TRIS RATING
A Strategic Partner of S&P Global

CreditNews ข่าวเครดิต

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ครั้งที่ 40/2566
23 มีนาคม 2566

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร:	BB+
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	BB
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

วันที่ทบทวนล่าสุด : 08/03/65

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับเครดิต/ เครดิตพินิจ
08/03/65	BB	Negative
16/08/64	B	Alert Negative
11/03/64	B+	Alert Negative
13/08/63	BB	Alert Negative
02/04/63	BBB-	Alert Negative
20/02/63	BBB+	Negative
30/03/60	A-	Stable

ติดต่อ:
ชนาพร ปิ่นพิทักษ์
chanaporn@trisrating.com

ตุลยวัต ฉัตรคำ
tulyawatc@trisrating.com

ภารัต มหัทธโน
parat@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ
pramuansap@trisrating.com

WWW.TRISRATING.COM

** รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ*

เหตุผล

ทริสเรทติ้งเพิ่มอันดับเครดิตองค์กรของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เป็นระดับ “BB+” จาก “BB” และเพิ่มอันดับเครดิตหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของบริษัทเป็นระดับ “BB” จาก “BB-” ในขณะเดียวกัน ทริสเรทติ้งยังเปลี่ยนแนวโน้มอันดับเครดิตของบริษัทเป็น “Stable” หรือ “คงที่” จาก “Negative” หรือ “ลบ” อีกด้วย

การเปลี่ยนแปลงอันดับเครดิตดังกล่าวสะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่าการฟื้นตัวของการจราจรทางอากาศจะเป็นไปอย่างต่อเนื่องในอีกหลายไตรมาสข้างหน้าโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากอุปสงค์ในการเดินทางคงค้างจากประเทศจีนหลังจากที่นโยบายโควิดเป็นศูนย์ (Zeo-COVID) ซึ่งดำเนินมาอย่างยาวนานได้ถูกยกเลิกไป นอกจากนี้ สภาวะการแข่งขันในปัจจุบันน่าจะช่วยให้บริษัทสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินรวมทั้งสามารถส่งผ่านต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นไปยังลูกค้าได้ซึ่งจะช่วยให้บริษัทสามารถฟื้นฟูผลการดำเนินงานและความแข็งแกร่งทางการเงินให้กลับคืนมาได้อย่างต่อเนื่อง

อันดับเครดิตองค์กรของบริษัทเป็นผลมาจากองค์ประกอบระหว่างอันดับเครดิตเฉพาะองค์กร (Stand-alone Credit Profile – SACP) ของบริษัทซึ่งอยู่ที่ระดับ “bb+” และสถานะของบริษัทในการเป็นบริษัทลูกหลัก (Core Subsidiary) ของ บริษัท เอเชีย อวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV) ตาม “เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตกลุ่มธุรกิจ” (Group Rating Methodology) ของทริสเรทติ้ง โดยอันดับเครดิตองค์กรยังคงสะท้อนถึงความแข็งแกร่งในฐานะผู้นำรายหนึ่งในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยและประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนของบริษัท การพิจารณาอันดับเครดิตยังคำนึงถึงธรรมชาติที่แปรปรวนและเป็นไปตามฤดูกาลของอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผันผวนและความเสี่ยงทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ซึ่งยังคงเป็นปัจจัยกดดันต่อโอกาสในการฟื้นตัวทางธุรกิจและการเงินของบริษัท

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

การจราจรทางอากาศกำลังฟื้นตัว

ทริสเรทติ้งคาดว่าอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศจะฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากอุปสงค์คงค้างจากประเทศจีนเป็นหลัก โดยทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณการเดินทางทางอากาศจะฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งตลอดปี 2566 และจะอยู่ในระดับที่สูงกว่าช่วงก่อนเกิดโรคระบาดได้ภายในปี 2568

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2565 จำนวนผู้โดยสารของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญโดยอยู่ที่จำนวน 4.1 ล้านคนซึ่งคิดเป็น 75% ของช่วงก่อนเกิดโรคระบาดอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศซึ่งคิดเป็น 92% ของช่วงก่อนเกิดโรคระบาด ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศยังคงอยู่ที่ระดับ 50% ทริสเรทติ้งคาดว่าอุปสงค์ในการเดินทางภายในประเทศจะยังคงแข็งแกร่งและจะกลับสู่ระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดโรคระบาดได้ภายในปีนี้ ในขณะเดียวกัน การฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศก็จะเป็นไปอย่างแข็งแกร่งจากอุปสงค์คงค้างจำนวนมากจากนักท่องเที่ยวชาวจีนเป็นสำคัญหลังจากที่นโยบายโควิดเป็นศูนย์ที่ดำเนินมาอย่างยาวนานได้ถูกยกเลิกไป โดยทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวน

ผู้โดยสารชาวจีนจะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในช่วงครึ่งหลังของปี 2566 หลังจากที่อุปสรรคในการเดินทางหลายประการ เช่น ปัญหาคอขวดของโครงสร้างพื้นฐานการเดินทางและระยะเวลาในการทำพาสปอร์ตใหม่ลดลงในประเทศจีน

ภายใต้สมมติฐานกรณีพื้นฐาน ทริสเรทติ้งคาดการณ์ว่าในปี 2566 บริษัทจะเพิ่มจำนวนที่นั่งในเครื่องบินให้เป็น 85%-90% ของจำนวนในช่วงก่อนเกิดโรคระบาดและจะเพิ่มขึ้นเป็น 90%-95% ในปี 2567 และสูงเกินกว่าในช่วงก่อนเกิดโรคระบาดได้ภายในปี 2568 และเมื่อพิจารณาจากภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบินที่คู่แข่งของบริษัทหลายรายได้ลดขนาดการให้บริการลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของจำนวนเครื่องบินและบุคคลากรในช่วงเกิดโรคระบาดและอาจต้องใช้เวลานานกว่าบริษัทในการเพิ่มจำนวนที่นั่งแล้วก็ทำให้ทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารของบริษัทจะยังคงอยู่ในระดับสูงที่ 85%-86% ในช่วงระหว่างปี 2566-2568

ราคาตั๋วโดยสารอยู่ในระดับสูง

ด้วยสภาวะการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันทำให้ทริสเรทติ้งเชื่อว่าบริษัทจะสามารถขึ้นราคาค่าตั๋วโดยสารโดยเฉลี่ยให้สอดคล้องไปกับราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูงและผันผวนได้ นอกจากนี้ การเพิ่มปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศก็น่าจะส่งผลทำให้ราคาตั๋วโดยสารโดยเฉลี่ยอยู่ในระดับสูงต่อไปได้ในอีก 2 ปีข้างหน้า สมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดการณ์ว่าราคาตั๋วโดยสารโดยเฉลี่ยของบริษัทจะเพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ระดับประมาณ 1,650-1,800 บาทต่อใบในระหว่างปี 2566-2568 จาก 1,434 บาทต่อใบในปี 2565 โดยการคาดการณ์ดังกล่าวพิจารณาภายใต้การคาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเครื่องบินจะอยู่ที่ระดับ 100-110 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในช่วงระหว่างปี 2566-2568

ปัจจัยเสี่ยงในเชิงลบที่สำคัญประการหนึ่งที่มีผลต่อความสามารถในการขึ้นราคาค่าตั๋วโดยสารของบริษัทคือภาวะความเสี่ยงทางเศรษฐกิจที่จะส่งผลต่อการใช้จ่ายในสินค้าและบริการที่ไม่จำเป็นซึ่งรวมถึงการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและสันทนาการซึ่งถือเป็นกลุ่มลูกค้าหลักของบริษัท อย่างไรก็ตาม ทริสเรทติ้งมองว่าอุปสงค์ในการเดินทางคงค้างที่แข็งแกร่งจากประเทศจีนน่าจะช่วยบรรเทาปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวลงได้ในหลายไตรมาสข้างหน้า นอกจากนี้ ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือภาวะแวดล้อมในการแข่งขันที่อาจนำไปสู่การแข่งขันในด้านราคาที่ไม่สมเหตุสมผล อย่างไรก็ตาม สถานะทางการเงินของหลาย ๆ สายการบินที่ได้รับความเสียหายเป็นอย่างมากในช่วงเกิดโรคระบาดน่าจะช่วยชะลอเรื่องการแข่งขันในด้านราคาลงไปได้ในอีก 12-24 เดือนข้างหน้าเนื่องจากสายการบินต่าง ๆ ต้องให้ความสำคัญกับกระแสเงินสดมากกว่าส่วนแบ่งทางการตลาด

รายได้ฟื้นตัว

เมื่อพิจารณาจากมุมมองของทริสเรทติ้งเกี่ยวกับการเพิ่มจำนวนที่นั่งและราคาตั๋วโดยสารแล้ว ทริสเรทติ้งมีสมมติฐานกรณีพื้นฐานที่คาดว่ารายได้รวมของบริษัทจะฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งมาอยู่ที่ระดับ 4-4.1 หมื่นล้านบาทในปี 2566 และจะปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 4.3 หมื่นล้านบาทในปี 2567 และ 5 หมื่นล้านบาทในปี 2568 ความสามารถในการทำกำไรก็คาดว่าจะดีขึ้นเป็นอย่างมากจากการที่บริษัทสามารถส่งผ่านต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้นไปให้ผู้โดยสารได้ นอกจากนี้ ประโยชน์จากการที่บริษัทได้มีการจัดการโครงสร้างต้นทุนในช่วงที่เกิดโรคระบาดโดยเฉพาะอย่างยิ่งต้นทุนด้านบุคคลากรนั้นจะช่วยให้ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทแข็งแกร่งขึ้นได้ โดยทริสเรทติ้งคาดการณ์ว่าอัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้ (EBITDA Margin) ของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นจากที่เคยติดลบมาอยู่ที่ระดับประมาณ 16% ในปี 2566 และจะอยู่ที่ระดับ 18%-20% ในช่วงระหว่างปี 2567-2568 ซึ่งจะทำให้บริษัทมี EBITDA ที่ประมาณ 6.6 พันล้านบาทในปี 2566 และ 8.3-9.3 พันล้านบาทต่อปีในช่วงระหว่างปี 2567-2568

สถานะทางการเงินจะปรับตัวดีขึ้น

รายได้ที่เพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่งจะช่วยให้บริษัทฟื้นสถานะทางการเงินได้ โดยทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทซึ่งวัดจากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA จะปรับตัวดีขึ้นมาอยู่ที่ระดับประมาณ 5-7 เท่าในระหว่างปี 2566-2568 แม้ว่าทริสเรทติ้งจะมีมุมมองว่ารายได้ของบริษัทจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่ทริสเรทติ้งก็คาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทจะไม่ลดลงไปจากประมาณการมากนัก เนื่องจากบริษัทมีแผนจะเพิ่มจำนวนเครื่องบินโดยเริ่มตั้งแต่ในปี 2567 ซึ่งจะทำหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทเพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 4.8 หมื่นล้านบาทในช่วงระหว่างปี 2567-2568 จากระดับ 4.38 หมื่นล้านบาทในปี 2565

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2565 บริษัทมีสัดส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนเมื่อเทียบกับหนี้สินรวม (Priority Debt Ratio) อยู่ที่ระดับ 56% โดยหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนนั้นประกอบไปด้วยหนี้ที่มีหลักประกันจำนวน 3.7 พันล้านบาทและหนี้สินตามสัญญาเช่าอีกจำนวน 1.2 พันล้านบาทนอกเหนือจากหนี้ที่มีภาระดอกเบี้ยรวมอีกจำนวน 8.6 พันล้านบาท ซึ่งสัดส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนเมื่อเทียบกับหนี้สินรวมอยู่ใน

ระดับที่สูงกว่าเกณฑ์ของทริสเรทติ้งที่ 50% จึงทำให้ทริสเรทติ้งมองว่าเจ้าหนี้ที่ไม่มีหลักประกันของบริษัทอาจมีความเสียเปรียบเจ้าหนี้ที่มีสิทธิ์สูงกว่าอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น ทริสเรทติ้งจึงจัดอันดับเครดิตให้แก่หุ้นกู้ของบริษัทที่ระดับ “BB” ซึ่งต่ำกว่าอันดับเครดิตองค์กร 1 ขั้น

ข้อกำหนดทางการเงินที่สำคัญของวงเงินกู้ยืมระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ที่ระดับต่ำกว่า 3 เท่า ซึ่งบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวได้ในปี 2565 อย่างไรก็ตาม บริษัทได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้สินเชื่อแล้ว ซึ่งทริสเรทติ้งยังคงคาดว่าบริษัทจะไม่สามารถปฏิบัติได้ตามข้อกำหนดและจะยังต้องขอรับการผ่อนปรนจากผู้ให้สินเชื่อต่อไปอีกอย่างน้อยภายใน 2 ปีข้างหน้าเนื่องจากบริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นที่ยังคงติดลบ ทั้งนี้ ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2565 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบอยู่ที่จำนวน 1.3 หมื่นล้าน และทริสเรทติ้งคาดว่าส่วนของผู้ถือหุ้นจะยังคงติดลบต่อไปอีกอย่างน้อยจนถึงปี 2568

สภาพคล่องอยู่ในวิสัยที่สามารถบริหารจัดการได้

ทริสเรทติ้งมองว่าสภาพคล่องของบริษัทจะยังคงตึงตัวแต่คาดว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการได้ในช่วงเวลา 12 เดือนข้างหน้าจากภาวะการดำเนินงานที่ดีขึ้นมาก บริษัทมีแหล่งเงินทุนที่ประกอบไปด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 794 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2565 และมีเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 4.6 พันล้านบาท ในขณะที่บริษัทจะมีภาระในการชำระคืนหนี้เงินกู้ที่จะครบกำหนดซึ่งประกอบด้วยเงินกู้ระยะสั้นจำนวน 750 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจำนวน 828 ล้านบาท หุ้นกู้ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนจำนวน 1.75 พันล้านบาท และภาระหนี้ตามสัญญาเช่าอีก 4.3 พันล้านบาท บริษัทมีการวางแผนที่จะกู้ยืมใหม่ (รีไฟแนนซ์) และ/หรือต่ออายุหนี้ที่จะครบกำหนดชำระบางส่วนออกไป ในการนี้ทริสเรทติ้งคาดหวังว่าบริษัทจะยังคงนโยบายในการบริหารสภาพคล่องที่รอบคอบต่อไปเพื่อที่จะมีเงินสดสำรองและรักษาสภาพคล่องอย่างเพียงพอเพื่อที่จะรับมือกับภาวะความเสี่ยงในการดำเนินงานให้ได้ต่อไปจนกว่าธุรกิจของบริษัทจะสามารถฟื้นตัวได้อย่างมั่นคง

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ระดับประมาณ 4-4.1 หมื่นล้านบาทในปี 2566 ก่อนที่จะปรับตัวดีขึ้นเป็นประมาณ 4.3 หมื่นล้านบาทในปี 2567 และ 5 หมื่นล้านบาทในปี 2568
- EBITDA Margin จะอยู่ที่ประมาณ 16% ในปี 2566 และจะอยู่ที่ระดับ 18%-20% ในช่วงระหว่างปี 2567-2568
- ราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยจะอยู่ระหว่าง 100-110 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในช่วงระหว่างปี 2566-2568
- งบลงทุนรวมของบริษัท (ไม่รวมการจัดหาเครื่องบิน) จะอยู่ที่ระดับ 200 ล้านบาทต่อปีในช่วงระหว่างปี 2566-2568

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่าความสามารถในการสร้างผลกำไรและความแข็งแกร่งทางการเงินของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นอย่างมั่นคงจากการฟื้นตัวของอุปสงค์ด้านการจราจรทางอากาศที่จะเป็นไปอย่างต่อเนื่องโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากอุปสงค์ในการเดินทางคงค้างจากประเทศจีน นอกจากนี้ สภาวะการแข่งขันที่เอื้ออำนวยน่าจะช่วยให้บริษัทสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินรวมทั้งสามารถขึ้นราคาตั๋วโดยสารได้

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

อันดับเครดิตอาจได้รับการปรับเพิ่มขึ้นหากบริษัทมีผลการดำเนินงานดีกว่าที่คาดการณ์ไว้อย่างต่อเนื่องภายใต้สถานการณ์การดำเนินธุรกิจที่มั่นคงเพื่อรักษาสถานะเครดิตของบริษัทให้ฟื้นตัวอย่างยั่งยืน ในขณะที่อันดับเครดิตและ/หรือแนวโน้มอันดับเครดิตอาจได้รับการปรับลดลงหากผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงกว่าที่ประมาณการไว้เป็นอย่างมากและ/หรือสภาพคล่องของบริษัทถดถอยลงมากกว่าที่คาดการณ์ไว้จนเป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของบริษัท

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
	2565	2564	2563	2562	2561
รายได้จากการดำเนินงานรวม	17,867	4,116	14,359	41,178	39,949
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	(7,316)	(8,717)	(7,948)	1,364	2,127
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	(1,202)	(3,339)	(2,209)	7,219	7,285
เงินทุนจากการดำเนินงาน	(3,440)	(5,175)	(4,027)	4,981	5,074
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	2,238	1,835	1,819	2,237	2,210
เงินลงทุน	720	100	823	385	2,411
สินทรัพย์รวม	43,960	45,509	45,130	39,067	37,918
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	43,783	47,661	38,496	38,384	39,131
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	(12,905)	(10,955)	(3,496)	6,838	7,778
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	(6.73)	(81.12)	(15.38)	17.53	18.23
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	(21.18)	(23.74)	(18.67)	2.73	4.21
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	(0.54)	(1.82)	(1.21)	3.23	3.30
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	(36.42)	(14.27)	(17.43)	5.32	5.37
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	(7.86)	(10.86)	(10.46)	12.98	12.97
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	141.79	129.85	109.99	84.88	83.42

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตกลุ่มธุรกิจ, 7 กันยายน 2565
- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 15 กรกฎาคม 2565
- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงินสำหรับธุรกิจทั่วไป, 11 มกราคม 2565
- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้, 15 มิถุนายน 2564

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (TAA)

อันดับเครดิตองค์กร:	BB+
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
TAA236A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2566	BB
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ ชั้น 24 191 ถ. สีลม กรุงเทพฯ 10500 โทร. 02-098-3000

© บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2566 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มิใช่คำแถลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มิได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริส เรทติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆโดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria