MTR

推動城市
持續前行

2023年可持續發展報告

目錄

主席的話 03

行政總裁的話 04

關於本報告 05

關於港鐵 11

港鐵的環境及社會目標 18

促進社會共融 26

推動發展機遇 50

減少溫室氣體排放 64

與氣候和自然相關的披露 81

主席的話

港鐵一直秉持「推動城市前行」的使命，提供安全、可靠、可負擔及便利的綠色鐵路運輸服務。我們的企業策略體現了將環境、社會和管治（「ESG」）考慮，融入我們業務和營運各個範疇的堅定承諾。透過訂立社會共融、發展及機遇，以及減少溫室氣體排放三大環境及社會目標，公司致力打造港鐵文化，以促進環保、共融及年輕一代和本地企業的成長。

儘管過去三年全球疫情帶來挑戰，但我對港鐵在堅守卓越服務標準方面所取得的成就感到非常自豪。我們每天為數百萬名乘客提供服務，在香港再次達到卓越的服務可靠性，在重鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度方面，均超過了 99.9% 的世界級水平。我們將繼續致力在香港、中國內地、澳門、歐洲、英國和澳洲提供世界級的服務，確保能滿足乘客對我們提供卓越服務的期望。

ESG 是港鐵一切工作的核心。我們不斷努力在環境和社會責任方面符合持份者對我們的期望。於 2023 年，我們制訂了 44 項關鍵績效指標 (KPI)，以推動我們三大環境及社會目標下 10 個重點領域的表現。本報告詳細闡述我們推行這些 KPI 的成效，以及我們如何從尚未達標的少數 KPI 中學習。

穩健的公司管治是我們與股東和持份者之間建立信任的基礎。我們恪守最高的管治標準，並定期審視我們的舉措，以確保它們達到或超越國際基準。2023 年 5 月，我們董事局中女性成員的比例超過 25%，讓我感到自豪。隨著我們更換董事局成員，有關比例可能會隨之而改變，但我們深明董事局內持有多元化觀點的好處，讓我們可做出更好的決策。我們新的董事局委員會結構運作良好，包括改組後的環境及社會責任委員會，讓各董事局成員能夠專注於我們的 ESG 策略和績效，並提供他們的專業意見，包括安全這個重要領域。

港鐵致力成為提供綠色公共運輸服務的領導者。我們明白應對氣候變化的迫切性。2023 年 4 月，科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）批准了我們的減碳目標，減少在香港鐵路和投資物業業務的溫室氣體排放。根據這些目標，與 2019 年的基準年比較，我們會於 2030 年減少約一半的溫室氣體排放。這些目標有助我們實現 2050 年達致碳中和的長遠目標。隨著落實減碳路線圖，我們將繼續實施各項環保措施，並會加強減少溫室氣體排放的工作，以實現這些進取但可實現的目標。

港鐵的社會目標之一是確保滿足每個人對社會共融和無障礙的需求，包括在香港快速增長的長者人口。2023 年，我們推出「關愛共乘」手機應用程序，推廣基本出行服務，透過清晰易用的界面幫助長者和有特殊需要的人士。2023 年 11 月，我們推出了第二階段的功能，增設檢查所有重鐵車站無障礙設施的資訊，並可透過簡易行程規劃功能，即時查閱電梯狀況。年內，我們亦繼續為客戶，包括一般乘客、長者、兒童、合資格學生及殘疾人士提供約 29 億港元的恆常車費優惠。我們於 5 月至 8 月期間推出「開心購物賞」計劃，送出總值超過 4,000 萬港元的購物、餐飲及泊車禮券，支持「開心香港」活動。

我們努力促進員工隊伍的多元化、公平性和共融性，以及社區的平等機會。2023 年，我們透過多個教育和藝術項目，與家庭和青少年互動。當中包括將金鐘站變身為“橡皮鴨主題車站”、在香港站重新開放“港鐵藝術舞台”，以及贊助由多元人才音樂家組成的共融音樂會“Everyday Heroes All Around”。

我們著重培育創新，與本地及海外學術機構和合作夥伴簽署了多項協議和諒解備忘錄（「MOU」）。這些合作關係是我們追求進一步提高世界級服務水平的寶貴資源。例如，2023 年 6 月，我們與香港應用科技研究院簽署諒解備忘錄，以加強「數據驅動」和數位化資產管理。我們亦與大灣區和馬來西亞的合作夥伴簽署了諒解備忘錄，推動鐵路發展，尋求新的突破。

ESG 植根於我們的企業策略。在港鐵董事局、總監會和員工的支持下，我們會繼續將 ESG 考慮融入業務和營運的各個範疇。我們將為所服務的社區創造長遠和可持續的價值。

2024 年，港鐵公司將慶祝成立 45 週年。我們會繼續將 ESG 措施推行到各個業務範疇，鼓勵市民採取低碳生活，促進社會共融。我相信在一眾同事及香港市民的支持下，港鐵能夠捉緊眼前機遇，與社會一起繁榮興盛，推動城市前行邁向更美好的未來。

主席
歐陽伯權博士
香港

行政總裁的話

2023 年標誌著重大轉變及重燃希望的一年。隨著各項防疫措施放寬及逐步恢復與中國內地通關，港鐵乘客量相繼增加，亦推動了公司的跨境鐵路業務。香港全面重新開放後，本港經濟及市民生活逐漸復常，公司經常性業務亦陸續恢復，港鐵乘客量已逐漸回復接近疫情前的水平。雖然經濟仍然受到通脹和利率上升等外部挑戰，我們對公司業務仍保持審慎樂觀。

儘管面對重重挑戰，我們在提供服務的城市實現了多項重要的里程碑。新鐵路工程相繼動工，包括東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站及小蠔灣站項目。屯馬綫洪水橋站及北環綫項目亦已經刊憲。此外，高鐵（香港段）客運量錄得超過 2,000 萬人次，創歷年新高。至於物業項目方面，大圍站上蓋的「圍方」已於去年開業，而黃竹坑站的「The SOUTHSIDE」商場亦於去年作首階段試業。在香港以外，英國伊利沙伯綫鐵路服務營運表現穩定，專營權已延長至 2025 年 5 月。此外，我們在澳洲墨爾本都市鐵路服務的專營權亦獲延長至 2026 年中。展望未來，我們歡迎並會配合政府公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》中，所提出的新策略性鐵路優化方案。港鐵鐵路網絡將繼續在香港擔當低碳運輸服務的骨幹。

港鐵公司作為一間上市公司，審慎理財以確保公司財務狀況穩定至關重要。 2023 年，公司與香港特別行政區政府完成票價調整機制檢討，鞏固公司財務的可持續性。我們致力創造經濟價值，惠及包括政府在內的不同持份者。年內，我們向香港特區政府支付了總數約 101 億港元，有關款項將用於促進香港整體的福祉和發展。展望未來，我們將繼續審慎理財，確保有穩定的財務基礎推展新鐵路項目，以及預留足夠的資金維護保養、更新及提升現有的鐵路資產，繼續為市民提供安全、可靠、高效及優質的鐵路服務。

港鐵公司作為低碳的公共運輸機構，一直致力透過減少溫室氣體（「GHG」）排放以緩減氣候變化。我們欣然宣布，科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）批准了我們 2030 年溫室氣體減排目標，有助公司在 2050 年實現碳中和的長期目標。我們會繼續將低碳和環保元素，融入日常營運和新鐵路項目中。 例如，在車站、車廠及商場安裝太陽能光伏系統。 當中，八鄉車廠安裝了全港以單一建築物計算最大的柔性太陽能板系統，支持本地可再生能源的發展。 我們亦將開展以氫燃料推動輕鐵車輛的試驗項目，評估在鐵路網絡使用此潔淨能源的可行性和潛力。此外，七個擬建的新車站已成功取得「綠建環評」暫定金級或以上認證。 當這些新車站投入服務後，預計每個車站與傳統車站的設計相比，每年平均可減少約 20% 的碳排放。在公司內部，我們聯同 20 多個環保團體和合作夥伴，為香港同事舉辦首個「綠色低碳週」，以加深同事了解公司的環境工作目標。「綠色低碳週」吸引逾 4,500 名同事積極參與，並獲好評。

我們推行了多項配合公司願景和重點工作領域的措施，以實現公司的社會目標。2023 年，我們推出了 ESG 同行夥伴計劃，與 12 家非政府組織和社會企業夥伴合作，共同創建具長遠效益的項目以應對社會挑戰，造福社區。此外，公司還推出了一項為期一年的新實習生計劃，以支持不同能力或具多元文化背景的年輕畢業生就業。我們更建立了性別平等網絡（「GEN」），透過這平台提高員工對「無意識偏見」的認識，並促進討論性別的議題。 GEN 為同事提供一個安全空間，分享與職場性別平等和平等機會相關的經驗、構思和最佳實踐。 我們希望透過彼此交流學習，促進員工的個人成長、福祉、平等機會和心理健康。

我們為實現環境和社會目標所作出的努力，繼續獲多個主要的可持續發展績效指數肯定。港鐵公司再次獲選為道瓊斯可持續發展亞太指數、富時社會責任指數系列，以及恒生可持續發展企業指數的成份股。公司亦連續第五年被納入標準普爾全球《永續年鑑》(The Sustainability Yearbook)，並在 MSCI ESG Leaders Indexes 中獲得最高的 AAA 評級，以及在 ISS ESG 企業評級中獲得「Prime Status」。

我衷心感謝港鐵董事局和公司全體員工多年來的支持和貢獻，實現了多項重要的里程碑。我們將繼續在過去所建立的堅實基礎上，提供世界級及環保的鐵路服務。2024 年，港鐵公司將慶祝通車 45 週年，我對當下和日後的機遇感到鼓舞。港鐵將繼續與香港同步成長，連繫市民生活並建設社區，實踐「推動城市前行」，服務精益求精，與社區一起「載•向未來」。

行政總裁
金澤培博士
香港

關於本報告

港鐵公司可持續發展網站

參閱我們的管理方針

- 報告框架
- 持份者參與
- 重要性評估

港鐵公司網站

- 《港鐵公司財務概要及財務報告》

本章內容

全球報告倡議組織（GRI）：2-2, 2-3, 2-5, 3-1, 3-2

香港交易所關鍵績效指標：MDR-匯報原則、MDR-匯報範圍

國際可持續發展準則委員會：IFRS S1-30, S1-41, S1-44, S2-25

港鐵公司自 2000 年起發表可持續發展報告，披露與重要可持續發展議題相關的方針、策略及表現，並採用綜合方式，對持份者披露可持續發展的管理方針及表現。**可持續發展網站**（「網站」）載有公司的恆常資料，例如公司用以處理識別重要可持續發展議題的管理方針，而年度《可持續發展報告》（「報告」）則載列港鐵公司於報告年度內有關可持續發展的措施、表現、成就的更新資料，以及氣候相關和自然相關] 的披露。網站和**《報告》**及**《業務概覽 2023-2024》**所載內容與公司其他公開資料互相補足，例如港鐵**《年報》**，一同闡述我們如何在業務策略和決策方面，考慮並納入可持續發展的元素。

我們非常重視您對港鐵公司可持續發展措施、表現和披露的意見。請將您的意見發送至 **sdmngr@mtr.com.hk** 或透過**港鐵公司網站**向我們反映。

報告框架

港鐵公司作為一間香港上市公司，嚴格遵守香港交易及結算所有限公司（「香港交易所」）的《上市規則》，包括附錄 C2《環境、社會及管治報告指引》（「香港交易所 ESG 指引」）的披露規定。我們亦根據《全球報告倡議組織（「GRI」）披露標準》披露重要可持續發展議題的相關資料，並參考了聯合國可持續發展目標（SDGs）、公共交通國際聯會（UITP）《可持續發展報告指引》、《ISO 26000 社會責任指引》、世界經濟論壇（World Economic Forum）的《持份者資本指標》（Stakeholder Capitalism Metrics）、氣候相關財務資訊披露工作小組（Task Force on Climate-related Financial Disclosures「TCFD」）建議框架等國際認可指引及框架。為加強披露內容，我們亦參照國際可持續發展準則委員會（「ISSB」）於 2023 年 6 月發表的全新《國際財務報告準則》（「IFRS」）第 1 號《可持續發展相關財務信息披露的一般要求》(S1) 和《國際財務報告準則》第 2 號《氣候相關披露》(S2)，以及於 2023 年 9 月發布的自然相關財務披露工作小組（Taskforce on Nature-related Financial Disclosures「TNFD」）的 v1.0 框架。

作為地球公民，我們的可持續發展方針有責任與全球議程看齊。港鐵一直積極支持聯合國可持續發展目標，並已知會可持續發展目標秘書處，傳達我們全力支持與港鐵公司營運最相關範疇的三項目標，即第 8 項（體面工作和經濟增長）、第 9 項（產品、創新和基礎設施）及第 11 項（可持續城市和社區）。此外，我們亦透過多元化的業務及營運，響應其他可持續發展目標。本報告闡述我們響應不同可持續發展目標的工作。

可持續發展報告內容索引載列根據上述指引及框架建議披露的資訊。

下列三大策略性趨勢主宰著全球運輸及物業界別的未來，並為我們的業務帶來機遇與挑戰。本報告會闡述我們針對此三大趨勢而作出的相應措施：

策略性趨勢	報告範疇
對氣候變化的抗逆能力	◆ 減少溫室氣體排放 ◆ 與氣候和自然相關的披露
人口老化	◆ 促進社會共融
數碼轉型	◆ 促進社會共融 ◆ 推動發展機遇

請瀏覽我們的**網站**，查閱報告框架及上述三大趨勢的詳情。

報告範圍

本報告披露由 2023 年 1 月 1 日至 12 月 31 日期間，被識別為對港鐵公司重要的議題。港鐵公司的總部位於香港，鐵路的相關項目和業務擴展至國際，遍及英國、澳洲、瑞典、澳門和中國內地，我們的物業發展及管理服務則位於香港和中國內地。《報告》綜合來自所有業務的資料，包括港鐵公司實施管理監控的全資擁有或持有主要股權的附屬公司。然而，在與客戶簽訂的營運及維護服務合約下，港鐵公司並非澳門業務數據的單一擁有人，因此本報告並未能披露我們在澳門業務的數據。畢馬威會計師事務所已選取本報告內披露的主要數據，作獨立審核。詳情請參閱以下文件獲取更多資料：

- **《表現指標》**查閱我們的表現數據；
- **《獨立審驗報告》**查閱審核範圍及方法；
- **港鐵《年報》**查閱我們在香港以至世界各地業務的詳情；以及
- 海外附屬公司 **MTR Nordic** 和 **Metro Trains Melbourne** 的《可持續發展報告》及披露資料，了解更多關於它們的表現和最新措施。

持份者參與

我們積極與價值鏈中不同的持份者定期及持續溝通，理解更多他們的觀點，並對其作出回應，同時識別現存及潛在的風險和機遇，平衡各方利益、作出適當的決定，並收集持份者對公司推行不同措施的寶貴意見，以追求卓越的營運表現。主要持份者組別包括業務夥伴、社區、顧客及乘客、環保組織、投資者、媒體、政治團體、監管機構、員工及供應商。有關持份者的組別、溝通方式和溝通渠道、關注議題及港鐵回應等持份者參與詳情，請參閱**可持續發展網站**。

外部評審小組

我們繼續邀請外部評審小組，就公司編製報告的匯報方針和可持續發展的優次提供獨立意見，並審閱《報告》的內容。他們的寶貴意見，有助我們加強披露可持續發展資料的質素及透明度。今年的外部評審小組成員包括：

戴潔瑩博士
偉榮策略有限公司
董事

關凱臨
領展房地產投資信託基金
可持續發展及風險管治總監

李仲騰
香港機場管理局
可持續發展總經理

紀必信 Robert Gibson
思匯政策研究所夥伴兼
香港科技大學兼任教授

周雯雯
恒生銀行
企業可持續發展總監

胡兆基
友盟建築材料有限公司
環境、社會及管治主管

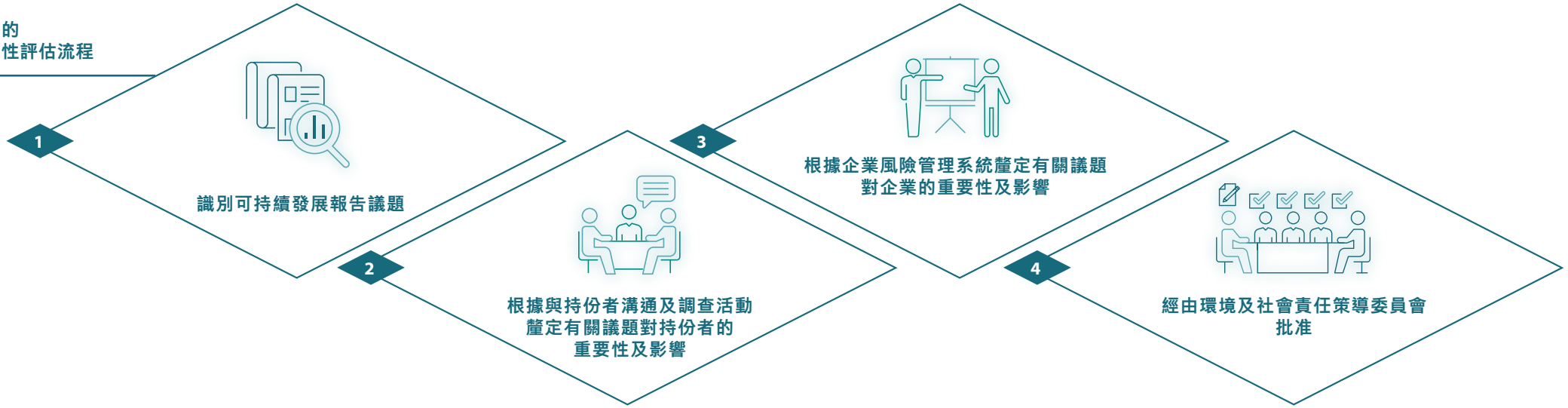
重要性評估

我們的重要性評估參考了全球報告倡議組織（GRI）標準，採用識別重要可持續發展議題的雙重重要性方法，以及國際可持續發展準則委員會的《國際財務報告準則》第 1 號《可持續發展相關財務信息披露的一般要求》所述的重要性原則。

我們進行以持份者為導向的重要性評估，以確定對持份者重要，並對人類、環境和經濟產生重大影響的重要議題。具財務重要性的議題根據其創造或侵蝕港鐵企業價值的能力進行評估。在評估過程中，我們參考了企業風險管理方法，審視有關議題對企業的影響。本報告涵蓋了我們對重要議題的方針和披露，而港鐵《年報》涵蓋了財務信息，包括在適當情況下與高重要性議題相關的信息。有關重要性評估方法的更多信息，請參閱我們的**網站**。

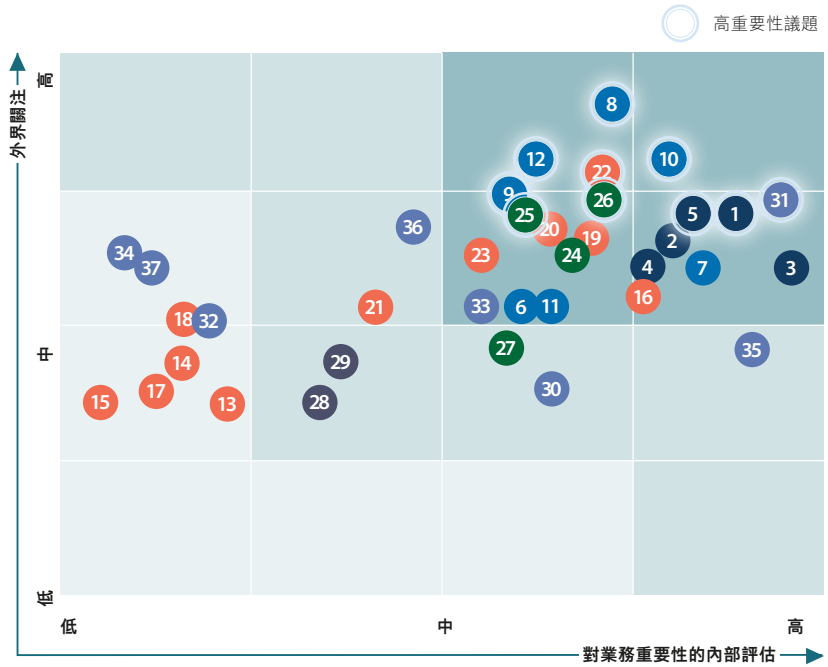
雖然我們的重要性評估過程主要集中於香港的營運和業務，但所識別的重大議題為海外業務的可持續發展重點提供了整體方向。請參閱我們的海外附屬公司 **MTR Nordic** 和 **Metro Trains Melbourne** 的可持續發展報告及披露資料，以了解有關其可持續發展重點的更多信息。我們的重要性評估流程共分為以下四個步驟：

我們的重要性評估流程



重要性矩陣

我們的重要性評估結果經外部評審小組評定，以下文的矩陣展示。



矩陣的右上角顯示重要性最高的議題，而左下角則顯示重要性相對較低的議題。今年的重要性矩陣與去年大致相同，主要變化總結如下：

議題	與 2022 年《可持續發展報告》相比的重要程度變化	備註
19 勞工實務	由中至高	根據企業風險管理系統的風險評估結果，議題對港鐵公司的重要程度有所增加
35 創造財富及收入	由高至中	根據定期與持份者溝通的結果，議題對經濟及社會的重要和影響程度有所降低

I. 公司管治

1 機構管治架構與過程
2 公平營運（與其他機構進行合乎道德的交易）
3 反貪污
4 負責任的政治參與
5 公平競爭

II. 顧客權益

6 公平營銷（包括真實和公正的資訊以及公平的合同慣例）
7 顧客教育
8 顧客的健康及安全
9 可持續產品及服務
10 顧客服務、支援和投訴處理
11 保護顧客資料和私隱
12 獲得基本服務（包括避免服務受阻）

III. 人權和勞工

13 人權風險評估
14 人權風險事宜
15 人權申訴機制
16 多元化及平等機會
17 職場基本原則和權利
18 保護員工公民權利和政治權利
19 勞工實務
20 工作條件及社會保障
21 員工諮詢及參與（包括結社自由及集體談判權）
22 員工及承辦商的健康及安全
23 員工發展及培訓

IV. 環境

24 預防污染（空氣、水及廢物）
25 可持續地運用資源（資源效率及用水）
26 氣候變化
27 生物多樣性

V. 供應鏈

28 供應鏈之人權風險
29 向價值鏈推廣社會責任

VI. 社區參與和發展

30 來自政府的付款/ 繳稅
31 社區參與和發展（聯繫）
32 教育及文化
33 創造就業及技能提升
34 技術開發及獲取
35 創造財富及收入
36 社區健康
37 社區投資

與港鐵公司環境及社會目標和聯合國可持續發展目標相關的十大高重要性議題

下表載列本報告有關章節所披露的十大高重要性議題及相應的聯合國可持續發展目標。至於下表未有涵蓋的其他高重要性議題，請參閱港鐵《年報》及港鐵公司可持續發展網站了解更多信息。

十大高重要性議題	披露十大高重要性議題及聯合國可持續發展目標的相應章節			
	促進社會共融	推動發展機遇	減少溫室氣體排放	與氣候和自然相關的披露
公司管治				
1 機構管治架構與過程				
5 公平競爭	8 體面工作和經濟增長			
顧客權益				
8 顧客的健康及安全	11 可持續城市和社區			
9 可持續產品及服務	11 可持續城市和社區	9 產業、創新和基礎設施	9 產業、創新和基礎設施 11 可持續城市和社區 12 負責任的消費和生產	9 產業、創新和基礎設施
10 顧客服務、支援和投訴處理	11 可持續城市和社區			
12 獲得基本服務	11 可持續城市和社區			9 產業、創新和基礎設施 11 可持續城市和社區

披露十大高重要性議題及聯合國可持續發展目標的相應章節

十大高重要性議題	促進社會共融	推動發展機遇	減少溫室氣體排放	與氣候和自然相關的披露
員工				
22 員工及承辦商的健康及安全	8 體面工作和經濟增長	3 良好健康與福祉 8 體面工作和經濟增長		
環境				
25 可持續地運用資源			7 經濟適用的清潔能源 12 負責任的消費和生產	9 產業、創新和基礎設施 14 水下生物 15 陸地生物
26 氣候變化			7 經濟適用的清潔能源 13 氣候行動	13 氣候行動 14 水下生物 15 陸地生物
社區參與和發展				
31 社區參與和發展	5 性別平等 8 體面工作和經濟增長	4 優質教育 8 體面工作和經濟增長	11 可持續城市和社區	

關於港鐵

重點概覽

2023年已創造經濟價值
605.81億港元

自2016年起透過
可持續融資安排合共集資
超過330億港元

連續五年獲標普全球納入
《永續發展年鑑》

港鐵公司可持續發展網站

參閱我們的管理方針

- 企業管治
- 可持續的財政能力
- 可持續投資

我們的政策與聲明

- 《董事局多元化政策》
- 《工作操守指引》
- 《環境及社會責任政策》
- 《港鐵公司反現代奴役和人口販賣聲明》
- 《可持續融資框架》
- 《舉報政策》

本章內容

全球報告倡議組織（GRI）： 2-1, 2-6, 2-8, 2-9, 2-12, 2-13, 2-14, 2-16, 2-23, 2-24, 2-25, 2-26, 2-29, 205-1, 205-2

香港交易所關鍵績效指標：MDR-管治架構, GD-B7, KPI B7.2, KPI B7.3

國際可持續發展準則委員會：IFRS S1-27, S1-32, S1-34, S1-35, S1-44, S2-14, S2-16, S2-29

業務概覽

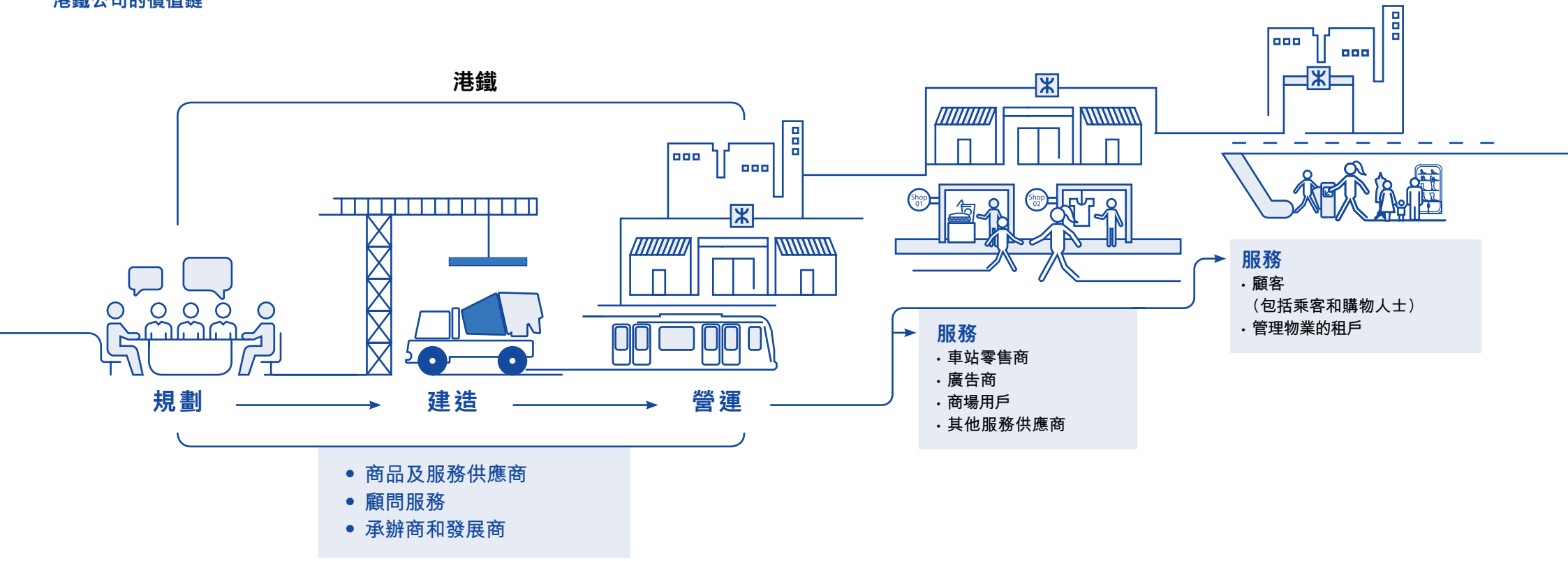
港鐵公司總部設於香港特別行政區，是世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，亦是香港聯合交易所的上市公司（聯交所股份編號：66），擁有超過 40 年的鐵路項目經驗，從設計至規劃、建造至運行、維修保養以至營運操作，均具備廣博的端到端鐵路專業知識。除提供鐵路運輸及營運服務外，港鐵公司亦憑藉鐵路、商業及物業開發的無縫結合，在港鐵網絡沿綫創建和管理活力蓬勃的社區。港鐵擁有超過 54,000 名敬業樂業的員工*，在香港、英國、瑞典、澳洲及中國內地的全球每日客運量超過 1,250 萬人次。

在香港和中國內地，港鐵公司的業務範圍涵蓋車站商務、與發展商合作建造及銷售住宅和商業物業、物業租賃及管理、廣告、電訊服務及國際顧問服務。

港鐵公司亦成立了全資附屬公司**港鐵學院**，提供與鐵路相關的教育及培訓，以培育鐵路專才和行政人員，提升全球鐵路行業的服務質素及營運效率。

公司鐵路網絡及未來支綫的發展詳情，請參閱港鐵**《年報》**。

港鐵公司的價值鏈



* 包括位於香港及全球的附屬公司、聯營公司及合營公司

可持續發展指數表現及排名

每年，我們的可持續發展表現由全球及本地多家著名獨立投資評級機構會評估。憑藉穩健的管治架構、完善的策略和政策以及良好的表現，港鐵已成為多項主要國際及本地可持續發展指數的成份股。

- 道瓊斯可持續發展指數（「DJSI」）－自 2013 年起，港鐵公司一直是 DJSI 亞太指數的成份股，並連續五年獲納入標普全球的《2024 年永續發展年鑑》（The Sustainability Yearbook 2024）。該年鑑評比全球超過 7,800 間公司，納入每個行業得分最高的首 15% 公司，而其得分在該行業表現最佳公司的 30% 以內。

Member of
Dow Jones Sustainability Indices
Powered by the S&P Global CSA

- MSCI ESG Leaders Indexes －自 2015 年以來，港鐵公司一直獲得 AAA 級別（按 AAA-CCC 評級）。

2023 MSCI ESG Leaders Indexes Constituent

免責條款（只提供英文版本）

MSCI ESG RATINGS AAA
CCC B BB BBB A AA AAA

免責條款（只提供英文版本）

- 富時社會責任指數系列－自 2002 年以來，港鐵公司一直是這項指數的成份股。

免責條款 (只提供英文版本)

FTSE4Good

- CDP －港鐵公司在 2023 年的氣候變化評估中再次獲得 B 級別（按 A-D 評級）。

CDP DISCLOSURE INSIGHT ACTION

- ISS 環境、社會及管治企業評級－港鐵公司獲得「Prime Status」，充份反映我們達到了 ISS 為我們業界制訂的嚴格環境、社會及管治要求。

Corporate ESG Performance Prime RATED BY ISS ESG

- 恒生 ESG 指數－港鐵獲選為以下 ESG 指數的成份股公司：

Hang Seng Corporate Sustainability Index Series Member 2023-2024

- 恒生可持續發展企業指數
- 恒生可持續發展企業基準指數
- 恒生內地及香港可持續發展企業指數
- 恒生 ESG50 指數
- 恒指 ESG 指數
- 恒指 ESG 增強指數
- 恒生氣候變化 1.5°C 目標指數
- 恒指低碳指數
- 恒指 ESG 增強精選指數

- 2023 年，港鐵在以下香港中文大學舉辦的可持續發展指數中名列首三位：

- 首屆全球企業可持續發展指數 - 港鐵公司名列第三位

GLOBAL BUSINESS SUSTAINABILITY INDEX
Pace-setter

- 第八屆香港企業可持續發展指數 - 港鐵公司名列第三位

HKBSI Hong Kong Business Sustainability Index 2022 香港企業可持續發展指數 2022
Pace-setter

- 第三屆大中華企業可持續發展指數 - 港鐵公司名列第二位

GBABSI Greater Bay Area Business Sustainability Index 2022 粵港澳大灣區企業可持續發展指數2022
Pace-setter

- 第四屆粵港澳大灣區企業可持續發展指數 - 港鐵公司名列第三位

GC BSI Greater China Business Sustainability Index 2022 大中華企業可持續發展指數2022
Pace-setter

企業管治

一套健全完善的管治框架，是確保公司管理得宜、保護股東及持份者利益，以及實現長遠可持續增長的基石。董事局是港鐵公司的最高管治機構。在公司主席的領導下，董事局負責監督公司業務的整體管理。在加強管治架構後，為了優化決策過程，董事局成立了下列六個董事局委員會及一個顧問小組，以監督不同範疇的公司事務和提供建議：

- 審核及風險委員會；
- 工程委員會；
- 環境及社會責任委員會；
- 提名委員會；
- 薪酬委員會；
- 財務及投資委員會；及
- 科技顧問小組。

董事局授權執行委員會管理公司的日常事務。該委員會由行政總裁擔任主席，由執行總監會的所有成員組成。請參閱港鐵《年報》，了解我們的**企業管治**詳情。

董事局就可持續發展事項的聲明

可持續發展管治

董事局全面負責確保公司的管治框架能監督及處理對公司營運和業務重要的環境和社會議題。董事局轄下的環境及社會責任委員會，除會對公司的環境和社會策略及投資進行策略性監督，亦會負責追蹤公司的環境和社會關鍵績效指標的表現，並就相關事宜向港鐵董事局匯報，進一步加強董事局對環境和社會事宜的管治。在公司主席的領導下，該委員會每年召開兩次會議，監察及監督公司的可持續發展表現、有關框架和措施，以及實現可持續發展目標的進度。

在管理層面，環境及社會責任策導委員會致力推動所有業務單位和企業職能的可持續發展計劃及檢討實施情況。環境及社會責任策導委員會由法律及管治總監領導，每年召開四次會議，並由執行總監會成員及各主要業務單位和企業職能的高級管理人員組成。有關環境及社會責任委員會和環境及社會責任策導委員會的成員，請參閱**可持續發展網站**。

我們將可持續發展因素與高級管理人員的薪酬掛鈎。於 2022 年，我們檢討及加強表現管理流程，以便根據港鐵企業策略更專注執行策略性優先事項，並於 2023 年將可持續發展表現與所有管理人員的薪酬掛鈎。

釐定可持續發展相關議題的優先次序及風險管理

我們進行以持份者主導的**重要性評估**，識別及評估反映公司重大經濟、環境及社會影響的議題，並釐定優先次序。

港鐵公司的企業風險管理架構詳述有效的管理流程，以識別和檢視所有業務單位和企業職能的風險，當中包括可持續發展相關風險，為資源分配釐定優先次序，有系統地管理任何新興風險。企業風險委員會、執行總監會及董事局轄下的審核及風險委員會定期檢視公司的風險組合，討論主要新興風險，務求識別及妥善處理主要風險和跨業務範疇的風險。請參閱港鐵《年報》，了解我們的**企業風險管理架構**詳情。

道德與誠信

港鐵公司承諾恪守公開、廉潔及問責的最高標準。我們的《工作操守指引》清晰訂明公司在道德行為方面對員工的期望，並載有關於公開及公平競爭的要求。對於所有涉及投標程序，以及與供應商或客戶的合作，我們一律遵守業務所在各司法管轄區有關競爭的適用法例。我們定期檢討及更新《工作操守指引》，確保指引適用並符合公司和法規的要求。為了推廣更具包容性的員工團隊，我們亦檢討了《工作操守指引》中的多元、平等和共融條款，並於 2022 年 2 月發布最新的《工作操守指引》。

所有員工均須完成強制性網上培訓課程，以確保清楚理解《工作操守指引》及相關法例的要求。新員工在公司入職培訓時聽取有關《工作操守指引》的簡報，亦須於入職後三個月內完成上述強制性網上培訓課程。除此之外，我們還定期舉辦員工計劃及道德講座，由來自香港廉政公署的講者講解《防止賄賂條例》的關鍵條文，並解釋最新的反貪污措施，增強員工意識。於 2023 年，我們的員工已透過企業入職課程和網上研討會，參加反貪污培訓，年內的培訓時數合共約 1,200 小時。

今年，學習及發展部舉辦了下列網上研討會，增進公司內部的道德和誠信意識，溫故知新：

- 由平等機會委員會（「平機會」）舉辦的「預防及處理性騷擾事件」；
- 由平機會舉辦的「了解香港的《反歧視條例》」；
- 由香港個人資料私隱專員公署舉辦的「了解《個人資料（私隱）條例》」；及
- 由廉政公署舉辦的「了解《防止賄賂條例》」。

公司制定了《舉報政策》，提供保密渠道，接受針對欺詐、不道德或實際/ 潛在違反法律法規及/ 或公司政策行為的投訴，並保證舉報人毋須懼怕因而受到迫害、歧視或處於不利位置。該政策已上載至公司網站，適用於所有內部和外部持份者。於 2023 年，舉報小組共接獲 150 宗舉報個案，當中 121 宗並不符合「舉報」的定義。我們已就 25 宗舉報個案完成調查，當中有 8 宗情況屬實、1 宗部分屬實，以及 16 宗無法得到證實。截至 2023 年 12 月 31 日，我們仍在調查的個案共有 4 宗。針對情況屬實及部分屬實的舉報個案，管理層已採取適當的跟進行動。

為了防止未來的個案，實施穩健的補救和預防措施至關重要。這包括建立有效的報告機制、進行徹底的內部調查、實施更穩健的合規框架、提供舉報人保護及確保對不當行為採取適當的處分。這些措施有助於增強公司內部的透明度、問責制和信任，並減輕未來發生類似事件的可能性。

可持續的財政能力

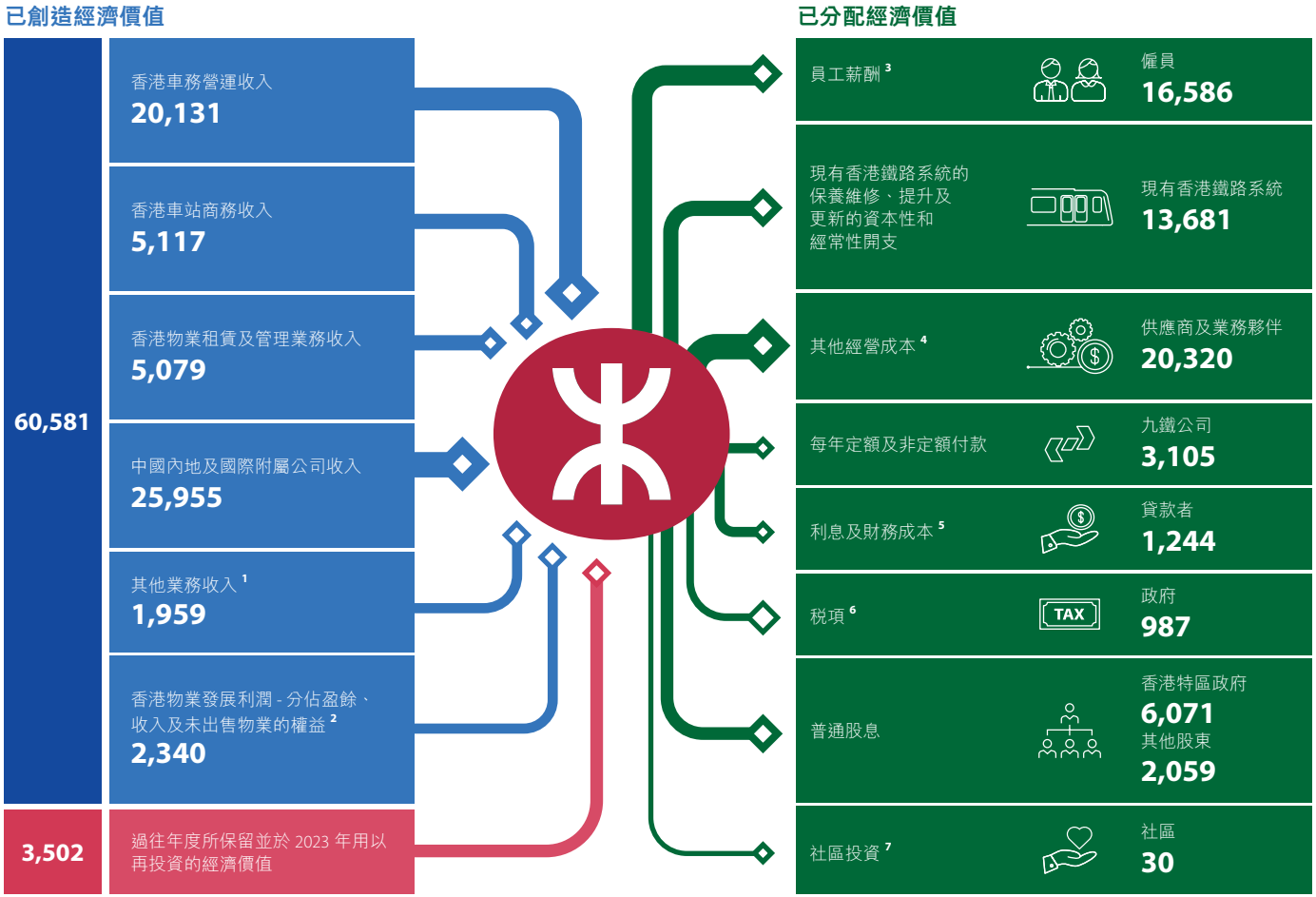
已創造及已分配的經濟價值

車費是港鐵公司主要的收入來源，我們按具透明度的票價調整機制，以公平和客觀的方式每年調整票價，確保所有乘客能負擔港鐵的車資。我們需確保直接驅動性質維持不變，藉此保障可持續的財政能力，同時顧及公眾關注事項。按照公司於 2023 年 3 月 28 日公布的票價調整機制最新安排，2023／ 24 年度港鐵票價調整幅度為 +2.3%，當中計及公司為支持疫情後經濟復甦而作出的一次性特別安排（包括特別扣減其中 1.2% 及延後合共 1.85% 至 2024／ 25 年度實施）。

除車費收入外，「鐵路加物業」模式亦是我們的資金來源，為物業發展與鐵路拓展之間的整合帶來顯著效益。物業發展帶來的收益，會用作支持鐵路營運及彌補興建新鐵路綫時的資金差距。

我們創造的經濟價值惠及不同的持份者，包括僱員、供應商及業務夥伴、貸款者、政府、其他股東，以及整個社區。請參閱港鐵《年報》，了解我們的財政表現詳情。

2023 年增值及分配圖表（百萬港元）



總額：64,083

總額：64,083

註

1. 包括應佔聯營公司及合營公司利潤。
2. 未計及 1,100 萬港元的員工薪酬。
3. 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。
4. 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，利息收入 7.77 億港元，並已扣除非控股權益 3.04 億港元。不包括與香港鐵路系統維修有關的 25.64 億港元經營成本。
5. 不包括予以資本化作為資產的 6.67 億港元利息開支。
6. 代表本期稅項，不包括遞延稅項。
7. 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。

可持續的融資

自 2016 年起，港鐵透過可持續融資安排合共集資超過 330 億港元，是我們融資策略的重要一環，提供資金更換鐵路資產、改善能源效益及提升鐵路服務。

於 2023 年，港鐵公司安排了 13 億港元的綠色融資，資助節能、環境保護，以及提升和擴展低碳鐵路服務的相關項目。

有關《可持續融資框架》、合資格項目及其預計減排的詳情，請瀏覽我們的**網站**。

環境、社會及管治基金

為了支持三個環境及社會目標和相關的關鍵績效指標，我們制定了一個環境、社會及管治（「ESG」）投資框架，將環境和社會原則制度化地融入至公司的投資決策，並為業務單位和企業職能部門符合條件的項目提供資金，以實現公司的環境及社會目標。該框架使 ESG 成為我們整體財務投資決策過程中的關鍵考慮因素，並能夠有效地將財務資源分配給合適的 ESG 計劃。環境及社會責任策導委員會負責監督和推行 ESG 投資框架。

我們將每年董事局分配指定的 ESG 基金支持符合條件的 ESG 項目，基金會與年度營運和資本支出預算分開（包括用於對環境有利的大型項目資金，例如更換鐵路資產項目或鐵路網絡提升項目），並用於為未有預算的 ESG 項目提供資金，這些項目可能沒有可行的財務業務案例，或用於為預算項目的增量成本提供額外投資以提高其 ESG 表現。所有符合資格的項目將由環境及社會責任策導委員會以環境及社會評分卡進行評估和評核。評分卡的標準將定期進行審查，以確保其符合實際需要。在 2023 年，共有 12 項申請獲批准，包括試行氫燃料推動輕鐵車輛、為同事舉辦內部活動「綠色低碳週」、開發的「關 愛共乘」應用程式站內導航功能、舉辦「EmpowerZ」為期一年的實習計畫和支持「退役列車保 • 傳計劃」等項目。已批准的 ESG 項目的進展和成果將定期向環境及社會責任策導委員會和董事局轄下的環境及社會責任委員會報告。

重點概覽

3 個
環境及社會目標

10個
重點領域

為2024年或
往後制訂**43**項
關鍵績效指標

港鐵的環境及社會目標

港鐵公司可持續發展網站

參閱我們的管理方針

- 企業管治
- 可持續發展風險管理

我們的政策與聲明

- 《董事局多元化政策》
- 《工作操守指引》
- 《環境及社會責任政策》
- 《港鐵公司反現代奴役和人口販賣聲明》
- 《可持續融資框架》
- 《舉報政策》

本章內容

全球報告倡議組織（GRI）： 102-1, 102-2, 102-3, 102-4, 102-5, 102-6, 102-7, 102-11, 102-16, 102-18, 102-20, 201-1

香港交易所關鍵績效指標：MDR-管治架構, GD-B7, KPI B7.2, KPI B7.3

國際可持續發展準則委員會：IFRS S1-33, S1-46, S1-51, S2-14, S2-33

我們秉持「推動城市前行」的使命，致力提供共融、創新及可持續發展的服務，聯繫及建設社區，並且訂立對公司業務及社會同樣重要的三大環境及社會目標：（1）促進社會共融、（2）為個人及社區提供發展機遇，以及（3）減少溫室氣體排放。我們就以上三個環境及社會目標，清楚訂明十大重點領域及一系列關鍵績效指標，讓我們可集中工作範圍，為社會帶來更大效益，並闡述我們進一步將環境及社會原則納入公司營運的方針，為所有持份者創造價值。我們將繼續實施相關措施，以推進公司的環境及社會目標，並由環境及社會責任策導委員會及董事局轄下的環境及社會責任委員會定期審視相關目標的進展及表現，以及每年發佈《可持續發展報告》，與持份者保持溝通。

環境及社會目標 1

社會共融

作為一家服務市民的公共運輸營運商，社會共融是我們的工作核心。

基本出行服務

我們致力為所有市民提供安全、可負擔、無障礙及可持續的公共運輸系統，確保車資和其他扣減優惠能惠及最有需要的人士。

多元及共融

我們致力在實務及政策中消除歧視，於工作環境促進多元文化。

平等機會

我們致力幫助被排斥和弱勢社群，為他們提供平等機會。

環境及社會目標 2

發展及機遇

我們致力實現聯繫及發展社區的願景，同時為他人創造發展機會，與我們一起成長。

員工

我們致力提供培訓及事業發展的機會，協助員工的個人及專業發展，並積極改善他們的福祉。

業務夥伴

我們致力改善供應鏈的環境、社會及管治表現，獎勵表現良好的供應商，並增加綠色採購的開支。

未來技能及創新方案

我們致力與本地學校、大學、初創企業及科技生態圈合作，促進創新發展。

環境及社會目標 3

減少溫室氣體排放

作為低碳運輸營運商，我們一直積極管理環境足跡，致力實現碳中和。

碳排放

我們致力將低碳措施納入公司的政策、策略及項目規劃中，並加強對氣候相關風險的應變及適應能力。

潔淨能源及能源效益

我們致力在業務營運中推行合適的具能源效益措施，並產生更多可再生能源。

廢物管理

我們致力源頭減廢，提升回收率，並將廢物升級再造。

環保及低碳設計

我們致力發展可持續發展基建設施，提升資源使用效益，並更廣泛地採用潔淨及環保技術。

於 2023 年，我們制定了 44 項關鍵績效指標，包括短期、中期和長期措施，以推動和衡量我們在三個環境及社會目標中的表現。截至 2023 年 12 月，大部份的關鍵績效指標已經達成或符合目標進度。這些關鍵績效指標的狀況見下表。

2023 關鍵績效指標	狀況	備註
目標 1：社會共融		
基本出行服務		
於 2023 年推行第二階段的社會共融應用程式，擴展服務視障人士的功能，並在 2025 年前完成	**符合目標進度**	我們於 2023 年推出第二階段的社會共融應用程式，可查閱車站升降機及無障礙設施的實時運作情況，並試行預訂活動摺板的服務。我們亦會於 2024 年將專為視障人士而設的站內導航功能擴展至觀塘綫所有車站，並全面推出活動摺板預訂服務的功能。
於 2023 年專為有特別需要的乘客群，在每個已識別的範疇（無障礙度 / 出行方便度 / 可見度）作出持續改進（1-2 項）	**達成**	2023 年，我們增加所有巴士站的座椅數目，並提供更大的巴士站柱和站牌。我們將於 2024 年為另外七個車站加設電動輪椅充電設施。
100% 新車站將會成為無障礙車站，方便所有人士進出（包括無障礙出入口、闊閘機、無障礙洗手間及育嬰間）	符合目標進度	所有新車站將設有各項無障礙設施。
於 2023 年受惠於車費扣減優惠的平均每日乘客不少於 1 百萬人次	**達成**	約 1,294,000 平均每日乘客人次受惠。
於 2023 年乘客需要住院的受傷事故宗數（每一億次乘客車程計算） ◆ 重鐵： ≤5.65 ◆ 輕鐵： ≤7.31 ◆ 接駁巴士： ≤5.83	**未能達標** (重鐵) **達成** (輕鐵及接駁巴士)	2023 年，我們錄得的重鐵受傷率為 10.84。重鐵的受傷事故大部分為自動扶手梯意外，以及與長者 及乘客行為有關的滑倒、絆倒及跌倒等。2023 年，我們試行將自動扶手梯減速，並採取一系列措施提高乘客的安全意識，以及安排車站助理協助長者及其他乘客。

2023 關鍵績效指標	狀況	備註
目標 1：社會共融		
多元及共融		
於 2025 年或之前董事局的女性成員比例達至 25%	符合目標進度	於 2023 年底董事局的女性成員比例為 26%。
於 2023 年為所有總監會成員舉辦有關多元、平等和共融的工作坊	**達成**	於 2023 年已為所有總監會成員舉辦有關多元、平等和共融的工作坊
於 2023 年為員工舉辦 150 次有關多元、平等和共融的培訓	**達成**	於 2023 年共舉辦 380 次有關多元、平等和共融的培訓。
於 2023 年與 8 間擁有不同學生群體的中學進行職業分享/ 工作體驗	**達成**	於 2023 年接觸了 11 間擁有不同學生群體的中學。
於 2023 年為 10 位殘疾或多元種族的學生提供實習計劃	**達成**	於 2023 年透過《有能者 • 聘之約章》及共融機構嘉許計劃，為 8 位殘疾和 9 位多元種族的學生提供實習機會。
於 2023 年有 10% 的實習生為多元種族或殘疾人士	**達成**	有 10% 的受僱暑期實習生為多元種族或殘疾人士。
於 2023 年通過以下項目，提升工作環境的共融性： ◆ 進行全公司的多元、平等和共融調查；及 ◆ 檢視聘任要求	**未能達標** (多元、平等和共融調查) **達成** (檢視聘任要求)	多元、平等和共融調查將於 2024 年第二季度完成，後續的溝通及跟進工作將於 2024 年下半年完成。 已就 50% 的職位描述檢視能力要求。
平等機會		
於 2022 年至 2025 年直接投資於本地社區及捐贈物資達至 1 億港元	符合目標進度	於 2023 年底投資了約 5,500 萬港元。
於 2022 年 至 2025 年有 200,000 人受惠於港鐵的社區計劃及義工項目	符合目標進度	於 2023 年底有約 194,000 人受惠。

2023 關鍵績效指標	狀況	備註
目標 2：發展及機遇		
員工		
為員工提供平均每年最少 5 天學習日	**達成**	於 2023 年為員工提供了超過 7 天學習日。
於 2023 年為年輕人才提供逾 200 個就業及就業前的工作機會	**達成**	於 2023 年合共聘用了 258 名年輕人才。
於 2023 年為員工安排最少 10 項與健康相關的活動	**達成**	於 2023 年安排超過 30 項與健康相關的活動。
於 2024 年前有超過 75% 管理住宅物業簽署「護心約章」，並為員工安排健康相關的活動，推廣健康生活方式	符合目標進度	100% 的住宅物業已簽署約章，約 50% 已安排健康相關的活動。
業務夥伴		
2025 年綠色採購的開支將達到 2.5 億港元，2030 年將增至 3.5 億港元	符合目標進度	於 2023 年綠色採購的開支約為 2.3 億港元。
於 2023 年為超過 60 個供應商提供環境、社會及管治最佳實務的培訓	**達成**	於 2023 年 10 月舉辦了網上座談會，有來自 79 個供應商的代表參與。
於 2023 年完成 15 個供應商檢視審核	**達成**	於 2023 年進行了 18 個供應商檢視審核。
於 2023 年與最少 15 個供應商的檢視會議涵蓋環境、社會及管治範疇	**達成**	進行了 17 個供應商的檢視會議，向供應商分享環境、社會及管治措施。
於 2023 年供應商數據庫所註冊的中小企數目增加至最多 55%	**達成**	於 2023 年底，供應商數據庫所註冊的中小企數目增加至 57%。

2023 關鍵績效指標	狀況	備註
目標 2：發展及機遇		
未來技能及創新方案		
於 2022 年至 2025 年有逾 50,000 人受惠於港鐵的未來技能及創新計劃（包括港鐵學院的課程）	符合目標進度	由 2022 年開始至 2023 年底，逾 22,000 人受惠。
於 2022 年至 2025 年投資超過 3 億港元於初創企業	符合目標進度	已承諾投資額達 2.92 億港元。截至 2023 年底，已投資了 1.41 億港元。

2023 關鍵績效指標	狀況	備註
目標 3：減少溫室氣體排放		
碳排放		
港鐵公司旗下香港鐵路及投資物業將於 2030 年前達致各自的科學基礎減碳目標	符合目標進度	2023 年 4 月，科學基礎目標倡議組織已核准公司旗下香港鐵路及投資物業的 2030 年科學基礎減碳目標。
致力於 2050 年實現碳中和	符合目標進度	我們實現碳中和的第一步是於 2030 年達致科學基礎減碳目標。
在 2024 年前為柴油工程車研發先導電池能源存儲系統	符合目標進度	技術可行性研究已於 2023 年完成。
在 2026 年前引入最少 30 部電動巴士	符合目標進度	首架電動巴士已於 2023 年送交付，預計於 2024 年投入服務。30 架電動巴士的採購合約已批出，並如期進行承辦商提交設計的工作。
在 2024 年前將 50% 的行政私家車取消或更換為電動車	符合目標進度	於 2023 年將 69% 的行政私家車取消或更換為電動車。
2025 年前在辦公大樓、商場及車站停車場增設逾 200 個電動車充電站	符合目標進度	截至 2023 年底已增設 127 個電動車充電站。
潔淨能源及能源效益		
於 2023 年產生 100 萬千瓦時可再生能源	**未能達標**	於 2022 年至 2023 年間，已安裝的太陽能發電裝置共產生了 729,619 千瓦時的可再生能源。由於技術原因，4 組太陽能發電裝置的安裝工程於 2023 年完成，較預期稍遲，故此未能達到目標。截至 2023 年底，設於我們的辦公大樓、車站及車廠的系統總容量超過 1,300 峰瓩（kWp）。在最佳陽光情況下，預計這些系統每年可產生超過 100 萬千瓦時的可再生能源。
在 2026 年前完成車站第 2 階段更換空調冷卻裝置項目後，預計可節省空調冷卻裝置的用電量 20%	符合目標進度	車站第 2 階段空調冷卻裝置更換工程正在進行。第一部分已於 2023 年完工，第二部分已於 2023 年第四季度動工，目前尚在施工階段。

2023 關鍵績效指標	狀況	備註
目標 3：減少溫室氣體排放		
潔淨能源及能源效益（續）		
在 2024 年完成港鐵總部大樓更換空調冷卻裝置項目後，預計與 2019 年比較可節省空調冷卻裝置的用電量約 20%	符合目標進度	港鐵總部大樓空調冷卻裝置更換工程已於 2023 年中完成，2023 年 7 月至 12 月的耗電量較 2019 年同期減少約 20%。
在 2025 年前逾 70% 管理住宅物業為公共地方進行能源審計，並訂立節能計劃	符合目標進度	79% 管理住宅物業已為公共地方進行能源審計，截至 2023 年底有 30% 已訂立節能計劃。
於 2023 年在一個商場推行試行計劃，邀請租戶參與並協助其識別節能措施	**達成**	於杏花新城推行試行計劃，協助租戶識別節能措施，並與租戶分享相關建議。
在 2025 年前有 100% 的現有商場（在 2022 年前全面運作）為公共地方進行能源審計，並訂立節能計劃	符合目標進度	所有在 2022 年前已全面運作的現有商場正進行能源審計，並將於 2024 年完成有關工作。每個商場將於 2025 年前根據審計結果訂立節能計劃。
廢物管理		
於 2023 年有超過 75% 管理住宅物業收集玻璃容器回收再造	**達成**	於 2023 年有 86% 管理住宅物業收集玻璃容器回收再造。
於 2023 年有 100% 商場收集玻璃容器回收再造	**達成**	所有商場已收集玻璃容器回收再造
於 2023 年至 2024 年在車站加裝 8 部飲水機	符合目標進度	於 2024 年 1 月將在土瓜灣站及葵芳站加裝 2 部飲水機，並於 2024 年底前安裝另外 6 部飲水機。
環保及低碳設計		
100% 未來的新建車站及新住宅發展項目致力達致「綠建環評」金級或以上認證	符合目標進度	於 2023 年有 7 個新車站獲頒「綠建環評」暫定金級或以上認證。
於 2025 年前在車站及港鐵管理物業附近增設超過 1,400 個單車停泊位	符合目標進度	截至 2023 年底，單車停泊位的數目較 2022 年基準年增加 1,055 個。
與 2022 年基準年比較，車廠於 2023 年減少 2.5% 用水	**未能達標**	較 2022 年的用水量有所增加，主要因為疫情後服務恢復正常。我們將尋求進一步節水的機會。
與 2018 年基準年比較，商場於 2025 年減少 5% 用水	符合目標進度	2023 年用水量減少超過 3%。

今年，我們制訂了一套新的關鍵績效指標，務求於 2024 年及往後繼續推動三個環境及社會目標。下面列出了新的和正在進行的 43 個關鍵績效指標。

環境及社會目標 1

社會共融

基本出行服務

中短期：

- 提升**「關愛共乘」**應用程式的功能，並於 2025 年前為視障人士於整個重鐵鐵路網絡推出「站內導航功能」，為聽障人士推出「求助電話服務」，以及為殘疾人士推出「活動摺板預約服務」
- 於 2024 年推出/ 擴展 **1 至 2 項關愛措施**
- 於 2024 年受惠於**車費扣減優惠**的平均每日乘客**不少於 1 百萬人次**
- 於 2024 年完成對香港員工的**安全文化調查**，並就調查結果制定**工作計劃**

長期：

- **100% 新車站**將會成為**無障礙車站**，方便所有人士進出（包括無障礙出入口、闊閘機、無障礙洗手間及育嬰間）

為兒童、學生、長者及殘疾人士等不同乘客組別提供恆常車費優惠。（根據 2020 年的數字）

多元及共融

中短期：

- 於 2025 年或之前董事局的**女性**成員比例**至少為 25%**
- 於 2024 年為參與殘疾或多元種族人士見習計劃的**管理人員和主管**提供有關**多元、平等和共融的培訓**
- 於 2024 年為員工舉辦 **150 次**有關**多元、平等和共融的培訓**
- 於 2024 年與 **10 間擁有不同學生群體的中學**進行職業分享/ 工作體驗
- 於 2024 年有 **10%** 的**實習生為殘疾或多元種族**人士
- 於 2024 年通過以下項目，**提升工作環境的共融性：**
  - 檢視聘任要求
  - 加強辦公大樓的無障礙設施
  - 向持份者匯報多元、平等和共融調查的結果，並釐定三大優先範疇進行跟進工作

平等機會

中短期：

- 於 2022 年至 2025 年直接**投資**於本地**社區及捐贈物資**達至 **1 億港元**
- 於 2022 年至 2025 年有 **200,000 人受惠**於港鐵的社區計劃及義工項目

環境及社會目標 2

發展及機遇

員工

中短期：

- 為員工提供平均每年最少 **5 天學習日**
- 於 2024 年為年輕人才提供**逾 200 個就業及就業前的工作機會**
- 於 2024 年為員工安排最少 **10 項與健康相關的活動**
- 於 2024 年前有**超過 75% 管理住宅物業**簽署**「護心約章」**，並為員工安排**健康相關的活動**，推廣健康生活方式

業務夥伴

中短期：

- 2025 年**綠色採購**的開支將達到 **2.5 億港元**，2030 年將增至 **3.5 億港元**
- 為**超過 30 個供應商**提供計算碳排放量的**培訓**
- 於 2024 年完成**超過 15 個供應商檢視審核**
- 於 2024 年與**超過 15 個供應商的檢視會議**涵蓋環境、社會及管治範疇
- 於 2024 年前完成有關主要供應商**碳放排量**的**初步調查**

未來技能及創新方案

中短期：

- 於 2022 年至 2025 年有**逾 50,000 人**受惠於港鐵的**未來技能及創新計劃**（包括港鐵學院的課程）
- 於 2022 年至 2025 年**投資超過 3 億港元**於**初創企業**

環境及社會目標 3

減少温室氣體排放

碳排放

中短期：

- 2025 年前在辦公大樓、商場及車站停車場增設逾 **200 個電動車充電站**
- 於 2026 年前引入最少 **30 部電動巴士**
- 於 2027 年前將 **100%** 的行政私家車取消或更換為**電動車**
- 於 2024 年**超過 50,000 人**參與港鐵的**低碳活動**
- 於 2024 年**超過 70% 管理住宅物業**與其他夥伴合作，向住戶**推廣綠色生活**

長期：

- 致力於 **2050** 年實現**碳中和**

潔淨能源及能源效益

中短期：

- 於 2026 年前完成**車站**第 2 階段更換空調冷卻裝置項目後，預計可**節省空調冷卻裝置的用電量 20%**
- 於 2024 年完成**港鐵總部大樓**更換空調冷卻裝置項目後，預計與 2019 年比較可**節省空調冷卻裝置的用電量約 20%**
- 於 2025 年前逾 **70% 管理住宅物業**為公共地方進行**能源審計**，並訂立**節能計劃**
- 於 2025 年前有 **100%** 的**現有商場**（在 2022 年前全面運作）為公共地方進行**能源審計**，並訂立**節能計劃**
- 於 2025 年前在 **4 個港鐵商場**推行計劃，邀請**租戶**參與並協助識別**節能措施**
- 於 2024 年在車廠及車站增設 **3 個太陽能發電系統**
- 於 2024 年進行以**氫能源推動輕鐵車輛**的**先導項目**

廢物管理

中短期：

- 於 2024 年前逾 **50%** 的**屋苑**參與 Y·PARK [林・區] 的**「有機覆蓋物園林美化先導計劃」**，提升在屋苑園景範圍內使用木碎
- 於 2023-24 年在**車站**加裝 **8 部飲水機**

環保及低碳設計

中短期：

- 於 2025 年前在車站及港鐵管理物業附近增設**超過 1,400 個單車停泊位**
- 與 2018 年基準年比較，**商場**於 2025 年**減少 5% 用水**
- 於 2024 年審閱及更新合約規範，推廣在新鐵路項目中使用**低碳混凝土**

長期：

- **100%** 未來的**新建車站及新住宅發展項目**致力達致**「綠建環評」金級**或以上認證

促進社會共融

重點概覽

董事局女性成員
比例超過**25%**

推出性別平等網絡

2023年社區投資
3,000萬港元

港鐵公司可持續發展網站

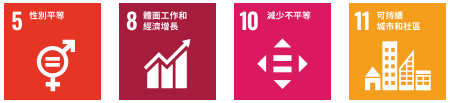
參閱我們的管理方針

- 顧客服務
- 社會共融
- 發展與機遇

我們的政策與聲明

- 《公司安全政策》
- 《顧客服務目標》
- 《為有需要的乘客獻上無盡關懷小冊子》
- 《董事局多元化政策》
- 《工作操守指引》
- 《環境及社會責任政策》

聯合國可持續發展目標



本章內容

全球報告倡議組織（GRI）：2-7, 203-1, 203-2, 403-1, 403-2, 403-3, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 403-9, 403-10, 405-1, 413-1, 413-2, 416-1, 416-2

香港交易所關鍵績效指標：GD-B1, GD-B2, GD-B6, GD-B8, KPI B1.1, KPI B2.1, KPI B2.2, KPI B2.3, KPI B8.1, KPI B8.2

國際可持續發展準則委員會：IFRS S1-41, S1-44

港鐵公司作為一家服務市民的公共運輸營運商，社會共融是我們的工作核心。

基本出行服務

我們致力為所有市民提供安全、可負擔、無障礙及可持續的公共運輸系統，確保車資和其他扣減優惠能惠及最有需要的人士。

安全第一

保障員工、乘客、顧客、租戶、承辦商和業務合作夥伴的安全，是我們營運各項業務堅定不移的先決條件，也是港鐵公司全體員工的職責所在。安全一直是港鐵貫徹始終的首要任務。我們承諾符合所有適用的法定要求，秉持安全第一的文化，並採用各項管理系統，實踐不斷提升安全表現的企業安全目標。

安全管理

我們的《公司安全政策》以及「公司安全管治」，概述了港鐵公司的安全管理方針和目標。此外，「公司安全標準」覆蓋「公司安全管理模式」八大核心元素。該等標準就有效的安全管理系統提出目標為本的要求，同時顧及當地適應獨特的營運和監管環境。基於國際最佳實務以及港鐵公司在世界各地的營運經驗，《合規辦法建議》（RMoC）就如何滿足公司安全標準提供指引。原則上，每項公司安全標準都對應相關的《合規辦法建議》。

為了確保安全策略與時俱進，緊貼全球最新趨勢和行業的最佳實務，我們每四年對《公司安全策略計劃》進行檢討和更新。於 2021 年推出最新的四年「公司安全策略計劃」（「該計劃」），根據「變・造未來」的企業策略制訂港鐵公司的安全工作方向，推動「人人都是安全領袖」的願景，務求實現所有持份者零傷害的目標。所有人都要以安全為首要任務，並重視團隊合作精神。該計劃列明策略重點範疇，為港鐵公司的安全實務提供指引，並在香港、中國內地和海外所有業務範圍推動改善安全的工作。

公司安全策略計劃2021-2024

安全願景

是我們長期追求的理想狀態

- A1 人人皆是安全領導
- A2 公司是安全管理的全球典範

安全目標

是未來四年要達到的客觀、可量度而且實在的目標，引領公司邁向我們的安全願景

- G1 每年零死亡事故
- G2 每年零重大系統性安全事故
- G3 減少受傷事故，以邁向零傷害
- G4 安全法規零定罪
- G5 安全績效的領先指標均能達標

策略重點

指引我們訂立未來四年應優先處理的安全項目，以達到既定的安全目標策略

以人為本

- S1 培養安全至上的心態
- S2 為全體員工培養能力和提供培訓
- S3 建立開放的安全報告文化及公正文化
- S4 促進員工的身心健康和福祉

系統管理

- S5 提高安全管理的效率和效益
- S6 運用創新與科技來推動績效

靈活應變

- S7 主動及持久地辨識危害和控制風險
- S8 加強安全管理的三道防綫

2023 年，我們設立並在全公司實施「公司安全管理框架」，以兑現我們的公司安全承諾。該框架闡明港鐵公司在全球的安全管治和管理安排，確保公司上下貫徹一致的工作方針，亦説明安全角色和職責，載列「公司安全標準」，並提出《合規辦法建議》，就「如何」合規為業務部門、附屬公司和聯營公司提供指引。另外，該框架旨在憑藉我們的全球經驗和最佳實務，培養不斷改善和學習安全的文化。

為期一年的 2023 年港鐵企業安全推廣活動以「時刻警惕 保障生命」為主題，旨在推廣自發安全報告，及時處理所報告的安全隱患，並提高我們預防主要風險情境的普遍責任意識。是次港鐵企業安全推廣活動的發佈影片有超過 1,100 名員工觀看，逾 2,800 名員工參加由中國內地和海外的世界領先運輸安全專家舉辦的各種安全活動及工作坊。通過參加工作坊，員工了解主要風險情境、現代風險管理技巧及「公平文化」的好處。重視有效的安全預防措施，對將來應對重大隱患大有幫助。其中一個港鐵企業安全推廣活動的環節是來自全球不同業務部門的 10 個團隊參加 2023 年全球安全黑客松，以制訂創新的安全解決方案並在公司內部推廣安全文化。此外，來自全球多個業務部門的 50 多名員工獲選為「安全英雄」，以表彰他們在公司內致力進行安全宣傳工作。

顧客健康及安全

我們致力為乘客提供安全衛生的鐵路服務，讓城市不斷前行。

我們實行了多項防疫措施，確保列車、車站和相關設施清潔衛生。我們不斷改善車站設施，以滿足不同顧客的需求，營造更便捷、更愉快的日常出行體驗。洗手間是顧客最重視的車站設施之一。2023 年 4 月，我們將智能洗手間管理系統擴展至香港站的所有洗手間，為乘客提供有關可用廁格和室內空氣質素的電子顯示資訊。中環站、金鐘站、會展中心站和尖沙咀站亦配備該等創新設施，而鑽石山站和油塘站亦將於今年年底之前引入該等設施。

我們製作了生動的動畫影片，介紹 65 個港鐵站（包括所有轉乘站）的洗手間。同時，部分車站洗手間外貼有有趣的牆貼，鼓勵乘客為他人設想，保持洗手間清潔。

新的影片介紹車站洗手間

此外，港鐵在公司各層級強調營運安全的重要性，並致力於公司內部培養堅守安全第一的文化，為員工提供適當的培訓和裝備，確保他們有相關的知識及技能履行日常職責，時刻謹記乘客安全。

所有重鐵車站及高鐵（香港段）香港西九龍站的車站大堂及月台，合共放置了約 300 部自動體外心臟除顫器（Automated External Defibrillators，縮寫：AED），方便員工及公眾在遇到緊急情況時可及時取用，從而加強對可能發生心臟驟停乘客的保護。我們亦安排車站員工學習或複習使用 AED 和進行心肺復甦，以便作好準備，一旦遇上突發事故可協助有需要的乘客。

輕鐵和巴士員工在港鐵屯門車廠接受 AED 培訓

2023 年，港鐵錄得 181 宗需要住院的受傷事故，致未能達到我們重鐵受傷率的目標。大部分受傷事故涉及長者的扶手電梯事故、滑倒、絆倒、跌倒等及乘客行為。港鐵網絡中發生的扶手電梯事故，最常見的事故原因包括失去平衡和攜帶大型行李。有見及此，長者是今年安全活動的重點群體之一。

我們的扶手電梯安全工作小組繼續宣傳安全使用扶手電梯的重要性以防止事故發生，包括在車站內開設宣傳展位和開展宣傳活動。年內，港鐵公司繼續加強宣傳安全使用扶手電梯，包括推出新社交媒體宣傳影片，向公眾宣揚及提升安全使用扶手電梯的意識。

港鐵公司啟動本年度扶手電梯安全運動，由人氣卡通角色「櫻桃小丸子」擔任宣傳大使，以加強乘客使用扶手電梯的安全意識。 運動將透過一系列活動及宣傳品，推廣乘客使用扶手電梯的六大貼士，一起輕鬆安全、快樂出行。小丸子與家人及朋友將現身一系列宣傳海報、影片及站內廣播，提醒乘客使用扶手電梯時要注意安全等。公司亦會繼續透過不同的公眾教育及宣傳活動，包括學校講座、招募長者關愛大使等，推廣鐵路安全的訊息。

櫻桃小丸子的六個安全貼士：

1. 記得「握扶手，左右兩邊企定定」，不要在扶手電梯上走動；
2. 鼓勵長者及行動不便乘客使用升降機；
3. 如感到不適時應使用升降機或向職員求助；
4. 攜帶大型物件時應乘搭升降機；
5. 遇緊急事故時要按緊急掣；以及
6. 多加留意及協助身邊長者及小童。

櫻桃小丸子與家人及朋友擔任我們的扶手電梯安全大使，就正確使用扶手電梯提供實用指引，宣傳扶手電梯安全

此外，長者關愛團隊與扶手電梯安全工作小組共同舉辦幫助長者的扶手電梯安全講座，旨在與年長居民分享安全預防措施。該講座獲居民積極參與，反應踴躍，讓他們更了解如何保障出行安全以及使用扶手電梯時採取的預防措施。港鐵日後會在社區舉辦更多類似活動，針對不同年齡的居民和長者舉辦扶手電梯安全講座和宣傳活動，讓他們更明白出行安全，促進社區共融。此外，我們亦定期於長者中心或機構舉辦長者講座，於 2023 年有超過 450 名長者參與。

車站員工向長者宣傳使用扶手電梯的安全訊息

此外，港鐵公司透過 COMET 基準評比平台，與海外同業就香港的重鐵網絡，在包括安全及保安領域等高級別指標的各項表現作比較。根據最新的基準比較結果，我們在每十億載客人次計算的事故死亡人數方面的表現為 0.75 遠低於行業平均 3.48 的表現。詳情請參閱《可持續發展表現指標》內的**基準比較結果**。

香港乘客及公眾需要住院的受傷事故宗數

	重鐵	輕鐵	巴士
2021	25	3	3
2022	87	4	1
2023	**181**	**3**	**3**

香港乘客及公眾的致命事故宗數

	重鐵	輕鐵	巴士
2021	0	0	0
2022	1	0	0
2023	**0**	**0**	**0**

香港乘客需要住院的受傷事故總數（按每一億載客人次計算）

	2021	2022	**2023**
重鐵			
目標	6.64	5.67	5.65
表現	1.76	6.50	10.84
輕鐵			
目標	9.89	8.38	7.31
表現	2.12	3.04	2.00
巴士			
目標	6.85	6.85	5.83
表現	4.99	1.74	4.35

在香港以外其他營運地區乘客及公眾的致命事故宗數

	深圳市軌道交通四號綫	杭州地鐵五號綫	墨爾本都市鐵路	悉尼地鐵西北綫	斯德哥爾摩地鐵	MTRX	Stockholms Pendeltåg	Mälartåg	伊利沙伯綫
目標	0	0	0	0	0	0	0	0	0
表現	0	0	0	0	0	0	0	0	0

在香港以外其他營運地區乘客的受傷事故宗數（按每一百萬載客人次計算）

	深圳市軌道交通四號綫	杭州地鐵五號綫	墨爾本都市鐵路	悉尼地鐵西北綫	斯德哥爾摩地鐵	MTRX	Stockholms Pendeltåg	Mälartåg	伊利沙伯綫
目標	1.38	1.11	1.66	3.10	1	19	0.72	0.80	1.33
表現	0.75	0.16	1.47	2.59	0.98	31.33	0.45	0.58	1.60

關愛共乘長者月

港鐵公司推出「關愛共乘長者月」，於 2023 年 11 月 19 日「長者日」為 65 歲或以上的老友記提供免費乘車優惠，以及透過虛擬實境遊戲和與本地插畫師 Moving Drawing 雷焯諾小姐及香港電台 DJ 攜手宣傳為老友記度身訂造的關愛、禮讓和鐵路安全資訊。

關懷老友記的活動包括邀請長者參與由本地科創企業設計的虛擬實境遊戲，模擬於港鐵站乘搭扶手電梯和拍卡入閘等不同場景，協助長者輕鬆學習在扶手電梯上緊握扶手和站穩等鐵路安全知識。此外，港鐵公司與長者學苑由 2023 年 7 月起舉辦的「樂融鐵路 101」課程已有 80 位長者畢業成為「關愛大使」。

港鐵與香港電台第五台合辦「長者港鐵安全運動」

推廣鐵路安全教育方面，公司今年再次與香港電台第五台攜手舉辦「長者港鐵安全運動」，與港台節目主持人一同提醒老友記四個重要的安全貼士：

1. 搭扶手電梯，握扶手，唔好行，左右兩邊企定定；
2. 拎大型物品或行動不便，搭軚至穩陣；
3. 關門提示聲響起，唔好上落車；及
4. 唔舒服要嗰，即刻搵幫手。

港鐵公司與香港電台第五台節目主持人一同向乘客宣揚四個鐵路安全貼士的海報

輕鐵亦已進行多項安全改善項目，以提高乘客和行人的安全。這些項目著重採取多項措施提高輕鐵系統的無障礙度、可見度和安全。具體的安全改善項目包括：

- 月台邊緣坡道改建；
- 安裝「易達斜台」；
- 加強月台照明；
- 安裝凸面鏡和黑白箭嘴標誌；
- 安裝有 LED 地燈和真人語音功能的黃色閃燈柱；
- 增派車站助理；及
- 派發安全單張和安全出行提示。

凸面鏡

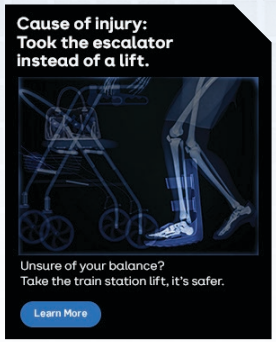
閃燈柱

中國內地及國際業務的措施

Metro Trains Melbourne －新的電梯安全宣傳活動

事故的原因通常為人群擁擠；不奉行扶手電梯、樓梯或月台的使用禮儀；攜帶自行車、踏板車或手推車使用扶手電梯和樓梯而不使用升降機。新的扶手電梯安全運動於 2023 年 5 月舉辦，強調使用扶手電梯和樓梯的風險，並呼籲乘客採取簡單步驟來保障自己和他人的安全。

- 注意他人及周圍環境；
- 切勿慌忙（不要擁擠）；及
- 緊握扶手。



是次全新的運動中，Metro Trains Melbourne 以鮮明的 X 光圖像顯示使用扶手電梯時可能發生的一些嚴重受傷事故，藉此強調扶手電梯的危險並鼓勵乘客在乘車時注意安全。

建立社區的安全意識

2023 年 7 月，我們在香港書展設置「港鐵安全體驗天地」和鐵路主題遊戲攤位。櫻桃小丸子與其他扶手電梯安全運動的安全大使一起透過互動遊戲和鐵路有趣知識分享宣揚鐵路安全。

香港書展的「港鐵安全體驗天地」攤位

港鐵公司亦再度推出新一輪的「港鐵小站長」計劃，讓小學生肩負港鐵車站員工的職責並推廣安全訊息，實地體驗工作。該計劃為時 1.5 小時，提供車站營運和車站員工職責方面的培訓，讓小學生親身體驗客戶服務工作，並通過互動學習體驗了解鐵路安全和禮儀。我們的目標是透過互動培訓啟發小朋友，讓他們掌握與港鐵系統相關的知識和技能。2023 年 6 月至 12 月期間，該計劃於超過 20 所小學推行，參與學生超過 450 名。計劃詳情請參閱此**影片**。

小學生有機會參加不同互動培訓，於扶手電梯和月台向乘客宣傳安全訊息

員工及承辦商安全

為了培養安全第一的文化，我們在整家公司積極分享最佳安全實務，並與承包商和分包商一起強化這項原則。在可行的情況下，我們通過識別高風險活動並透過適當的施工方案降低風險，以及實施風險評估和安全控制措施，努力在工程開始前盡量減少或消除風險。

2023 年，我們為香港不同業務部門約 40 名新晉升/ 新入職的管理人員舉辦了兩場公司安全管理培訓課程，並於海外的附屬公司和聯營公司舉辦相同培訓。開辦公司安全管理培訓課程，目的是統一管理人員能力培訓的內容，並在各業務單位、附屬公司和聯營公司推廣共同的安全價值觀和文化。 此外，我們亦為公司的安全實務人員開辦了兩次為期五天的 ISO 45001 職業健康安全管理系統主任審核員培訓班，共有 20 名員工參與，藉此提升他們進行公司內部安全保障工作的安全審核技能。

我們就支綫工程項目推出「清零」安全運動，旨在實現零傷害、零受傷、零死亡。鼓勵高層人員帶領全體員工身體力行，推廣安全。除「清零」安全論壇外，該運動於工地展開，由港鐵公司的高層人員及承辦商簽署「安全約章」並通過每月的「安全小休」與員工溝通。營運鐵路項目部和支綫工程項目分別於 2023 年 9 月和 11 月舉行了兩場百萬富翁安全問答比賽。

我們繼續密切監察在營運過程中員工的受傷情況，並採取適當措施盡可能消除潛在危害。

與緊急服務部門進行聯合演習

港鐵每年均會與相關緊急服務部門進行聯合演習，讓各單位熟習應對不同緊急情況，提升處理突發狀況的整體應變能力。港鐵公司於 2023 年 10 月 14 日與香港消防處及警務處等政府部門於尖沙咀站舉行大型的聯合緊急事故演習，募集逾千名港鐵職員和親友以及社區夥伴參與。演習的重點之一，是測試科技及通訊在事故應變中發揮的作用，如在 2023 年 5 月新增的「出行碼」，用於了解實時的車務狀況及獲取港鐵替代路綫、其他交通工具和港鐵免費接駁巴士的資訊。

今次演習亦加入應用科技，成功測試列車緊急出口斜道的感應器可加強對列車的實時監察，讓港鐵人員可更有效率地處理事故，進一步確保乘客和鐵路運作安全。

演練模擬「乘客」使用列車後部下車坡道，測試最近添加到火車的脫軌坡道上的感應器功能。此感應器能有效發出警報和實時閉路電視錄影操作控制中心的位置。

演習模擬「乘客」在港鐵人員協助下沿隧道安全地步行至佐敦站月台進行疏散

救護人員在現場設立了臨時分流點，以確保「受傷乘客」能夠及時接受治療

中國內地及國際業務的措施

MTR Nordic －提升列車安全的科技升級

MTR Nordic 已將列車現代化，通過安裝新的攝影機、顯示屏等新技術裝置以改善列車司機的工作環境，讓司機能夠全權負責關上車門。作為僱主，MTR Nordic 對通勤列車司機的工作環境負責，在開發沒有乘務員的通勤列車的技術和營運解決方案的整個過程中，工作環境和安全都是重點。

由於這一變化使列車服務員的職責可以由新技術取代或是重新分配予其他人員，所有列車乘務員都獲給予港鐵集團內的其他崗位，並且其薪酬保持不變。自 2022 年 12 月 5 日起，我們運行的通勤列車不設乘務員，報告的事故宗數並未增加。

在香港按每 100,000 工時計算損失工時工傷事故宗數 [註]

	2021	2022	**2023**
公司後勤部門	0.08	0.17	0.11
香港客運服務業務單位	0.46	0.33	0.37
項目及工程拓展業務單位	0.07	0.00	0.00
香港物業業務單位	0.20	0.16	0.04

註：損失工時的工傷事故是指由於工作有關的傷害導致一天或以上病假的事故。

2023 年，港鐵公司在香港的建造工程繼續達到零致命事故的目標。我們在香港一直推行不同安全措施，保障承建商的安全和健康，包括向建築工人提供福利設施及適當照顧以預防工業意外，透過培訓、工地推廣活動、現場指導及各項溝通措施，與建築工人直接聯繫。

香港工程項目施工地盤死亡人數

	2021	2022	**2023**
員工	0	0	0
承辦商	0	0	0

2023 年 9 月 24 日，兩名分承辦商員工在西九文化區地下隧道內工作時喪生。針對此事件，委託了一個獨立調查小組來辨識建議並制定改進計劃以防止再次發生類似事故。

在香港按每 100,000 工時計算承辦商員工損失工時工傷事故宗數 [註]

	2021	2022	**2023**
公司後勤部門	0.20	0.34	0.85
營運鐵路	0.27	0.28	0.25
項目建造 – 鐵路拓展項目	0.26	0.22	0.13
項目建造 – 網絡改進項目	0.15	0.00	0.05
物業發展及投資項目	0.03	0.01	0.02
投資物業	0.13	0.20	0.17
物業管理	0.17	0.15	0.10

註：損失工時的工傷事故是指由於工作有關的傷害導致一天或以上病假的事故。

完善無障礙旅程

港鐵公司一直致力建造無縫共融的運輸網絡。過往數年，我們完成多項改善工程，在車站、列車及物業為長者、殘疾及有需要的乘客提供合需要及便利出入的設施。所有新建車站將採用無障礙設計，包括無障礙入口、閘閘機、無障礙洗手間和育嬰間，方便所有乘客進出使用。為方便長者乘客尋路，我們推出各項為長者而設的措施，包括巨型升降機指示牌、巨型出口指示牌、車站內的巨型洗手間指示牌及車站入口處上方的出口號碼。輕鐵月台新增乘客資訊顯示系統，讓乘客通過「Next Train」應用程式同步獲取輕鐵列車的到站資訊。

隨站提供電動輪椅充電插座

港鐵致力採用技術為長者和有特殊需要的乘客提供無障礙出行體驗。「關愛共乘」應用程序於去年推出，並於 2023 年 11 月升級至第二階段，加入查閱所有重鐵車站的無障礙設施資訊的新功能，以及提升「行程指南（簡易版） 」功能，提供實時升降機狀態資訊。通過清晰、易懂和方便使用的界面，有特殊需要的乘客可以輕鬆獲取相關資訊，以便提前做好行程規劃，輕鬆出行。為進一步方便輪椅使用者，我們還推出了「輪椅活動摺板預訂」服務測試版，方便乘客提前預訂在指定時間使用活動摺板。港鐵公司將與相關群體保持溝通，繼續提升乘客的無障礙出行體驗。

為滿足聽障和視障乘客的需要，港鐵公司在特定車站的月台試用車門關閉提示，且將於 2024 年將「關愛共乘」應用程式的站內導航功能引入觀塘綫所有車站。 該應用程式的第二階段（設有更多聽障和視障功能）預計將於 2024 年推出並於 2025 年完成。

「關愛共乘」應用程式讓用戶查看港鐵車站的無障礙設施資訊，升級後的「行程指南（簡易版）」功能提供升降機狀態資訊。

- 無障礙設施、實時升降機維修保養狀態資訊，方便不同需要的乘客規劃行程
- 三大功能支援有需要的乘客

設置首個自助服務機以處理車站的報失個案

港鐵公司與警方在金鐘站 L1 大堂設置了一個自助服務機，以處理簡單的報失個案，自 2023 年 9 月 22 日起投入服務。港此合作反映了科技為公共服務帶來的效率和便利。截至 9 月底，金鐘站的自助服務機已處理 10 宗報失個案。

「自助服務機」提供一站式報失服務，港鐵經乘客授權可查閱失物報告

「自助服務機」提供一站式報失服務，失物報告經報失人士授權轉交港鐵。港鐵公司的失物認領系統自 2021 年起已全面數碼化，「港鐵自助失物處理平台」在收到警方提供的資料後進行分析並識別匹配的失物。市民無需再分別向警方和港鐵登記，帶來更多便利，亦增加找回失物的機會。

中國內地及國際業務的措施

港鐵（深圳）– 提升無障礙服務

我們與合作夥伴聯手，在微信小程式「港鐵深圳 Live」推出「網絡關懷預約」（Line Network Care Booking）服務。該服務為行動不便的殘疾人士和長者乘客提供預約選項，為他們從地鐵站到住所提供無縫交通。未來，我們仍將著重關注通勤者的出行體驗，以建立更便捷、更有效率、更和諧的社區鐵路系統。

票價優惠

自 2012 年起，港鐵公司一直配合特區政府的「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」，為長者及合資格的殘疾人士提供特惠車資。該計劃由 2022 年 2 月起適用於 60 至 64 歲使用樂悠咭的人士。

為確保前一年累積的「服務表現回贈」金額全數回贈乘客，港鐵公司推出了五個「感謝日」，以半價優惠答謝乘客支持。此外，我們提供票價折扣優惠，包括：

- 自 2023 年 3 月 28 日中午起，通過「香港好禮」旅客獎賞活動， 送出十萬張機場快綫車票及十萬張遊客全日通；
- 為高速鐵路乘客提供人民幣 30 元的紅包折扣，名額十萬份；
- 「早晨折扣優惠」延長至 2024 年 6 月 30 日；及
- 自 2023 年 11 月 5 日起增加綠色專線小巴轉乘優惠（由每程三毫增加至五毫），涵蓋超過 500 條指定路綫。

為支持特區政府「開心香港」活動，港鐵於 2023 年 6 月透過 MTR Mobile 舉行大抽獎，送出包括港鐵全年車票、本地單程車票、昂坪 360 纜車門票及港鐵車站商店購物券等共 15 萬份獎品，總值超過 560 萬港元，而港鐵旗下所有商場於 5 月至 8 月期間推出「開心購物賞」，送出總值超過 4,000 萬港元的購物餐飲泊車禮券。

與此同時，2023 年港鐵公司為各類乘客提供約 29 億港元的恆常優惠，包括通勤人士、長者、兒童、合資格學生和殘疾人士。我們的目標是於 2024 年受惠於車費扣減優惠的平均每日乘客不少於 1 百萬人次。

中國內地及國際業務的措施

港鐵伊利沙伯綫－共融乘車舉措

為支援當地人就業並確保社會流動性，港鐵伊利沙伯綫聯同倫敦其他交通營運商，為 60 歲以上的倫敦市民、退伍軍人蠔卡 （Oyster Card）持有人、免費交通卡持有人（患有殘疾、視力或聽力障礙的倫敦市民）和 10 歲以下的兒童免費乘坐伊利沙伯綫（西德雷頓及雷丁地區除外）。同時，港鐵伊利沙伯綫亦為 10 歲以上的兒童、學生、學徒及失業人士提供優惠服務。港鐵伊利沙伯綫更與英國其他運輸公司合作，為抵達英國的烏克蘭難民提供免費乘車服務，讓他們不用付費便能安全到達目的地。

港鐵（杭州）－ 票價優惠及免費乘車福利

港鐵（杭州）推出 3 項措施，以提升大眾通勤福利並調整票價優惠政策。這些措施包括引入交通代碼、交通卡持有人每月累計折扣、為見義勇為的人和退伍軍人提供免費乘車福利。2023 年，港鐵（杭州）為約 3,040 萬人提供月票優惠，為約 630 名見義勇為人員以及約 30,600 名退伍軍人提供免費乘車服務。

Metro Trains Melbourne － 支持隱性障礙人士

為了支持患有隱性障礙的乘客， Metro Trains Melbourne 成為國際「向日葵計劃」（Sunflower Hidden Disabilities scheme）的成員。自 2023 年初開始，我們已為前線車站員工、獲授權人員及 InfoCentral 資訊中心員工安排隱性障礙培訓。有關培訓旨在讓員工加深了解隱性障礙以及如何為殘疾乘客提供更好的支援。乘客現可佩戴有向日葵標誌的產品，讓 Metro Trains Melbourne 團隊知道其隱性障礙狀況，以便獲得所需支援或額外時間。Metro Trains Melbourne 已向大眾推廣向日葵標誌，提高社區對隱性障礙的意識。

乘客亦可尋找佩戴向日葵徽章的員工，以獲取進一步協助

多元及共融

我們致力在實務及政策中消除歧視，於工作環境促進多元文化。

港鐵公司是平等機會僱主，並遵守相關法律要求，確保工作場所內不會有人因為性別、性取向、殘疾、年齡、種族、膚色、國籍或人種、家庭崗位、宗教、政見或其他特質而受到歧視。所有員工均須完成一系列必修的電腦培訓課程，從而幫助他們理解相關法例要求。公司定期檢討及更新**《工作操守指引》**，確保指引的適用性並符合公司和法規的要求。《工作操守指引》和《平等機會政策》中有關多元、平等和共融的條款亦已完成檢討，經修訂的《工作操守指引》已於 2022 年 2 月向所有員工發佈。

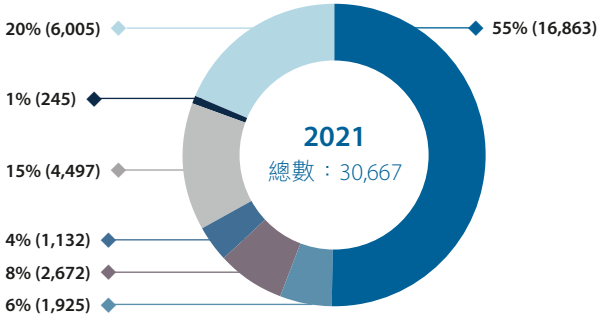
港鐵公司明白並認同董事局成員多元化的好處，因而制定了**《董事局多元化政策》**，展示公司承諾確保其董事局成員在技巧、經驗及不同觀點方面保持適當的平衡，以支持公司業務策略的執行及令董事局有效地運作。公司有兩名新的女董事局成員，現時港鐵董事局女性成員比例超過 25%，提前實現 2025 年將董事局女性成員的比例提升至不少於 25% 的性別多元化目標。

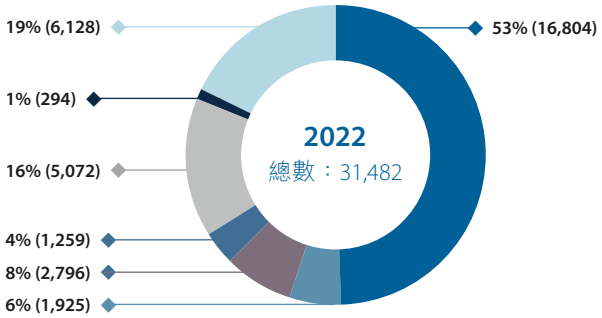
為實現我們以可持續、負責任的方式營運業務的承諾，我們將性別多元化等可持續發展因素與高層管理人員的薪酬掛鉤。2022 年，我們檢討並優化公司的績效管理流程，讓我們根據公司策略更集中和更妥善處理策略優先事項。優化後的流程將可持續發展表現與管理層（包括行政經理及以上級別）的薪酬掛鉤。建立在過去兩年成功實施於所有經理和董事的基礎上，優化版的績效管理框架將於 2024 年 6 月在香港向所有主管和一般員工推出。

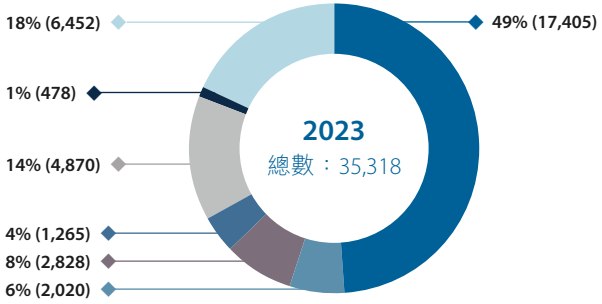
我們今年優化了性別平等相關數據和資訊，涵蓋香港和其他營運地區。請參閱**性別平等資訊**以獲取更多資料。

我們嚴格要求所有員工彼此尊重，並鼓勵所有員工透過既定的舉報政策或溝通渠道，提出任何問題、疑慮或不滿，而毋需害怕遭受報復。港鐵公司堅守平等機會的承諾，只會根據職業要求、學歷、工作經驗及表現，作為招聘、獎勵及晉升決定的依據。

按地區劃分的全職僱員



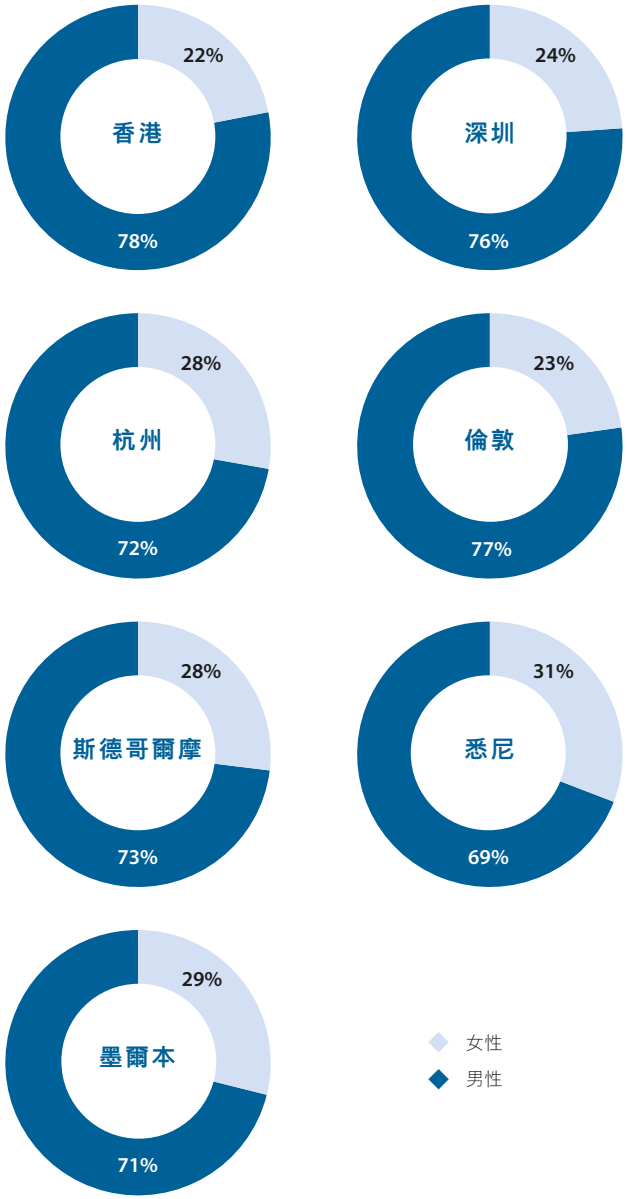




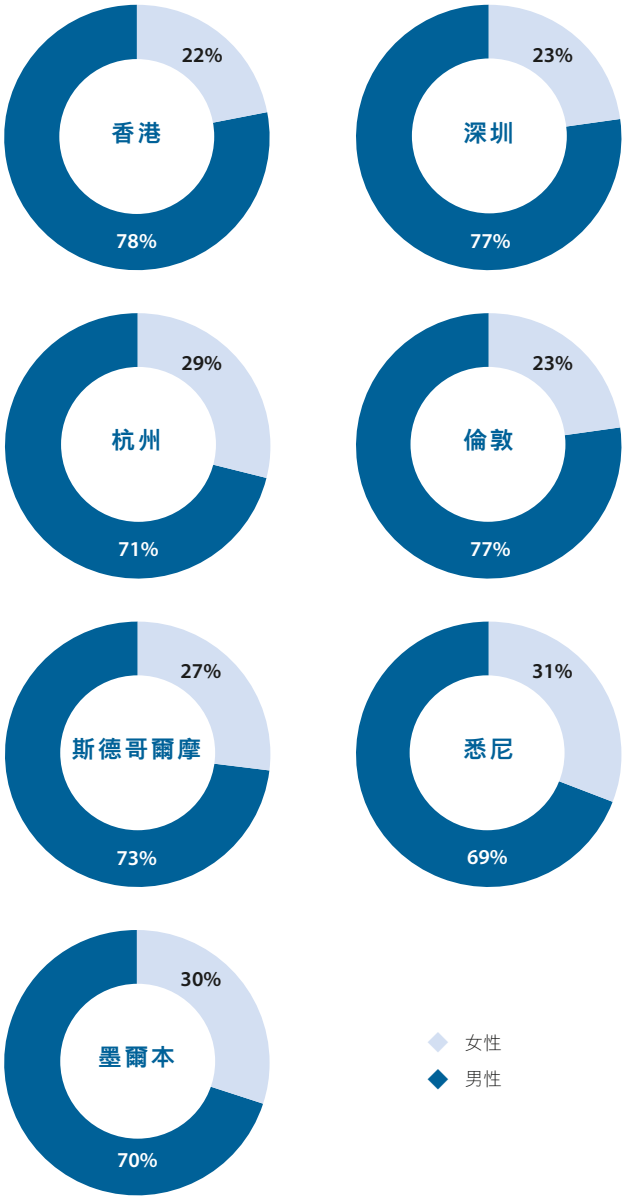
- 香港
- 深圳
- 杭州
- 倫敦
- 斯德哥爾摩
- 悉尼
- 墨爾本

按地方及性別劃分的員工組合（全職僱員）

2022

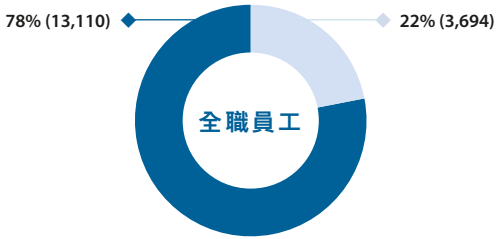


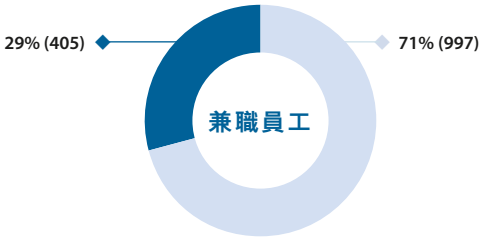
2023



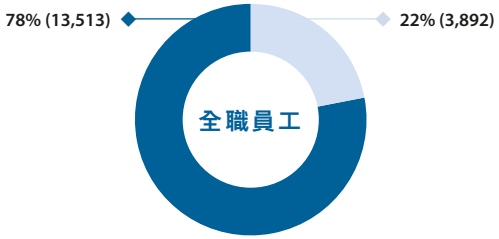
按性別及僱傭合約類別劃分的總僱員人數（香港）

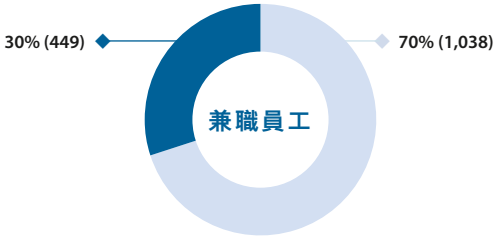
2022





2023

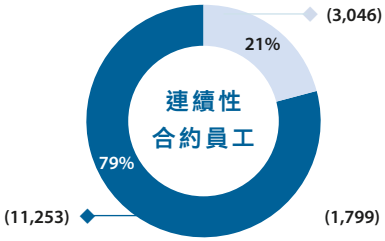


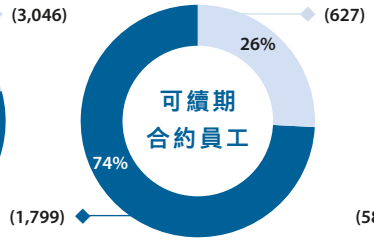


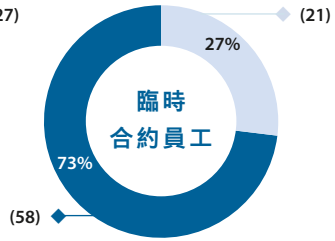
女性　男性

按性別及僱傭合約類別劃分的全職僱員組合（香港）

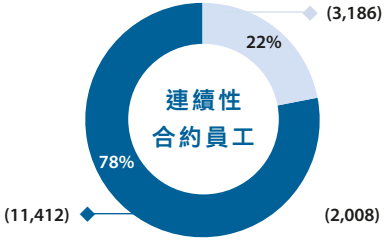
2022

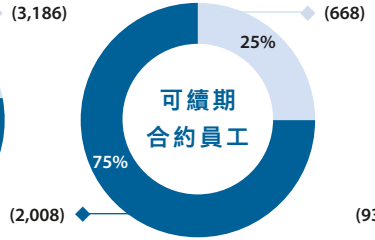


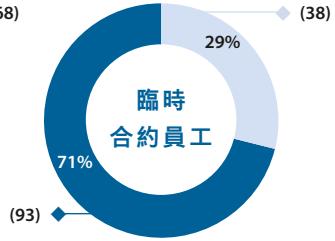




2023

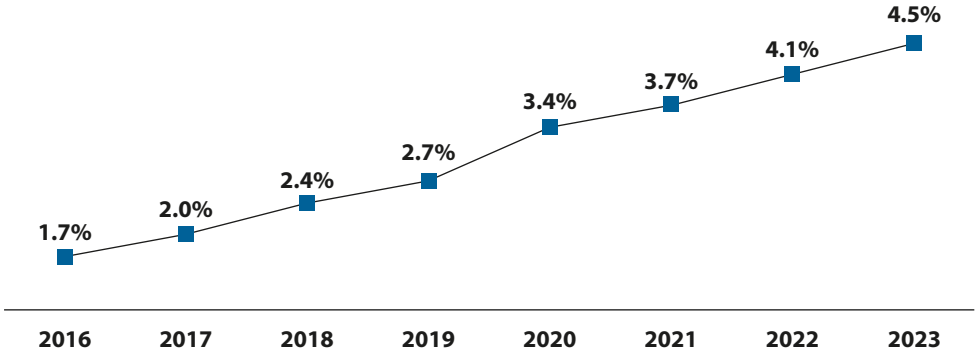






女性　男性

香港僱用的殘疾人士

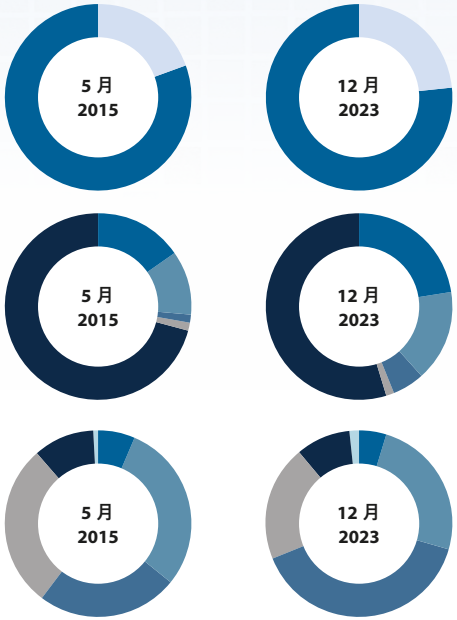


中國內地及國際業務的措施

港鐵伊利沙伯綫－在鐵路行業推廣職場多元化

港鐵伊利沙伯綫致力在廣泛的鐵路行業宣揚平等、多元及共融。我們歡迎不同背景、殘疾情況或性別的應徵者，務求建立跟我們服務的社區一樣多元化的隊伍。

過去五年，港鐵伊利沙伯綫積極參與員工協同多元化數據基準項目，該項目旨在促進和提高運輸行業的員工多元化。往年，港鐵伊利沙伯綫披露多元化數據的員工比例一直高企。在 2023 年 12 月於伯明翰舉行的供應商大會期間，港鐵伊利沙伯綫獲邀參加小組討論，進一步彰顯我們在吸引人才和招聘過程中促進多元和共融的承諾。



性別	2015 年 5 月	2023 年 12 月
女性	**19.7%**	**23.6%**
男性	**80.3%**	**76.4%**

種族	2015 年 5 月	2023 年 12 月
亞裔或亞裔英國人	**15.4%**	**22.7%**
黑人或英國黑人	**11.1%**	**15.7%**
混血兒	**1.3%**	**5.5%**
其他	**1.5%**	**1.4%**
白人	**70.7%**	**54.7%**

年齡	2015 年 5 月	2023 年 12 月
16 - 24	**6.6%**	**4.8%**
25 - 34	**29.4%**	**24.9%**
35 - 44	**24.5%**	**39.2%**
45 - 54	**28.2%**	**20.2%**
55 - 64	**10.7%**	**9.4%**
65+	**0.6%**	**1.5%**

2015 年 5 月
合共：366 名僱員

2023 年 12 月
合共：1,299 名僱員

以上圖表顯示，與 2015 年 5 月特許經營開始時的多元化情況相比，港鐵伊利沙伯綫目前按性別、種族和年齡劃分的員工多元化情況有所改善

Metro Trains Melbourne －增加女性車長比例

Metro Trains Melbourne 致力令公司更為多元化，一直採取針對性的招聘策略，以提高女性車長的比例。有關策略包括採用以女性為本的措辭製作廣告，並通過性別解碼器確保措辭符合共融原則。Metro Trains Melbourne 亦在以女性為主的 Work 180 等求職網站、其他主要求職網站及 Metro Trains Melbourne 的招聘網頁刊登廣告，亦接觸 Women in Rail 及 Women in Construction 等多個領英群組，以便日後合作。2023 年，Metro Trains Melbourne 的合資格及實習女性車長人數已增至 565 人，而 2009 年則只有 26 名女車長。

使用在職女性車長的圖像、影片和見證作為市場推廣素材

港鐵（杭州）

港鐵（杭州）在招聘和內部晉升流程中營造性別平等的僱用環境。港鐵（杭州）亦繼續進行多元化招聘工作，於 2023 年招聘 51 名少數族商員工。港鐵（杭州）響應國家措施，計劃招聘更多殘疾人士，履行社會責任。

為進一步增強員工的認識以支持港鐵積極推動多元及共融的承諾，我們在 2023 年為不同員工群組舉辦了 380 次多元、平等和共融的培訓，主題包括溝通偏見、跨代輔導及多元包容工作場所，遠遠超過我們的目標。部分「企業發展計劃」亦引入了多元、平等和共融元素。我們舉辦了一場「黑暗體驗」活動，由視障導師帶領，目的是更深入了解能力不同的乘客的需求。我們的同事還接受了相關技能培訓，通過不同情境學習與能力不同的乘客維持良好溝通。

我們參與 CareER 傷健共融指數 (DII) 以及在香港僱用殘疾人士，並榮獲共融僱主徽章。

我們推出全新為期一年的實習生計劃「EmpowerZ」，為能力不同或來自不同種族背景的年輕畢業生提供就業支援。通過我們的 ESG 同行夥伴計劃、其他非政府組織合作夥伴、香港社會服務聯會及平等機會委員會為社區提供協助。我們亦為大專生提供實習機會，並支持多元及共融。港鐵於 2023 年取錄了 169 名暑期實習生，其中 8 名有特殊教育需要及 9 名來自種族多元背景的學生是根據《有能者．聘之約章》及共融機構嘉許計劃招聘，佔我們暑期實習生的 10%。他們獲派不同業務單位或職能部門吸收實際工作經驗。

Karndeep Singh
香港大學本科生

我在港鐵的實習是一段精彩的學習經歷。當時我在國際業務部，有機會與熱情友善的團隊共事。我在工作時主要使用英語，有需要時也會用到粵語。我參與了多個項目，包括組織不同代表團的參觀活動以及研究澳洲鐵路行業。

港鐵擁有共融的環境，讓我感覺受到重視和支持。我的主管和同事都接納我、願意為我講解、鼓勵我提問及尋找答案。在他們的支持下，我信心倍增，克服了用中文打電話的恐懼。

我在港鐵感受到濃厚的共融性，令我可以了解不同工作崗位。港鐵有持續改善其種族多元化，致力營造共融的工作場所，培養歸屬感，為來自不同背景的員工提供安全的發展空間，進一步實行其對於平等機會的承諾。

通過在港鐵實習，我拓展了知識技能，讓我有信心在未來的職業生涯中克服困難並擁抱多元化。在港鐵公司實習期間，我獲得了機會，與支持我的同事合作愉快，對此我由衷感謝。

Theo Wong
香港科技大學本科生

在港鐵屯門輕鐵部門實習期間，我獲益良多。當時我負責分析數據以向地區議會提議新的巴士路線、舉行參觀、協調全港 99 個港鐵車站的安全宣傳影片項目。在實踐項目的過程中發揮主導作用，確實是一段精彩經歷。

港鐵的工作環境既專業又友善共融，同事也很樂意提供指導和幫助。當時我發現有其他不同需求的暑期實習生，港鐵也盡力滿足有不同需求包括殘疾的員工，凸顯了港鐵致力打造共融工作場所的努力。

我很高興被分配到辦公室一個較安靜的區域工作，令我能夠盡我所能。考慮到我對噪音的敏感性，顯示港鐵非常重視創造一個支持性的環境。我相信港鐵會繼續加強為有不同需求的人士的支持。

港鐵公司的實習，讓我了解工作場所中多元和共融的重要性，十分難能可貴。同事的支持對我個人和專業發展大有幫助。

港鐵亦贊助了旨在增強社區社會共融性和平等的各種活動。港鐵有幸成為《南華早報》首屆香港多元、平等和共融（DEI）峰會的「金級贊助商」，於 2023 年 2 月分享 DEI 趨勢和潛在實務方面的見解。會上，經驗豐富的 DEI 專業人士及充滿熱情的新晉從業員進行發人深省的討論及引發思考的分享。

港鐵贊助了 True Colors Symphony 舉辦的共融音樂會“Everyday Heroes All Around”。活動邀請了不同多元人才的音樂家， 有超過 350 人參與合唱團和音樂會，包括非政府組織、企業夥伴以及港鐵的員工，並向超過 8,500 名中學生進行社區外展，以宣傳心理抗逆能力的重要性。我們也與 True Colors Symphony 和小彬紀念基金會合辦「Beats Go Green」多元文化綠色音樂計劃，超過 200 名參與者使用從退役港鐵列車部件升級再造的樂器來促進多元文化共融並提高環保意識。

True Colors Symphony 舉辦的共融音樂會“Everyday Heroes All Around”邀請了不同多元人才的音樂家

港鐵亦贊助於 2023 年 3 月由小彬紀念基金會舉辦的第二次大會「2023 年香港少數民族狀況：種族平等之旅」。會上專家小組分享對主題的見解，觀眾有機會就種族多元化社區如何發展以及社區和私營企業如何提高共融性進行坦誠的交流。

為增進社區對香港不同種族群體的了解，港鐵公司聯同香港社會創投基金於 2023 年 6 月至 8 月在深水埗和石硤尾地區舉辦「夏日清涼節」（Summer Chill Festival）以及多個工作坊。

重啟港鐵藝術舞台

港鐵藝術舞台於 2023 年 6 月重啟並舉行開幕儀式，展開全年的藝術和文化表演活動，讓公眾於每個星期五晚展現豐富才藝。為弘揚多元藝術文化，「港鐵藝術舞台」涵蓋多元與共融、青年、街頭表演等表演主題。2023 年 6 月至 12 月期間，共有 40 個表演團體和機構參與是次活動。

香港共融樂團帶來優美動聽的音樂表演，點亮乘客的旅程，通過音樂交流推廣傷健共融理念

“Beats Go Green”多元文化環保音樂表演

在 2023 年 6 月於青衣站舉行的「多元文化環保音樂表演」是“Beats Go Green”「多元文化環保音樂表演」的一部分，旨在推廣文化多元和共融以及提高環保意識。活動邀請了港鐵員工和親友，以及來自不同文化背景的家庭，運用港鐵退役列車部件升級再造而成的環保樂器合奏音樂。本地樂隊 Bombak Percussion 亦使用敲擊樂器及退役列車的部件和座椅演奏音樂。活動展出了各種由退役列車部件改造的環保樂器，讓市民親身體驗。

活動為員工、大眾和來自不同文化背景的人士提供文化交流的機會。參加者在港鐵退役列車的扶手柱及吊環扶手加上平墊圈和果實，將列車部件升級再造成不同類型的環保樂器，並學習使用樂器演奏敲擊樂。

參加者在表演前參加了升級再造工作坊

活動參加者運用退役列車部件製作環保樂器，為市民合奏音樂

為推廣工作場所中的性別平等及多元化，港鐵建立性別平等網絡，旨在透過一系列的活動包括專題講座、工作坊、聯誼活動及導師計劃，為性別有關議題提供安全的討論空間。我們慶祝了國際婦女節和國際男士節，以鼓勵同事打破性別偏見並擁抱彼此的獨特性。

我們在明年會繼續採取更多有關 DEI 的措施，例如為員工安排 150 場 DEI 培訓活動、為殘疾人士或來自多元種族背景的人士辦的實習計劃中參與的經理和高級督導員提供 DEI 培訓以及優化於辦公室大樓的無障礙設施。

逾 200 位同事參與慶祝國際婦女節及性別平等網絡的啟動儀式

演講者在國際男士節慶祝活動中分享了他們對於打破現狀的重要性的看法，並慶祝了個體差異

性別平等網絡聯合主席

李婉玲
車務營運及本地鐵路總管

港鐵公司致力營造一個共融、平等的工作環境，讓所有員工感覺受到重視、尊重，並有能力盡展所長。作為性別平等網絡主席，我很榮幸成為宣揚多元、平等和共融（DEI）機構的一分子。

我們對於 DEI 並非空談，而是將之融入我們的文化並視為我們行動的驅動力。我堅信營造平等的工作場所不僅能造福員工，還讓我們更有能力服務顧客並為社區作出貢獻。憑藉共融理念，我們在眾多運輸公司當中脱穎而出。通過推廣性別平等和支持多元化，我們協助前線員工為所有乘客提供卓越服務，從而改善公司的表現和顧客滿意度。

對於港鐵公司在性別平等方面的進展，我深感自豪，但我的目光不止於性別平等。我理想中的工作場所是每個人都能獲得平等對待和機會，不論他們的背景、種族、能力或工作性質。我們的目標是創造以尊重和共融為本的工作環境，讓每個人都能發展並提出獨特見解和展示才華。為此，性別平等網絡與其他團隊合作，共同促進公平、支持相關人力資源政策並加強 DEI 意識。

我們的長期目標包括透過推廣兼職工作、發掘有關愛責任的員工的才能以及改善整體表現等措施，擴大現有的隊伍，進一步貫徹實現 DEI。

總括而言，DEI 是港鐵公司實現可持續發展和成功的驅動力。認識並消除偏見，讓我們的機構實現多元化並認同每個人的優點。讓我們繼續前行，在港鐵公司以及我們服務的社區宣揚 DEI。

性別平等網絡聯合主席

文若德
建築主管

作為港鐵性別平等網絡的聯合主席以及婦女基金會的「賢士同行」成員之一，我堅持創造平等世界的信念，並希望將個人信念付諸行動。

我們的抱負之一是改變港鐵的價值觀，從自視為一家工程公司變為一家以人為本、提供運輸服務及塑造社區的公司。這種思想轉變對於我們成為更共融、更平等的公司至關重要。

我們承認，港鐵公司多個部門存在性別失衡的情況。人力資源和市場推廣部門的女性員工較多，但建築工程範疇依然是男性員工主導。我致力了解這些失衡問題背後的原因，並跟員工溝通，了解他們的成功經驗和策略。

若要消除促進 DEI 的人與忽視 DEI 的人之間的差距，開放的溝通必不可少。通過分享自己的故事，我們創造更安心的環境讓他人分享個人經歷，最終能促進理解，加強同理心。

我們的長期目標是將 DEI 納入港鐵公司的企業構造和文化，讓 DEI 不再是單獨的措施，而是我們工作方式的自然組成部分。我們將 DEI 計劃與港鐵公司的營商文化保持一致，在維持公司業務重心之餘推廣平等共融。我們相信，有賴員工、持份者和社區通力合作，我們定能在促進公司的多元、平等和共融方面取得重大進展。

中國內地及國際業務的措施

港鐵伊利沙伯綫－尊重多元性和包容性

港鐵伊利沙伯綫對擁有多元化員工和服務社區感到相當自豪。我們積極參與同志驕傲月（Pride Month）、全國共融週（National Inclusion Week）、黑人歷史月（Black History Month）等活動，致力營造共融環境，在鐵路行業中帶領平等、多元和共融工作。

港鐵伊利沙伯綫在整個 6 月歡慶同志驕傲月，展示公司對 LGBTQ+ 社群的堅定支持。周刊通訊（Keeping Track）發表了一系列文章，反映 LGBTQ+ 權利和共融的重要性。此外，三名員工還參加了倫敦交通局（TfL）舉辦的「驕傲形象海報活動」（Portrait Pride Poster Campaign），他們製作的海報在交通網絡中多個車站展示。

全國共融週期間，我們製作了一段主題為「我們在一起更好」（We Are Better Together）的影片，展示員工豐富多元的語言。該影片展示我們團隊成員使用的 19 種語言，而港鐵伊利沙伯綫的工作語言則超過 60 種，影片展示的只是一小部分。

港鐵伊利沙伯綫在整個 10 月慶祝黑人歷史月。我們在周刊 Keeping Track) 中發佈了一系列文章，講述歷史上黑人的貢獻及成就。今年主題為「向姐妹致敬」（Saluting Our Sisters），講述鼓舞人心的榜樣，並提供資源讓同事深入了解黑人歷史月。

為了慶祝倫敦驕傲月，港鐵伊利沙伯綫推出了一輛非常特別、色彩鮮豔的 345 級列車

平等機會

我們致力幫助被排斥和弱勢社群，為他們提供平等機會。

社區投資

港鐵一直以積極連繫及發展社區為使命，竭力為我們所服務社區的可持續發展作出貢獻。我們的員工定期付出工餘時間，籌辦和參與社區服務及活動。我們繼續為 79 個非政府組織提供免費廣告位，協助他們推廣服務，同時將屯馬綫沿綫的若干港鐵車站商店，以象徵式租金租予非政府組織，支持他們服務社區。2023 年，以此方式租賃的港鐵車站商店共有 10 間。我們亦在港鐵商場為非政府組織舉辦的 20 場活動提供場地贊助。

2023 年，港鐵公司在香港的員工參與 270 個社區項目，完成合共超過 24,500 小時的義工服務。港鐵公司亦提供價值 3,500 萬港元的實物捐贈，並於多項社區活動投資共 3,000 萬港元。我們計劃於 2022 年至 2025 年直接投資及捐贈 1 億港元於本地社區，以及有 200,000 人受惠於港鐵的社區計劃及義工項目。

退役的港鐵車廂繼續服務社區

自 2021 年起，港鐵公司一直與社會夥伴緊密合作推行「退役列車保 • 傳計劃」，給退役列車及部件賦予第二生命。我們向多個機構（包括安老中心和學校）捐贈了 500 個退役列車部件。今年，我們很高興向仁愛堂吳偉光紀念長者日間護理中心捐贈了一輛退役的輕鐵第二期列車。重新建造的輕鐵車廂採用退役的座椅、扶手、車窗、鏡子等部件，構成獨特的「和田站」，讓長者細味回憶。退役部件被重用及改造成上肢伸展運動器材，讓長者坐在這熟悉、寧靜的車廂中能放鬆身心。

有關「退役列車保 • 傳計劃」的資料，請參閱本報告的《廢物管理》章節。

仁愛堂吳偉光紀念長者日間護理中心的「和田站」（上）及上肢伸展運動器材（下）

社區投資計劃

以策誠軒營運過渡性房屋項目

我們與香港房屋協會和過渡性房屋專責小組合作，積極協助解決有需要家庭的房屋需求。2020 年，港鐵與房協簽訂協議，使用共有 252 個住宅單位的策誠軒作過渡性房屋。截至 2023 年 1 月，可用作過渡性房屋的單位有 180 多個。該計劃將持續五年，為等待公屋的家庭提供臨時的居住環境支援。

港鐵公司物業策誠軒

「港鐵學校講座」計劃

港鐵社區外展工作的其中一環，是在全港多間小學舉行一小時講座，向學童講解有關港鐵的歷史、服務表現、乘坐港鐵時應注意的禮貌行為和安全守則、「鐵路加物業」模式、社區參與工作，以及新發展項目等。2023 年，共有超過 10,000 名學童參與講座，反應熱烈。

港鐵 • 藝術

「港鐵 • 藝術」計劃旨在鼓勵市民欣賞社區的藝術作品，同時豐富他們的思想，並為鐵路旅程增添姿彩。自 1998 年推出此計劃以來，我們在車站大堂及月台展出各式各樣的藝術品，由相片、繪畫、建築裝置藝術、雕塑以至懸垂藝術品、馬賽克畫作，包羅萬有。「港鐵 • 藝術」展一直為本地藝術家提供平台，讓他們的藝術作品獲得大眾關注。

2023 年 7 月至 10 月期間，「港鐵 • 藝術」展覽於港鐵上環站和西灣河站展出 40 幅來自「地下管綫安全之口號及繪畫創作比賽」的得獎作品，透過同學的視覺，向市民大眾宣傳維護地下管綫安全的重要性。

繪畫創作比賽「高小組」（左）、「初小組」（中）和「親子組」（右）冠軍的作品

「港鐵 • 藝術」展覽展示「可持續旅人」的自然勝景攝影作品。由 2023 年 10 月至 2024 年 1 月，位於港鐵上環站和西灣河站的「港鐵 • 藝術」展覽 —「做個可持續旅人」展出 14 幅來自旅遊愛好者和業餘攝影師李志強先生，在旅途中所捕捉到的珍貴時刻和引人入勝的景象。在攝影旅程中，除了讓參觀者恍如置身其中，感受到生物多樣性的美外，還呈現氣候變化對生態系統所造成的嚴重影響。

目前，我們在車站設有超過 60 個社區畫廊，讓本地藝術家向市民展示才華。

「馬達加斯加 - 板塊分裂下的原生動植物」（上），以馬達加斯加的原生動植物展示生物多樣性，以及「南極 - 要加快行動保護環境」（下），展示南極的環境變化及其對當地動物的負面影響

港鐵與荷蘭藝術家霍夫曼推出巨型橡皮鴨

港鐵與 AllRightsReserved 合作，於 2023 年 6 月將金鐘站變成「橡皮鴨主題車站」，通過港鐵鐵路網絡，帶來荷蘭藝術家霍夫曼（Florentijn Hofman）創作的巨型橡皮鴨，散發快樂氣氛。這亦是港鐵首次將公共藝術品改造為主題車站。橡皮鴨港鐵藝術之旅由金鐘站啟航，隨著港鐵公司廣闊的網絡「游走」至不同社區，合共覆蓋 24 個港鐵車站。金鐘站作為最接近維港上暢游的一雙 18 米高巨形橡皮鴨的起步點，已經化身成橡皮鴨主題車站，站內佈滿橡皮鴨主題裝飾。車站月台、樓梯、扶手電梯、牆壁等位置都滿佈小鴨蹤影把歡樂和友愛的藝術氛圍帶到車站每個角落。

金鐘站變成「橡皮鴨主題車站」與港鐵有關的橡皮鴨設計指引乘客前往「橡皮鴨」展覽

一套 24 款全新造型系列「《橡皮鴨二重暢》遊香港特色」，揉合了本地歷史、地標、文化風俗、社區元素

世界知名藝術家 Mr Doodle 即席創作太空船

港鐵和藝術門畫廊合作於港鐵香港站港鐵藝術舞臺策展《太空中的塗鴉先生》，邀請了世界知名藝術家 Mr Doodle 為一眾乘客及藝術愛好者呈獻一場千載難逢的現場藝術表演，以太空船為題，並融入港鐵元素。港鐵與 Mr Doodle 合作，再一次讓不同風格的藝術隨鐵路走進市民日常。

Mr Doodle 與一眾兒童在 2 米闊及 1.5 米高的巨型太空船展品上即席創作

藝術漫賞在圍方

圍方內外展示藝術家和設計師創作的多個藝術作品，進一步將藝術融入顧客的日常生活。鄭路設計的《重生》以退役的港鐵東鐵綫中期翻新列車以及其精緻細節為靈感，以藝術方式重新組裝廢棄列車的金屬部件，構建並重塑一種全新的藝術作品形式，喚起集體回憶。除了賦予退役列車第二生命以及以藝術細節吸引訪客外，這件藝術品的複雜結構亦能引發大眾的好奇心和想像。

鄭路創作的《重生》

港鐵公司的義工活動及項目摘要

ESG 同行夥伴計劃

同行夥伴計劃我們與 12 個非政府組織/ 社會企業合作夥伴推出新的 ESG 同行夥伴計劃，共同創作港鐵與社區合作夥伴之間願景一致、影響深遠的項目，議題包括殘疾共融、種族多樣性、性別平等和代際關係等領域。

港鐵支持我們的 ESG 同行夥伴計劃夥伴之一小彬紀念基金會，為修讀 STEM 科目的不同種族背景的女孩提供獎學金，在齋戒月和排燈節期間向無力負擔基本生活必需品的不同種族家庭提供愛心物資包，並贊助小彬紀念基金會在香港舉辦首屆少數族裔心理健康會議（Mental Health of Ethnic Minorities Conference）。我們亦提供小彬紀念基金會家庭服務中心，以滿足不同族裔婦女和兒童的特殊需要，並在柯士甸站以象徵式租金提供便利的商店位置，靠近香港最大的購物中心油尖旺區的多元化社區。請參閱**《多元及共融》章節**，以了解我們與其他 ESG 同行夥伴計劃夥伴的合作。

「鐵路人 鐵路心」計劃

港鐵公司於 2005 年成立「鐵路人 鐵路心」義工計劃，為員工提供活動經費支援，舉辦各項社區服務計劃。2005 年，港鐵公司推出「鐵路人 鐵路心」計劃，藉此為社區提供資金支持並開展各類服務項目。疫情結束後，該計劃全面重啟，繼續服務社區。2023 年，共有超過 4,500 名義工參與 270 個項目，社區受惠人士超過 69,300 人。

港鐵義工月 2023

於 2023 年 3 月及 4 月，我們推出以「共建共融社區 • 共建綠色未來」為主題的港鐵義工月， 舉辦一系列具有港鐵元素的義工活動。我們與多個非政府組織合共舉辦了五場義工活動，吸引了超過 130 名港鐵義工、義工隊長和項目負責人參與。港鐵義工月活動特別以智障人士、視障人士、弱勢群體、來自種族多元背景的兒童，以及有特殊教育需要的青少年為服務對象。

探索世紀鐵路
港鐵義工隊和香港青年協會帶領來自天水圍弱勢家庭的小學生參觀東鐵綫車站，讓他們了解鐵路知識及東鐵綫的百年歷史。

昂坪 360 一日遊 – 觀光尋寶之旅
港鐵義工隊與香港中華基督教青年會合作，帶領本地和種族多元的兒童踏上昂坪尋寶之旅。

迎接未來
來自基督教勵行會朗屏服務中心的一群弱勢中學生參觀九龍灣車廠車務訓練中心，並參加關於鐵路行業和不同就業機會的職業分享活動，藉此為自己將來的職業規劃作好準備。

綠色手作坊
港鐵義工隊為香港傷殘青年協會的青年傷殘人士舉辦兩場互動綠色手作坊活動。義工跟他們一起製作竹製按摩蠟燭和廚餘升級再造配件。

跨企業國際義工週

此外，港鐵亦於 2023 年 12 月連同五家企業合辦「跨企業義工週」，貢獻約 500 個義工時數。通過跨企業協作，員工可以交流義工經驗，取得更具影響力的義工服務成果。

支持新鐵路項目所在的社區

屯門南延綫及東涌綫延綫項目團隊聯同社區合作夥伴，為居民送上暖心祝福，同時藉此機會幫助持份者進一步了解新的鐵路項目。項目團隊與社區保持密切合作，對社區的支持表示感謝。

屯門南延綫項目贊助並與慈善機構青松觀於 2023 年 1 月 15 日在道教青松小學（湖景邨）合辦農曆新年慶祝活動。屯門南延綫義工隊與嶺南大學「新鐵路項目青年大使」為當地社區派發 1,000 個禮包。

2023 年 1 月，東涌綫延綫項目團隊走進社區，增添農曆新年節日氣氛，分享祝福。該團隊聯同東涌的合作夥伴探訪馬灣涌村和東涌其他屋邨的長者和居民並派發禮包，為居民送上溫暖和關心。

東涌綫延綫項目團隊亦探訪了東涌綫新建總站附近的逸東村，全力支持社區和諧協會舉辦的另一場節日活動。該團隊向逸東村和滿東村的居民派發應節食品、口罩及東涌綫延綫紀念品，為節日增添歡樂。

中國內地及國際業務的措施

Metro Trains Melbourne — 社區影響和教育措施

Metro Trains Melbourne 致力透過支援計劃和教育措施，對社區產生正面影響。我們的「重歸正軌」(Back on Track) 社區贊助計劃著重心理健康領域。以及其可能會影響員工並導致網路延遲該計劃側重於三個關鍵的心理健康領域：

- 健康：提供旨在降低心理健康狀況不佳風險的預防性護理計劃的機構。
- 教育：宣傳和提高人們對良好心理健康的認識的活動。
- 支援服務：向遭受心理健康挑戰的個人提供直接援助，例如諮商、精神支持或危機照護的機構。

於 2023 年，我們收到 170 份申請，向不同地點和支援領域的 10 個非牟利機構撥出共 10 萬澳元贊助。2023 年的贊助總額為 10 萬澳元，旨在改善我們社區的心理健康工作成果。

此外，我們長期致力向學校和社區提供與安全、自信乘坐墨爾本鐵路有關的免費教育。2023 年為該計劃的 15 週年。2022/23 年度，我們的專責團隊為 14,530 名參與者舉辦了 322 場課堂，較前一年增加 31%。這些課堂為學生、長者、文化和語言多元化社區成員、殘疾人士等不同群體而設，賦予知識和技能，使他們能夠安全自信地乘坐鐵路。

港鐵（深圳）— 義工隊

2023 年，港鐵（深圳）義工隊成功招募超過 600 名願意投身地鐵 4 號綫前線工作的義工。這些義工參與服務近 17,000 人次，累計服務時數超過 35,000 小時，成績驕人。該義工團隊現有超過 5,200 名成員，印證深圳義工之城的美譽。

推動發展機遇

重點概覽

全球逾
54,000位員工

2023年綠色採購支出達
2.3億港元

截至2023 年底已**投資**
1.41 億港元於初創企業

港鐵公司可持續發展網站

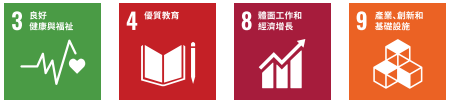
閱我們的管理方針

- 社會共融
- 發展與機遇

我們的政策與聲明

- 《董事局多元化政策》
- 《工作操守指引》
- 《供應商行為守則》
- 《綠色採購政策》
- 《港鐵反奴役及人口販賣聲明》
- 《環境及社會責任政策》

聯合國可持續發展目標



本章內容

全球報告倡議組織（GRI）：2-6, 203-1, 203-2, 205-1, 404-1, 404-2, 404-3, 413-1, 413-2

香港交易所關鍵績效指標：GD-B1, GD-B3, GD-B4, GD-B5, KPI B3.2, KPI B4.1, KPI B5.2,KPI B5.3, KPI B5.4, KPI B8.1, KPI B8.2

我們致力實現聯繫及發展社區的願景，同時亦為他人創造發展機會，與我們一起成長。

員工發展與健康

我們致力提供培訓及事業發展的機會，協助員工發展自身及專業才能，並積極改善他們的福祉。

學習與發展

港鐵公司培養持續學習的文化，以推動員工發展和取得成功。我們致力提供廣泛的學習資源、培訓課程和計劃，以促進營運和技術人員以及管理人員的個人成長和專業發展。

培育員工並讓他們掌握合適技能與知識對港鐵公司至關重要。我們的學習及發展部提供全面的學習及發展課程，涵蓋領導能力、業務及管理技能、客戶服務等，除了技能相關的工作坊外，課程亦以虛擬教室、網絡研討會、體驗式學習及其他學習平台等形式進行。「企業發展階梯」自 2020 年至今已培養近 3,000 名新晉升和新入職的管理人員及高級督導員，助他們成為可激勵團隊建設和推動業務卓越發展的領袖。

為增強公司內部的學習文化，我們的「學習管理系統」使員工能夠隨時隨地學習。在 2023 年，我們透過「學習管理系統」繼續提供環境、社會及管治、多元平等及共融，以及職業道德等相關學習內容。此外，我們亦繼續運用數碼化、虛擬實境及混合實境等技術，提升培訓的多樣性和效率。

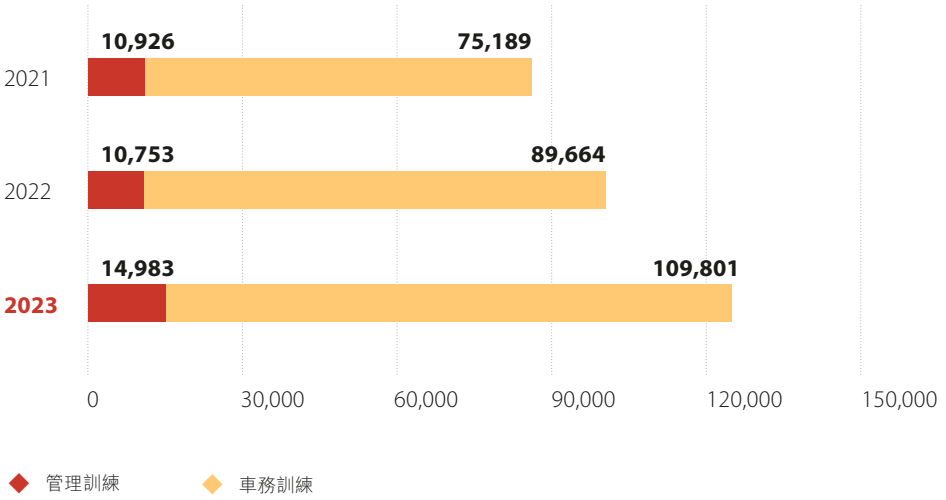
我們的車務訓練部提供一系列訓練課程，涵蓋車務及安全、技術及資訊科技的培訓，協助員工及承辦商有效率地執行工作，同時符合公司對鐵路運作、安全、技術及維修的要求。

根據建造業協會於 2023 年 2 月發表的《建造業人力預測報告》，工地監督人員的短缺人數將於 2027 年倍增至逾 2,000 人。為應對工地監督人手不足的挑戰，我們的將於 2024 年開展為期兩年的「助理督導員訓練計劃」。在香港建造學院的支援下，我們在該學院的兩年制高等文憑課程挑選學員，為他們提供工地實習訓練，並持續提供輔導支援。學業和工地實習表現令人滿意的畢業學員，將獲港鐵公司聘為助理督導員。

每名員工平均接受培訓的日數

地點／ 鐵路綫	日數 2021	日數 2022	日數 2023
香港	5.2	6.1	7.4
深圳市軌道交通四號綫	8.8	8.7	8.6
杭州地鐵五號綫	9.4	15.7	9.6
墨爾本都市鐵路	7.3	9.4	11.7
悉尼地鐵西北綫	5.9	3.6	17.6
斯德哥爾摩地鐵	2.7	3.1	3.8
Stockholms Pendeltåg	1.2	2.6	2.9
MTRX	2.2	3.9	5.6
Mälartåg	n/a	2.8	5.1
伊利沙伯綫	9.5	1.9	1

香港員工培訓總日數



人才管理與發展

港鐵公司致力透過各種學徒計劃和見習人員發展計劃，建立和維持強大的人才庫，並為港鐵的年輕人才提供職業發展機會。於 2023 年，約 200 名青年人士參加不同的發展計劃，在鐵路行業發展事業。我們亦取錄了 71 名具潛質的見習人員，將他們迅速培養成公司的綜合管理和專業人才。我們亦推出兩個高潛能計劃，邀請 45 名初級經理及高級督導員，並評估他們的潛質，從而提供度身訂造的發展機會，將他們培養成未來的管理人才。

於本年度，我們為香港的年輕人才提供 258 個就業及就業前的工作機會。舉例而言，我們參加由香港特區政府舉辦的「企業內地與海外暑期實習計劃 2023」。為擴闊香港年輕人的視野，我們挑選 10 名大學生，為他們提供於 2023 年 7 月及 8 月到北京、深圳、杭州及倫敦業務中心實習的機會。實習生能夠在計劃中獲取工作經驗，並接受有系統的發展培訓，包括入職培訓、迎新活動、職業生涯講座和計劃學習成果報告。我們亦參加由香港總商會舉辦的「完美求職計劃」，組織公司參觀活動、提供工作實習機會及舉辦商業募投比賽，以助香港大學生掌握就業過程中所需的技能和知識。

為協助畢業生全面了解港鐵公司的價值觀、文化及業務模式，我們為近 80 名畢業生舉辦「畢業生入職培訓計劃 2023」（Graduate Induction Programme 2023），當中包括行政人員見面會，由高級管理人員分享寶貴的管理心得。我們亦舉辦不同業務單位部門主管的分享會、團隊訓練營，以及公司物業參觀活動。

於 2023 年，港鐵與麥當勞、煤氣公司及安盛牽頭聯合舉辦 New Gen 2022 學習聯盟，為年輕人才提供一段非凡的成長及轉型歷程。參加者圍繞「轉型」此一主題展開為期九個月的發展計劃，深入體驗一連串獨特的培訓工作坊、見解精闢的管理分享會、具啟發性的公司參觀活動，以及精彩紛呈的行動學習項目，在與不同部門建立聯繫之餘，同時亦促進個人及事業發展。

中國內地及國際業務的措施

MTR Nordic －人才培養和培訓計畫

MTR Nordic 制定了不同方案及計劃以擴大人才庫。根據 Career Company 大使的評價，港鐵的大學工程師培訓生計劃在瑞典一眾鐵路公司中獨占鰲頭。此外，MTR Nordic 亦榮獲「Career Company 2023」大獎，該獎項旨在表揚提供獨特事業及發展機會的僱主。

為繼續應對瑞典全國鐵路司機人手不足的問題，MTR Nordic 為 60 名新晉鐵路司機提供為期一年的「YH 培訓課程」(YH Training)，內容結合 MTR Nordic 與應用科學大學（University of Applied Sciences）合辦的「YH 培訓課程」以及我們自行開辦的鐵路司機培訓課程，意義重大。

港鐵伊利沙伯綫－培訓、管理和領導發展

港鐵伊利沙伯綫不斷設法建立一套輔導方法和領導風格，讓 6 名員工接受外部指導培訓，而有關員工現已成為合資格導師，為各部門和各級的員工提供指導。同時，目前還有另外 6 名員工正在接受培訓。

此外，我們也為所有人力資源經理開展「管理發展計劃」（Management Development Programme）。這項綜合計劃著重於四大支柱的核心管理技能，並納入自我發展、工作坊、情境學習和外部課程，從而提高學員的管理能力。

於 2023 年 10 月，我們推出全新的「領導才能發展計劃」（Leadership Development Programme），訓練現任和未來的領袖掌握所需的技能、知識和行為，以便有效地領導各業務單位，實現公司定立的目標。該項計劃旨在提高港鐵領袖的領導能力，使他們具備所需技能在港鐵公司締造成就。

港鐵團隊的歸屬感

港鐵公司很榮幸獲評為首選僱主，目前在全球聘請逾 54,000 位竭誠盡責的員工。我們提供具市場競爭力的薪酬及全面的福利給員工，並提供家庭友善的舉措及推行員工福利措施，以支持員工的工作與生活平衡。2023 年，我們的自願離職率為 7.2%，遠低於香港 2022 年中 10.5% 的平均離職率。在年內，我們香港員工的平均服務年資為 12.9 年，反映我們吸引和挽留技術精湛、經驗豐富人才的能力。

按地區劃分自願離職率

地點/ 鐵路綫	%
香港	7.0
深圳市軌道交通四號綫	7.2
杭州地鐵五號綫	6.7
墨爾本都市鐵路	8.2
悉尼地鐵西北綫	16.3
斯德哥爾摩地鐵	3.5
Stockholms Pendeltåg	8.5
MTRX	9.0
Mälartåg	18.1
伊利沙伯綫	7.5

港鐵透過不同渠道與員工保持緊密溝通，從而建立員工對港鐵的歸屬感。我們分別於 2023 年 3 月及 10 月以「共創未來」為主題舉行了兩次「與管理層溝通會議」。隨著本港復常，有逾 1,000 名來自香港、中國內地、澳門、澳洲、英國及瑞典的管理人員親身或以網上虛擬方式參加每次會議。港鐵高級管理人員在會議中分享了最新的香港及海外業務重點、未來主要項目及其他業務動向。我們於 2023 年 11 月至 12 月期間開展 2023 年度員工投入度調查，邀請合資格的香港及海外全資附屬公司的合資格同事參與，就公司的不同方面發表意見。

為加強管理層與輕鐵及巴士團隊的溝通，港鐵公司於 2023 年舉辦同樂日及分享會，慶祝港鐵巴士乘客量錄得增長。

為支援員工達至全面的身心健康，我們舉辦了一系列的健康講座及計劃。我們於 10 月舉辦的「港鐵身心健康月」主要圍繞財務及身心健康等主題，另外還有舉辦多項活動，鼓勵員工反思及多關心愛惜自己，包括聲音沐浴、禪繞畫等正念工作坊、健康資訊講座及問答遊戲，以及伸展運動、遊戲攤位等互動活動，合共吸引逾 6,500 人參加。

為推廣健康的生活方式，提高員工預防傳染病和非傳染病的意識，港鐵公司針對員工不同的健康需要舉辦多場健康講座，例如「了解你的頸椎和腰椎健康」講座、工作場所心理安全和勞動力轉型等。此外，每季還會舉辦「健步行」活動，鼓勵同事保持身心健康。該等講座和活動共吸引逾 2,300 名員工參加。來年，我們計劃為同事安排至少 10 項與健康有關的活動或項目。

在基督教家庭服務中心的支持下，我們亦繼續推行「員工支援計劃」（Employee Assistance Programme），協助員工應付來自工作、家庭和個人問題的壓力和焦慮，從而支援員工改善個人身心健康。該計劃為員工提供輔導服務和健康活動，除了專為港鐵員工和家屬而設的 24 小時電話輔導熱線外，我們亦發表有關身心健康的文章及製作短片，為員工提供實用的參考資料和建議。

為提升員工的工作動力，促進工作與生活平衡，在港鐵商場、辦公室及管理物業工作的香港物業業務單位員工，可申請到離家較近的辦公室工作，以減少交通時間，並藉著職位輪換及晉升，累積更多工作經驗。我們支持由職業安全健康局及勞工處推行的「護心約章」計劃，當中包括一系列健康活動，例如提供現場「健康風險評估」、資助購買健康檢查儀器及參加「Keep Fit GO ！」課堂，藉此向員工推廣健康的生活方式。

職業安全健康局與物業管理部代表共同簽署「護心約章」並啟動計劃

中國內地及國際業務的措施

港鐵伊利沙伯綫－關注同事健康和福祉

港鐵伊利沙伯綫非常重視同事的健康和福祉，致力處理筋肌勞損和心理健康問題這兩大缺席原因。我們採取多項措施，例如發表《預防筋肌勞損指導文件》（Musculoskeletal Guidance Document），概述筋肌勞損方面的管理角色及責任，以及提供駐場物理治療師，讓物理治療師運用專業知識，評估及治療鐵路服務從業員的職業性筋肌勞損。

在心理健康管理方面不斷比照同類行業的做法，並物色其他職業領域的最佳實踐方案。一如處理筋肌健康的做法，我們同樣制定了指導文件，協助同事和管理層了解如何處理自己和同事的心理健康事宜。所採取的計劃方案著重保持良好的心理健康和適應能力、管理心理健康的干擾因素，以及協助心理健康不良個案康復。

我們透過「員工支援計劃」合作方案，確保員工獲得最佳的早期介入服務，助他們解決心理健康問題。我們推出多項措施，包括在公司培訓 40 名新任「心理健康急救員」，以便同事相互支援、在車廠安裝自動血壓計、以全國的慈善活動作為對話平台，鼓勵各界公開討論心理健康議題，以及邀請專家向員工講解可能影響我們的病症。

此外，我們亦致力推廣健康的生活方式，消除運動和健康飲食的障礙。經過多番努力，年度員工調查得分較去年同期提高了 11%，同事亦持續給予正面評價，而我們更榮獲《Personnel Today》大獎，獲得全國性的認可。

建立同儕支援團體（Peer Support Cadre）

公司設立的員工溝通渠道一般足以應付與工作和業務有關的事宜。然而，同事（尤其是新入職的員工）或會感到難以尋求他人協助處理個人、社交或情感等其他性質的問題，而這些問題亦可能間接影響他們的工作表現，甚至影響服務的穩定性 。

為進一步鼓勵同事增進合作，關心同儕的健康福祉，企業保安部於 2023 年 7 月成立同儕支援團體（Peer Support Cadre），以輔導、指導及情緒管理的方式，在工作層面為員工提供額外支援。團體中所有 33 名成員均已完成「有效溝通技巧培訓工作坊」（Effective Communication Skills Training Workshop），以便有效地提供服務。於委任狀頒授儀式中，各成員正式獲委任為同儕支援團體成員。

同事參與委任狀頒授儀式

「有效溝通技巧培訓工作坊」

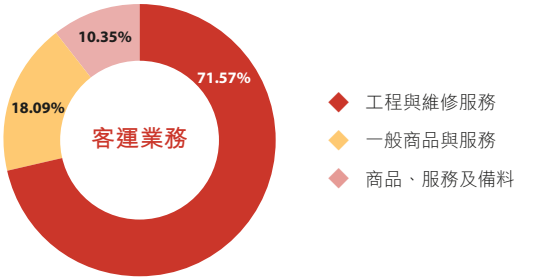
促進業務夥伴的發展

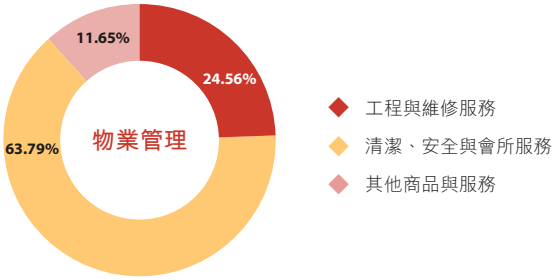
我們致力支持中小型企業，增加採購開支，並為業務夥伴設定環境及社會關鍵績效指標。

供應鏈管理

港鐵公司設有全面的供應鏈評估程序，盡力追蹤採購相關的支出，以進行分析。我們根據供應商所服務的營運對象，將他們分為三個類別，即客運業務、物業管理及鐵路延綫項目。在購置新列車時，我們會對列車性能進行生命週期評估，除了考慮前期資金成本外，還會考慮列車在未來平均 40 年使用年期內的能源使用和維修需要。

2023 年主要類別的開支比率





註：鑑於開支的週期性，未能提供鐵路延綫項目的開支比率。

港鐵公司透過企業風險管理系統識別和評估與供應鏈相關的風險，已識別的潛在風險包括與氣候變化相關的極端天氣事件所導致的生產和貨物運送延誤，以及基礎設施和物業資產的保費可能上調。此外，我們亦評估主要供應商的業務性質、地理位置和過往表現，藉以識別可能對其產生影響的可持續發展風險。

我們在 2023 年開發了最新的全面供應鏈風險管理框架，從而有系統地管理不同類型的供應鏈風險。為加強對整個供應商網路的風險監控，我們於 2023 年實施新的供應鏈風險管理數碼解決方案，而該解決方案預定於 2024 年第一季正式推行，提供即時風險監控、警報功能和風險分析，以便作出決策和建議適當的跟進行動。

我們參考《ISO 20400:2017 可持續採購指引》，並制定**《綠色採購政策》**作為管理方針的一環，以便為員工提供可持續採購決策的指導原則。全體供應商必須遵守**《供應商行為守則》**，確保遵從人權和勞工權益、環境保護、供應鏈管理和商業道德操守的嚴格標準。

我們持續監察綠色採購方面的開支，致力在 2025 年達致 2.5 億港元，並於 2030 年增加至 3.5 億港元。我們完成了一項分析，藉此於 2022 年界定綠色採購項目，並參考法定指引和環保標籤計劃，繼續採用港鐵綠色採購清單。清單涵蓋了我們就港鐵的採購活動識別的 290 種綠色產品及服務。2023 年全年的綠色採購支出約為 2.3 億港元。

支持本地設計師及年輕女性創業家

為了推廣香港的創意產業，使香港品牌能夠在市場上脱穎而出，我們在 2022 年推出了一個新的零售業務 — LOUDER。LOUDER 旨在提供一個 Online-to-offline 綜合零售平台， 讓本地設計師和年輕創業家能夠在港鐵商場展示自創或手作產品。除了在德福廣場、The LOHAS 康城設有實體店及網店外，我們亦於 2023 年開設更多分店，包括在「圍方」及「THE SOUTHSIDE」兩個新港鐵商場開設分店。我們招聘了一百多名商戶，並已在零售平台上累積了 11 個類別的 5,000 多種產品。

位於「圍方」的 LOUDER 實體零售店

「Make Eco LOUDER」活動

為支持公司的環境、社會及管治策略，提高環保意識，並且促進本地農業發展，LOUDER 與本地復耕組織「二澳農作社」合作推出「Make Eco LOUDER」活動，邀請本身為 LOUDER 寄售商的六家商戶到「二澳農作社」採摘雞蛋花和薑黃，然後利用採摘所得的食材開發一系列獨家產品，在 LOUDER 的零售平台上發售。目前已推出六款特別版產品，以貫徹促進本地創意及推廣環保訊息的目標。

在 LOUDER 上推出發售的獨家產品

中國內地及國際業務的措施

港鐵（深圳）— 促進本地企業和廣告創新

於 2023 年夏季，港鐵（深圳）推出「夏日購物」促銷活動，以支持四號綫車站的個體商戶和中小型企業，而其中一項活動是由港鐵（深圳）以商戶現金券的方式提供補貼，鼓勵乘客在車站商店購物，促進當地商業發展。

為滿足中小型企業和個人客戶投放地鐵媒體廣告的需求，港鐵（深圳）於 2023 年推出短期廣告合約計劃，利用地鐵車站內的閒置空間作媒體展示，藉以提供經濟實惠的廣告解決方案滿足客戶需求。該計劃成效甚佳，不但為港鐵（深圳）擴大了地鐵媒體客戶群，還帶來額外收入。

港鐵（澳門）— 為中小企業創造機會

港鐵（澳門）支持本地企業，尤其是中小型企業，並就此推行多項措施，包括擴大供應商名單、實施公平實務，以及鼓勵承擔環保責任。我們積極擴大供應商名單，並加入幾家新的中小型企業作為供應商，而且透過輪換供應商，確保不同企業享有公平的機會展現能力。我們亦獎勵表現出色的供應商，藉此鼓勵他們保持優質表現。

供應商參與

我們積極與供應鏈的業務夥伴溝通，支持他們採用和實施高於合規水平的最佳可持續慣例，建立可持續的價值鏈。

作為環保促進會《可持續採購約章》的創始成員之一，我們已制定一套可持續採購計劃，以指導我們緩減供應鏈風險。根據該計劃，港鐵公司已完成檢討現有的可持續採購方針及政策，以及分析供應商群組。我們採用以數據主導的方式，進行供應商群組分析，按固有風險及公司特定情況，評估供應鏈的業務夥伴。分析結果有助我們將超過 100 個產品類別中的 2,600 多個供應商分為四個組別，風險最高的兩組供應商約佔 6%，而其餘供應商則屬於風險較低的兩個組別。

為促進和提高整個供應鏈對環境、社會及管治的認識，我們於 2023 年擴展培訓課程，務求提高供應商對環境、社會及管治相關主題的認知度，並分享最佳實務做法。目前已有逾 180 人參加過培訓，當中包括 86 家主要供應商的代表。我們邀請外部專家就環境、社會及管治相關主題提供寶貴資訊，例如講解減碳議題，以及如何促進企業與公眾合作以實現減碳目標。此外，我們亦與供應商分享公司的減碳路線圖，以鼓勵他們與我們的企業方向目標保持一致。

為鼓勵可持續發展表現，我們繼續舉辦「安全和環境改善獎勵計劃」，以表揚主要承辦商和分包商在高品質、安全、環保及持份者參與方面取得的優異表現。

於 2023 年，我們達成目標舉辦了 18 次供應商審核，以評估供應商的營運、質素、安全和環境、社會及管治表現。我們將於 2024 年繼續進行審核工作，目標是完成 15 次以上的供應商審核。

中國內地及國際業務的措施

Metro Trains Melbourne － 社會採購和可持續供應鏈

Metro Trains Melbourne 致力透過「認知、聯繫及交易」（Aware, Connect and Transact）行動模式促進社會採購，並與 Supply Nation、Kinaway、Social Traders 等組織合作，支持原住民企業和社企，亦會舉辦聚會提高公眾意識，與社會福利供應商（Social benefits Suppliers）溝通，並且開發一個追蹤系統監察社會採購活動，逐一記錄採購事項。此追蹤系統監察採購事項、社會福利供應商加盟事宜、與社會福利供應商的交易和支出，以及透過主流供應商向社會福利供應商採購的間接支出。大部分社會福利供應商均為中小型企業。 Metro Trains Melbourne 已成功從十家獲認證社企採購貨品和服務，致力為殘疾人士和長者提供培訓和就業機會，直接支出總額達 190 萬澳元。

Metro Trains Melbourne 亦透過澳洲和紐西蘭的供應商，滿足 2023 年 90% 的列車網絡採購要求，並於 2023 年採取多項措施，促進供應鏈的可持續發展，包括採用以科技為本的解決方案評估、管理及監控供應鏈風險，同時加強誠信和利益衝突管理。Metro Trains Melbourne 亦審閱了「現代反奴役路線圖」（Modern Slavery Roadmap），務求與《現代反奴役法案法定審查》（Modern Slavery Act Statutory Review）和《2023 年全球反奴役指數報告》（Global Slavery Index Report 2023）的結論和建議保持一致，種種努力足證我們致力履行社會責任，積極為所服務的社區帶來正面影響。

MTR Nordic － 優化咖啡服務供應

MTR Nordic 與咖啡服務供應商 Beans In Cup（BIC）共同實施創新解決方案，改善咖啡服務以達致環境和營運效益。通過內包 BIC 以往提供的咖啡服務，免除多餘的運輸流程，減少燃料消耗和碳排放，令全年的行駛距離減少 41,170 公里，減幅達 86%。這項合作既可提高 MTR Nordic 和 BIC 的營運效率，又能降低成本，貫徹實踐可持續發展、提高效率和成本效益的共同承諾，同時體現了雙方藉著策略合作和創新解決方案所取得的正面成果。

未來技能及創新方案

我們致力與本地學校及大學、初創企業及科技生態圈合作，促進未來技能及創新發展。

推動青年發展

我們積極投資社區計劃，惠及不同社群，並從多方面支持青少年發展，助他們發揮潛能。

2023 年 10 月，我們推出以「未來·共融·成就」為主題的「'Train' 出光輝每一程 2.0」計劃。原有計劃已運作 15 年，更新內容後更著重於培訓未來技能，包括人工智能應用、設計思維、創業技能和金融知識，亦設有「社會創新挑戰賽」環節，鼓勵學生運用從計劃中學到的知識解決現實社會中的挑戰，活動吸引了超過 2,000 名學生參與網上課程以及超過 800 名學生登記參與「社會創新挑戰賽」。首個工作坊（Do Good and Do Well）」於十二月舉行，旨在加深學生對港鐵三個環境及社會目標、共融性客戶服務和體驗的設計，以及社會起業精神。來自 30 多間學校的 200 多名中學生參與工作坊。

於 2023 年，港鐵在業務單 位和企業職能的支持下，首次為六名來自弱勢社群的中學生試行為期一個月的工作體驗計劃。

STEAM 環保迷你列車工作坊

港鐵與嶺南大學合作推出「新鐵路項目青年大使」計劃，於今年夏天舉辦一系列的 STEAM「PADLET 設計工作坊」。港鐵團隊向學生講解車站服務人口、周邊環境等因素如何影響車站選址，以及可持續車站建築設計等，然後讓學生發揮想像，在互動地圖網站 PADLET 上規劃心目中的新鐵路。學生發揮創意展現藝術潛能，利用循環再用飲品盒製作磁力列車，為學習體驗增添樂趣。

學生們參加工作坊深入地了解 STEAM

「工程 SEE 體驗日」

我們推出全新的 STEAM 計劃並合辦「工程 SEE 體驗日」，讓學生進一步明白城市規劃與鐵路發展的關係，以生動有趣的方式了解更多新鐵路項目的資訊。我們從港鐵屯馬綫附近的學校邀請了約 40 名學生參加由紫荊青年商會主辦的「工程 SEE 體驗日」，他們其後更到零碳天地參觀，了解如何運用科技，貼近可持續發展建築和鐵路項目的大趨勢。

元宇宙社群共創計劃

於暑假期間為中學生而設的《港鐵元宇宙未來車站設施創作比賽》，吸引近 200 隊學生報名。參賽者透過觀察鐵路日常營運識別顧客需要，再運用他們的想像力及創意，為港鐵元宇宙設計未來車站設施。港鐵透過工作坊向學生介紹 3D 電腦模型製作工具及應用技巧，鞏固他們 STEAM 的知識。

勝出比賽的得獎學生在頒獎典禮上合照留念

2023 年 9 月，港鐵舉辦《港鐵元宇宙生成式 AI 列車創作比賽》，公眾可利用生成式人工智能科技，結合自身創意及想像力去設計未來列車，比賽接獲逾一萬份作品，當中大部分均融入環境、社會及管治概念。

港鐵於香港站舉辦站內展覽，展出得獎作品

此外，我們與不同院校及團體合作，響應多項與我們的「發展與機會」環境及社會目標一致的計劃和活動，其中包括：

- 於 2023 年 11 月安排種族多元學生參觀九龍灣車廠的車務訓練中心，並舉辦職業講座，不但介紹了學徒計劃及技術員助理計劃，亦講解了日常維修工作，增進學生對鐵路行業的了解。
- 於 2023 年 8 月安排少數族裔學生參觀屯門大樓的車廠，並舉辦職業講座，介紹港鐵的事業發展路向及機會，同時傳遞輕鐵的安全訊息，提高學生的意識及警覺。
- 為支持政府的「共創明『Teen』計劃」，我們邀請超過 160 名學生及其友師於 2023 年 5 月參觀港鐵學院，並舉辦機場快綫列車導賞團，讓學員更深入了解鐵路行業以及運輸基建的重要性，，並且安排與港鐵的專業人員交流職涯規劃心得。

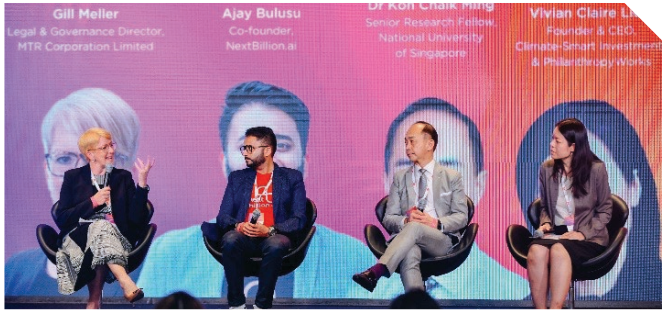
- 於 8 月安排 20 名惜食堂的大學實習生參觀車務訓練部，了解港鐵服務及其可持續發展，並在車務訓練部的指導下，體驗列車模擬駕駛及虛擬實境培訓。
- 港鐵公司與職業訓練局合辦第二屆軌道車輛技術比賽，旨在激發青少年對軌道車輛維修工作的興趣，並提升相關技能。參賽者發揮高超水準，順利完成列車車門及集電弓維修工程等任務。他們將進一步接受港鐵及職業訓練局的實務訓練，爭取機會代表香港遠赴法國里昂參加 2024 世界技能大賽。
- 為八名職業訓練局工程高級文憑學生贊助獎學金，表揚他們在功課及作業展示創新意念。
- 贊助商界環保協會有限公司（BEC）及青年環境網絡（NESS）於 2023 年 4 月合辦綠色就業博覽會（Green Jobs Fair），有逾 100 名學生出席。

年內，公司亦支持各種青年案例比賽，並繼續贊助 AIESEC 香港舉辦 Outlier ESG Innovation Challenge，吸引超過 150 位來自不同學科的大學生參加，於兩個周末參與密集式的設計思維培訓，以及有關健康福祉、綠色融資及可持續發展社區的案例比賽。

我們支持浩觀創業基金青少年創業培訓計劃於 2023 年 4 月舉辦的「STEP Four 企業挑戰擂台」。來自不同背景的 27 位學生共分成六個隊伍，勝出隊伍獲邀於 2023 年 7 月參觀港鐵設施，體驗鐵路行業的業務環境。

參加學生於企業挑戰擂台過程中展現他們的創意

港鐵亦贊助「2023 年她愛科技全球會議及創業大賽」（She Loves Tech Global Conference and Competition 2023），活動旨在賦予女性企業家權力、培養未來的 STEM 人才並探索科技對人類的正面影響，吸引來自 90 多個國家的 2,000 家新創公司參與。我們亦為活動擔任講者，與參與者分享無障礙、安全和能負擔的公共交通對於社會共融的重要性。



「2023 年她愛科技全球會議及創業大賽」吸引來自 90 多個國家的 2,000 家新創公司參與

中國內地及國際業務的措施

MTR Nordic －啟發下一代女性工程師

於 2023 年 3 月舉行「向女孩介紹工程日」（Introduce a Girl to Engineering Day），鼓勵更多年輕女孩及非二元女孩投身工程專業。MTR Nordic 邀請 20 名有興趣的初中及高中生前往 Norsborg 的地鐵車廠，在瑞典其中一個最大規模的維修公司一嚐成為工程師的滋味。

參與活動的學生可體驗工程師一天的職業生涯，與 MTR Nordic 的女工程師並肩工作，親身了解車廠的工序、地鐵工程師的工作範疇以及工程師的重要角色，而女孩本身亦需自行設法解決問題，嘗試執行 Norsborg 車廠的部分任務。

參加「向女孩介紹工程日」的年輕女孩與女工程師並肩工作

港鐵伊利沙伯綫－為弱勢群體提供就業機會

港鐵伊利沙伯綫支持由倫敦交通局（Transport for London）舉辦的「女性投身運輸及工程界」（Women into Transport and Engineering）工作實習計劃。有關計劃專門為失業或重返職場的女性提供支援，歡迎任何年齡的女性參加。

港鐵伊利沙伯綫提供四個實習名額，而四家雇主總共提供了 11 個職位。在開始實習前，獲選的實習生參加了 CONEL 學院 （CONEL College）的就業前培訓課程，並獲得了慈善機構 Smart Works 的支持。求職者在港鐵伊利沙伯綫實習期間，需要在不同車站跟隨客戶體驗助理一起工作。順利完成計劃的求職者可獲得面試機會，應徵客戶體驗助理一職。此次與倫敦交通局的合作是港港鐵伊利沙伯綫第四次參與 WiTnE 計劃。

WiTnE 計劃旨在為弱勢群體或弱勢的群體提供工作機會

促進創新

創新及科技是港鐵公司實踐理念及創造全新發展機遇的主要動力。港鐵公司在新企業策略「變·造未來」下，積極與科研機構、大專院校和初創企業攜手合作，冀能在推動鐵路智能化的同時，亦為本地科研作出貢獻，讓香港繼續前行。我們與內部及外部持份者緊密合作，發展創新及科技生態系統。

推出港鐵元宇宙 @The Sandbox

港鐵公司很榮幸成為全球首個進駐 The Sandbox 元宇宙的交通營運商，並把握機會利用 Web3 技術和元宇宙，以嶄新的角度與顧客互動，尤其是年青一代。港鐵元宇宙帶領玩家穿越時光，探索超乎想像、充滿未來感又非凡的港鐵元宇宙站，同時亦可重遊昔日 1980 年代的彩虹站。

港鐵元宇宙的理念是走出現實世界，在虛擬世界中創造親歷其境的全新體驗。我們建立以鐵路為主的虛擬空間，旨在將顧客體驗帶進全新領域，並吸引創作者日後共同建立此一嶄新的社群平台。港鐵元宇宙亦能帶來商業機遇，透過刊登在虛擬車站的廣告賺取收入，以新穎而親切的方式吸引潛在顧客的青睞。此外，港鐵公司亦利用元宇宙促進資訊及科技普及化。有關港鐵發展 Web3 技術的詳情，請瀏覽**港鐵 Web3 網站**。

玩家正在探索港鐵元宇宙站（左）和 1980 年代的彩虹站（右）

MTR Smart Lab 於 2023 年 10 月隆重開幕。Smart Lab 展示了一系列先進科技和創新成果，當中包括高解析度電腦斷層 X 光電路板掃描器、全自動電路板診斷器、超載提醒系統、人工智慧 SACEM 系統、數碼管理系統等，而同事亦向來賓介紹新開發的系統和其他創新技術。

MTR Smart Lab 開幕儀式

我們亦一直積極發展策略合作夥伴關係並贊助和參與技術會議，並運用由科技創新策導委員會管理的創新基金支持公司內部開展試點項目。

至於對外方面，我們與創新科技界多間主要企業簽署合作協議，標誌著更多重大的發展里程，例如於 2023 年 6 月，為實現「數據主導」和數碼化資產管理，我們與香港應用科技研究院簽署合作備忘錄，額外預留 2,000 萬港元建立框架，以進一步探討創新方案和科技應用。自 2021 年起，港鐵公司已投放約 5,000 萬港元與香港應用科技研究院展開合作項目。雙方早前已簽訂多份合約並陸續展開合作項目，包括運用精準的自動光學檢測技術監察行車安全、聯合研發扶手電梯罅隙測量儀器，及應用數碼分身（或稱數字孿生）提高未來維修中心的效率等。雙方會繼續共同研發及應用不同的新技術，例如物聯網、人工智能、數據分析等，攜手建設「智慧鐵路」，並應用科技提升港鐵的鐵路營運表現及效率。

與香港應用科技研究院簽署合作備忘錄，共同研究、開發及應用創新解決方案和技術應用

為推動大灣區鐵路發展，並尋求新突破，我們分別與中車青島四方機車車輛股份有限公司及交控科技股份有限公司在深圳簽署合作備忘錄，以建立合作框架。合作重心在於運用鐵路技術和創新方案，加強港鐵的鐵路營運競爭力，進一步擴大業務範圍，並共同建立高科技生態系統。此外，我們亦與華為技術有限公司簽署合作備忘錄，在智慧鐵路創新科技和鐵路環保措施領域開展合作。

多位嘉賓出席大灣區合作備忘錄簽署儀式並合照留念

海外業務方面，港鐵公司與馬來西亞捷運公司於 2023 年 7 月簽署合作備忘錄，建立商業合作夥伴關係，就馬來西亞一項毗鄰新建捷運綫終點站的公共運輸導向發展項目訂立合作框架，與馬來西亞捷運公司合作在當地創建一個結集鐵路、住宅及商業元素的新社區。是次與馬來西亞捷運公司合作正可發揮港鐵的經驗，以「鐵路加物業」模式建設社區讓鐵路與物業無縫連接，為當地市民開發鐵路沿綫城市。

港鐵就馬來西亞一項毗鄰新建捷運綫車站的公共運輸導向發展項目建立商業合作關係，多位嘉賓出席合作備忘錄簽署儀式並合照留念

港鐵學院

港鐵學院成立於 2016 年，是一所環球教育及研究中心，辦學目的是要為鐵路行業建立人才庫，並成為全球鐵路管理和業務營運的培訓及研究中心，可讓從事鐵路管理和工程的專業人員在學院進修知識，助他們促進事業發展之餘，同時亦為鐵路業的長遠發展貢獻一己之力。憑藉港鐵公司在鐵路業的世界級經驗，學院開發出一套度身定造的培訓課程，為香港以至世界各地培育未來的鐵路專業人員及業界領袖。

學院現時開辦三個獲得香港資歷架構認可的文憑及高級文憑課程，約有 110 名全日制和兼讀制學生，於 2023 年共有 91 名畢業生。自 2018 年起，學院亦支持教育局開設應用學習科目，該科目深受中學文憑考試考生歡迎，在 2023 年有超過 190 名中學文憑學生報讀。

港鐵學院設立「港鐵學院校友網絡」，並於 2023 年 4 月 20 日舉辦首次「港鐵學院校友聚會」，讓校友與舊同學和導師敘舊一番。藉此難得的聚首機會，看到校友自畢業後的成長與成就，並有幸曾是他們成功路上的一員，我們深感自豪。

自 2022 年起，港鐵公司、港鐵學院與香港理工大學展開為期三年的合作計劃，結成夥伴攜手探索先進創新的鐵路技術，同時促進智慧鐵路的資產及營運管理，以及智慧維修保養方案。我們針對鐵路噪音問題，於 2023 年成立「鐵路/ 車輪創新實驗室」（Rail/Wheel Innovation Laboratory）。

此外，港鐵學院還達成另一新里程碑，推出了「港鐵研究資助計劃」，最高資助總額為三年 150 萬港元，用以資助大學開展具前瞻性的研究項目，探索、塑造及實現未來的大型公共運輸系統。該計劃資助多項研究項目，有關研究成果將可為整體鐵路運輸的技術發展、服務質素和系統效能帶來深遠的裨益和影響。「港鐵研究資助計劃」於 2023 年的三大主題分別是「地鐵/ 鐵路營運商的環境、社會及管治」、「疫後的公共交通」，以及「智慧社區/ 房地產管理」。

重點概覽

透過以Carbon Wallet記錄的環保行為共**減少了1,390公噸二氧化碳當量**

進行以**氫能源推動輕鐵車輛**的先導項目

七個新車站取得「**綠建環評**」暫定金級或以上認證

減少溫室氣體排放

港鐵公司可持續發展網站

參閱我們的管理方針

- 減少溫室氣體排放
- 可持續投資

我們的政策與聲明

- 《環境及社會責任政策》
- 《氣候變化政策》
- 《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則－鐵路》

聯合國可持續發展目標

本章內容

全球報告倡議組織（GRI）：302-1, 302-2, 302-4, 303-1, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5, 306-1, 306-2, 413-2

香港交易所關鍵績效指標：GD-A1, GD-A2, GD-A3, KPI A1.2, KPI A1.4, KPI A1.5, KPI A1.6, KPI A2.1, KPI A2.3, KPI A2.4, KPI A3.1

國際可持續發展準則委員會：IFRS S2-14, S2-29, S2-33, S2-34, S2-35, S2-36

港鐵一直擔當提供低碳公共運輸服務的先驅，在全港公共交通使用率為 49.6%，但在公共交通界別的總能源消耗中僅佔約 8.8%。作為一家可靠、高效和環保的運輸營運商，我們正為香港 2050 年實現碳中和積極努力。在實施氣候減緩及適應措施以外，鐵路網絡及物業業務的規劃、設計、建築及營運上亦會繼續融入綠色和能源效益的措施。

減碳目標

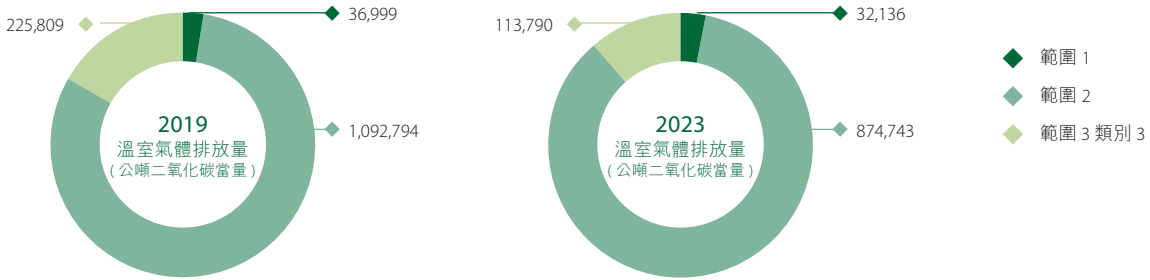
港鐵銳意推動城市前行，我們承諾締造可持續發展的未來，於 2050 年與香港一起實現碳中和。自董事局於 2022 年初通過了我們的減碳路綫圖後，我們宣佈為香港鐵路與物業業務訂立 2030 年的科學基礎減碳目標，以及在 2050 年實現碳中和的長遠目標。

2023 年 4 月，負責界定及推動制定科學基礎減碳目標以應對氣候變化的國際機構「科學基礎目標倡議組織」(Science Based Targets initiative "SBTi") 已經正式批納公司的 2030 年減少溫室氣體排放目標。是次獲批納肯定了公司減碳路綫圖的堅決承諾，支持我們於 2050 年達致碳中和的長遠目標。

根據是次 SBTi 批納的科學基礎減碳目標，在 2030 年內，公司鐵路業務的範圍 1、2 和 3 「從油井到車輪」溫室氣體排放，以每位乘客每公里平均排放量計算將減少 46.2%，而投資物業業務每平方米樓面面積的範圍 1 和 2 溫室氣體排放將減少 58.6%。公司亦致力在 2030 年內將並非由公司直接控制，但因為其業務活動而間接產生的絕對溫室氣體排放量減低 13.5%。以上的減幅是以 2019 年基礎作計算，從而為全球暖化控制在攝氏 2 度內這一目標貢獻一己之力。

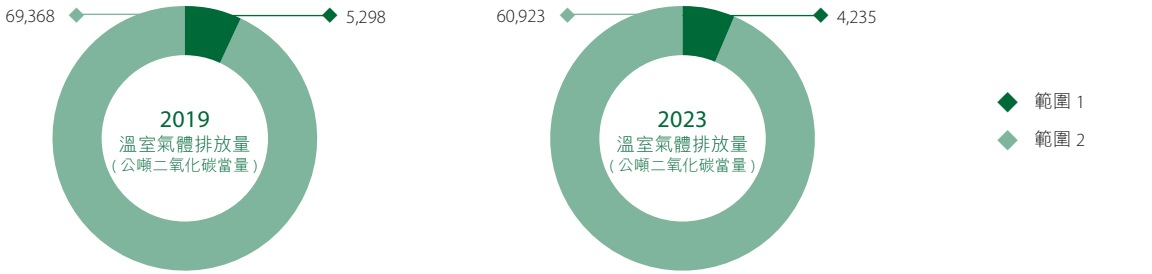
表現

鐵路業務（範圍 1、2 和 3 類別 3 的溫室氣體排放）



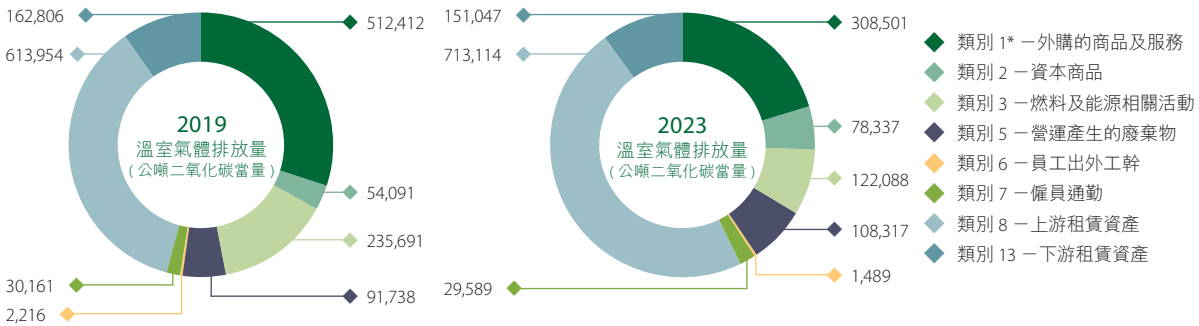
SBT 進度
（以每位乘客每公里計算）
↓27.2%

投資物業業務（範圍 1 和 2 的溫室氣體排放）



SBT 進度
（以每平方米樓面面積計算）
↓25.5%

範圍 3 的溫室氣體排放



SBT 進度**
（絕對值）
↓5.3%

範圍 1: 港鐵公司擁有及控制的源頭所產生的直接溫室氣體排放，例如在現場燃燒石化燃料所產生的溫室氣體排放。
範圍 2: 港鐵公司使用能源而間接引致的溫室氣體排放（源自場外產生電力、熱力及製冷或蒸汽的溫室氣體排放）。
範圍 3: 並非由港鐵公司擁有或直接控制，但與公司業務活動有關的間接產生的溫室氣體排放。
* 備註 : 因商品及服務的上游運輸及配送而產生的溫室氣體排放 (類別 4) 已經包括在類別 1 的計算中。
** 備註：因鐵路業務而產生的類別 3 溫室氣體排放不包括在範圍 3 的 SBT 進度計算中。

今年，我們披露了新的範圍 3 溫室氣體排放的指標。我們擴大並調整了報告範圍，以涵蓋範圍三 15 個排放類別中 9 個與我們業務相關的類別，以更好地與溫室氣體協議企業會計和報告標準 (GHG Protocol) 保持一致。我們將繼續改進我們的範疇 3 排放計算方法，並在未來的報告中加強披露。

與 2019 年基準年比較，我們於 2023 年在鐵路及投資物業業務方面的碳強度錄得減幅，範圍 3 的碳排放量亦有減少。儘管自基準年以來我們擴展了相關業務，包括屯馬綫全綫和東鐵綫過海段通車，兩個新商場亦開始營業，我們仍然錄得減幅。當中基於多種因素，包括：

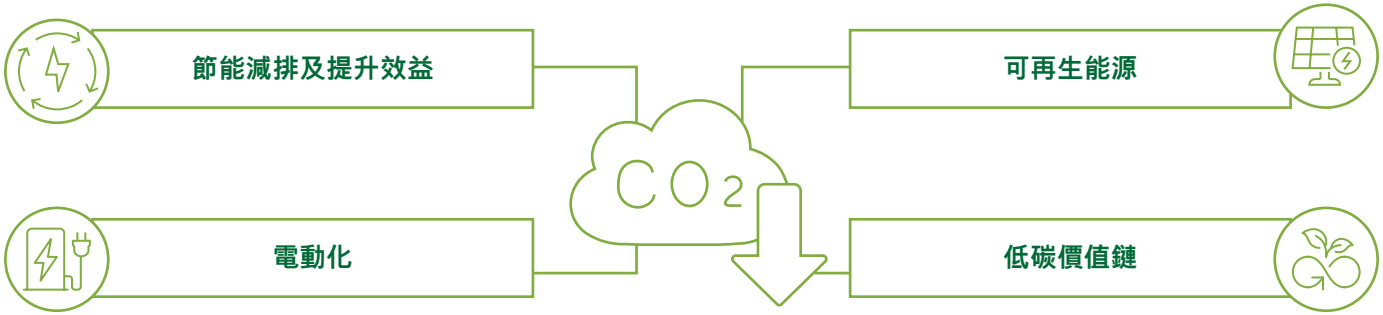
- 於我們的鐵路網絡及商場實施減碳措施；
- 與 2019 年基準年比較，電網排放因子有所改善；及
- 採用已更新及更完善的排放因子計算範圍 3 排放，從而更準確地評估與我們供應鏈活動相關的溫室氣體排放。

作為香港的低碳交通支柱，我們將在未來幾年繼續推進和實施各種新的鐵路項目。然而，我們承認這些項目不可避免地導致範圍 3 溫室氣體排放。為了應對這個問題，我們努力實施各種措施，平衡發展可持續交通的需求與減少碳排放的承諾。其中一項措施是我們與香港科技大學合作開發一款量化軟件，用於追蹤和評估我們新鐵路項目的隱含碳排放，並探索區塊鏈技術應用在新鐵路建設項目的碳足跡報告中。通過這一合作計劃，我們旨在測量我們的隱含碳排放，並確定可能進一步減少的領域。這些信息將使我們能夠有效地納入低碳建設計劃。此外，我們將在 2024 年前對我們的合同規範進行審查和更新，以促進在新鐵路項目中使用低碳混凝土。

在範圍 1 和範圍 2 排放中，購買能源是我們最大的碳排放來源。我們減碳策略的四大重點領域包括：節能減排及提升效益、電動化、可再生能源，以及低碳價值鏈。

有關我們的減碳措施，請參閱以下章節。有關溫室氣體排放的詳情如報告範圍及邊界，請參閱《可持續發展表現指標》。

我們的主要減碳策略



中國內地及國際業務的措施

港鐵伊利沙伯綫－致力實現淨零排放

港鐵伊利沙伯綫於 2023 年 12 月公佈全面的《碳減排與淨零排放計劃》。這項計劃是港鐵協助紓緩氣候變化及推動可持續發展的重大里程碑。港鐵伊利沙伯綫明白，營運帶來的碳排放是急需處理的問題。作為淨零排放路綫圖的一部分，我們訂立了以 2022 / 23 年為基準年的宏偉目標，於 2030 年前在範圍 1 和 2 實現淨零排放，以此作為期中目標，並於 2045 年在全部三個範圍實現淨零排放。這項承諾體現了港鐵的長遠目標—將碳足跡減至最低之餘，同時為對抗氣候變化盡一己之力。

MTR Nordic －經批准的科學基礎減碳目標

MTR Nordic 是首家承諾設定科學基礎減碳目標的北歐交通運營商。其科學基礎減碳目標是在 2025 年之前使範圍 1、範圍 2 及範圍 3 中購買的商品和服務、燃料和能源相關活動，以及上游運輸和分銷的溫室氣體排放量較 2019 年基準年減少 25.2%。

MTR Nordic 已經在鐵路運營中全面採用 100％可再生能源，並在替代巴士使用 100% 可再生燃料。

展望未來，MTR Nordic 設定了一個目標，即到 2025 年將總能源消耗減少 15%。

減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益

我們致力將低碳措施融入港鐵公司的政策、策略及規劃之中，同時亦加強公司應對氣候相關風險的抗逆能力和適應性。此外，我們致力提升能源效益，並在營運上產生更多可再生能源。

減低能耗及提升能源效益

在 2023 年，我們的用電量為 3,188.65 吉瓦時 [註 1]，用於支持全球業務。在香港業務方面，我們的鐵路營運及物業業務分別佔 78% 及 22% 的用電量。我們繼續使用 COMET 基準評比平台，與海外同業就香港重鐵網絡的用電密度及碳密度作比較。詳情請參閱《可持續發展表現指標》內的基準比較結果。

鐵路業務

空調冷卻裝置佔香港的港鐵車站及車廠總用電量 17%。我們繼續在車站及車廠進行大規模的空調冷卻裝置更換計劃。在 2023 年，我們已完成第一期更換冷卻裝置計劃，以 133 個更具能源效益的冷卻裝置替代現有的 154 個冷卻裝置。第二期計劃更換 31 部空調冷卻裝置將於 2026 年完成，預計可減少空調冷卻裝置的能源消耗約 20%。

大規模冷卻裝置更換計劃

重鐵業務用電量（以地方計算）（吉瓦時）[註 1]

地點/ 鐵路綫		2021	2022	2023
香港	香港營運網絡	1,503.68	1,495.53	1,591.13
中國內地	深圳市軌道交通四號綫	143.77	124.22	125.92
	杭州地鐵五號綫	192.52	186.66	194.83
英國	伊利沙伯綫	108.29	248.42	292.18
瑞典	斯德哥爾摩地鐵	172.05	168.68	165.53
	MTRX	15.33	19.28	20.85
	Stockholms Pendeltåg	204.28	193.00	192.98
	Mälartåg	不適用	94.43	99.82
澳洲	墨爾本都市鐵路	465.64	439.35	418.76
	悉尼地鐵西北綫	84.62	82.10	86.67
總量		**2,890.18**	**3,051.67**	**3,188.65**

香港的用電量（兆瓦時）

		2021	2022	2023
鐵路營運 [註 2]	重鐵	1,503,677	1,495,525	1,591,132
	輕鐵	51,534	49,821	50,812
	合計	1,555,211	1,545,346	1,641,944
物業 [註 3]		411,914	415,819	449,970
總量		**1,967,125**	**1,961,166**	**2,091,914**

註 1：根據與澳門客戶簽訂的營運及維護服務合約，港鐵公司並非澳門業務數據的單一擁有人，故此本報告未能披露澳門業務的用電量。

註 2：只計算載客服務的用電量。

註 3：只計算在我們管理的物業範圍中，能夠控制的用電量（即不反映住戶及租戶的用電量）。

在香港，我們採用列車能源再生制動技術，將列車煞車時所產生的動能轉為電能，再將電力回饋到供電網絡，並透過架空電力系統供其他列車使用。列車煞車時所轉化的電能可供其他列車使用，從而善用資源。我們已於 2022 年在機場快綫及東涌綫的荔景牽引配電站，以及位於港島綫的香港大學站，安裝兩部車站節能換流系統，擴大列車能源再生制動能源的應用範圍。該等系統預計每天平均可產生 1,700 千瓦時的可再生能源，並可轉化成低壓交流電，供站內設施如照明、扶手電梯及升降機等使用。

此外，公司將引入電動巴士，以減少我們的範圍 1 排放。首架電動巴士獲環境及生態局的新能源運輸基金資助，並已於 2023 年 11 月抵港，有關充電站安裝及相關工程已於 2023 年 12 月竣工。待進行一系列測試及完成相關審批後，預期於 2024 年第二季投入服務。我們致力於 2026 年引入最少 30 輛電動巴士。此外，我們正試行在 2024 年推出先導電池能源存儲系統，研究引入電動鐵路專用維修工程車以取代柴油維修工程車。

港鐵首架電動巴士經已抵港，將於 2024 年第二季投入服務

物業業務

港鐵旗下的投資及管理物業採取多項節能措施，包括：

- 為機房、公用區域及大堂安裝高能源效益的空調系統，並在送風機安裝變速驅動器及電子整流風扇；
- 安裝自動監控系統，因應人流調節空調；
- 將傳統燈具逐步更換為 LED 燈；
- 在後樓梯及機械設備層安裝動態傳感器及光學傳感器，控制可調節光暗的燈具；
- 提升樓宇管理系統的照明控制；
- 進行升降機及扶手電梯現代化工程；
- 主動改用高效能設備；
- 安裝智能電錶及參與電力公司的能源審核服務； 及
- 在會所安裝防曬隔熱玻璃薄膜。

我們亦在港鐵商場斥資添置節能設備及器材，在國際金融中心二期實施了一個大數據分析軟件平台，並在 2023 年節省了中央空調冷卻裝置 8.6% 的年能源消耗量，並在圓方推行人工智能整合系統，同時進行能源效率及人流監察。預計在 2024 年完成後，將減少空調冷卻裝置的電力消耗。

年內，我們邀請旗下商場租戶參與各項節能活動，當中包括「地球一小時」活動，節能約章計劃、香港無冷氣夜及與圓方的租戶聯繫以減少店面照明時間。港鐵亦繼續密切監察旗下管理物業的空調系統運作，調校大堂及會所的設定溫度，以減少能源消耗。我們會為旗下的屋苑管理物業的公共空間及已於 2022 年前全面運作的現有商場推行能源審計，並制訂節能方案。此外，我們亦於 2023 年在其中一個商場推行先導計劃，邀請租戶參與節能項目，協助租戶制訂節能措施。我們的目標是在 2025 年前在 4 個港鐵商場推行計劃，邀請租戶參與並協助識別節能措施。

我們已成功將港鐵總部大樓內約 10,000 枚螢光燈管更換為具能源效益的 LED 燈，以節省照明設施 50% 的用電。截至 2023 年底，港鐵總部大樓的傳統螢光燈管及港鐵標誌所用的可更換霓虹燈管均已全部更換為 LED 燈。為進一步減少碳排放，我們於 2023 年對港鐵總部大樓及火炭鐵路大樓的老化空調冷卻裝置進行升級及更換工程，以採用先進高效的新模型，令整體能源消耗減少約 15%。

為了支持電動車的使用，我們承諾在 2025 年之前，在我們的辦公大樓、商場和車站停車場安裝超過 200 個額外的電動車充電站。截至 2023 年，我們的場地已經安裝了 127 個電動車充電站，包括快速充電器及中速充電器，以支持更廣泛使用電動車。我們致力推動可持續發展，目標是在 2024 年將 50% 的行政坐駕更換為電動車。截至 2023 年底，我們已經提前完成了 69% 的行政私家車的替換為電動車或取消的計劃。我們將於 2027 年前將所有的行政私家車替換為電動車或將其取消。

在港鐵總部大樓安裝快速充電器及中速充電器

中國內地及國際業務的措施

MTR Nordic — 節能措施

MTR Nordic 致力符合科學基礎減碳目標，在 2025 年之前使範圍 1、範圍 2 及範圍 3 的排放量較 2019 年基準年減少 25.2%。為此，我們現正積極推行多項策略和措施。

為履行減少碳排放的承諾，MTR Nordic 的替代巴士已全面採用 100% 可再生燃料。通過淘汰使用化石燃料，我們大幅降低了巴士車隊的碳足跡。旗下的自置燃油汽車亦逐步淘汰使用石化燃料，並提高可再生能源的使用率。我們已推行各項節能措施及採用更潔淨的能源，務求減少排放。有關措施包括：

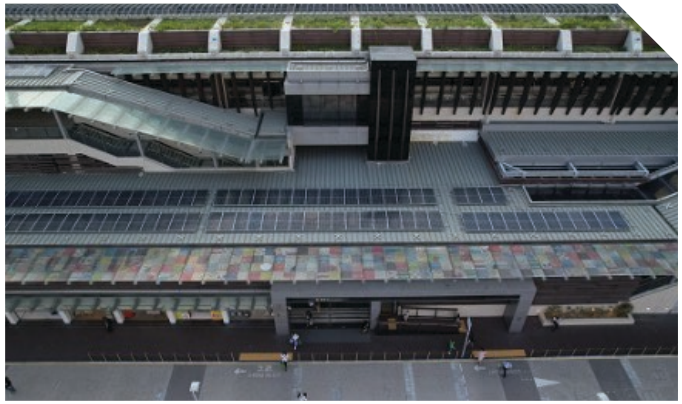
- 自 2019 年起採購 100% 可再生能源；
- 在一個車廠和一個車站安裝 LED 燈；
- 在一個車廠安裝動態感應器，以控制燈光使用量；
- 安裝可遙距操作的車廠大門，縮短寒冷冬季的開門時間，從而減少暖氣流失；
- 調較地鐵停車庫的室溫至最適溫度，以節省熱能；
- 為地鐵車長試行環保駕駛工具，以減少牽引能源耗用量；
- 對所有車廠的尖軌供暖設備和 64 部扶手電梯進行能源審計，以識別改善效益的機會；
- 進行能源審計及實地測試，以評估停用停泊於車廠的地鐵列車所帶來的潛在節能效益。我們預期於 2024 年前在車廠實行相關措施；及
- 進行前期研究，評估在地鐵車廠天台安裝太陽能發電板的可行性。

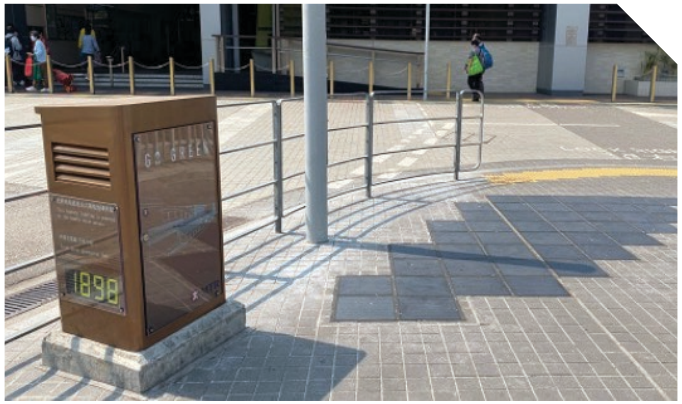
MTR Nordic 深明必須與供應商通力合作，方能實現可持續發展目標。為推動供應鏈減排，我們要求供應商自設減排目標，並提供排放報告。只要大家齊心協力，定可攜手為減排作出重大貢獻。

採用潔淨能源與創新

在 2023 年 6 月，香港特區政府的氫能源跨部門工作小組原則上同意我們在屯門進行一個以氫氣為燃料的輕軌列車試行計劃，試行時並不涉及載客服務。在完成準備工作後，我們將於 2024 年進行試行計劃，使我們能夠評估氫氣作為港鐵網絡潔淨能源選擇的可行性和潛力。

在 2023 年，我們在支持產生可再生能源發展方面繼續取得進展，有助於減少碳排放。公司一直積極物色合適的地方安裝太陽能發電設施 ，新一批 4 個項目已於 2023 年相繼完成及開展，包括元朗八鄉車廠、柴灣車廠、屯門兆康站及大嶼山欣澳站。位於八鄉車廠的項目安裝逾 2,100 塊柔性太陽能板，是全香港以單幢建築物計算的最大型柔性太陽能板裝置 。我們計劃在 2024 年在我們的車站和車廠安裝三個額外的太陽能發電設施 。





太陽能發電板系統位於八鄉車廠（左上）。顯徑站是我們的試點，用於試驗不同的太陽能技術，包括單晶硅光伏板（右上），太陽能玻璃（右下）和太陽能磚（左下），以減少港鐵的碳排放並支持香港可再生能源的發展

至於辦公大樓方面，火炭鐵路大樓及港鐵錦田大樓已於 2023 年完成太陽能發電板安裝工程。因此，紅磡辦公大樓、港鐵總部大樓、火炭鐵路大樓及錦田大樓等辦公大樓的太陽能發電板產生約 99,000 千瓦時可再生能源。港鐵部份太陽能系統參與上網電價計劃，我們將部分上網電價回贈用作購買可再生能源證書，以支持香港可再生能源的發展。2023 年，我們共購買了 112,490 千瓦時的可再生能源證書。

除車站和車廠外，港鐵商場綠楊坊及杏花新城亦已於 2023 年完成安裝太陽能發電板。公司會繼續研究將安裝太陽能發電裝置的計劃擴展至其他車站、車廠及商場的可行性，以進一步推動本地可再生能源的發展。

在杏花新城安裝太陽能發電板

在安裝了所有這些太陽能發電板系統之後，包括現有和新增的系統，預計我們每年可以產生約 100 萬千瓦時的可再生能源，相當於 2,300 個家庭一個月的用電量。

中國內地及國際業務的措施

Metro Trains Sydney 西北綫 – 城市西南計劃：碳中和和可再生能源

Metro Trains Sydney 西北綫城市西南計劃是澳洲歷史上第一個致力於從施工開始一直到運營都獲得碳中和認證的鐵路基礎設施項目。

該項目將在現場安裝太陽能電池板並利用可再生能源，作為履行運營電力抵消承諾的一部分

該項目將減少並抵銷施工和運營過程中產生的所有碳排放。這包括用於建造隧道和高架橋的混凝土和鋼材等製造材料的碳排放、土方工程挖掘機使用的燃料和工地棚內所消耗的的電力。該項目還將在現場安裝太陽能電池板和使用可再生能源，作為營運電力抵銷的一部分。

為了確保完全透明和可靠的第三方淨零碳驗證，Metro Trains Sydney 在項目第二階段完成後將尋求 Infrastructure Sustainability Council 認證計劃的認可。

所有 Metro Trains Sydney 項目均承諾抵消 100% 與營運期間電力消耗相關的碳排放，從而管理專案生命週期中產生的約 70% 的碳排放。

港鐵（深圳）– 成功實施可再生能源項目

港鐵（深圳）一直是實踐可持續及創新能源的先鋒，在採用可再生能源方面取得長足進展。龍華車廠完成分佈式光伏項目第二期，並於 2023 年 8 月順利接駁電網，進一步推動綠色能源措施，彰顯深港合作成果。

港鐵（深圳）在現有的地鐵停車場設立綠色能源基地，以善用天然資源順利接駁電網，產生穩定的綠色電力，更實踐了我們的環境、社會及管治原則。預計項目每年產生約 2,100 兆瓦時可再生能源。項目的目標是於 2041 年 6 月前，在整段合作期間減少約 24,000 公噸的碳排放量，相當於約 1.4 百萬棵樹木一年吸收的二氧化碳量。

社區參與

ReThink HK 2023

港鐵連續三年成為香港商界可持續發展盛事之一「ReThink HK 2023」活動中「People & Purpose Theatre」的主要贊助商。為期兩天的活動為業界提供溝通及分享平台，促進多元協作。我們的同事獲邀參與多個討論環節，分享港鐵有關可持續發展的經驗及舉措。是次活動於兩日內吸引了 4,583 名出席的與會者，入場人次總數更高達 6,000 多人。我們還與 Carbon Wallet 合作，為每位乘坐港鐵前往活動場地的訪客提供一次免費港鐵乘車機會，鼓勵使用低碳交通方式並實踐綠色生活方式。

亞太商業論壇

在港鐵的贊助和香港特區政府環境及生態局的支持下，聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會聯同亞太經社會可持續企業網絡於 2023 年 11 月舉行的亞太商業論壇。港鐵行政總裁出席了「亞太綠色經濟綱領：亞太區重點工作及推動商界支持綠色轉型」討論小組，並主持了聚焦綠色基建及物流的討論環節。我們亦安排活動參與者參觀八鄉車廠，介紹鐵路營運的環保措施。

港鐵行政總裁參與其中一場論壇，討論地區的優次工作及如何推動企業支持綠色轉型

Carbon Wallet

於 2021 年 3 月，我們推出名為「Carbon Wallet」的一站式減碳獎賞 App，以輕鬆愉快的方式鼓勵大眾減碳。「Carbon Wallet」分享 MTR Lab「共建碳中和智慧社區」的願景，並秉持「從行動到獎賞貫徹環保（Green In，Green Out）」的原則，「Green In」指 Carbon Wallet 會按照用戶自身的環保行為，計算減碳量並獎賞積分；「Green Out」則指用戶可憑獎賞積分在同樣重視環保的綠色商戶兌換獎賞，帶動綠色生態圈的循環經濟。該應用程式亦設有減碳地圖，方便用戶尋找附近的回收站、加水站、素食餐廳及購物點。

2023 年「地球月」期間，「Carbon Wallet」與六大美容護膚品牌，以及回收夥伴攜手舉辦全港首個跨品牌回收旗艦活動「回收真美」計劃，成功提高消費者的回收意識，並激勵他們回收美容空瓶，合共減少超過 4,000 公斤二氧化碳當量。

自「Carbon Wallet」推出以來，下載量已超過 120,000 次，註冊用戶達 51,000 人。「Carbon Wallet」已與超過 60 家可持續發展企業、素食餐廳、咖啡館和環保團體合作，共同推動減碳行動。整體而言，用戶總共提交超過 250 萬項回收紀錄。綜合應用程式中記錄的所有環保行動，我們的社區共減少了 1,390 公噸二氧化碳當量，相當於超過 6,600 戶香港家庭一個月用電所排放的二氧化碳量。「Carbon Wallet」將繼續擴展其生態系統，並與合作夥伴共同舉辦活動，讓我們的員工和公眾在日常生活中實踐低碳生活。我們的目標是在 2024 年吸引超過 50,000 人參與我們的低碳計劃。

Carbon Wallet - 香港一站式減碳獎賞 App

與美容護膚品牌合作推廣回收美容空瓶

「綠鐵 B『動』樂日」

「綠鐵 B」自 2023 年登場以來，一直努力給大眾推廣綠色生活。2024 年 3 月，港鐵將首度舉辦「綠鐵 B『動』樂日」，由「綠鐵 B」走進社區，以與眾同樂的方式提高環保及節能意識。活動將由「綠鐵 B」和港鐵義工團隊以及 10 個環保組織、非營利機構和綠色企業共同帶領，通過各種遊戲攤位、綠色工作坊、展示板和特別表演，教育公眾，尤其是年輕一代。

我們亦將在同日贊助世界綠色組織舉辦「2024 地球 • 敢『動』行」。活動旨在推動實踐節能低碳的綠色生活以及提高香港市民對氣候變化的認識，並鼓勵使用低碳交通，並倡導節能低碳的生活方式。「綠鐵 B」將全力支持這次活動的推廣，以體現我們與社區一起走綠色之旅的承諾。

「綠鐵 B『動』樂日」將於 2024 年 3 月舉行教育大眾低碳生活概念

世界自然基金會「地球一小時」

我們繼續支持世界自然基金會於 2023 年 3 月 25 日舉行的「地球一小時」2023 活動，並且身體力行響應活動，在活動當天邀請了業務單位和企業職能去關閉部分港鐵管理物業的外部照明及外牆燈飾，以及關閉港鐵辦公大樓及車廠入口的外部標誌照明 1 小時。活動期間，我們亦響應世界自然基金會及聖雅各福群會旗下社會企業「Green Ladies」和「Green Little」合辦的二手時裝回收計劃，在港鐵總部大樓及火炭鐵路大樓收集女裝及童裝衣物，以鼓勵大眾捐贈不再合適的衣物，推廣環保時裝文化。活動共收集了 9 個紙皮箱的衣物，並經由聖雅各福群會轉贈弱勢社群或作回收/ 升級再造之用。

港鐵首屆「綠色低碳週」

為進一步促進員工了解港鐵減少溫室氣體排放的目標，以及鼓勵他們在工作及日常生活中實踐低碳措施，我們 2023 年 6 月中合辦港鐵首屆「綠色低碳週」。我們與超過 20 個環保非政府機構及合作夥伴合作，於「綠色低碳週」期間為員工提供超過 50 個環節、17 種不同類型的有趣活動，包括開幕禮、推廣環保及可持續產品的綠色市集、升級再造工作坊、專題講座、生態遊以及環保電影欣賞等，旨在提高員工的環保意識及推廣可持續生活。

超過 4,500 名員工積極參與「綠色低碳週」，活動反應非常熱烈，口碑不俗。有 719 名員工提供意見，當中 98% 認為「綠色低碳週」加強了他們對港鐵環保及社會目標的了解，89% 則同意港鐵的可持續發展承諾提升他們的歸屬感。此外，幾乎所有受訪員工認同公司於 2050 年實現碳中和的長遠目標。有關「綠色低碳週」的詳情，請觀看**活動精華片段**。

「綠色低碳週」開幕禮活力澎湃的綠色現場音樂表演

多個本地企業參與綠色市集，於各自的臨時攤位出售不同類型的綠色及可持續產品

員工參與升級再造工作坊，自行製作回收玻璃手工座枱燈、碎布零錢包，並利用果皮製作手鏈

「2041 香港」是由年輕人發起的環保組織，在市集上透過虛擬實境 (VR) 體驗展示其南極考察之旅的豐碩成果

「喵坊」的回收巴士到訪九龍灣車廠鼓勵員工回收紙包飲品盒

參加者參觀位於海下灣海岸公園的珊瑚礁，了解寶貴海洋資源

「綠色低碳週」最後以「氣候變化及減碳行動」分享會作結。我們特意邀請了香港特區政府前環境局局長黃錦星先生，金紫荊星章，太平紳士、前香港天文台助理台長梁榮武先生，以及香港合資格環保專業人員學會主席張振明先生，分享個人和商界如何攜手合作，應對氣候變化

活動期間還舉辦了一系列專題講座和電影分享會，講述生物多樣性的重要性，並推廣綠色生活

為進一步鼓勵同事養成綠色生活習慣，員工餐廳在活動期間推出特別低碳餐單

廢物管理

廢棄物佔全港碳排放量當中 8%，主要來自堆填區廢棄物分解過程中所產生的溫室氣體排放。減廢及資源再用不僅可以更可持續地善用資源，還有助減少碳排放。香港特區政府已發布《香港資源循環藍圖 2035》，闡述本港的廢物處理策略，以及建立循環經濟體系的未來路向。

現時，有數以百萬計的乘客和顧客使用我們龐大的鐵路網絡和綜合物業，我們明白廢物管理十分重要，亦深知港鐵在發展本港循環經濟方面所擔當的輔助角色，方法包括：

- 避免產生廢物和從源頭減廢；
- 促進廢物回收；及
- 將廢物升級再造成資源。

為配合都市固體廢物收費和管制即棄塑膠等即將實施的廢物管理法例，我們已制訂多項措施，鼓勵港鐵車站、旗下商場及管理物業減廢及進行回收。

合作和參與對廢物管理至關重要。我們集中推動內部員工改變行為，推廣正確的廢物處理和回收方法。我們於 2023 年 3 月在港鐵總部大樓推出「零廢挑戰」，誠邀同事加入減廢和回收行列。該計劃利用智能錶具記錄減廢進度，為員工提供廢物產生和分流量等實時表現數據，並於各樓層設置顯示螢幕向同事提供有關減廢和回收再造的綠色訊息和提示。此外，為進一步減少辦公室用紙，我們在 2023 年提高員工開支報銷系統中須提交紙本文件的申索限額。我們亦於 2023 年 8 月在港鐵總部大樓試行收集紙包飲品盒和廁紙筒，以供回收。

為減少翻新工程期間所產生的廢物，我們於 2023 年捐出港鐵總部大樓的部分辦公室家具，惠及 21 名企業客戶、10 名個人客戶及 30 間非牟利機構。透過避免購置新家具、消耗包裝物料及以堆填處置廢物，我們減少產生合共約 3,500 公斤二氧化碳當量的碳排放。

在公司以外，我們與本地食物回收慈善機構「惜食堂」合作，支持「賀年送暖食物捐贈計劃」。2023 年 2 月，我們在港鐵總部大樓設置食物收集箱，收集並捐出約 30 公斤的賀年食物，以便惜食堂為香港弱勢社群準備食物包。我們亦支持樂餉社，在 2023 年 9 月舉辦「月餅捐贈計劃」，收集員工的剩餘月餅，然後轉贈慈善組織，與低收入家庭和長者分享節日喜悅。計劃期間，我們收集並捐出合共超過 21 公斤的月餅。

鐵路業務

為推動減少使用即棄塑膠產品，港鐵於 2023 年 12 月推出環保減塑運動，發起全綫車站餐飲店簽署環保約章、鼓勵外賣餐飲店接受客人自帶餐盒。公司亦會在租約條款中加入綠色條文，推動租戶支持環保。港鐵全綫車站近 99% 超過 280 間外賣餐飲商戶已簽署環保約章，承諾不主動派發即棄餐具及避免使用發泡膠。

凡已簽署環保約章的外賣餐飲商戶均可獲得綠色標誌

為鼓勵顧客使用可重用餐盒購買外賣食品，港鐵與世界自然基金會及 foodpanda Hong Kong 攜手合作，利用環境及自然保育基金的資助，設置可重用餐盒自助借用機及回收機，並由港鐵額外提供 2,000 個可重用餐盒。我們亦邀請到香港站內 10 間食肆加入減塑行列，接受顧客以借用餐盒外賣美食，令計劃下使用可重用餐盒的合作餐廳擴展至 60 間，提供更多環保的餐飲選擇。

自 2018 年起，我們在不同港鐵車站陸續安裝飲水機和自助售水機，鼓勵乘客使用可重用水樽，減少使用即棄塑膠飲料容器。截至 2023 年 12 月，我們已在多個港鐵站安裝了 18 台飲水機，尤其是在轉綫站或鄰近遠足集合地點的車站，節省了超過二百四十萬個膠樽。我們計劃於 2024 年再增設八台飲水機。

此外，我們與環境保護署合作，於港鐵網絡開設首個一站式「綠在區區」回收站，方便乘客和區內居民參與乾淨回收。回收站位於青衣站，預期於 2024 年初投入服務。Carbon Wallet 也與環境保護署的綠綠賞電子參與獎勵計劃建立聯繫，成為綠綠賞計劃的首個積分兑換合作夥伴，以推廣綠色生活方式。綠綠賞會員可以將綠綠賞積分轉換為 Carbon Wallet 積分，以兑換各種綠色獎勵，包括免費港鐵乘車和綠色產品，鼓勵公眾參與回收並在社區中培養綠色文化。

港鐵的 Carbon Wallet 與環境保護署的綠綠賞計劃合作，提供綠色生活獎賞平台

為推動車站數碼化和無紙營運，我們為整個港鐵網絡內超過 120 套推廣資料製作數碼版本，以取代傳統印刷單張，顧客輕鬆一掃個別車站的二維碼，即可瀏覽最新資訊。相比 2019 年，我們於 2023 年節省 400 萬張紙張。截至 2023 年 11 月，數碼版本的瀏覽次數達 158,000 次。

我們向世界自然基金會捐出約 60 件退役軌枕，供其升級再造為米埔自然保護區內的舒適木椅，以便遊客稍作休息，觀賞優美的濕地景色。港鐵亦將退役的硬木軌枕送贈漁農自然護理署，以升級再造為康樂設施，例如簡單耐用的郊野公園長椅。

港鐵向世界自然基金會捐出退役硬木軌枕，供升級再造為保護區的休閒設施

中國內地及國際業務的措施

Metro Trains Melbourne – 合作減少廢物

Metro Trains Melbourne 透過廢物管理展現社會責任和環境管理的決心。我們的基建團隊翻新於紐波特的花園軌道時，透過重用另一個項目中的混凝土軌枕和鐵軌，節省約 700,000 澳元的成本。此外，我們亦向致力修復和營運古董火車的非牟利機構 SteamRail Victoria 捐出有 70 年歷史的道碴、訊號燈和結構物，更為澳洲鐵路文物保育出一分力。

此外，我們的特許經營項目及基建團隊與衣物回收公司合作，推出個人防護裝備回收計劃。此舉大幅減少廢棄物的數量，同時節省採購新個人防護裝備的成本。計劃提高 Metro Trains Melbourne 公司上下的意識，培養可持續發展及減廢文化。

Metro Trains Melbourne 的基建團隊與社企 Reground 聯手推行一項咖啡渣回收先導計劃，收集咖啡渣供社區和家居園藝重用。這項計劃將有機廢物從日常咖啡消費中轉化為土壤肥料資源，同時減少堆填區的負荷。

退役列車保 • 傳計劃，給退役列車及部件賦予第二生命

港鐵列車服務香港超過四個世紀，是香港市民的集體回憶。自 2021 年開始推動「退役列車保 • 傳計劃」以來，港鐵公司一直與社區夥伴合作，給退役列車及部件賦予第二生命，以不同形式繼續服務公眾。計劃透過原卡保育、將車廂及部件循環再用及升級改造等方式，保育、傳承和善用資源，同時關愛社會。經升級再造的退役火車，能轉移營運廢棄物被送往堆填區處置，同時提高減廢和升級再造的意識，造福社區。計劃推出至今，港鐵已與超過二十個非牟利機構、社區夥伴、政府部門合作，共同將超過 500 件退役列車部件轉化作其他用途。

2023 年 10 月，我們正式將服務東鐵綫近半世紀的 60 號柴油電動機車（又名「喬沛德號」）移交大埔香港鐵路博物館作永久收藏及展示。 60 號柴油電動機車於 1974 年投入服務，是東鐵綫最後一批引入香港東鐵綫提供服務的柴油機車。1983 年東鐵綫全面電氣化後，機車退出載客行列，但仍用作牽引貨卡和工程車，直至 2021 年正式退役。我們保育 60 號柴油電動機車，旨在讓公眾了解更多關於香港鐵路客運及貨運服務的歷史，傳承城中彌足珍貴的鐵路發展故事。

60 號柴油電動機車移交儀式合照

位於九龍城的培道小學獲贈東鐵綫中期翻新列車車門和座椅，以供製造「培道快綫」，讓熱愛鐵路的學生一嘗在列車車廂內上課的心願

我們與發展局合作，讓較早前贈予發展局的兩卡退役東鐵綫中期翻新列車（又名「烏蠅頭」列車） 車廂進駐灣仔海濱，並於 2023 年 12 月起開放予市民使用。車廂結合維港景色成為新地標，提供休憩空間繼續服務遊人。部分車廂亦改造成多用途空間供社區團體舉辦活動。

請**觀看影片**了解更多「退役列車保 • 傳計劃」。

車廂內部搖身一變成為休憩空間，並展出有關「退役列車保 • 傳計劃」及「烏蠅頭」列車的資訊

物業業務

我們繼續與業主委員會和業主立案法團緊密合作，向住戶推廣不同的回收物源頭分類。我們的管理物業利用回收設施收集紙張、玻璃樽及二手衣物等不同種類的回收物。例如，我們在九個住宅物業提供智能回收桶，以便有效率地收集經源頭分類的回收物。旗下 15 個商場及 56 個管理物業已加入環境保護署（「環保署」）推出的「玻璃容器回收約章」。

為鼓勵減少使用即棄塑膠，我們繼續參與環保署推行的「入樽機先導計劃」。旗下 14 個商場已安裝入樽機，自 2021 年收集了接近八百萬個塑膠飲料容器，以作回收用途。

廚餘佔香港整體廢物產生量的一大部分。在處理廚餘方面，我們繼續推行「減少廚餘計劃」，鼓勵及推動港鐵商場的餐飲租戶減少製造廚餘。計劃為參與租戶定期提供有關減少廚餘的最新資料，從而協助租戶評估在減少廚餘方面的成果。我們繼續參與環保署的「廚餘收集先導計劃」，收集來自港鐵商場的廚餘，並運送至政府的 O·PARK1 設施，以便將廚餘轉化為可再生能源及肥料。另外，我們亦探討在圓方測試廚餘預處理技術，務求以有效率的方式處理廚餘。自 2022 年 12 月起，14 個公司內部的員工食堂收集並運送廚餘至 O·PARK1，並在 The LOHAS 康城安裝廚餘機處理廚餘。

旗下管理物業亦響應世界自然基金會及 foodpanda 香港的「環保基金：走塑從『揀』開始」先導計劃。該計劃鼓勵市民在合作餐廳訂購外賣時，選擇使用可重用餐盒，及後透過不同回收點（包括我們位於環球大廈和海富中心的物業）的智能回收機歸還餐盒。此外，我們亦在我們管理物業中實行了各種計劃促進減少廢物，包括：

- 與環保署綠色外展合作設立攤位向我們的住戶推廣減少垃圾、重用和回收意識；
- 加入環保署的「綠綠收」計劃，提升現有在我們管理的住宅物業所提供的垃圾回收服務；及
- 與 Carbon Wallet 合作鼓勵我們的住戶實行回收利用。

我們還與本地初創公司合作，在旗下管理物業引入自助補充站，鼓勵住戶自備專用容器，購買及補充個人及家居用品。首個自助補充站已進駐漾日居及擎天半島，旨在促進產品容器的重複使用，以盡量減少包裝廢棄物。

港鐵商場呈獻「綠遊環『寶』盛夏」推廣廢物升級再造

在 2023 年夏季，我們與七個本地環保藝術團隊合作，開展「綠遊環『寶』盛夏」活動，其中包括青衣城、德福廣場、康城和 PopCorn 等四個港鐵商場，通過升級再造的裝置和綠色主題展覽，共渡繽紛盛夏，宣揚別具意義的環保理念。「綠遊環『寶』盛夏」活動旨在鼓勵公眾積極參與廢物回收和升級再造活動。我們希望透過升級再造裝置及展覽，宣揚可持續發展及環境責任原則。這項活動與旗下的恆常計劃「港鐵 • 藝術」的核心價值不謀而合，兩者同樣結合藝術表現及港鐵對環境保育的承諾。

在德福廣場（上圖）和 PopCorn（下圖）展示的升級再造裝置和展覽

環保及低碳設計

建築物用電佔香港總用電量達 90%，並為本地製造超過 60% 碳排放。為達到碳中和目標，我們努力改善建築物能源效益表現及在新發展項目採用環保低碳設計。

我們明白，採用環保及低碳設計對實現碳中和非常重要。因此，我們致力發展可持續發展基礎設施，提升資源使用效益，並採用更多潔淨及環保技術，同時提升周遭環境的生態價值。

為配合港鐵的溫室氣體減排目標，我們致力管理環境足跡，將低碳措施融入建築設施，在營運期間實施合適的節能方案。

我們在設計、規劃、建造以至營運新綫路、樓宇及物業時，盡量將環保元素融入項目和周邊環境中。我們的目標是讓所有新車站及新住宅發展項目至少達到「綠建環評」金級的認證水平。可持續車站設計主要體現在兩個方面 — 融入社區及善用天然資源，以及採用環保設計及嶄新技術。

在 2023 年，我們的七個新車站取得了「綠建環評」暫定金級或以上的認證。該七個車站包括已動工的東涌綫延綫的東涌東 * 及東涌西站 *、屯門南延綫的屯門南 * 及第 16 區站 *、東鐵綫古洞站 * 及小蠔灣站，以及預計於 2024 年動工的屯馬綫洪水橋站 *。公司預期這些車站日後落成後，每年每個車站的平均碳排放將會比傳統設計的車站減少約 20%，即減少約 900 噸。

於 2020 年啟用的顯徑站，正好展示綠化鐵路車站的設計，當中特色包括自然採光和通風設計、綠化天台及再生能源。隨著更多環保及低碳措施的引入，車站在 2021 年取得了 BREEAM In-Use「優秀」(Very Good) 評級，及後在 2023 年 4 月提升至「卓越」(Excellent) 級別，成為全球首個獲得這項認證的鐵路車站。BREEAM 是全球首個建築環境可持續發展的評估系統，亦是全球應用最為廣泛的環保建築評估系統。顯徑站新增的環保措施包括安裝鳥巢箱，為附近鳥類提供棲息地；使用超聲波流量計監察用水及避免浪費，以及將超過 1,000 塊廢棄路軌卵石製成的花盆環繞車站，美化環境之餘體現了循環再用的環保概念。

港鐵致力維持社區穩健及環境的可持續發展，把環保概念融入物業發展項目。在我們管理的物業，如日出康城、圍方及青衣城等，我們增設了廣闊的戶外綠化空間，包括平台及空中花園等。我們亦將於 2025 年前在車站和旗下管理物業附近新增超過 1,400 個單車停泊位，以鼓勵低碳生活。圍方在 2023 年已新增 330 個單車位。

古洞站將採用開放式設計，並利用自然通風及綠化走廊

* 車站名稱僅為工作名稱

國際金融中心二期可持續發展成就備受認可

國際金融中心二期引進雲端大數據分析系統，優化中央製冷機組的表現。在 2022 年，國際金融中心二期節省能源達 12%，相當於節省 120 萬多度電及減少近 900 公噸二氧化碳排放。設施的製冷系統能效亦提升了 50%。

有賴上述成績，港鐵最近獲得香港兩個主要建築獎項，包括：

- 香港工程師學會屋宇裝備分部舉辦的「卓越建築大獎」現有建築組別的大獎；及
- 環境及生態局和機電工程署舉辦的「慳神大比拼」優異獎。

這兩個獎項旨在表揚採納先進技術及提升節能效益、邁向碳中和的傑出建築項目。

國際金融中心二期除了節能之外，亦致力建設保障健康的環境。國際金融中心二期採用 WELL 健康建築性能評價準則（WELL Performance Rating），並通過第三方驗證室內主要環境質素指標，包括空氣質素、水質、室溫、環境噪音、照明及用戶體驗。國際金融中心二期於 2023 年 6 月獲國際 WELL 建築研究院頒發「WELL Performance Rating」認證，成為香港首個獲此項殊榮的項目。

我們將繼續在管理及營運層面注入可持續發展理念，為顧客和社會創造更長遠的價值。

國際金融中心二期獲頒發「WELL Performance Rating」認證

在港鐵物業組合當中獲得香港綠色建築議會「綠建環評」最終評估金級或鉑金級認證的物業名單：

年份	物業名稱	獲頒「綠建環評」（BEAM Plus）標準認證
2023	日出康城第十期 (LP10)	綠建環評金級（最終評估）
	THE SOUTHSIDE 第一期 (Southland)	綠建環評金級（最終評估）
2022	日出康城第九期（Marini、Grand Marini、Ocean Marini）	綠建環評金級（最終評估）
	日出康城第八期 （Sea to Sky）	綠建環評金級（最終評估）
	日出康城第七期（Montara、Grand Montara）	綠建環評金級（最終評估）
2021	朗屏站（南）住宅發展項目（朗城滙）*	綠建環評金級（最終評估）
	日出康城第六期（LP6）	綠建環評金級（最終評估）
	日出康城第五期（MALIBU）	綠建環評鉑金級（最終評估）
	日出康城第四期（晉海）	綠建環評金級（最終評估）
	荃灣西站（灣畔）住宅發展項目（海之戀及海之戀・愛炫美）*	綠建環評金級（最終評估）
2020	南昌站（住宅）（匯璽、匯璽 II、匯璽 III）	綠建環評金級（最終評估）
2019	荃灣西站（城畔）住宅發展項目（全・城滙）*	綠建環評金級（最終評估）
	荃灣西站（荃灣 6）住宅發展項目（柏傲灣）*	綠建環評金級（最終評估）
2018	朗屏站（北）住宅發展項目（朗屏 8 號）*	綠建環評金級（最終評估）
2017	柯士甸站住宅發展項目（The Austin and Grand Austin）	綠建環評金級（最終評估）

* 港鐵公司擔任西鐵發展的代理。

中國內地及國際業務的措施

港鐵（深圳）– 節約能源和綠色設計

港鐵（深圳）已將綠色和低碳設計理念融入車站和建築物內，優先考慮能源效益和環境可持續發展。此承諾體現在各種舉措中：

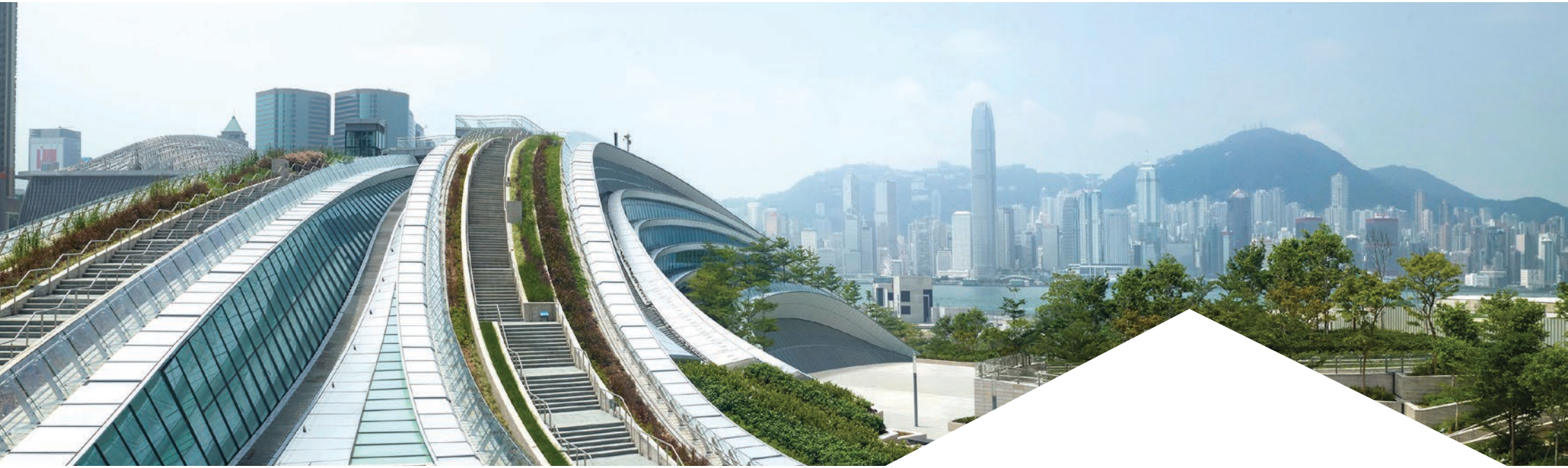
- 在車站和車廂內安裝 LED 照明；
- 採用變頻設計的製冷機、冷凍水泵和冷卻水泵；
- 將節能和綠色設計要求納入港鐵（深圳）的資產管理設計控制程序；
- 在興建和翻新建築物時，考慮綠色和環境要求，確保符合國家建築標準並達到綠色基準；及
- 在設計和翻新建築物時，採用合適的施工方法和使用綠色及可持續材料。

通過這些措施，港鐵（深圳）展現了將綠色和低碳設計理念融入其基礎設施的決心，為更加可持續和環保的公共交通系統作出貢獻。

節約用水

我們在鐵路營運和管理及投資物業方面，主要會用水清洗列車、鐵路基建設施、車站以及業務場所。我們在各鐵路及物業業務引入污水回收系統和節水裝置，以管理及節約用水。清洗列車後的水會回收重用作新一輪的列車清洗用途，或用作鐵路車廠的沖廁水。我們在車廠的洗手間安裝了自動感應水龍頭，以減少浪費水資源。我們在車廠的水龍頭上安裝了節流器調節水流量，以減少用水量，提高用水效率。日出康城已安置中水回收系統，回收污水用於灌溉園林植物和清潔戶外公共用地。我們亦在辦公大樓和港鐵商場安裝感應式自動水龍頭、限流器及雙抽水馬桶。我們會更換損壞或故障的水龍頭，以更高效的型號取而代之，以防止漏水，減少整個網絡的水資源浪費。

此外，所有港鐵辦公大樓、車廠、商場及 48 個住宅物業管理處均簽署由水務署及環保促進會發起的「商約」惜水約章，支持落實減少用水措施及制訂惜水目標。我們的目標是商場於 2025 年將減少 5% 用水（與 2018 年基準年比較）。



與氣候和自然相關的披露

港鐵公司可持續發展網站

參閱我們的管理方針

- 減少溫室氣體排放
- 可持續投資

我們的政策與聲明

- 氣候變化政策
- 環境及社會責任政策

聯合國可持續發展目標

本章內容

全球報告倡議組織（GRI）：302-4

香港交易所關鍵績效指標：GD-A1, GD-A2, GD-A4, KPI A1.5, KPI A2.3, KPI A3.1, KPI A4.1

國際可持續發展準則委員會：IFRS S1-30, S1-44, S1-46, S1-51, S2-6, S2-9, S2-10, S2-13, S2-14, S2-15, S2-22, S2-25, S2-33, S2-34, S2-36

氣候變化是個重大議題，可為港鐵現有的鐵路業務、物業及未來發展同時帶來風險和機遇，因此，將氣候變化的考慮因素納入整體業務策略及營運實踐之中非常重要。有見及此，我們自2020 年起參考氣候相關財務資訊披露工作小組（「TCFD」）的建議，披露與氣候相關的財務資訊。

鑑於自然相關披露的新要求，我們已著手參照自然相關財務披露工作小組（「TNFD」）v1.0 框架，披露與自然相關的事宜。

氣候相關披露

管治

在公司主席的領導下，董事局轄下的環境及社會責任委員會有最終責任，就港鐵公司在可持續發展方面的實務工作提供策略性指導，並審視我們相關工作的表現成效，包括應對氣候變化的相關事宜。董事局轄下的環境及社會責任委員會每年至少召開兩次會議，檢討及監察公司推行**《環境及社會責任政策》**和相關可持續發展措施和環境及社會措施（包括應對氣候變化的措施）的情況。有關委員會的職責及年內的工作詳情，請參閱港鐵《年報》內的**《公司管治報告書》**。

於公司內部，由行政總裁領導的執行總監會，負責管理公司的日常事務。環境及社會責任策導委員會由法律及管治總監領導，每年舉行四次會議，主要負責推動和檢視港鐵所有業務單位和企業職能實施的可持續發展措施，包括應對氣候變化的工作。該委員會是營運層面的指導力量，負責監察公司實踐各項環境及社會目標和計劃的進度。環境及社會責任策導委員會成員包括執行總監會的成員，以及代表公司主要業務單位和企業職能的同事。我們就重大的環境和社會議題（包括氣候變化），向董事局匯報並尋求他們的意見。

策略

為應對氣候挑戰，我們制訂了**《氣候變化策略》**採取三管齊下的方針，致力提供低碳運輸網絡，提升能源效益，以及加強業務營運對氣候變化的適應性及抗逆能力。

三管齊下的氣候變化應對策略

1. 提供低碳運輸網絡

在香港，港鐵公司積極響應香港特區政府利用鐵路營運作為本港低碳公共交通網絡的主要骨幹。我們一直與香港特別行政區政府緊密合作，推展《2014 年鐵路發展策略》中訂明的鐵路擴建計劃，在香港發展安全高效、經濟可行又環保的運輸系統，而且不斷致力尋求擴展營運網絡的新機會，藉此向低碳未來邁進一大步，並盡可能運用「鐵路加物業」模式，令本港更適合步行、更暢通八達，同時推廣低碳城市交通。

在香港以外，港鐵公司亦會繼續物色機會，有策略地進軍海外及地區市場，並運用我們的經驗，以低碳公共交通系統連繫起更多社區。

請參閱**年報**以獲取更多關於鐵路網絡擴展的資料。

2. 實施減碳措施

鑑於港鐵業務規模龐大，碳足跡有可能增加，我們將持續集中力量減少能源消耗。

港鐵公司不但遵守適用法規的要求，更積極採用比合規要求更嚴格的能源效益規定。公司的目標是確保旗下所有新建住宅發展項目及新車站項目均能達到最新的綠色建築標準，例如在香港取得「綠建環評」（BEAM Plus）金級或以上認證，以減少由能源及廢物引致的氣候相關影響，並提高氣候適應能力。我們亦會與工程合作夥伴緊密合作，規劃和建設新的鐵路和物業發展項目，確保此類長期基礎設施採納低碳（包括減少隱含碳）、節能及適應氣候變化的設計。

同時，我們將於可行情況下探索產生更多可再生能源的可能性，並跟香港政府和能源供應商溝通，推廣減碳能源供應方案，增加更多獲取低碳能源的途徑。我們亦將積極審視各種抵消或消除碳排放機遇的合適性及可行性，並將採用全生命週期法評估鐵路項目，尋找機會在項目的不同階段納入低碳設計和措施。

請參閱**《減少溫室氣體排放》**章節，了解更多減碳措施的詳情。

3. 適應氣候變化及加強抗逆能力

港鐵將繼續提升基礎設施適應氣候變化的抗逆能力，採取措施應對不同的氣候狀況，例如：大部分港鐵車站的出入口設計均高出地平面至少 450 毫米，並加設了 1.2 米高的防洪板，而連接港鐵車站與其他設施的地下出入口亦按需要裝設防水門，至於鐵路隧道的沉管式隧道，如有需要亦會設置防洪閘門，防止洪水湧入。我們將不斷檢視及更新設計手冊，執行適當措施加強旗下鐵路和物業基礎設施對氣候變化的抗逆能力。此外，我們將按照 TCFD 的建議展開與氣候相關的情景分析，以便更深入了解氣候相關風險和機遇對公司的潛在影響。

有關港鐵車站防洪措施及港鐵物業加強颱風防範措施的例子，可參閱我們的**可持續發展網站**。

風險管理

我們透過「企業風險管理架構」，對氣候相關風險進行監察、檢視及更新。企業風險管理架構呈金字塔式結構，頂層是董事局轄下的風險委員會，中層是經企業風險委員會協助的執行委員會，而底層則是業務單位。業務單位和企業職能代表向企業風險委員會匯報與他們有關的氣候風險。該委員會負責每年檢討港鐵公司的最高企業風險，以及主要新興風險，包括與氣候變化相關或有關連的風險。企業風險委員會主席每季度會向執行總監會及董事局轄下的審核及風險委員會匯報公司的最高風險，並每六個月向董事局匯報一次。每年，持續發展事務主管及企業風險委員會主席會分別向企業風險委員會及執行總監會匯報企業層面的氣候相關風險圖表。

港鐵已識別出可能影響業務的幾個氣候相關風險，並將風險分為短期（1至5年）、中期（6至10年）和長期（10年以上）三類，當中包括香港出現極端天氣事件的可能性增加，降雨模式改變而引致洪水以及氣溫上升，可能會嚴重損壞公司資產、增加維修及營運成本、引致工程延誤，以及影響乘客及僱員安全而導致服務受阻。我們已為設施工程作出財務預算，妥善維護及定期更新轄下設施，確保服務運作正常可靠。相反地，我們透過進行評核工作，亦看到氣候變化為業務帶來優化資源效益的機遇，從而達致更佳的可持續發展及業務表現。

除了實體風險外，我們亦留心氣候變化帶來的轉型風險及機遇，當中包括政策及法例變動、市場及技術轉移，以及因未能應對氣候變化而產生的潛在聲譽損害。請參閱我們對**《CDP 問卷》的回應**，詳細了解港鐵公司與氣候變化相關的風險與機遇，以及我們如何將這些風險及機遇納入策略及財務規劃中。

我們就香港的鐵路和物業資產完成初步的氣候分析研究，根據政府間氣候變化專門委員會（IPCC）的代表性濃度路徑（RCP），評估各項資產在不同氣候情景下，所面對的氣候相關實體風險。我們分析了 320 個地點，根據在 2030 年、2050 年、2100 年的不同氣候情景（包括 RCP 2.6、RCP4.5 及 RCP8.5），得出當前狀態及未來狀態的風險評分，評估了乾旱壓力、火災、高溫壓力、降水壓力、河水氾濫、海平面上升和熱帶氣旋等參數。是項研究有助我們識別面臨重大風險的資產，以便為較高風險的資產規劃更深入的量化情景分析。

隨著極端天氣條件的頻率增加，我們將提前進行每三年一次的「港鐵場地極端天氣和氣候變化影響研究」，同時考慮到處理暴雨事件所學到的教訓。該研究將審查相關的設計標準和操作程序，以加強對極端天氣和氣候變化的防護措施。該研究旨在評估港鐵場地在極端天氣和氣候變化下的影響，並提出相應的應對措施。它將審查現有的設計標準和操作程序，以確定是否需要進行更新或調整，以增強對極端天氣和氣候變化的防護措施。

有關港鐵公司管治架構及風險管理流程的詳情，請參閱可持續發展網站的**《企業管治》**章節及港鐵公司《年報》內的**《公司管治報告書》**。

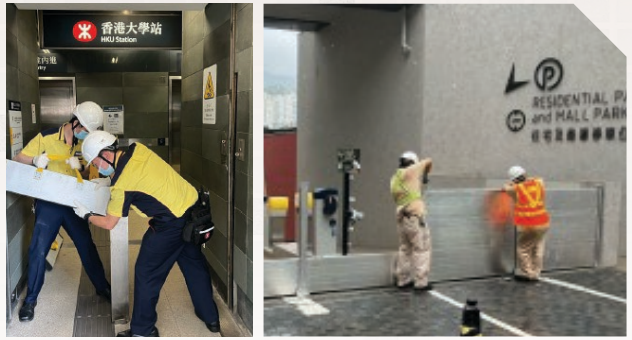
與業務營運有關的氣候相關風險及機遇範例

風險及機遇	時限	影響	回應
實體風險			
極端天氣事件	短期（1 至 5 年）	極端降雨和超級颱風等極端天氣事件漸趨頻繁或會增加電纜受損、因能見度降低導致碰撞風險上升、路軌受阻、資產損壞的可能性，並加速戶外基建設施損毀，因而影響鐵路營運。	已制定處理極端天氣的程序，如洪水處理程序和濃霧天氣處理程序。
降雨模式改變	長期（10 年以上）	暴雨或會增加水浸和山泥傾瀉的可能性，對港鐵車站和物業資產構成風險，從而導致服務受阻及安全問題。	已制定洪水處理程序，和進行定期維護、定期審查防洪措施，以及對地面車站和關鍵設備室進行持續改進工作。
環境溫度升高	中期（6 至 10 年）	氣溫上升和/ 或熱浪或會增加用電，增加通風及冷卻系統的壓力，並引起系統變形及毛病，導致服務受阻及戶外工作人員中暑。	更換效能系數更高的冷卻裝置，並定期監測室外設備的健康狀況，並發布在酷熱天氣下工作的指引。
轉型風險			
應對氣候變化產生不可預見的監管壓力	中期（6 至 10 年）	要求更嚴格遵守可持續發展披露、新基礎設施的節能和適應氣候變化，導致資本支出增加和新鐵路擴展項目延遲。	監控能源消耗，採取較合規要求更嚴格的能源效率要求，同時在法規更新時審查設計手冊和項目計劃/ 預算。
聲譽影響	中期（6 至 10 年）	公眾對氣候變化的關注度增加，可能導致環保團體對我們的減碳工作與他們的期望不符，因而產生不滿和批評。	加強宣傳和披露我們在減碳和能源效益方面的行動和成果，以及對減碳和節能的承諾。
機遇			
支持低碳運輸	長期（10 年以上）	港鐵公司的鐵路網絡是香港低碳公共運輸系統的骨幹，鼓勵不斷擴展鐵路網絡。	響應政府作為低碳鐵路公網絡，及按計劃擴展營運網絡。
優化資源效益	中期（6 至 10 年）	節能產品（例如 LED 照明）和可再生能源越趨普及，技術發展更趨成熟，會令產品價格下調及質素提高，因而會在港鐵公司業務中更廣泛地應用。	在合適的情況下採用更多節能產品。

颱風期間的氣候抗逆能力及適應措施

超強颱風蘇拉

2023 年 9 月 1 至 2 日，超強颱風蘇拉吹襲香港，是本港有紀錄以來其中一場最嚴重的風暴。可幸，事先所作的周詳部署和重大防護措施，有效地將颱風對設備造成的損毀和對乘客的影響降至最低。在行車時間內，即使懸掛十號颶風信號，地下路段的列車服務仍如常運作。在颱風吹襲期間，港鐵的不同隊伍在安全和可行的情況下一直堅守崗位，同事亦分別在車站外和某商場停車場外加裝防洪板/ 防洪閘，以防雨水沖入。各同事在整個颱風期間仍然不遺餘力緊守崗位，確保港鐵服務安全可靠。



（左）車務部同事於車站加裝防洪板；（右）物業管理部的同事則於某商場停車場外加裝防洪閘，以防雨水沖入

此外，颱風過後，數以百計的維修人員仍需在惡劣天氣下克服艱難的環境，努力不懈地工作，清理軌道旁的倒塌樹木和雜物，檢查露天路段的高架電纜和其他設備，確保列車運作安全。全賴他們堅毅的努力，鐵路服務才得以迅速恢復正常。

在清晨時分，維修隊員不遺餘力地檢查露天路段狀況，並清理軌道旁的倒塌樹木和雜物，將颱風期間列車服務的受阻程度減至最低

強颱風小犬

2023 年 10 月 8 至 9 日，在強颱風小犬襲港期間，同事仍然堅守崗位，並在天文台發出九號烈風或暴風風力增強信號後迅速應變，為乘客提供貼心服務。

颱風期間，不同團隊的同事在安全及可行的情況下堅守崗位。車務部同事於車站安裝防洪板並在車站外放置沙包，以防雨水沖入。此外，同事亦在颱風期間清理鐵路處所附近的排水渠口，確保排水暢通可有效疏導雨水，並且在颱風期間檢查軌道，確保列車運作安全。各同事在颱風期間仍不遺餘力緊守崗位，確保港鐵服務安全可靠。

（左）車務部同事於車站加裝防洪板；（右）車務部同事於車站外放置沙包，以防雨水沖入

為顧及乘客安全，港鐵在天文台發出九號颱風信號後，立即暫停所有露天路段及輕鐵服務，而各車站的同事知道鐵路服務和乘客行程受阻後亦迅速行動，協助乘車路段受颱風影響的乘客，讓有需要的人士留在車站暫避，直至天氣情況好轉為止。

車站職員向有需要的乘客派發食水及乾糧

有關港鐵車站及港鐵物業加強颱風防範措施的例子，可參閱我們的**可持續發展網站**。

港鐵在極端天氣條件下運營的抗逆能力

2023 年 9 月 7 日至 8 日，香港錄得自 1884 年有記錄以來的最高紀錄雨量，港鐵車站運作和列車服務受到嚴重影響。在突如其來的連場暴雨下，數個港鐵車站出現不同程度的水浸威脅。

暴雨之下，大量雨水急促湧入黃大仙站，雨水在短時間內湧到月台位置，其後更進入路軌範圍。路軌是鐵路營運的重要基建，軌道的暢通對安全的列車服務至為關鍵。

為優先確保乘客安全，車站及車務控制中心同事迅速執行應變措施，包括暫停觀塘綫隧道段的列車服務，並關閉此路段的沿綫車站，安全疏散乘客。

港鐵人員於通宵非行車時間一直努力處理積水及進行修復工作

黃大仙站內有大量設施包括扶手電梯、升降機、出入閘機、月台幕門等因水浸而損壞，為此，車站同事和公司不同隊伍加派額外職員組成了行動小組應急。

黃大仙車站的同事收到樂善堂顧李覺鮮幼稚園學生的感謝咭，善意讚美和感激他們的辛勞付出，同事深受鼓舞

同事亦在車站內協助指揮乘客，提醒他們小心滴水，確保乘客在月台幕門恢復正常運作前，安全地在月台排隊等候。港鐵人員於通宵非行車時間一直努力處理積水及進行修復工作，以恢復列車服務。

水浸情況亦影響了鐵路網絡其他地區的數個車站，港鐵人員於通宵非行車時間一直努力處理積水及進行修復工作。經過通宵努力清理後，大部分受影響的車站於 2023 年 9 月 8 日早上按時恢復服務。

我們一直竭力實施防護設施、加強預防措施，並制定適當的應變準備計劃，盡量減低極端天氣狀況對業務運作的影響，同時致力確保乘客和員工的安全和福祉，今後亦將不斷努力改善緊急應變能力。為了進一步增強我們應對突發極端暴雨和相關洪水風險的能力，我們將實施以下相關措施：

- 針對更易受風險的車站入口和出口制定額外的預防措施；
- 在所有車站進行一輪新的災難性洪水演習；
- 加強提供額外的工具和裝備，以應對嚴重洪水情況；
- 探索使用信息技術來增強警報系統；及
- 提前進行「港鐵場地極端天氣和氣候變化影響研究」。

我們還將探索在個別易受風險的入口和出口使用機動門或充氣式水壩的可行性，以防止洪水進入。

有關港鐵車站防洪措施的例子，可參閱我們的**可持續發展網站**。

中國內地及國際業務的措施

港鐵（深圳）

港鐵（深圳）已實施多項措施，提高氣候適應力和抗逆能力，目標是減少溫室氣體排放、提高能源效益，並增強應對氣候相關挑戰的能力。以下是港鐵（深圳）推行的部分主要措施：

- 在停車場設立電動車充電站；
- 積極推廣綠色出行，致力提高公眾的節能減排意識；
- 為員工提供相關的內部培訓，提高員工對低碳理念的理解和認知；及
- 鼓勵員工提出節能減排的創新意見。

港鐵（深圳）定期進行檢討和修訂工作，不斷優化辦公大樓、車廠、停車場和車站的環境管理系統及緊急應變計劃，還會舉行演習，確保做好準備應付各種緊急情況。

港鐵（深圳）在「惡劣天氣特別應變計劃」中加入關於龍捲風的應對程序和內容。2023 年 7 月 20 日，港鐵（深圳）啟動「車站及沿綫洪水氾濫特別應變計劃」，納入車廠（包括停車場）洪水氾濫的應對措施。應變計劃更新後涵蓋應對原則、應變人員要求及應對程序。

指標和目標

我們在 2022 年完成研究，為香港的鐵路和物業業務訂立長期的碳減排目標，並制定切實可行的路線圖，繼續推動減碳。研究包括全面檢討我們已計劃的減碳措施、與相關業務單位及企業職能進行廣泛討論，以及探索可能適用於我們業務的新減碳措施，以制訂符合氣候科學的減碳目標。根據研究結果，我們承諾為香港的鐵路網絡和物業組合訂立於 2030 年達致科學基礎減碳目標（science-based targets），以及於 2050 年實現碳中和。

2023 年 4 月，「科學基礎目標倡議組織」（Science Based Targets initiative "SBTi"）正式批納港鐵在 2030 年減少溫室氣體排放的目標。根據是次 SBTi 批納的科學基礎減碳目標，在 2030 年內，公司鐵路業務的溫室氣體排放量以每乘客公里計算將減少 46.2%，其投資物業業務的溫室氣體排放量以每平方米樓面面積計算亦會減少 58.6%。公司亦致力在 2030 年內將並非由公司直接控制，但因為其業務活動而間接產生的絕對溫室氣體排放量減低 13.5%。有關的減幅是以 2019 年基礎作計算。有關港鐵減碳路綫圖的更多詳情，請參閱本報告**《減少溫室氣體排放》章節**。

除了 SBTi 所批納的減碳目標，我們亦制定及披露與減少溫室氣體排放相關的目標。有關各項關鍵績效指標的實踐進度，請參閱本報告**《港鐵公司環境及社會目標》章節**。

我們持續監察及披露衡量減排的主要指標，包括重鐵和輕鐵的實際用電量及用電密度、管理及投資物業的實際購電量及購電密度、範圍 1、2 及 3 的溫室氣體排放量，以及減排目標等。有關計算方法及各項指標，請參閱**《可持續發展表現指標》章節**。

自然相關披露

管理方針

為保護天然棲息地及培育生物多樣性，我們嚴謹執行**《環境及社會責任政策》**及，尤其對生態環境敏感地區更是小心謹慎。我們嚴格遵守相關環境法規及要求，避免並盡量減低業務營運及新發展項目對生態及生物多樣性的不利影響。

與我們的氣候相關事項類似，但董事局轄下的環境及社會責任委員會肩負最終責任，負責就我們的環境及社會實務和表現（包括自然相關議題）提供策略指引及檢討。該委員會獲授權監管及實施《環境及社會責任政策》、識別新興議題，並定期向董事局匯報最新進展。

董事局轄下的環境及社會責任委員會獲環境及社會責任策導委員會支援。環境及社會責任策導委員會在執行總監會的指導下，討論各項可持續發展及企業責任事宜，並負責為公司及各成員所代表的相關單位和職能制定及推行可持續發展措施（包括生物多樣性）。

環境及社會責任部擔當推動的角色，支持公司負責任地營運，並協調不同業務單位及企業職能，確保業務活動貫徹《環境及社會責任政策》。我們採取自下而上的方式，讓業務單位負責評包括估及管理及保護本公司集團的自然資本。

策略

我們的《環境及社會責任政策》為可持續發展倡議的制定和實施提供指引，涵蓋了與自然相關的方面，積極貢獻於社區的發展。我們致力於成為全球資源利用效率最高和生態可持續的鐵路和物業服務提供商之一。我們通過進行全面的評估和利益相關者參與計劃，管理和減少我們業務的環境影響。我們已制定並實施了環境管理和監測計劃，涵蓋水資源、生物多樣性、自然資源等方面。

我們謹慎管理對生物多樣性的影響，通過採取切實適當的措施來保護重要的自然棲息地，維護我們運營區域內植物和動物的多樣性；實施相關的緩解措施，以最大程度減少對自然環境的影響；並根據當地法規和國際公約的定義，對特殊科學利益區和受保護區域給予特別關注和保護。

我們參考了綜合「定位（Locate）、評估（Evaluate）、評量（Assess）、準備（Prepare）」（LEAP）評估方法去識別、評估、緩解和報告與我們業務相關的自然相關議題：

- **定位**企業和自然的介面；
- **評估**企業對於自然的依賴和衝擊；
- **評量**企業的自然相關風險與機遇；及
- **準備**回應自然相關重大風險，並參考 TNFD 的建議披露進行匯報。

定位

與自然相關的風險評估主要針對潛在受影響地區。香港的生物群系屬於華南亞熱帶常綠闊葉林及季風雨林[1]，生態區景致複雜多變，山林環繞、溪澗縱橫，河岸伴以樹林，全年均錄有雨水，沒有完全乾燥的月份，而且動物群豐富，特別是當中以雀鳥和兩棲類動物。根據世界資源研究所 (WRI) 最新版本的「輸水道水源風險地圖 4.0」，香港並非位於基線水壓力高或極高的地區。

評估

對企業而言，每項業務活動均直接或間接依賴自然資本所提供的生態系統服務，而企業活動亦能影響自然資本資產。我們參考「探索自然資本機會、風險和敞口」(ENCORE) 工具，識別我們以下業務活動對生態系統服務和自然資本資產的直接潛在依賴及影響。在我們的業務中，新鐵路延綫項目與生態系統和自然資本密切相關。

下表全面概述生態系統服務依賴關係和影響驅動因素，並依其重要性屬於高或甚高加以分類。

依賴關係		
生態系統服務	直接物質投入 ◆ 地下水 ◆ 地表水	減輕直接影響 ◆ 生物修復 ◆ 過濾 ◆ 調解感官影響
	有助生產流程 ◆ 土壤質素 ◆ 通風 ◆ 維持水流	預防服務受阻 ◆ 氣候法規 ◆ 防洪防風暴 ◆ 固土防侵蝕

重要性高或甚高的影響驅動因素	
陸地生態系統使用	建造工程可能令交通走廊沿綫一帶的生境遭受徹底破壞、退化和破碎。
淡水生態系統使用	興建鐵路及隧道可能導致移除植被及/ 或改變地表及地下水流動，引致乾旱或水浸。
溫室氣體排放及非溫室氣體空氣污染物	重型機械和車輛在施工期間排放溫室氣體及空氣污染物。
固體廢物	生產過程可能產生大量固體廢物。
滋擾	鐵路建造可能因施工造成生境破碎而騷擾動物及植物生態。

1. Resolve Ecoregions 2017 只提供英文版本

評量

為保護我們業務所在地區的天然環境和動植物的多樣性，我們採取切實可行和合適的措施，管理公司業務對生物多樣性的影響。其中一項關鍵策略是實施緩解措施，減少我們對自然環境造成的影響。此外，如工地鄰近具特殊科學價值的地點或本地法規及國際公約所界定的保護區，在施工時亦會格外小心。我們還會與本地社區、環保組織和相關持份者合作，積極參與生境復原及保育計劃。

準備

我們採取了「避免、減少及緩解」三個級別的措施，藉此減低與我們營運特別是新發展項目有關的生態和生物多樣性的影響。請查閱以下的風險及影響管理章節，了解更多詳情。我們會不斷審視及改善管理方向，應對與自然相關的事宜。

風險及影響管理

在香港，我們的鐵路發展項目根據《環境影響評估條例》（第499章）被歸類為指定工程項目。該條例的目的是通過利用環境影響評估（環評）程序和環境許可證制度，避免、減少和控制指定工程項目對環境造成的不良影響。環評程序提供了一個穩固的框架，要求指定工程項目倡議人從項目早期階段開始識別、評估和減輕任何潛在的生態影響，從而妥善解決指定工程項目所引致的任何自然相關風險。環評程序亦提供讓公眾參與的機會，以收集對擬議項目在不同項目階段的意見。

根據《環境影響評估條例》，指定工程項目必須遵循法定的環評程序，而且必須取得環境許可證方可進行建造及營運有關項目。透過環評程序，可評估項目對環境和生態及生態易受破壞地區的潛在影響，並且制訂措施，避免或盡量減少對生境的影響。指定工程項目簡介和環評報告會經過兩輪公眾諮詢階段，讓公眾提出意見，而工程項目倡議人可藉此解答公眾疑慮、聽取意見，確保項目符合本地社區、受影響社群及其他持份者的需求及期望。

經過環評程序評估對自然及生態的影響後，我們採取了「避免、減少及緩解」三個級別的措施，藉此將不良影響減至最低。在項目的早期階段，我們已識別及利用計劃或設計，以盡量減少對生態的潛在影響。例如，北環綫項目將採用地下鐵路走綫和車站設計，避免或盡量減少建造和營運過程中對附近生態的潛在影響。我們亦聘請顧問根據《環境影響評估程序的技術備忘錄》的要求，評估項目對生態敏感區域，例如自然棲息地及郊野公園，以及因項目實施而可能受到影響的野生動物的潛在影響。根據評估結果，我們考慮了替代方案以避免造成影響，並會透過修改設計、採納生態友善的施工方法及創新科技等措施，以盡量減少或抵消項目對生態造成的不良影響。

在環評報告獲得批准，並在獲得項目施工及營運的環境許可證後，我們的合同文件中會明確訂明詳細的環境要求，包括聘請專業的環境顧問，以確保項目在整個生命周期內均得到適當的管理。在施工階段，我們實施環境監測與審核計劃，以監測環境表現，確保小心監測並妥善解決任何生態影響。環境表現由環境小組密切監測，並由獨立環境查核人依照既定的框架進行驗證。經驗證的環境監測結果會透過每月的環境監測與審核報告和網站向公衆公佈，確保環境表現披露的透明度。

有關我們針對自然相關風險方面的管理方針和緩解方法，請參閱各個新鐵路發展項目的環評報告了解詳情。

指標及目標

為實現發展與保育並重的目標，我們就生物多樣性的相關事宜作出公開承諾，並在推行鐵路工程項目時，妥善管理和監測包括生物多樣性的環境影響。由港鐵管理的落馬洲濕地就是我們竭力保育自然棲息地的其中一個例子。落馬洲濕地包括 32 公頃的生態提升區，可分為蘆葦叢區、沼澤區和魚塘三個主要區域。經核准的**《生境創造及管理計劃》**列明的一切措施和建議，包括落馬洲棲息地及生態功能的詳細規格，以及該等棲息地的長期管理、生態監察及審核規定，均須全面實踐並妥善維持。

我們每五年需檢討一次對經已核准的《生境創造及管理計劃》，以檢視計劃所列生態緩解措施的成效。最近一次的檢討工作於 2019 年完成。有關我們落馬洲濕地的進展檢討工作及建議緩解措施的實施詳情，請瀏覽我們的**落馬洲濕地網站**及**短片**。

項目概要

目前我們正管理兩片濕地，包括西鐵錦田濕地及落馬洲濕地。過去十年，港鐵一直投放大量資源管理濕地及提升設施，目標是以一個持續發展的模式提升濕地的生物多樣性和生態價值，為不同生態的物種提供良好的棲息環境。

落馬洲濕地

為能提供棲息處供雀鳥繁衍後代，我們制定並遵循了**《生境創造及管理計劃》**來管理落馬洲濕地。我們一直監察雀鳥的數目及物種，並與不同持份者保持溝通。

2023 年共觀察到 280 多種鳥類，當中不乏全球瀕危品種，如羅紋鴨、黑臉琵鷺、東方白鸛、白頸鸛、烏鵰、白肩雕及鵪鶉等。我們早前在落馬洲濕地附近設置了超過 100 個鳥巢箱，雀鳥使用率相當高，大部分巢箱都有雀鳥使用，更錄得 78 對灰背椋鳥及其他在落馬洲濕地繁衍的鳥種，包括栗葦鳽、黑水雞及彩鷸等在香港較為罕見的本地繁殖物種。該濕地亦是蜻蜓、爬行動物、哺乳動物和兩棲類動物的棲息地，當中包括被列為瀕危、易危或近危的物種。為吸引如歐亞水獺等動物棲身，我們在該區魚塘建造了兩個人工獺穴。我們還在一些池塘中降低水位種植水稻，以吸引遷徙鳥類，如黃胸鷸。

專責團隊監督日常管理，包括調校魚塘水位來製造人工退潮、監察水質及管理植物。我們正進行廣泛的整地及塑形工程，努力締造一個安全又穩定的環境建造瞭望台。目前的計劃包括實施例行安排，如種植水稻及魚塘排水等活動。有關落馬洲濕地工作的更多詳情，請瀏覽**落馬洲濕地網站**。

保護屯門公園的鷺鳥棲息地

在發展新鐵路項目的過程中，我們在項目週期的各個階段（包括規劃、設計、施工及營運階段）均有顧及環境和生物多樣性的考慮因素。在設計屯門南延綫項目時，我們就特別注重保育當地的生物多樣性，尤其是保護屯門公園的鷺鳥棲息地。我們評估了潛在的生態影響、完成基線調查及施工前監察工作，以便制訂施工及營運階段的緩解措施，包括設立緩衝地帶、控制工時、盡量減少施工活動所產生的噪音及光線滋擾、採用雀鳥友善的設計特色等。我們將持續進行定期監察，以實踐對環境保護及生物多樣性保育的承諾。

保護顯徑站的鳥類物種

作為保育生物多樣性的部分工作，我們在顯徑站內安裝了三個鳥巢箱，為附近築巢的細小雀鳥提供棲息及繁衍空間。我們借鑑落馬洲濕地的成功經驗，在 2024 年 4 月至 8 月的育雛季節安裝鳥巢箱，期望能吸引八哥及鵲鴝等雀鳥棲息。

在顯徑站安裝的鳥巢箱

在美孚站加強保護雀鳥

鳥撞玻璃是指雀鳥無法識別玻璃幕牆或鏡為障礙物，誤以為可以飛過，因而撞上建築物，導致受傷甚至死亡。鳥撞玻璃是導致雀鳥死亡的主要殺手之一。

考慮到美孚站外曾發生鳥撞個案，港鐵現已加緊工作，將美孚站打造成一個鳥類友好的車站。香港觀鳥會建議鳥撞個案的主因可能是由於美孚站的落地玻璃反射車站外公園的樹木，導致雀鳥誤撞車站玻璃。為此，我們在美孚站張貼防鳥撞窗貼紙於100多幅璃幕牆。安裝完成後，鳥撞個案明顯減低。

為了提高乘客的雀鳥保護意識，我們在車站轉乘通道的窗戶上貼了一組雀鳥圖案的貼紙。

（上）在車站轉乘通道的窗戶上貼了一組雀鳥圖案的貼紙
（下）為美孚站逾100幅璃幕牆張貼防鳥撞窗貼紙

樹木管理策略

根據我們的樹木管理策略，我們每兩年進行一次大規模的樹木調查，並為鐵路網絡沿綫的樹木制訂嚴謹的樹木編碼系統和智慧標籤。港鐵公司的樹木管理團隊，已對鐵路沿綫約25,000棵樹木進行監控及保養，我們更利用「近距離無綫通訊技術」(NFC)，給予每棵樹木一張「電子身份證」，當中載有該樹木在年內的高度、健康狀況、與鐵路綫的距離等資料。我們的保養人員在進行定期檢查時，可使 用具備NFC功能的流動電話或平板電腦，有效地擷取和更新樹木的資料，以便作進一步分析。

為不斷提升我們樹木管理能力，我們開發一套“樹木監察系統”（Tree Intrusion Monitoring System - TrIMS）。新系統運用3D繪圖技術、激光雷達（LiDAR）和人工智能平台，安裝在輕鐵列車上，以監察樹木。該系統使我們能夠在輕鐵日常運作期間，有效地監察樹木，以便計劃和執行適當的緩解措施，該系統能夠加強我們現有的樹木管理系統。

在輕鐵列車安裝“樹木監察系統”（Tree Intrusion Monitoring System - TrIMS）

中國內地及國際業務的措施

Metro Trains Melbourne －恢復和保護生物棲息地

Metro Trains Melbourne 在 2018 年成立了生物棲息地管理計劃（Biosites Management Program），決心恢復及維護 Metro Trains Melbourne 網絡中 30 個意義重大的生物棲息地。這些具有生態意義的地點稱為「生物棲息地」，是墨爾本大都會區內多種受威脅動植物和生態群落的棲息地。該計劃目前正於 30 個主要棲息地保護 18 種聯邦及維多利亞州受威脅物種，以及 5 個生態群落。

Metro Trains Melbourne 對生物棲息地進行了基線評估，測繪它們的當前狀況及範圍，並驗證了受威脅動植物的歷史記錄，然後制定一套全面的生物多樣性管理計劃，指導如何在 7 年特許經營期內實施計劃內容。

該計劃的一大成果是引入了涼季生態燃燒計劃。這項創新方法重新引入自然燃燒週期，有助恢復生物棲息地及保護受威脅物種。現時，Metro Trains Melbourne 每年為其鐵路網絡所在範圍進行 8 至 10 次涼季生態燃燒，其他管理活動還包括移除植被生物量、管理受威脅植物、蟲害防治，以及在生物棲息地四周設置永久防護欄。

2022 年，Metro Trains Melbourne 比照 2018 年基線數據，就工作進展作中期檢討，發現計劃取得多項積極成果，足證計劃甚具成效。尤其值得注意的是，在各生物棲息地中，受威脅物種的數量增加了 314%，而且早前呈下降趨勢的三個生態群落相比基線記錄均呈現復甦跡象，亦有生物棲息地錄得過往從未出現過的五種受威脅物種。

Metro Trains Melbourne 與墨爾本大學綠色基礎設施研究小組合作，在鐵路環境中進行原生草地直接播種研究試驗，藉此探索為運作中的鐵路環境恢復退化原生植被區的不同方法。通過替換受損生物棲息地的內部環境及接駁零碎棲息地，保護及延續現存物種，並使之變得更加多樣化，有利於受威脅物種存活。

Metro Trains Melbourne 竭力保育生物多樣性的決心，備受澳洲基建設施可持續發展委員會（Infrastructure Sustainability Council）的肯定。在 2023 年 9 月，MTM 入圍競逐年度環境卓越大獎，足證其生物棲息地管理計劃的價值及成效。

草地保護區（上）和涼季生態燃燒（下）

香港鐵路有限公司
香港九龍
九龍灣德福廣場
港鐵總部大樓

電話：（852） 2993 2111
傳真：（852） 2798 8822
www.mtr.com.hk

可持續發展表現指標

本章節提供有關港鐵可持續發展表現及數據管理的綜合資訊，包括關鍵術語的定義及關鍵績效指標（KPI）的計算基準。由於在與客戶簽訂的營運及維護服務合約下，港鐵公司並非澳門業務數據的單一擁有人，因此本報告並未能披露我們在澳門業務的數據。請參閱**2022年COMET基準比較結果**，了解港鐵相對全球其他鐵路系統的表現。

數據管理

本公司穩健的數據管理系統包含以下組成部分，確保在本可持續發展報告內所披露數據的完整性：

- 董事局審核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。
- 港鐵的中央可持續發展數據採集系統提供審核跟蹤，有助辨識其他量化數據的錯誤或數據缺口。
- 定期評估及內部監察計劃，可確保公司符合有關遵守法令及法規之公司指引及指示（CGI）。
- 畢馬威會計師事務所就指定量化數據提供獨立執業會計師的有限保證鑒證報告（見第2頁）。在表現數據表中，已鑒證的數據標有「#」。

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

香港的環境表現 06

香港的社會表現 08

香港的安全目標及表現 13

中國內地及國際業務 17

中國內地及國際業務 – MTR Nordic 27

昂坪360纜車環境、社會及管治表現 37

性別平等資訊 38

2022年COMET基準比較結果 45

關鍵績效指標（KPI）的匯報範圍 49

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

We have undertaken a limited assurance engagement of the selected sustainability performance data of MTR Corporation Limited ("the Company") for the year ended 31 December 2023, marked with the symbol # ("the Selected Sustainability Information") in the "Performance Metrics" section of the Sustainability Report 2023 ("the Report").

Directors' responsibilities

The directors are responsible for the preparation of the Selected Sustainability Information in accordance with applicable criteria, as set out in the "Performance Metrics" and "Scope of Key Performance Indicators" sections of the Report (referred as "applicable criteria" thereafter). This responsibility includes the design, implementation and maintenance of internal control relevant to the preparation of the Selected Sustainability Information that is free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Our independence and quality management

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

The firm applies International Standard on Quality Management 1, which 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.

Our responsibilities

Our responsibility is to express a limited assurance conclusion on the Selected Sustainability Information based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained. This report is made solely to you, as a body, in accordance with our agreed terms of engagement, and for no other purpose. We do not assume responsibility towards or accept liability to any other person for the contents of this report.

We conducted our limited assurance engagement in accordance with International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised), *Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information* ("ISAE 3000 (Revised)") and, in respect of greenhouse gas emissions, International Standard on Assurance Engagements 3410, *Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements* ("ISAE 3410") issued by the International Auditing and Assurance Standards Board. These standards require that we plan and perform this engagement to obtain limited assurance about whether the Selected Sustainability Information is free from material misstatement.

A limited assurance engagement undertaken in accordance with ISAE 3000 (Revised), and ISAE 3410 involves assessing the suitability in the circumstances of the Company's use of applicable criteria as the basis for the preparation of the Selected Sustainability Information, assessing the risks of material misstatement of the Selected Sustainability Information whether due to fraud or error, responding to the assessed risks as necessary in the circumstances, and evaluating the overall presentation of the Selected Sustainability Information. A limited assurance engagement is substantially less in scope than a reasonable assurance engagement in relation to both the risk assessment procedures, including an understanding of internal control, and the procedures performed in response to the assessed risks. Within the scope of our work we performed amongst others the following procedures:

- Enquiries of relevant staff at corporate and selected site level responsible for the preparation of the Selected Sustainability Information;
- Interviews with relevant staff to understand the design and implementation of the systems and methods used to collect and process the Selected Sustainability Information;
- Agreement of the Selected Sustainability Information, on a sample basis, to source documentation;

- Analytical procedures over the Selected Sustainability Information; and
- Compared the definitions as included in the applicable criteria against the definitions used by the Company to prepare the Selected 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 we performed a reasonable assurance engagement. Accordingly, we do not express a reasonable assurance opinion about whether the Company's Selected Sustainability Information has been prepared, in all material respects, in accordance with the applicable criteria as set out in the "Performance Metrics" and "Scope of Key Performance Indicators" sections of the Report.

Inherent limitations

The absence of a significant body of established practice on which to draw to evaluate and measure non-financial information allows for different, but acceptable, measures and measurement techniques and can affect comparability between entities. In addition, greenhouse gas 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.

Conclusion

Based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained, nothing has come to our attention that causes us to believe that the Company's Selected Sustainability Information for the year ended 31 December 2023 is not prepared, in all material respects, in accordance with the applicable criteria as set out in the "Performance Metrics" and "Scope of Key Performance Indicators" sections of the Report.

Certified Public Accountants

8th Floor, Prince's Building
10 Chater Road
Central, Hong Kong

11 April 2024

已創造及已分配的經濟價值

	單位	2019	2020	2021	2022	2023
已創造經濟價值						
已創造經濟價值總額	**百萬港元**	**60,523**	**53,578**	**59,274**	**60,506**	**64,083**
香港客運業務收入	百萬港元	19,938	11,896	13,177	13,404	**20,131**
香港車站商務收入	百萬港元	6,799	3,269	3,208	3,077	**5,117**
香港物業租賃及管理業務收入	百萬港元	5,137	5,054	5,036	4,779	**5,079**
中國內地及國際附屬公司收入	百萬港元	21,085	21,428	25,398	26,189	**25,955**
其他業務收入	百萬港元	1,833[1]	1,499[2]	1,351[2]	1,458[2]	**1,959[2]**
香港物業發展利潤 - 分佔盈餘及未出售物業的權益	百萬港元	5,731[3]	6,509[4]	11,104[5]	11,599[6]	**2,340[7]**
過往年度所保留並於2020年用以再投資的經濟價值	百萬港元	–	3,923	–	–	**3,502**
已分配經濟價值						
已分配經濟價值總額	**百萬港元**	**60,523**	**53,578**	**59,274**	**60,506**	**64,083**
員工薪酬	百萬港元	15,418[8]	15,138[9]	15,537[10]	15,683[11]	**16,586[12]**
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	9,845	10,985	10,893	12,358	**13,681**
其他經營成本	百萬港元	18,549[13]	16,905[14]	18,307[15]	19,062[16]	**20,320[17]**
每年定額及非定額付款	百萬港元	3,333	988	1,010	1,073	**3,105**
利息及財務成本	百萬港元	720[18]	701[19]	557[20]	699[21]	**1,244[22]**
稅項[23]	百萬港元	1,384	1,258	2,178	1,402	**987**
普通股息						
香港特區政府	百萬港元	5,561	5,700	5,700	6,673	**6,071**
其他股東	百萬港元	1,813	1,881	1,908	2,248	**2,059**
社區投資	百萬港元	21[24]	22[25]	15[26]	25[27]	**30[28]**
已保留用以再投資的經濟價值	百萬港元	3,879[29]	–	3,169[30]	1,283[31]	**–**

註

[1] 包括應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損。

[2] 包括應佔聯營公司及合營公司利潤。

[3] 未計及2,400萬港元的員工薪酬。

[4] 未計及1,800萬港元的員工薪酬。

[5] 未計及700萬港元的員工薪酬。

[6] 未計及1,000萬港元的員工薪酬。

[7] 未計及1,100萬港元的員工薪酬。

[8] 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.43億港元、予以資本化作為資產的12.86億港元及可收回的6.02億港元員工薪酬。

[9] 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.30億港元、予以資本化作為資產的14.12億港元及可收回的5.96億港元員工薪酬。

[10] 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。

[11] 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。

[12] 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。

[13] 以簡便為由，經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益應佔利潤。不包括與香港鐵路系統維修有關的23.20億港元經營成本。

[14] 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益。不包括與香港鐵路系統維修有關的24.24億港元經營成本。

[15] 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。

[16] 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。

[17] 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。

[18] 不包括予以資本化作為資產的4.49億港元利息開支。

[19] 不包括予以資本化作為資產的3.60億港元利息開支。

[20] 不包括予以資本化作為資產的3.22億港元利息開支。

[21] 不包括予以資本化作為資產的3.56億港元利息開支。

[22] 不包括予以資本化作為資產的6.67億港元利息開支。

[23] 代表本期稅項，不包括遞延稅項。

[24] 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括26.75億港元恆常車費優惠及推廣和1,800萬港元實物捐贈。

[25] 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括2000萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及（i）恆常車費優惠及推廣總價17.10億港元，（ii）就向香港乘客提供的額外車費推廣（包括使用八達通的乘客提供「程程20%車費扣減」以及「港鐵都會票」和「全月通加強版」的100港元扣減）而港鐵所承擔的金額，以及（iii）向車站商店和商場租戶提供的租金寬減。

[26] 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。

[27] 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。

[28] 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。

[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資產維修、更新及提升的金額。

[30] 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。

[31] 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。

表現數據表

香港的環境表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
能源使用						
# 鐵路業務購買的總電量	兆瓦時	1,613,075	1,534,491	1,555,211	1,545,346	**1,641,944**
# 重鐵	兆瓦時	1,559,734	1,484,030	1,503,677	1,495,525	**1,591,132**
# 輕鐵	兆瓦時	53,341	50,461	51,534	49,821	**50,812**
# 每載客車卡行車公里耗電量 [1]	每載客車卡行車公里千瓦時	4.81	5.26	5.39	5.38	**5.11**
# 重鐵	每載客車卡行車公里千瓦時	4.81	5.28	5.41	5.39	**5.12**
# 輕鐵	每載客車卡行車公里千瓦時	5.04	4.86	5.03	5.12	**4.93**
# 為管理和投資物業購買的總電量	兆瓦時	400,824	376,220	411,914	415,819	**449,970**
耗水量						
# 鐵路業務耗水量	立方米	818,331	599,824	567,147	616,710	**763,485**
# 車站冷卻塔的總耗水量	立方米	278,767	254,934	267,763	253,234	**255,861**
# 管理及投資物業耗水量	立方米	1,438,363	1,039,291	1,180,694	1,243,594	**1,475,814**
廢物管理						
# 從鐵路業務回收的金屬	公噸	3,955	4,288	4,585	4,223	**5,222**
# 危險廢物總量	公噸	272	361	187	504	**537**
# 危險液態廢物總量	公升	94,822	99,653	97,960	91,620	**103,560**
# 鐵路延綫項目產生的一般廢物	公噸	14,504	18,428	5,044	2,515	**5,926**
# 回收的建築廢料總量	公噸	179,566	88,495	29,085	20,734	**39,884**
氣候變化管理						
氣候變化年度檢討 – 風險評估及持續的風險管理措施	文本	已完成	已完成	已完成	已完成	**已完成**
溫室氣體排放總量 [2]						
溫室氣體排放總量	**公噸二氧化碳當量**	**1,388,810**	**1,024,813**	**1,079,402**	**1,057,647**	**2,630,833**
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	46,134	40,949	40,611	42,188	**42,466**
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	1,332,512	976,574	1,035,654	1,012,456	**1,075,885**
範圍三 [3]	公噸二氧化碳當量	10,165	7,290	3,137	3,003	**1,512,482**

香港的環境表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
公司職能部門及主要辦公大樓						
總量	**公噸二氧化碳當量**	**17,172**	**13,537**	**14,261**	**15,173**	**13,825**
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	3,844	3,374	3,474	4,658	**4,563**
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	13,328	10,163	10,787	10,515	**9,262**
客運業務						
總量	**公噸二氧化碳當量**	**1,128,600**	**828,442**	**868,306**	**845,137**	**903,722**
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	36,876	29,878	30,775	28,782	**29,660**
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	1,091,724	798,564	837,531	816,355	**874,062**
鐵路網絡拓展						
總量	**公噸二氧化碳當量**	**1,193**	**876**	**807**	**853**	**808**
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	123	126	161	158	**127**
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	1,070	750	646	695	**681**
物業及其他業務[2]						
總量	**公噸二氧化碳當量**	**231,680**	**174,668**	**192,890**	**193,480**	**199,996**
# 範圍一	公噸二氧化碳當量	5,290	7,571	6,201	8,590	**8,116**
# 範圍二	公噸二氧化碳當量	226,390	167,097	186,689	184,890	**191,880**

註

[1] 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。

[2] 溫室氣體排放包括投資物業及管理物業。

[3] 2019-2022 年的範圍三排放包括用水量、污水處理、紙張消耗及員工出外工幹。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》的要求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 52 頁。由於範圍三排放無法按表內的定義分類，因此未提供其細目分類。

該 2023 年 KPI 已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a' 代表該等 KPI 無數據提供。

香港的社會表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
載客量						
總乘客人次 – 周日平均	百萬	5.61	3.88	4.75	4.45	**5.52**
總乘客人次 – 香港客運服務	百萬	1,914.3	1,310.8	1,616.3	1,518	**1,896.8**
香港專營公共交通工具佔有率	%	47.3	45.3	47.3	48.3	**50.1**
僱員總數						
按年齡劃分的員工人數						
# 30 歲以下	人數	3,592	3,092	2,756	2,675	**2,638**
# 30 歲至 50 歲以下	人數	8,765	8,850	8,821	8,921	**9,575**
# 50 歲及以上	人數	5,385	5,346	5,286	5,208	**5,192**
按性別劃分的員工人數						
# 女性	人數	3,790	3,706	3,659	3,694	**3,892**
# 男性	人數	13,952	13,582	13,204	13,110	**13,513**
按僱員類型劃分的員工人數						
# 全職	人數	17,742	17,288	16,863	16,804	**17,405**
# 兼職	人數	2,568	2,046	1,575	1,402	**1,487**
# 僱用的殘疾人士人數	人數	468	571	607	668	**761**
# 僱用的殘疾人士比率 (%)	%	2.7	3.4	3.7	4.1	**4.5**
# 女性僱員比率	%	21.4	21.0	21.7	21.8	**22.4**
董事局內女性比率	%	25	25	20	21	**26**

香港的社會表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
員工自願離職率						
# 員工自願離職總人數	人數	765	590	930	1,231	**1,197**
# 員工自願離職率（整體）	%	4.4	3.4	5.6	7.5	**7.0**
按年齡劃分的員工自願離職率						
30歲以下						
# 總人數	人數	312	189	270	337	**371**
# 離職率	%	8.8	5.9	9.7	12.8	**14.4**
30歲至50歲以下						
# 總人數	人數	346	277	524	726	**683**
# 離職率	%	4.1	3.2	6.1	8.3	**7.5**
50歲及以上						
# 總人數	人數	107	124	136	168	**143**
# 離職率	%	2	2.3	2.6	3.3	**2.8**
按性別劃分的員工自願離職率						
女性						
# 總人數	人數	226	161	284	400	**360**
# 離職率	%	6.3	4.5	8.1	11.2	**9.9**
男性						
# 總人數	人數	539	429	646	831	**837**
# 離職率	%	3.9	3.2	4.9	6.4	**6.4**
內部填補空缺						
# 透過內部晉升或轉調填補的空缺	%	50	63	68	65	**61**

香港的社會表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
新僱員招聘率[4]						
按年齡劃分的新僱員招聘率						
30歲以下						
# 總人數	人數	1,090	390	601	805	**880**
# 新僱員招聘率	%	31.1	12.9	22.3	30.7	**34.2**
30歲至50歲以下						
# 總人數	人數	478	272	394	754	**1,204**
# 新僱員招聘率	%	5.6	3.1	4.6	8.6	**13.2**
50歲及以上						
# 總人數	人數	131	80	81	64	**125**
# 新僱員招聘率	%	2.4	1.5	1.5	1.3	**2.5**
按性別劃分的新僱員招聘率						
女性						
# 總人數	人數	523	177	344	502	**606**
# 新僱員招聘率	%	14.3	4.9	9.7	14.1	**16.6**
男性						
# 總人數	人數	1,176	565	732	1,121	**1,603**
# 新僱員招聘率	%	8.5	4.2	5.6	8.7	**12.3**
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	%	91.2	77.8	88.5	88.5	**93.6**
# 男性	%	92.7	84.3	92.7	94.8	**95.8**
按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比						
# 經理級	%	70.3	67.9	89.9	96.9	**95.2**
# 非經理級	%	94.7	84.5	92.0	93.0	**95.3**

香港的社會表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
僱員培訓						
# 員工培訓總日數	工作日	123,827	81,869	86,115	100,417	**126,546**
# 管理訓練	工作日	14,671	7,674	10,926	10,753	**14,983**
# 車務訓練	工作日	109,156	74,195	75,189	89,664	**109,801**
# 項目及工程訓練	工作日	n/a	n/a	n/a	n/a	**1,762**
# 每名僱員的培訓日數（總體）	天	7.1	4.8	5.2	6.1	**7.4**
按性別劃分的每名僱員的培訓日數						
# 女性	天	5.2	3.5	3.2	4.3	**5.1**
# 男性	天	7.6	5.2	5.7	6.6	**8.0**
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數						
# 經理級	天	1.7	1.6	1.9	2.9	**3.0**
# 非經理級	天	7.7	5.2	5.6	6.5	**7.9**
慈善捐贈						
# 現金捐款[5]	千港元	12,700	15,400	10,700	16,200	**16,400**
# 實物捐贈	千港元	18,000	20,000	32,000	29,200	**35,000**
# 員工籌款	千港元	521	738	736	569	**183**
# 僱員義工活動（項目數量）	數量	259	64	95	111	**270**
# 僱員義工活動（義工人數）	人量	2,139	483	870	1,599	**4,539**
# 僱員義工活動（義工時數）	時數	21,517	6,343	8,593	9,527	**24,494**
不遵守法規（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	1[6]	1[7]	0	**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**

香港的社會表現

	關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
	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	2	0	0	0	**0**
	供應商分佈						
	洲						
#	非洲	數量	0	0	0	0	**0**
#	亞洲	數量	1,767	1,755	1,726	1,724	**1,782**
#	歐洲	數量	159	144	133	129	**130**
#	北美洲	數量	22	18	20	25	**22**
#	大洋洲	數量	21	22	18	17	**21**
#	南美洲	數量	0	0	0	0	**0**

註

[4] 2019-2020 年新僱員招聘率改以報告期末同一類別員工總數的百分比顯示。

[5] 該KPI包括本公司及其附屬公司的所有現金捐款。

[6] 一宗與香港特別行政區法例第132章《公眾衛生及市政條例》有關的案例。

[7] 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。

該2023年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a' 代表該等KPI無數據提供。

香港的安全目標及表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
乘客及公衆安全						
死亡人數						
重鐵						
目標	人數	0	0	0	0	**0**
# 表現	人數	1[8]	1[9]	0	1[10]	**0**
輕鐵						
目標	人數	0	0	0	0	**0**
# 表現	人數	0	1[11]	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	8.56	7.60	6.64	5.67	**5.65**
# 表現	人數	3.67	2.51	1.76	6.50	**10.84**
輕鐵						
目標	人數	13.08	11.67	9.89	8.38	**7.31**
# 表現	人數	6.41	1.79	2.12	3.04	**2.00**
巴士						
目標	人數	6.88	6.85	6.85	6.85	**5.83**
# 表現	人數	9.52	3.99	4.99	1.74	**4.35**

香港的安全目標及表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
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	**0**
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	0.20	0.20	0.16	0.18	**0.18**
# 表現	人數	0.20	0.04	0.08	0.17	**0.11**
香港客運服務業務單位						
目標	人數	0.42	0.40	0.40	0.40	**0.38**
# 表現	人數	0.65	0.43	0.46	0.33	**0.37**
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	0.16	0.04	0.07	0.00	**0.00**
香港物業業務單位						
目標	人數	0.30	0.30	0.27	0.27	**0.27**
# 表現	人數	0.04	0.16	0.20	0.16	**0.04**

香港的安全目標及表現

關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
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	1	0	0	**0**
香港項目建造 – 鐵路延綫項目						
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	0	**0**
香港投資物業						
目標	人數	0	0	0	0	**0**
# 表現	人數	0	0	0	0	**2**[12]
香港管理物業						
目標	人數	0	0	0	0	**0**
# 表現	人數	0	0	0	0	**0**

香港的安全目標及表現

	關鍵績效指標	單位	2019	2020	2021	2022	2023
	按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數[13]						
	公司支援職能部門						
	目標	人數	0.53	0.55	0.49	0.35	**0.35**
#	表現	人數	0.62	0.32	0.20	0.34	**0.85**
	營運鐵路						
	目標	人數	0.2	0.30	0.28	0.28	**0.27**
#	表現	人數	0.25	0.24	0.27	0.28	**0.25**
	香港項目建造 – 鐵路延綫項目						
	目標	人數	0.3	0.75	0.65	0.60	**0.60**
#	表現	人數	0.26	0.49	0.26	0.22	**0.13**
	香港項目建造 – 網絡改善項目						
	目標	人數	0.3	0.2	0.20	0.20	**0.20**
#	表現	人數	0.00	0.00	0.15	0.00	**0.05**
	香港物業發展及投資項目						
	目標	人數	0.3	0.40	0.27	0.27	**0.27**
#	表現	人數	0.05	0.03	0.03	0.01	**0.02**
	香港投資物業						
	目標	人數	0.22	0.30	0.27	0.27	**0.27**
#	表現	人數	0.18	0.21	0.13	0.20	**0.17**
	香港管理物業						
	目標	人數	0.22	0.30	0.27	0.27	**0.27**
#	表現	人數	0.18	0.19	0.17	0.15	**0.10**

註

[8] 此KPI已重述。死因裁判法庭於2022年裁決，一名75歲男子於2019年8月25日在上水站越過黃線行至月台邊緣並向前傾而被列車撞到的致命個案，死者死於意外。

[9] 一名男性長者在輕鐵兆康站的自動扶手電梯上失去平衡跌倒。

[10] 一名83歲男子於2022年4月4日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。

[11] 一名騎自行車的男童在行人過路處被一輛駛至的輕鐵列車撞到，當時的輕鐵列車按交通燈號前進。

[12] 兩名工人於2023年9月24日被僱主通報失踪，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海水供應喉管隧道內被消防員救出。兩名工人後來證實死亡。警方和勞工處目前正在進行調查。

[13] 於2020年之前，港鐵公司使用每100,000工時須呈報意外發生率衡量香港各承辦商的安全表現。

該2023年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a' 代表該等KPI無數據提供。

中國內地及國際業務

		深圳四號綫			杭州地鐵五號綫			伊利沙伯綫		
		MTR(SZ)			MTR(HZ)			MTR Elizabeth line		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
環境表現										
# 總耗電量 – 重鐵	兆瓦時	143,766	124,223	**125,916**	192,520	186,656	**194,826**	108,286	248,419[14]	**292,182**
# 鐵路業務總耗水量	立方米	365,300	315,425	**358,173**	331,820	453,582	**426,553**	30,853	32,631	**n/a[15]**
# 回收金屬	公噸	57	81	**55**	1	5	**5**	n/a	n/a	**0**
# 危險廢物總量	公噸	67	22	**16**	13	7	**8**	0	1	**0**
# 危險液態廢物總量	公升	9[16]	6[16]	**7[16]**	10,000	6,000	**6[16]**	0	n/a	**0**
# 溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	136,870	121,520	**119,980**	n/a	n/a	**110,954**	24,364	48,274	**67,623**
# 範圍一排放	公噸二氧化碳當量	450	481	**498**	n/a	n/a	**227**	76	8[17]	**6**
# 範圍二排放	公噸二氧化碳當量	136,419	121,040	**119,482**	117,457	113,879	**110,727**	24,288	48,266[18]	**67,617**
社會表現										
僱員總數										
# 僱員總數	人數	1,925	1,926	**2,020**	2,672	2,796	**2,828**	1,154	1,281	**1,289**
按性別劃分的員工人數										
# 女性	人數	465	470	**461**	715	782	**826**	267	302	**303**
# 男性	人數	1,460	1,456	**1,559**	1,957	2,014	**2,002**	887	979	**986**
按年齡劃分的員工人數										
# 30歲以下	人數	985	956	**1,010**	1,865	1,930	**1,880**	169	163	**163**
# 30歲至50歲以下	人數	914	924	**955**	802	860	**941**	763	871	**869**
# 50歲及以上	人數	26	46	**55**	5	6	**7**	222	247	**257**
僱員類型總數										
# 全職	人數	1,925	1,925	**2,020**	2,672	2,796	**2,828**	1,132	1,259	**1,265**
# 兼職	人數	0	1	**0**	0	0	**0**	22	22	**24**

中國內地及國際業務

		深圳四號綫			杭州地鐵五號綫			伊利沙伯綫		
		MTR(SZ)			MTR(HZ)			MTR Elizabeth line		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
員工自願離職率										
# 員工自願離職率（整體）	%	9.9	9.2	**7.2**	19.9	14.2	**6.7**	7.2	10.3	**7.5**
按年齡劃分的員工自願離職率										
# 30歲以下	%	14.0	15.7	**12.7**	24.0	18.2	**9.1**	16.8	33.1	**16.6**
# 30歲至50歲以下	%	5.0	2.8	**1.7**	8.9	5.1	**1.7**	5.3	7.7	**5.3**
# 50歲及以上	%	5.0	0.0	**6.0**	0.0	0.0	**0.0**	6.0	4.5	**9.0**
按性別劃分的員工自願離職率										
# 女性	%	6.2	5.0	**4.4**	26.3	15.8	**6.5**	13.2	12.3	**10.9**
# 男性	%	11.1	10.5	**8.0**	17.5	13.6	**6.8**	5.1	9.7	**6.4**
內部填補空缺										
# 透過內部晉升或轉調填補的空缺	%	33.1	10.5	**17.8**	72.3	65.3	**48.8**	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	%	80.7	92.6	**85.3**	100	98.6	**100**	100	91.0	**81.5**
# 男性	%	94.5	98.6	**97.1**	100	99.1	**100**	100	91.4	**69.9**
按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比										
# 經理級	%	81.5	94.7	**93.1**	100	18.2	**100**	100	91.5	**44.6**
# 非經理級	%	91.4	97.2	**94.5**	100	100	**100**	100	91.3	**77.9**
# 每名僱員的培訓日數	天	8.8	8.7	**8.6**	9.4	15.7	**9.6**	9.5	1.9	**1.0**
按性別劃分的每名僱員的培訓日數										
# 女性	天	7.8	6.9	**6.1**	8.6	15.8	**9.6**	10.0	2.1	**0.6**
# 男性	天	9.1	9.3	**9.4**	9.7	15.6	**9.6**	9.0	1.8	**1.1**

中國內地及國際業務

		深圳四號綫			杭州地鐵五號綫			伊利沙伯綫		
		MTR(SZ)			MTR(HZ)			MTR Elizabeth line		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數										
# 經理級	天	2.7	1.6	**3.8**	4.0	0.3	**2.9**	2.0	1.6	**1.3**
# 非經理級	天	8.9	9.0	**8.8**	10.3	17.2	**10.5**	11.0	1.9	**0.9**
列車服務表現										
總乘客人次	百萬	189	149	**213**	186	187	**228**	31	128[19]	**210**
乘客車程準時程度	%	100	100	**100**	n/a	n/a	**n/a**	95	93.90	**90.30**
# 列車服務準時程度	%	100	99.98	**99.97**	99.99	99.99	**100**	95	93.20	**87.20**
# 列車服務可靠程度	載客車卡行車公里/事故	34,179,018	31,008,989	**32,199,090**	n/a	n/a	**52,098,800**	4,345[20]	8,062[20]	**8,177**
# 列車按照編定班次行走	%	99.9	99.99	**99.99**	99.99	100	**99.99**	97.2	97.2	**95.7**
違反法規（已定罪個案數目）										
# 貪污個案	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
# 涉及健康及安全的個案	數量	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**
# 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**
# 涉及工作環境的個案	數量	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**
# 總承辦商	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**

中國內地及國際業務

		深圳四號綫			杭州地鐵五號綫			伊利沙伯綫		
		MTR(SZ)			MTR(HZ)			MTR Elizabeth line		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
供應商分佈										
洲										
# 非洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
# 亞洲	數量	332	317	**280**	2,504	2,709	**2,908**	2	3	**3**
# 歐洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	334	340	**305**
# 北美洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	1	0	**0**
# 大洋洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
# 南美洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
安全目標及表現										
乘客及公衆安全										
死亡人數										
目標	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
# 表現	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0[21]	**0**
每百萬乘客人次的受傷宗數										
目標	人數	1.42	1.41	**1.38**	2.23	2.19	**1.11**	4.71	4.17	**1.33**
# 表現	人數	0.98	0.78	**0.75**	0.31	0.25	**0.16**	4.80	2.04[21]	**1.60**
員工安全										
死亡人數										
目標	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
# 表現	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0[21]	**0**
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數										
目標	人數	0.22	0.22	**0.21**	0.24	0.24	**0.24**	0.57	0.13	**0.41**
# 表現	人數	0.15	0.08	**0.00**	0.06	0.02	**0.02**	0.14	0.54[21]	**0.36**

中國內地及國際業務

		深圳四號綫			杭州地鐵五號綫			伊利沙伯綫		
		MTR(SZ)			MTR(HZ)			MTR Elizabeth line		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
承辦商安全										
死亡人數										
目標	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
# 表現	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0[21]	**0**
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數										
目標	人數	0.36	0.36	**0.34**	0.39	0.39	**0.38**	n/a[22]	0.19	**0.38**
# 表現	人數	0.03	0.00	**0.09**	0.00	0.02	**0.00**	0.13	0.43[21]	**0.00**

中國內地及國際業務（續）

		墨爾本都市鐵路			悉尼地鐵西北綫		
		MTM			MTS		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023
環境表現							
# 總耗電量 – 重鐵	兆瓦時	465,635	439,352	**418,756**	84,618	82,095	**86,668**
# 鐵路業務總耗水量	立方米	258,640	347,797	**338,722**	42,750	n/a[23]	**37,299**
# 回收金屬	公噸	876	914	**790**	23	35	**30**
# 危險廢物總量	公噸	n/a	9	**12**	n/a	n/a[24]	**0**
# 危險液態廢物總量	公升	n/a	26,498	**32,928**	9,000	47,020	**159,000**
# 溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	449,473	403,724	**349,588**	68,760	65,096	**61,766**
# 範圍一排放	公噸二氧化碳當量	6,481	6,069	**6,460**	220	241	**272**
# 範圍二排放	公噸二氧化碳當量	442,992	397,655	**343,128**	68,540	64,855	**61,494**
社會表現							
僱員總數							
# 僱員總數	人數	6,765	7,015[25]	**7,210[25]**	252	300	**487**
按性別劃分的員工人數							
# 女性	人數	1,976	2,131[26]	**2,293[26]**	81	93	**154**
# 男性	人數	4,789	4,865[26]	**4,886[26]**	171	207	**333**
按年齡劃分的員工人數							
# 30歲以下	人數	800	834[26]	**797[26]**	30	28	**68**
# 30歲至50歲以下	人數	3,591	3,777[26]	**3,989[26]**	172	213	**327**
# 50歲及以上	人數	2,374	2,385[26]	**2,424[26]**	50	59	**92**
僱員類型總數							
# 全職	人數	6,005[27]	6,128[26],[27]	**6,452[26],[27]**	245	292	**478**
# 兼職	人數	588[27]	704[26],[27]	**758[26],[27]**	7	8	**9**

中國內地及國際業務（續）

			墨爾本都市鐵路			悉尼地鐵西北綫		
			MTM			MTS		
	關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023
	員工自願離職率							
#	員工自願離職率（整體）	%	7.0	12.0	**8.2**	12.6	19.7	**16.3**
	按年齡劃分的員工自願離職率							
#	30歲以下	%	5.0	12.0	**8.7**	15.2	32.1	**16.8**
#	30歲至50歲以下	%	7.0	11.0	**7.6**	12.3	17.8	**16.2**
#	50歲及以上	%	6.0	12.0	**9.0**	12.2	20.3	**19.1**
	按性別劃分的員工自願離職率							
#	女性	%	7.0	13.0	**8.1**	18.3	25.8	**16.2**
#	男性	%	6.0	11.0	**8.1**	9.7	16.9	**16.4**
	內部填補空缺							
#	透過內部晉升或轉調填補的空缺	%	33.0	28.0	**47.8**	0.4	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	%	97.0	94.0	**98.5**	32.0	29.2	**31.2**
#	男性	%	98.0	93.0	**98.8**	68.0	70.8	**67.4**
	按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比							
#	經理級	%	97.0	94.0	**98.7**	23.0	15.9	**14.6**
#	非經理級	%	98.0	93.0	**98.7**	77.0	84.2	**84.6**
#	每名僱員的培訓日數	天	7.3	9.4	**11.7**	5.9	3.6	**17.6**
	按性別劃分的每名僱員的培訓日數							
#	女性	天	13.0	17.0	**17.1**	5.9	3.6	**17.6**
#	男性	天	5.0	6.0	**9.2**	5.9	3.6	**17.6**

中國內地及國際業務（續）

		墨爾本都市鐵路			悉尼地鐵西北綫		
		MTM			MTS		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數							
# 經理級	天	1.0	1.0	**1.8**	5.9	3.6	**17.6**
# 非經理級	天	8.0	11.0	**13.6**	5.9	3.6	**17.6**
列車服務表現							
總乘客人次	百萬	92	140	**142**	14	16	**21.5**
乘客車程準時程度	%	n/a	n/a	**n/a**	91	98.11	**99.04**
# 列車服務準時程度	%	94	92.98	**93.00**	99	98.11	**99.58**
# 列車服務可靠程度	載客車卡行車公里/事故	n/a	40,685	**41,793**	28,445,736	n/a	**n/a**
# 列車按照編定班次行走	%	98.5	98.12	**99.00**	99.6	99.52	**99.87**
違反法規（已定罪個案數目）							
# 貪污個案	數量	0	0	**0**	0	0	**0**
# 涉及健康及安全的個案	數量	0	1[28]	**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（續）

			墨爾本都市鐵路			悉尼地鐵西北綫		
			MTM			MTS		
關鍵績效指標		單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023
供應商分佈								
洲								
#	非洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**
#	亞洲	數量	5	4	**5**	1	4	**4**
#	歐洲	數量	15	23	**26**	4	6	**6**
#	北美洲	數量	4	4	**6**	1	4	**4**
#	大洋洲	數量	1,035	1,034	**1,073**	413	291	**291**
#	南美洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**
安全目標及表現								
乘客及公衆安全								
死亡人數								
	目標	人數	0	0	**0**	0	0	**0**
#	表現	人數	3[29]	2[30]	**0**	1[31]	0	**0**
每百萬乘客人次的受傷宗數								
	目標	人數	2.00	1.66	**1.66**	5.40	4.10	**3.10**
#	表現	人數	1.63	1.54	**1.47**	3.06	3.21	**2.59**
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	0.36	0.20	**0.20**	1.69	1.45	**2.59[32]**
#	表現	人數	0.13	0.23	**0.32**	1.00	0.20	**0.26**

中國內地及國際業務（續）

		墨爾本都市鐵路			悉尼地鐵西北綫		
		MTM			MTS		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023
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	0.40	0.10	**0.10**	1.05	0.94	**2.59**[32]
# 表現	人數	0.00	0.03	**0.05**	0.31	0.00	**0.00**

註

[14] 自 2022 年5月伊利沙伯綫中央營運段開通以來，我們為乘客提供了更多的列車服務，電力消耗亦因此增加。

[15] 由於更換供水服務供應商，伊利沙伯綫現正檢視用水量數據，故2023年鐵路業務總耗水量並未披露。

[16] 該KPI以公噸計算。

[17] 由於燃氣供暖和柴油發電機已在 2021 年底從車站拆除，範圍一排放量有所減少。2022 年，只有總部仍使用燃氣供暖。

[18] 自 2022 年5月伊利沙伯綫中央營運段開通以來，我們為乘客提供了更多的列車服務，範圍二排放量亦因此增加。

[19] 自 2022 年5月伊利沙伯綫中央營運段開通以來，我們為乘客提供了更多的列車服務。

[20] 伊利沙伯綫已完善2022年列車服務可靠程度的計算方法，因此重述2021年的列車服務可靠程度，以確保與2022年的數據計算方法一致。

[21] 伊利沙伯綫的安全表現範圍已擴大以涵蓋自2022年5月開通的中央營運段。

[22] 由於港鐵伊利沙伯綫將承辦商視作員工管理及監察，因此並無於2021年訂立承辦商安全目標。

[23] 由於悉尼地鐵西北綫與地方當局就水費的準確性存在爭議，悉尼地鐵西北綫目前正在審查用水量數據，因此2022年鐵路營運的總用水量未予披露。

[24] 悉尼地鐵西北綫目前正在審視危險廢物的數量和範圍，因此2022年危險廢物總量未予披露。

[25] 員工總數包括非二元性別員工。

[26] 該 KPI 不包括其他性別的員工。

[27] 該KPI不包括合約員工。

[28] MTM於2022 年3月因違反《職業健康與安全法》而被定罪。

[29] (1) 2021年7月3日，一名騎單車人士於澳洲維多利亞州鄰近Upfield站的行人過路處被墨爾本都市鐵路的列車撞倒致死，相關過路處採取被動保護措施，並無設有自動升降的欄杆及公眾警報。(2) 2021年8月23日，一名人士從2號月台闖入軌道範圍，並試圖爬上2號月台對面的1號月台。該名人士未能及時離開軌道範圍，並與駛入車站的載客列車相撞，其後證實於2021年8月27日死亡。(3) 2021年8月29日，一名列車司機報稱一名擅闖人士倚著橋下外牆，可能正在睡覺。司機駛進彎道，察覺到該名人士時已經太遲。司機響起警號，並緊急煞停列車，但最終仍然撞倒該名人士。墨爾本都市鐵路初時將事件列作懷疑自殺，其後於2021年8月30日重新列作相撞事件。2021年5月1日，一輛載客列車離開墨爾本都市鐵路Mordialloc站時，撞倒一名擅闖軌道人士，導致該人喪生。事件經調查後被重新列作自殘事件，並從港鐵的事故記錄刪除。

[30] (1) 2022年6月12日，一名男性在澳州墨爾本都市鐵路（MTM）Cranbourne 綫上行駛中的列車上强行打開車門後墮軌。 他被發現倒臥在路軌之間，受傷但仍有知覺。 事件發生後，維多利亞州警方確認該事故為受傷死亡個案。 在審查閉路電視錄像後，警方將該事故從懷疑自殺事故重新列作與列車相撞的事故。(2) 2022年7月21日，澳州維多利亞州墨爾本都市鐵路（MTM）一列沒有載客的列車在Craigieburn綫上 的 Smeaton Avenue 行人過路處，撞倒一名騎代步車的人士。 緊急服務人員到場後確認該名人士已經死亡。

[31] 2021年3月18日，一名年長顧客於悉尼Epping站由悉尼地鐵經營的扶手電梯跌倒，頭部受輕傷並送院治理。2021年4月7日，悉尼地鐵得悉該名顧客已經死亡。

[32] 此數據為員工及承辦商的安全目標。

該2023年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a' 代表該等KPI無數據提供。

中國內地及國際業務 – MTR Nordic

		MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵					
		MTR Nordic			MTR Tunnelbanan			MTR Tech		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
環境表現 [33]										
# 總耗電量– 重鐵	兆瓦時	n/a	0	**n/a**	172,050	168,682	**165,533**	n/a	0	**n/a**
# 鐵路業務總耗水量	立方米	n/a	0	**n/a**	n/a	n/a	**n/a**	n/a	n/a	**n/a**
# 回收金屬	公噸	0	0	**0**	0	0	**0**	395	567	**750**
# 危險廢物總量	公噸	0	1	**0**	11	14	**13**	253	325	**365**
# 危險液態廢物總量	公升	0	0	**0**	0	0	**0**	596,939[34]	550,482[34]	**536,529[34]**
# 溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	0	0	**0**	15[35]	15	**12**	970[35]	1,004	**1,289**
# 範圍一排放	公噸二氧化碳當量	0	0	**0**	15	15	**12**	55[35]	160	**309**
# 範圍二排放	公噸二氧化碳當量	0	0[35]	**0**	0[35]	0[35]	**0**	915[35]	844	**980**
社會表現										
僱員總數										
# 僱員總數	人數	115	131	**112**	2,332	2,241	**2,280**	639	733	**737**
按性別劃分的員工人數										
# 女性	人數	41	46	**36**	764	734	**744**	60	71	**79**
# 男性	人數	74	85	**76**	1,568	1,507	**1,536**	579	662	**658**
按年齡劃分的員工人數										
# 30歲以下	人數	15	9	**7**	437	412	**489**	94	125	**139**
# 30歲至50歲以下	人數	72	79	**69**	1,020	974	**977**	279	329	**335**
# 50歲及以上	人數	28	43	**36**	875	855	**814**	266	279	**263**
僱員類型總數										
# 全職	人數	112	130	**110**	1,696	1,625	**1,709**	634	712	**730**
# 兼職	人數	3	1	**2**	636	616	**571**	5	21	**7**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic

			MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵					
			MTR Nordic			MTR Tunnelbanan			MTR Tech		
	關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
	員工自願離職率										
#	員工自願離職率（整體）	%	19.6	20.4	**22.1**	3.8	5.2	**3.5**	7.9	7.4	**7.6**
	按年齡劃分的員工自願離職率										
#	30歲以下	%	5.9	23.2	**37.9**	9.2	12.2	**6.2**	12.1	7.5	**14.2**
#	30歲至50歲以下	%	22.0	24.6	**19.3**	4.2	6.4	**4.8**	8.9	9.0	**7.6**
#	50歲及以上	%	21.5	9.4	**24.0**	1.8	2.1	**1.3**	5.7	5.4	**3.9**
	按性別劃分的員工自願離職率										
#	女性	%	14.5	20.7	**31.3**	5.3	6.0	**4.7**	14.7	12.3	**9.5**
#	男性	%	22.4	20.2	**17.6**	3.1	4.9	**3.0**	7.2	6.9	**7.4**
	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**
	僱員培訓										
	按性別劃分的接受過培訓的僱員百分比										
#	女性	%	63.4	87.0	**100.0**	92.0	99.0	**92.2**	96.7	94.4	**100**
#	男性	%	54.7	80.0	**89.5**	95.3	100	**93.0**	96.9	100	**100**
	按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比										
#	經理級	%	64.0	66.7	**80.0**	82.9	81.9	**70.8**	100	94.8	**100**
#	非經理級	%	56.0	86.5	**100**	94.6	100	**93.5**	96.4	100	**100**
#	每名僱員的培訓日數	天	0.9	0.8	**0.8**	2.7	3.1	**3.8**	3.5	5.0	**5.2**
	按性別劃分的每名僱員的培訓日數										
#	女性	天	0.8	0.7	**1.2**	2.3	3.0	**3.3**	2.2	4.0	**4.3**
#	男性	天	0.9	0.8	**0.7**	3.0	3.1	**4.0**	3.6	5.1	**5.3**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic

		MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵					
		MTR Nordic			MTR Tunnelbanan			MTR Tech		
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數										
# 經理級	天	0.8	0.6	**0.7**	1.0	1.0	**0.8**	2.9	3.6	**2.8**
# 非經理級	天	0.9	0.8	**0.9**	2.8	3.1	**3.9**	3.5	5.1	**5.4**
列車服務表現										
總乘客人次	百萬	n/a	n/a	**n/a**	219	283	**305**	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**
# 列車服務準時程度	%	n/a	n/a	**n/a**	98.00	98.41	**97.93**	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**	56,862	59,624	**63,573**	n/a	n/a	**n/a**
# 列車按照編定班次行走	%	n/a	n/a	**n/a**	99.4	99.44	**99.41**	n/a	n/a	**n/a**
違反法規（已定罪個案數目）										
# 貪污個案	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
# 涉及健康及安全的個案	數量	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**
# 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**
# 涉及工作環境的個案	數量	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**
# 總承辦商	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic

			MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵					
			MTR Nordic			MTR Tunnelbanan			MTR Tech		
關鍵績效指標		單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
供應商分佈[36]											
洲											
#	非洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
#	亞洲	數量	0	0	**0**	0	1	**1**	2	0	**0**
#	歐洲	數量	309	352	**286**	233	227	**209**	696	758	**781**
#	北美洲	數量	6	4	**4**	0	0	**1**	5	6	**4**
#	大洋洲	數量	0	3	**2**	0	0	**0**	0	0	**0**
#	南美洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
安全目標及表現											
乘客及公衆安全											
死亡人數											
	目標	人數	n/a	n/a	**n/a**	0	0	**0**	n/a[37]	n/a[37]	**n/a[37]**
#	表現	人數	n/a	n/a	**n/a**	1[38]	0	**0**	n/a[39]	n/a[39]	**n/a[39]**
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[40]	n/a[40]	**n/a[40]**
#	表現	人數	n/a	n/a	**n/a**	1.10	1.13	**0.98**	n/a[41]	n/a[41]	**n/a[41]**
員工安全											
死亡人數											
	目標	人數	n/a	n/a	**n/a**	0	0	**0**	0	0	**n/a[42]**
#	表現	人數	n/a	n/a	**n/a**	0	0	**0**	0	0	**n/a[42]**
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[42]	n/a[43]	**n/a[42]**
#	表現	人數	n/a	n/a	**n/a**	0.57	0.72	**0.27**	n/a[42]	n/a[43]	**n/a[42]**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic

			MTR Nordic			斯德哥爾摩地鐵					
			MTR Nordic			MTR Tunnelbanan			MTR Tech		
關鍵績效指標		單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
承辦商安全[44]											
死亡人數											
	目標	人數	n/a	n/a	**n/a**	0	0	**n/a**	0	0	**n/a[42]**
#	表現	人數	n/a	n/a	**n/a**	0	0	**n/a**	0	0	**n/a[42]**
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[42]	n/a[43]	**n/a[42]**
#	表現	人數	n/a	n/a	**n/a**	n/a	n/a	**n/a**	n/a[42]	n/a[43]	**n/a[42]**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic（續）

		斯德哥爾摩通勤鐵路			MTRX			MTR Facility Management			Mälartåg	
		MTR Pendeltågen			MTR Express			MTR Facility Management			MTR Mälartåg[45]	
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
環境表現												
# 總耗電量– 重鐵	兆瓦時	204,278	192,995	**192,977**	15,328	19,277	**20,846**	n/a	0	**n/a**	94,429	**99,816**
# 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**
# 回收金屬	公噸	0	0.1	**0**	0[46]	1	**1**	0	0	**0**	0	**0**
# 危險廢物總量	公噸	0	3	**0**	0[46]	4	**7**	0	0	**0**	0	**0**
# 危險液態廢物總量	公升	0	0	**0**	5,860[46]	454	**85**	0	0	**0**	0	**0**
# 溫室氣體排放總量	公噸二氧化碳當量	78[35]	76	**114**	7[35]	8	**18**	61[35]	64	**79**	8	**17**
# 範圍一排放	公噸二氧化碳當量	23[35]	5	**19**	7	8	**18**	61[35]	64	**79**	0	**0**
# 範圍二排放	公噸二氧化碳當量	55[35]	71	**95**	0[35]	0[35]	**0**	0	0[35]	**0**	8	**17**
社會表現												
僱員總數												
# 僱員總數	人數	1,502	1,553	**1,241**	120	141	**158**	772	823	**938**	478	**553**
按性別劃分的員工人數												
# 女性	人數	494	516	**385**	61	72	**86**	129	152	**183**	194	**214**
# 男性	人數	1,008	1,037	**856**	59	69	**72**	643	671	**755**	284	**339**
按年齡劃分的員工人數												
# 30歲以下	人數	283	355	**225**	36	29	**36**	79	85	**109**	116	**170**
# 30歲至50歲以下	人數	732	728	**622**	56	82	**87**	388	409	**479**	247	**264**
# 50歲及以上	人數	487	470	**394**	28	30	**35**	305	329	**350**	115	**119**
僱員類型總數												
# 全職	人數	1,343	1,383	**1,011**	103	127	**135**	609	621	**644**	474	**531**
# 兼職	人數	159	170	**230**	17	14	**23**	163	202	**294**	4	**22**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic（續）

			斯德哥爾摩通勤鐵路			MTRX			MTR Facility Management			Mälartåg	
			MTR Pendeltågen			MTR Express			MTR Facility Management			MTR Mälartåg[45]	
	關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
	員工自願離職率												
#	員工自願離職率（整體）	%	3.4	7.3	**8.5**	7.8	12.5	**9.0**	5.7	6.0	**6.4**	23.8	**18.1**
	按年齡劃分的員工自願離職率												
#	30歲以下	%	2.7	8.6	**16.3**	11.2	8.2	**3.6**	13.5	15.9	**23.5**	32.2	**15.7**
#	30歲至50歲以下	%	4.0	8.3	**9.1**	7.4	12.9	**13.1**	6.8	7.5	**6.2**	21.6	**20.4**
#	50歲及以上	%	2.8	5.4	**4.7**	4.7	15.7	**3.4**	3.4	3.0	**4.0**	19.4	**16.3**
	按性別劃分的員工自願離職率												
#	女性	%	4.8	8.4	**10.5**	7.9	11.4	**4.3**	7.5	10.6	**15.0**	28.0	**21.2**
#	男性	%	2.8	6.9	**7.6**	7.8	13.6	**14.0**	5.4	5.1	**4.6**	21.0	**16.2**
	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**
	僱員培訓												
	按性別劃分的接受過培訓的僱員百分比												
#	女性	%	86.4	95.2	**100**	72.1	68.1	**100**	68.2	68.4	**97.3**	96.9	**100**
#	男性	%	93.7	99.0	**100**	83.1	100	**100**	72.2	69.0	**97.6**	96.5	**100**
	按管理級別劃分的接受過培訓的僱員百分比												
#	經理級	%	78.3	82.6	**73.2**	90.0	71.4	**100**	81.0	70.2	**73.1**	75.0	**70.0**
#	非經理級	%	91.7	98.2	**100**	76.4	84.3	**100**	71.0	68.9	**99.0**	97.0	**100**
#	每名僱員的培訓日數	天	1.2	2.6	**2.9**	2.2	3.9	**5.6**	0.8	0.7	**1.5**	2.8	**5.1**
	按性別劃分的每名僱員的培訓日數												
#	女性	天	1.0	1.9	**2.6**	2.5	2.1	**4.8**	0.8	0.7	**1.7**	2.5	**5.2**
#	男性	天	1.3	2.9	**3.1**	2.0	5.7	**6.5**	0.8	0.8	**1.4**	2.9	**5.0**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic（續）

		斯德哥爾摩通勤鐵路			MTRX			MTR Facility Management			Mälartåg	
		MTR Pendeltågen			MTR Express			MTR Facility Management			MTR Mälartåg[45]	
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
按管理級別劃分的每名僱員的培訓日數												
# 經理級	天	0.8	0.7	**0.7**	2.0	1.8	**2.6**	1.6	0.8	**1.9**	0.2	**0.7**
# 非經理級	天	1.2	2.6	**3.0**	2.3	4.0	**5.7**	0.8	0.7	**1.4**	2.8	**5.2**
列車服務表現												
總乘客人次	百萬	75	103	**96**	n/a	n/a[47]	**n/a[47]**	n/a	n/a	**n/a**	8	**121**
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**
# 列車服務準時程度	%	92	92.00	**86.30**	86	71.87	**76.20**	n/a	n/a	**n/a**	73.60	**78.00**
# 列車服務可靠程度	載客車卡行車公里/事故	45,174	52,234	**37,184**	92,000	119,000	**133,000**	n/a	n/a	**n/a**	34,793	**50,886**
# 列車按照編定班次行走	%	95.7	95.20	**89.90**	99.9	99.20	**99.70**	n/a	n/a	**n/a**	88.00	**92.00**
違反法規（已定罪個案數目）												
# 貪污個案	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	**0**
# 涉及健康及安全的個案	數量	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**
# 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**
# 涉及工作環境的個案	數量	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**
# 總承辦商	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	**0**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic（續）

		斯德哥爾摩通勤鐵路			MTRX			MTR Facility Management			Mälartåg	
		MTR Pendeltågen			MTR Express			MTR Facility Management			MTR Mälartåg[45]	
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
供應商分佈[36]												
洲												
# 非洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	**0**
# 亞洲	數量	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	**0**
# 歐洲	數量	274	257	**240**	177	228	**217**	207	303	**302**	164	**190**
# 北美洲	數量	1	0	**0**	1	2	**4**	0	0	**0**	0	**0**
# 大洋洲	數量	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**
安全目標及表現												
乘客及公衆安全												
死亡人數												
目標	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	n/a[48]	n/a[48]	**n/a[48]**	0	**0**
# 表現	人數	1[49]	0	**0**	0	0	**0**	n/a[50]	n/a[50]	**n/a[50]**	0	**0**
每百萬乘客人次的受傷宗數												
目標	人數	0.80	0.75	**0.72**	19.00	19.00	**19.00**	n/a[51]	n/a[51]	**n/a[51]**	0.80	**0.80**
# 表現	人數	0.68	0.53	**0.45**	29.10	25.73	**31.33**	n/a[52]	n/a[52]	**n/a[52]**	0.68	**0.58**
員工安全												
死亡人數												
目標	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	n/a[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	0	**0**
# 表現	人數	0	0	**0**	0	0	**0**	n/a[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	0	**0**
按每100,000工時計算損失工時工傷事故宗數												
目標	人數	0.45	0.45	**0.40**	1.20	1.20	**1.20**	n/a[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	0.58	**0.58**
# 表現	人數	0.74	0.41	**0.04**	2.24	0.53	**0.49**	n/a[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	0.77	**0.12**

中國內地及國際業務 – MTR Nordic（續）

		斯德哥爾摩通勤鐵路			MTRX			MTR Facility Management			Mälartåg	
		MTR Pendeltågen			MTR Express			MTR Facility Management			MTR Mälartåg[45]	
關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
承辦商安全[44]												
死亡人數												
目標	人數	0	0	**n/a**	0	0	**n/a**	n/a[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	0	**n/a**
# 表現	人數	0	0	**n/a**	0	0	**n/a**	n/a[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	0	**n/a**
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[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	n/a	**n/a**
# 表現	人數	n/a	n/a	**n/a**	n/a	n/a	**n/a**	n/a[42]	n/a[53]	**n/a[42]**	n/a	**n/a**

註

[33] 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。

[34] 該KPI以千克計算。

[35] MTR Nordic於2022年聘請獨立第三方審查和驗證MTR Nordic已實現根據PAS 2060:2014碳中和標準中定義的第一個碳中和周期。由此，MTR Nordic已根據審查的結果重述溫室氣體排放量，以反映 (1) 從油箱到車輪（所裝載的燃料被轉換為汽車動力的過程）產生的溫室氣體排放包含於範圍一排放，而從油井到油箱（能源被轉換為汽車燃料的過程）產生的溫室氣體排放則包含於範圍三排放；(2) MTR Nordic已於2019年實現100%可再生能源，因此電力消耗被視為零排放，而電力生產和分配產生的溫室氣體排放則包含於範圍三排放。有關MTR Nordic溫室氣體排放範圍的詳情，請參閱網站：https://www.mtrnordic.se/globalassets/dokument/pdf-filer/qes-mtr-nordic-group.pdf，其範圍一、二和三排放量，請參閱網站：https://www.mtrnordic.se/om-oss/hallbarhet/。

[36] 2019年已擴大匯報範圍，涵蓋所有活躍供應商。

[37] 由於MTR Tech屬車廠業務，因此並無訂立乘客死亡人數的表現目標。

[38] 2021年10月30日，一名醉酒人士從瑞典Kista站的月台墮軌後，被進入車站的MTR Tunnelbanan列車撞倒致死。

[39] 由於MTR Tech屬車廠業務，因此並無乘客死亡人數的表現數據。

[40] 由於MTR Tech屬車廠業務，因此並無訂立乘客受傷事故的表現目標。

[41] 由於MTR Tech屬車廠業務，因此並無乘客受傷事故的表現數據。

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

[43] MTR Tech的安全表現數據已綜合於MTR Tunnelbannan和MTR Pendeltågen的數據中。

[44] MTR Tunnelbanan、MTR Tech、MTR Pendeltågen、MTR Express和MTR Mälartåg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。

[45] MTR Mälartåg於2021年12月12日開始營運。

[46] 該KPI包括車廠的承辦商所產生的廢物量。

[47] 由於這是商業敏感資料，因此不會公開。

[48] 由於MTR Facility Management屬設施管理業務，因此並無訂立乘客死亡人數的表現目標。

[49] 2021年2月2日，一名疑似受藥物影響的人士從斯德哥爾摩Jordbro站的月台墮軌，被MTR Pendeltågen的列車撞倒致死。

[50] 由於MTR Facility Management屬設施管理業務，因此並無乘客死亡人數的表現數據。

[51] 由於MTR Facility Management屬設施管理業務，因此並無訂立乘客受傷事故的表現目標。

[52] 由於MTR Facility Management屬設施管理業務，因此並無乘客受傷事故的表現數據。

[53] MTR Facility Management的安全表現數據已綜合於MTR Tunnelbannan、MTR Pendeltågen、MTR Mälartåg和MTRX的數據中。

該2023年KPI已獲畢馬威會計師事務所鑒證。

'n/a' 代表該等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	2021	2022	2023
僱員總數				
員工總數	人數	**312[1]**	**289[1]**	**304[1]**
按年齡劃分的員工（全職）比率				
30歲以下	人數	**58**	**42**	**42**
30歲至50歲以下	人數	**171**	**172**	**175**
50歲及以上	人數	**34**	**34**	**35**
按性別劃分的員工（全職）比率				
女性	人數	**114**	**106**	**114**
男性	人數	**149**	**142**	**138**
僱員類型總數				
全職	人數	**263**	**248**	**252**
兼職	人數	**49**	**41**	**52**
列車服務表現				
列車服務可靠程度	%	**99.95**	**99.97**	**99.98**

關鍵績效指標	單位	2021	2022	2023
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[2]**	**0.97[2]**	**0.97[2]**
表現	人數	**0.22**	**0.51**	**0.00**
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**	**0.99**	**0.99**
表現	人數	**1.02**	**0.60**	**0.75**
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**	**0.77**	**0.75**

註

[1] 該KPI包括全職及兼職員工。

[2] 由於訪客人數較少，該目標已相應地進行調整，但目標受傷宗數維持不變。

性別平等資訊

我們一直致力擁護多元、平等機會和共融，並繼續披露性別平等的相關資訊，涵蓋2023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）	港鐵（澳門）	Metro Trains Melbourne	悉尼地鐵	港鐵伊利沙伯綫	MTR Nordic
第一部分：領導層									
公司董事局女性成員的比例	不適用	26.3%	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	14%
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	不適用	不適用
女性行政總裁	不適用	No	不適用	不適用	不適用	否	否	否	2023年，MTR Tunnelbanan及MTR Facility Management的行政總裁皆為女性。
女性行政人員的比例	不適用	40.0%	不適用	14.3%	50.0%	28.6%	44.4%	12.5%	44.6%
多元化總監 (Chief Diversity Officer)	不適用	是。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	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	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	26.6%	25.7%	38.7%	25.0%	27.9%	23.3%	26.8%	38.8%	31.5%
高級管理人員中女性員工的比例	28.3%	24.6%	54.5%	12.5%	40.0%	26.8%	50.0%	33.3%	30.6%
中層管理人員中女性員工的比例	26.2%	25.8%	35.3%	32.1%	27.6%	22.9%	25.0%	39.9%	28.9%

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）	港鐵（澳門）	Metro Trains Melbourne	悉尼地鐵	港鐵伊利沙伯綫	MTR Nordic
非管理職位員工中女性員工的比例	25.6%	21.5%	22.3%	29.3%	32.6%	32.6%	32.2%	21.7%	28.0%
全體員工中女性員工的比例	25.1%	22.4%	22.8%	29.2%	29.5%	29.8%	31.0%	22.6%	26.8%
全體員工晉升中女性員工的比例	22.8%[2]	21.4%	25.0%	20.9%	27.1%	–	–	44.3%	–
女性資訊科技/工程人員的比例	–	–	7.5%	25.0%	11.3%	20.7%	9.3%	10.7%	26.7%
新入職員工中女性員工的比例	32.4%	27.4%	5.6%	42.1%	30.6%	39.9%	33.2%	33.1%	35.0%
女性員工流失的比例	31.5%	30.1%	14.6%	27.1%	19.8%	31.5%	31.4%	33.6%	34.6%
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女性員工及女性領導層的數目。MTM的目標是於 2025 年或之前女性領導層及公司女性員工數目比例達致33%。	–	–	根據平等管理局(Equality Authority)，當管理團隊的男女比例為40%及60%或更相若的比例，則屬平均的性別分佈。目前MTR Nordic集團管理團隊的男女比例為45/55，符合我們的目標。

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）	港鐵（澳門）	Metro Trains Melbourne	悉尼地鐵	港鐵伊利沙伯綫	MTR Nordic
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女性員工及女性領導層的數目。MTM的目標是於2024年或之前女性領導層及公司女性員工數目比例達致33%。MTM已制定「Women at Metro」策略，舉辦專為女性而設的招聘活動。	–	–	港鐵是具吸引力的僱主，開放所有職位予兩性申請，並為此設立年度支援流程和政策。舉例而言，我們正進行年度薪金檢討，旨在確保能力和經驗相若的男女員工同工同酬。我們的親職假和工作生活平衡指引為男女員工提供晉升高層職位的機會。我們跟進公司內的性別平衡，例子包括行政總裁的性別平衡：MTR Nordic集團的女性行政總裁比例為50%。
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。	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每年進行薪金規劃，調整相同職位組別內的任何薪金差異。

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）	港鐵（澳門）	Metro Trains Melbourne	悉尼地鐵	港鐵伊利沙伯綫	MTR Nordic
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。	不適用。港鐵在釐定薪酬總額時不考慮性別。	–	–	10.0%	25.6%	8.9%	16.3%	–
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每年進行薪金規劃，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	不適用	性別多元化等可持續發展因素與高級管理人員的薪酬掛鈎。 2022年，我們審視並完善表現管理流程，以便根據企業策略，專注推行策略重點事項。經完善流程已於2023年將可持續發展表現與全體管理層的薪酬掛鈎。	不適用	不適用	–	–	–	–	–

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）	港鐵（澳門）	Metro Trains Melbourne	悉尼地鐵	港鐵伊利沙伯綫	MTR Nordic
第四部分：共融文化									
全薪主要家長親職假週數	25.4[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。	女性員工如連續服務公司滿1年，可於每次嬰兒出生時享有70天全薪產假。	合資格員工可享有最多15週全薪產假。	合資格員工可享有16週全薪產假。	合資格員工可享有39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。
全薪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。	合資格員工可享有5天全薪侍產假。	合資格員工可享有2週全薪侍產假。	合資格員工可享有2週全薪侍產假。	合資格員工可享有3週全薪侍產假。	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	93.8%[3]	93.3%	93.3%	90.6%	100%	97.6%	83%	100%	–

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）	港鐵（澳門）	Metro Trains Melbourne	悉尼地鐵	港鐵伊利沙伯綫	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，公司已訂立陪產假。2023年員工合共取用超過370週陪產假。	–	–	–	港鐵伊利沙伯綫提供家庭照顧服務後備方案	–
彈性工作政策	不適用	我們採用家庭友善僱傭實務，其中的在家工作安排因應若干情況作出彈性處理，適用於能夠遙距工作的員工。	–	–	–	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。	港鐵伊利沙伯綫向合資格員工設有彈性工作安排。	MTR Nordic為合資格員工設立彈性工時及遙距工作安排。
為女性而設的僱員資源小組	不適用	女性網路於2022年成立，隨後於2023年3月改稱為「性別平等網絡」，提供理想的平台和支持網絡，以進一步營造更多元共融的工作場所。我們將會舉行不同活動，務求提高員工的性別平等意識，並支持他們的個人成長、健康生活、平等機會和心理安全。	–	–	–	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。	-	港鐵伊利沙伯綫是「Women in Rail」的企業會員，參與了「Women in Rail」的導師計劃和「Big Rail Diversity Challenge」。員工可加入Transport for London 的女性員工網絡小組。現正著手成立港鐵伊利沙伯綫員工網絡小組。	MTM參加多項特別活動，以提高有關活動的女性比例。例如，我們參加了「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）	港鐵（澳門）	Metro Trains Melbourne	悉尼地鐵	港鐵伊利沙伯綫	MTR Nordic
無意識偏見培訓	不適用	為支持港鐵的多元共融承諾，我們於 2023 年為不同員工群組舉辦超過 380次多元化、平等和共融培訓，主題包括無意識溝通偏見、跨代輔導及及多元包工作場所等。	–	–	–	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2023年向指定員工群組推出無意識偏見的相關培訓。	–	MTR Nordic 要求所有員工完成《工作操守指引》中有關無意識偏見的強制性培訓。
年度反性騷擾培訓	不適用	2023年，學習及發展部舉辦多次網上研討會，增進公司內部的道德和誠信意識，溫故知新，主題包括由平等機會委員會舉辦的「預防及處理性騷擾事件」。	–	港鐵（杭州）為所有新入職員工提供反性騷擾培訓。	–	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 正著手制定反性騷擾政策及培訓。	–	MTR Nordic 要求所有新入職員工完成反性騷擾培訓。有關培訓已納入《工作操守指引》的強制性培訓。

註

[1] 範圍包括我們於香港、深圳、杭州、澳門、墨爾本、悉尼、英國及瑞典的業務營運。

[2] 範圍包括我們於香港、深圳、杭州、澳門及英國的業務營運。

[3] 範圍包括我們於香港、深圳、杭州、澳門、墨爾本、悉尼及英國的業務營運。

2022年COMET基準比較結果

國際地鐵協會（COMET）推行計劃，從世界各地的鐵路系統營運商收集數據，用以比較業內同業的表現及持續提升標準。

2023年的基準評比來自40個城市的44個中至大型鐵路系統的2022年數據，該等城市包括：布宜諾斯艾利斯、華盛頓、檀香山、蒙特利爾、渥太華、里約熱內盧、三藩市、多倫多、溫哥華、巴塞羅那、布魯塞爾、伊斯坦布爾、里斯本、紐卡素、奧斯陸、曼谷、班加羅爾、迪拜、吉隆坡、雅加達、南京、悉尼、北京、柏林、德里、廣州、香港、東京、倫敦、墨西哥城、馬德里、紐約、巴黎、聖地亞哥、首爾、新加坡、上海、聖保羅、深圳及台北。按照以往基準評比計劃，以六個類別量度表現，其中包括：成長與學習、顧客、內部流程、安全及保安、財務表現及環境表現。

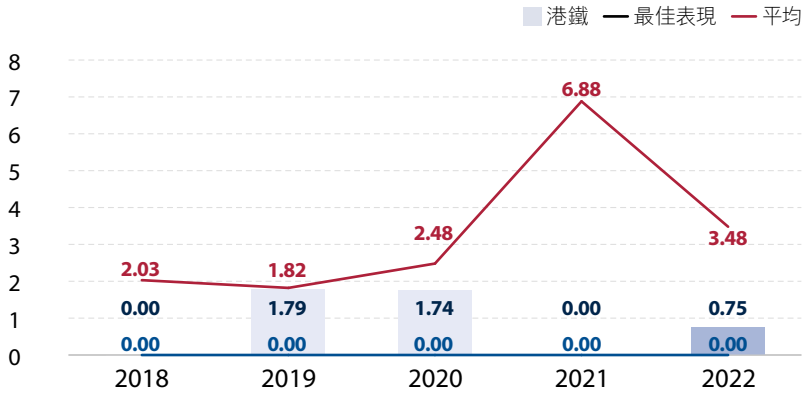
我們多年來一直參加COMET計劃，以對我們的鐵路表現進行基準比較並尋求進一步提升。

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）管理支援。截至2024年3月底，COMET成員共有來自41個城市的45個中至大型鐵路系統。

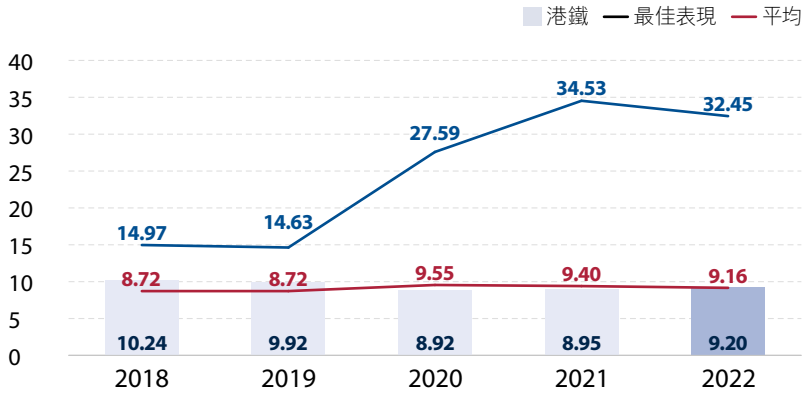
安全

每十億載客人次計算的事故死亡人數
— 乘客安全



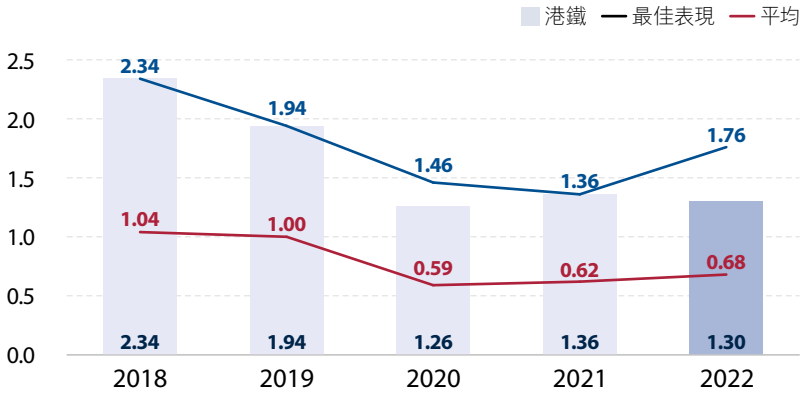
員工

按員工及承辦商工時計算行車公里



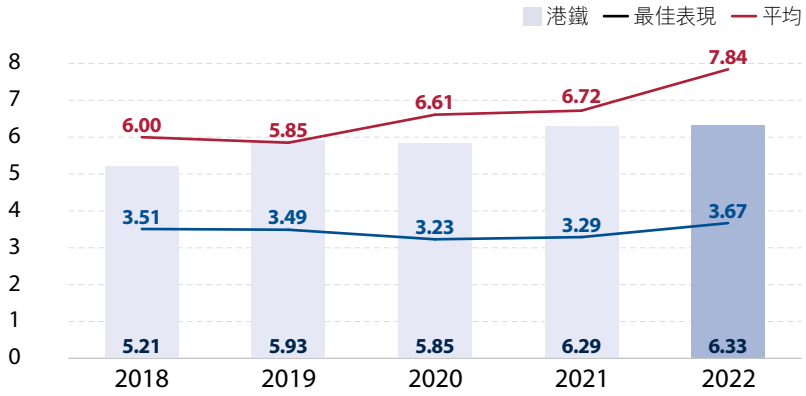
財務表現

商業總收入 / 經營成本

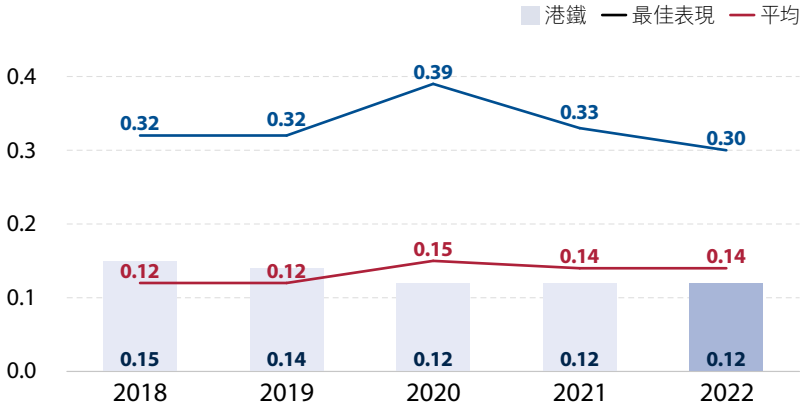


註：2020 年及 2021 年新型冠狀病毒疫情導致票務和非票務收入均大幅下降，但港鐵仍維持正常服務，讓城市前行。

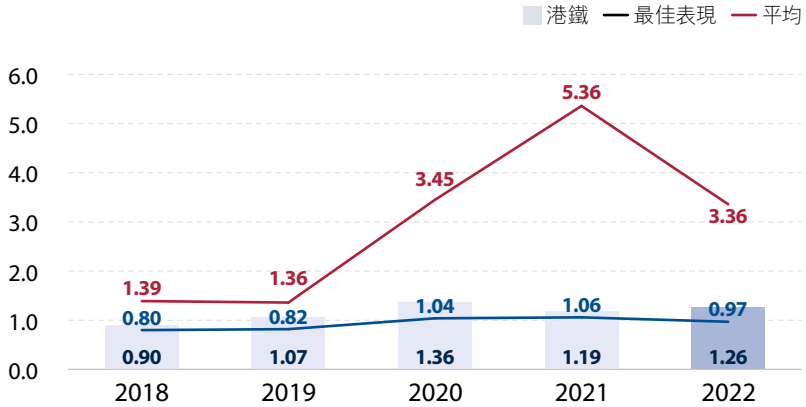
每載客車卡行車公里經營成本 (US$PPP)



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)

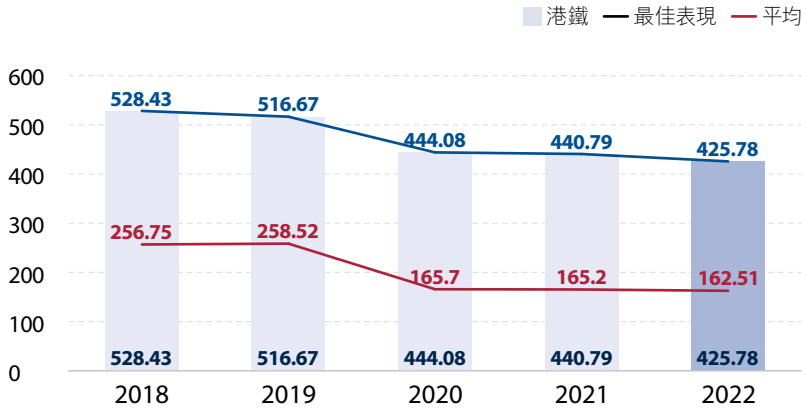


註：2020 年及 2021 年新型冠狀病毒疫情導致乘客量大減，但港鐵仍維持正常服務，讓城市前行。

顧客服務

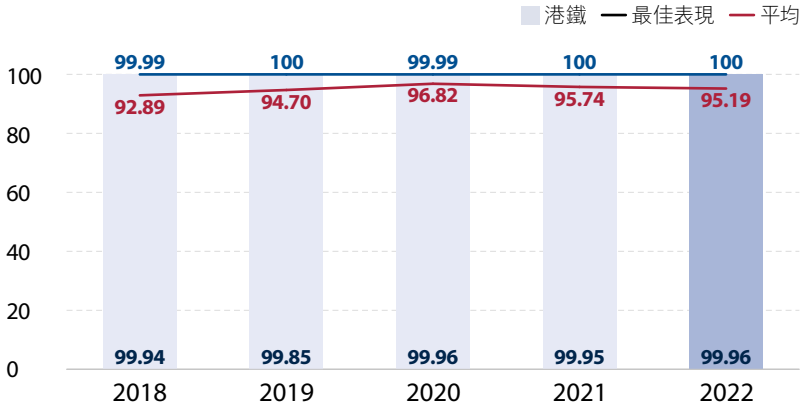
乘客車程準時程度 %
— 服務表現的量度指標

每綫段公里的載客公里
— 資產利用率的量度指標



註：2020 年及 2021 年新型冠狀病毒疫情導致乘客量大減。

列車班次準時程度 %
— 服務表現的量度指標



定義

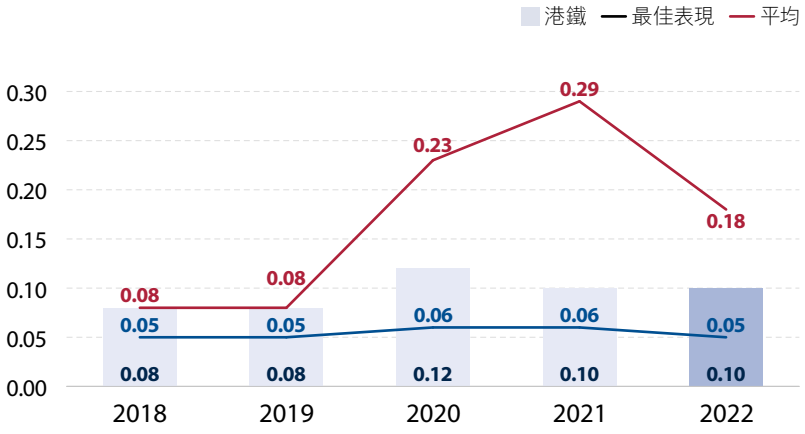
乘客人次 — 年內乘坐公司列車的總乘客人次

乘客公里 — 年內公司列車乘客的行程公里總數

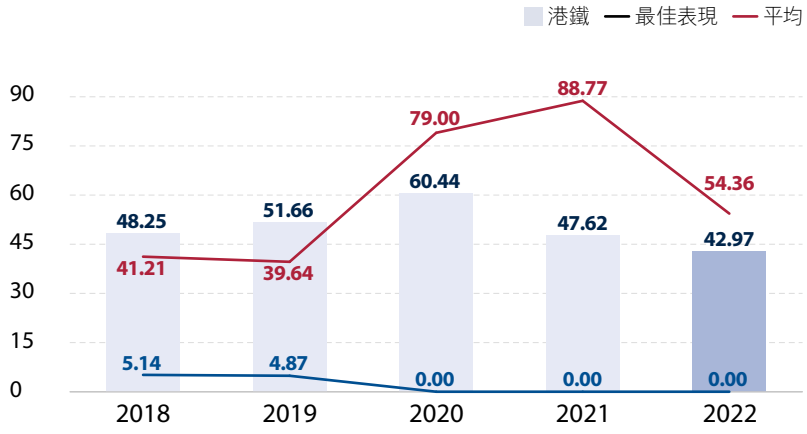
載客車卡行車公里 — 年內公司收費（載客）列車行走的公里總數

環境

每乘客公里總能耗
— 能源效益的量度指標



每乘客公里二氧化碳排放
— 導致氣候變化的量度指標



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： - 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： - 深圳市軌道交通四號綫（龍華綫） 由杭州杭港地鐵五號綫有限公司營運： - 杭州地鐵五號綫
澳洲	由Metro Trains Melbourne Pty. Limited營運： - 墨爾本都市鐵路
	由Metro Trains Sydney Pty. Limited營運： - 悉尼地鐵西北綫
英國	由MTR Elizabeth line營運： - 伊利沙伯綫
瑞典	由MTR Tunnelbanan AB營運、由MTR Tech AB提供列車維修服務： - 斯德哥爾摩地鐵 由MTR Express (Sweden) AB營運： - 來往斯德哥爾摩與哥德堡的高速鐵路MTRX 由MTR Pendeltågen AB營運、由MTR Tech AB提供列車維修服務： - 斯德哥爾摩通勤鐵路 由MTR Mälartåg AB營運： - Mälartåg區域交通
	MTR Facility Management AB MTR Nordic的公司後勤部門及主要辦公大樓

隨著海外業務不斷提升及發展，我們與各附屬公司保持密切聯繫，並要求他們披露涵蓋環境、社會及安全方面的關鍵績效指標。在適用情況下，我們將中國內地、澳洲、瑞典及英國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，於表現數據表中作獨立報告。附屬公司各關鍵績效指標的範圍及其當地情況，不會在此個別說明。

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《20223年報》。有關進一步詳情，請參閱《年報》。

環境表現

客運業務

為方便與其他鐵路營運商進行比較，我們呈列鐵路運營的若干關鍵績效指標，例如能源消耗、用水量及廢物管理，其中僅反映產生收入的業務活動對環境的影響。例如，重鐵業務的用電量只包括重鐵列車所耗用的牽引能源及輔助能源，以及車站與車廠的能源消耗，但不包括在新鐵路綫的測試及試運行階段所耗用的能源，及廣告牌與車站小商店的用電量。

我們根據香港特別行政區法例第354章《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》，報告來自香港鐵路營運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

我們根據工程項目的環境影響評估，監察建築地盤的表現。我們採用建築廢物的回收量，作為關鍵績效指標，監察從鐵路網絡拓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，或運往其他建築地盤的廢物量。

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，例如由承建商所管理的建築地盤及投資物業租戶的用電量及用水量。

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「範圍一」及「範圍二」溫室氣體排放清單，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，「範圍一」及「範圍二」清單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，清單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年報告年度之前的「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。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》涵蓋我們價值鏈中的相關間接排放。相關「範圍三」報告範圍的詳情，請參閱第52頁。

公司後勤部門及主要辦公大樓	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、策略、創新及科技職能、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。 範圍一包括燃料消耗及製冷劑 範圍二包括購買電量 **附註** - 製冷劑只限於九龍灣總部
香港客運業務	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。 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 **附註** - 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。
香港網絡拓展	香港網絡拓展包括沙田至中環綫、小蠔灣站、東涌綫延綫、屯門南延綫、洪水橋站及古洞站的所有土木及機電工程。 範圍一包括燃料消耗 範圍二包括購買電量 **附註** - 燃料消耗包括項目的地盤辦公室，但不包括地盤施工活動。 - 購買電量包括項目的地盤辦公室，但不包括地盤施工活動。

香港物業及其他業務	香港物業及其他業務包括由港鐵公司擁有、發展及管理的以下物業： - 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及The YOHO Hub。 範圍一包括燃料消耗及製冷劑 範圍二包括購買電量 **附註** 不包括下列物業： - 由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。
中國內地及國際業務	中國內地及國際業務包括由公司全球各地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 52頁，以了解我們「範圍三」排放清單中的海外業務。

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》（2010年2月版）**，以計算公司的溫室氣體排放量。該指引為以下項目的主要資料來源：

- 溫室氣體排放系數，由單一活動單位引致的特定溫室氣體排放平均率；及
- 全球變暖潛能，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》，獲取相關的排放系數。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系數。

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》的要求。在15個「範圍三」排放類別中，其中9個為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。

下表列出了我們「範圍三」科學基礎目標的匯報範圍、計算方法及排放系數資料來源。

範圍三類別 [1]	計算方法及排放系數資料來源
1. 外購商品及服務 [2]	2023 使用基於支出的方法，以購入相關資產的資本性開支估算，及以美國國家環境保護局（USEPA）發布的 Supply Chain Greenhouse Gas Emission Factors v1.2 的相關排放系數計算 2019 使用基於支出的方法，以購入相關資產的資本性開支估算，及以 Quantis GHG Protocol Scope 3 Evaluator 的相關排放系數計算 因使用電力處理食水而出現的溫室氣體排放：香港特別行政區水務署年報
2. 資本商品	2023 使用基於支出的方法，以相關發展項目的資本性開支估算，及以美國國家環境保護局（USEPA）發布的 Supply Chain Greenhouse Gas Emission Factors v1.2 的相關排放系數計算 2019 鐵路營運：使用基於支出的方法，以相關發展項目的資本性開支作估算，及以 Quantis GHG Protocol Scope 3 Evaluator 的相關排放系數計算 投資物業：按投資物業項目的面積，及採用由香港科技大學與太古地產共同發表的學術論文中的建築碳排放系數計算
3. 燃料及能源相關活動	2023 以燃料使用量及英國能源安全與淨零部（UK Department for Energy Security and Net Zero）發布的 Greenhouse Gas Reporting: Conversion Factors 2023 的相關排放系數計算 以電力消耗所造成的「範圍二」排放及國際能源署（International Energy Agency）公佈的輸配電損失百分比計算 2019 鐵路營運：以 Quantis GHG Protocol Scope 3 Evaluator 的相關排放系數計算 投資物業：按投資物業項目的面積，及採用奧雅納根據開採、生產、運輸和輸配電損失的碳排放系數計算
4. 上游運輸及配送	外購商品相關的運輸及分配支出已包括在類別1的碳排放計算中

範圍三類別 [1]	計算方法及排放系數資料來源
5. 營運產生的廢棄物	以廢物估算量及以下來源的排放系數計算： - 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》 - 由香港大學及香港城市大學發布的《香港中小企碳審計工具箱》 - 新西蘭環境部刊發的 Measuring Emissions: A Guide for Organisations: 2023 Detailed Guide - 香港特別行政區渠務署年報
6. 員工出外工幹行	英國能源安全與淨零部（UK Department for Energy Security and Net Zero）刊發的 Greenhouse Gas Reporting: Conversion Factors 2023
7. 僱員通勤	以香港員工人數及 Quantis GHG Protocol Scope 3 Evaluator的相關排放系數計算
8. 上游租賃資產 [3]	溫室氣體核算體系（GHG Protocol）
13. 下游租賃資產	根據機電工程署的《能源消耗指標和基準》中能耗資料以及各投資物業的面積分佈計算

註

[1] 公司並沒有適用的商品和服務銷售，因此第 9 至 12 類別被視為不相關。公司沒有適用的特許經營或投資，因此第 14 和 15 類別不相關。

[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（例如設備）有關，而外購服務所產生的排放相對較低，並遠低於「範圍三」排放的門檻（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」報告範圍之外。

[3] 此類別包括我們在中國內地、澳洲、英國和瑞典佔多數股權的附屬公司「範圍一」和「範圍二」排放，當中包括：
- 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」商場及北京的「銀座 Mall」商場；
- 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；
- 由瑞典 MTR Pendeltågen AB 營運及由 MTR Tech AB 提供列車維修服務的斯德哥爾摩通勤鐵路；
- 由瑞典 MTR Mälartåg AB 營運的 Mälartåg 區域交通；
- 由瑞典 MTRX (Sweden) AB 營運的來往斯德哥爾摩與哥德堡的高速鐵路 MTRX；
- 由倫敦 MTR Elizabeth line 營運的伊利沙伯綫；
- 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 營運的悉尼地鐵西北綫。

社會表現

遵守法規

我們有關遵守法規之公司內部指引（CGI），涵蓋香港、中國內地及與我們業務有重大關係的其他地方的法規。在公司內部，我們會報告以下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，亦會涵蓋輕微的違規情況。公司內部指引亦涵蓋其他人士，例如承辦商或業務合作夥伴而可能導致公司承擔責任的違規行為。

在本報告中，我們披露截至2023年12月31日已完成調查，且被裁定違規之個案數目。

員工

以下關鍵績效指標只計算公司的香港全職僱員，除特別說明外，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顯示。
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2024年3月7日（即2023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。

以下關鍵績效指標只計算公司在香港、中國內地及墨爾本的全職僱員。除特別有說明外，否則不包括臨時及兼職員工，以及附屬公司的員工。就悉尼及英國業務，以下關鍵績效指標則包括全職及兼職員工（涵蓋全職、合約及臨時員工）。就瑞典業務，員工自願離職率僅包括全職員工。

員工自願離職率	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、瑞典及英國業務而言，除特別說明外，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

下列關鍵績效指標只計算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（總體）	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、中國內地及墨爾本的全職僱員，除特別説明外，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、瑞典及英國業務，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提供的若干目標。除該等關鍵績效指標外，我們的《顧客服務承諾》亦包含其他表現承諾。

營運表現

《可持續發展報告》提供海外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2024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、瑞典及英國的鐵路營運，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。
顧客需要住院的受傷事故宗數（每1億次計乘客車程）（適用於香港鐵路營運業務）	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、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、策略、創新及科技職能、內部審計部及港鐵學院。
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、百勝角通風樓及東涌牽引配電站發展項目的地基、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、圍方及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及揚海的維修及管理。
香港網絡拓展	沙田至中環綫、小蠔灣站、東涌綫延綫、屯門南延綫、洪水橋站及古洞站的土木及機電工程。
香港網絡改善項目	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。

除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、瑞典及英國的鐵路業務。

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多日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故宗數。
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。

可持續發展報告指引內容索引

本內容索引包括兩部份：第一部份是香港交易及結算所有限公司《環境、社會及管治報告指引》（「香港交易所ESG指引」）的披露要求，第二部份則是對應GRI標準，和參考國際公共交通聯會（「UITP」）《可持續發展報告指引》、《ISO 26000社會責任指引》、世界經濟論壇（「WEF」）的《持份者資本指標》（Stakeholder Capitalism Metrics,「SCM」），以及國際可持續發展準則委員會（「ISSB」）的《國際財務報告準則》第1號《可持續發展相關財務信息披露的一般要求》（「IFRS S1」）和《國際財務報告準則》第2號《氣候相關披露》（「IFRS S2」）。

第一部份：香港交易所ESG指引內容索引

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
強制披露要求								
管治架構	由董事會發出的聲明，當中載有下列內容： i) 披露董事會對環境、社會及管治事宜的監管； ii) 董事會的環境、社會及管治管理方針及策略，包括評估、優次排列及管理重要的環境、社會及管治相關事宜（包括對發行人業務的風險）的過程；及 iii) 董事會如何按環境、社會及管治相關目標檢討進度，並解釋它們如何與發行人業務有關連。	x			關於港鐵 — 企業管治 關於港鐵 — 董事局就可持續發展事項的聲明	企業管治		
匯報原則	描述或解釋在編備環境、社會及管治報告時如何應用以下匯報原則。	x			關於本報告 — 重要性評估 可持續發展表現指標	重要性評估 可持續發展表現指標		
匯報範圍	解釋環境、社會及管治報告的匯報範圍，及描述挑選哪些實體或業務納入環境、社會及管治報告的過程。若匯報範圍有所改變，發行人應解釋不同之處及變動原因。	x			關於本報告 — 報告範圍	披露範圍		

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
一般披露								
A.環境								
層面A1：排放物	有關廢氣及溫室氣體排放、向水及土地的排污、有害及無害廢棄物的產生等的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律規例的資料。		x		減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 策略 可持續發展表現指標	減少溫室氣體排放 可持續發展表現指標	#	根據我們的重要性評估結果，我們的《可持續發展報告》專注於溫室氣體 (GHG) 排放和廢物的管理。但請注意，有關二氧化氮、二氧化硫和粒狀物排放量及土地排放的政策和法律合規屬於我們環境管理流程 (包括環境影響評估和環境管理系統) 的範圍。
層面A2：資源使用	有效使用資源 (包括能源、水及其他原材料) 的政策。	x			減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 策略	減少溫室氣體排放		
層面A3：環境及天然資源	減低發行人對環境及天然資源造成重大影響的政策。	x			減少溫室氣體排放 — 環保及低碳設計	減少溫室氣體排放		
層面A4：氣候變化	識別及應對已經及可能會對發行人產生影響的重大氣候相關事宜的政策。	x			與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 策略	減少溫室氣體排放 與氣候相關的資訊披露		
B.社會								
層面B1：僱傭	有關薪酬及解僱、招聘及晉升、工作時數、假期、平等機會、多元化、反歧視以及其他待遇及福利的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的法律及規例的資料。	x			促進社會共融 — 多元及共融 推動發展機遇 — 員工發展與健康 可持續發展表現指標	企業管治 — 政策 社會共融 發展與機遇 可持續發展表現指標	#	
層面B2：健康與安全	有關提供安全工作環境及保障僱員避免職業性危害的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。	x			促進社會共融 — 基本出行服務 可持續發展表現指標	企業管治 — 政策 社會共融 可持續發展表現指標	#	

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
層面B3：發展及培訓	有關提升僱員履行工作職責的知識及技能的政策。描述培訓活動。	x			推動發展機遇 — 員工發展與健康	企業管治 — 政策 發展與機遇		
層面B4：勞工準則	有關防止童工或強制勞工的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。	x			推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展 可持續發展表現指標	企業管治 — 政策 發展與機遇 可持續發展表現指標	#	
層面B5：供應鏈管理	管理供應鏈的環境及社會風險政策。	x			推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展	企業管治 — 政策 發展與機遇		
層面B6：產品責任	有關所提供產品和服務的健康與安全、廣告、標籤及私隱事宜以及補救方法的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。	x			促進社會共融 — 基本出行服務 可持續發展表現指標	企業管治 — 政策 顧客服務 社會共融 可持續發展表現指標	#	所有住宅物業的銷售符合相關法律法規，包括香港《一手住宅物業銷售條例》(第621章)。
層面B7：反貪污	有關防止賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的法律及規例的資料。	x			關於港鐵 — 企業管治 可持續發展表現指標	企業管治 — 政策 可持續發展表現指標	#	
層面B8：社區投資	有關以社區參與來了解營運所在社區需要和確保其業務活動會考慮社區利益的政策。	x			促進社會共融 — 平等機會	企業管治 — 政策 社會共融 發展與機遇		
關鍵績效指標								
A. 環境								
層面A1：排放物								
KPI A1.1	排放物種類及相關排放數據。			x				來自氣體燃料和車輛的二氧化氮、二氧化硫和粒狀物排放量並未識別為港鐵的高重要性議題。
KPI A1.2	直接 (範圍1) 及能源間接 (範圍2) 溫室氣體排放量 (以噸計算) 及 (如適用) 密度 (如以每產量單位、每項設施計算)。	x			減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
KPI A1.3	所產生有害廢棄物總量（以噸計算）及（如適用）密度（如以每產量單位、每項設施計算）。	x			可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
KPI A1.4	所產生無害廢棄物總量（以噸計算）及（如適用）密度（如以每產量單位、每項設施計算）。		x		減少溫室氣體排放 — 廢物管理 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	根據我們的重要性評估結果，我們的《可持續發展報告》提供有關鐵路延綫項目產生的建築及一般廢物，以及從鐵路業務回收的金屬的資料。我們正在進行中期工作，以提供有關廢物分類的更多資料。
KPI A1.5	描述所訂立的排放量目標及為達到這些目標所採取的步驟。	x			港鐵的環境及社會目標 減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	減少溫室氣體排放 與氣候相關的資訊披露		
KPI A1.6	描述處理有害及無害廢棄物的方法，及描述所訂立的減廢目標及為達到這些目標所採取的步驟。		x		減少溫室氣體排放 — 廢物管理	減少溫室氣體排放		在主要與廢油和舊電池有關的化學廢物方面，港鐵遵守香港《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第354章），並與持有香港特別行政區環境保護署（環保署）規定的有效化學廢物收集商牌照的註冊承建商合作。
層面A2：資源使用								
KPI A2.1	按類型劃分的直接及／或間接能源（如電、氣或油）總耗量（以千個千瓦時計算）及密度（如以每產量單位、每項設施計算）。	x			減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
KPI A2.2	總耗水量及密度（如以每產量單位、每項設施計算）。		x		可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
KPI A2.3	描述所訂立的能源使用效益目標及為達到這些目標所採取的步驟。	x			港鐵的環境及社會目標 減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	減少溫室氣體排放 與氣候相關的資訊披露		
KPI A2.4	描述求取適用水源上可有任何問題，以及所訂立的用水效益目標及為達到這些目標所採取的步驟。	x			減少溫室氣體排放 — 環保及低碳設計	減少溫室氣體排放		
KPI A2.5	製成品所用包裝材料的總量（以噸計算）及（如適用）每生產單位佔量。			x				使用包裝材料並未識別為港鐵公司的高重要性議題。
層面A3：環境及天然資源								
KPI A3.1	減低發行人對環境及天然資源造成重大影響的政策。	x			減少溫室氣體排放 — 環保及低碳設計 與氣候和自然相關披露 — 自然相關披露	減少溫室氣體排放 與自然相關的資訊披露		我們嚴格遵守法定要求及定期監察噪音水平，並於必要時採取適當的緩解措施。香港客運服務業務單位在2023年共接獲260宗與噪音有關的投訴，佔全年接獲與環境有關的所有投訴98%。我們已檢視了所有收到的投訴，並採取了適切及可行的措施，緩解和減少噪音的滋擾。 我們根據環保署發出的《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則－鐵路》（只提供英文版本），積極監察鐵路網絡沿綫設施的室內空氣質素，以確保有足夠通風。2023年，我們的車站及列車在客流量高峰時段的二氧化碳濃度，低於2,500百萬分之一（每小時平均濃度）的水平，符合環保署的守則要求之第一級準則。截至2023年，我們的投資物業、管理物業和辦公大樓共獲頒18張室內空氣質素證書（Indoor Air Quality Certificate），其中16張證書為「卓越級」。

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
層面A4：氣候變化								
KPI A4.1	識別及應對已經及可能會對發行人產生影響的重大氣候相關事宜的政策。	x			與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露	減少溫室氣體排放 與氣候相關的資訊披露		
B.社會								
層面B1：僱傭								
KPI B1.1	按性別、僱傭類型（如全職或兼職）、年齡組別及地區劃分的僱員總數。	x			促進社會共融 — 多元及共融 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	我們披露港鐵於香港的全職僱員數據，包括香港附屬公司昂坪360的員工，但不包括兼職員工和其他附屬公司的員工。我們的《可持續發展報告》亦提供有關深圳、斯德哥爾摩、墨爾本、悉尼及倫敦附屬公司僱員的其他資料（在與客戶簽訂的營運及維護服務合約下，港鐵公司並非澳門業務數據的單一擁有人，因此不包括澳門的相關資料）。
KPI B1.2	按性別、年齡組別及地區劃分的僱員流失比率。	x			推動發展機遇 — 員工發展與健康 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
層面B2：健康與安全								
KPI B2.1	過去三年（包括匯報年度）每年因工亡故的人數及比率。	x			促進社會共融 — 基本出行服務 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
KPI B2.2	因工傷損失工作日數。	x			促進社會共融 — 基本出行服務 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
KPI B2.3	描述所採納的職業健康與安全措施，以及相關執行及監察方法。	x			促進社會共融 — 基本出行服務	社會共融 發展與機遇		
層面B3：發展及培訓								
KPI B3.1	按性別及僱員類別（如高級管理層、中級管理層）劃分的受訓僱員百分比。	x			可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
KPI B3.2	按性別及僱員類別劃分，每名僱員完成受訓的平均時數。	x			推動發展機遇 — 員工發展與健康 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
層面B4：勞工準則								
KPI B4.1	描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工。	x			推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展	發展與機遇		港鐵公司並沒有童工或強制勞工的風險。
KPI B4.2	描述在發現違規情況時消除有關情況所採取的步驟。			x				未發現有關情況。
層面B5：供應鏈管理								
KPI B5.1	按地區劃分的供應商數目。	x			可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
KPI B5.2	描述有關聘用供應商的慣例，向其執行有關慣例的供應商數目，以及相關執行及監察方法。	x			推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展	發展與機遇		
KPI B5.3	描述有關識別供應鏈每個環節的環境及社會風險的慣例，以及相關執行及監察方法。	x			推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展	發展與機遇		
KPI B5.4	描述在揀選供應商時促使多用環保產品及服務的慣例，以及相關執行及監察方法。	x			推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展	發展與機遇		
層面B6：產品責任								
KPI B6.1	已售或已運送產品總數中因安全與健康理由而須回收的百分比。			x		顧客服務		此關鍵積效指標與我們的業務無關。我們報告運輸服務交付表現，以證明我們致力為顧客提供安全可靠的服務。
KPI B6.2	接獲關於產品及服務的投訴數目以及應對方法。	x				顧客服務		
KPI B6.3	描述與維護及保障知識產權有關的慣例。			x				知識產權並未識別為港鐵公司的高重要性議題。
KPI B6.4	描述質量檢定過程及產品回收程序。			x				產品質量及回收並未識別為港鐵公司的高重要性議題。
KPI B6.5	描述消費者資料保障及私隱政策，以及相關執行及監察方法。	x			可持續發展表現指標	顧客服務 可持續發展表現指標	#	我們的《私隱政策》可在港鐵公司顧客網站查閱。

2023年		披露程度 全面	部份	無	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	解釋
層面B7：反貪污								
KPI B7.1	於匯報期內對發行人或其僱員提出並已審結的貪污訴訟案件的數目及訴訟結果。	x			可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
KPI B7.2	描述防範措施及舉報程序，以及相關執行及監察方法。	x			關於港鐵 — 道德與誠信	企業管治 — 政策		
KPI B7.3	描述向董事及員工提供的反貪污培訓。	x			關於港鐵 — 道德與誠信			
層面B8：社區投資								
KPI B8.1	專注貢獻範疇（如教育、環境事宜、勞工需求、健康、文化、體育）。	x			促進社會共融 — 平等機會 推動發展機遇 — 未來技能及創新方案	社會共融 發展與機遇		
KPI B8.2	在專注範疇所動用資源（如金錢或時間）。	x			促進社會共融 — 平等機會 推動發展機遇 — 未來技能及創新方案 可持續發展表現指標	社會共融 發展與機遇 可持續發展表現指標	#	

該等關鍵積效指標已由畢馬威會計師事務所審核。

第二部份：GRI內容索引

GRI標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
GRI 2：一般披露2021									
組織及其報告實務									
2-1	組織細節					關於港鐵 — 業務概覽			
2-2	可持續發展報告中包含的實體	7.3.3 組織的影響範圍				關於本報告 — 報告範圍	報告框架		
2-3	報告期、頻率和聯絡人					關於本報告			
2-4	資訊重編								無資訊重編。
2-5	外部審核	7.6.2 提高報告和社會責任宣告的可信度	管治3			關於本報告 — 報告範圍 獨立審核報告		#	
活動和工人									
2-6	活動、價值鏈和其他業務夥伴關係		經濟1、經濟2			關於港鐵 — 業務概覽 關於港鐵 — 可持續的財政能力 推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展 可持續發展表現指標	發展與機遇 可持續發展表現指標	#	
2-7	員工	6.4.3 僱傭和僱傭關係 6.8.5 創造就業和技能發展	社會13、社會14			促進社會共融 — 多元及共融 可持續發展表現指標	社會共融 發展與機遇 可持續發展表現指標	#	就業人數方面無顯著差異，例如季節性變化。
2-8	非僱員的工人		經濟16			關於港鐵 — 業務概覽			未有報告期內非僱員工人的資料。

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
管治									
2-9	管治架構和組成	6.2 組織管治 7.4.3 在組織的管治、制度和程序中建立社會責任	管治1、管治2		組織管治架構與過程（1）	關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
2-10	最高管治機構的提名和遴選					請參閱港鐵公司年報			
2-11	最高管治機構主席					請參閱港鐵公司年報			
2-12	最高管治機構在監督影響管理方面的作用					關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
2-13	管理影響責任的授權					關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
2-14	最高管理機構在可持續發展報告中的角色					關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
2-15	利益衝突	6.2 組織管治				請參閱港鐵公司年報			
2-16	重大問題的溝通					關於港鐵 — 持份者參與	持份者參與		
2-17	最高管治機構的集體知識					請參閱港鐵公司年報			
2-18	對最高管治機構表現的評價					請參閱港鐵公司年報			
2-19	薪酬政策					請參閱港鐵公司年報			
2-20	確定薪酬的程序					請參閱港鐵公司年報			
2-21	年度總薪酬比率								請參閱薪酬委員會報告中的薪酬政策。

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
策略、政策和實踐									
2-22	關於可持續發展策略的聲明	7.4.2 設定組織的社會責任方向				主席的話 行政總裁的話			
2-23	政策承諾	4.4 道德行為 6.6.3 反貪污	管治5、管治10、管治11		公平營運（2）	關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
2-24	融入政策承諾								
2-25	補救負面影響的流程								
2-26	尋求建議和提出關注的機制								
2-27	遵守法律法規	4.6 尊重法治			組織管治架構與過程（1）	可持續發展表現指標	企業管治 可持續發展表現指標	#	
2-28	協會的會員資格						協作參與		
持份者參與									
2-29	持份者參與的方針	5.3 持份者識別和參與	管治6	管治原則 — 持份者參與		關於港鐵 — 持份者參與	持份者參與		
2-30	集體談判協定		管治6、管治11、社會3				發展與機遇		
GRI 3：重大主題 2021									
3-1	確定重大主題的過程	7.3.2 確定核心主題和議題對組織的相關性和重要性 7.3.4 確定解決問題的優先次序				關於本報告 — 重要性評估	重要性評估		
3-2	重大主題清單					關於本報告 — 重要性評估	重要性評估		
200：經濟									
GRI 203：間接經濟影響 2016									
3-3	重大主題管理				獲得基本服務（12）	促進社會共融 — 平等機會 推動發展機遇 — 未來技能及創新方案	社會共融 發展與機遇		

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
203-1	支援的基礎設施投資和服務	6.3.9 經濟、社會及文化權利 6.8.1-6.8.2 社區參與和發展 6.8.7 創造財富和收入 6.8.9 社會投資			獲得基本服務（12）	促進社會共融 — 平等機會 推動發展機遇 — 未來技能及創新方案	社會共融 發展與機遇		
203-2	重大間接經濟影響								
GRI 205：反貪污 2016									
3-3	重大主題管理		管治12		反貪污（3）	關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
205-1	評估與貪污有關風險的營運	6.6.1-6.6.2 公平營運慣例 6.6.3 反貪污		管治原則 — 道德行為	反貪污（3）	關於港鐵 — 企業管治 推動發展機遇 — 促進業務夥伴的發展	企業管治 發展與機遇		
205-2	有關反貪污政策和程序的溝通和培訓					關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
205-3	已確認的貪污事件和採取的行動					可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
GRI 206：反競爭行為 2016									
3-3	重大主題管理				公平競爭（5）	關於港鐵 — 企業管治	企業管治		
206-1	反競爭行為、反壟斷和壟斷慣例的法律行動	6.6.1-6.6.2 公平營運慣例 6.6.5 公平競爭 6.6.7 尊重產權			公平競爭（5）				港鐵於2023年並無涉及有關反競爭行為、反壟斷和壟斷慣例的法律訴訟。
300：環境									
GRI 302：能源 2016									
3-3	重大主題管理		環境1		可持續地運用資源（25） 氣候變化（26）	減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露	減少溫室氣體排放 與氣候相關的資訊披露		

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
302-1	組織內的能源消耗	6.5.4 可持續地運用資源 6.5.5 氣候變化緩解和適應	環境3、環境4、環境20		可持續地運用資源（25） 氣候變化（26）	減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
302-2	組織外部的能源消耗					減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
302–3	能源強度					可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
302–4	降低能源消耗量					減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益			
302–5	降低產品和服務的能源需求					與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露			
GRI 303：水資源及污水 2018									
3-3	重大主題管理		環境1		預防污染（24） 可持續地運用資源（25）	減少溫室氣體排放 — 環保及低碳設計	減少溫室氣體排放		所有用水均來自市政供水。
303-1	與水作為共享資源的相互作用	6.5.3 防止污染 6.5.4 可持續地運用資源			預防污染（24） 可持續地運用資源（25）	減少溫室氣體排放 — 環保及低碳設計	減少溫室氣體排放		
303-2	管理與水排放有關的影響						減少溫室氣體排放		港鐵持有數個污水排放牌照，當中訂明水質的最低標準及監察。
303-3	取水	6.5.4 可持續地運用資源			預防污染（24）				所有用水均來自市政供水。

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
303-4	排水	6.5.4 可持續地運用資源			預防污染（24）				港鐵持有數個污水排放牌照，當中訂明水質的最低標準及監察。
303-5	耗水量	6.5.4 可持續地運用資源			可持續地運用資源（25）	可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
GRI 305：排放 2016									
3-3	重大主題管理		環境1		氣候變化（26）	減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露	減少溫室氣體排放		
305-1	直接（範圍1）溫室氣體排放	6.5.5 氣候變化緩解和適應	環境7	地球 — 氣候變化	氣候變化（26）	減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
305-2	能源間接（範圍2）溫室氣體排放								
305-3	其他間接（範圍3）溫室氣體排放								
305-4	溫室氣體排放強度								
305-5	減少溫室氣體排放					減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益			
GRI 306：廢物 2020									
3-3	重大主題管理		管治15、環境1		預防污染（24）	減少溫室氣體排放 — 廢物管理	減少溫室氣體排放		
306-1	廢物產生和與廢物有關的重大影響	6.5.3 防止污染			預防污染（24）	減少溫室氣體排放 — 廢物管理	減少溫室氣體排放		
306-2	管理與廢物有關的重大影響								
306-3	產生的廢物	6.5.3 防止污染			預防污染（24）	可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
306-4	從棄置中轉移的廢物								
306-5	直接棄置的廢物								

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
400：社會									
GRI 403：職業健康與安全 2018									
3-3	重大主題管理		管治6、管治7、管治8、管治9、社會7		員工及承辦商的健康及安全（22）	促進社會共融 — 基本出行服務 推動發展機遇 — 員工發展與健康	社會共融		
403-1	職業健康安全管理體系	6.4.6 職業健康和安全				促進社會共融 — 基本出行服務	社會共融		
403-2	危害識別、風險評估和事件調查	6.4.6 職業健康和安全				促進社會共融 — 基本出行服務	社會共融		
403-3	職業健康服務	6.4.6 職業健康和安全				促進社會共融 — 基本出行服務	社會共融		
403-4	有關職業健康與安全之工人參與、諮商與溝通	6.4.6 職業健康和安全					社會共融 發展與機遇		工人的健康和安全透過正式的協商機制商討，包括代表全體員工的聯席協商會。
403-5	有關職業健康與安全之工人訓練	6.4.6 職業健康和安全 6.8.8 健康	社會16、社會17	人們 — 身心健康	員工及承辦商的健康及安全（22）	促進社會共融 — 基本出行服務	社會共融		
403-6	促進工人健康								
403-7	預防和減輕與業務關係直接相關聯的職業健康及安全的影響								
403-8	職業健康與安全管理體系涵蓋的工人								
403-9	職業傷害	6.4.6 職業健康和安全 6.8.8 健康	社會16、社會17	人們 — 身心健康	員工及承辦商的健康及安全（22）	促進社會共融 — 基本出行服務 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	我們按業務單位及企業職能而非性別報告此項披露。以此方式與港鐵公司的業務更相關。
403-10	與工作有關的疾病								

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
GRI 404：培訓和教育 2016									
3-3	重大主題管理				員工發展及培訓（23）	推動發展機遇 — 員工發展與健康	發展與機遇		
404-1	每位員工每年的平均培訓時數	6.4.7 職場中的人力資源發展和培訓	社會 8	人們 — 未來技能	員工發展及培訓（23）	推動發展機遇 — 員工發展與健康 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
404-2	提高員工技能和過渡援助的計劃	6.4.7 職場中的人力資源發展和培訓	社會 8	人們 — 未來技能	員工發展及培訓（23）	推動發展機遇 — 員工發展與健康			
404-3	接受定期績效和職業發展評估的員工百分比	6.4.7 職場中的人力資源發展和培訓	社會 8	人們 — 未來技能	員工發展及培訓（23）	推動發展機遇 — 員工發展與健康	發展與機遇		
GRI 405：多元化與平等機會 2016									
3-3	重大主題管理				多元化及平等機會（16）	促進社會共融 — 多元及共融	發展與機遇		
405-1	管治機構和員工的多元化	6.2.3 決策流程和架構 6.3.7 歧視和弱勢群體 6.3.10 職場基本原則和權利 6.4.3 僱傭和僱傭關係	社會 13	管治原則 — 管治機構質素 人們 — 尊嚴及平等	多元化及平等機會（16）	促進社會共融 — 多元及共融 可持續發展表現指標	企業管治 可持續發展表現指標	#	
405-2	男女基本工資和報酬比率	6.3.7 歧視和弱勢群體 6.3.10 職場基本原則和權利 6.4.3 僱傭和僱傭關係	社會 13	人們 — 尊嚴及平等	多元化及平等機會（16）				未有報告期內男女基本工資報酬比率的資料。請參閱薪酬委員會報告中的薪酬政策以了解更多詳情。

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
GRI 406：不歧視 2016									
3-3	重大主題管理				多元化及平等機會（16）	促進社會共融 — 多元及共融	發展與機遇		
406-1	歧視事件和採取的糾正措施				多元化及平等機會（16）	可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
GRI 413：當地社區 2016									
3-3	重大主題管理		社會6		預防污染（24） 社區參與和發展（31）	促進社會共融 — 基本出行服務 推動發展機遇 — 未來技能及創新方案	社會共融 發展與機遇		
413-1	與當地社區參與、影響評估和發展計劃相結合的營運	6.3.9 經濟、社會及文化權利 6.5.1-6.5.2 環境 6.5.3 防止污染 6.8 社區參與和發展	社會15		社區參與和發展（31）	促進社會共融 — 平等機會 推動發展機遇 — 未來技能及創新方案	發展與機遇		
413-2	對當地社區產生重大實際和潛在負面影響的營運				預防污染（24） 社區參與和發展（31）	促進社會共融 — 平等機會 推動發展機遇 — 未來技能及創新方案 減少溫室氣體排放 — 廢物管理	發展與機遇 減少溫室氣體排放		
GRI 415：公共政策 2016									
3-3	重大主題管理				負責任的政治參與（4）				
415-1	政治捐助	6.6.1-6.6.2 公平營運慣例 6.6.4 負責任的政治參與			負責任的政治參與（4）				根據港鐵公司《工作操守指引》所述的政策，我們不會在香港或任何其他地方作出政治捐獻。

GRI 標準		ISO 26000	UITP	WEF SCM	港鐵匯報的可持續發展議題（議題編號）	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站	外部審核	備註，包括缺漏的原因
GRI 416：顧客健康與安全 2016									
3-3	重大主題管理		管治8、管治9		顧客的健康及安全（8）	促進社會共融 — 基本出行服務	社會共融		
416-1	評估產品和服務類別的健康與安全影響	6.7 消費者議題 6.7.4 保護消費者的健康及安全 6.8.8 健康			顧客教育（7） 顧客的健康及安全（8）	促進社會共融 — 基本出行服務 可持續發展表現指標	社會共融 可持續發展表現指標	#	
416-2	涉及產品和服務的健康與安全影響的違規事件	4.6 尊重法治 6.7 消費者議題 6.7.4 保護消費者的健康及安全 6.8.8 健康	社會3		組織管治架構與過程（1） 顧客的健康及安全（8）	促進社會共融 — 基本出行服務 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
GRI 417：行銷與標示 2016									
3-3	重大主題管理		社會3		公平營銷（6）		社會共融		
417-1	產品和服務資訊與標示的要求	4.6 尊重法治			公平營銷（6）				所有住宅物業的銷售符合相關法律法規，包括香港《一手住宅物業銷售條例》（第621章）。
417-2	未遵循產品與服務之資訊與標示相關法規的事件	4.6 尊重法治 6.7 消費者議題	社會3		組織管治架構與過程（1） 公平營銷（6）	可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	
417-3	未遵循行銷傳播相關法規的事件								
GRI 418：客戶隱私 2016									
3-3	重大主題管理		管治11		顧客資料保護和私隱（11）				可在我們的顧客網站查閱港鐵的《私隱政策》。
418-1	經證實侵犯客戶隱私或遺失客戶資料的投訴		管治11		顧客資料保護和私隱（11）	可持續發展表現指標	可持續發展表現指標	#	

該等關鍵積效指標已由畢馬威會計師事務所審核。

第三部份：ISSB準則內容索引

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
ISSB IFRS S1可持續發展相關財務資訊披露的一般要求				
治理				
IFRS S1-27(a)	負責監督可持續相關風險和機遇的管治機構（可包括董事會、委員會或其他同等管治機構）或個人的資訊，包括：		關於港鐵 — 企業管治 關於港鐵 — 董事局就可持續發展事項的聲明	企業管治
	(i) 如何在職權範圍、授權、職責描述和其他適用於該機構或個人的相關政策中體現可持續相關風險和機遇的責任。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局		
	(ii) 該機構或個人如何確定是否具備或將開發適當的技能和勝任能力來監督應對可持續相關風險和機遇的戰略。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局		
	(iii) 該機構或個人獲悉可持續相關風險和機遇的方式和頻率。	企業管治 — 公司管治報告書 — 遵守《企業管治守則》		
	(iv) 該機構或個人在監督主體的戰略、重大交易決策和風險管理程序和有關政策的過程中，如何考慮可持續相關風險和機遇，包括該機構或個人有否考慮與該等風險和機遇相關的權衡評估。	企業管治 — 公司管治報告書 — 風險管理與內部監控系統		
	(v) 該機構或個人如何監督有關可持續相關風險和機遇的目標的制定並監督實現該等目標的過程，包括是否將相關績效指標納入薪酬政策以及如何納入。	企業管治 — 薪酬委員會報告書		
IFRS S1-27(b)	管理層在用於監察、管理和監督可持續相關風險和機遇的治理流程、監控措施和程序中的角色，包括以下資訊：			
	(i) 該角色是否被委託給特定的管理層職位或管理層委員會以及如何對該職位或委員會進行監督。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局		
	(ii) 管理層是否運用監控措施和程序支援可持續相關風險和機遇的監督；如是，這些監控措施和程序如何與其他內部職能部門進行整合。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
戰略				
可持續相關風險和機遇				
IFRS S1-30(a)	合理預期可能影響主體前景的可持續相關風險和機遇。	企業管治 — 風險管理	關於本報告 — 重要性評估 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	重要性評估
IFRS S1-30(b)	合理預期每個可持續相關風險和機遇可能產生的影響的時間範圍（短期、中期或長期）。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
IFRS S1-30(c)	主體如何定義「短期」、「中期」和「長期」，以及這些定義如何與主體的戰略決策使用的規劃範圍相關。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
商業模式和價值鏈				
IFRS S1-32(a)	描述可持續相關風險和機遇對主體的商業模式和價值鏈的當前和預期影響。			
IFRS S1-32(b)	描述在主體的商業模式和價值鏈中，可持續相關風險和機遇集中的地方。	概覽 — 行政總裁回顧及展望	關於港鐵 — 港鐵公司的價值鏈	
戰略和決策				
IFRS S1-33(a)	主體如何在其戰略和決策中應對及計劃應對可持續相關風險和機遇。		港鐵的環境及社會目標	環境及社會目標
IFRS S1-33(b)	主體在先前報告期間所披露計劃的進展的定量和定性資訊。			我們的關鍵績效指標
IFRS S1-33(c)	主體在可持續相關風險和機遇之間考慮的權衡。			
財務狀況、財務業績和現金流量				
IFRS S1-34(a)	可持續相關風險和機遇對主體在報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量的影響（當前財務影響）。		關於港鐵 — 可持續的融資	可持續的財政能力
IFRS S1-34(b)	可持續相關風險和機遇對主體的財務狀況、財務業績和現金流量的短期、中期和長期預期影響，當中考慮如何將可持續相關風險和機遇納入主體的財務規劃（預期財務影響）。		關於港鐵 — 環境、社會及管治基金	可持續的財政能力
IFRS S1-35(a)	可持續相關風險和機遇如何影響主體在報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量的定量和定性資訊。		關於港鐵 — 可持續的融資	可持續的財政能力
IFRS S1-35(b)	當存在導致下一財政年度相關財務報表的資產和負債賬面價值發生重要調整的重大風險時，關於已識別的可持續相關風險和機遇的定量和定性資訊。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
IFRS S1-35(c)	基於主體管理可持續相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務狀況將如何在短期、中期、長期內變化的定量和定性資訊，當中考慮：		關於港鐵 — 環境、社會及管治基金	可持續的財政能力
	(i) 主體的投資和出售計劃，包括其未按合約承擔的計劃。			
	(ii) 主體計劃的實施戰略所要求的資金來源。			
IFRS S1-35(d)	基於主體管理可持續相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務業績和現金流量將如何在短期、中期、長期內變化的定量和定性資訊。			
適應性				
IFRS S1-41	其在可持續相關風險方面的戰略和商業模式的適應性的定性和定量（如適用）分析，包括分析的方式和時間範圍。		關於本報告 — 重要性評估 促進社會共融 — 基本出行服務 — 安全管理	重要性評估 社會共融
風險管理				
IFRS S1-44(a)	主體用於識別、評估、監察可持續相關風險和確定其優先順序的流程和相關政策，包括以下資訊：			
	(i) 主體使用的輸入數據和參數（例如，數據來源和過程所涵蓋的業務範圍的資訊）。	企業管治 — 風險管理	關於本報告 — 重要性評估	重要性評估
	(ii) 主體有否和如何使用情景分析識別可持續相關風險。		促進社會共融 — 基本出行服務 — 安全管理 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	與氣候相關的資訊披露
	(iii) 主體如何評估該等風險的性質、可能性和影響程度。	企業管治 — 風險管理	關於本報告 — 重要性評估	重要性評估
	(iv) 相對於其他類型的風險，主體有否和如何確定可持續相關風險的優先順序。			
	(v) 主體如何監察可持續相關風險。	企業管治 — 風險管理	關於港鐵 — 董事局就可持續發展事項的聲明	
	(vi) 與前一報告期間相比，主體是否和如何改變了所使用的流程。	企業管治 — 風險管理	關於本報告 — 重要性評估	重要性評估
IFRS S1-44(b)	主體用於識別、評估、監察可持續相關機遇和確定其優先順序的流程。	企業管治 — 風險管理	關於本報告 — 重要性評估	重要性評估
IFRS S1-44(c)	可持續相關風險和機遇的識別、評估、確定優先順序和監察流程如何融入至主體的整體風險管理流程以及對之產生影響， 以及融入和產生影響的程度。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
指標和目標				
IFRS S1-46(a)	適用的IFRS可持續披露準則中要求針對每項可合理預期影響主體前景的可持續相關風險和機遇的指標			
IFRS S1-46(b)	主體用於計量和監察可持續相關風險或機遇以及該可持續相關風險或機遇相關業績的指標，包括在實現其設定的任何目標及法律或規例要求其實現的任何目標方面取得的進展。		港鐵的環境及社會目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	環境及社會目標 與氣候相關的資訊披露
IFRS S1-51(a)	用於設定目標和監察實現目標取得的進展的指標。		港鐵的環境及社會目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	環境及社會目標 與氣候相關的資訊披露
IFRS S1-51(b)	主體設定或須實現的特定定量和定性目標。			
IFRS S1-51(c)	目標的適用期間。			
IFRS S1-51(d)	衡量進展的基準期間。			
IFRS S1-51(e)	任何階段性目標或中期目標。			
IFRS S1-51(f)	基於目標的業績，以及對趨勢或主體業績的變化的分析。			
IFRS S1-51(g)	對其目標的任何修改，以及該等修改的説明。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
ISSB IFRS S2 氣候相關披露				
治理				
IFRS S2-6(a)	負責監督氣候相關風險和機遇的管治機構（可包括董事會、委員會或其他同等管治機構）或個人。具體而言，主體應識別該機構或個人，並披露以下訊息：			
	(i) 如何在職權範圍、授權、職責描述和其他適用於該機構或個人的相關政策中體現氣候相關風險和機遇的責任。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局	與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 管治	企業管治
	(ii) 該機構或個人如何確定是否具備或將開發適當的技能和勝任能力來監督應對氣候相關風險和機遇的戰略。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局		
	(iii) 該機構或個人獲悉氣候相關風險和機遇的方式和頻率。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局		
	(iv) 該機構或個人在監督主體的戰略、重大交易決策和風險管理程序和有關政策的過程中，如何考慮氣候相關風險和機遇，包括該機構或個人有否考慮與該等風險和機遇相關的權衡評估。	企業管治 — 公司管治報告書 — 風險管理與內部監控系統	與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 管治	
	(v) 該機構或個人如何監督有關氣候相關風險和機遇的目標的制定並監督實現該等目標的過程，包括是否將相關績效指標納入薪酬政策以及如何納入。	企業管治 — 薪酬委員會報告書		
IFRS S2-6(b)	管理層在用於監察、管理和監督氣候相關風險和機遇的管治流程、監控措施和程序中的角色，包括以下資訊：			
	(i) 該角色是否被委託給特定的管理層職位或管理層委員會以及如何對該職位或委員會進行監督。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局	與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 管治	
	(ii) 管理層是否運用專門的控制措施和程序支援氣候相關風險和機遇的監督；如是，這些控制措施和程序如何與其他內部職能部門進行整合。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
戰略				
IFRS S2-9 (a)	合理預期可能影響主體前景的氣候相關風險和機遇。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
IFRS S2-9 (b)	該等氣候相關風險和機遇對主體商業模式和價值鏈的當前和預期影響。			
IFRS S2-9 (c)	氣候相關風險和機遇對主體戰略和決策的影響，包括其氣候相關的轉型計劃的資訊。			
IFRS S2-9 (d)	氣候相關風險和機遇對主體報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量的影響，以及對主體財務狀況、財務業績和現金流量的短期、中期和長期預期影響，當中考慮如何將氣候相關風險和機遇納入主體的財務規劃。			
IFRS S2-9 (e)	考慮到主體識別的氣候相關風險和機遇，其戰略和商業模式對氣候相關變化、發展和不確定性的氣候適應性。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 策略	
氣候相關風險和機遇				
IFRS S2-10(a)	合理預期可能影響主體前景的氣候相關風險和機遇。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
IFRS S2-10(b)	就每個所識別的氣候相關風險，主體認為該風險為氣候相關物理風險還是氣候相關轉型風險。			
IFRS S2-10(c)	就每個所識別的氣候相關風險，合理預期每個氣候相關風險和機遇在哪個時間範圍（短期、中期或長期）可能產生的影響。			
IFRS S2-10(d)	主體如何定義「短期」、「中期」和「長期」，以及這些定義如何與主體進行戰略決策使用的規劃範圍相關。			
商業模式和價值鏈				
IFRS S2-13(a)	描述氣候相關風險和機遇對主體的商業模式和價值鏈的當前和預期影響。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
IFRS S2-13(b)	描述在主體的商業模式和價值鏈中，氣候相關風險和機遇集中的地方。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
戰略和決策				
IFRS S2-14(a)	主體如何在其戰略和決策中應對及計劃應對氣候相關風險和機遇，包括主體計劃如何實現任何其設定的氣候相關目標和法律或規例要求其實現的任何目標，包括以下資訊：			
	(i) 主體商業模式的當前和預期變動，包括為應對氣候相關風險和機遇的資源分配。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標	
	(ii) 當前和預期直接的減緩和適應措施。		減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	與氣候相關的資訊披露
	(iii) 當前和預期間接的減緩和適應措施。		減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	與氣候相關的資訊披露
	(iv) 主體的任何氣候相關轉型計劃，包括有關制訂轉型計劃時使用的關鍵假設，以及主體轉型計劃所依賴的因素的資訊。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標	
	(v) 主體如何計劃實現所描述的任何氣候相關目標，包括任何溫室氣體排放目標。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
IFRS S2-14(b)	根據14(a)段，主體如何為披露的活動提供資源及計劃提供資源的資訊。		關於港鐵 — 可持續的融資	可持續的財政能力
IFRS S2-14(c)	根據14(a)段，在過往報告期間所披露的計劃進展的定量和定性資訊。		港鐵的環境及社會目標	環境及社會目標
財務狀況、財務業績和現金流				
IFRS S2-15(a)	氣候相關風險和機遇對主體在報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量的影響。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標
IFRS S2-15(b)	氣候相關風險和機遇對主體的財務狀況、財務業績和現金流量的短期、中期和長期預期影響，當中考慮如何將氣候相關風險和機遇納入主體的財務規劃。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
IFRS S2-16(a)	氣候相關風險和機遇如何影響主體在報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量。		可持續發展表現指標	可持續發展表現指標
IFRS S2-16(b)	當存在將導致下一財政年度相關財務報表的資產和負債賬面價值發生重要調整的重大風險時，已識別的氣候相關風險和機遇。			
IFRS S2-16(c)	基於主體管理氣候相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務狀況將如何在短期、中期、長期內變化，當中考慮：		關於港鐵 — 可持續的融資	可持續的財政能力
	(i) 主體的投資和出售計劃，包括其未按合約承擔的計劃。			
	(ii) 主體計劃的實施戰略所要求的資金來源。			
IFRS S2-16(d)	基於主體管理氣候相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務業績和現金流量將如何在短期、中期、長期內變化。			
氣候適應性				
IFRS S2-22(a)	主體於報告日期對其氣候適應性的評估，包括：			
	(i) 主體的評估結果對其戰略和商業模式的影響（如有），包括主體需要如何應對在與氣候相關的情景分析中識別的影響。			
	(ii) 主體的氣候適應性評估中考慮的重大不確定性領域。			
	(iii) 主體根據氣候變化調整其短期、中期和長期戰略和商業模式的能力，包括：		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 策略	
	(1) 主體現有財務資源的可用性和靈活性，以應對在與氣候相關的情景分析中識別的影響，包括應對與氣候相關的風險和/ 或用於利用氣候相關機遇。			
	(2) 主體重新配置現有資產、重新調整現有資產用途、升級或停用現有資產的能力。			
	(3) 主體當前或計劃的對氣候相關減緩、適應或對與氣候適應性相關機遇的投資的影響。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
IFRS S2-22(b)	與氣候相關的情景分析如何和何時開展，包括以下資訊：		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
	(i) 主體使用的輸入值，包括：			
	(1) 哪些氣候相關情景被用於評估，以及使用的情景的來源。			
	(2) 分析是否包括一系列氣候相關情景。			
	(3) 分析使用的氣候相關情景是否與氣候相關轉型風險或氣候相關物理風險相關。			
	(4) 主體在其情景中是否使用了與最新氣候變化國際協議相一致的氣候相關情景。			
	(5) 解釋主體為何決定已選擇的氣候相關情景與評估主體氣候相關變化、發展和不確定性的適應性相關。			
	(6) 主體在分析中使用的時間範圍。			
	(7) 主體在分析中使用的經營範疇。			
	(ii) 主體在分析中作出的關鍵假設，包括以下假設：			
	(1) 主體經營所在國家或地區的氣候相關政策。			
	(2) 對宏觀經濟形勢。			
	(3) 國家或地區層面變數。			
	(4) 能源使用和混合。			
	(5) 技術發展的假設。			
	(iii) 進行與氣候相關的情景分析的報告期。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	與氣候相關的資訊披露

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
風險管理				
IFRS S2-25(a)	主體用於識別、評估、監察氣候相關風險和確定其優先順序的流程和相關政策，包括以下資訊：			
	(i) 主體使用的輸入數據和參數。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	與氣候相關的資訊披露
	(ii) 主體有否和如何使用與氣候相關的情景分析識別氣候相關風險。			
	(iii) 主體如何評估該等風險的性質、可能性和影響程度。	企業管治 — 風險管理	關於本報告 — 重要性評估 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	重要性評估
	(iv) 相對於其他類型的風險，主體有否和如何確定氣候相關風險的優先順序。			
	(v) 主體如何監察氣候相關風險。	企業管治 — 風險管理	與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
	(vi) 與前一報告期間相比，主體是否和如何改變了所使用的流程。			
IFRS S2-25(b)	主體用於識別、評估、監察氣候相關機遇和確定其優先順序的流程，包括主體有否和如何使用與氣候相關的情景分析識別氣候相關機遇。		與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 風險管理	
IFRS S2-25(c)	氣候相關風險和機遇的識別、評估、優先順序及監察流程如何融入至主體的整體風險管理流程以及對之產生影響， 以及融入和產生影響的程度。	企業管治 — 風險管理	關於本報告 — 重要性評估	重要性評估

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
指標和目標				
氣候相關指標				
IFRS S2-29(a)	與跨行業溫室氣體指標類別相關的資訊，包括：			
	(i) 報告期內產生的溫室氣體絕對排放總量（以二氧化碳當量公噸數表示），其分類如下：		減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益 可持續發展表現指標	可持續發展表現指標
	(1) 範圍1溫室氣體排放。			
	(2) 範圍2溫室氣體排放。			
	(3) 範圍3溫室氣體排放。			
	(ii) 按照《溫室氣體核算體系：企業核算與報告標準（2004年版）》計算溫室氣體排放量，除非管轄區當局或主體上市的交易所要求使用不同的方法來計算其溫室氣體排放量。			
	(iii) 計算溫室氣體排放量的方法，包括：		可持續發展表現指標	可持續發展表現指標
	(1) 主體用於計算其溫室氣體排放量的計算方法、輸入數據和假設。			
	(2) 主體選擇該等計算方法、輸入數據和假設以計算其溫室氣體排放量的原因。			
	(3) 主體在報告期間內對計算方法、輸入數據和假設作出的任何變動和該等變動的原因。			
	(iv) 對於根據第29(a)(i)(1)-(2)段所披露的範圍1和範圍2溫室氣體排放，將排放量細分為：			
	(1) 合併會計集團。			
	(2) 第29(a)(iv)(1)段中未包含的其他被投資公司。			
	(v) 按位置劃分的範圍2溫室氣體排放，以及幫助使用者了解主體範圍2溫室氣體排放所需的任何合約文件資訊。			
	(vi) 對於範圍3溫室氣體排放，披露：			
	(1) 根據《溫室氣體核算體系：企業價值鏈（範圍3）核算與報告標準（2011年版）》所載之範圍3類別，主體應披露其範圍3溫室氣體排放計量中包括的類別。			
	(2) 若主體的活動包括資產管理、商業銀行或保險，則包括有關主體的類別15或與其投資相關的溫室氣體排放的其他資訊（融資排放）。			
IFRS S2-29(b)	氣候相關轉型風險：易受氣候相關轉型風險影響的資產或業務活動的金額和百分比。			
IFRS S2-29(c)	氣候相關物理風險：易受氣候相關物理風險影響的資產或業務活動的金額和百分比。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
IFRS S2-29(d)	氣候相關機遇：資產或其他業務活動中涉及的氣候相關機遇，以金額或百分比表示。			
IFRS S2-29(e)	資本配置：為應對氣候相關風險和機遇而發生的資本支出、融資或投資的金額。			
IFRS S2-29(f)	內部碳定價 — 主體應披露：			
	(i) 說明主體在決策中是否和如何應用碳定價。			
	(ii) 主體內部用於評估溫室氣體排放成本的每公噸溫室氣體排放的價格。			
IFRS S2-29(g)	薪酬，包括以下資訊：	企業管治 — 薪酬委員會報告書	關於港鐵 — 董事局就可持續發展事項的聲明	
	(i) 在考慮高級人員薪酬時是否和如何考慮氣候相關考慮因素。			
	(ii) 與氣候相關考慮因素有關的當期確認的高級管理人員薪酬百分比。			
氣候相關目標				
IFRS S2-33(a)	用於設定定量和定性氣候相關目標的指標。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	
IFRS S2-33(b)	設定目標的目的。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標	
IFRS S2-33(c)	目標適用的主體部分。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	
IFRS S2-33(d)	目標的適用期間。			
IFRS S2-33(e)	衡量進展的基準期間。			
IFRS S2-33(f)	任何階段性目標或中期目標。		港鐵的環境及社會目標 減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	環境及社會目標
IFRS S2-33(g)	若是定量目標，目標是絕對目標還是強度目標。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	
IFRS S2-33(h)	最新氣候變化國際協議（包括該協議產生的管轄區承諾）如何影響目標。			

編號	核心內容	報告位置：2023年年報	報告位置：2023年可持續發展報告	報告位置：網站
IFRS S2-34(a)	目標和設定目標的方法是否經第三方驗證。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	
IFRS S2-34(b)	主體審議目標的流程。	企業管治 — 公司管治報告書 — 董事局	與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 管治	
IFRS S2-34(c)	用於監察主體實現目標的進展的指標。			
IFRS S2-34(d)	目標的任何修訂和該等修訂的說明。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	
IFRS S2-35	主體應披露其每個氣候相關目標的績效及主體績效趨勢或變化的分析的資訊。		港鐵的環境及社會目標 減少溫室氣體排放 — 減少碳排放、採用潔淨能源及提升能源效益	環境及社會目標
IFRS S2-36(a)	目標涵蓋哪種溫室氣體。		減少溫室氣體排放 — 碳減排目標 與氣候和自然相關披露 — 氣候相關披露 — 指標和目標	
IFRS S2-36(b)	目標是否涵蓋範圍1、範圍2和範圍3溫室氣體排放。			
IFRS S2-36(c)	目標是溫室氣體排放總量目標還是溫室氣體淨排放量目標。若主體披露溫室氣體淨排放量目標，則主體亦須分別披露其相關的溫室氣體排放總量目標。			
IFRS S2-36(d)	目標是否採用行業脱碳方法得出。			
IFRS S2-36(e)	主體計劃使用碳信用額度來抵銷溫室氣體排放，以實現任何溫室氣體淨排放量目標。在説明其計劃使用碳信用額度時，主體應披露：			
	(i) 如何依賴使用碳信用額度以實現任何溫室氣體淨排放量目標及其程度。			
	(ii) 哪一或哪些第三方方案將驗證或認證碳信用額度。			
	(iii) 碳信用額度的類型，包括相關抵銷是否是基於自然或者是基於科技的碳消除，以及相關抵銷是通過減碳還是碳消除實現。			
	(iv) 為通用目的財務報告使用者了解主體計劃使用的碳信用額度的可信度和完整性所需的任何其他因素。			

#該等關鍵積效指標已由畢馬威會計師事務所審核。