

地鐵公司
2001年度
可持續發展報告

主席的話

這份報告是繼地鐵公司去年出版的首份環境報告後，跨出的另一步，也開創了香港企業報告的先河。

作為一間上市公司，我們為香港及全球各地相關人士關注，公司在經濟、環境和社會各方面對香港生活環境的貢獻備受重視。本報告涵蓋了公司在這三方面的努力，無論對環境和社會，我們都採取負責任的態度，為股東提供可持續的回報。作為一個商業機構，地鐵是以健全的商業原則，去履行公司對僱員、股東及其他相關人士的責任，維持長期的成功和不斷增值。

我們的使命是發展及管理世界先進水平鐵路、優質物業和其他相關業務，提升香港的生活質素。二零零一年公司正式推行的三個信念－「服務」、「互敬」及「增值」，有助我們實現我們的使命，是達致可持續發展的重要指引。

公司能夠在經濟、環境及社會方面取得佳績，是有賴七千二百名員工對信念的承諾及致力執行。員工的投入將會繼續推動二零零二年訂下的目標，當中包括「工作操守指引」的推行和在二零零二年取得ISO 14000環境表現標準認證。

我很高興公司在二零零一年獲得多個團體的肯定和表揚，當中包括香港環保企業獎項委員會的環保辦公室榮譽金獎和香港政府勞工處頒發的「有效員工溝通」及「良好人事管理」獎項。

多年來，地鐵公司跟您及每一位與我們息息相關的市民以不同形式溝通。這份報告是我們的另一項新猷，歡迎大家提出寶貴的意見，使地鐵公司可以繼續成為香港邁向國際大都會的特快列車。

主席

蘇澤光

香港，二零零二年四月

1 序言

本報告概述地鐵公司的可持續發展方針，並詳述公司於2001年在社會、環保及經濟方面的表現。本報告也匯報公司在達致2001年環境目標的進展，以及闡述公司多項在2002年具考驗的可持續發展目標。

本報告的結構及內容均以GRI（即Global Reporting Initiative）所提供的指引撰寫而成。本報告主要為方便網上使用而設計，而網上版本更輔以主題廣泛的補充資料。如需編印作為紀錄，可選擇下載中文或英文版本。

本報告的資料已由一家獨立顧問公司核實，並由一位外界可持續發展專家覆核。

對大多數公司及人士而言，可持續發展是一個較新的概念，閣下如有同感，請按此處參閱有關資料簡介。此份報告乃地鐵首度發表的企業可持續發展報告，也是全港首份同類型報告。歡迎使用意見表或電郵至 envmngr@mtr.com.hk 發表你的寶貴意見。

目錄

主席的話

1 序言

2 公司簡介

3 可持續發展

4 社會方面

5 環境方面

6 經濟方面

7 可持續發展意識

8 2001年的環境表現

9 2002年的可持續發展目標

附錄

A GRI 指標

B 地鐵環保政策

C 意見聲明

D 資料審核聲明

E 回應

2 公司簡介

地鐵有限公司成立於2000年6月30日，前身是地下鐵路公司 - 一家成立於1975年、並由政府全資擁有的法定機構。地鐵每日的乘客量超過220萬人次，是全球乘客量最高的集體運輸鐵路系統之一，每天接載本港三分之一的人口往返各處。

透過在策劃、設計、營運、維修及不斷改善鐵路服務方面實施高效率管理，地鐵在最近的借鑑研究報告中獲選為全球最佳鐵路之一，在可靠性、顧客服務及成本效益方面表現尤為卓越。

地鐵目前營運五條行車，鐵路全長82.2公里，共設44個車站，其中10個是轉站，提供方便快捷的轉服務。

圖一：鐵路網絡



在發展鐵路同時，地鐵也積極在車站及車廠上蓋興建大型屋苑。公司致力發展及管理這些物業達最高標準，旨在提供優質的生活和工作環境以及締造新社區。目前，在機場鐵路沿的香港站、九龍站、奧運站、青衣站及東涌站正興建或已建成的住宅及商業樓面面積共達330萬平方米。

3 可持續發展

地鐵旨在以肩負環境及社會責任的態度，不斷為股東提供最理想的回報，務求推動香港整體邁向可持續發展的將來。

就鐵路營運而言，這表示要向大眾提供價格相宜、安全、實用、可靠的運輸服務，還要繼續減少使用不可循環的資源，以及避免產生噪音、空氣及水質污染。

就物業發展而言，則表示把新社區連接鐵路網絡，而鐵路的設計、發展及管理均須符合最高的規劃、建設及環境標準。公司旨在透過地鐵車站及住宅社區的「一地兩用」方法，充份運用香港寸金尺土的土地資源，並透過便捷的鐵路服務來上班、上學、與親友共聚、購物及享受消閒生活，為住客提供優悠寫意的生活。地鐵為此等複雜、充滿挑戰的工程提供發展條件，並與本港最富創意、高瞻遠矚的地產發展商攜手合作，取得卓越成就。

作為香港數一數二的大機構，地鐵與市民的日常生活息息相關，在持續發展方面不遺餘力。但除此以外，地鐵也基於下列商業因素肩負起環境及社會責任：

- 減低對環境所造成的風險，並提高顧客和員工的安全程度。
- 鼓勵員工執行最佳實務守則，提高生產力。
- 確保建築工程可以準時或提早完成。
- 吸引重視良好公司管治和透明度的投資者。
- 吸引具社會責任感的投資者和投資基金公司。

我們知道，一家公司的市值並不純粹基於公司實質的資產值，也視乎該公司能否適時掌握商機。正如本報告顯示，地鐵是一家放眼未來、勇於創新的公司，擁有高水平的員工培訓、與相關人士關係良好以及對環境及社會的未來趨勢有精闢見解。

本報告及日後的地鐵企業可持續發展報告均由數間具社會責任感的基金公司和機構協助撰寫而成，而此等公司和機構已預先覆核本報告書。

三重收益核算把一家公司的核心管理制度全面剖析出來。每年發表可持續發展報告的公司委實值得讚揚，因這類報告可以讓公眾更清楚一家公司的優勢及發展潛力，而本可持續發展報告為本港公司開創先例，樹立楷模。

亞洲可持續發展與責任投資協會主席

Tessa Tennant

亞洲可持續發展與責任投資協會是首間致力在亞洲區內推動可持續發展及責任投資的非牟利會員組織。

地鐵的使命是發展及管理世界先進水平鐵路、優質物業和其他有關業務，提升香港的生活質素。

配合這使命，公司對可持續發展的抱負是：

- 推廣鐵路對環境及社會帶來的好處，鼓勵更多乘客使用鐵路，並促進更多鐵路基建發展，以減少交通擠塞、意外及空氣污染。
- 提升表現，方法是透過設定處別目標、積極吸引業務夥伴、承辦商及供應商以及加強公司就業務表現對內在和外界的溝通，
- 在規劃、建造及營運鐵路期間與香港特區政府及社區保持良好溝通，與員工及顧客也須如此，以提供卓越的顧客服務。
- 對顧客、員工及股東要負責，實踐公司的服務目標承諾，並確保員工積極進取、訓練有素以及遵守公司的管治及操守政策。
- 探討減少環境影響的方法，並透過創新意念和科技為股東提升價值。

實現上述抱負所面對的重重挑戰：

- 要繼續與外界組織就財務及公共機構的利好因素討論興建新鐵路，而非新道路。
- 要與業務夥伴、供應商及承辦商維繫及建立良好的工作關係，瞭解他們所面對的競爭及文化壓力。

- 要以不同方法管理鐵路及物業發展的環境問題，以配合兩種業務的不同特色，並要制訂符合香港物業市場的物業發展方針。
- 要設定適當的步伐來實現上述抱負，確保有關進度是以務實的商業決策為基礎。

為實現可持續發展的抱負，公司會：

- 確保公司全面實施各項政策。
- 回應環境工作小組的建議，並全力支持員工諮詢機制。
- 進一步加強公司的環保、安全及品質管理系統。
- 在2002年內設定、跟進及匯報公司的可持續發展目標。
- 加強公司對顧客、員工和股東所奉行的三大信念 - 「服務」、「增值」、「互敬」。

公司於2001年在各方面的可持續發展取得以下殊榮：

- 香港環保企業獎 - 環保辦公室獎榮譽金獎
- 勞工處 - 良好人事管理獎

4 社會方面

地鐵為香港市民提供國際級的鐵路服務，為乘客締造「更多時間、更多生活」。此外，地鐵在興建鐵路沿新社區方面可謂舉足輕重。簡言之，地鐵的核心業務對香港社會建樹良多。

為提供上述服務，公司致力長期培育員工、挽留人材、與所有相關人士保持卓越關係、履行公司作為社會一份子的責任以及貫徹奉行最高標準的健康、安全及商業操守守則。

工作操守指引

公司最近出版在2001年制訂的《工作操守指引》，落實地鐵的政策和工作守則，務求以盡責的態度對待內部及外部的相關人士。指引共分十二部分，內容涵蓋僱員、顧客、承辦商、社會以及健康及安全，適用於公司全體員工。在2002年，公司將舉辦以工作操守為題的大型教育活動，確保所有員工均充份瞭解指引的內容。有關指引旨在就公平競爭、賄賂、利益衝突及透明度等議題上，確保與地鐵業務有關的人士得享一貫的高水平關懷和公平待遇。

⇒ 2002年目標

在地鐵網頁刊登《工作操守指引》

就《工作操守指引》在全公司推動大規模培訓

顧客

公司的顧客服務目標

地鐵與特區政府每年協定顧客服務目標，在16個服務範疇包括列車準時性、服務可靠性及清潔程度等設定嚴格的定量目標。在2000年全年間，公司達到所有服務目標（包括99.4%的列車準時性）。而本著精益求精的精神，更提高部份目標的水平。在2001年，公司欣然匯報地鐵已達到該年所有12項服務目標。

顧客滿意程度

上述的優良表現乃從公司定期進行的顧客意見調查中反映出來。根據所接獲的投訴計算，每100萬名乘客中，有999,999.5名乘客對地鐵服務表示滿意。

便利無阻

公司竭力為所有乘客包括殘疾人士、長者以及攜同嬰孩或幼童的人士，提供便利無阻的鐵路服務。為此，車站已裝設多種設施如觸覺指引通道、音頻感應環線、升降機及斜坡（可到達70%的地鐵車站月台）、點字路圖及雙向闊閘機等。在2001年，地鐵榮獲由傷健人士、長者及護理人員組成的「香港傷健協會」評選為香港「最無障礙的公共交通工具」。有關殘疾乘客專用設施詳情，請到地鐵網站 > 列車服務 > 地鐵網絡 > 地鐵設施 > 殘疾乘客專用設施一頁。

⇒ 2002年目標

達到地鐵2002年的顧客服務目標

公司員工

地鐵能達到顧客服務的目標，直接反映了公司員工具高水平的技能、進取及專業精神。地鐵奉行的理念及文化，配以穩健的薪酬架構、培訓及發展前景，加上一個引發原動力、互相關懷的工作環境以及與僱員、顧問及承辦商的公開溝通，令公司成功招攬、挽留及培育各級優秀人材。以12個月移動平均數計算，2001年地鐵的自願離職率是2.1%。

透過不斷提高生產力，公司的僱員總人數自1998年的8,786人持續下降至2001年的7,231人。此乃透過重整及精簡架構和裁減部分員工，輔以持續培育技能全面的員工，方可取得上述成果。所有改善方案均在勞資雙方的合作下推行，而種種挑戰也獲確認為促進個人事業發展的契機。

年內，公司透過新設立的「人力資源電腦管理系統」精簡人力資源管理流程。當新系統在2002年全面實施後，便可透過自助功能進一步提高運作效率，同時有助減少耗紙量。

培訓及發展

地鐵致力透過持續培訓及發展員工來保持卓越的服務。為確保員工能夠安全及有效地營運鐵路，地鐵採用了先進的培訓技術如自助電腦學習中心、精密的鐵路培訓設施以及專為培訓潛質優厚的管理級和專業人員的躍進發展計劃。地鐵榮獲美國訓練及發展學會頒發2001年「國際卓越實踐」獎項，肯定了公司在培訓方面的努力。

在2001年，公司提供了3,253個有關鐵路管運、技術及安全事項的培訓課程，相等於42,740個受訓人員工作日。為使運輸服務更符合環保原則，公司向2,307位車務員工提供一系列環境管理培訓課程。

年內，公司正式推出的「信念」加強了有關應付轉變的培訓。對顧客、員工及股東奉行的「服務」、「增值」及「互敬」三大信念，將有助公司鞏固強大的臻善文化和不斷實現業務目標。

在2001年，公司加強培訓車務員工，以配合2005年員工最少有4%時間接受培訓的目標。年內，車務處員工平均接受10.2天的培訓，內容環繞車務、安全、品質、環保、技術及資訊科技等，而其他處別的員工則平均接受2.4天的培訓。培訓支出相等於薪酬總支出的2.6%，高於本港同類機構2%的平均百分比。

員工諮詢

公司在2000年首次公開招股後，勞資關係一直保持良好。諮詢工作乃透過早於1980年設立的「聯席協商會」及「員工評議會」兩重穩健機制進行。員工評議會負責商討公司整體的事項，而聯席協商會則屬部門層面的諮詢組織。現時，約500名員工由同事推選出來，分別代表公司共23個聯席協商會。

此外，公司有兩個工會組織，分別為「員工總會」及「員工聯會」。公司定期與兩個工會保持對話，雙方關係融洽。

員工意向調查

為掌握員工意向和蒐集員工對公司的意見，我們在2001年進行第四次員工意向調查。這不僅在制訂未來政策和計劃上發揮關鍵作用，也反映出公司

成功應付近日因私有化及經濟不景所帶來的種種轉變。大部份員工均認為地鐵是一家努力進取的公司，服務也深受顧客推崇。員工更認為培訓、安全、工作環境、信息下達及僱員參與均是地鐵的優點所在。

調查結果也反映香港在2001年所瀰漫的整體氣氛：經濟不景影響員工士氣，導致對就業前景產生關注、增加壓力和工作量。地鐵主席為此鼓勵員工採取積極態度：「香港所有公司均受到經濟不景的影響，地鐵如要保持競爭力，必定要作出轉變.....我促請你們採取積極的態度，去面對目前和日後的種種挑戰。」

地鐵榮獲香港特區勞工處頒發「2001年良好人事管理獎」，肯定了公司在人力資源管理方面的出色表現及在保持良好員工關係上的重大努力。

平等機會

地鐵的《工作操守指引》正式承諾為全體僱員提供平等機會。不論年資、性別、種族、年齡或教育程度，公司會以個人能力及適合與否來衡量所有僱員是否符合他們的工作要求。

薪酬及福利

公司以本身的員工薪酬及福利與香港其他信譽昭著的大公司互相借鑑，務求招攬及挽留各級優秀人材，

地鐵儲蓄互助社

「地鐵儲蓄互助社」（以下簡稱「儲互社」）向地鐵員工推廣審慎的理財計劃。儲互社現有會員5,900名，每月可透過扣減部分薪金實行儲蓄計劃。而該社也可透過所匯集的儲蓄金額，向有需要的會員提供低息貸款。

康體設施

「地鐵康樂會」現有會員6,300名，分別為地鐵員工及家屬。該會提供各類康體設施，助員工建立健康平衡的生活方式。

⇒ 2002年目標

為車務處員工提供平均10.7天的培訓，而其他處別員工則為平均2.4天

實施按第四次員工意向調查結果所制訂的行動計劃

社區

地鐵植根香港，一向積極發掘社區需要而施以援助。地鐵與廣大市民保持交流，藉以加強地鐵在社區的重要性。舉例說，地鐵在2001年8月舉辦大型活動，慶祝香港交通發展樹立另一個里程碑，並同時推廣列車現代化計劃的優點。當日共有兩千名市民攜同慈善車票，登上第一代列車由中環站駛往九龍灣車廠的榮休之旅，再會合另外八千名市民參與九龍灣車廠開放日。

本著關懷社區的精神，70位參與「地鐵社會服務團」的員工，每年均舉辦八至十項活動以協助有需要人士。他們在2001年所舉辦的活動包括為獨居長者裝修家居及修理電器。誠如資深成員伍炳其先生所言：「協助長者打理家務更勝帶他們上館子吃飯。他們的經濟條件有限，往往負擔不起聘請家務助理的開支。」

在2001年2月，香港圓桌會舉辦24小時慈善腳踏車格蘭披治大賽，共有22家機構組成36隊腳踏車隊參加這項耐力挑戰慈善賽。地鐵的四支車隊為多個慈善團體籌得逾50,000港元善款，行駛超過2,000公里。主要受惠機構包括世界自然(香港)基金會-為傷殘人士在米埔濕地興建木板路、Sunbeam兒童之家、匡智會及復康會。全賴地鐵旗下的設計和機械專業人員的精心設計以及隊員全情投入參與善舉，公司才能勇奪「最佳全能隊伍」的殊榮。

⇒ 2002年目標

保持同量的社區參與活動

與外界的相關人士保持對話

發展新鐵路基建和營運地鐵網絡時，需要與各界的相關人士保持磋商。規劃時，則需與特區政府進行廣泛研討，方可確保新鐵路能配合香港發展成為亞洲區世界級城市的遠大目標，也能充份考慮當地居民的關注問題。而在施工期間，卓越的環保表現加上與當地居民和環保署保持良好溝通，均可使工程順利進行。

地鐵投資者同時來自股本及債務資本市場，陣容廣泛。公司一直透過固定及公開的溝通渠道，致力建立卓越的投資者關係。2001年間，地鐵高層管理人員除出席無數本地、地區及環球投資者會議外，也參與分析員及機構投資者會議逾250次（詳情可參閱投資者關係年報2001），足以反映公司在建立卓越投資者關係的無比決心。

地鐵已設立有效途徑，方便與廣大市民溝通。公司會在72小時內回應所有接獲的投訴、關注事項和查詢。此外，地鐵一直有派員前往鄰近工程所在地的學校和老人中心進行非正式探訪。

2001年內，地鐵曾出席立法會及地方議會會議共56次。為加強與廣大市民溝通，年內曾舉辦24次黃昏茶、38次學校講座、18次長者講座以及安排參觀鐵路及有關工作場地共276次。此外，地鐵也派員出席18個聽眾來電的直播節目，直接與公眾對話。

⇒ 2002年目標

維持與外界相關人士的溝通會議次數與2001年的相同

健康與安全

地鐵致力保障員工、顧客、承辦商及公眾在地鐵範圍內的健康及安全，並強調無論身處任何範圍均須提高安全意識以及不斷改善安全表現。在2001年，全賴上下齊心協力，公司所有組別的安全紀錄再度成為全球同類業務的表表者。

提高安全意識

在2001年，公司繼續透過「乘客行為及教育」活動向乘客灌輸有關乘搭地鐵的安全知識。地鐵員工曾探訪39間學校及老人中心，並安排多次參觀地鐵設施的活動。透過「模範乘客獎」、「扶手電梯安全運動」、「地鐵安全月」及參與「交通安全日」等，進一步增強顧客的安全意識。有關「地鐵安全」的乘客指引請按地鐵網站 > 列車服務 > 地鐵安全網頁上參閱。

年內，透過定期培訓和舉辦「地鐵公司安全週」及「安全題上論英雄」等活動，進一步提高僱員的安全意識。而機場鐵路也推行了一項名為「行為

模式意外預防安全方法」的試驗計劃，務求改善車務及新建工程的工作方式。

改善風險管理

專供地鐵使用的所有新設備均繼續接受健康及安全性能評估。年內，由於「危機登記系統」的功能提升，令負責找出並減低潛在危險的風險管理系統也得以改善，現可更快檢索、分析及匯報資料。

圖2 事故數字 (1992 - 2001年)

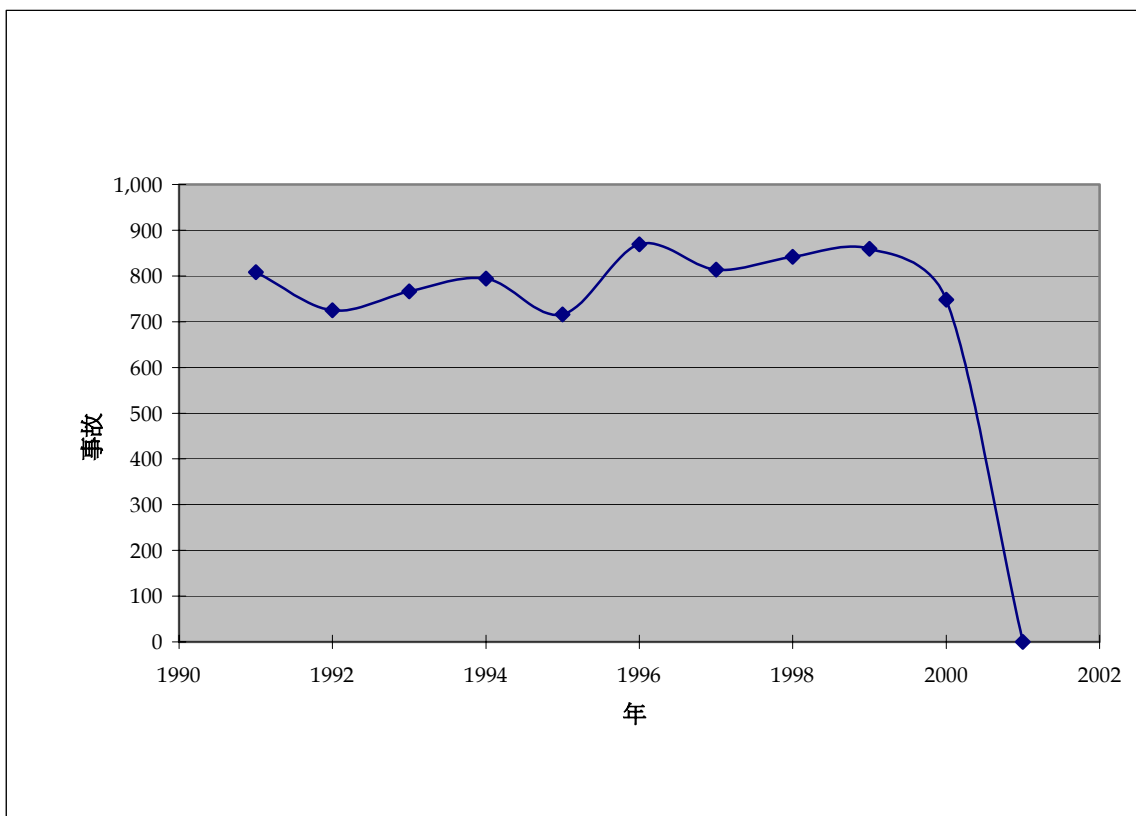


圖3 每接載一百萬名乘客所發生的事故數字 (1992-2001年)

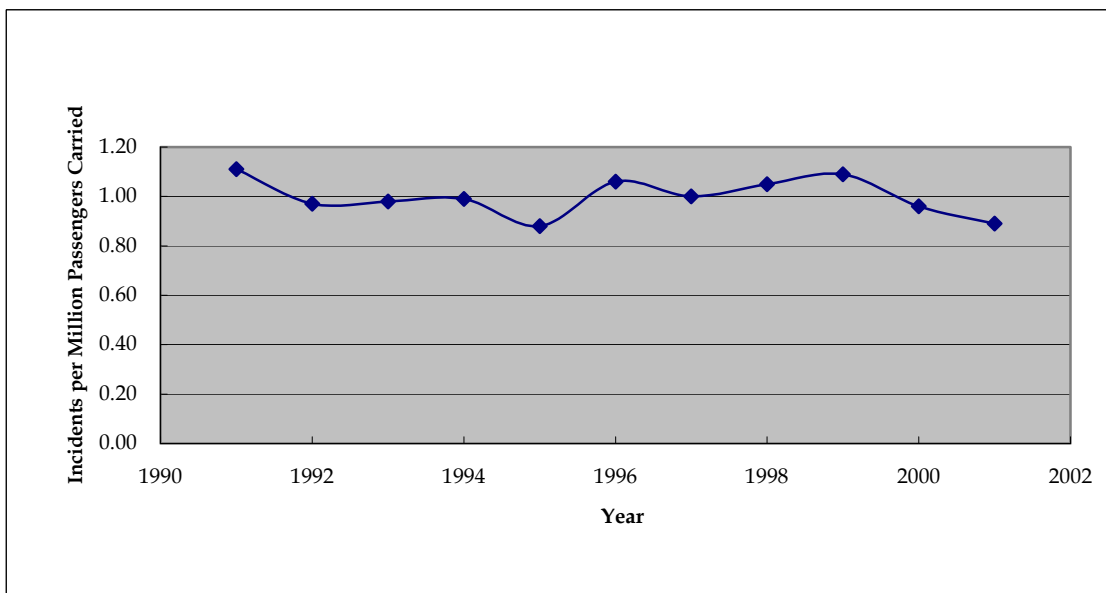
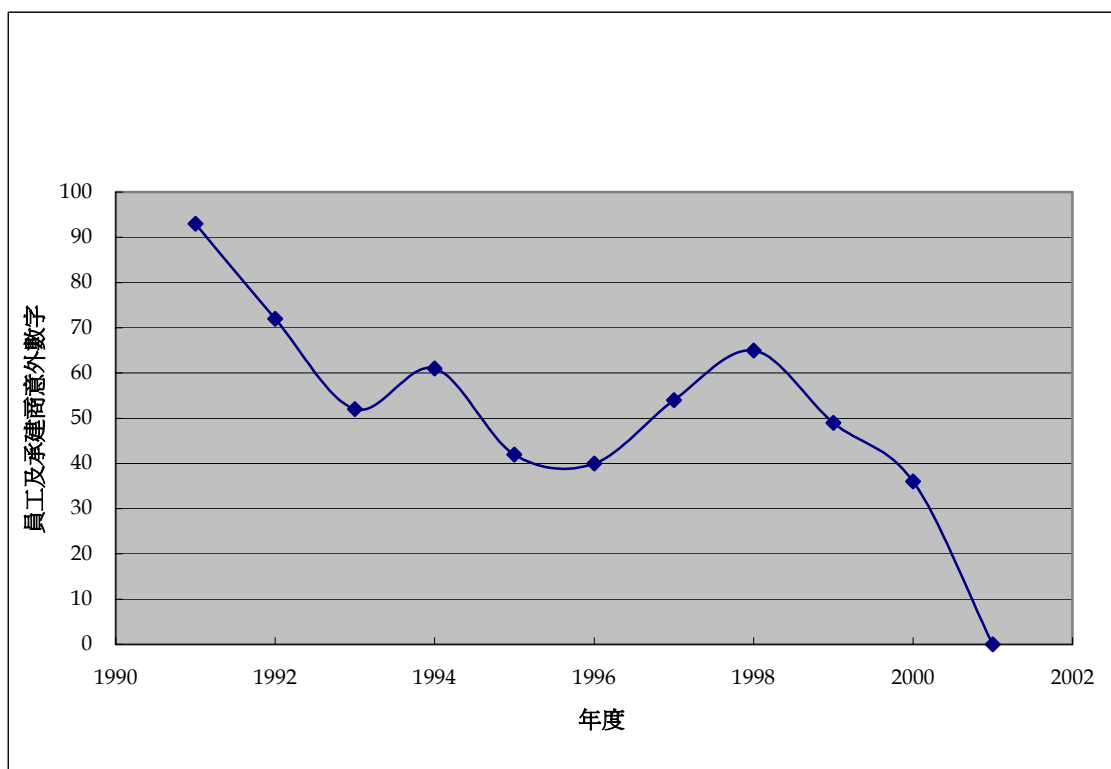


圖4 員工及承辦商工人意外數字 (1992 - 2001年)



⇒ 2002年目標

減少每一百萬名乘客發生意外的次數

減少員工及承辦商工人發生意外的次數

人權

GRI就可持續發展報告所發出的指引上，要求所有公司表明本身的人權立場。就地鐵而言，公司的所有核心業務均在香港進行，而香港在違反人權上如童工、強行或強制勞工等問題，可謂絕無僅有。

5 環境方面

環保責任由地鐵最高層起一直下達而深入每一個部門，確保所有員工均清楚明瞭自己對保護環境的責任，以及協助公司達到環保目標的最有效方法。在營運方面，公司六個處別均須為自己的環保表現負責，務求達到本身的環保目的和目標。

為指導及監督公司制訂及執行環保政策及相關措施，公司特設立「環境統籌委員會」。該委員會由六個處別各派一名高級代表組成，並直接向車務總監匯報。

環保管理系統

地鐵在全公司推行環保管理系統，讓六個處別可以各自監察及回應本身的工作所造成的環境影響，以便隨時加以管控及把影響減到最低。此方法把環境管理融入所有工作內，充分掌握每個機會及發揮協同作用，以最具成本效益的方法避免或減少對環境的破壞。地鐵在2002年所定的目標將繼續反映公司對保護環境的決心，其中一項目標是爭取在2003年取得ISO 14000環境表現標準認證。

具體項目管理

根據《環境影響評估條例》，大型基建項目在施工前必須取得環境許可證。地鐵積極符合環境許可證的各項規定，主動為公司的每個項目申請及管理持有的許可證，而不會要求承辦商各自申請。除環保方面的成效外，估計這種「每個項目一張許可證」的做法比要求各承辦商自行向政府申請環境許可證可節省約50至60%的成本，更可加強改善工程監管。

管理承辦商

地鐵就建造新鐵路設立了一項計劃，鼓勵承辦商考慮整項工程的環境因素，從而提高建築界的環保意識。舉例說，現時已修訂公司程序，把環境問題，尤其是嘈音及處理建築廢料等，納入投標資格評估準則之內。

另一個例子是最近修訂的一般工作規範，加強了承辦商在廢料處理方面的責任。為盡量提高再用和循環再造的機會，地鐵要求承辦商把廢料分類為隋性、非隋性和化學廢料。

地鐵在本港開創先河，設立了夥伴制度，把傳統上各自處理份內工作的客戶、設計師、工程師和建築承辦商在工程初期便聚首一堂，共商工程設計、建造方法和工序，以收集思廣益之效。此舉可提高工程的效率及施工成效，同時也可節省能源、時間和物料。

在整個施工過程中，地鐵會審核承辦商的環保表現。地鐵在1998年引入選定的環保審核結果與進度付款掛勾的方法，結果證明此舉十分有效，能鼓勵承辦商在工程合約期內遵守既定標準。

工程完竣時，地鐵會檢討承辦商的整體環保表現並記錄在案，作為日後資格預審及招標程序的參考資料。

為期五年的車站清潔合約

以往，市區線和機場鐵路車站、軌道、隧道和車站月台的清潔服務合約均由不同職能的組別負責。這些服務合約乃根據招標結果在不同時段批給不同承辦商，而公司就這些車站清潔合約每年耗資達6,000萬港元。

為節省成本及提高服務質素，地鐵在合約方面作出以下改變：

- 把所有車站、機房、軌道及隧道清潔服務合併為單一項招標合約。
- 針對環境問題設定明確的表現規範如環保箱、清潔車站入口外的花槽以及為乘客保持一個清潔環境。
- 列明使用較合乎環保原則的清潔用品，並盡量減少在車站內進行廢水處理。

如此標書更具彈性，而公司也可在15種組合中選取最可行的合約安排。公司遂於每年節省開支17%，相等於1,000萬港元。此外，地鐵已向承辦商表明，他們必須致力維持車站內外的環境整潔，務求公司的服務質素。

管理供應商

自從把環保事項引進資格預審程序後，環保表現便一直成為評審供應商 / 承辦商資格的其中一項標準，公司也繼續以此標準來評審他們的表現。

地鐵在2001年制定供應商環保評審準則，目標是在2002年底前按有關準則評審公司約半數供應商的環保表現。持續表現評核（大型工程每月6次評核，其他工程則視乎個別合約而定）現包括環保表現評審，有關評審結果將紀錄在公司的數據庫中，作為日後選擇供應商的參考資料。

公司於2001年已提高一般工作規範的要求，對有關使用有害環境的產品以及廢物、冗餘設備及建築廢料的處理程序，實施更嚴格規定。這些規定將全面在所有新工程實施。

在2001年，地鐵在供應品及服務方面耗資約10億港元，並不包括新鐵路以及資本及收益工程。透過對供應商潛移默化，地鐵能夠更善用資源，作出廣泛而影響深遠的貢獻。

惟部份供應品未有環保產品選擇可言，其中的例子是目前在香港尚無來自再生資源的電力。在2001年間，地鐵購置多種設備，成功節省大量能源及減少使用有害產品。上述設備包括可減少廢水量的新型隧道清潔車及在列車空調機組中使用不損臭氧層的製冷劑。

環保會計

2001年間，地鐵進行了一項試點計劃，透過評審公司的管理會計系統、實地視察和員工討論，去釐定九龍灣車廠的環保工作開支。有關計劃估計環保開支佔車廠總開支20%以上。公司會於2002年間檢討有關數字對管理會計系統的影響、節省開支的可能性以及有關計劃模式是否適用於其他部門。

資源

2001年內，地鐵透過環境管理系統及達到處別目標，積極管理資源耗用的情況。有關主要資源耗用詳情已載於下文，本章末部另有補充資料。

電力

營運鐵路

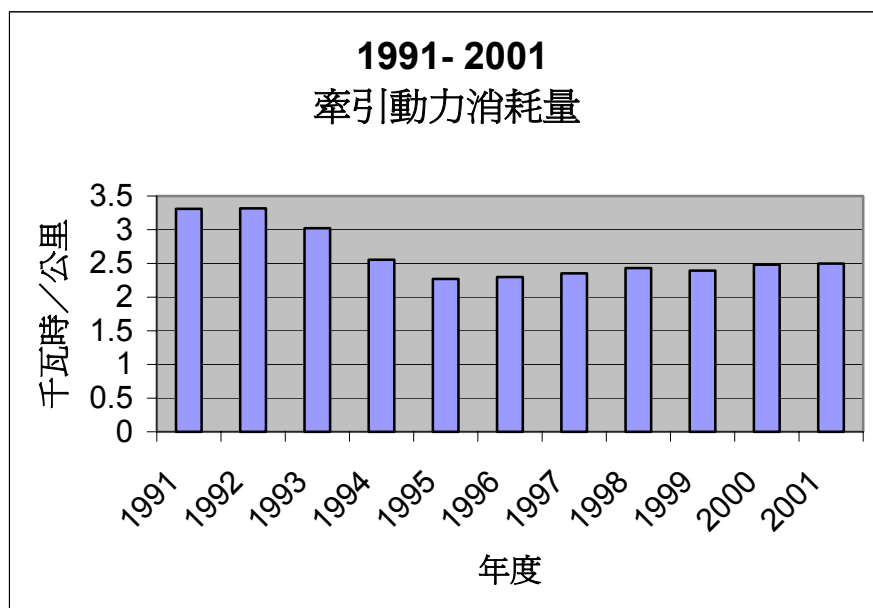
地鐵是全球最節省能源的集體運輸系統之一，效益遠超路面機動車輛。然而，每日運載220萬人次自然需要耗用大量電力。為節約能源和保護環境，地鐵設法減低耗電量，但同時為乘客提供最安全舒適的列車服務。

2001年間，營運鐵路的耗電量下降了0.06%至709,170兆瓦時。降幅輕微乃由於地鐵同時增加市區服務班次，週一至週六0930-1630時段以及週日1000-2000時段由每5分鐘一班列車增加至每4分鐘一班列車。能源管理工作小組遂實施一連串措施以抵銷額外的牽引電力需求：

- 車站之間更暢順的列車調度。
- 減低車站耗電量，方法包括在非繁忙時段關停部分扶手電梯。
- 減低車廠耗電量，方法包括視乎情況需要而關掉照明設備。
- 減低總部耗電量，方法包括在辦公時間過後減少送風機運作時間。

圖1顯示地鐵過去十年間每車卡在每公里所耗用的牽引電力。由於採用再生制動系統（把前進動力轉化為較後的加速能量），牽引動力在九十年代初有所下降；惟1995年起，由於列車班次轉趨頻密，車站之間需要進行更多調度，故呈現逐年微升。

圖1 1991-2001年間地鐵有限公司總牽引動力消耗量



未來三年，地鐵計劃為市區 列車裝上靜電變流器。此等變流器可以更有效地把電力轉化為牽引電力，而換上變流器將可進一步減低列車運行時發出的噪音。此外，地鐵目前正加裝月台幕門。此舉把隧道與月台分隔，大大減少需要冷氣的空間，從而節省能源。在未來五年內，地鐵將會陸續安裝2,920組月台幕門。

物業

物業發展方面，公司正在新樓宇設計中注入多項能源效益元素包括：

- 使整體傳熱數值達最佳數值。
- 訂明可變空氣容量及海水冷卻空調規格 - 後者較空氣冷卻系統節省多30%能源。
- 訂明照明系統的電子（而非電磁）鎮流器規格。

2001年，物業管理部在盈翠半島、東堤灣畔、漾日居和維港灣發展項目中把5,000個鎢絲燈泡換上小型熒光管。預計每年可為公司節省1,000兆瓦時的能源及近90萬港元。

水

地鐵大部份水皆用於清潔設施和設備。深知水資源日益可貴，地鐵已推行減少使用水的措施，包括安裝專用機器設備清洗月台。在EMS執行工作小組領導之下，一個分支工作小組於2001年6月成立，負責就各車站的耗水情況倡議及制訂監控措施。2001年，市區 和大嶼山機鐵車站的總耗水量為211,073立方米，較2000年降低了5.9%。

2001年各行車 的耗水量是：

- 港島 - 46,866立方米 (為2000年總量的113.5%)
- 荃灣 - 25,230立方米 (為2000年總量的75.1%)
- 觀塘 - 106,065立方米 (為2000年總量的86.5%)
- 大嶼山機鐵 - 32,912立方米 (為2000年總量的122.8%)

延長資產壽命

另一個節約資源的方法是設法延長現存組件的壽命。地鐵的維修計劃已將鐵道車輛的可使用操作年期由25年延長至40年，而鋼軌壽命則由10年延長至15年。

紙張

公司已採取一連串措施進一步減低用紙量，包括：由法律及合約部推行的電子採購卡及利用CD-ROM發佈招標文件。即將推行的措施包括推廣使用Ellipse 5，方便以電子方式採購大量經常性使用的貨品。

電腦

隨著科技日新月異的發展，公司亦需要更新本身的電腦硬件。我們在2001年更換了700多台電腦，並重新調配使用142台個人電腦，其中大部份已捐贈予本地學校及其他機構組織。地鐵在2002年計劃將30%被更換的電腦重新調配使用。

廢物及廢氣

營運一個每天為全港三份一人口服務的運輸系統，難免會產生各種各樣的廢物，種類計有廢紙、舊電腦、金屬、塑膠以至廢油及其他化學廢料等。地鐵一直設法節約、再用或循環再用這些物料，如無法再用，則會以負責和合乎法例的方法加以處置。

建造鐵路產生的廢料

建造新鐵路期間，往往產生大量開掘棄土、建築及清拆瓦礫等物料。有關建築項目的環境影響評估對再用及處置物料的可能性有詳細描述。廢物管理措施乃於招標規格內列明，由有關工程的中標承辦商負責執行。地鐵及環保署負責監察承辦商的表現，若發現有任何不足之處，即加以指正。

營運鐵路產生的廢料

金屬

定期維修地鐵系統及鐵道車輛，是保持高水平服務及延長組件壽命的重要訣。車務部的目標是把維修工作所產生的含鐵金屬百分百循環再用。2001年，循環再用的金屬約有1,100公噸。

廢油及化學廢料

2001年間，公司共產生15,632公升廢油及7,132公升廢溶劑。地鐵利用其內部系統，確保所有有害廢料皆依照有關規例處理。以往，廢油就跟化學廢料般棄置。2001年，地鐵循環再用3,154公升產生自車廠的廢油。2002年，廢油循環再用的計劃將擴展至車站維修活動方面。

乘客廢紙

鑑於地鐵乘客的極大廢紙製造量，公司在2001年擴大乘客廢紙回收計劃，回收箱的安裝由4個車站增至27個車站，而該年內所回收及再用的廢紙量由15公噸增至46公噸。

廢水

建築及車務活動均會產生廢水，地鐵已推行實質措施減少排放量及改善廢水質素。2002年，地鐵會再增設3個污水處理設施及進行11個外管道導流工程支，再加上其他措施，令地鐵在2001年內得以98.8%符合水污染管制條例：

- 荃灣線 96%
- 港島線 99%
- 觀塘線 100%
- 大嶼山機鐵 100%

噪音

營運鐵路

地鐵已實施多項計劃，減低車務運作產生的噪音，尤其是針對露天段列車所發出的噪音。市區綫及機場 列車均已安裝車輪減震器及軌道潤滑裝置。全面的維修計劃不但有助減少噪音，並可延長鋼軌及車輪的壽命。噪音是由粗糙不平的鋼軌及車輪所產生，故兩者的表面需要保持同樣平滑，才可達至消滅噪音的最大效益。2001年，地鐵將車輪輻磨增加9%，鋼軌輻磨則減少10%至233,468公里軌道。由於鋼軌輻磨必須在夜間進行，因而產生噪音滋擾。2001年，地鐵批出合約引入靜音兼高效能的軌道輻磨車。

2001年，於地鐵沿線進行具規模的噪音監測計劃（包括大嶼山機場鐵路的實時監測）顯示97%符合噪音管制條例。地鐵本身的監測計劃，不單可用作反映法例符合的情況，更可提供指標，以達至更佳的噪音水平。

鐵路建造

多年來，地鐵已制訂一整套經測試的綜合措施，並將之列入建造工程合約內，確保於建築工地附近居住及工作的人士不會受到超於標準的噪音滋擾。

地鐵就承辦商的建造工程進行噪音監測，其方式與監測本身營運鐵路的噪音大同小異。2001年，每週噪音監測計劃反映以下符合規例的水平：

- 將軍澳支線工程（TKE）99.6%（707次量度，其中3次超出規定水平）。
- 紓緩 魚涌乘客擠塞工程（QBR）100%（245次量度，0次超出規定水平）。
- 美孚隔音罩工程（MEF）100%（66次量度，0次超出規定水平）。

相較2000年符合規定的水平，整體比率已由98.7%上升至99.7%。

物業

噪音亦是地鐵旗下管理物業的問題。公司實施管制政策，及改善隔音設備，以減低水泵房發出的噪音，因而在2001年達致100%符合噪音管制條例。

廢氣排放

營運鐵路

電力驅動的鐵路是造成最少污染的一種集體運輸，主因在於少數發電廠產生的廢氣，較機動內燃機引擎所排放廢氣更易於控制。此外，發電廠的廢氣一般更廣泛擴散，且較為遠離人口密集的地區。圖5、6及7比較香港不同類型公共運輸工具所產生的廢氣 (W. Barron & Steinbrecker 1997)。

圖5 可吸入懸浮粒子 (RSP)

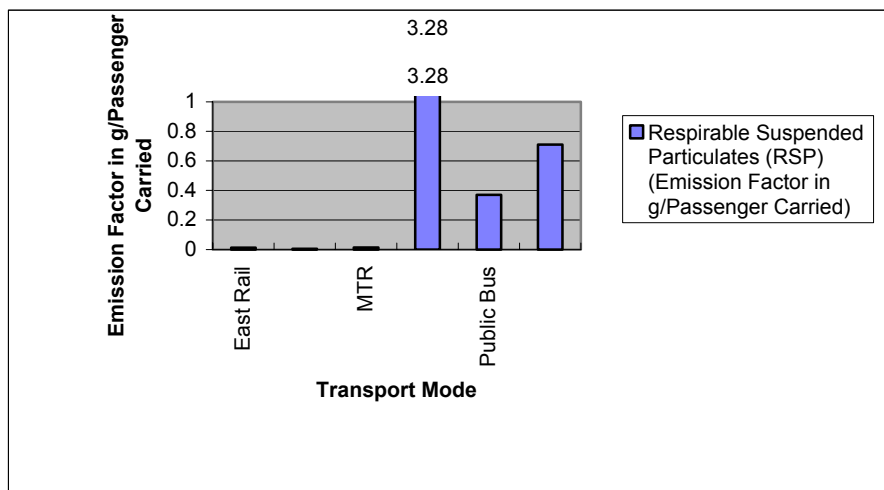


圖6 氧化氮 (NOx)

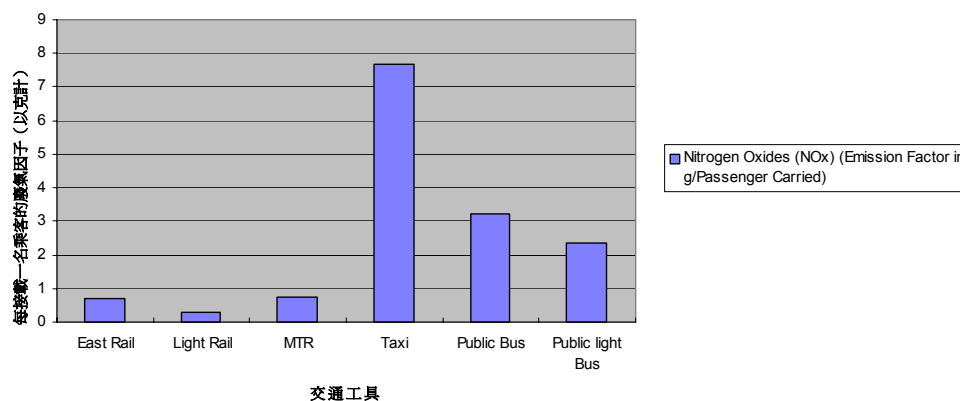
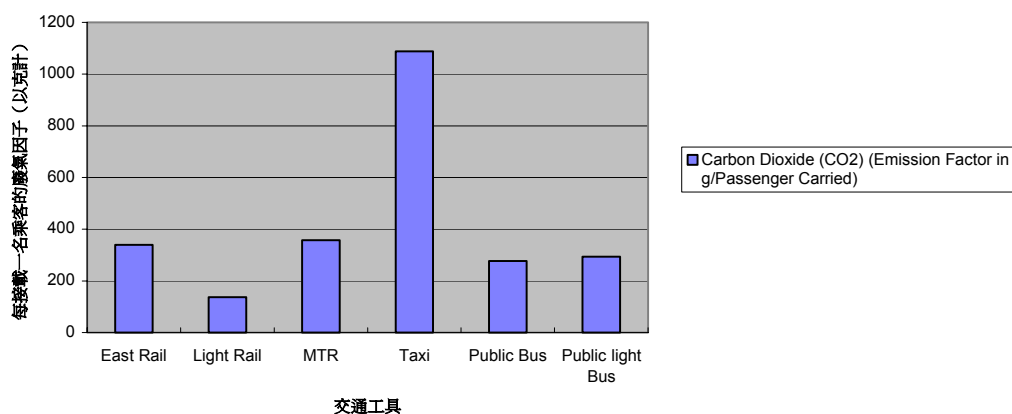


圖7 二氧化碳 (CO₂)



耗損臭氧物質

地鐵已完成多項計劃，逐步淘汰耗損臭氧的物質。2001年，商場的9台冷凍機，以及寫字樓大廈的12台冷凍機已全數換上不含耗損臭氧物質的製冷劑。目前，地鐵旗下管理物業中100%的冷凍機及營運鐵路中約30%的冷凍機一概不含耗損臭氧的製冷劑。其餘冷凍機將於未來15年內改裝，而所有新冷凍機均會全面符合現行的保護臭氧層條例。

鐵路建造

2001年，建築期間的空氣質素監測計劃反映以下符合規例的水平：

- 將軍澳支線 (TKE) 工程100% (691次量度，0次超出規定水平)。
- 紓緩 魚涌乘客擠塞工程 (QBR) 100% (192次量度，0次超出規定水平)。
- 美孚隔音罩工程 (MEF) 100% (29次量度，0次超出規定水平)。

相較2000年符合規定的水平，整體比率已由99.6%上升至100%。

車輛產生的廢氣

公司員工盡可能使用地鐵，惟若干工作亦需要使用其他車輛。地鐵所有車輛一律使用無鉛汽油或超低硫柴油燃料。在72輛柴油車輛中，64輛已安裝催化轉換器，其餘8輛屬使用量較低的緊急車輛，例如重型起重機，市面上亦未有合適的催化器。

室內空氣質素

地鐵已制訂綜合監測計劃，評估營運鐵路、辦事處以及公眾運輸交匯處的空氣質素是否符合本身的設計標準。在2001年，監測顯示室內空氣質素達至地鐵的設計標準。

氡氣監測

氡是一種由某幾類岩石自然釋出的輻射氣體，可在密閉空間如隧道內集結。因此，地鐵在隧道及車站範圍內進行氡氣監測，評估是否符合世界衛生組織的標準。監測結果確認，14個荃灣線車站中有13個並未超出世界衛生組織標準的上限。其中一個車站則需於2002年進行更深入的監測。

表一 主要環境數據

問題	範圍及說明	2000	2001
電力	營運鐵路	709,603兆瓦時	709,170兆瓦時
食水	車務	224,256立方米	211,073立方米
廢物			
金屬循環再用	車務	680公噸	720公噸
廢油產生	車務	34,120公升	15,632公升
廢油循環再用	車務	0公升	3,154公升
廢溶劑	車務	6,712公升	7,132公升
乘客紙張循環再造	車務	4公噸	46公噸
噪音			
	工程	98.7	99.7
	(%符合規定)		
空氣質素			
	工程	99.6	100
	(%符合規定)		

6 經濟方面

公司多年來一直透過年度及中期帳項呈報財務表現，但有關地鐵與經濟之間互動影響的報告則仍處於初步制訂階段。

財務表現

地鐵2001年度年報闡述公司在2001年裏如何提升長遠股東價值及收錄公司財務表現詳情，其中特別備受關注的部份為財務回顧〔請看〕、損益帳〔請看〕、資產負債表〔請看〕及現金流量表〔請看〕。

地鐵財務表現摘要 (2001年度)

損益帳 (百萬港元)

營業額	7,592
未計折舊前經營利潤	7,307
折舊	(2,178)
利息及財務開支	(874)
利潤	4,284
股息	2,118

資產負債表 (百萬港元)

資產總值	98,128
貸款、融資租賃債務及銀行透支	31,385
遞延收益	8,411
股東資金	54,049

財務比率 (百分率)

未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤佔營業額百分率	53.5%
非車費收入佔營業額百分率	24.5%
債務權益比率	58.1%
利息保障 (倍數)	3.8x

與香港、亞洲及全球經濟的互動影響

地鐵直接僱用約7,200人，更藉著聘請工程承辦商（承辦鐵路基建結構建造以至車站清潔等工作）、採購供應品及能源，以及參與物業發展合營項目，間接在香港、亞太區以至全球創造無數就業機會。此外，地鐵服務（即便捷的載客服務及提供住宅、零售及寫字樓單位），在香港經濟中亦扮演舉足輕重的角色。再者，由地鐵始創及擁有大部份權益的八達通卡，為香港交通服務及其他服務提供電子付款途徑，從而加快交易效率，並減少現金交收的需要。

香港成為國際金融中心，地鐵貢獻良多

地鐵在2000年10月局部私營化，其後成為恒生指數成份股（該指數代表香港33間藍籌公司），並獲納入摩根士丹利綜合指數及金融時報指數系列，提升香港證券資本市場質素，及令投資組合更見多元化。截至2001年12月31日，地鐵按市值計排名第13位，按營業額則排名第22位。我們運用多種具成本效益的交易，包括使用不同金融工具和市場，以滿足資本開支計劃的持續借貸需求。然而，我們亦根據本身的理想融資模式，藉著不同的具體要求分散風險，審慎管理債務組合。地鐵憑著卓越的投資者關係〔請看2001年度年報「投資者關係」〕，不斷積極提高香港以至亞洲的公司管治及透明度水平。

衡量地鐵的經濟貢獻

Global Reporting Initiative 就企業的可持續發展報告制定國際最佳實務守則，並提出一套核心經濟指標〔詳見英文版之附件A〕。這些指標結合地鐵輔加的數據，用作地鐵的經濟貢獻指標。

地鐵的經濟貢獻

	2001	2000
財務表現		
營業額	75.92億港元	75.77億港元
股東應佔之年內利潤	42.84億港元	40.69億港元
股東資金回報	8.2%	8.5%
與香港、亞洲及全球經濟的互動影響		
員工人數	7,231	7,332
員工薪酬及有關費用	16.41億港元	16.88億港元
水電費用	5.01億港元	5億港元
耗用之存料與備料	1.19億港元	1.27億港元
乘客總數（地鐵及機鐵）	7.67億人次	7.77億人次
香港專利公共交通工具市場佔有率	23.5%	24.1%
支付借貸利息	8.96億港元	12.09億港元
派發股息	21.18億港元	5億港元
已付稅項 ¹	無	無
已收補貼	無	無

¹ 遞延稅項

7 可持續發展意識

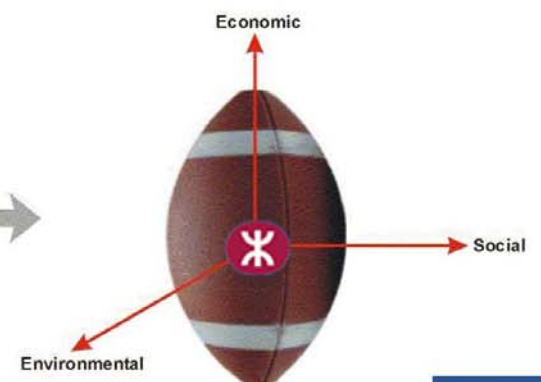
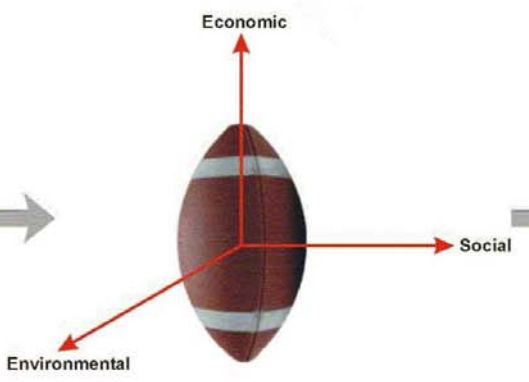
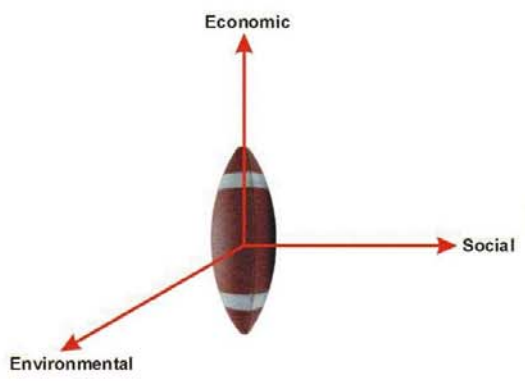
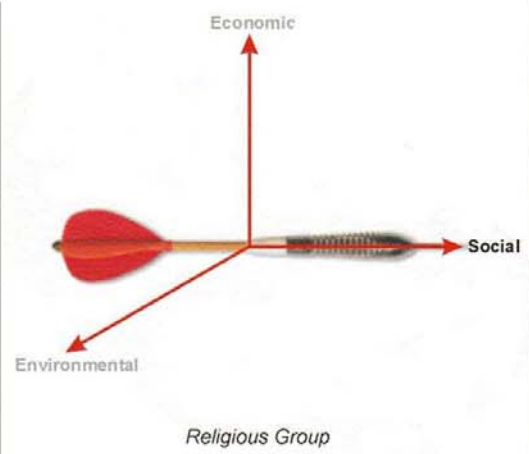
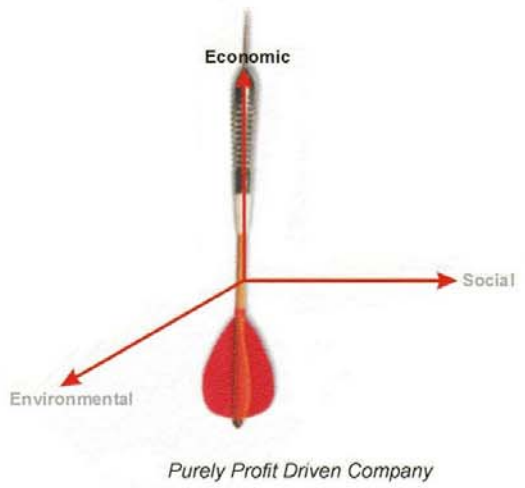
地鐵不遺餘力提高香港，全國及國際間對企業可持續發展這課題的意識及理解。本報告概述可持續發展對地鐵的意義〔請看 - 第3章〕，然而其他人士對此又有何下定義？

就杜瓊斯可持續發展指數〔請看 - www.sustainability-index.com/〕而言，「企業可持續發展是一種商業手法，透過掌握時機及管理經濟、環境及社會發展所蘊含的種種風險，創造長遠的股東價值。企業可持續發展領導者，以本身策略及管理互為配合，既能充份發揮可持續發展產品及服務的市場潛力，同時又成功減低可持續發展成本及避免承擔風險，從而創造長遠的股東價值。」

企業可持續發展尚有多個準確的文本定義（例如WBCSD〔請看 - www.wbcsd.ch/〕、Mallen Baker〔請看 - www.mallenbaker.net/csr/〕等），但採用圖像作陳述的卻寥寥可數。有見及此，地鐵決意繪製一系列立體圖形資料，說明可持續發展對不同機構的意義，以及公司邁向可持續發展模式的進程（圖8）。

有些機構只專注單一的可持續發展層面，例如純粹從財政角度著眼的公司，這類機構可以飛鏢代表之。而對可持續發展的兩個層面均感興趣的機構則可視之為飛碟，這類機構現實中為數不多，積極推行環境及社會運動的壓力團體便是一例。大多數上市公司可以橢球代表之，主力著眼提高股東回報，在一定程度上亦會顧及環境及社會問題。隨著公司在業務架構中注入環境及社會元素，橢球的周長便逐步增加，依照企業可持續發展的理據，橢球的整體體積亦會相應增大，繼而帶來股東回報的增長。簡言之，隨可持續發展而膨脹。

這個飛鏢 - 飛碟 - 橢球的比喻，可用以描述有關可持續發展方面的企業透明度。從這角度看來，大多數恒生指數成份股公司都是飛鏢，因這些公司只報告其財務表現；其中少數發表環境報告者則屬經濟 - 環境平面上的飛碟，而地鐵卻是當下唯一的橢球！



Copyright 2002 by MTR Corporation Ltd. All rights reserved.

8 2001年的環境表現

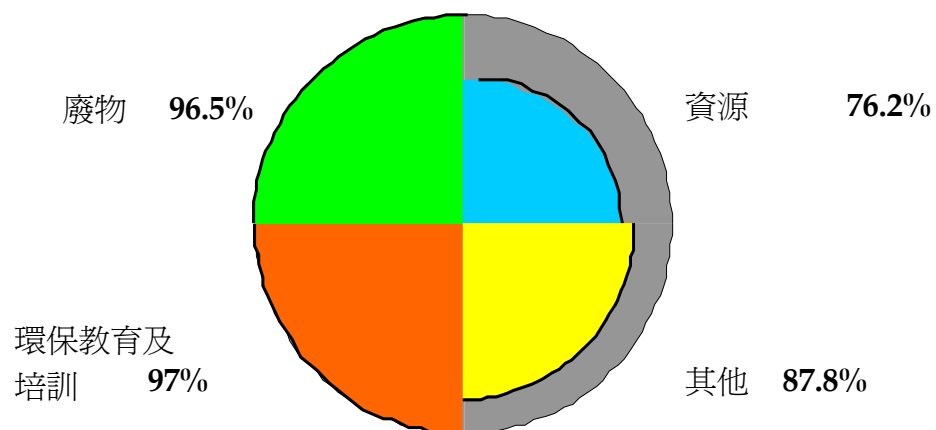
2001年間，地鐵各處別不斷致力實現2000年度公司環境報告中列明的目標。在這份可持續發展報告編製期間，為了協定各項目標的完成百分比，我們審閱進度詳情，並與各處別管理高層跟進討論。依照核實方法，經由資料審閱及工作層面會議，進一步核實目標的代表性樣本。2001年，地鐵的175項環境目標中已有90%完全達到。

2001年環境目標的進度

	數目	佔整體百分比(%)
100%完成目標	157	89.7
75%完成目標	5	2.9
50%完成目標	7	4
25%完成目標	0	0
0%完成目標	6	3.4

為方便各處別查閱及記錄本身各項目標的進度，並在公司層面監察整體進展，地鐵已於內聯網系統開發「環境目標追查系統」(ET3)。來自各處別的代表於每季更新目標進度，所得結果提交由車務總監出任主席的環境協調委員會。有關數據資料經編纂後製成摘要，以扇形分析圖概述各類別完成目標進度的百分比，最後提交予地鐵公司執行總監會。

2001年已完成目標百分比(%)



各部門2001年目標的完成進度及2001年內其中10%目標無法完全實現的理由，只在英文版中詳錄。

9 2002年的可持續發展目標

公司目標 (各個處別的2002年目標只在英文版中詳錄)

可持續發展

透過發表文章和舉辦研討會，在地鐵內外提高公司可持續發展的意識。

社會

達到地鐵2002年顧客服務目標承諾。

為車務處員工提供平均10.7天培訓，並為其他處別員工提供平均2.4天培訓。

實施根據第4次員工意向調查結果而制訂的行動計劃

維持相同程度的社區參與

與外界相關人士舉行會議次數維持在2001年水平

減少每接載一百萬名乘客發生意外的次數

減少員工及承辦商員工發生意外的次數

在地鐵網站上發佈工作操守指引

在全公司上下提供有關地鐵工作操守指引的培訓

環境

在2003年取得ISO14001國際環境管理系統標準認證

制訂主要表現指標 (KPI)，推動改善商界在環保工作方面的表現

擴大推展綠化採購政策的範圍

更深入掌握紙張耗用情況，務求在2002年設定可定量節約目標

A GRI指標

自從GRI(2000年6月)發表後，很明顯需要展開進一步工作，制訂一套指標，協助公司編製可持續發展報告。GRI曾設立一個測量工作小組執行此項任務，負責就下一版本的指引應納入何種指標提出建議，有關建議已於測量工作小組的最後報告內發表(2002年1月GRI)。本報告之英文版詳列測量工作小組所建議的核心指標、列舉地鐵2001年公司可持續發展報告中就有關指標的論述，以及概述地鐵因應各項指標所作報告的程度。地鐵試圖透過這種做法來說明其可持續發展報告的範圍，並實地測試所建議的核心指標，以便向GRI提供反饋意見。資料顯示，地鐵已因應GRI 70%的建議核心指標作部分或全部報告。

B 地鐵公司環保政策

地鐵有限公司致力保護香港的環境，並對一切公司活動所造成的影響負上責任。

公司會：

1. 遵守所有環保法例，或在缺乏既定法例的情況下，適當地尋求並遵守獲公認的最佳國際慣例。
2. 在公司全面推行「環境管理系統」，旨在不斷監察及管理對環境的影響，並定期檢討各種需要密切監管的环境問題。
3. 根據法例要求或最佳做法的慣例，為新工程進行環境影響評估，並按建議推行改善措施。
4. 確保承辦商及業務夥伴執行各項環保建議，從而達到可接受的環保水平，並指導和鼓勵所有供應商在提供產品及服務時採取可接受的環保措施。
5. 教導及訓練員工各項有關環保的事宜，藉以加強他們的環保意識。
6. 向乘客、立法會議員、專家及公眾灌輸鐵路有助環保的信息。
7. 訂立環保表現目標及安排進行第三者環境審核，然後公佈結果以求不斷改進。

如對本訓示有任何疑問，請直接向環境經理馮悟文博士查詢。

人力資源總監
陳富強

註：本訓示取代一九九七年十一月二十七日的**第一版**。

C 意見聲明

地鐵去年的首份環境報告已肯定該公司在環保方面的貢獻，躋身優秀環保企業之列，並會就環保事宜作出匯報。今年，地鐵更邁出新一步，在公司目標及使命中加入多項社會及社區目標，並就公司在可持續發展的整體貢獻作出更廣泛的報告。

一家公司可否持續發展大大取決於所有不同的相關人士的意見及意向。這些人士均與公司員工和顧客、投資者和貸款人以及政府和社區有交流，自然對一些大公司如地鐵有所要求和期望。一家可持續發展的公司會認真與上述各方溝通，並在營運時盡量照顧他們的需要和願望。

本報告書顯示地鐵一直主動與上述各方保持對話，致力達到各方的要求，這從地鐵去年制訂的《工作操守指引》便可見一斑。而本報告第三章所載的可持續發展原則及目標聲明也十分全面，足以反映地鐵的誠意。

報告中，地鐵運用橢球的比喻—球越澎脹，越可持續發展，以示該公司竭力達致這個目標。地鐵可在日後的報告詳加闡釋這個比喻，說明可持續發展的不同層面如何相輔相成，並量化有關影響。此外，地鐵也可分析要達到建議的環境及社會目標所付出的代價，並展示如何藉減低其他營運成本及風險、提高公司聲譽、挽留客戶與員工以及鞏固外界對公司基本營運自由的信任以取得最終利益，均是特別值得探討的地方。

我樂見地鐵擬於明年在環境管理系統方面取得ISO 14001標準認證。這將有助證明過去幾年的努力和成果沒有白費，並可持續改進。要取得ISO認證，首要是確保公司的董事局能貫徹始終，致力把可持續發展的價值觀及目標傳達給全體員工。此外，公司需要設立專責小組來制訂及監管目標，並加設培訓課程和內部程序，務求在面對重大決定時能就可持續發展作出評估。

地鐵對香港在可持續發展方面的最大貢獻源自鐵路服務的質素。鐵路服務的質素、可靠性和班次是吸引和挽留乘客的基本要素，同時可減少市民大量轉用私家車而引起交通擠塞和污染的問題。展望未來，地鐵的最佳貢獻將在於繼續以合理價錢提供上述的優質服務，並不斷擴展網絡以增加乘客人數。本報告所載的資料顯示地鐵可憑服務質素、環境及社會標準來提昇貢獻，加上雄厚的財力和財務表現，地鐵可進一步實踐鴻圖大計。

此外，透過提高物業發展的環境及社會標準以及連接公共交通網絡，地鐵對可持續發展作出重大貢獻。今年地鐵已加強這方面的工作，而物業處正致力就新發展項目在可持續發展方面提供創新方案。期望地鐵日後能在現有物業上，持續改善能源及環境方面的表現，並將良好的環保服務成為提供物業管理夥伴的管理服務的重要一環。此外，地鐵可運用本身

作為香港主要物業發展商、管理人及土地擁有者的影響力，促進本地物業市場對可持續發展的認識和作出承諾。

地鐵透過多項計劃及為未來所定下的社會目標均屬積極可取，但其中的難處在於釐定比例恰當的活動作為配合。

在內部教育及培訓方面，地鐵或應借鑑其他世界級企業的做法，並就預期達到的能力和資格釐定所需的培訓資源。

在社會服務方面，地鐵或應與政府、社區組織及公眾有更多對話，方能確定適合地鐵的活動優先次序和規模，以及有效調配資源的方法。地鐵可善用特殊知識和技術，或地理位置或其他聯繫而與某些社群建立特別關係，從而令公司成為最佳服務機構。

在人力資源方面，全球有部分大公司已定下目標，盡量平衡公司男女員工數目的比例，或定下聘用殘疾人士或其他弱勢社群的具體人數。未知地鐵日後是否有意就這幾方面定下目標。

在環境目標方面，去年我曾就地鐵的首份環境報告作出評論，今天我喜見地鐵改進甚大。

能源耗用量及對氣候轉變的影響仍是地鐵主要關注的環境問題之一。我樂見地鐵在能源效率上的努力正從鐵路營運伸展至公司的物業發展及其他項目。

若日後的報告能把公司內不同部門的能源表現結合成整體的能源及碳表現，將為更佳。這可促使公司就能源效率的持續改善訂定長遠目標，並顯示公司在達致本地、國家或國際碳含量目標上或未來碳貿易安排上需扮演的潛在角色。

很高興看見地鐵在其他方面的環境表現均持續改善，包括噪音、減少使用化學物品和損害臭氧層物質以及盡量減少廢物。減少廢物可定為所有工作的明確目標，並可融入環保採購方法內，以便日後在採購物料時具體列明最終的物料循環途徑。此外，地鐵定下循環再用大量公司廢物的目標，有關進展令人印象深刻。惟紙張使用情況仍待改善，並須定下使用量和循環再用的可實現目標。

地鐵在報告中多處提及自然生態和支持生物多元化。雖然地鐵在公司範圍內甚少就這方面作出行動，但可考慮將來有機會在香港以行動支持保護生態環境，例如捍衛某些香港自然生態的重要品種或特色，以配合發展社區時所作出的社會承擔。

除營運方面的表現卓越外，地鐵在香港及其他地區均享有崇高地位和良好聲譽，故向其他機構推廣可持續發展時將更具影響力和領導風範。今年，地鐵邁出了重要的一步，在採購政策上施以上述的影響力，鼓勵或要求所有供應商遵從可持續發展的規則。若地鐵能在日

後的報告內，制定方法衡量實施上述做法的成效，並考慮怎樣藉此協助其他公司持續改善，有關報告的內容將更為充實。

整體來說，地鐵首份可持續發展報告顯示該公司已在可持續發展上作出重大承諾。我熱切期望該公司未來會有更大改進。可持續發展已融入地鐵的核心業務。憑藉果斷的領導優勢及公司整體員工繼續致力有關工作，相信地鐵可成為亞洲及全球以可持續發展方式營商的最優秀公司之一。

Derek Osborn

Derek Osborn CB 是英國可持續發展委員會 (**UK Commission on Sustainable Development**) 的成員、聯合國環境部 - 英國 (**UNED-UK**) 主席及「共創明天股權持有人論壇」 (**Stakeholder Forum for Our Common Future**) 聯合主席。他曾任英國環境保護會總監 (**Director General of Environmental Protection**)、可持續發展英國圓桌會議 (**UK Round Table on Sustainable Development**) 主席、歐洲環境事務處 (**European Environment Agency**) 主席以及聯合國特別小組地球高峰會II (**Earth Summit II, the Special Session of the United Nations**)¹ 談判聯合主席。此外，他也就可持續發展事宜向各國政府機構、商界及其他團體提供專業意見。

¹ 該峰會在里約地球高峰會 (**Rio Earth Summit**) 後五年舉行。

D 資料審核聲明

範圍

香港環境資源管理顧問有限公司負責地鐵公司可持續發展報告2001的獨立審核工作。

方法

今次的審核方法與地鐵環境報告2000的審核相若。首先，本公司直接與地鐵一起制定報告的結構及內容，但沒有參與資料制定或收集的工作。第二，本公司揀選一個具代表性的例證及數據點樣本。第三，本公司參考合適的原始資料、檢討資料管理系統及訪問地鐵總部的員工，去確定本報告的資料是否真實無訛。

結果

地鐵公司可持續發展報告2001充分匯報地鐵旗下的主要可持續發展事項。本公司以上述樣本為基準，認為在合理的情況下，報告書內所載的事實聲明及數據包括在達致2001年既定目標的進度上，均屬真確無誤，並提供公平及均衡的表現審核。2001年的具體目標載於英文版之第8章內，經審核的項目以「✓」號標示。

建議

本公司建議地鐵管理層應注意以下事項：

- 主要營運處別之間應就界定資料範圍達成協議，以便編寫日後的可持續發展報告；
- 制定資料預備方法，並確保每年的方法一致；
- 繼續將大量以過程為本的目標，轉為小量的定量表現目標。

利仕達

香港環境資源管理顧問有限公司

行政董事

2002年3月26日

E 回應

歡迎閣下提供意見

為促進地鐵改善日後的可持續發展匯報，歡迎閣下就本報告書的任何事項或地鐵在可持續發展的方針上，提出意見及建議。

	優秀	中上	中等	中下	差劣
你認為本報告書的整體評分為：	1	2	3	4	5

請就以下項目評分：

內容廣泛	1	2	3	4	5
資料詳盡	1	2	3	4	5
實用性	1	2	3	4	5
清晰及容易閱讀	1	2	3	4	5

你認為地鐵在可持續發展方面的表現如何？	1	2	3	4	5
---------------------	---	---	---	---	---

如何改善本報告書？

你認為哪方面的資料最實用？

你認為哪方面的資料最不實用？

你希望本報告書加進甚麼議題？

其他意見：

謝謝閣下的寶貴意見 請電郵至 envmngr@mtr.com.hk