性別劃分的員工自願離職率						
女性						
# 總人數	人數	284	400	360	328	195
# 離職率	%	8.1	11.2	9.9	8.5	4.8
男性						
# 總人數	人數	646	831	837	749	521
# 離職率	%	4.9	6.4	6.4	5.5	3.7

香港社會表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
內部填補空缺						
# 透過內部晉升或轉調填補的空缺	%	68	65	61	59	55
新僱員招聘率						
按年齡劃分的新僱員招聘率						
30歲以下						
# 總人數	人數	601	805	880	1,042	833
# 新僱員招聘率	%	22.3	30.7	34.2	39.8	29.8
30歲至50歲以下						
# 總人數	人數	394	754	1,204	1,238	859
# 新僱員招聘率	%	4.6	8.6	13.2	12.7	8.3
50歲及以上						
# 總人數	人數	81	64	125	148	84
# 新僱員招聘率	%	1.5	1.3	2.5	2.9	1.7
按性別劃分的新僱員招聘率						
女性						
# 總人數	人數	344	502	606	656	421
# 新僱員招聘率	%	9.7	14.1	16.6	17.0	10.3
男性						
# 總人數	人數	732	1,121	1,603	1,772	1,355
# 新僱員招聘率	%	5.6	8.7	12.3	13.0	9.6
僱員培訓						
接受培訓的僱員百分比						
按性別劃分的接受過培訓的僱員百分比						
# 女性	%	88.5	88.5	93.6	92.2	96.4
# 男性	%	92.7	94.8	95.8	97.7	97.4

香港社會表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比						
# 經理級	%	89.9	96.9	95.2	88.6	93.1
# 非經理級	%	92.0	93.0	95.3	97.4	97.6
僱員培訓						
# 員工培訓總日數	工作日	86,115	100,417	126,546	140,151	144,291
# 管理訓練	工作日	10,926	10,753	14,983	19,094	15,043
# 車務訓練	工作日	75,189	89,664	109,801	119,844	127,488
# 項目及工程訓練	工作日	n/a	n/a	1,762	1,213	1,760
# 每名僱員的培訓日數 (總體)	天	5.2	6.1	7.4	7.7	7.8
按性別劃分的每名僱員的培訓日數						
# 女性	天	3.2	4.3	5.1	5.4	5.2
# 男性	天	5.7	6.6	8.0	8.4	8.5
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數						
# 經理級	天	1.9	2.9	3.0	2.8	2.9
# 非經理級	天	5.6	6.5	7.9	8.3	8.3
慈善捐贈						
# 現金捐款 ^[1]	千港元	10,700	16,200	16,400	17,300	26,070
# 實物捐贈	千港元	32,000	29,200	35,000	35,000	24,000
# 員工籌款	千港元	736	569	183	760	383
# 僱員義工活動 (項目數量)	數量	95	111	270	348	380
# 僱員義工活動 (義工人數)	人量	870	1,599	4,539	5,847	5,608
# 僱員義工活動 (義工時數)	時數	8,593	9,527	24,494	29,847	28,685

香港社會表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
法律合規 (已定罪個案數量)						
# 貪污個案	數量	0	0	0	0	0
# 涉及健康及安全標準的個案	數量	1 ^[2]	0	0	1 ^[3]	0
# 涉及勞動標準的個案	數量	0	0	0	0	0
# 涉及產品責任 (包括顧客私隱) 的個案	數量	0	0	0	0	0
# 涉及工作環境的個案	數量	0	0	0	0	0
涉及環保規例的個案						
# 香港鐵路有限公司	數量	0	0	0	0	0
# 總承辦商	數量	0	0	0	0	0
供應商分佈						
按洲份劃分						
# 非洲	數量	0	0	0	0	0
# 亞洲	數量	1,726	1,724	1,782	1,707	1,674
# 歐洲	數量	133	129	130	128	109
# 北美洲	數量	20	25	22	25	20
# 大洋洲	數量	18	17	21	21	23
# 南美洲	數量	0	0	0	0	0

註

[1] 該KPI包括本公司及其附屬公司的所有現金捐款和贊助。

[2] 一宗與香港特別行政區法例第509章《職業安全及健康條例》有關的案例。

[3] 一宗與香港特別行政區法例第95章《消防條例》有關的案例。

該2025年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

香港安全目標及表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
乘客及公眾安全						
死亡人數						
重鐵						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	1 ^[1]	0	0	0
輕鐵						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
巴士						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
按每一億載客人次計算需住院治療的乘客受傷宗數						
重鐵						
目標	人數	6.64	5.67	5.65	5.65	5.65
# 表現	人數	1.76	6.50	10.84	7.47	7.06
輕鐵						
目標	人數	9.89	8.38	7.31	6.31	6.04
# 表現	人數	2.12	3.04	2.00	0.65	1.94
巴士						
目標	人數	6.85	6.85	5.83	5.83	5.83
# 表現	人數	4.99	1.74	4.35	5.70	0.00

香港安全目標及表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
員工安全						
死亡人數						
公司支援職能部門						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	1^[2]
香港客運服務業務單位						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
項目及工程拓展業務單位						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
香港物業業務單位						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數						
公司支援職能部門						
目標	人數	0.16	0.18	0.18	0.18	0.18
# 表現	人數	0.08	0.17	0.11	0.14	0.19
香港客運服務業務單位						
目標	人數	0.40	0.40	0.38	0.37	0.36
# 表現	人數	0.46	0.33	0.37	0.32	0.39
項目及工程拓展業務單位						
目標	人數	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
# 表現	人數	0.07	0.00	0.00	0.06	0.00
香港物業業務單位						
目標	人數	0.27	0.27	0.27	0.27	0.25
# 表現	人數	0.20	0.16	0.04	0.07	0.07

香港安全目標及表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
承辦商安全						
死亡人數						
公司支援職能部門						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
營運鐵路						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
香港項目建造 – 鐵路網絡拓展項目						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
香港項目建造 – 網絡改善項目						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0
香港物業發展及投資項目						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	1 ^[3]	0
香港投資物業						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	2 ^[4]	0	0
香港管理物業						
目標	人數	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0

香港安全目標及表現

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2024	2025
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數						
公司支援職能部門						
目標	人數	0.49	0.35	0.35	0.35	0.35
# 表現	人數	0.20	0.34	0.85	0.32	0.41
營運鐵路						
目標	人數	0.28	0.28	0.27	0.26	0.24
# 表現	人數	0.27	0.28	0.25	0.15	0.17
香港項目建造 – 鐵路網絡拓展項目						
目標	人數	0.65	0.60	0.60	0.60	0.60
# 表現	人數	0.26	0.22	0.13	0.21	0.14
香港項目建造 – 網絡改善項目						
目標	人數	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
# 表現	人數	0.15	0.00	0.05	0.08	0.00
香港物業發展及投資項目						
目標	人數	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27
# 表現	人數	0.03	0.01	0.02	0.01	0.02
香港投資物業						
目標	人數	0.27	0.27	0.27	0.27	0.25
# 表現	人數	0.13	0.20	0.17	0.11	0.14
香港管理物業						
目標	人數	0.27	0.27	0.27	0.27	0.25
# 表現	人數	0.17	0.15	0.10	0.05	0.04

註

- [1] 2022年4月4日，一名83歲男子在土瓜灣站的自動扶手電梯上失去平衡跌倒，送醫后於2022年4月5日證實死亡。
- [2] 2025年8月15日，一名技工學徒在小蠔灣車廠內，途經工程車尾端與機車庫門框之間的通道時，被一輛工程車撞擊。該名學徒其後證實死亡。該事故被高度重視。目前，相關部門正對此事展開調查，調查結果將按既定的管治程序進行審議。

- [3] 2024年11月9日，一名工人於困於PAVILIA FARM第三期的物料升降機籠與鋼製工作平台之間，該工人其後證實死亡。警方及勞工處已完成相關調查，其後已實施一系列改善措施，包括檢討安全工作負荷標準、加強關鍵部件的檢查，以及為相關工人安排再培訓。
- [4] 2023年9月24日，兩名工人被僱主通報失蹤，其後在位於西九龍文化區地下為圓方冷卻系統供應海水的地下水供應喉管隧道內被消防員救出。兩名工人後來證實死亡。警方及勞工處已就事件展開調查。

該2025年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	深圳市軌道交通四號綫 港鐵(深圳)			深圳市軌道交通13號綫 ^[1] 港鐵(深圳)		杭州地鐵五號綫 港鐵(杭州)		
		2023	2024	2025	2025	2023	2024	2025	
環境表現									
# 總耗電量 – 重鐵	兆瓦時	125,916	125,624	123,961	45,229	194,826	198,119	202,093	
# 鐵路業務總耗水量	立方米	358,173	403,291	381,047	179,926	426,553	472,976	464,788	
# 回收金屬	公噸	55	32	48	n/a^[2]	5	9	50	
# 危險廢物總量	公噸	16	34	47	n/a^[2]	8	8	35	
# 危險液態廢物總量	公升	7 ^[3]	7 ^[3]	5^[3]	n/a^[2]	6 ^[3]	7,400	5,800	
# 溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	119,980	116,978	118,099	42,967	110,954	103,119	97,311	
# 範圍一排放	公噸二氧化碳當量	498	510	472	50	227	1,028 ^[4]	272	
# 範圍二排放	公噸二氧化碳當量	119,482	116,468	117,627	42,917	110,727	102,091	97,039	
社會表現									
僱員總數									
# 僱員總數	人數	2,020	1,886	1,951	1,120	2,828	2,988	3,014	
按性別劃分的員工人數									
# 女性	人數	461	459	476	213	826	845	873	
# 男性	人數	1,559	1,427	1,475	905	2,002	2,143	2,141	
按年齡劃分的員工人數									
# 30歲以下	人數	1,010	1,020	1,096	774	1,880	1,923	1,809	
# 30歲至50歲以下	人數	955	802	782	323	941	1,052	1,189	
# 50歲及以上	人數	55	64	73	21	7	13	16	
按僱員類型劃分的員工人數									
# 全職	人數	2,020	1,886	1,951	1,118	2,828	2,988	3,014	
# 兼職	人數	0	0	0	2	0	0	0	

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	深圳市軌道交通四號綫 港鐵(深圳)			深圳市軌道交通13號綫 ⁽¹⁾ 港鐵(深圳)		杭州地鐵五號綫 港鐵(杭州)		
		2023	2024	2025	2025	2023	2024	2025	
員工自願流失率									
# 員工自願流失率(整體)	%	7.2	5.2	4.1	5.9	6.7	5.2	4.6	
按年齡劃分的員工自願流失率									
# 30歲以下	%	12.7	8.9	6.5	8.0	9.1	7.0	6.7	
# 30歲至50歲以下	%	1.7	1.3	1.4	1.4	1.7	1.7	1.1	
# 50歲及以上	%	6.0	1.7	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	
按性別劃分的員工自願流失率									
# 女性	%	4.4	4.9	2.8	3.5	6.5	7.7	4.5	
# 男性	%	8.0	5.3	4.5	6.3	6.8	4.2	4.6	
內部填補空缺									
# 透過內部晉升或轉調填補的空缺	%	17.8	30.8	21.5	38.6	48.8	43.4	44.1	
僱員培訓									
按性別劃分的接受過培訓的僱員百分比									
# 女性	%	85.3	80.0	85.5	89.7	100	100	100	
# 男性	%	97.1	93.6	95.7	96.6	100	100	100	
按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比									
# 經理級	%	93.1	53.9	58.8	53.6	100	100	100	
# 非經理級	%	94.5	91.3	94.2	96.3	100	100	100	
# 每名僱員的培訓日數	天	8.6	12.9	12.1	29.1	9.6	11.6	8.0	
按性別劃分的每名僱員的培訓日數									
# 女性	天	6.1	11.4	11.5	23.5	9.6	10.2	7.4	
# 男性	天	9.4	13.4	12.2	30.4	9.6	12.1	8.2	

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	深圳市軌道交通四號綫 港鐵(深圳)			深圳市軌道交通13號綫 ^[1] 港鐵(深圳)		杭州地鐵五號綫 港鐵(杭州)		
		2023	2024	2025	2025	2023	2024	2025	
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數									
# 經理級	天	3.8	2.6	1.6	1.5	2.9	1.4	2.2	
# 非經理級	天	8.8	13.2	12.4	29.8	10.5	12.7	8.1	
列車服務表現									
總乘客人次	百萬	213	242	245	41	228	244.7	248	
乘客車程準時程度	%	100	99.998	100	100	n/a	n/a	n/a	
# 列車服務準時程度	%	99.97	99.96	99.92	100	100	99.99	99.99	
# 列車服務可靠程度	載客車卡行車 公里 / 事故	32,199,090	16,530,108	32,104,322	5,321,574	52,098,800	51,869,323	18,766,560	
# 列車按照編定班次行走	%	99.99	99.99	99.95	100	99.99	99.99	99.99	
法律合規(已定罪個案數目)									
# 貪污個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及健康及安全標準的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及勞動標準的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及產品責任(包括顧客私隱)的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及工作環境的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	
涉及環境法例的個案									
# 港鐵附屬公司	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 總承辦商	數量	0	0	0	0	0	0	0	

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	深圳市軌道交通四號綫 港鐵(深圳)			深圳市軌道交通13號綫 ^[1] 港鐵(深圳)		杭州地鐵五號綫 港鐵(杭州)		
		2023	2024	2025	2025	2023	2024	2025	
供應商分佈									
按洲份劃分									
# 非洲	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 亞洲	數量	280	283	303	135	2,908	278 ^[5]	241	
# 歐洲	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 北美洲	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 大洋洲	數量	0	0	0	0	0	0	0	
# 南美洲	數量	0	0	0	0	0	0	0	
安全目標及表現 ^[6]									
乘客及公眾安全									
死亡人數									
目標	人數	0	0	0	0	0	0	0	
# 表現	人數	0	0	0	0	0	0	0	
每百萬乘客人次的受傷宗數									
目標	人數	1.38	1.35	1.35	1.35	1.11	0.73	0.80	
# 表現	人數	0.75	0.54	0.53	0.56	0.16	0.22	0.19	
員工安全									
死亡人數									
目標	人數	0	0	0	0	0	0	0	
# 表現	人數	0	0	0	0	0	0	0	
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數									
目標	人數	0.21	0.20	0.26	0.26	0.24	0.21	0.20	
# 表現	人數	0.00	0.11	0.12	0	0.02	0.02	0.02	

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	深圳市軌道交通四號綫 港鐵(深圳)			深圳市軌道交通13號綫 ^[1] 港鐵(深圳)	杭州地鐵五號綫 港鐵(杭州)		
		2023	2024	2025	2025	2023	2024	2025
承辦商安全								
死亡人數								
目標	人數	0	0	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0	0	0
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數								
目標	人數	0.34	0.33	0.40	0.40	0.38	0.30	0.30
# 表現	人數	0.09	0	0.03	0.14	0.00	0	0

註

- [1] 深圳市軌道交通13號綫第一期首通段於二零二四年十二月二十八日正式投入服務。
- [2] 於2025年，深圳市軌道交通13號綫所產生的所有廢物及可回收物均由工程承建商團隊負責處理，故2025年數據並不適用。
- [3] 該KPI以公噸計算。
- [4] 自2024年起，杭州地鐵五號綫的範圍一排放已擴展至涵蓋製冷劑使用產生的逸散排放。
- [5] 自2024年起，杭州地鐵五號綫的供應商數目指報告期內簽訂單的供應商。
- [6] 深圳及杭州鐵路營運的安全目標為我們於各城市內營運的多條地鐵路綫的綜合目標，而表內所呈列的表現數據，則分別反映深圳市軌道交通四號綫、深圳市軌道交通13號綫及杭州地鐵五號綫的實際表現。

該2025年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a'代表該KPI無數據提供。

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	墨爾本都市鐵路服務			悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫		
		2023	2024	2025	2023	2024 ^[7]	2025
環境表現							
# 總耗電量 – 重鐵	兆瓦時	418,756	456,409	464,153	86,668	141,561	162,623
# 鐵路業務總耗水量	立方米	338,722	168,947	148,319	37,299	n/a ^[8]	34,932^[8]
# 回收金屬	公噸	790	1,182	990	30	34	n/a^[9]
# 危險廢物總量	公噸	12	10	6	0	0	n/a^[9]
# 危險液態廢物總量	公升	32,928	41,382	51,225	159,000	153,400	n/a^[9]
# 溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	349,588	362,204	184,740^[11]	61,766	96,540	337^[12]
# 範圍一排放	公噸二氧化碳當量	6,460 ^[10]	6,223 ^[10]	5,823^[10]	272	279	337
# 範圍二排放	公噸二氧化碳當量	343,128	355,981	178,917^[11]	61,494	96,261	0^[12]
社會表現							
僱員總數							
# 僱員總數	人數	7,210 ^[13]	7,061 ^[13]	7,199^[13]	487	644	664
按性別劃分的員工人數							
# 女性	人數	2,293 ^[14]	2,257 ^[14]	2,572^[14]	154	179	186
# 男性	人數	4,886 ^[14]	4,773 ^[14]	4,590^[14]	333	465	478
按年齡劃分的員工人數							
# 30歲以下	人數	797 ^[14]	704 ^[14]	696^[14]	68	94	85
# 30歲至50歲以下	人數	3,989 ^[14]	3,962 ^[14]	4,054^[14]	327	418	442
# 50歲及以上	人數	2,424 ^[14]	2,395 ^[14]	2,449^[14]	92	132	137
按僱員類型劃分的員工人數							
# 全職	人數	6,452 ^{[14],[15]}	6,330 ^{[14],[15]}	6,275^{[14],[15]}	478	634	662
# 兼職	人數	758 ^{[14],[15]}	731 ^{[14],[15]}	924^{[14],[15]}	9	10	2

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	墨爾本都市鐵路服務 MTM			悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫 MTS		
		2023	2024	2025	2023	2024 ⁽⁷⁾	2025
員工自願流失率							
# 員工自願流失率 (整體)	%	8.2	5.4	7.0	16.3	19.1	11.0
按年齡劃分的員工自願流失率							
# 30歲以下	%	8.7	5.2	7.0	16.8	25.5	16
# 30歲至50歲以下	%	7.6	5.4	6.5	16.2	17.7	10
# 50歲及以上	%	9.0	5.5	7.9	19.1	18.9	9
按性別劃分的員工自願流失率							
# 女性	%	8.1	5.5	6.3	16.2	21.8	12
# 男性	%	8.1	5.4	7.4	16.4	18.0	10
內部填補空缺							
# 透過內部晉升或轉調填補的空缺	%	47.8	68.4	62.4	n/a	16.9	41
僱員培訓							
按性別劃分的接受過培訓的僱員百分比							
# 女性	%	98.5	90.8	98.1	31.2	100	97
# 男性	%	98.8	92.0	98.9	67.4	100	100
按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比							
# 經理級	%	98.7	90.5	99.6	14.6	100	70
# 非經理級	%	98.7	91.9	98.5	84.6	96.4	100
# 每名僱員的培訓日數	天	11.7	10.9	7.9	17.6	23.0	16.5
按性別劃分的每名僱員的培訓日數							
# 女性	天	17.1	12.4	10.6	17.6	19.7	15.1
# 男性	天	9.2	10.1	6.6	17.6	24.3	17.0

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	墨爾本都市鐵路服務 MTM			悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫 MTS		
		2023	2024	2025	2023	2024 ⁽⁷⁾	2025
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數							
# 經理級	天	1.8	2.1	1.8	17.6	25.1	3.9
# 非經理級	天	13.6	12.5	8.9	17.6	22.8	18.5
列車服務表現							
總乘客人次	百萬	142	220	218	21.5	38.1	68.95
乘客車程準時程度	%	n/a	n/a	n/a	99.04	99.87	98.96
# 列車服務準時程度	%	93.00	92.92	94.30	99.58	98.36	99.65
# 列車服務可靠程度	載客車卡行車 公里 / 事故	41,793	38,230	36,834	n/a	2,880	29,289
# 列車按照編定班次行走	%	99.00	98.77	98.92	99.87	99.87	99.88
法律合規 (已定罪個案數目)							
# 貪污個案	數量	0	0	0	0	0	0
# 涉及健康及安全標準的個案	數量	0	0	0	0	0	0
# 涉及勞動標準的個案	數量	0	0	0	0	0	0
# 涉及產品責任 (包括顧客私隱) 的個案	數量	0	0	0	0	0	0
# 涉及工作環境的個案	數量	0	0	0	0	0	0
涉及環境法例的個案							
# 港鐵附屬公司	數量	0	0	0	0	0	0
# 總承辦商	數量	0	0	0	0	0	0

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	墨爾本都市鐵路服務 MTM			悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫 MTS		
		2023	2024	2025	2023	2024 ^[7]	2025
供應商分佈							
按洲份劃分							
# 非洲	數量	0	0	0	0	0	0
# 亞洲	數量	5	4	4	4	4	4
# 歐洲	數量	26	25	23	6	7	3
# 北美洲	數量	6	5	6	4	5	2
# 大洋洲	數量	1,073	1,008	979	291	447	333
# 南美洲	數量	0	0	0	0	0	0
安全目標及表現							
乘客及公眾安全							
死亡人數							
目標	人數	0	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	3 ^[16]	2^[17]	0	0	0
每百萬乘客人次的受傷宗數							
目標	人數	1.66	1.24	1.24	3.10	3.10	2.95
# 表現	人數	1.47	1.25	1.21	2.59	2.19	1.86
員工安全							
死亡人數							
目標	人數	0	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0	0
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數							
目標	人數	0.20	0.50	0.50	2.59 ^[18]	0.50 ^[18]	0.90^[18]
# 表現	人數	0.32	0.56	0.60	0.26	0.88	0.66

中國內地及國際業務

關鍵績效指標	單位	墨爾本都市鐵路服務 MTM			悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫 MTS		
		2023	2024	2025	2023	2024 ^[7]	2025
承辦商安全							
死亡人數							
目標	人數	0	0	0	0	0	0
# 表現	人數	0	0	0	0	0	0
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數							
目標	人數	0.10	0.092	0.08	2.59 ^[18]	n/a	n/a
# 表現	人數	0.05	0.09	0.03	0.00	n/a	n/a

註

[7] 隨着悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的城市段於2024年8月19日通車，相關匯報範圍亦自2024年起擴大以涵蓋該路段。其後，整條路線已更名為悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦。

[8] 2025年的用水量包括Tallawong站與Chatswood站之間的數據。由於MTS與地方當局就Chatswood站至Sydenham站之間的水費準確性存在爭議，因此該段用水量未予披露。

[9] 2025年的金屬回收及有害廢物數據因年內承建商交接事宜而未予披露。

[10] 由於MTM的製冷劑相關逸散性排放低於當地法規的匯報門檻，故未納入範圍一排放的匯報範圍中。

[11] 自2025年7月1日起，MTM的營運用電已透過維多利亞州政府與State Electricity Commission of Victoria的安排，全面採用可再生能源供應，而範圍二排放量則按市場基準法計算，以反映有關安排。

[12] 根據悉尼地鐵的安排，悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的營運用電已全面透過可再生能源憑證作抵銷，而範圍二排放量則按市場基準法計算，以反映有關安排。

[13] 員工總數包括非二元性別員工。

[14] 該KPI不包括其他性別的員工。

[15] 該KPI不包括合約員工。

[16] (1) 2024年3月2日，一名人士在Flinders Street站墜落列車與站台間隙後重傷身亡。(2) 2024年3月3日，一名人士在Williams Landing與Hoppers Crossing之間的Forsyth Road橋附近遭列車撞擊身亡。(3) 2024年3月13日，一名人士站立於Pascoe Vale的平面交叉點上違例停放的車輛旁時遭列車撞倒身亡。

[17] 2025年11月12日，當一列列車駛近Melbourne Underground Rail Loop (MURL)時，列車車長發現有一名人士橫臥於路軌上，並未能於撞擊前及時停車。該事件其後獲維多利亞警方界定為意外事故。(2) 2025年11月30日，一名年長男性單車人士進入Civic Parade平交道口時，未有回應列車車長發出的警告汽笛。儘管列車已啟動緊急制動，仍未能於撞擊前停下，最終該名人士死亡。

[18] 此數據為員工及承辦商的安全目標。

該2025年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a'代表該KPI無數據提供。

中國內地及國際業務^[19]

關鍵績效指標	單位	MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵						MTR Facility Management		
		2023	2024	2025	MTR Tunnelbanan			MTR Tech ^[20]			MTR Facility Management		
		2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
環境表現													
# 總耗電量 – 重鐵	兆瓦時	n/a	n/a	n/a	165,533	159,834	131,522	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
# 鐵路業務總耗水量	立方米	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	N/A	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
# 回收金屬	公噸	0	0.1	0.000009	0	0.2	0.0001	750	593	0	0	0	0
# 危險廢物總量	公噸	0	0.4	0.1	13	20	16	365	120	95	0	0	0
# 危險液態廢物總量	公升	0	0	0	0	0	0	536,529 ^[21]	221,530 ^[21]	68,894^[21]	0	0	0
# 溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	0	0	0	12	20	19	1,289	820	357	79	153	100
# 範圍一排放	公噸二氧化碳當量	0	0	0	12	20	19	309	66	7	79	153	100
# 範圍二排放	公噸二氧化碳當量	0	0	0	0	0	0	980	754	350	0	0	0
社會表現													
僱員總數													
# 僱員總數	人數	112	105	87	2,280	2,289	2,332	737	502	432	938	560	554
按性別劃分的員工人數													
# 女性	人數	36	41	33	744	766	780	79	55	54	183	111	103
# 男性	人數	76	64	54	1,536	1,523	1,552	658	447	378	755	449	451
按年齡劃分的員工人數													
# 30歲以下	人數	7	7	5	489	512	542	139	98	73	109	60	69
# 30歲至50歲以下	人數	69	61	51	977	944	946	335	227	195	479	287	266
# 50歲及以上	人數	36	37	31	814	833	844	263	177	164	350	213	219
按僱員類型劃分的員工人數													
# 全職	人數	110	99	83	1,709	1,730	1,743	730	493	425	644	390	402
# 兼職	人數	2	6	4	571	559	589	7	9	7	294	170	152

中國內地及國際業務^[19]

關鍵績效指標	單位	MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵			MTR Tech ^[20]			MTR Facility Management		
		2023	2024	2025	MTR Tunnelbanan	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024
員工自願流失率													
# 員工自願流失率 (整體)	%	22.1	45.2	13.2	3.5	4.3	3.0	7.6	9.3	5.1	6.4	6.9	5.3
按年齡劃分的員工自願流失率													
# 30歲以下	%	37.9	10.6	0	6.2	7.7	5.2	14.2	20.0	7.0	23.5	9.4	31.8
# 30歲至50歲以下	%	19.3	55.2	19.2	4.8	5.2	4.1	7.6	10.0	6.5	6.2	8.7	2.1
# 50歲及以上	%	24.0	35.2	4.6	1.3	2.0	1.0	3.9	2.6	2.4	4.0	4.6	4.3
按性別劃分的員工自願流失率													
# 女性	%	31.3	44.3	15.9	4.7	4.0	3.9	9.5	14.2	7.3	15.0	6.3	10.1
# 男性	%	17.6	45.7	11.6	3.0	4.4	2.6	7.4	8.8	4.8	4.6	7.1	4.3
內部填補空缺													
# 透過內部晉升或轉調填補的空缺	%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
僱員培訓													
按性別劃分的接受過培訓的僱員百分比													
# 女性	%	100	68.3	51.5	92.2	97.7	88.8	100	100	96.3	97.3	100	88.3
# 男性	%	89.5	65.6	59.3	93.0	99.7	92.7	100	100	95.2	97.6	100	80.3
按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比													
# 經理級	%	80	70.8	54.2	70.8	77.6	97.2	100	100	89.7	73.1	100	96.8
# 非經理級	%	100	65.4	57.1	93.5	99.7	91.2	100	100	95.9	99.0	100	80.3
# 每名僱員的培訓日數	天	0.8	0.6	0.2	3.8	2.9	3.5	5.2	5.7	4.4	1.5	0.9	1.0
按性別劃分的每名僱員的培訓日數													
# 女性	天	1.2	0.2	0.2	3.3	2.9	3.1	4.3	5.1	3.7	1.7	0.9	1.2
# 男性	天	0.7	0.8	0.1	4.0	2.9	3.7	5.3	5.8	4.5	1.4	1.0	1.0

中國內地及國際業務^[19]

關鍵績效指標	單位	MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵			MTR Tech ^[20]			MTR Facility Management			
		2023	2024	2025	MTR Tunnelbanan	2023	2024	2025	2023	2024	2025	MTR Facility Management	2023	2024
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數														
# 經理級	天	0.7	0.3	0.1	0.8	0.5	1.7	2.8	3.1	3.3	1.9	0.5	2.9	
# 非經理級	天	0.9	0.7	0.2	3.9	2.9	3.6	5.4	6.0	4.5	1.4	1.0	0.9	
列車服務表現														
總乘客人次	百萬	n/a	n/a	n/a	305	315	249	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
乘客車程準時程度	%	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
# 列車服務準時程度	%	n/a	n/a	n/a	97.93	98.2	98.6	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
# 列車服務可靠程度	載客車卡行車公里 / 事故	n/a	n/a	n/a	63,573	68,707	88,571	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
# 列車按照編定班次行走	%	n/a	n/a	n/a	99.41	99.56	99.70	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
法律合規 (已定罪個案數目)														
# 貪污個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及健康及安全標準的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及勞動標準的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及產品責任 (包括顧客私隱) 的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
# 涉及工作環境的個案	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
涉及環境法例的個案														
# 港鐵附屬公司	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
# 總承辦商	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

中國內地及國際業務^[19]

關鍵績效指標	單位	MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵			MTR Tech ^[20]			MTR Facility Management			
		2023	2024	2025	MTR Tunnelbanan	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
供應商分佈 ^[22]														
按洲份劃分														
# 非洲	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
# 亞洲	數量	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
# 歐洲	數量	286	267	160	209	188	118	781	795	447	302	301	167	
# 北美洲	數量	4	4	3	1	0	0	4	6	2	0	0	0	
# 大洋洲	數量	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
# 南美洲	數量	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
安全目標及表現														
乘客及公眾安全														
死亡人數														
目標	人數	n/a	n/a	n/a	0	0	0	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	
# 表現	人數	n/a	n/a	n/a	0	0	0 ^[23]	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	
每百萬乘客人次的受傷宗數														
目標	人數	n/a	n/a	n/a	1.00	1.00	1.00	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	
# 表現	人數	n/a	n/a	n/a	0.98	0.84	0.99 ^[23]	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[24]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	n/a ^[25]	
員工安全														
死亡人數														
目標	人數	n/a	n/a	n/a	0	0	0	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	
# 表現	人數	n/a	n/a	n/a	0	0	0 ^[23]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數														
目標	人數	n/a	n/a	n/a	0.30	0.30	0.30	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	
# 表現	人數	n/a	n/a	n/a	0.27	0.25	0.18 ^[23]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	

中國內地及國際業務^[19]

關鍵績效指標	單位	MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵						MTR Facility Management		
		2023	2024	2025	MTR Tunnelbanan			MTR Tech ^[20]			MTR Facility Management		
		2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
承辦商安全^[27]													
死亡人數													
目標	人數	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]
表現	人數	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]
按每 100,000 工時計算損失工時工傷事故宗數													
目標	人數	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]
表現	人數	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]	n/a ^[26]	n/a ^[26]	n/a^[26]

註

[19] 斯德哥爾摩地鐵的服務合約已於2025年11月期滿，2025年的數據反映截至2025年11月的表現。

[20] 由2020年開始，MTR Tech的環境表現數據包括其全資擁有的附屬公司Emtrain。

[21] 該關鍵績效指標以千克計算。

[22] 自2019年起擴大匯報範圍至涵蓋所有活躍供應商。

[23] 由於斯德哥爾摩地鐵服務合約於2025年11月期滿，其後未能取得用於鑒證2025年安全表現數據的詳細資料，儘管已備有整合文件。因此，2025年的相關數據未納入鑒證範圍。

[24] 由於MTR Tech屬車廠業務，因此並無訂立乘客死亡人數和受傷事故的表現目標，亦無相關數據披露。

[25] 由於MTR Facility Management屬設施管理業務，因此並無訂立乘客死亡人數和受傷事故的表現目標，亦無相關數據披露。

[26] MTR Facility Management和MTR Tech的安全表現數據已綜合於MTR Tunnelbannan的數據中。

[27] MTR Tunnelbanan和MTR Tech監察承辦商的安全表現，並將其作為員工安全表現的一部分。

該2025年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a'代表該KPI無數據提供。

昂坪360纜車環境、社會及管治表現

關鍵績效指標	單位	2023	2024	2025
僱員總數				
員工總數	人數	304	329	339
按年齡劃分的員工(全職)比率				
30歲以下	人數	42	51	49
30歲至50歲以下	人數	175	180	196
50歲及以上	人數	35	38	39
按性別劃分的員工(全職)比率				
女性	人數	114	118	120
男性	人數	138	151	164
僱員類型總數				
全職	人數	252	269	284
兼職	人數	52	60	55
列車服務表現				
列車服務可靠程度	%	99.98	99.96	99.98

關鍵績效指標	單位	2023	2024	2025
安全目標及表現				
乘客安全				
死亡人數				
目標	人數	0	0	0
表現	人數	0	0	0
每百萬乘客人次的受傷宗數				
目標	人數	0.97	0.97	0.97
表現	人數	0.00	0.06	0.07
員工安全				
死亡人數				
目標	人數	0	0	0
表現	人數	0	0	0
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數				
目標	人數	0.99	1.20	1.20
表現	人數	0.75	0.57	0.27
承辦商安全				
死亡人數				
目標	人數	0	0	0
表現	人數	0	0	0
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數				
目標	人數	1.64	1.64	1.64
表現	人數	0.75	0.73	0.72

註

[1] 該關鍵績效指標包括全職及兼職員工。

性別平等資訊

在持續推動多元共融、平等機會及共融文化的同時，我們亦繼續披露與性別平等相關的資料。此章節涵蓋 2025 年 1 月 1 日至 12 月 31 日期間的數據。

關鍵績效指標	香港鐵路有限公司 ⁽¹⁾	香港	港鐵 (深圳)	港鐵 (杭州)	Metro Trains Melbourne	Metro Trains Sydney	MTR Nordic
第一部分：領導層							
公司董事局女性成員的比例	不適用	33%	不適用	不適用	不適用	不適用	14.3%
董事局領導層的性別平衡	不適用	16.7%	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
女性行政總裁	不適用	否。自 2026 年 1 月 1 日起，港鐵公司行政總裁由女性出任。	不適用	不適用	否	否	2025 年，MTR Nordic AB 和 MTR Facility Management 的行政總裁皆為女性。
女性行政人員的比例	不適用	44%	不適用	14.3%	37.5%	50.0%	40.5%
多元化總監 (Chief Diversity Officer)	不適用	環境及社會責任總經理專門負責推動港鐵的 ESG 策略，涵蓋社會共融、發展機遇及減少溫室氣體排放。	不適用	不適用	每月於行政會議及執行總監會董事局檢討會議中審視人力資本指標及企業多元共融關鍵績效指標。	不適用	人力資源總監負責監督 MTR Nordic 的多元共融表現。
第二部分：人才梯隊							
全體管理人員中女性員工的比例	27.1%	26.6%	30.1%	26.3%	27.8%	19.5%	32.5%
高級管理人員中女性員工的比例	27.2%	21.6%	62.5%	14.3%	30.2%	21.4%	33.3%
中層管理人員中女性員工的比例	27.1%	26.9%	34.0%	33.3%	26.9%	19.1%	32.3%
非管理職位員工中女性員工的比例	26.2%	21.9%	23.9%	29.0%	37.1%	28.8%	28.0%
全體員工中女性員工的比例	26.5%	22.8%	22.4%	29.0%	35.9%	28.0%	28.2%

關鍵績效指標	香港鐵路有限公司 ⁽¹⁾	香港	港鐵 (深圳)	港鐵 (杭州)	Metro Trains Melbourne	Metro Trains Sydney	MTR Nordic
全體員工晉升中女性員工的比例	22.6% ⁽²⁾	17.4%	29.5%	34.4%	–	34.6%	–
女性資訊科技/工程人員的比例	–	–	7.2%	28.6%	19.0%	6.9%	4.8%
新入職員工中女性員工的比例	32.9%	27.0%	21.6%	38.8%	69.3%	26.0%	29.6%
女性員工流失的比例	32.1%	30.5%	15.9%	27.0%	32.4%	31.8%	39.4%
訂立有時限的行動計劃，目標是增加女性領導層的比例	不適用	我們訂立了具體的性別多元化目標，於2025年或之前董事局的女性成員比例不少於25%。	–	–	MTM設有約定目標，務求增加MTM女性領導層比例，並設定於2026年6月前，女性領導層比例達致40%。	–	–
訂立有時限的行動計劃，目標是增加公司女性員工的比例	不適用	–	–	–	MTM設有約定目標，務求增加MTM女性員工比例，並設定於2026年6月前，女性員工比例達致36%。	–	–
第三部分：薪酬							
經調整性別平均薪酬差距	港鐵作為提供平等機會的僱主，提倡公平和平等的工作環境，並不論性別，根據員工的表現和貢獻給予獎勵	–	–	–	–	–	MTR Nordic每年進行薪金檢視，調整相同職位組別內的任何薪金差異。
未經調整全球性別平均薪酬差距	不適用。港鐵在釐定薪酬總額時不考慮性別。	–	–	–	17.2%	–	–

關鍵績效指標	香港鐵路有限公司 ^[1]	香港	港鐵 (深圳)	港鐵 (杭州)	Metro Trains Melbourne	Metro Trains Sydney	MTR Nordic
訂立有時限的行動計劃以縮窄性別薪酬差距	不適用	-	-	-	-	為免出現性別薪酬差距，MTS於2022年制訂薪酬框架，以此作為職位薪酬的衡量基準，然後才甄選員工出任職位。	MTR Nordic每年進行薪金檢視，調整相同職位組別內的任何薪金差異。
與性別多元或多元、平等及共融掛鈎的行政人員薪酬	N/A	-	-	-	-	-	-
第四部分：共融文化							
全新主要家長親職假週數	20.5 ^[3]	合資格員工可享有16週全薪產假。	合資格員工可享有98天全薪產假及80天額外假期。此外，育有1至3歲子女的男女員工均可享有10天親職假。	合資格員工可享有158天全薪產假及80天額外假期。此外，育有1至3歲子女的男女員工均可享有10天親職假。	合資格員工可享有14週全薪產假。	合資格員工可享有16週全薪產假。	根據瑞典的福利制度，父母兩人合共享有480天親職假，而政府將承擔一定比例的薪金。MTR Nordic將視乎員工受僱時間支付30-180天的工資，金額為政府所規定的最高工資與90%原工資之間的差額。
全新次要家長親職假週數	3.7 ^[3]	合資格員工可享有10天全薪侍產假。	合資格員工可享有15天全薪侍產假。此外，育有1至3歲子女的男女員工均可享有10天親職假。	合資格員工可享有15天全薪侍產假。此外，育有1至3歲子女的男女員工均可享有10天親職假。	自2023年3月1日起，作為出生父母或主要照顧者的伴侶之員工，將有權享有2週的帶薪假期。在此之前，並行陪產假為1週。	合資格員工可享有2週全薪產假。	根據瑞典的福利制度，父母兩人合共享有480天親職假，而政府將承擔一定比例的薪金。MTR Nordic將視乎員工受僱時間支付30-180天的工資，金額為政府所規定的最高工資與90%原工資之間的差額。
親職假留任率	95.7% ^[3]	90.6%	100%	96.4%	97.7%	87.5%	-

關鍵績效指標	香港鐵路有限公司 ⁽¹⁾	香港	港鐵 (深圳)	港鐵 (杭州)	Metro Trains Melbourne	Metro Trains Sydney	MTR Nordic
透過公司提供家庭照顧服務後備方案或資助	不適用	-	-	因應政府要求，公司已設立陪產假。2025年，員工合共取用超過 239.05 週陪產假。	-	-	-
彈性工作政策	不適用	-	-	-	MTM設有彈性工作安排。員工取得管理人員的同意後，可於指定日子在家工作。	MTS設有彈性工作安排，容許員工以混合模式在家工作及申請個人彈性工作協議，以供MTS審批。	MTR Nordic為合資格員工設立彈性工時及遙距工作安排，相關員工需每周工作至少40小時。
為女性而設的僱員資源小組	不適用	-	-	-	MTM已成立性別平等工作小組，支持性別平等議題，以爭取公司女性員工留任，協助她們發展和晉升。	-	MTR Nordic已推行具體措施以提高女性比例。例如參與「Introduce a Girl to Engineering」活動，目的是吸引更多女性擔任公司的工程職位。我們已進一步建立招聘流程，以確保能者居之，減少偏見。

關鍵績效指標	香港鐵路有限公司 ^[1]	香港	港鐵 (深圳)	港鐵 (杭州)	Metro Trains Melbourne	Metro Trains Sydney	MTR Nordic
無意識偏見培訓	不適用	我們的「學習管理系統」設有「ESG教室」社交學習小組，分享有關多元、平等和共融及環境、社會及管治議題的資訊，內容包括跨世代工作團隊、無意識偏見及職場共融。	在員工入職培訓的《工作操守指引》中，強調了在與員工的關係中，公司倡導誠實、公平、開放和透明的溝通方式，並嚴格禁止任何形式的歧視性行為。	-	MTM要求員工每兩年完整完成《工作操守指引》課程，且每年進行複修培訓。該課程包含無意識偏見的相關培訓。此外，MTM的「Think Twice」計劃為管理團隊舉辦培訓和工作坊，旨在實現心理安全零損害的目標。	MTS於2024年向指定員工群組推出無意識偏見的相關培訓。	《工作操守指引》培訓為強制課程。此外，當地亦訂有完善的法律，以保障平等對待及防止任何形式的濫用行為。MTR Nordic正持續並積極就相關議題推展工作。
年度反性騷擾培訓	不適用	舉辦一系列以道德與誠信為主題的網上研討會，以加強相關認知並更新員工知識，包括：由平等機會委員會主講的《預防及處理性騷擾》以及《認識香港反歧視法例》。	-	公司已在《員工守則》中確立了員工職業道德準則，並明確禁止任何形式的性騷擾行為。此外，新入職員工在加入公司時會接受相關培訓。	MTM要求所有新入職員工完成《工作操守指引》培訓，涵蓋反性騷擾、霸凌和騷擾培訓，並於每年進行複修培訓。	MTS於2025年向員工推出反性騷擾政策及培訓。	MTR Nordic為所有新入職員工提供防止性騷擾培訓。此外，我們亦設有舉報機制，讓員工可在匿名情況下舉報任何不當行為或違規事項。

註

[1] 除另有註明外，匯報範圍涵蓋我們於香港、深圳、杭州、墨爾本、悉尼及瑞典的營運。

[2] 範圍包括我們於香港、深圳、杭州及悉尼的業務營運。

[3] 範圍包括我們於香港、深圳、杭州、墨爾本及悉尼的業務營運。

2024年COMET基準比較結果

國際地鐵協會 (COMET) 推行計劃，收集來自全球不同地鐵系統營運商的數據，透過比較行業的表現以促進業界持續改進。

2025年的基準評比來自47個中至大型鐵路系統於2024年的表現數據，涵蓋44個城市，包括亞特蘭大、華盛頓、檀香山、蒙特利爾、紐約、渥太華、三藩市、多倫多、溫哥華、布宜諾斯艾利斯、墨西哥城、里約熱內盧、聖地亞哥、聖保羅、巴塞羅那、柏林、布魯塞爾、倫敦、伊斯坦堡、里斯本、馬德里、紐卡素、奧斯陸、巴黎、曼谷、班加羅爾、成都、清奈、重慶、杜拜、德里、廣州、香港、雅加達、吉隆坡、南京、首爾、新加坡、上海、悉尼、深圳、東京及台北。

評估延續以往年度所採用的評估框架，涵蓋六個範疇，包括成長與學習、顧客、內部流程、安全與保安、財務表現以及環境表現。

我們多年來一直參與COMET計劃，透過與全球同業作比較，檢視鐵路營運表現，並識別持續改進的機遇。

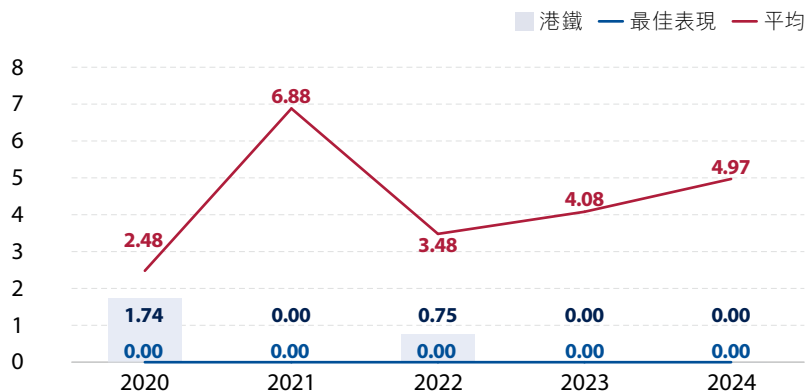
了解更多...

國際地鐵協會 (COMET) 是全球性的地鐵基準評比組織，成立於1994年，並於2020年與Nova組織合併組成COMET聯盟。COMET成立的目標是比較鐵路表現及分享最佳實踐，透過數據提供觀點分析，通過研究和討論提供最佳實踐。

該協會由成員共同擁有及督導，並由倫敦帝國學院的交通策略中心 (TSC) 管理推動。截至2025年12月底，COMET成員共有來自44個城市的47個中至大型鐵路系統。

安全

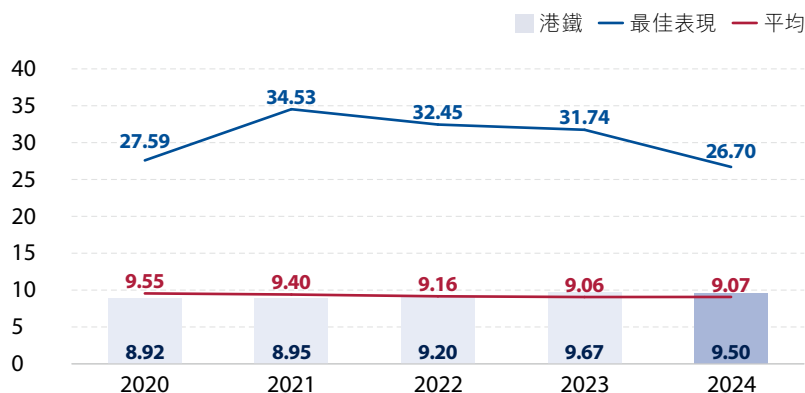
每十億載客人次計算的事故死亡人數 — 乘客安全



註：每十億載客人次計算的事故死亡人數是指由意外事故引起的死亡數，不包括自殺或非法律事件。

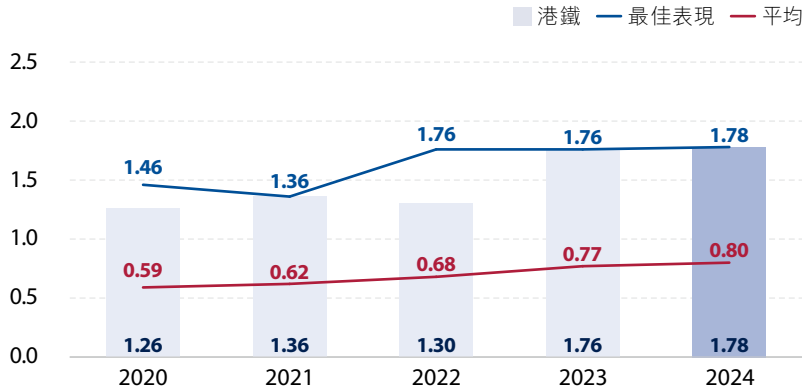
員工

按員工及承辦商工時計算行車公里



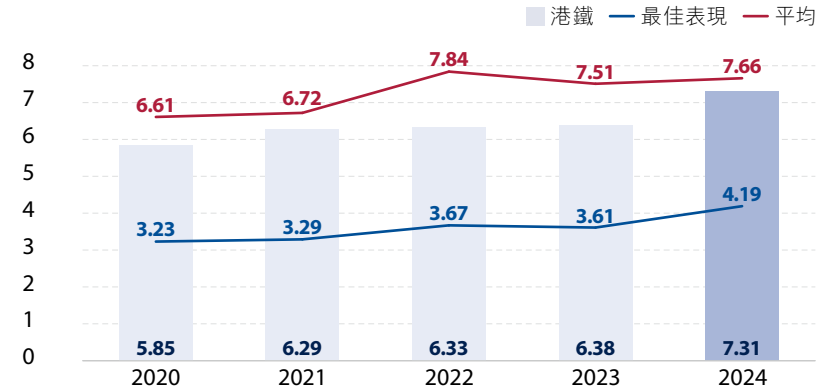
財務表現

商業總收入 / 經營成本



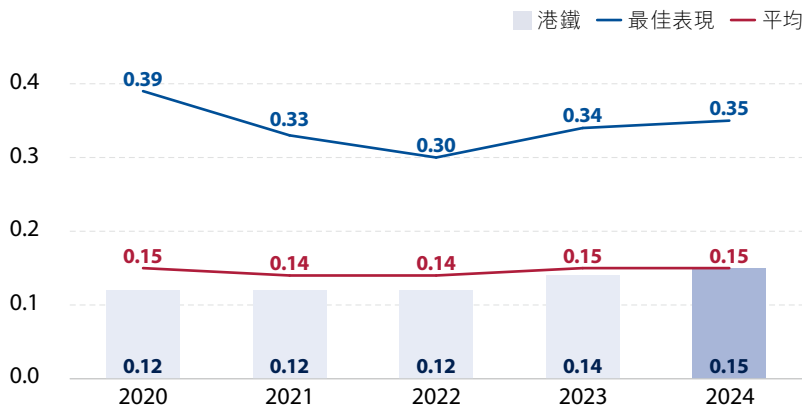
註: 2020年及2021年新冠疫情導致票務和非票務收入均大幅下降, 但港鐵仍維持正常服務, 讓城市前行。

每載客車卡行車公里經營成本 (US\$PPP)

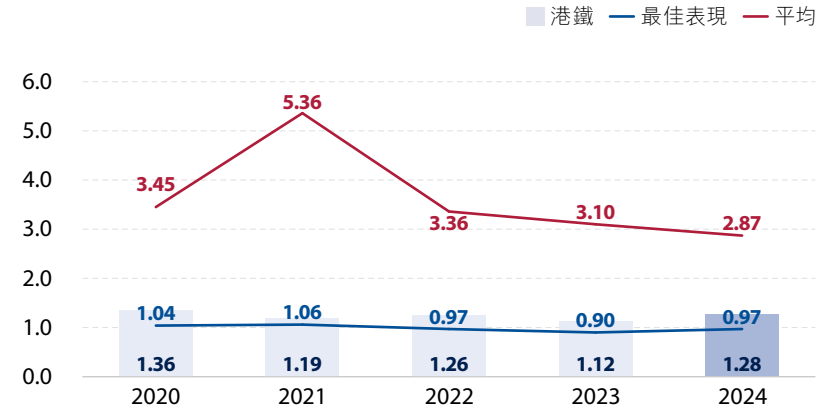


每乘客公里車費收入 (US\$PPP)

— 車費水平的量度指標



乘客人次經營成本 (US\$PPP)



註: 受2020年及2021年新冠疫情影響, 本公司鐵路網絡的乘客量顯著下降。

顧客服務

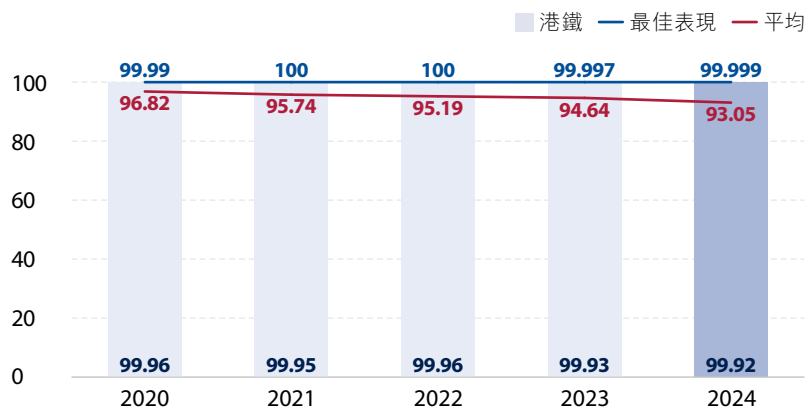
乘客車程準時程度 %
— 服務表現的暈度指標



每綫段公里的載客公里
— 資產利用率的暈度指標



列車班次準時程度 %
— 服務表現的暈度指標

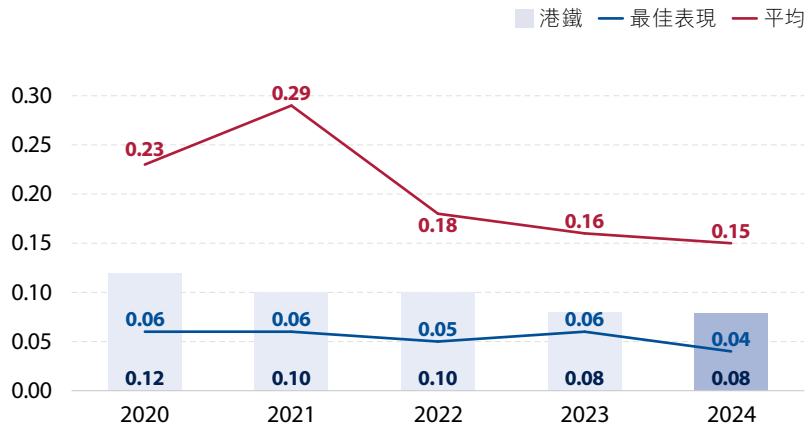


定義

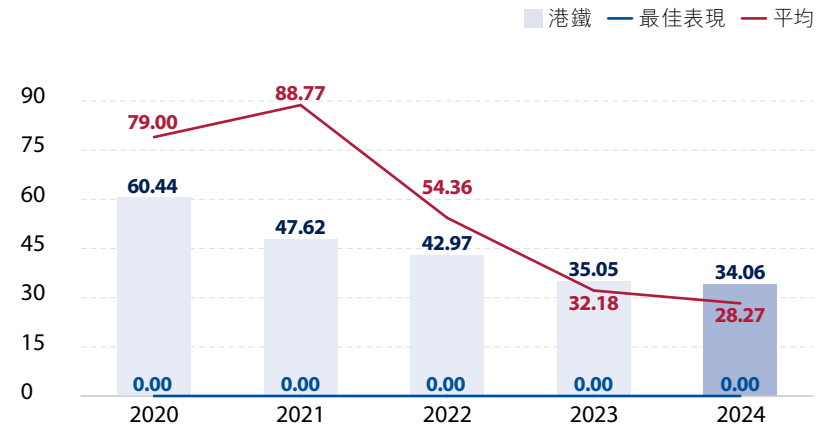
- 乘客人次** — 一年內乘坐公司列車的總乘客人次
- 乘客公里** — 一年內公司列車乘客的行程公里總數
- 載客車卡行車公里** — 一年內公司收費（載客）列車行走的公里總數

環境

每乘客公里總能耗
— 能源效益的度量指標



每乘客公里二氧化碳排放
— 導致氣候變化的度量指標



關鍵績效指標 (KPI) 的匯報範圍

本報告的匯報範圍涵蓋以下業務：

地點	業務
香港	由香港鐵路有限公司營運： <ul style="list-style-type: none"> - 重鐵、輕鐵及港鐵接駁巴士服務 - 物業發展、租賃及管理 - 車站商務
	昂坪360
中國內地	由港鐵軌道交通（深圳）有限公司營運： <ul style="list-style-type: none"> - 深圳市軌道交通四號綫
	由港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司營運： <ul style="list-style-type: none"> - 深圳市軌道交通13號綫^[1]
	由杭州杭港地鐵五號綫有限公司營運： <ul style="list-style-type: none"> - 杭州地鐵五號綫
澳洲	由 Metro Trains Melbourne Pty. Limited 營運： <ul style="list-style-type: none"> - 墨爾本都市鐵路
	由 Metro Trains Sydney Pty. Limited 營運： <ul style="list-style-type: none"> - 悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫
瑞典 ^[2]	由 MTR Tunnelbanan AB 營運、由 MTR Tech AB 提供列車維修服務： <ul style="list-style-type: none"> - 斯德哥爾摩地鐵
	MTR Facility Management AB
	MTR Nordic 的公司後勤部門及主要辦公大樓

註

[1] 深圳市軌道交通13號綫第一期首通段於2024年12月28日正式投入服務。

[2] 斯德哥爾摩地鐵的服務合約已於2025年11月期滿。

隨着海外業務持續拓展及發展，我們與各附屬公司保持緊密聯繫，並要求其披露涵蓋環境、社會及安全範疇的關鍵績效指標。在適用情況下，我們將中國內地、澳洲及瑞典鐵路營運的關鍵績效指標，與已披露的香港業務指標保持一致，並於表現數據表中作獨立匯報。本章節並未就各附屬公司個別關鍵績效指標的匯報範圍及其當地營運情況另作說明。

自2016年起，我們就昂坪360於匯報年度適用的關鍵績效指標作獨立匯報，包括安全表現、員工數據及服務表現。

綜合財務及經濟表現

經選定的經濟及財務數據，乃摘錄自載於港鐵公司網頁的《2025年報》。有關進一步詳情，請參閱《年報》。

環境表現

客運業務

為便於與其他鐵路營運商作出比較，我們呈列鐵路營運的若干關鍵績效指標，例如能源使用、水資源消耗及廢物管理，僅反映來自產生收入的業務活動對環境的影響。例如，在重鐵鐵路業務中，電力消耗包括列車牽引及輔助用能，以及車站和車廠所使用的能源。

我們根據香港法例第354章《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》呈報香港鐵路業務所產生的危險廢物數量。就海外附屬公司而言，危險廢物乃根據當地法規定義。

項目及工程拓展業務單位及香港物業業務單位

我們根據各項工程項目所進行的環境影響評估，監察建築地盤的環境表現。我們以建築廢物的回收量作為關鍵績效指標，監察從鐵路擴展項目地盤轉運至由香港特別行政區土木工程拓展署所管理的公眾填料接收設施，或運送至其他建築地盤的廢物回收量。

除非另有說明外，我們不會匯報超出港鐵公司直接控制或影響範圍的環境影響，例如由承建商管理的建築地盤，以及投資物業內租戶所產生的用电量及用水量。

溫室氣體排放

我們披露公司在香港主要業務的溫室氣體排放數據，包括二氧化碳、甲烷及二氧化氮，與本報告的匯報範圍一致。一般而言，我們採用營運控制方法，以設定公司邊界進行匯報。

除非另有說明外，我們的溫室氣體排放數據，只涵蓋港鐵公司擁有營運控制權的業務之全部溫室氣體排放量。故此，數據不會納入我們並無營運控制權的業務之溫室氣體排放量，例如香港的附屬公司八達通。另一方面，數據目前並不包括港鐵公司擁有營運控制權的香港附屬公司昂坪360。

下表概述我們的「範圍一」及「範圍二」溫室氣體排放清單，符合由世界可持續發展工商理事會 (World Business Council for Sustainable Development) 和世界資源研究所 (World Resources Institute) 聯合制訂的《溫室氣體盤查議定書》。我們已計算由公司業務直接產生及減除的溫室氣體排放量「範圍一」及與能源消耗相關的間接溫室氣體排放「範圍二」。

對於其他間接溫室氣體排放「範圍三」，於2023年報告年度以前的「範圍三」排放包括與公司業務相關的排放，涵蓋水消耗、污水處理、紙張消耗和員工出外工幹的排放。自2023年起，我們擴大了「範圍三」溫室氣體排放的匯報範圍，根據《溫室氣體核算體系：企業價值鏈「範圍三」核算與報告標準》以及科學基礎減碳目標 (SBT) 範圍涵蓋我們價值鏈中的相關間接排放。有關「範圍三」報告範圍的詳情，請參閱第46頁。

<p>公司後勤部門及主要辦公大樓</p>	<p>公司後勤部門包括財務職能、人力資源及行政職能、法律及管治職能、企業事務及品牌職能、數碼化與創新職能、內部審計部及港鐵學院。主要辦公大樓包括九龍灣總部、火炭鐵路大樓、錦田大樓、紅磡大樓及國際金融中心二期33樓。</p> <p>範圍一包括燃料消耗及製冷劑 範圍二包括購買電量</p>
<p>香港客運業務</p>	<p>香港客運業務包括重鐵、輕鐵及接駁巴士服務，所有港鐵車站、車廠及其他鐵路支援服務。</p> <p>範圍一包括支援鐵路營運的燃料消耗、接駁巴士服務的燃料及製冷劑 範圍二包括鐵路營運的購買電量</p> <p>註</p> <ul style="list-style-type: none"> 購買電量包括在新鐵路綫的測試及試運行階段所耗用的能源、廣告位、車站小商店配套設施、車站停車場、將軍澳實驗室、Traxcomm及電訊服務。
<p>香港網絡拓展</p>	<p>香港網絡拓展包括小蠔灣站、東涌綫延綫、屯門南延綫、洪水橋站、古洞站及機場鐵路掉頭隧道延展段的所有土木及機電工程。</p> <p>範圍一包括燃料消耗 範圍二包括購買電量</p> <p>註</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料消耗及購買電量包括由港鐵負責的項目地盤辦公室，不包括地盤施工活動。 各車站名稱僅為工作名稱。

<p>香港物業及其他業務</p>	<p>香港物業及其他業務包括由港鐵公司所擁有/發展/管理的物業：</p> <ul style="list-style-type: none"> 香港投資物業：海富中心、環球大廈、東昌大廈、國際金融中心二期、德福廣場一期、德福廣場二期、綠楊坊、連理街、PopCorn 1、PopCorn 2、杏花新城、圓方、青衣城1期、青衣城2期、連城廣場、海趣坊、恒福商場、新屯門商場、駿景廣場、The LOHAS康城、THE SOUTHSIDE及圍方。 香港管理物業：修頓花園、康威花園、杏花邨、康怡花園、康山花園、峻峰花園、欣景花園、康澤花園、德福花園、蔚藍灣畔、清水灣道8號、都會駅、君傲灣、首都、領都、天晉、漾日居、擎天半島、君臨天下、天璽、凱旋門、Union Square、盈翠半島、東堤灣畔、海堤灣畔、藍天海岸、映灣園、御龍山、銀湖、天峰、名城、綠楊新邨、新葵芳花園、君滙港、維港灣、柏景灣、帝柏海灣、溱岸8號、瓏門、環宇海灣、The Austin、Grand Austin、緻藍天、晉海、朗屏8號、柏傲灣、匯璽、全、城滙、海之戀、朗城滙、MALIBU、LP6、MONTARA、SEA TO SKY、MARINI、晉環、柏傲莊、LP10、The YOHO Hub及揚海。 <p>範圍一包括燃料消耗及製冷劑 範圍二包括購買電量</p> <p>註 不包括項目發展商與港鐵公司合作管理的香港物業發展及投資項目。</p>
<p>中國內地及國際業務</p>	<p>中國內地及國際業務包括由本公司全球各地全資擁有及佔多數股權的附屬公司所營運的重鐵業務，其「範圍一」和「範圍二」排放已包括於我們的「範圍三」科學基礎目標。請參閱第48頁，以了解我們「範圍三」排放匯報範圍內的附屬公司。</p>

我們主要參考由香港特別行政區環境保護署及機電工程署編制的《[香港建築物（商業、住宅或公共用途）的溫室氣體排放及減除的核算和報告指引](#)》，以計算公司的溫室氣體排放量。該指引為燃料使用的排放係數的主要資料來源，代表由單位活動所產生的特定溫室氣體的平均排放率。

採用政府間氣候變化專門委員會（IPCC）所訂定的全球暖化潛勢（GWP）數值，用以計算特定溫室氣體在大氣層保留熱能的相應能力。

我們透過本港兩家電力公司（即中華電力有限公司及香港電燈有限公司），就報告年度所發布的《可持續發展報告》，獲取相關的排放係數。海外附屬公司的排放使用按地點或供應商的電力消耗排放係數。

自2023年起，我們擴大了對「範圍三」溫室氣體排放的匯報範圍，以符合《溫室氣體核算體系：企業價值鏈（範圍三）核算與報告標準》和我們科學基礎目標的要求。在15個「範圍三」排放類別中，其中9個與我們的鐵路和投資物業營運相關，並涵蓋在我們的「範圍三」科學基礎目標內⁽¹⁾。

值得注意的是，由於價值鏈業務營運的複雜性和多樣性，因此「範圍三」溫室氣體排放可獲取的原始數據（例如來自供應商的資料）有限。然而，我們已盡力採用可靠及可獲取的資料來源，以確保相關計算在可行範圍內具備合理的準確性及相關性。

我們的「範圍三」披露範圍與「範圍三」科學基礎目標所涵蓋的範圍一致。下表列出「範圍三」溫室氣體排放的匯報範圍、計算方法及排放系數資料來源。

類別 1 – 外購商品和服務	
類別說明	與公司外購或獲得商品及服務 ^[2] 的開採、生產和運輸相關的溫室氣體排放。
計算範圍	與公司下列的鐵路及投資物業 ^[3] 業務支援活動相關的上游溫室氣體排放： <ul style="list-style-type: none"> 公司外購產品（例如列車、信號設備和物業裝修材料）的開採、生產及運輸； 外購辦公用紙的生產；以及 已用淡水處理。
計算方法	<ul style="list-style-type: none"> 外購商品以基於支出的方法計算（將相應商品類別的支出乘以資料庫中最能代表外購商品種類的相應排放系數）； 外購的辦公用紙按平均數據法計算； 淡水消耗按供應商的特定方法計算。
資料來源	<ul style="list-style-type: none"> 內部系統的支出數據； 供應商記錄的紙張和用水量數據
排放系數參考資料	<ul style="list-style-type: none"> Cornerstone Sustainability Data Initiative 發布的《Supply Chain Greenhouse Gas Emission Factors v1.4》，提供以 2024 年為基礎的每美元開支的溫室氣體排放參考資料。使用「包含邊際供應鏈排放系數」（Supply Chain Emission Factors with Margin），記錄「從搖籃到貨架」（cradle-to-shelf）的溫室氣體排放； Environmental Protection Authority Victoria 發布的《GHG EFs for Office Copy Paper》； 香港特區政府水務署因使用電力處理食水而產生的溫室氣體排放。

類別 2 – 資本商品	
類別說明	與公司外購或獲得資本商品相關的開採、生產和運輸的上游溫室氣體排放。
計算範圍	與香港鐵路擴展工程項目及公司鐵路和投資物業業務購入資產相關的隱含溫室氣體排放。
計算方法	– 鐵路營運：以建造業議會碳評估工具計算。
資料來源	– 承建商匯報的材料用量
排放系數參考資料	– 鐵路營運：建造業議會碳評估工具的排放系數資料庫
類別 3 – 燃料及能源相關活動	
類別說明	與公司外購或獲得燃料及能源的開採、生產和運輸相關的溫室氣體排放（尚未計入「範圍一」或「範圍二」排放）。
計算範圍	公司就香港鐵路及投資物業業務 ^[3] 外購汽油、柴油、電力等燃料的開採、生產及運輸所產生的上游溫室氣體排放。
計算方法	按平均數據法計算，將燃料和電力的消耗數據乘以相應的排放系數。
資料來源	<ul style="list-style-type: none"> 供應商記錄的燃料和電力消耗數據； 電力公司公布的發電燃料組合
排放系數參考資料	<ul style="list-style-type: none"> 汽油、柴油：英國能源安全與淨零部和環境、食品及農村事務部發布的《UK Government GHG Conversion Factors for Company Report (2025)》中的相應排放系數； 電力：英國能源安全與淨零部和環境、食品及農村事務部發布的《UK Government GHG Conversion Factors for Company Report (2025)》中發電燃料的排放系數。在電力方面，考慮本地發電燃料組合、港鐵的用電量分布等因素，採用「從油井到油箱」排放系數與燃燒排放系數的比率。

類別 4 – 上游運輸及配送	
類別說明	公司外購產品在第一層級供應商與公司營運（非由公司擁有或營運的車輛及設施）之間的運輸及分銷所產生的溫室氣體排放，以及公司外購的其他運輸和分銷服務所產生的溫室氣體排放。
計算範圍	與公司外購產品的運輸和分銷相關的上游溫室氣體排放。
計算方法	按基於支出的方法計算。類別 1（從搖籃到貨架）的計算已涵蓋第一層級供應商與公司營運之間上游運輸和分銷相關的溫室氣體排放。
資料來源	內部系統的支出數據
排放系數參考資料	Cornerstone Sustainability Data Initiative 發布的《Supply Chain Greenhouse Gas Emission Factors v1.4》，提供以 2024 年為基礎的每美元開支的溫室氣體排放參考資料。使用「包含邊際供應鏈排放系數」（Supply Chain Emission Factors with Margin），記錄「從搖籃到貨架」（cradle-to-shelf）的溫室氣體排放。
類別 5 – 營運產生的廢棄物	
類別說明	第三方處置和處理公司所產生廢棄物的溫室氣體排放。
計算範圍	與下列各項相關的溫室氣體排放： <ul style="list-style-type: none"> 公司的香港鐵路及投資物業^[3]業務產生的廢棄物處置；以及 處理污水的用電。
計算方法	<ul style="list-style-type: none"> 鐵路營運：按人均產生的廢物量和相應排放系數的平均數據法計算； 投資物業：廢物量乘以相應的排放系數。
資料來源	<ul style="list-style-type: none"> 清潔承辦商提供的廢棄物處置記錄； 香港特區政府環境保護署發布的《香港固體廢物監察報告 2024 年廢物統計數字》中的廢物人均棄置率。
排放系數參考資料	<ul style="list-style-type: none"> 新西蘭環境部刊發的《Measuring Emissions: A Guide for Organisations: 2025 Detailed Guide》； 香港特別行政區渠務署可持續發展報告

類別 6 – 商務差旅	
類別說明	使用第三方擁有或營運的交通工具接載員工出差相關的溫室氣體排放。
計算範圍	與員工商務差旅相關的交通和住宿所產生的溫室氣體排放。
計算方法	<ul style="list-style-type: none"> 旅行社提供的溫室氣體排放數據； 未包含在旅行社數據中的行程活動數據乘以相應的排放系數。
資料來源	<ul style="list-style-type: none"> 旅行社的溫室氣體排放數據； 內部系統的活動數據。
排放系數參考資料	<ul style="list-style-type: none"> 航班：香港大學和香港城市大學發表的《香港中小企業碳審計工具箱》； 住宿：英國能源安全與淨零部和環境、食品及農村事務部發布的《UK Government Conversion Factors for greenhouse gas (GHG)》報告。
類別 7 – 員工通勤	
類別說明	員工往返住所和工作地點的交通所產生的溫室氣體排放。
計算範圍	香港員工往返住所和工作地點的交通所產生的溫室氣體排放。
計算方法	<ul style="list-style-type: none"> 按平均數據法^[4]計算，估算溫室氣體排放量時考慮了以下因素：香港僱員人數、平均交通距離、本地不同的交通方式、全年的工作日數，以及不同交通方式的排放系數。
資料來源	<ul style="list-style-type: none"> 內部系統的香港員工人數； 根據香港特區政府運輸署公布的文件估計平均交通距離； 香港特區政府運輸署《交通習慣調查》中的交通模式。
排放系數參考資料	不同交通模式的排放系數：香港大學和香港城市大學發表的《香港中小企業碳審計工具箱》

類別 8 – 上游租賃資產

類別說明	公司租賃資產營運的溫室氣體排放
計算範圍	於中國內地、澳洲和瑞典的全資擁有及佔多數股權的附屬公司「範圍一」和「範圍二」溫室氣體排放，當中包括： <ul style="list-style-type: none"> 由港鐵軌道交通（深圳）有限公司營運的深圳市軌道交通四號綫； 由港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司營運的深圳市軌道交通13號綫^[5]； 由杭州杭港地鐵五號綫有限公司營運的杭州地鐵五號綫； 位於深圳的「頌薈」商場； 由倫敦 MTR Elizabeth line 營運的伊利沙伯綫^[6]； 由瑞典 MTR Tunnelbanan AB 營運及由 MTR Tech AB 提供列車維修服務的斯德哥爾摩地鐵^[7]； 由澳洲 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 營運的墨爾本都市鐵路服務；及 由澳洲 Metro Trains Sydney Pty. Limited 悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫。
計算方法	按資產特定方法計算，將燃料和電力消耗量乘以符合當地情況的相應排放系數。
資料來源	附屬公司匯報的燃料和電力消耗數據
排放系數參考資料	符合當地情況的排放系數

類別 13 – 下游租賃資產

類別說明	公司擁有並出租予租戶營運的排放。
計算範圍	港鐵商場租戶營運所產生的「範圍一」及「範圍二」溫室氣體排放。
計算方法	按平均數據法計算，將租戶類別劃分的平均能源消耗指標乘以相應的樓面面積和電力公司的排放系數。
資料來源	<ul style="list-style-type: none"> 內部系統的樓面面積和租戶類別 香港特區政府機電工程署公布的商業類別能源消耗指標
排放系數參考資料	香港電力公司提供的排放系數

註

- [1] 根據我們的「範圍三」科學基礎目標，下列「範圍三」類別被視為與港鐵不相關：
- 類別 9 – 下游運輸及配送；類別 10 – 已售產品的加工；類別 11 – 已售產品的使用；類別 12 – 已售產品生命周期完結後的處理：銷售實體產品並非港鐵的主要業務。
 - 類別 14 – 特許經營：港鐵並無相關特許經營。
 - 類別 15 – 投資：港鐵並非以金融機構為主的公司。我們的「範圍三」科學基礎目標包含港鐵的主要業務，包括鐵路和投資物業營運。
- [2] 鑑於我們的業務性質，此類別的溫室氣體排放大部分與外購商品及產品有關，而外購服務所產生的排放相對較低，並遠低於門檻（即按照科學基礎目標倡議組織的要求不超於「範圍三」總排放量的33%）。因此，該排放被排除在「範圍三」匯報範圍之外。
- [3] 公司在香港擁有、發展及管理的投資物業，包括港鐵商場和辦公大樓。
- [4] 隨着 Quantis GHG Protocol Scope 3 Evaluator 不再適用，我們自2024年起已相應更新相關的計算方法。
- [5] 深圳市軌道交通13號綫第一期首通段於2024年12月28日正式投入服務。
- [6] 英國伊利沙伯綫的營運權已於2025年5月移交下任營運商。2025年的數據包括截至2025年5月的溫室氣體排放。
- [7] 斯德哥爾摩地鐵的服務合約已於2025年11月期滿。2025年的數據包括截至2025年11月的溫室氣體排放。

社會表現

遵守法規

我們的公司一般指示 (CGI) 之遵守法例及規例涵蓋適用於香港、中國內地及與我們業務有重大關係的其他地方的法律和規例。在公司內部，我們會匯報實際或潛在違規個案，包括有機會影響業務營運、造成財務損失或損害公司聲譽的情況，亦會涵蓋輕微的違規情況。公司一般指示亦涵蓋第三方（例如承辦商或業務合作夥伴）行為而有可能導致公司須承擔相關責任的違規行為。

於本報告中，我們匯報截至報告期末已完結的經定罪不合規個案數目。

員工

以下關鍵績效指標僅反映本公司的香港全職僱員，除另有註明外，否則不包括臨時及兼職員工，以及附屬公司的員工。

僱用殘疾人士	有身體或精神殘疾的員工數目，但不包括長期病患者。該數據亦以報告期末所佔員工總數的百分比展示。
董事局女成員比率及董事局多元化的其他關鍵績效指標	我們關於董事局組合及董事局多元化的關鍵績效指標（包括董事局女成員比率），乃反映截至 2026 年 3 月 12 日（即 2025 財政年度業績公布日期）的董事局成員組合，與我們的《年報》保持一致。
新僱員招聘率	包括報告期內新僱用的全職及臨時員工的數目，亦按年齡及性別劃分。該等比率以報告期末同一類別員工總數的百分比顯示。

以下關鍵績效指標反映本公司於香港和中國內地的全職員工，除另有註明外，否則不包括臨時及兼職員工，以及附屬公司的員工。就悉尼及墨爾本業務，以下關鍵績效指標則涵蓋全職及兼職員工，包括永久、合約及臨時員工。就瑞典業務，員工自願流失率僅涵蓋全職員工。

員工自願流失率	公司每年的員工自願離職率，亦按性別及年齡層劃分匯報。該等比率以報告期末同一類別員工總數的百分比顯示。
透過內部晉升或調職填補的空缺	內部人選透過職位晉升或跨部門/組別調職而填補的職位空缺數目（以報告期末已填補空缺總數的百分比顯示）。

下列關鍵績效指標包括香港附屬公司昂坪 360 及 Traxcomm 僱用的員工，與《年報》刊發的數據保持一致。就中國內地、澳洲及瑞典業務而言，除另有註明外，下列關鍵績效指標包括全職及兼職員工（涵蓋全職、合約及臨時員工）。

僱員總數	截至報告期末的全職僱員數目
女性僱員	截至報告期末，公司僱用的女性全職僱員總數佔全職僱員總數的百分比。

發展與培訓

下列關鍵績效指標僅反映公司的香港全職僱員，不包括兼職員工、承辦商及港鐵附屬公司僱用的員工。

員工培訓總日數	員工培訓總數包括報告期內的管理及營運培訓。員工培訓總日數以人工作日顯示。
每名僱員的培訓日數（整體）	在報告期內完成的所有培訓均以日數顯示。

下列關鍵績效指標只計算公司在香港和中國內地的全職僱員，除另有註明外，否則不包括兼職員工、承辦商及港鐵附屬公司僱用的員工。就悉尼、墨爾本及瑞典業務，以下關鍵績效指標包括全職及兼職員工（涵蓋全職、合約及臨時員工）。

按性別劃分接受培訓的僱員百分比	報告期內按性別劃分接受培訓的僱員數目與同一類別僱員總數的比率。
按管理級別劃分接受培訓的僱員百分比	報告期內按管理級別劃分接受培訓的僱員數目與同一類別僱員總數的比率。
按性別劃分每名僱員的培訓日數	報告期內僱員按性別劃分接受培訓的總日數與同一類別的僱員總數比較。
按管理級別劃分每名僱員的培訓日數	報告期內僱員按管理級別劃分接受培訓的總日數與報告期內同一類別的僱員總數比較。

客戶服務

我們的《營運協議》列明，我們必須達到或超越服務的多項目標。除該等關鍵績效指標外，我們的《顧客服務目標》亦包含其他服務表現承諾。

營運表現

《可持續發展報告》提供附屬公司的營運表現以作參考。附屬公司各自採用適用於當地的計算方法。有關香港鐵路業務的營運表現，請參閱最新的《年報》。

供應商分佈

在本報告中披露的供應商，乃指我們在報告期內向其批出合約或下達訂單的第一層級活躍供應商，並根據供應商主要聯絡辦事處的所在地，按地理位置劃分供應商的分佈狀況。

安全目標及表現

我們為乘客及公眾、員工與承辦商訂立安全目標，並且全年定期監察關鍵績效指標的進度。我們每年以系統性的方法檢討安全目標，當中考慮實際表現、新的安全挑戰，以及安全改進措施。所有安全關鍵績效指標，包括截至2026年1月底的報告年度內，死亡及受傷個案的表現。

由於港鐵公司三類客運服務（即重鐵、輕鐵及港鐵巴士）的經營環境各有不同，亦採用不同類型的安全控制及防護措施，因此該等服務的安全目標無法直接作比較。

乘客及公眾安全

下列安全關鍵績效指標的範圍包括：公司在香港、中國內地、澳洲及瑞典的鐵路營運，以及香港附屬公司昂坪360的業務。

乘客死亡人數	乘客死亡人數不包括自殺、企圖自殺、乘客之間爭執及由於乘客的健康狀況而引致的受傷。
乘客需要住院的受傷事故宗數（每1億次計乘客車程）	發生事故後需要立即送院接受觀察或治療的受傷宗數，例如公眾人士嚴重受傷的個案，但不包括自殺、企圖自殺、乘客之間爭執及由於乘客的健康狀況而引致的受傷。
每百萬乘客人次的受傷宗數（適用於海外鐵路營運業務）	包括公眾人士受傷的個案，但不包括自殺、企圖自殺、乘客之間爭執及由於乘客的健康狀況而引致的受傷。

員工及承辦商安全

根據香港特別行政區法例第556A章《香港鐵路條例》，港鐵公司就員工安全採用嚴格的報告標準。我們就承辦商安全採用的報告方式，則符合香港特別行政區法例第59A章《工廠及工業經營規例》、香港特別行政區法例第282章《僱員補償條例》及香港特別行政區法例第509章《職業安全及健康條例》的規定。海外附屬公司則按當地法規，就員工及承辦商安全作出報告。

我們為下表所列涉及不同業務的員工及承辦商訂立不同的安全目標，反映與員工及承辦商有關的不同風險。

公司後勤部門	財務職能、法律及管治職能、人力資源及行政職能、企業事務及品牌職能、數碼化與創新職能、內部審計部、港鐵學院、中國內地業務總部，以及國際業務總部。
香港鐵路業務	由香港客運服務業務單位員工及承辦商進行的工作。
香港物業發展及投資項目	何文田站第一期及第二期、黃竹坑第三期至第六期、油塘通風樓、錦上路、日出康城第十一期至第十三期、大圍站、天榮站、百勝角通風樓、東涌牽引配電站發展項目及東涌東站第一期物業發展項目的地基、建造、改建及其他額外工程。
香港投資物業	海富中心、環球大廈、東昌大廈、國際金融中心二期、德福廣場一期、德福廣場二期、綠楊坊、連理街、PopCorn 1、PopCorn 2、杏花新城、圓方、青衣城、Citylink、策誠軒 [△] 、海趣坊、恒福商場、新屯門商場、駿景廣場、The LOHAS康城、圓方及THE SOUTHSIDE的維修及管理工作。
香港管理物業	修頓花園、康威花園、杏花邨、康怡花園、康山花園、峻峰花園、欣景花園、康澤花園、德福花園、蔚藍灣畔、清水灣道8號、都會駅、君傲灣、首都、領都、天晉、漾日居、擎天半島、君臨天下、天璽、凱旋門、Union Square、盈翠半島、東堤灣畔、海堤灣畔、藍天海岸、映灣園、御龍山、銀湖、天峰、名城、綠楊新邨、新葵芳花園、君滙港、維港灣、柏景灣、帝柏海灣、溱岸8號、瓏門、環宇海灣、The Austin、Grand Austin、日出康城公眾地方、緻藍天、晉海、朗屏8號、柏傲灣、恒福花園、駿景園、匯璽、全、城滙、海之戀、朗城滙、MALIBU、LP6、MONTARA、SEA TO SKY、MARINI、晉環、柏傲莊、LP10、The YOHO Hub、揚海、瑜一、柏瓏、凱柏峰、海盈山、朗賢峯及SEASONS PLACE的維修及管理。
香港網絡拓展	小蠔灣站、東涌綫延綫、屯門南延綫、洪水橋站、古洞站及機場鐵路掉頭隧道延展段的土木及機電工程。 *各車站名稱僅為工作名稱。
香港鐵路網絡改善工程	資產更新及提升工程的土木、機電及鐵路系統工程、商業項目及延綫項目/行人通道的接駁工程。

[△] 策誠軒自2021年8月1日起交由香港房屋協會營運過渡性房屋，為期五年。

上表所列的公司業務外，下列關鍵績效指標亦適用於中國內地、澳洲及瑞典的鐵路業務。

員工死亡事故	報告期內與工作有關的員工死亡事故宗數。
員工損失工時 工傷事故 (每100,000工時計)	報告期內導致向員工發出一日或以上病假的工傷事故宗數。
承辦商死亡事故	報告期內主要承辦商員工因工死亡的事務宗數。
承辦商每100,000工時 須呈報意外事故	報告期內導致主要承辦商向其員工發出三日以上病假的工傷事故宗數。
承辦商損失工時 工傷事故 (每100,000工時計)	報告期內導致承辦商向其員工發出最少一更或一日病假的工傷事故宗數。