

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標



環境

我們致力成為全球最有效利用資源及保持生態可持續性的鐵路與物業服務公司之一。為此，我們不斷：

- 提升能源效益；
- 可持續地使用自然資源；及
- 應對氣候變化。



260種

落馬洲濕地發現的雀鳥種類數量



1,355,381

公噸二氧化碳當量總溫室氣體排放量

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

▶ 引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

引言

我們集中討論港鐵的鐵路系統，原因是港鐵網絡覆蓋廣泛地區並耗用大量資源，而港鐵今天的建造工程也可能會對環境造成長遠影響。此外，我們還探討物業及其他業務，特別是與使用資源有關的業務。

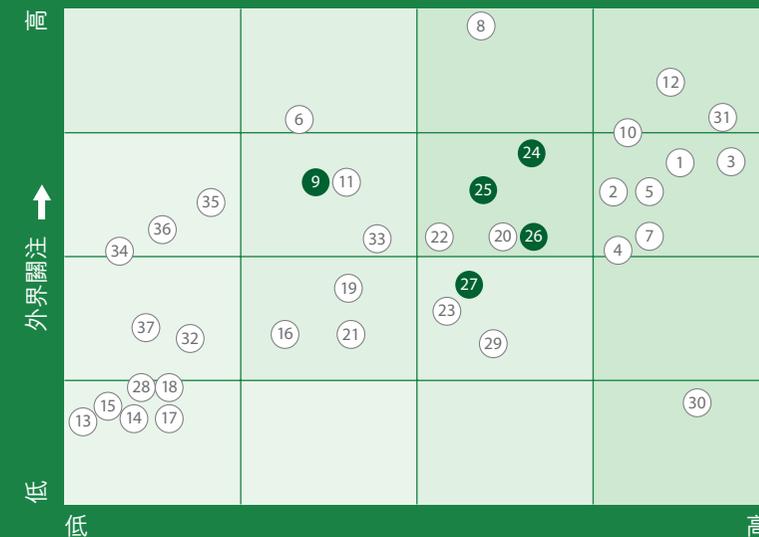
隨著全球人口不斷增長且日趨都市化，電氣化集體運輸鐵路被公認為最符合環境可持續性的運輸方式。我們相信公司對環境最顯著的貢獻，在於鐵路服務能避免對環境造成破壞。由於鐵路的載容量龐大，港鐵可取代大部分道路運輸，並帶來多種裨益，包括令空氣更清新、紓緩道路擠塞、提高有限土地資源的使用效益等。

上述觀點最近得到公共交通國際聯會（International Association of Public Transport, UITP）和理特管理諮詢公司（Arthur D. Little）的印證。兩個機構均形容香港擁有「全球最先進的城市系統」和全球首屈一指的低碳交通工具。

了解更多……

下載 [Future of Urban Mobility 2.0](#)，細閱有關理特和 UITP 於 2014 年 1 月發表的研究結果，包括涵蓋 84 個城市的「城市流動性指數」的最新版本。

本章涵蓋的重要議題



- ⑨ 可持續產品及服務
- ②④ 防止污染（空氣、水及廢物）
- ②⑤ 可持續的資源利用（資源效率及用水）
- ②⑥ 氣候變化
- ②⑦ 生物多樣性

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

▶ 引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

您知道嗎？

需要多少部汽車才能抵得上一列港鐵列車的滿載乘客量？

1 列港鐵列車



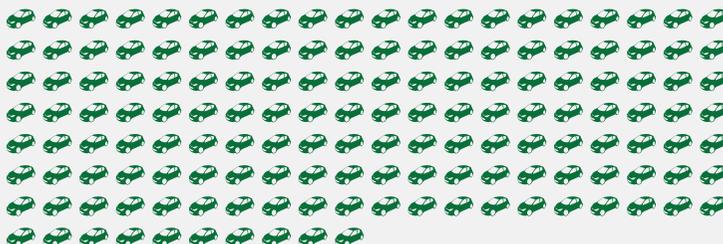
25 部巴士



150 部小巴



1,500 部汽車



假設：每部汽車搭載一至兩名乘客；每部小巴搭載 16 名乘客；每部巴士搭載 100 名乘客；以及一列列車搭載 2,500 名乘客

管理方針

指導架構

我們的承諾及政策

- 我們的氣候變化聲明（僅提供英文版）指出，氣候變化正在影響香港及公司經營業務的其他地區。我們通過為顧客和社區提供低碳交通工具和生活方式，以舒緩氣候變化的影響，同時為確保公司日後可繼續提供安全可靠、效率超卓的鐵路服務，我們亦積極應對氣候變化。
- 港鐵的生物多樣性政策（僅提供英文版），要求我們保護生態敏感地區。根據有關政策，我們的環境管理系統已考慮生物多樣性因素，其中對落馬洲濕地的管理工作便是例子之一。
- 我們的綠色採購政策（僅提供英文版）載述以負責任態度管理自然資源的原則。

管理風險

與環境有關的風險由企業風險委員會定期評估。以氣候變化為例，我們把影響分為直接風險（包括服務供應、資產管理、員工和顧客），以及間接風險（包括供應鏈和社區）。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

能源效益

自 2012 年 10 月起，我們成為世界可持續發展工商理事會 (WBCSD)「建築物能源效益宣言」的締約方。在能源效益方面，我們致力超越監管規定。

了解更多……

根據機電工程署的資料，建築物佔香港總用電量約 90%。而規管香港能源效益的監管要求包括《建築物能源效益條例》和《建築物能源效益守則》。

您知道嗎？

港鐵首次發行綠色債券

我們於 2016 年發行了首批綠色債券。發行綠色債券使我們得以開拓全新和增長迅速的投資者基礎，提供具成本效益的資金以投資於一系列綠色服務及網絡提升項目，並協助香港發展成為區域性綠色金融樞紐。有關的更多資訊，請參閱綠色債券一節。

主要流程

環境管理系統

我們的環境管理系統乃按照 ISO 14001:2004 標準進行編製和進行認證，以便車務處、工程處及物業處（透過選定的港鐵管理的物業）識別環境影響和實現持續改善。我們的車務處已取得全新的 ISO 14001:2015 證書，其他業務部門也將根據需要進行過渡。

了解更多……

ISO 14001 提供一個任何公司或組織均可遵循的框架，以建立有效的環境管理系統並提高其環境表現。除其他變化外，2015 年發佈的最新版本還要求環境管理與組織策略更緊密地結合，並關注生命週期環境考量。

內部工作小組

為確保我們能適當地把對環境的影響降至最低，我們已在公司設立相關的環境工作小組，以處理整體環境管理、能源、水、廢物和廚餘等事宜。在新鐵路綫的建造方面，我們已指派特定的環境團隊，處理每條鐵路綫的環境事宜。

環境影響評估

我們的新項目遵循環境影響評估的法定流程，包括提出避免、減少和緩解有關影響的建議。流程亦包括進行公眾諮詢，如有需要亦包括專家評審。根據該流程的結果，環境保護署發出環境許可證，訂明在項目規定年限內必須遵守的條件，包括控制和監測與噪音、水質、空氣質素、廢物處理和生態等有關的環境影響。

就新鐵路綫與持份者合作

作為新鐵路綫持份者參與的一部份，我們的持續環境改善計劃 (CEIP) 為我們建造組和環境組的員工以及顧問、承辦商和相關官員提供一個知識分享平台。

我們亦定期與非政府環保組織溝通，告知新鐵路工程方面與環境有關的最新狀況。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

可持續的資源使用

2016 年，我們向香港兩家電力公司購買了逾 1,940 千兆度電，佔香港總用電量約 4%。在港鐵的總用電量中，重鐵佔 76% 的最高比重，物業處的佔比則約為 21%，當中包括我們擁有和管理的所有物業，但只考慮我們在物業中所能控制的能源使用（即不反映租戶的用電量）。

用電量（兆瓦時）

	2015	2016
總量	1,954,893	1,948,421
鐵路營運	1,541,108	1,542,581
重鐵（佔總用電量的比重）	1,486,014 [76%]	1,487,354 [76%]
輕鐵及巴士（佔總用電量的比重）	55,094 [3%]	55,227 [3%]
物業（佔總用電量的比重）	413,785 [21%]	405,840 [21%]

能源效益

購電是我們最大的非員工營運成本。即使不考慮減少能耗所帶來的環境效益，單是從成本角度考慮，也值得我們尋求創新方法來提升能源效益。

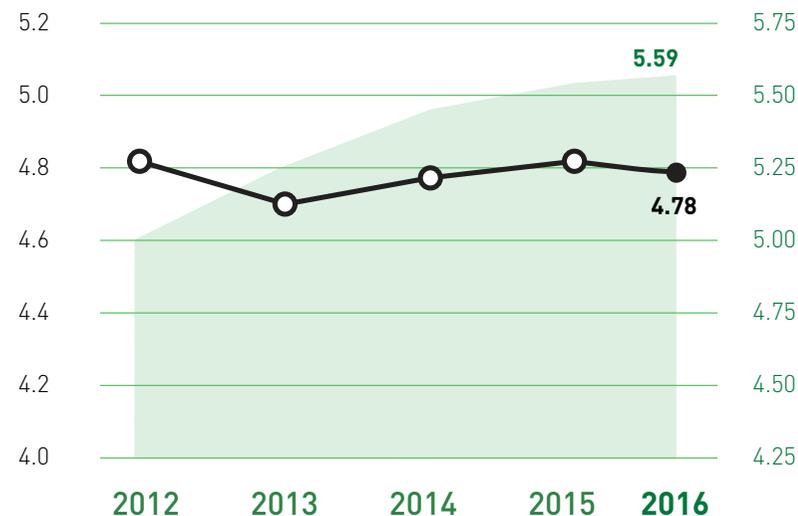
我們以兩個方式量度用電量，以評估我們在能源效益方面的表現：

- 每載客車卡行車公里的用電量（如圖所示）
- 重鐵業務每名乘客公里的用電量

鐵路資產用電效率比例（香港）

每載客行車公里用電量
千瓦時每車卡公里

乘客量
（周日平均，以百萬人次計）



我們的目標是至 2020 年使重鐵網絡每名乘客公里的用電量與 2008 年（兩鐵合併後的首個全年度）相比水平降低 21%。重鐵系統的乘客量持續上升、列車班次增加，用電量因而提高，但與 2008 年的基準比較仍減少了 16.1%。

就我們的投資物業而言，我們主要針對樓齡較舊的建築物進行能源效益提升項目。2013 年，我們訂立了使旗下投資物業組合的能源用量於 2023 年底前減少 12% 的目標。截至 2016 年底，我們的用電量已較 2013 年的基準減少了 8%。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

供電趨勢

在香港，我們只能向兩家業務垂直綜合的供電商購電。這兩家電力公司根據管制計劃協議（有效期至 2033 年）受到政府規管。由於電力公司因應能源市場的發展（包括環境政策的影響）調整電價，我們預計我們未來幾年的電力成本將會上升。

2015 年，我們參與了香港環境局就香港管制計劃協議未來安排而舉行的公眾諮詢。我們重申希望政府繼續在安全性、可靠度、合理價格和環保等四個目標中尋找適當平衡。為了加強採用可再生能源和需求管理措施，我們亦建議政府向私營機構提供更多財政支持，而不是只提供稅務優惠。

了解更多……

有關香港電力供應的監管框架，請瀏覽環境局網站。

節能措施

多年來，我們推行多項節能措施，並繼續尋求新方法來減少各營運層面的能源消耗。

在新鐵路綫的採購階段，我們與潛在供應商進行生命週期成本評估，以盡早採用節能技術，確保從一開始便使營運符合能源效益。了解更多，請參閱列車採購的個案研究。

能源管理工作小組會在鐵路營運的過程中探討提升能源效益的措施，包括向員工推廣節能。我們為旗下商場制定綜合節能計劃，包括鼓勵員工、租戶、承辦商及市民節約能源。2016 年，我們的節能措施獲得「環保節能機構」嘉許計劃表揚。該計劃是一個跨界別的合作平台，目的是表彰能源效益和節約能源。

- 鐵路營運和「御龍山」因不斷努力推行新節能措施，贏得尊尚榮譽大獎；
- 天璽榮獲物業管理（住宅組別）金獎，港鐵商場則榮獲齊心節能大獎，是對港鐵節能工作的認同。

為表支持，我們率先簽署加入政府推行的多項計劃，其中包括：

- 《節能約章》— 自願將港鐵總部及由港鐵管理的辦公大樓和商場的公共區域的平均室內溫度維持在攝氏 24—26℃ 之間。
- 《戶外燈光約章》— 於每天午夜後熄掉不必要的戶外燈光。

下一頁信息圖概括了我們推行的各種措施。〔請按一下圖中不同部分，了解更多我們在每個範疇的措施。〕

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

🌿 環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

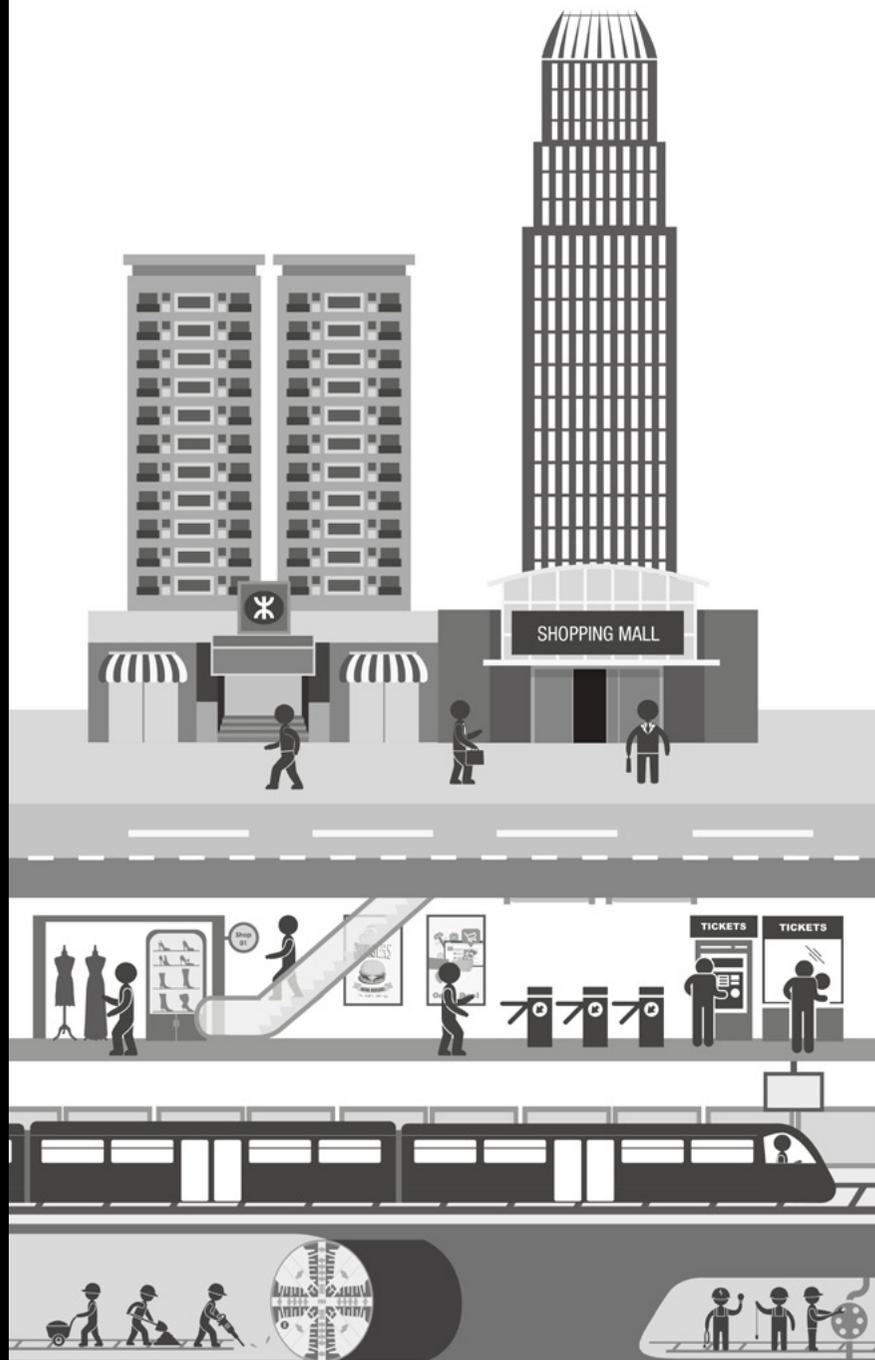
節能措施

點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

✓ 物業



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

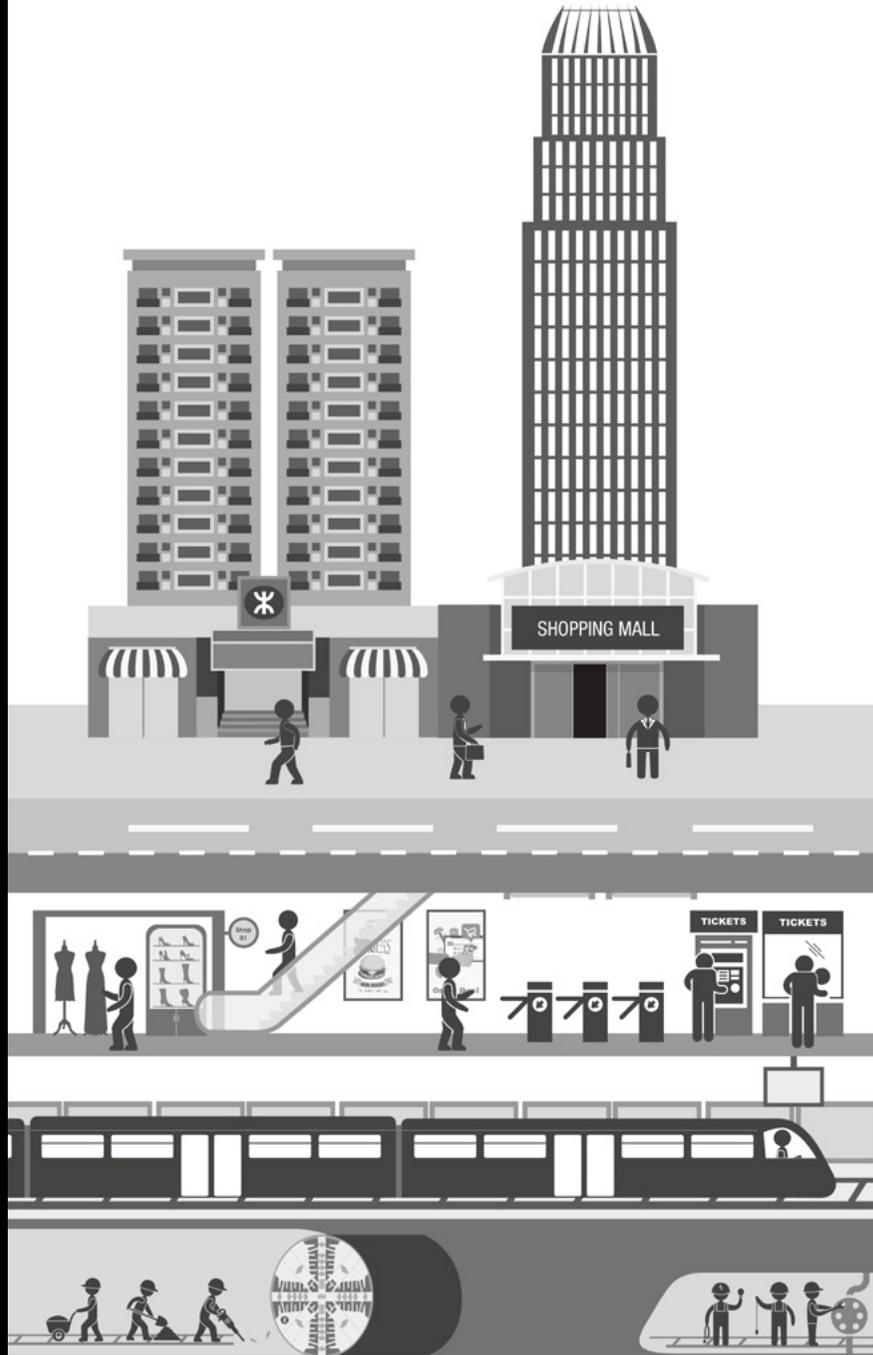
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

∧ 車站

✓ 列車和路軌

✓ 物業

月台幕門



冬季全排氣模式



環境控制系統



節能照明



扶手電梯節能模式



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

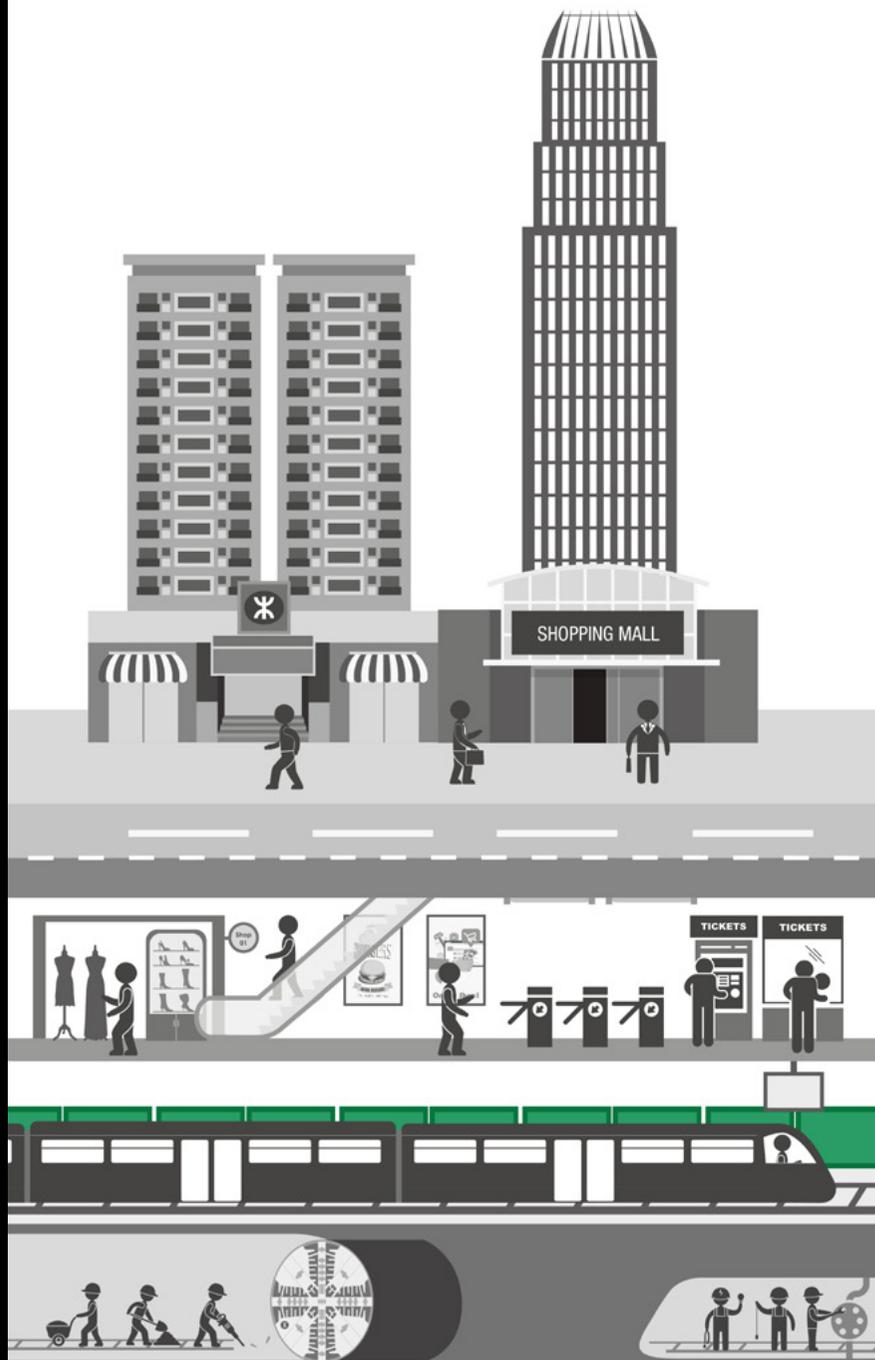
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

∧ 車站

✓ 列車和路軌

✓ 物業

月台幕門



可盡量減少月台上的製冷量，並減少活塞效應（即運行的列車將車站的冷空氣帶進隧道，而將隧道的熱空氣帶入車站）。

冬季全排氣模式



環境控制系統



節能照明



扶手電梯節能模式



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

∧ 車站

✓ 列車和路軌

✓ 物業

月台幕門



冬季全排氣模式



當戶外溫度低於 22°C 時，車站內的抽氣扇產生負壓，讓涼爽的戶外空氣經過入口進入車站，減少整體製冷需求。

環境控制系統



節能照明



扶手電梯節能模式



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

∧ 車站

✓ 列車和路軌

✓ 物業

月台幕門



冬季全排氣模式



環境控制系統



我們正在選定的車站排風系統安裝變頻裝置驅動的空氣處理機組，從而提升能源效益。進行生命週期成本評估，我們還會從 2017 年至 2023 年在車站內開展空調冷卻裝置更換計劃，以將耗電量降低 30%。

逐步調整從車站入口到大堂再到月台的溫度變化，以降低整體製冷需求。

節能照明



扶手電梯節能模式



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

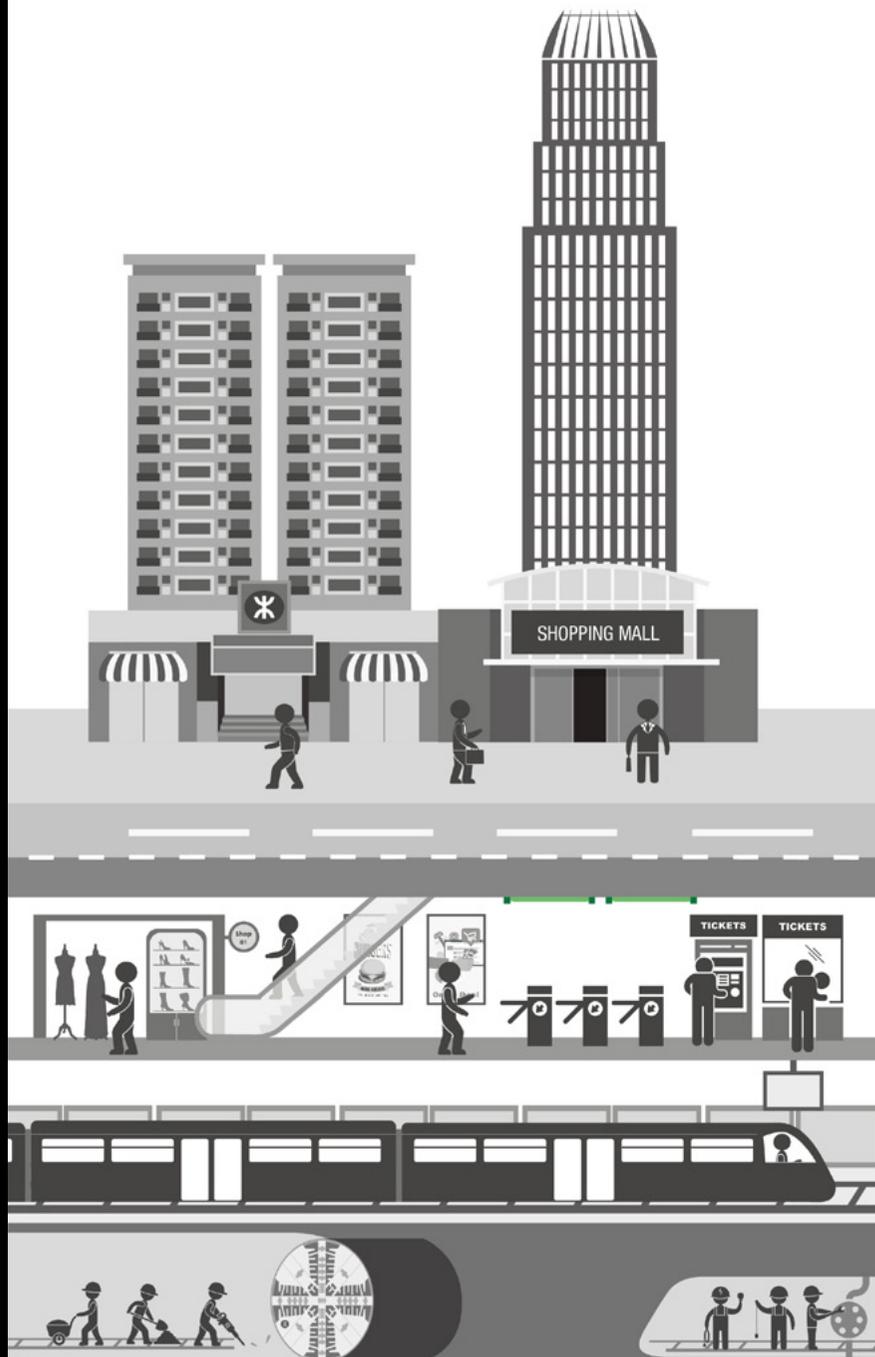
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

∧ 車站

✓ 列車和路軌

✓ 物業

月台幕門



冬季全排氣模式



環境控制系統



節能照明



繼續在車站、廣告牌、列車、隧道及公司管理的物業中安裝比傳統燈泡節能 40% 的 LED 燈。LED 燈的使用壽命長達 50,000 小時，比傳統燈泡長兩倍半。在陽光普照的日子，我們的光感應器控制系統會自動關閉不需要的燈光。

扶手電梯節能模式



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

∧ 車站

✓ 列車和路軌

✓ 物業

月台幕門



冬季全排氣模式



環境控制系統



節能照明



扶手電梯節能模式



在非繁忙時段關閉不需要使用的扶手電梯。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

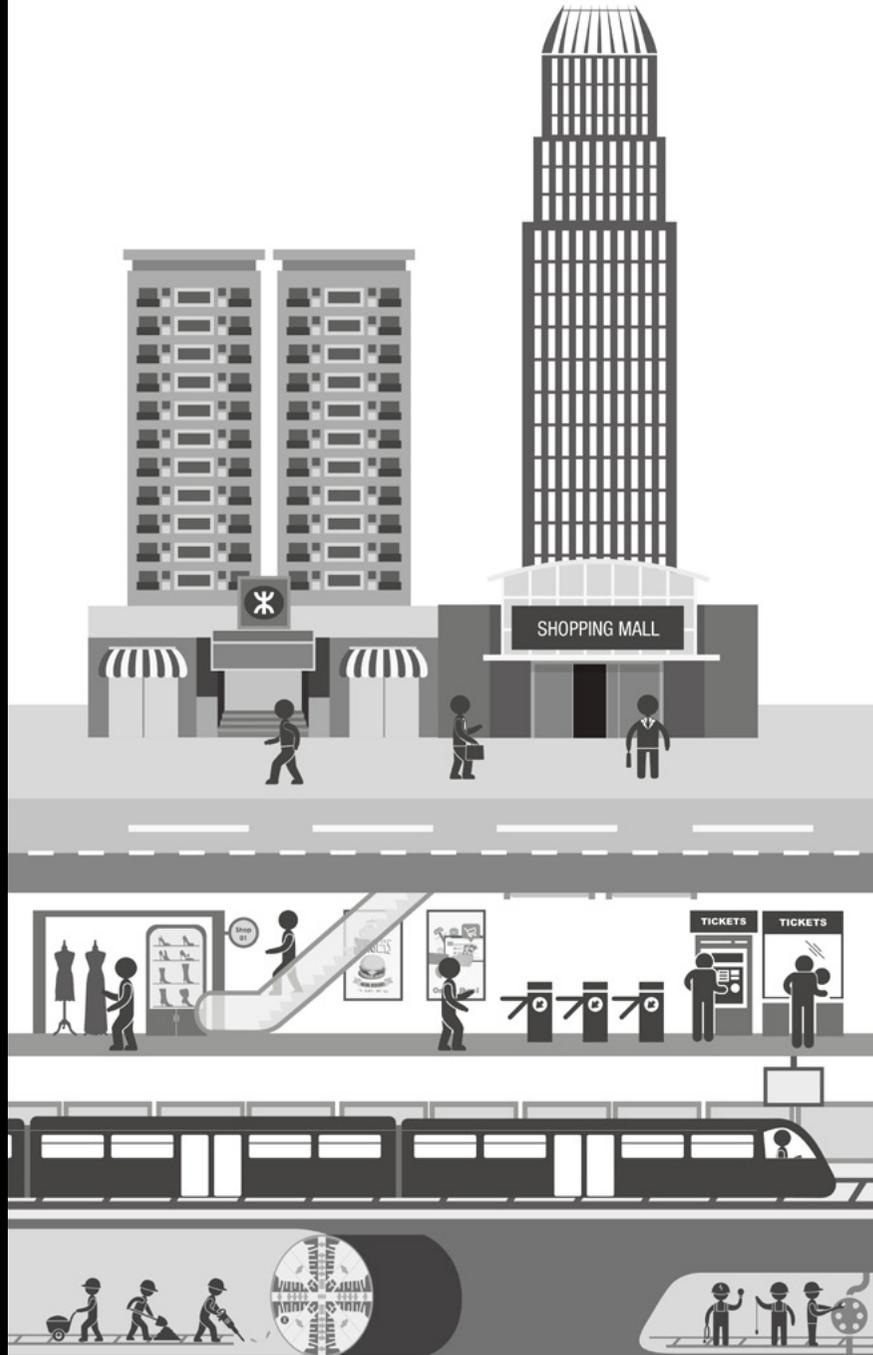
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

∧ 列車和路軌

✓ 物業

再生制動



能源儲存



列車滑行



軌道旁風機



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

∧ 列車和路軌

✓ 物業

再生制動



我們將列車煞停時產生的動能轉換成電能，然後輸回供電網絡，通過架空電力系統供其他列車使用。

能源儲存



列車滑行



軌道旁風機



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

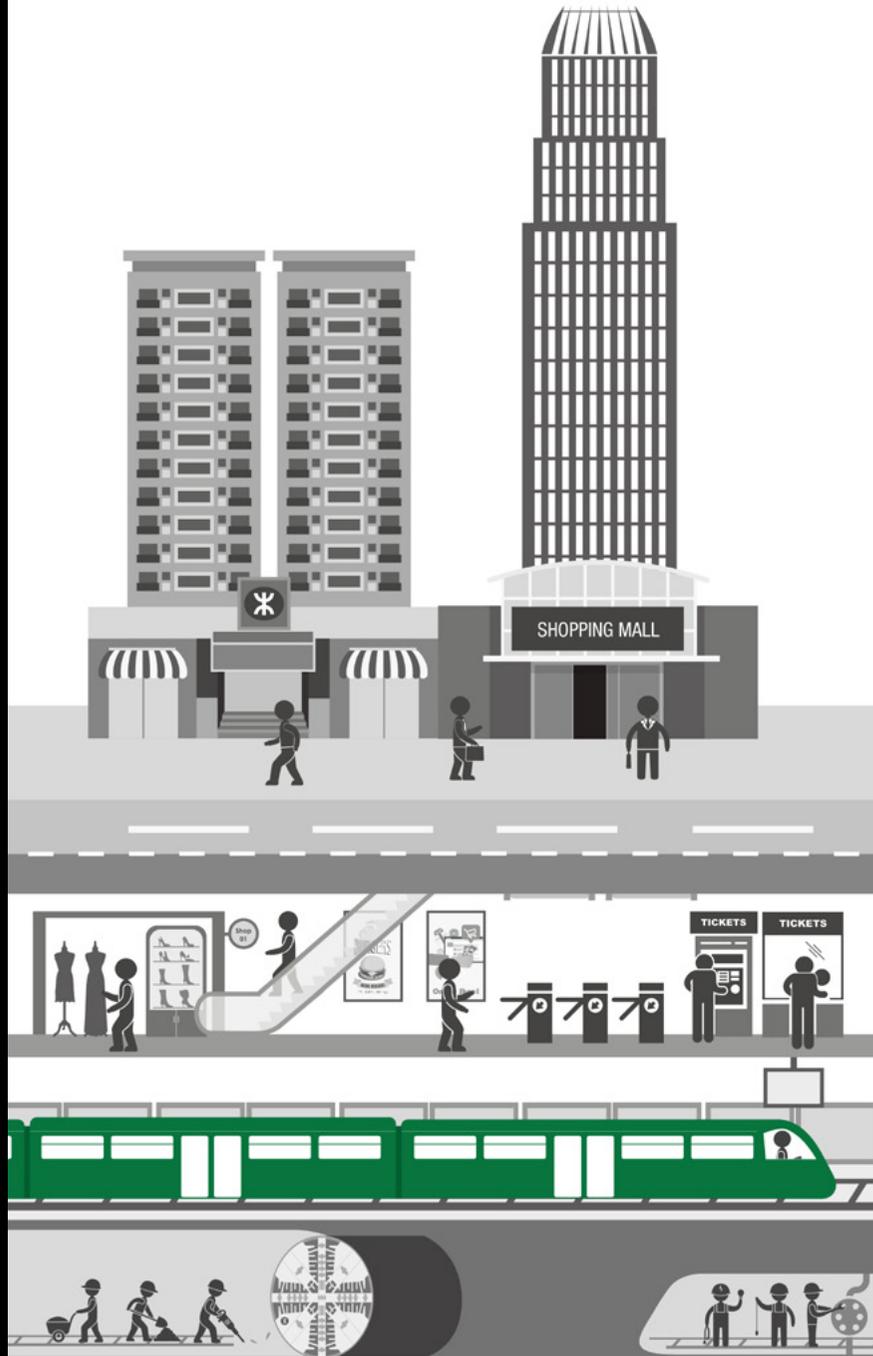
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

∧ 列車和路軌

✓ 物業

再生制動



能源儲存



南港島綫〈東段〉安裝了全新的超級電容器能源儲存設備，以更好地利用列車煞掣所額外產生的能量。

列車滑行



軌道旁風機



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

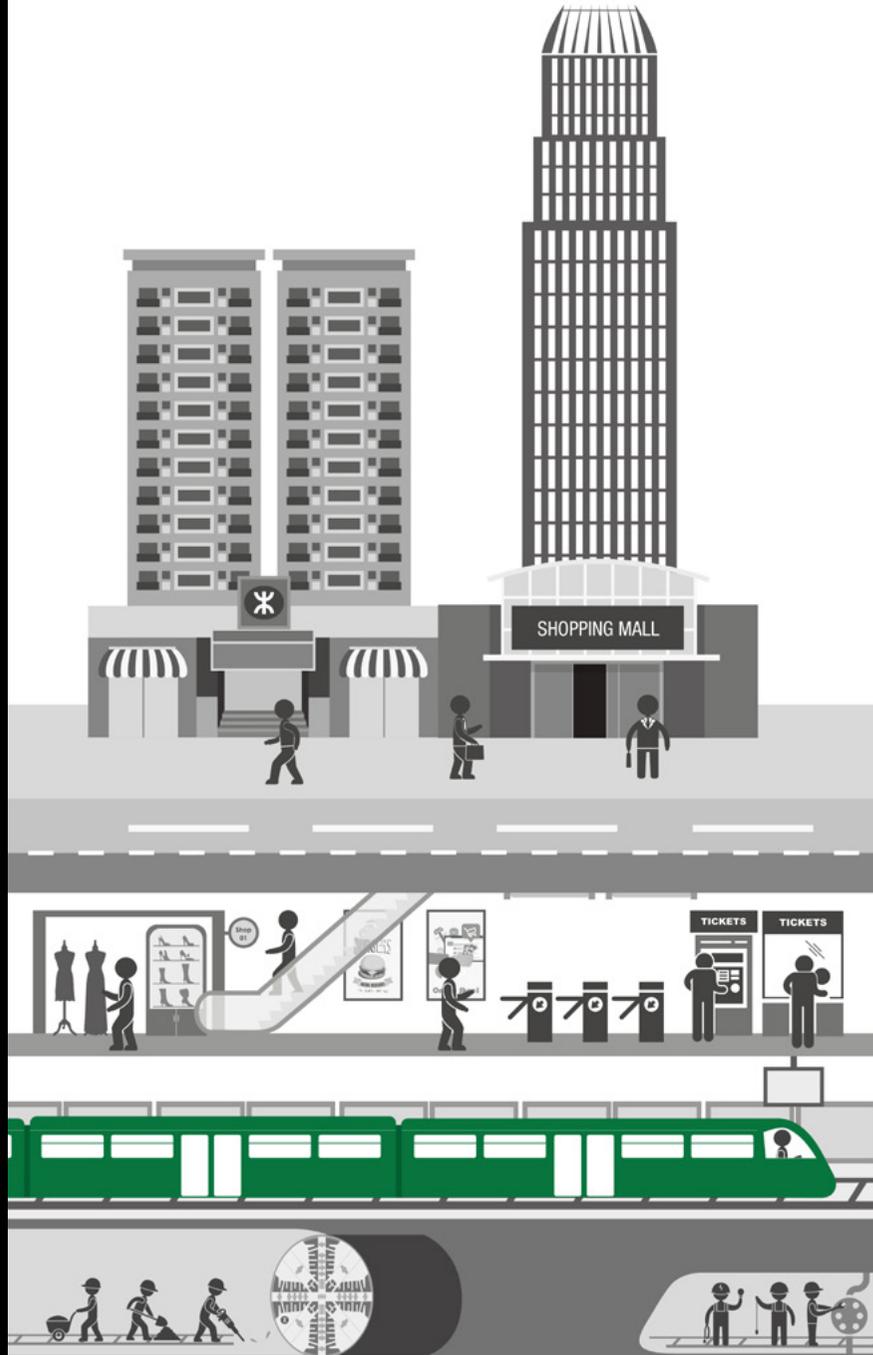
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

∧ 列車和路軌

✓ 物業

再生制動



能源儲存



列車滑行



當列車下坡或準備減速進站時，司機以空擋滑行，節約能源。

軌道旁風機



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

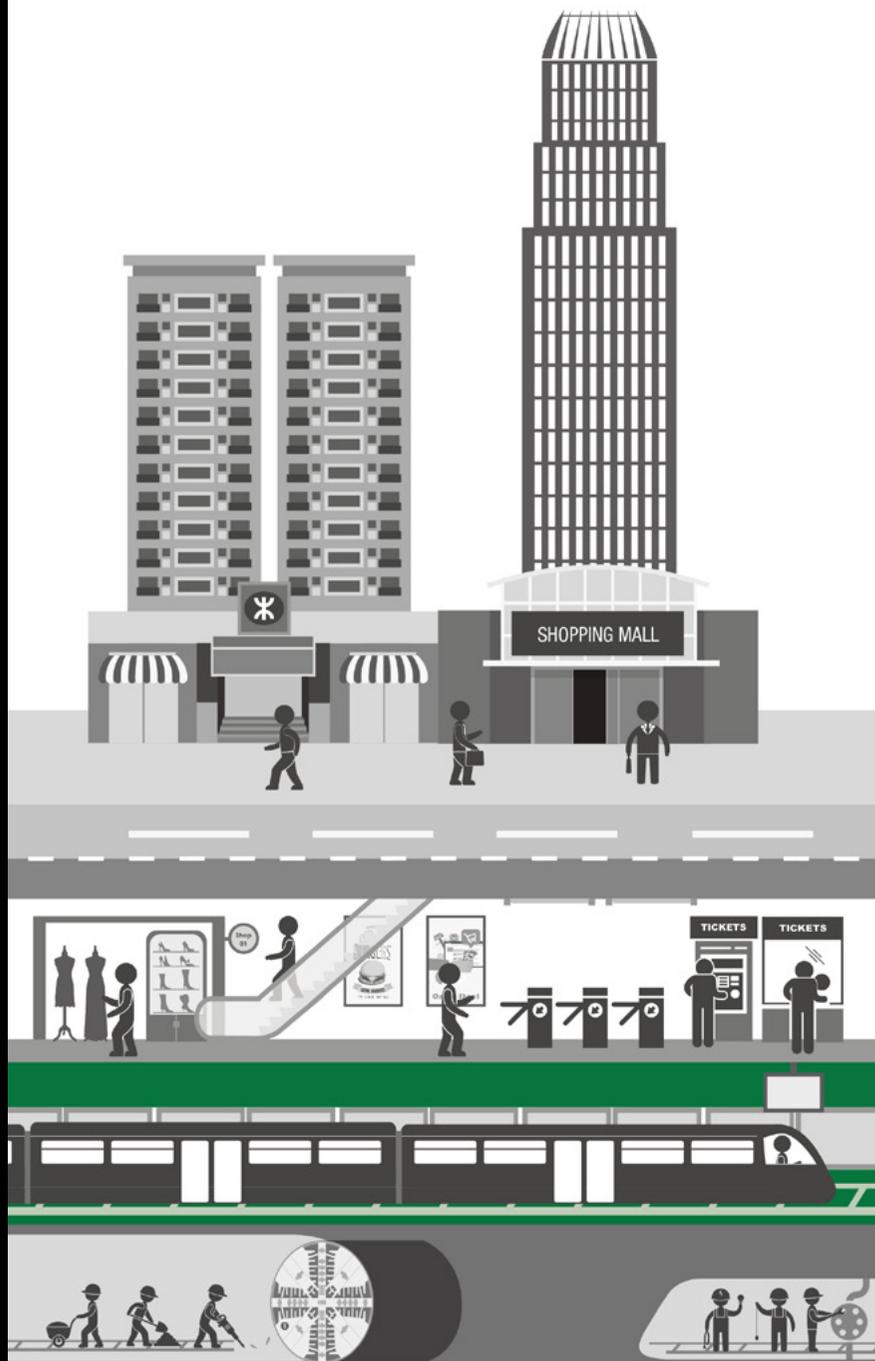
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

∧ 列車和路軌

✓ 物業

再生制動



能源儲存



列車滑行



軌道旁風機



在繁忙時段和非繁忙時段優化風機運作，以維持適合列車運行的軌道旁溫度。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



空氣阻隔大堂及風簾機



調整能耗設備的運作時間



變速驅動器



隔熱膜



動態感應器



把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



水冷式系統的能源效益高於傳統製風冷式系統，可節省高達 20% 的能量。

空氣阻隔大堂及風簾機



調整能耗設備的運作時間



變速驅動器



隔熱膜



動態感應器



把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

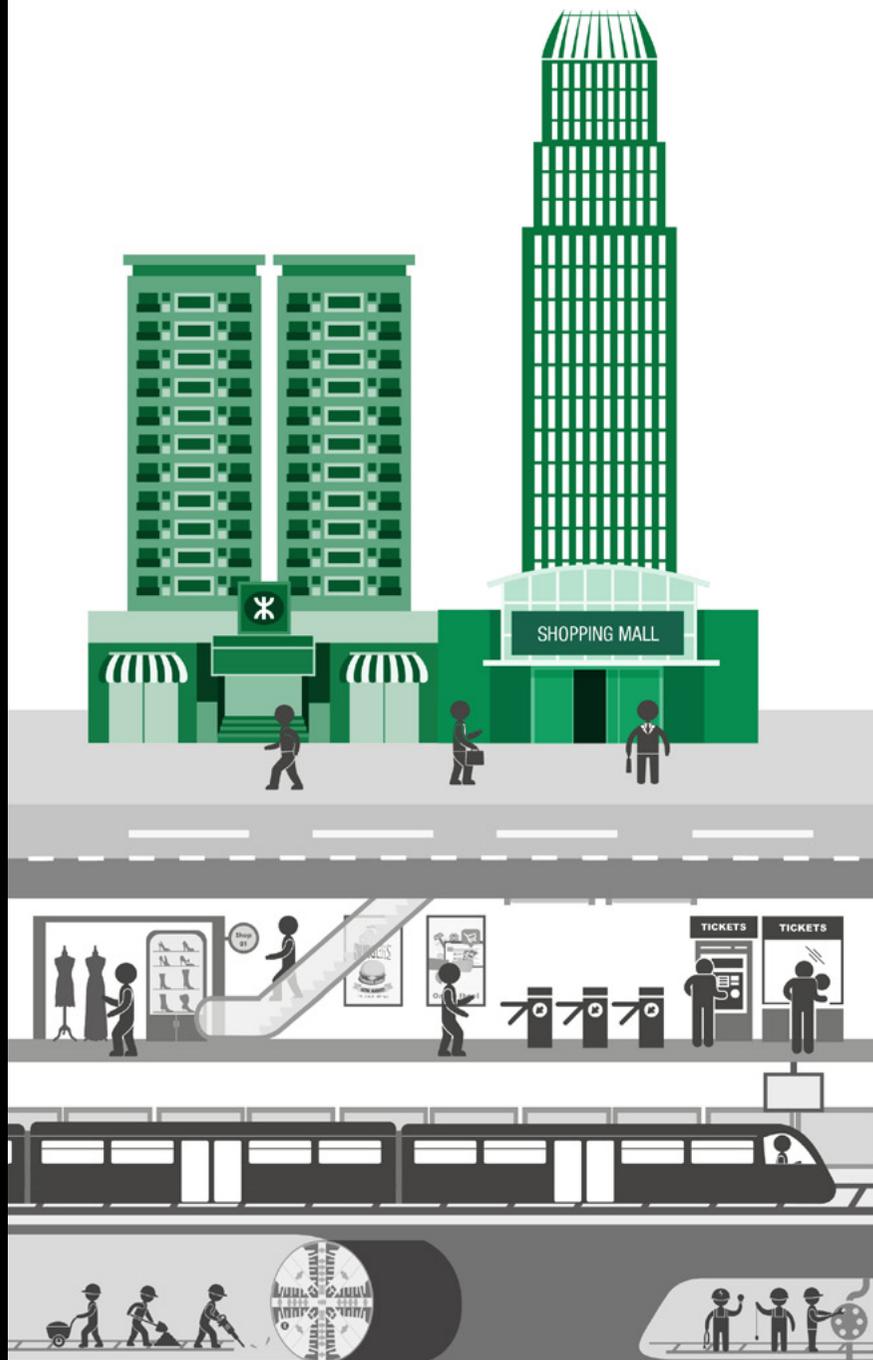
公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



空氣阻隔大堂及風簾機



阻止室外熱空氣進入，以更有效地保持大堂涼爽。

安裝空調淨風裝置，以節約能源。

調整能耗設備的運作時間



變速驅動器



隔熱膜



動態感應器



把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



空氣阻隔大堂及風簾機



調整能耗設備的運作時間



重新調整公共地方照明和製冷機的運作時間。

變速驅動器



隔熱膜



動態感應器



把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



空氣阻隔大堂及風簾機



調整能耗設備的運作時間



變速驅動器



在會所範圍和寫字樓安裝空氣處理機組，在部分負載的運行情況下節約能源。

隔熱膜



動態感應器



把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



空氣阻隔大堂及風簾機



調整能耗設備的運作時間



變速驅動器



隔熱膜



為會所範圍的大型戶外玻璃窗貼上隔熱膜，以降低吸收太陽熱能。

動態感應器



把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



空氣阻隔大堂及風簾機



調整能耗設備的運作時間



變速驅動器



隔熱膜



動態感應器



把後樓梯的燈光照明保持在最低的可接受水平，以節約無人使用時的能源。

把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

▶ 可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

節能措施



點擊查看

✓ 車站

✓ 列車和路軌

∧ 物業

水冷式空調系統結合傳統式和磁懸浮製冷機



空氣阻隔大堂及風簾機



調整能耗設備的運作時間



變速驅動器



隔熱膜



動態感應器



把舊式燈具換成具節能功能的 LED 燈



採用具節能效益的 LED 燈，用於車道照明、電梯大堂射燈、出口標誌、樓梯照明、停車場照明等。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

綠色建築

在 2010 年，我們成為香港首家參與物業發展而自願實施環境標準的公司，我們要求新建住宅物業發展項目至少達到香港綠色建築議會綠建環評（BEAM Plus）金級認證標準。這是五個等級中的第二高等級。此外，我們正視乎情況在其他物業和鐵路車站實施 BEAM 或 LEED 標準。

由於我們將於未來幾年進行更多物業發展並翻新現有的管理物業，我們計劃安裝和使用環保設備來降低建築物對環境的影響。

了解更多……

[BEAM Plus](#) 是香港綠色建築議會認可的一個全面環境評估計劃。自 2012 年 11 月起，公司可正式登記，按最新的 BEAM Plus 版本 1.2 進行新建建築認證。

[能源與環境設計先鋒評級 \(LEED\)](#) 是美國綠色建築議會對綠色建築的設計、建造、營運和維修制定的一系列評級系統。

年份	物業 / 車站	授予的建築物標準
2016	日出康城 6 期 N 區住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2016	日出康城 5 期 G 區住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2016	荃灣西站荃灣 (七區) 住宅	BEAM 白金級
2016	青衣城擴建部份	BEAM Plus 銀級 (暫定評估)
2016	柯士甸 C 區住宅	BEAM Plus 金級 (最終評估)
2015	荃灣西站城畔住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2015	荃灣西站荃灣 (六區) 住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2015	日出康城 O 區住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2015	朗屏站朗屏北住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2014	荃灣西站灣畔住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2013	南昌站住宅	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2013	國金二期	LEED 營運及維修 一金級
2013	大學站入口	LEED 建築主體與外殼 一銀級
2013	車公廟站沙田「溱岸 8 號」(住宅)	BEAM 白金級
2012	柯士甸站住宅發展項目	BEAM Plus 金級 (暫定評估)
2010	西九龍總站	BEAM 銀級

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

水資源消耗

我們認識到水的耗用量和供應量對我們的持份者十分重要。香港高達 80% 的用水量是靠東江流域供應，但這個水源正受到快速城市化和氣候變化等因素的威脅。

我們的用水全部源自水務署的供水系統。在鐵路營運中，水主要用於清潔列車、鐵路基礎設施和車站。我們用回收水供部分車站作沖廁用途，並供車廠清洗列車之用。

物業用水

管理和投資物業佔港鐵總用水量約達 50%。近年來，隨著物業組合規模擴大，栽種植物和游泳池的用水量增加，我們物業的用水量也相應提高。

用水量（立方米）

	2015	2016
總量	2,023,116	2,067,096
鐵路營運	870,630	754,541
車站冷卻塔	不適用	187,952
管理和投資物業	1,152,486	1,124,603

我們在管理的物業內推行節水措施。例如，「日出康城」的中水回用系統每天收集並處理來自「首都」、「領都」的洗盥污水多達 440,000 升。該系統把部分家居污水回收，用於灌溉、水景觀和清潔戶外公共用地。在冬天晚上，室內泳池在沒有人使用的時候會用泳池蓋蓋好，以減少熱量和水的流失。

您知道嗎？

空調冷卻裝置更換—平衡措施

在灣仔站安裝新的空調冷卻裝置，標誌著我們未來七年的大規模空調冷卻裝置更換計劃的開始。從 2017 年第四季度開始，至 2023 年，38 個港鐵車站及四個鐵路車廠合計 160 個空調冷卻裝置將更換為更加先進及更加環保的系統。

這些新型空調冷卻裝置採用變頻驅動逆變技術，可根據車站環境的實際溫度調節功率容量。這將提高能源效益，並達到機電工程署的新能源效益等級標準。

此外，我們會在六個車站安裝 20 台空調水冷裝置，取代現有的空調氣冷裝置，以進一步減少能源用量；缺點是這些水冷設備不可避免地會增加耗水量。我們會定期測試和監察這些空調冷卻裝置的水質，並進行化學劑量處理。我們會根據需要換水，以保持衛生及防止傳染性疾病的傳播。與制定許多其他決策一樣，在設計這些新型空調冷卻裝置系統時，我們綜合考慮各種因素，包括能效、噪音水平、制冷劑類型以及配合未來擴展需要的備用容量等，選出最合適的空調冷卻裝置類型。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

► 氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

氣候變化

我們按照氣候科學家的最新建議應對氣候變化，採用適應和緩解雙管齊下的措施減少和管控預期的氣候風險。

我們全力支持 [UITP 氣候領導宣言](#)。該 11 點宣言概述氣候變化的影響、我們身體力行的責任，以及對成為氣候領導者的承諾。

了解更多……

《香港氣候行動藍圖 2030+》

2016 年 11 月 4 日，《巴黎協議》正式生效，取代了《京都議定書》。這項國際協議獲得全球 195 個國家的政府採納，當中訂立了將全球溫度升幅限制在不超過 2°C，並力爭控制在 1.5°C 內的進取目標，各國為此需要制定減排目標。

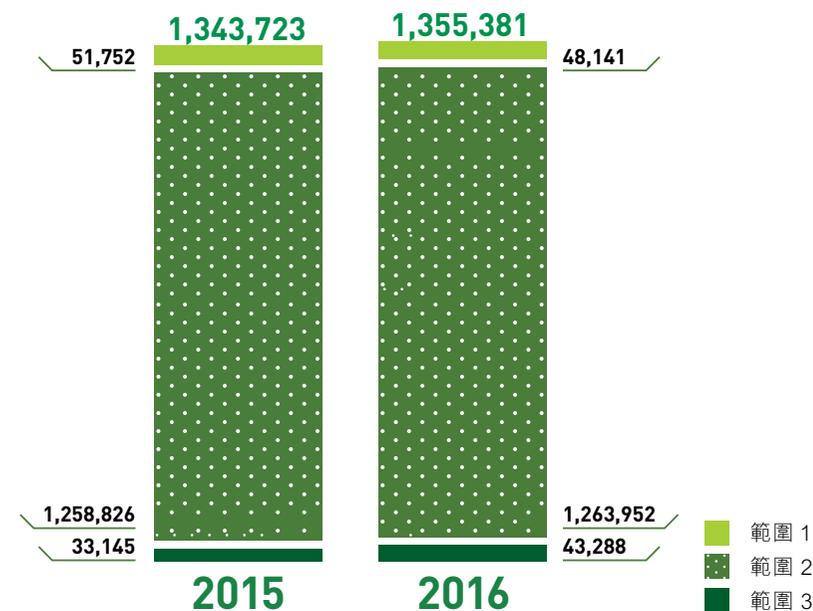
香港可盡一己之力，協助中國履行《巴黎協議》下的責任。為此，香港須每五年檢討應對氣候變化的工作，以配合《巴黎協議》訂立的匯報時間表。2017 年 1 月，香港特區政府公布了《[香港氣候行動藍圖 2030+](#)》。

港鐵公司對這個里程碑表示熱烈歡迎。去年，我們一直支持港府在第 21 次締約方會議完成後舉行參與會議，包括與香港建築行業進行討論。我們將支持《香港氣候行動藍圖》、推廣港鐵作為環保的交通模式、不斷提高能源效益、為業務單位訂立目標，並匯報行動進度。

溫室氣體排放

自 2002 年起，我們開始披露溫室氣體排放數據。我們根據《溫室氣體盤查議定書》監測範圍 1、2 及 3 的溫室氣體排放，亦參照香港環境保護署及機電工程署公佈的[指引](#)和其他國際資料。

溫室氣體排放（公噸二氧化碳當量）



範圍 1 公司擁有及控制的來源所產生的直接溫室氣體排放，如實地燃燒化石燃料所產生的排放。

範圍 2 發電、供熱和製冷或者公司向外購買的蒸汽所間接引致的溫室氣體排放

範圍 3 排放包括並非由公司擁有或直接控制，但與公司業務活動有關的來源所間接產生的溫室氣體排放。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

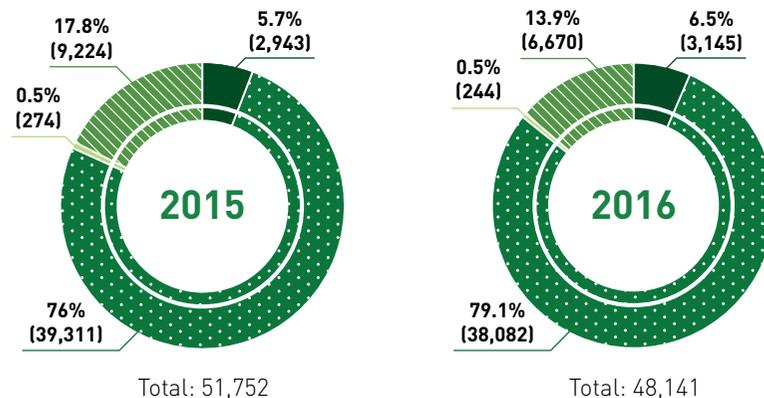
共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

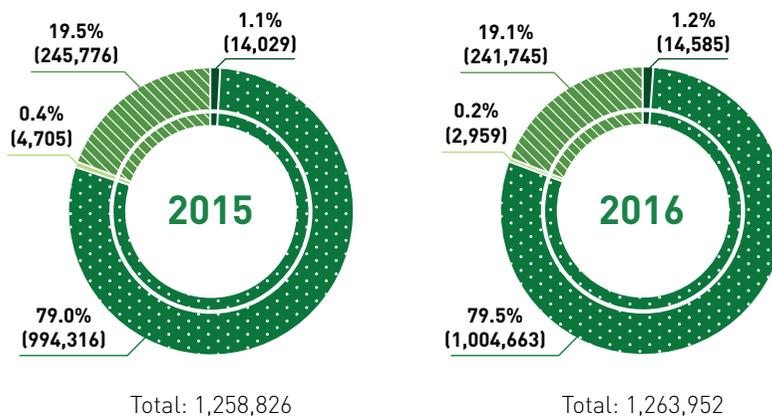
範圍 1 排放分類 (公噸二氧化碳當量)

- 公司職能部門及主要辦公大樓
- 客運業務
- 網絡拓展
- 物業及其他業務



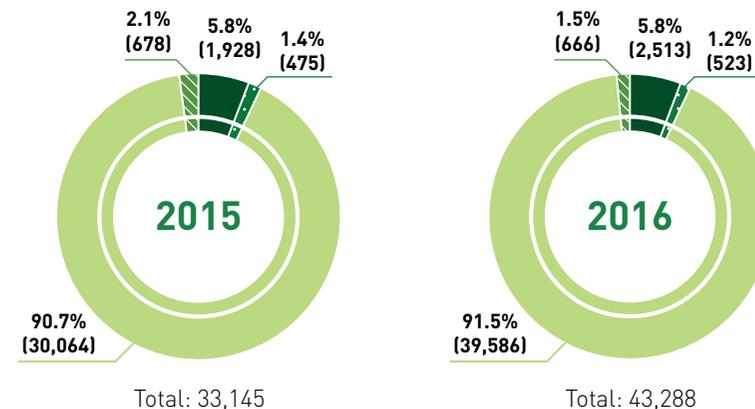
範圍 2 排放分類 (公噸二氧化碳當量)

- 公司職能部門及主要辦公大樓
- 客運業務
- 網絡拓展
- 物業及其他業務



範圍 3 排放分類 (公噸二氧化碳當量)

- 公司職能部門及主要辦公大樓
- 客運業務
- 網絡拓展
- 物業及其他業務



氣候風險

在公司層面，港鐵的風險管理框架亦包含針對氣候風險的年度評估。在審查與氣候相關的風險時，我們參照 UITP 和香港商界環保協會等當地和國際組織。與氣候變化有關而可能直接或間接影響鐵路營運、物業發展、投資和管理設施的特定問題，由相關部門在資產管理層面識別和管理。同時我們也時密切關注可能的法規變化。

了解更多……

自 2006 年起，我們每年參與碳信息披露項目 (CDP) 的氣候變化計劃。CDP 是位於英國的一個組織，與投資者及公司合作披露世界各大企業的溫室氣體排放情況。有關港鐵對 2016 年 CDP 問卷的回應，可登入該項目的網站索閱。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

► 氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

緩解

大多數溫室氣體排放間接來自客運、物業和其他業務的用電。電力由本港兩家業務垂直綜合的電力公司提供，其燃料組合包括煤、天然氣和核能。我們對發電來源的影響力甚微，因此是以節能措施作為緩解努力的重點。

生命周期評估

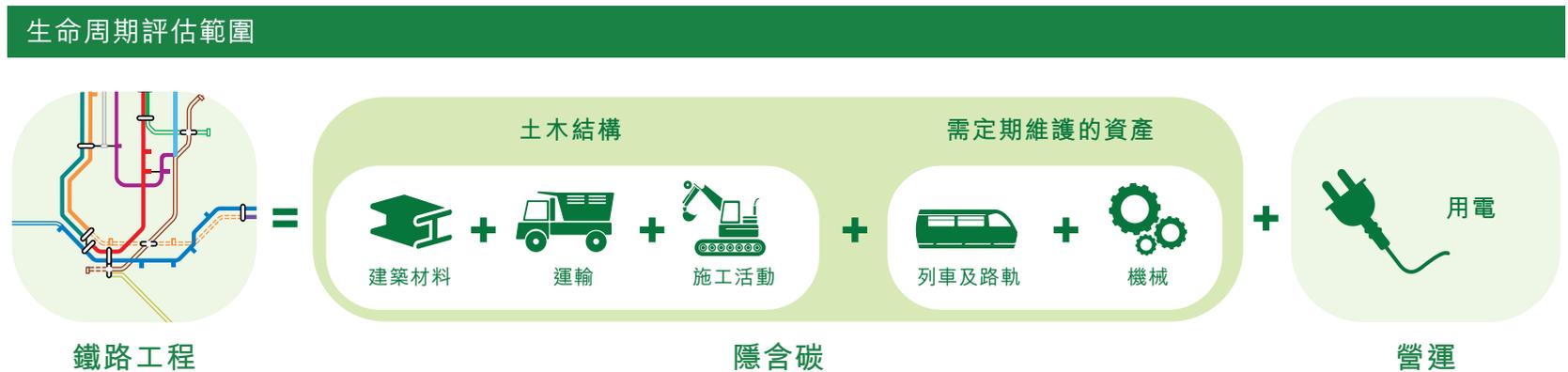
眾所周知，與日常營運有關（例如環境控制系統和照明）的排放佔建築物總生命周期溫室氣體排放的 90 %。我們的初步研究確認了鐵路項目營運階段的總生命周期溫室氣體排放同樣很高，而與鐵路營運相比，鐵路項目建造和退役階段對氣候變化的整體影響相對較小。

儘管如此，我們不斷探索使用更加環保的材料的可能性。經相關政府部門批准，我們已於 2015 年開始在沙田至中環綫的其中一份合約中使用粒化高爐礦渣粉 (GGBS)，開創了香港私有項目的先河。與傳統水泥相比，粒化高爐礦渣粉的隱含碳降低了近三分之二。

資產替換

根據項目生命周期評估的結論，在替換資產時，我們重視生命周期成本並考慮資本投資、營運資源使用、維護及備件更換，從而獲得最佳結果。

用於替代舊接駁巴士車隊的首批 68 輛新巴士，已於 2016 年初投入服務。這些新型巴士符合歐盟第五代巴士標準，屬於購買當日最新及最嚴格的环境標準。這些巴士提升了車隊的載客能力，並配備節能 LED 照明裝置及高效能引擎，可減少溫室氣體排放以及其他污染物。這是港鐵最大的一份新巴士訂單，所有巴士將於 2017 年底前投入服務。



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

適應

在世界各地，氣候科學家的研究資料越來越準確地反映未來 20 年至 100 年氣候變化的預計影響。如果短期內未能大幅降低溫室氣體排放，則香港在未來幾十年可能受到重大影響。面對潛在威脅，我們現已實施應對策略，以減少氣候變化對公司業務的直接影響。

暴雨和水災

香港天文台提供關於氣候變化的廣泛資訊（包括對 21 世紀香港氣候的預測）。2015 年底，我們對港鐵鐵路網絡極端天氣事件的風險進行了研究。具體而言，包括識別因暴雨而受洪水或泥石流風險影響的車站。

鐵路結構是為配合長期使用而設計和建造的。為了應對氣候變化帶來的較長期影響，我們定期檢討《設計標準手冊》，確保新的鐵路項目有能力抵禦 200 年一遇的降雨量。我們亦定期進行視察和評估，確保現有的鐵路基建設施在極端天氣情況下保持穩定表現。例如，我們正在加高防洪擋板來加強或提升所有車站的防洪能力，以保障重要設備的安全。

極端天氣有可能干擾我們的正常營運。為了向顧客提供安全可靠的服務，車務處將在雨季來臨之前檢查車站附近的斜坡，以評估及應對泥石流風險。我們又為前線人員開發特殊程序及設備，以應付強烈颱風、暴雨等極端天氣。2016 年，我們還成立顧客服務颱風支援隊，以在颱風期間協助處理事故。物業處已採取措施，確保程序得以實施並有足夠的人力和設備應對嚴重洪災。

溫度上升

氣溫上升將會直接影響供暖、通風和空調系統，導致維修需要增加、營運成本上升。酷熱天氣亦對員工和承辦商，尤其是建築工人的身心健康造成直接影響。我們按照香港勞工處公佈的建議，在炎夏期間於所有工地執行預防中暑措施和指引。

了解更多……

我們刊發了[港鐵颱風乘車錦囊](#)，指導乘客在極端天氣情況下安全乘車。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

環境保護

噪音

鐵路營運

港鐵公司了解受影響持份者對鐵路網絡上列車營運及維修活動所產生噪音的關注。在 2016 年，車務處共收到 271 宗關於噪音的投訴，佔全年接獲與環境相關的投訴總數的 91%。

我們定期監察鐵路沿綫的噪音水平，並參照按乘客意見所制定的內部指標，監測列車車廂內的噪音水平。雖然我們的鐵路維持在良好狀態，但我們仍然不斷作出改善，以緩解列車運行噪音對社區的影響。2016 年，我們配合房屋委員會的公屋發展項目在東涌綫沿綫加裝了隔音屏障。

建造新鐵路綫

當建造工程位於毗鄰人口密集區域時，我們會更審慎地採取適當措施來控制噪音。為此，我們已實施多項系統性措施，確保在新鐵路的建造階段採用一致的消減噪音措施。這些措施包括：

- 委聘獨立聲學顧問評審及建議消減噪音措施
- 按需要推行「建築噪音許可證」的管理計劃
- 建立工作許可證制度，在限制時間內（即星期一至星期六 19 時至 7 時，以及星期日全日與公眾假期）工作時，確保機械符合規格，和使用者獲得有關噪音控制的合規訓練。

噪音緩解措施通常是在項目的不同階段由各部門合作制定的。透過互相合作，我們得以構思創新的方法。

您知道嗎？

新鐵路的創新噪音緩解措施

為減低新鐵路在施工期間的噪音滋擾，我們為東鐵綫月台加固工程研發出「流動隔音間」。這些流動隔音間可在 15 分鐘內完成安裝，把噪音降低 25 分貝。這些隔音間可靈活移動，以便在夜間非交通時段在不影響區內居民的情況下展開改裝工程，而每天早上，月台又可迅速恢復正常運作狀態。

我們的噪音緩解措施亦經常配合美觀悅目的設計。南港島綫（東段）高架橋下將栽種樹木，為周圍的綠色隔音罩 / 隔音屏障增添綠意，令構築物與自然景觀融為一體。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

空氣質素

我們根據政府的鐵路設施指引，定期監察鐵路系統中的室內空氣質素，讓乘客獲得健康舒適的旅程，同時促進員工的身心健康。

在 2016 年，鐵路車站和列車車廂於繁忙時間的空氣質素，均達到環境保護署（「環保署」）發出的《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則—鐵路》中一級良好空氣質素水平，即二氧化碳濃度 1 小時平均值低於 2,500ppm*，顯示港鐵車站及車廂擁有良好空氣質素並無發現健康問題。

* 二氧化碳是一個替代指標，是環保署於專業守則所作出的建議，原因是室內環境的二氧化碳濃度是反映通風系統的有效性和通風是否充足的理想指標。參考：《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則》（僅提供英文版）

您知道嗎？

多年來，港鐵努力為寫字樓和物業的員工和顧客維持良好和健康的室內環境，因而榮獲香港環保署頒發「特別嘉許獎」。港鐵獲得嘉獎的物業項目包括：

- 「卓越級」：PopCorn、連城廣場、國金二期、天璽、御龍山、青衣城、海趣坊、杏花新城（東翼）、杏花新城（西翼）、連理街和港鐵紅磡大樓
- 「良好級」：港鐵總部大樓、火炭大樓、港鐵錦田大樓；旗下全部 13 個商場和 6 個管理的物業。

廢物

2016 年，我們已開始實施全面評估，以了解我們如何在各個業務部門實行之有效的廢物管理。我們力圖在明年開始展開實施。

減少及回收建築廢物

新鐵路項目產生大量建築廢物和挖掘物料。我們所有地盤均遵守由政府監管的運載記錄制度，以記錄廢物和確保適當處置。我們亦繼續探索減少廢物的新方法，並在原地及其他項目中重用挖掘物料。

我們能夠重用或回收鐵路網絡拓展項目中約 45% 的挖掘物料，並設法以新方法減少海泥卸置量，以水泥加固海泥的方法。該水泥加固工序把水泥和一般物料與海床底泥混合，成為水泥加固海泥供回填工程使用。小部分從啟德一帶挖起的海泥曾被用作試驗，效果良好。水泥加固海泥亦被用於啟德沙田至中環綫隧道區的回填工程。

鐵路營運產生的廢物及廢水

我們的鐵路營運會產生少量化學廢物，主要包括廢電池和廢潤滑油。港鐵重鐵網絡的車站、車廠和巴士廠均根據《廢物處置條例》（第 354 章）於環境保護署（「環保署」）登記為化學廢物產生者。當有需要處置化學廢物，公司會委任《廢物處置條例》下的持牌化學廢物收集者，負責收集化學廢物以便妥善運送及處置。

除落馬洲站和羅湖站透過本身的污水處理廠處理所排出的廢水外，公司在香港的所有用水同樣經過適當處理，然後排放至渠務署的公用排水渠 / 污水渠系統。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

影響我們的租戶和顧客

每日，數以百萬計的乘客途經港鐵各個車站以及我們管理的物業，當中產生的各種廢物由我們進行收集。我們在重鐵網絡的車站及商場均設置回收箱，鼓勵進行回收。我們亦提供廢物回收箱，將管理物業內所有公共區域的廢物分類回收。

我們正在一些選定的車站擺放更多回收箱，在 2016 年，我們已安裝指示牌以告知顧客這些回收箱的位置。我們亦正研究如何妥善收集和披露有關可回收和一般廢物的數據，以準備回應有關政府規管廢物的建議。

在我們管理的物業中，我們亦攜手業主委員會和業主立案法團，向居民推廣廢物分類計劃。在可能情況下，我們與可回收廢物回收商聯繫，為居民舉辦綠色生態遊。我們透過「綠色列車措施」以及在我們管理的物業的公共區域設置特別回收箱，收集二手衫、墨盒和 CD 光碟等物品，以供回收利用或向慈善機構進行捐贈。在推行玻璃再造磚計劃後，我們更進一步，收集廢玻璃瓶改造為可再用的材料。我們亦與環境運動委員會指定的環保團體合作，在我們管理的部分物業舉辦「乾淨廢物回收」工作坊。

您知道嗎？

合作減少廚餘

為應對廚餘問題，港鐵成為最先簽署加入「惜食香港運動」的機構之一。港鐵現為該運動督導委員會成員，以支持港府和其他持份者。我們力求以下列方式減少廚餘對環境的影響。

港鐵商場 — 我們發起港鐵商場減少廚餘運動，鼓勵餐飲業租戶從源頭減少廚餘，並向商場推廣減少廚餘方案。2015 年，我們攜手惜食堂展開一項試點計劃，向「圓方」及「杏花新城」的餐飲業租戶回收剩餘的可用食物，造福本港弱勢群體。同時，港鐵商場榮獲小寶慈善基金頒發「2016 惜食米仔」感謝座，以表揚港鐵年內在回收剩食方面的努力和貢獻。

管理的屋苑 — 為改善屋苑環境，港鐵在管理的一些屋苑內推出「中央廚餘回收計劃」，並為此舉辦多項不同的宣傳活動，例如節日食物捐贈、「綠色煮食」座談會等，以鼓勵居民把剩餘食物捐贈予弱勢社群或利用剩食烹調成其他菜色，從而減少廚餘。我們還為旗下部分的管理屋苑安裝了廚餘堆肥機，把廚餘變成肥料。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

引言

可持續的資源使用

氣候變化

環境保護

員工

供應鏈

財務及經濟表現

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

生態

在新鐵路項目建造期間，我們致力保護自然環境，對影響自然棲息地的鐵路段及高度生態敏感地區，我們更是格外審慎。例如，[高鐵香港段](#)項目團隊正在進行相關工程，避免工程直接影響米埔自然保護區一帶的棲息地。

樹木保護

我們按照既定指引保護現有樹木和種植新樹木，以致力改善城市環境。在規劃及建造新綫路時，我們會評估我們的項目對樹木的影響，確定樹木可否就地保育或需要被移植。當需要移走樹木，我們會在項目落成後補種新樹。

自 2015 年底起，我們便開始透過增加對鐵路網絡已開通區段沿綫逾 33,000 株樹木進行大規模樹木勘測的頻率（從每四年一次增至每兩年一次）來加強有關措施，以降低倒下的樹木影響列車服務的風險。除了採用更為嚴格的樹木編碼系統之外，我們還為鐵路網絡沿綫的樹木開發了智能標籤。利用射頻識別技術，可以簡單快速的方式檢索有關樹種、樹木高度及樹木狀況的資訊。這使我們得以在颱風季節更好地照顧樹木及保持鐵路網絡的安全。

您知道嗎？

我們支持就樹木腐朽對樹木品種的影響進行研究的項目。該研究由發展局樹木管理辦事處、香港中文大學及一間樹木培植顧問公司主導，是香港與華南首項對不同樹種強度進行的研究。我們從自沙中綫沿綫移除的樹木收集數據，不但加深我們對本港樹木的認識，更有助我們改善樹木管理實務。

落馬洲濕地

於 2002 年建造的上水至落馬洲支綫（東鐵綫的一部分）是《環境影響評估條例》監管下的工程。根據該環境影響評估報告建議，該工程需建立一個 32 公頃的生態提升區，以減輕該工程在建造和營運等對生態敏感區的濕地動物所帶來的影響。落馬洲濕地位於新界西北面，在米埔內后海灣拉姆薩爾濕地的東側，並自 2007 年起開始運作，為目標物種提供棲息地，以維持生物多樣性。過去 14 年來，我們一直與一群環境專業人士合作管理落馬洲濕地。該項安排開創先河，為濕地內的生物多樣性管理作最佳案例，並樹立典範。

候鳥的保育

落馬洲濕地內的沼澤和魚塘為候鳥提供一個合適的棲息環境。以 2016 年的繁殖季節為例，相信有六個不同品種的 134 對候鳥在濕地繁衍生息，其中包括被視為本地關注的品種小鸞鷗和灰背棕鳥等禽鳥。自 2007 年以來，落馬洲濕地發現了超過 260 種雀鳥，佔香港有記錄雀鳥品種的一半。落馬洲濕地內還錄到不少瀕危品種的黑臉琵鷺。

對本地關注的目標品種，例如雉尾水雉，我們正著手採取措施來改善牠們在濕地的棲息環境。

其他物種的保育

生態提升區亦為蜻蜓、兩棲動物、爬行動物和哺乳動物等提供各種棲息地，區內還經常見到易危品種物種——中華鱉和瀕危品種——歐亞水獺。