

# 集體運輸系統 的信貸評分級

一九九六年九月

劉騏嘉  
胡志華  
李兆麟

立法局秘書處  
資料研究及圖書館服務部

香港中區雪廠街11號  
中區政府合署(西座)4樓  
電話：(852) 2869 7735  
圖文傳真：(852) 2525 0990

## 目 錄

	頁數
<b>研究報告摘要</b>	
<b>第一部分 1 部分 —— 引言</b>	1
背景	1
目的	1
研究方法	2
<b>第二部 2 部 —— 肇定信貸評分及利率的準則級及利率的準則</b>	3
肇定信貸評分的準則級的準則	3
肇定利率的準則	5
<b>第三部分 3 部分 —— 肇定票價的機制對信貸評分及融資成改變對信貸評分及融資成評分及融資級成本的影響</b>	9
對信貸評分的影響級的影響	9
對融資成本的影響	11
<b>第四部分 4 部分 —— 與海外城市作比較比較</b>	15
<b>參考資料</b>	18

關注的運輸經營者而言，一

## 研究報告摘要

1. 立法局交通事務委員會要求本部進行一項研究，探討改變集體運輸機構的車費調整機制，規定車費調整須經立法局通過，對運輸機構的信貸評分及融資成本有何影響。為搜集所需的資料，本部向四間信貸評分公司及假使改變集體運輸機構的車費調整機制，規定車費調整須經立法局通過，對運輸機構的信貸評分及融資成本有何影響。為搜集所需的資料，本部向四間信貸評分公司及運輸經營者的車費調整機制，規定車費調整須經立法局通過，對運輸機構的信貸評分及融資成本有何影響。為搜集所需的資料，本部向四間信貸評分公司及運輸經營者的信貸評分及融資成本有何影響。為搜集所需的資料，本部向四間信貸評分公司及級及融資成本有何影響。為搜集所需的資料，本部向四間信貸評分公司及的影響。為搜集所需的資料，本部向四間信貸評分公司及級機構大及16間銀行查詢，揀選該等財務機構是因為它們執業內牛耳，又或與本港的集體運輸機構有業務關係或與本港的集體運輸機構有業務關係運輸經營者有業務關係。不過，其中三間銀行未有作其中三間銀行未有作覆。
2. 三間信貸評分公司一致認為釐定車費的機制是為運輸機構評級時考慮的重要因素，但另一間信貸評分公司卻不願公開其評分政策。銀行釐定利息的政策因情況而異，主要的考慮因素包括貸款的目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。級機構大致上認為釐定車費的機制是為運輸機構評級時考慮的重要因素，但另一間信貸評分公司卻不願公開其評分政策。銀行釐定利息的政策因情況而異，主要的考慮因素包括貸款的目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等在評級運輸經營者時考慮的重要因素，但另一間信貸評分公司卻不願公開其評分政策。銀行釐定利息的政策因情況而異，主要的考慮因素包括貸款的目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等惟另一間信貸評分公司卻不願公開其評分政策。  
• 銀行釐定利息的政策因情況而異，主要的考慮因素包括貸款的目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等級機構不願公開其評分政策。銀行釐定利息的政策因情況而異，主要的考慮因素包括貸款的目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。級方針。銀行釐定利息的政策因情況而異，主要的考慮因素包括貸款的目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業

關注的運輸經營者而言，一

因素及大體經濟環境等等。方針因情況而異，主要的考慮因素包括貸款的目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。目的、公司的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。經營者的財政穩健程度及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。狀況及與銀行的關係、規管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。監管架構、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。機制、借貸市場狀況、工業因素及大體經濟環境等等。環境條件、工業因素及大體經濟環境等等。業因素及大體經濟環境等等。內因素及大體經濟環境等等。整體經濟環境等等。等。

3. 兩間信貸評分公司認為，改變現有機制，規定車費調整須經立法局通過，可能會增加運輸機構面對的不明朗因素。不過，對信貸評分究竟會有何影響，在現階段實難以估計，因為各機構所受到的影響不同。級機構認為，改變現有機制，規定車費調整須經立法局通過，可能會增加運輸機構面對的不明朗因素。不過，對信貸評分究竟會有何影響，在現階段實難以估計，因為各機構所受到的影響不同。假使改變現有機制，規定車費調整須經立法局通過，可能會增加運輸機構面對的不明朗因素。不過，對信貸評分究竟會有何影響，在現階段實難以估計，因為各機構所受到的影響不同。運輸經營者面對的不明朗因素。不過，對信貸評分究竟會有何影響，在現階段實難以估計，因為各機構所受到的影響不同。級的確切影響，在現階段實難以估計，因為各機構所受到的影響不同。經營者所受到的影響不同。衝擊會不同。盡相同。
4. 銀行收集所提供的資料並無顯示有關的轉變究竟會對融資成本有何影響，因為建議中的車費調整機制，詳情仍未落實，而且銀行釐定利率的政策又受許多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本。顯示有關的轉變究竟會對融資成本有何影響，因為建議中的車費調整機制，詳情仍未落實，而且銀行釐定利率的政策又受許多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本。在現階段難以準確估計有關的轉變究竟會對融資成本有何影響，因為建議中的車費調整機制，詳情仍未落實，而且銀行釐定利率的政策又受許多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本。因為建議中的車費調整機制，詳情仍未落實，而且銀行釐定利率的政策又受許多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成的影響，因為建議中的車費調整機制，詳情仍未落實，而且銀行釐定利率的政策又受許多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本確定，而且銀行釐定利率的政策又受許多其他因素影響。

多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本方針又受許多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本眾多其他因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本因素影響。然而，部分銀行表示此一轉變或會增加不明朗因素，從而推高融資成本。會增加不明朗因素，從而推高融資成本。會導致融資成本上升。

5. 此外，本部亦嘗試尋找可與香港作比較的海外例子，因此去信要求新加坡、大阪、漢城、巴黎、紐約、洛杉磯、多倫多及倫敦等城市提供財務資料。揀選該等城市是因為它們均為大都會，並設有集體運輸系統供乘客使用，但其中三個城市沒有作覆。除此之外，本部亦要求本港四間信貸評分公司及運輸機構提供相關的海外例子。然而，它們在回提供財務資料。揀選該等城市是因為它們均為大都會，並設有集體運輸系統供乘客使用，但其中三個城市沒有作覆。除此之外，本部亦要求本港四間信貸評分公司及運輸機構提供相關的海外例子。然而，它們在回日常使用，但其中三個城市沒有作覆。除此之外，本部亦要求本港四間信貸評分公司及運輸機構提供相關的海外例子。然而，它們在回本部亦要求本港四間信貸評分公司及運輸機構提供相關的海外例子。然而，它們在回四間信貸評分公司及運輸機構提供相關的海外例子。然而，它們在回級機構及運輸機構提供相關的海外例子。然而，它們在回本港運輸經營者提供相關的海外例子。然而，它們在回關的海外例子。然而，它們在回，但它們在回覆中並無提供該類例子。未能提供該類例子。資料。
6. 整體而言，本港的集體運輸系統在營運方面有若干特點，是其他城市所沒有的，最顯著者莫如財政自主權。在本部所研究的海外城市，集體運輸系統的營運特點各有不同，故融資方式亦各異。新加坡的捷運公司毋須償還建築成本，因此不需要向外借貸，而其營運收入亦足以支付經營成本。大阪、漢城及多倫多的市政府會為各運輸機構籌措資金。在倫敦，集體運輸機構的貸款則透過政府財政部取得。與其他城市所沒有的，最顯著者莫如財政自主權。在本部所研究的海外城市，集體運輸系統的營運特點各有不同，故融資方式亦各異。新加坡的捷運公司毋須償還建築成本，因此不需要向外借貸，而其營運收入亦足以支付經營成本。大阪、漢城及多倫多的市政府會為各運輸機構籌措資金。在倫敦，集體運輸機構的貸款則透過政府財政部取得。沒有的，最顯著者莫如財政自主權。在本部所研究的海外城市，集體運輸系統的營運特點各有不同，故融資方式亦各異。新加坡的捷運公司毋須償還建築成本，因此不需要向外借貸，而其營運收入亦足以支付經營成本。大阪、漢城及多倫多的市政府會為各運輸機構籌措資金。在倫敦，集體運輸機構的貸款則透過政府財政部取得。有共享一一按自行商定條件融資：經營者毋須預先請示政府，可自行

商定條件融資融資。在本部所研究的海外城市，集體運輸系統的營運特點各有不同，故融資方式亦各異。新加坡的捷運公司毋須償還建築成本，因此不需要向外借貸，而其營運收入亦足以支付經營成本。大阪、漢城及多倫多的市政府會為各運輸機構籌措資金。在倫敦，集體運輸機構的貸款則透過政府財政部取得。集資方式亦各異。新加坡的捷運公司毋須償還建築成本，因此不需要向外借貸，而其營運收入亦足以支付經營成本。大阪、漢城及多倫多的市政府會為各運輸機構籌措資金。在倫敦，集體運輸機構的貸款則透過政府財政部取得。為各運輸機構籌措資金。在倫敦，集體運輸機構的貸款則透過政府財政部取得。運輸經營者籌措資金。在倫敦，集體運輸機構的貸款則透過政府財政部取得。運輸經營者透過政府財政部取得。貸款則透過政府財政部取得。。但是，這些城市的市政府並沒有是供集方式及融資成本的細則。提供集方式及融資成本的細則。

關注的運輸經營者而言，一

# 集體運輸系統的信貸評級

## 第1部分 —— 引言

### 1. 背景

1.1 立法局交通事務委員會在一九九六年四月要求資料研究及圖書館服務部探討本港集體運輸系統的車費調整程序。本部據此進行一項調查，研究海外城市監管其集體運輸系統的做法，其中特別著重於車費的監管機制。

1.2 事務委員會於一九九六年七月要求本部進行另一項研究，探討改變集體運輸機構的車費調整機制，規定車費調整須經立法局通過，因而對運輸機構的信貸評級及融資成本會造成的影響。假使改變集體運輸機構的車費調整機制，規定車費調整須經立法局通過，因而對運輸機構的信貸評級及融資成本會造成的影響。運輸經營者的車費調整機制，規定車費調整須經立法局通過，因而對運輸機構的信貸評級及融資成本會造成的影響。對運輸機構的信貸評級及融資成本會造成的影響。運輸經營者的信貸評級及融資成本會造成的影響。

### 2. 目的

2.1 本文件的目的是提供此方面的資料，以助議員評估集體運輸機構的車費調整一旦改由立法局通過，對信貸評級及融資成本的影響。

2.2 事務委員會所界定的研究範疇如下：

- (i) 採取另一種管制車費調整的模式，對於九廣鐵路公司(「九鐵公司」)及地下鐵路公司(「地鐵公司」)的信貸評級及集資能力的影響；及
- (ii) 比較海外城市鐵路公司的集資方法及融資成本。

### **3. 研究方法**

3.1 為搜集所需的資料，本部已翻閱各種有關文獻、與銀行界人士進行討論，並向九鐵公司、地鐵公司、四間信貸評級機構及16間銀行查詢。揀選該等財務機構是因為它們執業內牛耳，又或是與集體運輸機構有業務關係。不過，三間銀行未有作或是與集體運輸機構有業務關係。不過，三間銀行未有作與集體運輸機構有業務關係。不過，三間銀行未有作運輸經營者有業務關係。不過，三間銀行未有作三間銀行未有作覆。由於業務政策須予保密，各信貸評級機構及銀行均不願公開其名稱。有鑑於此，下文將以不同的字母代表各財務機構。方針須予保密，各信貸評級機構及銀行均不願公開其名稱。有鑑於此，下文將以不同的字母代表各財務機構。表示不願公開其名稱。有鑑於此，下文將以不同的字母代表各財務機構。

3.2 為進行國際比較，本部去信要求多個城市提供所需的財務資料，計為新加坡、大阪、漢城、巴黎、紐約、洛杉磯、多倫多及倫敦。揀選該等城市的原因是它們全屬大都會，並設有集體運輸系統供乘客日常使用。大阪、新加坡、漢城、多倫多及倫敦的有關方面均有作覆。此外，本部亦要求四間信貸評級機構及本港的集體運輸機構提供可與香港作比較的海外例子，但，它們在回覆中卻未能提供該類例子。運輸經營者提供可與香港作比較的海外例子，但，它們在回覆中卻未能提供該類例子。它們在回覆中卻未能提供該類例子。

3.3 本報告綜述從以上途徑蒐集所得的資料。

## 第2部 —— 肇定信貸評級及利率的準則

### 4. 肇定信貸評級的準則

4.1 三間信貸評級機構大致上認為肇定車費的機制是為運輸機構評級時考慮的重要因素。另一間信貸評級機構則不願公開其評級政策。現將每間信貸評級機構的詳細信貸評級政策綜述如下。肇定車費的機制是為運輸機構評級時考慮的重要因素。另一間信貸評級機構則不願公開其評級政策。現將每間信貸評級機構的詳細信貸評級政策綜述如下。在評級運輸經營者是一個重要因素。另一間信貸評級機構則不願公開其評級政策。現將每間信貸評級機構的詳細信貸評級政策綜述如下。方針。現將每間信貸評級機構的詳細信貸評級政策綜述如下。方針綜述如下。

#### A 信貸評級機構

4.2 A機構為集體運輸機構及其他商業機構採用的財務分析方法基本上相同。運輸經營者及其他商業機構採用的財務分析方法基本上相同。公司採用的財務分析方法基本上相同。A機構專注以下各方面：

- (a) 經營效率；
- (b) 業務增長趨勢；
- (c) 肇定車費的機制；
- (d) 與其他交通工具競爭的能力；
- (e) 兼營業務(如房地產發展)的比重；及
- (f) 未來投資計劃及管理策略。

4.3 運輸經營者多為公營機構，或可獲得政府一定的支持。此情況有助提高該等機構的信譽，不過，對機構評級的影響則取決於政府的支持度，並根據下述準則來衡量：得政府一定的支持。此情況有助提高該等機構的信譽，不過，對機構評級的影響則取決於政府的支持度，並根據下述準則來衡量：這有助提高該等機構的信譽，不過，對機構評級的影響則取決於政府的支持度，並根據下述準則來衡量：經營者的信譽，不過，對機構評級的影響則取決於政府的支持度，並根據下述準則來衡量：衝擊則取決於政府的支持度，並根據下述準則來衡量：

- (a) 該機構在政府運輸政策中的重要性；經營者在政府運輸政策中的重要性；內運輸政策中的重要性；
- (b) 該機構在該國運輸系統中所佔的比重；經營者在該國運輸系統中所佔的比重；國運輸系統中所佔的比重；
- (c) 政府的所有權；及

(d) 該機構的法律地位。經營者的法律地位。

#### *B 信貸評級機構*

4.4 B 機構會先確定有關機構在其經營業務的環境下所承受風險的水平經營者在其經營業務的環境下所承受風險的水平，繼而根據該機構的財務結構、財政表現、財務政策及經營策略，考慮其業務風險。方針及經營策略，考慮其業務風險。

4.5 集體運輸業務不單資本高度密集，而且營運周期長。因此，在籌集資金時，投資者需有信心其資產在這段時期間，有能力產生預期的回報。按此原理，前景愈不明朗，融資成本便愈高。期間，有能力產生預期的回報。按此原理，前景愈不明朗，融資成本便愈高。

#### *C 信貸評級機構*

4.6 C 機構為集體運輸機構評級時，以行業的結構及規管環境為準則。倘一公共運輸機構與政府組織有法律或財務上的聯繫，運輸經營者評級時，以行業的結構及規管環境為準則。倘一公共運輸機構與政府組織有法律或財務上的聯繫，該行業的結構及規管環境為準則。倘一公共運輸機構與政府組織有法律或財務上的聯繫，運輸經營者與政府組織有法律或財務上的聯繫，C 機構亦會評估此等聯繫對有關機構的信譽有何助益。此等聯繫包括：是否有關機構的信譽有何助益。此等聯繫包括：助經營者的信譽有何助益。此等聯繫包括：。此等聯繫包括：

- (a) 政府的所有權；及
- (b) 政府的補貼。

4.7 另一方面，評估私營及與政府沒有任何財政或經濟關係的運輸機構，所用的準則與其他私營公司的準則相同。運輸經營者，所用的準則與其他私營公司的準則相同。C 機構所用的準則與其他私營公司的準則相同。評級準則與其他私營公司的準則相同。評級其他私營公司的準則相同。相同。

關注的運輸經營者而言，一

## D 信貸評級機構

4.8 D 機構因不願透露其評級政策，故沒有提供任何資料。方針，故沒有提供任何資料。

關注的運輸經營者而言，一

## 5. 賦定利率的準則

5.1 銀行賦定利率的政策因情況而異。一般而言，相關的因素包括貸款目的、公司的財政狀況及與銀行的關係、監管機制、借貸市場狀況、業內因素、市場狀況及整體經濟環境等。銀行就此方面所提供的意見綜述於下文各段。方針因情況而異。一般而言，相關的因素包括貸款目的、公司的財政狀況及與銀行的關係、監管機制、借貸市場狀況、業內因素、市場狀況及整體經濟環境等。銀行就此方面所提供的意見綜述於下文各段。環境條件、業內因素、市場狀況及整體經濟環境等。銀行就此方面所提供的意見綜述於下文各段。

### A銀行

5.2 A銀行賦定利率水平的準則很多，而且適用於不同公司的準則亦不盡相同。

### B銀行

5.3 關於給予集體運輸機構的貸款，運輸經營者的貸款，B銀行賦定利率的準則包括：該機構的財政狀況、在本地運輸業的市場佔有率、過往業績／聲譽、前景，及與經營者的財政狀況、在本地運輸業的市場佔有率、過往業績／聲譽、前景，及與B銀行的關係。此外，批出貸款時的市場情況亦為考慮因素之一。

### C銀行

5.4 C銀行賦定貸款利率的準則很多，主要的考慮因素計有：

- (a) 貸款的目的；目的；
- (b) 公司的背景；背景；
- (c) 財政表現；
- (d) 現金流量預測；及
- (e) 整體商業環境(如銀行同業拆息率)。

### 級機

多資料，才能準確評估有關轉變對該運輸公司信譽的影響。。該機構需要取得更多資料，才能準確評估有關轉變對該運輸公司信譽的影響。運輸經營者信譽的影響。

### B信

關注的運輸經營者而言，一

## *D 銀行*

5.5 集體運輸機構申請貸款時，運輸經營者申請貸款時，D銀行釐定利率的準則包括：

- (a) 業務前景；
- (b) 借款人的能力及經驗；機構的能力及經驗；
- (c) 信用及償債能力(以其盈利能力、資產結構、現金流量、折現力及資本與負債比率來衡量)；
- (d) 貸款目的、款額及期限；
- (e) 經營專利權狀況；
- (f) 監管機制；
- (g) 項目的風險及可行性(適用於某一項目的融資)；
- (h) 能否提供抵押品及其質素；及
- (i) 與借款人的業務關係。機構的業務關係。

## *E 銀行*

5.6 E銀行的貸款利率可反映借款人的信譽，而影響該利率的因素甚多，諸如借款人的財政狀況、業務前景及高層管理質素。就集體運輸機構而言，政府所予機構的財政狀況、業務前景及高層管理質素。就集體運輸機構而言，政府所予運輸經營者而言，政府所予的支持亦在考慮範圍之內。

## *F 銀行*

5.7 九鐵公司及地鐵公司雖受本身的條例所監管，但兩者均為香港政府全資擁有的法團，F銀行在釐定兩者的借貸利率時，均視它們為政府機構，因此，有關的利率理論上應反映香港政府的風險水平。不過，釐定借貸利率並非一門精確的科學，同時也受許多因素影響。因此，雖然兩者是類似的機構，但其與銀行的關係、對貸款的需求、

關注的運輸經營者而言，一

借貸市場狀況及貸款期限等因素都會導致它們有不同的借貸利率。

### G銀行

5.8 一般來說，G銀行的利率是根據貸款額、借款人所提供的抵押品及其信用而釐定的。機構所提供的抵押品及其信用而釐定的。

### H銀行

5.9 H銀行根據下述因素釐定利率：

- (a) 貸款期限；
- (b) 借款機構的財政狀況；
- (c) 所提供的抵押品；及
- (d) 現金流量。

### I銀行

5.10 I銀行向借款客戶所徵收的利率，主要視乎銀行對信貸風險所作的內部評估而定機構所徵收的利率，主要視乎銀行對信貸風險所作的內部評估而定——即借款機構是否有能力按照信貸協議如期償還債務。在評估借款公司的某一項信用貸款及釐定利率時，機構的某一項信用貸款及釐定利率時，I銀行會研究整段貸款期間的各種風險因素，其中主要的因素包括：

- (a) 財政狀況；
- (b) 貸款的目的、款目的、款額及期限；
- (c) 監管機制；
- (d) 管理質素；
- (e) 政治及經濟環境；及
- (f) 借款機構與銀行的關係。

### J銀行

關注的運輸經營者而言，一

5.11 J銀行在覆函中並無提供釐定利率的準則。

#### *K銀行*

5.12 對於K銀行而言，每間運輸公司均有各自的風險，故訂定貸款條件及利率時，會考慮有關機構的資本狀況、股東的支持、管理質素、公司政策、服務及設備質素，以及現金周轉能力。運輸經營者均有各自的風險，故訂定貸款條件及利率時，會考慮有關機構的資本狀況、股東的支持、管理質素、公司政策、服務及設備質素，以及現金周轉能力。公司的資本狀況、股東的支持、管理質素、公司政策、服務及設備質素，以及現金周轉能力。方針、服務及設備質素，以及現金周轉能力。

#### *L銀行*

5.13 L銀行並未提供任何資料。

#### *M銀行*

5.14 M銀行很少向公共運輸公司提供貸款，故對此問題並沒有加以評論。運輸經營者提供貸款，故對此問題並沒有加以評論。

關注的運輸經營者而言，一

## 第3部 —— 艸定票價的機制改變對信貸評級及融資成本的影響

### 6. 對信貸評級的影響

6.1 三間信貸評級機構認為釐定車費的機制是信貸評級的重要因素，而另一間機構則沒有提供任何資料。其中兩間機構指出，如車費調整改經立法局通過時，不明朗因素或會增加。然而，該等評級機構認為在現階段，難以準確估計此一轉變對信貸評級的確切影響，因為各運輸機構所受到的影響不盡相同。各信貸評級機構所提出的意見綜述於下文各段。由立法局通過時，不明朗因素或會增加。然而，該等評級機構認為在現階段，難以準確估計此一轉變對信貸評級的確切影響，因為各運輸機構所受到的影響不盡相同。各信貸評級機構所提出的意見綜述於下文各段。運輸經營者所受到的影響不盡相同。各信貸評級機構所提出的意見綜述於下文各段。

#### A 信貸評級機構

6.2 A機構對運輸機構評級時，其中所考慮的主要因素之一是釐定車費的機制。該機構指出：運輸經營者評級時，其中所考慮的主要因素之一是釐定車費的機制。該機構指出是釐定車費的機制。該機構指出：

「地鐵公司在管理方面擁有高度自主權，包括其釐定車費的機制。因而該機構能採用審慎財務管理原則，使之成為全球最具效率的地下鐵路系統之一。」經營者能採用審慎財務管理原則，使之成為全球最具效率的地下鐵路系統之一。」

6.3 A機構並沒有任何定律來反映釐定車費的機制有所轉變時，對信貸評級所造成的影響。該機構無法估計地鐵公司假使釐定車費的機制有所轉變時，對信貸評級所造成的影響。該機構無法估計地鐵公司(該機構評級的唯一一本港公共運輸公司運輸經營者)現時的信貸評級所受到的影響，惟有取得