

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 161/2562

8 ตุลาคม 2562

CORPORATES

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

วันที่ทบทวนล่าสุด : 11/09/61

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับ	แนวโน้มอันดับ
	เครดิต	เครดิต/ เครดิตพินิจ
31/08/60	BBB-	Stable
26/08/59	BBB-	Negative
13/11/58	BBB	Stable

ติดต่อ:

ชานพร ปิ่นพิทักษ์

chanaporn@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ

pramuansap@trisrating.com

ภารัต มัทธโน

parat@trisrating.com

เสาวรส จิระชัยพิทักษ์

sauwarot@trisrating.com



WWW.TRISRATING.COM

เหตุผล

ทริสเรทติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ “BBB-” และคงอันดับเครดิตหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของบริษัทที่ระดับ “BB+” โดยมีแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” อันดับเครดิตสะท้อนถึงความเสี่ยงทางธุรกิจในระดับสูงจากการอยู่ในอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry-bulk Shipping) ที่มีความผันผวนสูงรวมถึงภาระหนี้ของบริษัทที่อยู่ในระดับสูง การพิจารณาอันดับเครดิตยังคำนึงถึงพื้นฐานภาวะอุปสงค์และอุปทานที่มีความสมดุลมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ภาวะสงครามการค้าที่ยืดเยื้อยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ทำให้การฟื้นตัวของค่าระวางเรือมีความไม่แน่นอนยิ่งขึ้น

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

การเพิ่มขึ้นของอุปทานในระดับต่ำช่วยส่งเสริมพื้นฐานอุตสาหกรรมโดยรวม

ความเสี่ยงทางธุรกิจที่อยู่ในระดับสูงของบริษัทสะท้อนถึงลักษณะที่มีความผันผวนสูงของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมมีความผันผวนคือภาวะอุตสาหกรรมส่วนเกินที่เป็นไปอย่างต่อเนื่องจากการที่อุตสาหกรรมประกอบไปด้วยผู้ประกอบการรายย่อยจำนวนมากและมีการแข่งขันสูงจนส่งผลให้การควบคุมอุปทานเป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตาม ภาวะอุปทานของเรือในปัจจุบันได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งจะทำให้ภาวะตลาดเอื้ออำนวยต่อผู้ประกอบการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากยิ่งขึ้น

ทริสเรทติ้งคาดว่าความสามารถในการขนส่งของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะยังคงเติบโตในระดับปานกลางในช่วง 12-18 เดือนข้างหน้าโดยมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญจากการจำกัดปริมาณค่ากักกันในน้ำมันเชื้อเพลิง (IMO 2020) ที่จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป ซึ่งการที่ผู้ประกอบการจะสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวได้นั้น เจ้าของเรือจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ Scrubber เพื่อกำจัดกำมะถันส่วนเกิน หรือใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งทางเลือกทั้ง 2 แนวทางดังกล่าวล้วนส่งผลทำให้อุปทานลดลง ทั้งนี้ เนื่องจากการติดตั้งอุปกรณ์ Scrubber กินเวลาหลายสัปดาห์ ในขณะที่การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำก็มีต้นทุนที่แพงขึ้นซึ่งทำให้ผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่จะเดินเรือในอัตราความเร็วที่ช้าลง นอกจากนี้ กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวยังจะส่งผลเร่งให้มีการปลดระวางเรือมากขึ้นสำหรับเรือเก่าและเรือที่ไม่คุ้มค่าในเชิงธุรกิจ อีกทั้งยังจะมีผลทำให้เกิดการชะลอการสั่งต่อเรือใหม่เนื่องจากความไม่แน่นอนในเรื่องการออกแบบติดตั้งระบบเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดใหม่ต่าง ๆ ดังกล่าว ทั้งนี้ บริษัทคาดการณ์ว่าอุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะเติบโตที่ระดับเฉลี่ย 2%-3% ต่อปีในช่วงปี 2562-2563 ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดในรอบหลายปี

ภาวะสงครามการค้าส่งผลกระทบต่อต้นทุนการเติบโตของอุปสงค์

อุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลกค่อนข้างสูง ทั้งนี้ ระดับของกิจกรรมในอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นไปตามความต้องการด้านสินค้าโภคภัณฑ์ ตลอดจนการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก และการค้ามีความสัมพันธ์กัน ในอดีตปริมาณการค้าของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองนั้นมีแนวโน้มเติบโตสูงกว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product -- GDP) ของโลกเล็กน้อย ดังนั้น หากภาวะตึงเครียดหรือสงครามทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและจีนมีความยืดเยื้อก็จะส่งผลกระทบต่อบรรยากาศทางการค้าโดยรวม อีกทั้งจะยับยั้งการขยายตัวของ GDP และการค้าโลกจนอาจส่งผลให้อุปสงค์ของเรือสินค้าแห้งเทกองชะลอตัวในที่สุด กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund - IMF) คาดว่า GDP ของโลกจะเติบโตในอัตราที่ชะลอตัวลงที่ระดับ 3.2% ในปี 2562 และ 3.5% ในปี 2563 เทียบกับระดับ 3.6% ในปี 2561 ซึ่งภาวะสงครามการค้าที่ยืดเยื้อและไม่แน่นอนยังคงเป็นปัจจัย

เสียงสำคัญที่จะส่งผลให้เศรษฐกิจโลกยิ่งชะลอตัวมากขึ้น

ผลการดำเนินงานขึ้นอยู่กับพัฒนาการของค่าระวางเรือ

ผลการดำเนินงานของบริษัทมีความผันผวนตามธรรมชาติของอุตสาหกรรมและพัฒนาการของค่าระวางเรือ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 ดัชนีค่าระวางเรือบัลติก (Baltic Dry Index -- BDI) ซึ่งใช้เป็นดัชนีอ้างอิงค่าระวางเรือ (Time Charter Rate -- TC) ปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับเฉลี่ยที่ 896 จุด เป็นตัวเลขที่ลดลงเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 1,353 จุดในปี 2561 ในขณะที่ค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทอยู่ที่ 9,113 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 ซึ่งลดลงจาก 10,866 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในปี 2561 โดยมีสาเหตุหลักมาจากภัยพิบัติเหมืองถล่มของบริษัท Vale S.A. ในประเทศบราซิล และสภาพอากาศที่เลวร้ายในประเทศออสเตรเลียซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตและขนส่งแร่เหล็ก นอกจากนี้ เหตุการณ์ใช้หัวหมูระเบิดในประเทศจีนก็ส่งผลให้ปริมาณการนำเข้าถั่วเหลืองของประเทศจีนลดลงอีกด้วย ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งคาดว่าค่าระวางเรือในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 จะมีแนวโน้มดีขึ้นหลังจากที่เหตุการณ์ต่าง ๆ ดังกล่าวคลี่คลายลงและการที่ BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากมาตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2562

สมมติฐานพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ระหว่าง 9,700-10,200 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในปี 2562 โดยพิจารณาจากค่าระวางเรือที่ต่ำในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 และเมื่อภาวะอุปทานมีความสมดุลมากขึ้น ทริสเรทติ้งก็คาดว่าค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ระหว่าง 10,600-12,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในระหว่างปี 2563-2564 สมมติฐานของทริสเรทติ้งยังคาดหวังว่าบริษัทจะยังมีการบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลทำให้อัตรารักษาส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้ของบริษัทอยู่ที่ระดับ 36%-42% ในช่วงปี 2562-2564 ทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) อยู่ที่ระดับ 50-62 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปีและมีเงินทุนจากการดำเนินงานอยู่ที่ระดับ 28-50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปีในช่วงปี 2562-2564

ภาระหนี้จะปรับตัวดีขึ้น

ภาระหนี้ของบริษัทอยู่ในระดับสูงจากการที่บริษัทใช้เงินกู้ยืมเป็นหลักในการซื้อเรือ ณ เดือนมิถุนายน 2562 บริษัทมีหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ 398 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2562 บริษัทมีอัตรารักษาส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ 6.6 เท่าและมีอัตรารักษาเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ระดับ 8.4% (ปรับอัตรารักษาให้เป็นตัวเลขเดิมปีโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน)

ทริสเรทติ้งคาดว่าภาระหนี้ของบริษัทจะยังคงอยู่ในระดับสูงต่อไปในปี 2562 โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานที่อ่อนแอลงในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 ทริสเรทติ้งคาดว่าอัตรารักษาส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทจะอยู่ที่ 7-7.5 เท่าและอัตรารักษาเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ระดับต่ำกว่า 8% ในปี 2562 หลังจากนั้น อัตรารักษาส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้น โดยอัตรารักษาส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ 4-5 เท่าและอัตรารักษาเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ระดับ 15%-20% ในระหว่างปี 2563-2564 ในการนี้ ทริสเรทติ้งมีสมมติฐานว่าผลการดำเนินงานของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นตามแนวโน้มขาขึ้นของตลาดและคาดหมายว่าบริษัทจะไม่มีค่าใช้จ่ายลงทุนในระดับสูงในช่วงเวลาดังกล่าวเนื่องจากบริษัทยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่

สมมติฐานพื้นฐานของทริสเรทติ้งยังรวมถึงการคาดการณ์ว่ากระบวนการเรื่องข้อพิพาทที่บริษัทมีกับคู่ต่อเรือจะมีข้อยุติในปี 2563 และบริษัทจะได้รับเงินคืนจำนวน 56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากจำนวนทั้งหมด 64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่บริษัทได้จ่ายไปแล้วตามค่างวดของการส่งต่อเรือ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการในประเด็นข้อพิพาทดังกล่าวไม่เป็นคุณต่อบริษัทก็จะส่งผลให้บริษัทอาจต้องสูญเสียเงินที่จ่ายเป็นค่างวดในการส่งต่อเรือถึง 64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมถึงมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทดังกล่าวเพิ่มอีกประมาณ 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ บริษัทยังอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเสียหาย การสูญเสีย ดอกเบี้ย และ/หรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่ยังไม่สามารถระบุจำนวนได้ในขณะนี้ก็บางส่วนด้วย ทริสเรทติ้งมองว่าผลการพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินของบริษัทเป็นอย่างมาก โดยในกรณีที่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการตัดสินให้บริษัทแพ้คดี อัตรารักษาส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทก็จะยังคงอยู่ในระดับสูงซึ่งจะทำให้ฐานะทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงและเพิ่มปัจจัยเสี่ยงในเชิงลบต่ออันดับเครดิตของบริษัท

สภาพคล่องอยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการให้มีสภาพคล่องที่เพียงพอสำหรับภาระหนี้สินทางการเงินในระยะ 12-18 เดือนข้างหน้าได้ โดยบริษัทมีค่าใช้จ่ายลงทุนประมาณ 6-8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีหนี้ที่จะต้องครบกำหนดชำระจำนวน 145 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนแหล่งเงินทุนของบริษัทนั้นคาดว่าจะมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานปีละ 50-60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอีก 47 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ เดือนมิถุนายน 2562 นอกจากนี้ บริษัทยังมีแผนทั้งการกู้ยืมเงินจากธนาคารและการออกหุ้นกู้รวม 80-100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อนำไปใช้จ่ายชำระหนี้ ในขณะที่สมมติฐานของทริสเรทติ้งยังคาดว่า บริษัทจะได้รับเงินอีกจำนวน 56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากเงินคืนค่างวดการส่งต่อเรือจากข้อพิพาทที่มีกับคู่ต่อเรือที่จะยุติลงในปี 2563 อีกด้วย ทริสเรทติ้งจึงคาดหวังว่าบริษัทจะรักษาระดับสภาพคล่องให้เพียงพอเพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นทางการเงินรวมถึงรองรับความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในช่วงที่ภาวะตลาดมีความผันผวนอีกด้วย

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- ค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ระหว่าง 9,700-10,200 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในปี 2562 และจะอยู่ระหว่าง 10,600-12,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในระหว่างปี 2563-2564
- อัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงานจะอยู่ที่ระดับ 36%-42% ในช่วงปี 2562-2564
- ค่าใช้จ่ายลงทุนรวมประมาณ 8-10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในระหว่างปี 2562-2563
- บริษัทจะได้รับเงินคืนค่างวดการส่งต่อเรือจำนวน 56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2563

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงภาวะอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งกองทัพเรือที่ปรับตัวดีขึ้นและความคาดหมายของทริสเรตติ้งว่าผลการดำเนินงานของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นตามภาวะของอุตสาหกรรม ในการนี้ ทริสเรตติ้งยังคงคาดหวังว่าบริษัทจะบริหารจัดการสภาพคล่องทางการเงินให้ดีขึ้นต่อไปด้วย

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

อันดับเครดิตของบริษัทอาจได้รับการปรับลดลงในกรณีที่ภาวะอุตสาหกรรมไม่เอื้ออำนวยหรือฐานะการเงินของบริษัทอ่อนตัวลงเกินกว่าสมมติฐานของทริสเรตติ้งเป็นอย่างมากทั้งจากผลการดำเนินงานที่ถดถอยลงหรือภาระหนี้ที่เพิ่มสูงขึ้นจนส่งผลให้อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่ต่ำกว่าระดับ 10% อย่างต่อเนื่อง โอกาสในการปรับเพิ่มอันดับเครดิตจะเกิดขึ้นได้ในกรณีที่ภาวะตลาดเอื้ออำนวยและบริษัทมีผลการดำเนินงานที่ดีกว่าคาดอย่างต่อเนื่องจนส่งผลทำให้บริษัทยังคงรักษาอัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วให้อยู่สูงกว่าระดับ 20% ได้อย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

	ม.ค.-มิ.ย. 2562	----- ณ วันที่ 31 ธันวาคม -----			
		2561	2560	2559	2558
รายได้จากการดำเนินงานรวม	62	152	128	105	123
กำไรจากการดำเนินงาน	19	68	53	18	14
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	5	40	19	(9)	(24)
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	20	70	49	23	11
เงินทุนจากการดำเนินงาน	8	44	24	(4)	(5)
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	12	26	25	28	16
เงินลงทุน	2	3	21	73	118
สินทรัพย์รวม	847	858	882	902	899
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	370	377	413	398	375
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	384	391	377	381	457
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้ (%)	30.67	44.82	41.64	16.70	11.19
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	3.32	4.78	2.16	(1.07)	(2.88)
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	1.69	2.74	1.96	0.84	0.67
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	6.63	5.38	8.41	17.09	34.01
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	8.39	11.79	5.81	(1.13)	(1.44)
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	49.07	49.09	52.26	51.06	45.10

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- วิธีการจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 26 กรกฎาคม 2562
- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงิน, 5 กันยายน 2561

บริษัท พรีเชิซ ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (PSL)

อันดับเครดิตองค์กร:	BBB-
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
PSL211A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันในวงเงิน 3,590 ล้านบาท ใ้ก่อนปี 2564	BB+
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2562 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีใช้ค่าแถลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆ โดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria