

二零零一年業務回顧

經營環境

經濟陰霾再現

由於美國及其他主要市場的經濟情況在二零零一年每況愈下，香港經濟復甦的前景更見渺茫。美國經濟早在三月已呈放緩的徵象，而九一一恐怖襲擊事件更令美國經濟雪上加霜。直至年底前的連番減息，經濟下滑情況才稍告喘定。

鑑於香港經濟屬外向型，加上與美國進行的貿易量龐大，香港無可避免會受到影響。雖然國內持續出現強勁增長，香港的本地出口及轉口數字卻分別下跌約百分之十五點二及百分之四點六。旅遊業亦備受影響，抵港旅客人數保持平穩。

香港亦繼續面對因亞洲金融危機以及聯繫滙率所帶來的經濟調整。消費者物價指數錄得百分之一點六跌幅。雖然息口低企，但不明朗因素仍然籠罩本港，打擊商業投資意欲，亦減少就業機會。本地股市表現在一眾主要市場中表現最為差勁的股市之一，本年度收市報跌百分之二十五。在如此環境下，消費者信心及消費持續萎靡不振。香港的本地生產總值僅微升百分之零點一，而在二零零零年則錄得百分之十點五的升幅。

鐵路擴展，長遠目標

雖然經濟不景，公共交通需求整體仍錄得輕微增長，共達四十億一千七百萬人次。競爭持續白熱化令地鐵的市場佔有率由百分之二十四點一微跌至百分之二十三點五。由於來自發達國家的抵港遊客數字下跌，機場快線的市場佔有率亦由百分之二十八，輕微下跌至二零零一年的百分之二十七。

鐵路營運

地鐵繼續致力改善香港生活質素，並透過提供安全、可靠、快捷而環保的集體運輸服務，加強作為高效率服務樞紐的角色。

客流量及收入

公司的客流量於二零零零年底略見改善，至本年度，由於失業率上升、人口由市區遷移至新界地區，

長遠而言，基於公眾越來越關注改善空氣質素，香港環境仍有利鐵路發展。

政府在《鐵路發展策略2000》列明，鐵路將成為日後運輸網絡的骨幹。現建議優先發展六條新行車綫，包括北港島綫、西港島綫及沙田至中環綫。目標是為七成港人在每方圓一公里範圍內，即設有一個鐵路站，並且將鐵路佔公共交通的整體載客量，由二零零零年的百分之三十一，提升至二零一六年的百分之四十三。

樓市前景，挑戰重重

香港樓市年內持續疲弱不振。負擔能力縱已改善，但失業率高企、就業前景不明朗，加上物業單位供過於求，均對市場造成嚴重影響。隨著利率見底，本年度下旬樓市漸見活躍，但成交宗數僅由二零零零年錄得的八萬五千七百七十四宗微升至八萬八千一百九十宗。

許多公司紛紛來港設立辦事處作為亞太區基地，帶動優質寫字樓需求上升。但由於營商環境欠佳，加上科技及金融界等進一步縮減規模，導致整體需求萎縮，大大抵銷外來公司所帶動的需求增長，因而扭轉二零零零年租金大幅上升的情況，令到資本值下降。

雖然全年消費者意欲及消費持續疲弱，零售商舖市場表現仍相對穩定，租金收入得以維持於一九九九年中的水平。位置優越、管理完善的大型優質購物中心，繼續成為零售租務市場當中的大贏家。

加上與其他公共交通工具的競爭更趨白熱化，客流量出現下調。年內錄得乘客量合共七億五千八百萬人次，市場佔有率為百分之二十三點五，而於二零零零年則為七億六千七百萬人次。過海運輸市場的佔有率輕微下降至百分之五十七點四。地鐵系統（不包括機場快綫）車費收入微跌至五十一億六千四百萬港元。

機場快綫所面對的挑戰相對較為嚴峻，尤其在九一一事件後，更嚴重打擊航空業。載客量下跌至九百萬人次，跌幅達百分之十二點八，整體市場佔有率則為百分之二十七。然而，由於取消車費折扣，收入並未受影響。平均車費由二零零零年五十三點一港元，調升至二零零一年的六十二點五港元，帶來收入合共五億六千四百萬港元，增幅為百分之二點七。

創意革新的市場推廣計劃，包括以吸引年輕乘客的「多點時間，多點生活」推廣計劃，以至網上地鐵優惠會等，均有助提升乘客量。這些推廣計劃帶來額外乘客量增長共三百一十七萬人次。

表現卓越

地鐵除與政府達成的營運協議，列明最低限度的表現水平要求之外，公司亦自行訂定客戶服務承諾。我們的表現全面超越這些目標。年內，地鐵的乘客服務車程準時性高達百分之九十九點九，以每日乘車兩次、每周乘車五日計算，相當於大約兩年才遇上一次五分鐘或以上的延誤。在極少數服務嚴重受阻的情況下，地鐵員工亦能迅速為乘客提供協助，並確保盡快恢復正常服務。扶手電梯及其他設備的可靠性皆錄得理想數字。

表現如此卓越，顧客自然倍感稱心滿意。根據國際標準准鑑，地鐵亦有理想表現。

改善網絡

公司於二零零一年在列車、車站及顧客服務方面均作出連串重大改善。

我們於二零零零年十二月增加市區綫非繁忙時段的列車服務，隨後更在二零零一年中，增加黃昏繁忙時段的列車班次。這些措施可縮短整體交通時間，讓乘客倍感舒適。由於列車現代化計劃提早完成，地鐵列車更見舒適。新車廂能提供更完善的照明設備及通風系統、更舒適的座椅、更簡單易明的資料顯示，以及更多空間擺放行李或輪椅。

觀塘綫與港島綫位於北角站的全新轉綫月台順利啟用，標誌著另一大里程碑。新設施可為乘客節省大量時間，使過海乘客量即時上升百分之一點八，以總乘客量計算，則上升百分之零點六。

為提升顧客服務，我們不斷改進車站入口、大堂及控制室。我們亦開始在市區綫的車站月台加建月台幕門以改善整體環境、提高能源效益及安全程度。首批幕門設施已於二零零一年十月於彩虹站正式啟用。地鐵是全球唯一一間在現有行車綫加裝月台幕門的公司。

獎項

地鐵在鐵路營運的各有關方面（包括設計、建造、驗收、營運及維修等），均有卓越往績。

年內，我們的成績備受多方認同及屢獲嘉獎，其中包括僅有三間公司獲公共交通國際聯會(UITP)頒發的「秘書處公共交通服務創新獎」殊榮。在香港民主建港聯盟每年一次的「香港公共交通機構表現」調查中，地鐵亦榮膺「最佳交通營辦商」。

去年一月，地鐵取得ISO 9001:2001認證，成為全港首間榮獲香港品質保證局根據新修訂品質標準頒發此項認證的公司。

提升生產力、降低成本

我們致力發掘嶄新技術及奉行最佳實務守則，生產力得以提升，總營運成本由三十六億六千三百萬港元，下跌至三十五億三千三百萬港元。我們重新策劃業務流程及銳意培訓多技能的員工，使我們能更有效調配員工及減省人手。我們亦有將若干維修及支援服務加以外判。在合適情況下，地鐵運作亦會進一步自動化。

全面車站運作及全面車廠運作兩項計劃繼續取得進展。有關計劃涉及將車站及車廠的營運和維修工作逐步合併。

我們在許多其他方面已成功節省成本。透過善用列車自動控制系統，以及在車站照明設備內換上節約能源裝置，令我們成功減低耗電量，更獲電力公司提供節扣優惠。我們亦透過系統化及高效率的資產重置計劃嚴加控制保養及維修等支出。

環保及安全

地鐵致力建立可持續發展的架構，提供價格相宜、安全、可靠的運輸服務之餘，還要注意盡量減少耗用非再生的資源、避免產生噪音及污染物質。這些措施可減省成本、減少潛在責任、提高生產力、確保新工程項目準時竣工以及吸引具社會責任感的投資者。

地鐵一直致力讓所有人(包括兒童、長者及傷健人士)均可安心享用我們的鐵路設施。我們已於車站內安裝多種特別設施，包括升降機及斜坡、點字路線圖及雙向闊閘機等。

地鐵一向致力保障各人在地鐵範圍內的健康及安全。在二零零一年，公司的安全事故紀錄再度成為全球同類業務營運中最佳之一。我們繼續於年內推行「乘客教育計劃」。我們亦有頒發獎項、舉辦安全活動以及參與「交通安全日」。我們為僱員提供安全訓練，而承建商安全管理系統亦繼續精益求精，以確保符合嚴格標準。

其他業務

八達通溢利貢獻持續攀升

八達通卡有限公司屢創佳績。截至年底，發卡量已達八百二十萬張，較二零零零年增加百分之十五點五。每日平均交易金額增加至四千七百萬港元，升幅達百分之十五。源自八達通卡有限公司的盈利貢獻，跳升至二千九百萬港元，升幅達百分之一百二十三。

八達通系統更普及至全港電車。陸續有更多小巴及停車場加入使用此系統，停車咪錶亦已順利完成試驗。眾多非運輸機構均已採用該系統，其中包括維他奶自助售賣機，公眾泳池及美心快餐店等。再有更多銀行以及Circle K便利店開始提供增值服務。上述種種以及透過信用卡提供自動增值服務，將有助提升八達通的使用量。

廣告業務穩踞市場領導地位

二零零一年內，我們在軌旁設置了二十個視像投映系統，大受廣告商歡迎。車站牆身及車身的特別廣告需求持續強勁，使公司得以在戶外廣告市場中，穩佔百分之五十以上的佔有率。儘管如此，在經濟不景氣持續影響下，本年度廣告收入下跌至四億二千八百萬港元，跌幅為百分之十五。

嶄新的互動電子優惠券系統「e分鐘著數」，使廣告客戶得以推廣折扣優惠，而有關優惠全部均可透過地鐵數據網絡即時更新。我們亦已推出一本深受各界歡迎的免費周刊。

流動電訊用量上升

電訊收入總額下跌至一億七千三百萬港元，跌幅為百分之零點六。流動電話系統內撥出的電話次數，增加至二億一千五百萬次，通話時間更高達四億三千五百萬分鐘，惟因本港傳呼及繳費電話用量持續下跌，抵銷部分有關上升所帶來的收入。安裝無線電收發基地站的租金收入，則成為一種新闢收入來源。

租金收入保持穩定

地鐵可在本身車站規劃若干範圍作商用設施使用。本年底，有關佔用面積合共一萬五千一百二十四平方米。這些商用設施，例如便利店等，除能提供方便給地鐵乘客外，亦能帶來租金收入。年內，我們已開始展開翻新商用設施工程，有關工程涉及重新編排舖位位置以及調整商舖組合。並盡量善用可供商用的樓面面積。雖然經濟表現強差人意，但這項業務所得收入仍微升百分之二至二億二千一百萬港元。

顧問業務表現驕人

地鐵的顧問業務在二零零一年有長足發展。地鐵合共奪得六十九項新海外顧問合約，總值七千一百萬港元，源自顧問服務收入上升至三千二百萬港元，升幅達百分之三百。

公司成功奪得曼谷一項合約，亦已就新加坡工程簽署共四項合約。此外，我們在深圳、廣州、高雄、台北及德里等地亦贏得新業務合約。香港方面，地鐵亦獲機場管理局批予一項合約，負責營運及維修旅客捷運系統。

物業回顧

我們透過公開招標方式，挑選信譽昭著的發展商共同發展旗下的物業項目。我們利用前期利潤攤分、攤分實物資產或後期利潤等，從而盡量減低地鐵的財務風險。我們亦會保留投資物業賺取租金收入，以及為本身及其他業主提供物業管理服務。

雖然整體市道欠佳，二零零一年，地鐵從物業發展中確認三十二億四千八百萬港元利潤。投資物業及物業管理收入亦錄得增長。

機場鐵路計劃反應踴躍

機場鐵路發展項目已於年內完成，佔全港物業總銷售額中一個重要比重。東涌站、奧運站及九龍站均有提供相關物業發展組合出售，包括映灣園及擎天半島

等高尚住宅發展項目。雖然市道不景，該等物業均能爭取合理銷情，年底前合共售出一萬二千七百個單位。反映地鐵沿綫物業交通便利、規劃完善，別具吸引力。

我們的商務物業計劃同樣發展順利。中國銀行已購入奧運站共二萬八千平方米的辦公大樓，而香港金融管理局亦同意購入國際金融中心第二座近三萬平方米的寫字樓。

我們繼續與物業組合發展商及城市規劃委員會緊密合作，因應瞬息萬變的市場情況適當調節各項發展計劃，以達至增值、減低成本，及有利日後促銷。九龍站發展項目乃其中一例子，而我們更已特地為該項目賦與「Union Square」這個新名字。

將軍澳支綫二零零二年通車

將軍澳支綫所需進行的物業發展籌備工作均進展順利。正如公司旗下所有計劃一般，我們會盡可能減少這類工作，從而減低前期成本及減輕地鐵的財政負擔。我們亦與政府及有關機構合作，確保能充份提供地盤以外的基礎設施。

我們的市場定位明確清晰，因而得以順利推展公司的招標計劃。市況於二零零一年年底漸見起色時，我們即推出五十五b區發展項目，主要為一項住宅計劃，合約已於二零零二年一月批出。視乎後市市況，我們預期將於二零零二年再推出其他項目進行招標。有關將軍澳支綫的總發展面積將約為二百三十萬平方米，所建成物業包括各式用途。

其他發展項目

我們在八月與俊和集團有限公司簽訂合約，發展彩虹站上蓋的一個地盤，此項計劃將有助提供更完善的轉車服務、增加零售及住宅單位，另加設公眾停車場。

我們已暫延柴灣車廠餘下露天部分之上的發展項目，惟有關青衣站毗鄰一個地盤的策劃工作則仍會繼續進行。

投資物業回報可觀

雖然兩個大型購物中心進行翻新工程期間，令相當部分的商場樓面不能租出，但投資物業收入仍見穩步上升。未受影響的商場樓面，表現勝過預期，因而抵銷因施工導致收入損失的影響。

杏花邨商場經進行大型裝修工程後，搖身一變成為杏花新城，配合前所未見的創新主題，成為大眾焦點所在。杏花新城開幕時，舖位幾近全部租出。隨著煥然一新的德福黃金大道正式開幕，向有極佳表現的九龍灣德福廣場購物中心更見多姿多采。至於青衣站

上蓋的青衣城，乃該區的購物熱點，經調整商舖組合後，年內續有極佳表現。

就更進一步的發展方面，我們投入龐大資源為八萬平方米，位處九龍心臟區的零售購物中心「Union Square」進行設計工作，這是一個重要的發展項目，地鐵會擁有該物業的大多數權益。

物業管理

地鐵現已躋身成為全港最大物業管理公司之一。截至年底，我們分別負責管理三萬九千六百一十三個住宅單位，以及三十七萬零二十二平方米的寫字樓和商場面積，物業管理收入上升百分之二十一點七至七千三百萬港元。於往後年度，公司會接手管理更多相繼落成的機場鐵路物業組合，旗下的物業管理業務料會持續增長。

我們嚴加控制成本之餘，亦能提供優質服務，故得以繼續保留現有管理項目。我們策劃了多項可為地鐵帶來額外收入的客戶增值服務。公司旗下高檔的Premier Management，特別提供例如二十四小時管房服務等尊貴服務，大受住戶歡迎。

為住客推出個人化八達通卡，以方便出入及使用其他互動設施，令我們成為在此方面的市場領導者。為提高管理效率及方便外界用戶更易於搜尋所需資料，我們的資訊及網上管理服務亦繼續精益求精。

環保

市場對高效率，建設完善及「綠化環保」的物業發展需求漸殷。地鐵就旗下物業推行環保工作不遺餘力。以日後將軍澳南站八十六區地皮為例，有關設計將行人與汽車分隔，並設有廣闊的休憩空間及康樂設備。加上交通方便及配合所需社區設施，八十六區勢將成為全港最大型符合環保設計的發展項目。

未來發展策略

政府訂立明確政策目標，發展香港鐵路基礎設施。因應此路向，公司現正策劃及興建多條新行車綫，以開闢未來的鐵路及物業發展收入。

將軍澳支綫可望在預算成本之內提早完成

將軍澳支綫會將該新市鎮地段納入地鐵網絡之中，該項目工程目前進度較預期為佳，預計在二零零二年八月開始通車，最終成本較最初預算成本減少達四成以上。該行車綫在繁忙時段的估計乘客量為單向每小時五萬六千人次，並涉及各式用途物業發展項目，總樓宇面積達二百三十萬平方米。

沙田至中環綫仍在考慮階段

地鐵應政府於二零零一年一月的邀請，就沙田至中環綫提交一項具競爭力的標書。我們動用近五十人，在六個月時間內合力編製而成的計劃書已於二零零一年七月提交。

我們的計劃書，不論在成本還是整體計劃方面，均具有高度競爭力。為保證能在投資項目上賺取商業回報，計劃書亦有提及興建適量的物業發展項目。我們表明新行車綫可望於二零零八年啟用。

現階段我們尚在等待政府作出決定。

竹篙灣及港島支綫工程進展

竹篙灣支綫建築工程現計劃於二零零二年中展開，建成後會將香港迪士尼樂園與地鐵網絡接連。此項目包括在陰澳興建新車站，連接東涌綫。配合這個通往新香港迪士尼樂園的鐵路工程，我們亦建議在將來陰澳站毗鄰發展一個樓面建築面積約十萬平方米與旅遊有關的商業發展項目。

政府目前仍正在考慮我們就北港島綫和西港島綫所提出的計劃。北港島綫將在炮台山連接東涌綫至港島綫，而西港島綫則會將網絡伸延至堅尼地城。工程可望於二零零八年至二零一二年期間完成。

東涌吊車

就有關在大嶼山興建吊車系統，由東涌直達昂平以至鄰近的天壇大佛和寶蓮寺的標書，我們已獲政府甄選入候選名單之內。有關計劃將為香港創造另一全新旅遊消閑勝地，項目設計亦力求與周遭境物渾然結合。

人力資源

地鐵所奉行的公司文化，是我們能成功招攬、挽留及培育各級優秀人材的要訣所在。地鐵榮獲香港特區勞工處頒發「二零零一年良好人事管理獎」，對我們努力得來的成果加以肯定。

二零零一年度，我們集中精力於提高生產力，惟亦不忘讓員工在工作中保持高度的滿足感。員工成本自一九九八年以來已持續下降，並已暫停招聘員工。我們是透過裁減部分員工，再輔以培養技能全面的員工、員工調配以及將部分服務外判等策略，才可取得上述成果。透過更多元化的工作調配安排，為員工帶來工作滿足感及維持良好的勞資關係。

我們已逐步改善僱員溝通情況及加強培訓。二零零一

年，新設備對於進行培訓及改進培訓手法方面有莫大幫助，部分訓練課程更榮獲多個獎項。

實現真正的「世界城市」

我們一直專注加強結合地鐵網絡本身與其他運輸工具的聯繫，保證香港能繼續享有世界級水平、「綠化環保」的公共運輸系統。為此，我們正研究發展花費較少的架空輕便鐵路。

增闢行人專用區以及加強地鐵站與鄰近大廈之間的行人通道連接，將會吸引更多乘客選搭地鐵。香港需要增闢更多行人專用區，才能成為真正的「世界城市」。我們繼續全力發展正如銅鑼灣站與時代廣場之間的行人通道。在二零零二年內，我們會完成兩條行人通道，另已動工興建的兩條行人通道，預計於二零零三年建成。我們現正研究再增建八條接駁行人通道的可行性。

年度，新設備對於進行培訓及改進培訓手法方面有莫大幫助，部分訓練課程更榮獲多個獎項。

我們於二零零一年傳達「服務」、「互敬」及「增值」三大信念，有助公司旗下員工之間培養一股竭力求進的強大文化。我們進行的第四次員工意向調查結果反映公司旗下員工正發揮無比支持力量，共同努力實現地鐵的多方目標。

地鐵最近正式發布工作操守指引，內容涵蓋僱員、顧客、承建商、社群，以至健康及安全等方面，適用於公司上下各級員工，旨在確保貫徹高水平的關懷和公平待遇，包括杜絕一切利益衝突的情況，以至承諾對顧客保持透明度等等。

需求及其他資本性開支，並為部分現有較昂貴的信貸再融資。

香港流動資金充裕，借貸成本低廉，促使我們決定集中於本地市場集資。融資項目總額中，一百一十億元屬銀行貸款，息率極優惠，部分還款期長達七年。本地債券市場亦因利率下調而提供吸引的融資機會，地鐵更安排以極優惠的借貸成本推出總值五十億港元的中期票據。

於年結時，我們尚未動用的信貸總額共五十五億港元，足夠應付我們直至二零零三年首季的預期資金需求。

借貸成本減少

由於借貸條款較前優厚，利率低企，公司的平均借貸息率，由百分之七點八下降至百分之六點六。我們繼續透過維持穩健的定息及浮息債務組合，減低利率風險。地鐵利用「理想融資模式」分散各類風險，亦會積極使用衍生工具，但只會作為對沖用途，絕不涉及及投機買賣。我們只會與享有良好信貸評級的財務機構進行交易。

信貸評級表現穩健

我們乃香港首家獲得國際信貸評級的借貸公司，信貸評級與香港政府看齊。二零零一年，儘管營商環境困難，地鐵穩健的信貸基礎繼續備受國際信貸評級機構高度評價。年內，標準普爾及穆迪分別將公司的港元/外幣信貸評級定為AA-/A+及Aa3/A3級；此等評級遠超投資級別，屬全亞洲頂尖之列。

加強融資能力

項目計劃和實施方面成效顯著，令將軍澳支綫項目的估計成本下降。其他新項目亦已精簡範圍，我們未來三年的估計資本開支需求已減至約一百零六億港元，令地鐵得以保留龐大的融資能力。

我們會繼續現有策略，以物業發展補足鐵路投資的回報，其收益將有助抵銷新鐵路營運初期之折舊及利息支出上升的影響。

財務結果檢討

溢利與虧損

地鐵行車綫的車費總收入為五十一億六千四百萬港元，略低於二零零零年的五十一億六千六百萬港元。由於二零零零年七月起每程額外徵收十仙用於月台幕門工程及平均車程上升，使平均車費由二零零零年之六點七三港元上升至六點八一港元。非車費收入由二零零零年之十八億六千二百萬港元微升至十八億六千四百萬港元。

未計折舊前經營開支為三十五億三千三百萬港元，減少百分之三點五。透過提高生產力以及調配員工，員工成本再度減省，由十六億八千八百萬港元下降至十六億四千一百萬港元。由於維修開支減少，其他經營成本亦減少百分之四點二。成本下降，未計折舊前鐵路及相關業務經營利潤上升百分之三點七，達四

十億五千九百萬港元。以總收益計算，溢利率為百分之五十三點五為自一九九八年以來錄得的最高數字。

物業發展利潤為三十二億四千八百萬港元，而上年度則為三十三億七千六百萬港元，主要是由於確認遞延收入及分佔若干機鐵發展項目盈餘款項所致。

鐵路和物業業務業績理想，帶動未計折舊前經營利潤微升百分之零點二至七十三億零七百萬港元。隨著鯽魚涌紓緩擠塞工程項目完成後，折舊及攤銷支出增加百分之四點二至二十一億七千八百萬港元。基於以上原因，扣除折舊後經營利潤為五十一億二千九百萬港元，減少百分之一點三。利息支出淨額則由十一億四千三百萬港元減至八億七千四百萬港元，反映利率下調的影響。

本年度純利由二零零零年的四十億六千九百萬港元上升至四十二億八千四百萬港元。每股盈利為0.85港元。董事局建議派發本年度末期股息每股二十八仙。

資產負債表

主要由鐵路系統及公司投資物業組成的固定資產總值由七百八十四億七千五百萬港元增加至七百九十二億四千三百萬港元。升幅主要由於進行鐵路改善工程所致。

未償還貸款總額為三百一十三億八千五百萬港元，增加四十一億八千二百萬港元。新動用貸款主要用於將軍澳支綫項目及其他資本性工程項目。債務權益比率由百分之五十四增至百分之五十八點一，與公司的長期融資計劃相符。利息保障倍數，即未計折舊及未計利息前溢利與利息開支總額的比例，維持在三點八倍的理想水平，與去年相同。

遞延收益由一百零四億零三百萬港元減少至八十四億一千一百萬港元，主要是按照物業發展項目的建築進度及預售收益入帳的結果。

股東資金總額為五百四十億四千九百萬港元，增加三十六億九千四百萬港元，主要是由於有保留盈利三十億八千一百萬港元所致。

現金流動

經營活動現金流入淨額微升至四十一億五千五百萬港元。上升的原因為收入增加而營運開支減少所致。流出現金主要與將軍澳支綫項目及其他資本性工程項目有關，連同利息支出及已派股息共達八十三億一千二百萬港元。其差額主要以增加動用貸款淨額去支付。

財務回顧

財務成就

二零零一年，地鐵藉著本身於金融市場上享負盛名的優勢，完成規模龐大的融資計劃，借貸成本得以削減，為公司籌集充裕資金，幫助拓展業務及為現有信貸再融資。公司的資產負債情況保持穩健，而地鐵的優越信貸評級再度獲得確認。

集資一百六十億港元

地鐵於二零零一年共成功籌集資金共一百六十億港元，所得款項將用作應付將軍澳支綫項目的餘下資金