

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร: BBB-
แนวโน้มอันดับเครดิต: Stable

วันที่ทบทวนล่าสุด: 23/03/66

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับ เครดิต/ เกรดพิเศษ
23/03/66	BB+	Stable
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:

ชานาพร ปิ่นพิทักษ์

chanaporn@trisrating.com

ตุลยวัต ฉัตรคำ

tulyawat@trisrating.com

ภารัต มัทธโน

parat@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ

pramuansap@trisrating.com



WWW.TRISRATING.COM

* รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ

เหตุผล

ทริสเรตติ้งเพิ่มอันดับเครดิตองค์กรของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เป็นระดับ “BBB-” จาก “BB+” ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” การเปลี่ยนแปลงอันดับเครดิตดังกล่าวสะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรตติ้งว่าผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทจะดีขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากอุปสงค์การเดินทางทางอากาศที่มีแนวโน้มดีขึ้นโดยตลอด ในขณะที่ข้อจำกัดต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมนั้นคาดว่าจะเป็นที่ปัจจัยหนุนให้อัตราค่าโดยสารเครื่องบินยังคงอยู่ในระดับสูงต่อไปซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสามารถในการทำกำไรของบริษัทแม้จะมีความท้าทายในเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผันผวนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้นก็ตาม

อันดับเครดิตองค์กรของบริษัทเกิดจากองค์ประกอบระหว่างอันดับเครดิตเฉพาะองค์กร (Stand-alone Credit Profile – SACP) ของบริษัทซึ่งอยู่ที่ระดับ “bbb-” และสถานะของบริษัทซึ่งเป็นบริษัทลูกหลัก (Core Subsidiary) ของ บริษัท เอเชีย อวิเอชัน จำกัด (มหาชน) (AAV) ตาม “เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตกลุ่มธุรกิจ” (Group Rating Methodology) ของทริสเรตติ้ง โดยอันดับเครดิตองค์กรยังคงสะท้อนถึงความแข็งแกร่งในฐานะหนึ่งในผู้นำของธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยและประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนของบริษัท นอกจากนี้ การพิจารณาอันดับเครดิตยังคำนึงถึงธรรมชาติที่แปรปรวนและเป็นไปตามวงจรของอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผันผวน และความเสี่ยงทางด้านเศรษฐกิจซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อโอกาสในการฟื้นตัวทางธุรกิจและการเงินของบริษัทอีกด้วย

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

ภาวะอุปสงค์และอุปทานที่เอื้ออำนวย

ในขณะที่อุปสงค์ด้านการเดินทางทางอากาศยังคงแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องหลังภาวะโรคระบาด แต่ภาวะชะงักงันของอุปทานในอุตสาหกรรมการบินยังคงดำรงอยู่และต้องใช้เวลาในการฟื้นคืนสภาพ ทั้งนี้ ระยะเวลาในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ยาวนานขึ้นจากการขาดแคลนเครื่องยนต์อะไหล่ และบุคลากร ตลอดจนความล่าช้าในการส่งมอบเครื่องบินใหม่ยังเป็นข้อจำกัดที่สำคัญในการเพิ่มปริมาณที่นั่งผู้โดยสารด้วยเช่นกัน

ทริสเรตติ้งมองว่าบริษัทอยู่ในฐานะที่จะได้ประโยชน์จากอุปสงค์ด้านการบินดังกล่าวเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น ๆ จากการที่บริษัทยังคงรักษาทั้งจำนวนเครื่องบินและทรัพยากรต่าง ๆ เอาไว้ในช่วงที่เกิดภาวะโรคระบาด ทริสเรตติ้งคาดการณ์ว่าบริษัทจะเพิ่มจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้เป็น 85%-95% ของจำนวนในช่วงก่อนเกิดโรคระบาดได้ในช่วงระหว่างปี 2567-2568 และจะเพิ่มให้สูงเกินกว่าช่วงก่อนเกิดโรคระบาดได้ภายในปี 2569 ในขณะที่ทริสเรตติ้งยังคาดว่าอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารของบริษัทจะอยู่ที่ระดับ 86%-87% ตลอดช่วงเวลาประมาณการอีกด้วย ทั้งนี้ แม้ทริสเรตติ้งจะคาดว่าอุปสงค์ในการเดินทางภายในประเทศจะยังคงแข็งแกร่งต่อไปในอีกหลายไตรมาสข้างหน้า แต่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะใช้เวลาที่ยาวนานกว่าในการฟื้นตัวอย่างเต็มที่จากการที่บริษัทต้องพึ่งพาตลาดจีนในระดับสูง อย่างไรก็ตาม การขยายเส้นทางการบินของบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียใต้จะช่วยชดเชยการฟื้นตัวที่ยังคงชะลอตัวของนักท่องเที่ยวจีนได้บางส่วน

ทริสเรตติ้งเชื่อว่าอุปสงค์ของเส้นทางการบินภายในประเทศจีนจะค่อย ๆ ดีขึ้นซึ่งส่วนหนึ่งมีปัจจัยสนับสนุนจากมาตรการต่าง ๆ เช่น นโยบายวีซ่าฟรี เป็นต้น

อัตราค่าโดยสารเครื่องบินมีแนวโน้มที่จะยังคงอยู่ในระดับสูง

ทริสเรตติ้งมองว่าสถานะการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันซึ่งมีข้อจำกัดในการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารนั้นเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อัตราค่าโดยสารเครื่องบินยังคงอยู่ในระดับสูง ซึ่งจะช่วยให้บริษัทสามารถส่งผ่านต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงขึ้นไปยังผู้โดยสารได้

ทริสเรตติ้งคาดการณ์ว่าอัตราค่าโดยสารเครื่องบินโดยเฉลี่ยของบริษัทจะเพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ระดับประมาณ 1,900-2,020 บาทต่อผู้โดยสารในระหว่างปี 2567-2569 จาก 1,780 บาทต่อผู้โดยสารในปี 2566 และยังคงคาดการณ์ว่ารายได้จากบริการเสริมจะอยู่ที่ระดับ 425-450 บาทต่อผู้โดยสารในช่วงเวลาประมาณการเมื่อเทียบกับ 407 บาทต่อคนในปี 2566 โดยการเพิ่มขึ้นของปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศคือสาเหตุหลักที่ทำให้อัตราค่าโดยสารเครื่องบินและรายได้จากบริการเสริมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ หลังจากเผชิญกับความเสียหายอย่างหนักในช่วงสถานการณ์โรคระบาด อุตสาหกรรมการบินกำลังเร่งเรียกคืนความสามารถในการทำกำไรกลับมา ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวน่าจะช่วยชะลอเรื่องการแข่งขันในด้านราคาที่ไม่สมเหตุสมผลลงไปได้ในอีกอย่างน้อย 1-2 ปีข้างหน้า

กำไรเริ่มเพิ่มขึ้นท่ามกลางแรงกดดันด้านต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น

สมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรตติ้งคาดว่ารายได้รวมของบริษัทจะเพิ่มขึ้นเป็น 4.7-5.8 หมื่นล้านบาทต่อปีในช่วงระหว่างปี 2567-2569 จาก 4.2 หมื่นล้านบาทในปี 2566 โดยอยู่บนพื้นฐานการคาดการณ์ว่าจำนวนที่นั่งผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเครื่องบินจะเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ทริสเรตติ้งมองว่าสถานะเศรษฐกิจมหภาคที่อ่อนแออาจเป็นภัยคุกคามที่ทำให้อุปสงค์ด้านการเดินทางทางอากาศลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากราคาบัตรโดยสารยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ทริสเรตติ้งคาดว่าความสามารถในการทำกำไรของบริษัทจะเผชิญกับแรงกดดันจากต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น โดยทริสเรตติ้งคาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยจะยังคงสูงโดยอยู่ในช่วง 100-110 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ซึ่งบริษัทมีความเสี่ยงต่อความผันผวนของราคาน้ำมันเนื่องจากบริษัทไม่ได้ใช้เครื่องมือในการบริหารความเสี่ยง อย่างไรก็ตาม การใช้วิธีการเก็บค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงก็น่าจะช่วยลดทอนความเสี่ยงดังกล่าวลงได้บางส่วน นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเครื่องบินตลอดจนค่าใช้จ่ายบริการสนามบินและลานจอดก็ปรากฏว่าเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมากอันเนื่องมาจากภาวะชะงักงันของห่วงโซ่อุปทานที่เกิดจากโรคโควิด 19 และภาวะเงินเฟ้อ ทั้งนี้ ภาวะขาดแคลนแรงงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบินและการให้บริการภาคพื้นดินตลอดจนค่าอะไหล่ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากจะยังคงเป็นปัจจัยกดดันต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทต่อไป โดยทริสเรตติ้งคาดการณ์ว่าอัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้ (EBITDA Margin) ของบริษัทจะอยู่ที่ระดับ 15%-17% ซึ่งจะทำให้บริษัทมี EBITDA ที่ประมาณ 8-9 พันล้านบาทต่อปีในช่วงระหว่างปี 2567-2569

สถานะทางการเงินและสภาพคล่องปรับตัวดีขึ้น

ทริสเรตติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทซึ่งวัดจากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA จะปรับตัวดีขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 4.5-5.5 เท่าในระหว่างปี 2567-2569 จากระดับ 6 เท่าในปี 2566 ซึ่งการคาดการณ์ดังกล่าวประเมินจากแผนการที่บริษัทจะเพิ่มเครื่องบินใหม่ที่จำนวน 3-5 ลำต่อปี ทริสเรตติ้งมองว่าสภาพคล่องของบริษัทจะอยู่ในวิสัยที่สามารถบริหารจัดการได้ดีขึ้นในช่วงเวลา 12 เดือนข้างหน้า ส่วนแหล่งเงินทุนของบริษัทนั้นประกอบไปด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 1.2 พันล้านบาท ณ สิ้นปี 2566 และเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 5.4 พันล้านบาท ในขณะที่บริษัทจะมีภาระในการชำระคืนหนี้เงินกู้ที่จะครบกำหนดซึ่งประกอบด้วยเงินกู้ระยะสั้นจำนวน 1.3 พันล้านบาท เงินกู้ระยะยาวและหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดก่อนจำนวน 2.5 พันล้านบาท และภาระหนี้ตามสัญญาเช่าอีกจำนวน 5.8 พันล้านบาท ซึ่งสถานะการดำเนินงานและความสามารถในการสร้างผลกำไรที่ดีขึ้นนั้นคาดว่าจะช่วยสนับสนุนให้บริษัทสามารถกู้ยืมใหม่ (รีไฟแนนซ์) และ/หรือต่ออายุหนี้ที่จะครบกำหนดชำระบางส่วนออกไปได้

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2566 บริษัทมีอัตราส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนต่อหนี้สินรวม (Priority Debt Ratio) อยู่ที่ระดับ 50% โดยหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนนั้นประกอบไปด้วยหนี้ที่มีหลักประกันจำนวน 3.8 พันล้านบาทและหนี้สินตามสัญญาเช่าอีกจำนวน 1.1 พันล้านบาท นอกเหนือจากนี้ที่มีภาระดอกเบี้ยรวมจำนวน 9.8 พันล้านบาท ซึ่งสัดส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนเมื่อเทียบกับหนี้สินรวมของบริษัทนั้นอยู่ในระดับที่ขุ่นเขินของทริสเรตติ้งที่ 50% จึงทำให้ทริสเรตติ้งมองว่าเจ้าหนี้ที่ไม่มีหลักประกันของบริษัทอาจมีความเสี่ยงเปรียบเจ้าหนี้ที่มีสิทธิ์สูงกว่าในการเรียกร้องสินทรัพย์จากบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อกำหนดทางการเงินที่สำคัญของวงเงินกู้ยืมระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ระดับต่ำกว่า 3 เท่า ซึ่งบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวได้ในปี 2566 อย่างไรก็ตาม บริษัทได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้สินเชื่อแล้ว ซึ่งทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดและจะยังคงต้องขอรับการผ่อนปรนจากผู้ให้สินเชื่อต่อไปอีกอย่างน้อยภายใน 2 ปีข้างหน้าเนื่องจากบริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นที่ยังคงติดลบ ทั้งนี้ ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2566 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบอยู่ที่จำนวน 1.2 หมื่นล้านบาท

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

สมมติฐานกรณีพื้นฐานที่สำคัญ ๆ ของทริสเรทติ้งสำหรับผลดำเนินงานของบริษัทในช่วงระหว่างปี 2567-2569 มีดังนี้

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ระดับประมาณ 4.7-5.8 หมื่นล้านบาทต่อปี
- EBITDA Margin จะอยู่ที่ประมาณ 15%-17%
- ราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยจะอยู่ระหว่าง 100-110 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล
- งบลงทุนรวมของบริษัท (ไม่รวมการจัดหาเครื่องบิน) จะอยู่ที่ระดับ 200-210 ล้านบาทต่อปี

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่าผลการดำเนินงานของบริษัทจะดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการที่อุปสงค์ด้านการจราจรทางอากาศแข็งแกร่งขึ้นและสถานการณ์แข่งขันเอื้ออำนวย ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวจะช่วยให้บริษัทสามารถรักษาระดับอัตรากำไรและฟื้นคืนความแข็งแกร่งทางการเงินกลับมาแม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีความผันผวนและต้นทุนการดำเนินงานจะเพิ่มสูงขึ้นก็ตาม

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

อันดับเครดิตอาจได้รับการปรับเพิ่มขึ้นหากบริษัทมีผลการดำเนินงานดีกว่าที่คาดการณ์ไว้อย่างต่อเนื่องซึ่งแสดงให้เห็นถึงแนวทางในการดำเนินธุรกิจที่มั่นคงเพื่อรักษาสถานะเครดิตของบริษัทให้ฟื้นตัวอย่างยั่งยืน ในขณะที่อันดับเครดิตและ/หรือแนวโน้มอันดับเครดิตอาจได้รับการปรับลดลงหากการฟื้นตัวของบริษัทสะดุดลงจากภาวะการดำเนินงานที่ไม่เอื้ออำนวยจนส่งผลให้ผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงกว่าที่ประมาณการไว้เป็นอย่างมากและ/หรือสภาพคล่องของบริษัทถดถอยลงอย่างมาก

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
	2566	2565	2564	2563	2562
รายได้จากการดำเนินงานรวม	42,206	17,867	4,116	14,359	41,178
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	2,092	(7,316)	(8,717)	(7,948)	1,364
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	7,085	(1,202)	(3,339)	(2,209)	7,219
เงินทุนจากการดำเนินงาน	4,772	(3,440)	(5,175)	(4,027)	4,981
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	2,312	2,238	1,835	1,819	2,237
เงินลงทุน	332	720	100	823	385
สินทรัพย์รวม	47,026	43,960	45,509	45,130	39,067
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	42,647	43,783	47,661	38,496	38,384
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	(12,428)	(12,905)	(10,955)	(3,496)	6,838
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	16.8	(6.7)	(81.1)	(15.4)	17.5
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	6.6	(21.2)	(23.7)	(18.7)	2.7
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	3.1	(0.5)	(1.8)	(1.2)	3.2
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	6.0	(36.4)	(14.3)	(17.4)	5.3
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	11.2	(7.9)	(10.9)	(10.5)	13.0
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	141.1	141.8	129.8	110.0	84.9

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

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

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (TAA)

อันดับเครดิตองค์กร:	BBB-
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2567 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีค่าแกลงข้อเท็จจริง หรือคำแนะนำให้ซื้อ 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