

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 75/2563

28 พฤษภาคม 2563

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร:	A
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	A
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Negative

วันที่ทบทวนล่าสุด : 29/04/63

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับ	แนวโน้มอันดับ
	เครดิต	เครดิต/ เครดิตพินิจ
05/04/59	A	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

* รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ

เหตุผล

ทริสเรทติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ “A” ในขณะเดียวกัน ทริสเรทติ้งยังเปลี่ยนแนวโน้มอันดับเครดิตของบริษัทเป็น “Negative” หรือ “ลบ” จาก “Stable” หรือ “คงที่” ด้วย โดยแนวโน้มอันดับเครดิตดังกล่าวสะท้อนถึงความกังวลของทริสเรทติ้งต่อสถานะการเงินของบริษัทที่มีแนวโน้มอ่อนแอลงจากการที่บริษัทมีภาระหนี้ในระดับสูงและกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในปี 2563 ที่จะอ่อนแอลงอันเป็นผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (โควิด-19) อย่างไรก็ตาม ทริสเรทติ้งมองว่าผลกระทบในเชิงลบจากโควิด-19 จะเกิดเพียงชั่วคราวและสถานะทางธุรกิจของบริษัทในระยะยาวจะยังคงแข็งแกร่ง นอกจากนี้ ทริสเรทติ้งยังมองว่าบริษัทยังต้องใช้เวลามากกว่าที่กระแสเงินสดจากธุรกิจรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะเติบโตหลังจากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายครบทั้งหมด

อันดับเครดิตยังคงสะท้อนถึงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทซึ่งมีปัจจัยสนับสนุนจากการมีกระแสเงินสดจากการดำเนินธุรกิจทางด่วนที่สม่ำเสมอและโอกาสในการเติบโตของธุรกิจรถไฟฟ้า ทั้งนี้ การที่บริษัทได้รับการต่ออายุสัมปทานทางด่วนออกไปจนถึงปี 2578 นั้น ช่วยสนับสนุนสถานะเครดิตของบริษัทอีกด้วย เนื่องจากจะช่วยทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดที่สม่ำเสมอและคาดการณ์ได้ในระยะยาว

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

บริษัทมีสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเนื่องจากโอกาสที่ผู้ประกอบการรายอื่นจะเข้ามาแข่งขันในธุรกิจหลักของบริษัท คือ ธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้านั้นไม่ใช่เรื่องง่าย ในประเทศไทยมีผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายที่มีขีดความสามารถและเงินทุนที่มากพอที่จะแข่งขันประมูลงานโครงการก่อสร้างและดำเนินงานทั้งระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนทางราง

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทยังเป็นผลมาจากความสม่ำเสมอของรายได้จากธุรกิจทางด่วนอันเป็นผลจากการมีที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ของทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อกับทางด่วนชั้นที่ 1 ทั้งนี้ การที่บริษัทได้รับการต่ออายุสัมปทานทางด่วนชั้นที่ 2 และต่อสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน - ปากเกร็ด (ส่วน C+) ออกไปเมื่อเร็ว ๆ นี้จะช่วยทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดที่มั่นคงในระยะยาว

นอกจากนี้ การที่ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงถึงกันยังจะเป็นประโยชน์ต่อการเติบโตของบริษัทอีกด้วย จากการที่บริษัทเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และมีความพร้อมสูง บริษัทจึงอยู่ในสถานะได้เปรียบที่จะชนะการประมูลโครงการภาครัฐอีกหลาย ๆ โครงการในอนาคต นอกจากนี้ การที่เส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงแหวนก็เอื้อประโยชน์ในการรับผู้โดยสารต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อป้อนให้แก่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอีกด้วย

ผลกระทบในระยะสั้นจากโควิด-19

ทริสเรทติ้งมองว่าผลกระทบในเชิงลบจากโควิด-19 ที่มีต่อปริมาณการจราจรบนทางด่วนและจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินนั้นจะเป็นเพียงชั่วคราว โดยทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณการจราจรบนทางด่วนจะทยอยฟื้นตัวในช่วงเวลาไม่นานหลังจากที่ภาครัฐมีนโยบายผ่อนปรนมาตรการปิดเมือง แต่จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอาจต้องใช้เวลานานกว่าในการฟื้นตัว

ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2563 บริษัทรายงานปริมาณจราจรและรายได้จากธุรกิจทางด่วนที่ลดลง โดยปริมาณการจราจรบนทางด่วนลดลง 20% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าซึ่งเฉลี่ยอยู่ที่จำนวน 0.99 ล้านเที่ยวต่อวัน และรายได้ค่าผ่านทางบนระบบทางด่วนโดยเฉลี่ยลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าในอัตรา 21.6% โดยอยู่ที่ 22.16 ล้านบาทต่อวัน อย่างไรก็ตาม ได้เริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวของทั้งปริมาณการจราจร

และรายได้จากธุรกิจทางด้านหลังจากที่รัฐบาลมีนโยบายผ่อนปรนมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดต่าง ๆ ทริสเรทติ้งคาดว่าทั้งปริมาณจรรยาและรายได้จากธุรกิจทางด้านจะฟื้นตัวกลับสู่ระดับปกติหรือต่ำกว่าเล็กน้อยในช่วงต้นไตรมาสที่ 3 ของปี 2563 โดยสมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณจรรยาจะลดลงประมาณ 13%-15% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และจะกลับสู่ระดับปกติในปี 2564-2565

สำหรับธุรกิจรถไฟฟ้านั้น รายได้ได้รับผลกระทบจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงเป็นอย่างมากในช่วงเดือนมีนาคมและเมษายน 2563 ทั้งนี้ ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2563 จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยลดลง 15.2% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยอยู่ที่ 2.68 แสนเที่ยวต่อวัน และรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวันลดลง 10.4% อยู่ที่ 7.18 ล้านบาท การเปิดส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วยบรรเทาผลกระทบจากการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ โดยทริสเรทติ้งมองว่าการฟื้นตัวของธุรกิจรถไฟฟ้าน่าจะใช้เวลามากกว่าธุรกิจทางด้าน เนื่องจากคาดว่ารัฐบาลจะยังคงดำเนินมาตรการการรักษาระยะห่างทางสังคมบางส่วนต่อไปอีกระยะหนึ่งเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัส ซึ่งส่งผลให้รถไฟฟ้านั้นสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้น้อยลง ภายใต้สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะอยู่ที่ 2.85-3 แสนเที่ยวต่อวันในปี 2563 และคาดว่าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยจะเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 4-5 แสนเที่ยวต่อวันในปี 2564-2565

รายได้ลดลงในปี 2563 แต่จะปรับดีขึ้นในปี 2564-2565

ทริสเรทติ้งคาดว่ากระแสเงินสดจากการดำเนินงานและเพื่อการชำระหนี้ของบริษัทจะลดลงในปี 2563 ตามสมมติฐานที่ปริมาณการจราจรบนทางด่วนและจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลง อย่างไรก็ตาม ทริสเรทติ้งเชื่อว่าทั้ง 2 ธุรกิจจะฟื้นตัวกลับมาได้หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดคลี่คลายลงและมีการยกเลิกมาตรการต่าง ๆ เพื่อควบคุมโรค

ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2563 บริษัทมีรายได้ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4.4% โดยอยู่ที่ 3.8 พันล้านบาท อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายอยู่ที่ระดับ 36.5% บริษัทมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายอยู่ที่ 1.4 พันล้านบาท ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานอยู่ที่ 0.8 พันล้านบาท สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่ารายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.44-1.46 หมื่นล้านบาทในปี 2563 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.7-1.9 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2564-2565 ความสามารถในการทำกำไรคาดว่าจะอ่อนตัวลงในปี 2563 อันเป็นผลจากรายได้ที่ลดลง โดยคาดว่าบริษัทมีอัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายอยู่ที่ระดับ 36%-37% ในปี 2563 ก่อนที่จะปรับตัวดีขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 40%-42% ในปี 2564-2565 ซึ่งจะทำให้บริษัทมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายที่ระดับไม่ต่ำกว่า 5.3 พันล้านบาทในปี 2563 และ 7.3-7.6 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2564-2565 ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานคาดว่าจะอยู่ที่ระดับไม่ต่ำกว่า 3 พันล้านบาทในปี 2563 และ 4.5-4.8 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2564-2565 ทั้งนี้ โอกาสที่รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทจะดีกว่าที่คาดการณ์นั้นจะขึ้นอยู่กับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นหลัก

ภาระหนี้อยู่ในระดับสูง

อันดับเครดิตของบริษัทได้รับแรงกดดันจากภาระหนี้ที่อยู่ในระดับสูง โดยในเดือนมีนาคม 2563 บริษัทมีภาระหนี้สินทางการเงินจำนวน 5.68 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งไม่ได้รวมภาระหนี้ประมาณ 0.98 หมื่นล้านบาทจากการลงทุนในระบวรรถไฟฟ้านและขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วงเนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนหนี้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในระยะเวลา 10 ปีรองรับอยู่ บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ 7.7 เท่า (ปรับอัตราส่วนให้เป็นตัวเลขเต็มปีแล้วโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน) และมีอัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ระดับ 6.6% (ปรับอัตราส่วนให้เป็นตัวเลขเต็มปีแล้วโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน)

ทริสเรทติ้งคาดว่าภาระหนี้ของบริษัทจะคงอยู่ในระดับสูงต่อไปในระยะสั้นถึงปานกลาง โดยทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะใช้เงินลงทุนประมาณ 5.0-5.2 พันล้านบาทในปี 2563 และประมาณ 0.5-1.0 พันล้านบาทต่อปีในปี 2564-2565 และจากผลกระทบของโควิด-19 ที่มีต่อรายได้ อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทจะเพิ่มสูงขึ้นในปี 2563 โดยสมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และ ค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทจะอยู่ที่ 11-12 เท่าในปี 2563 และจะลดลงมาอยู่ที่ระดับ 7.5-8.5 เท่าในช่วงปี 2564-2565 ในขณะที่อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ระดับประมาณ 5% ในปี 2563 และปรับตัวดีขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 7%-8% ในช่วงปี 2564-2565 ซึ่งอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินที่ระดับดังกล่าวไม่สอดคล้องกับอันดับเครดิตปัจจุบันของบริษัทและอาจนำไปสู่การปรับลดอันดับเครดิตลงได้ถ้าหากบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วอยู่ในระดับสูงกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่อง

สภาพคล่องอยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ทริสเรทติ้งประเมินว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องได้ในระยะ 12-24 เดือนข้างหน้า ทั้งนี้ บริษัทมีแผนการลงทุนรวมประมาณ 5.0-6.2 พันล้านบาทในช่วงดังกล่าว รวมทั้งจะมีภาระทางการเงินที่ครบกำหนดชำระรวมประมาณ 1.51 หมื่นล้านบาท และคาดว่าจะจ่ายเงินปันผลอีกประมาณ 1.8-2.2 พันล้านบาทต่อปี แหล่งสภาพคล่องของบริษัทจะมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ในระดับไม่ต่ำกว่า 7.5 พันล้านบาท รวมทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ เดือนมีนาคม 2563 อีกจำนวน 7.2 พันล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทจะต้องกักเงินเพื่อนำมาใช้ทดแทนหนี้สินบางส่วนที่จะ

ครบกำหนดชำระ ซึ่งทริสเรตติ้งเชื่อว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการได้เมื่อพิจารณาจากพื้นฐานธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทและความสัมพันธ์ที่บริษัทมีกับธนาคารต่าง ๆ นอกจากนี้ บริษัทยังมีเงินลงทุนใน บริษัท ทีทีบีบลิฟ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมอยู่ที่ 1.63 หมื่นล้านบาท ณ วันที่ 26 พฤษภาคม 2563 เพื่อเสริมความยืดหยุ่นทางการเงินอีกด้วย

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.44-1.46 หมื่นล้านบาทในปี 2563 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.7-1.9 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2564-2565
- อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายจะอยู่ที่ระดับ 36%-37% ในปี 2563 และระดับ 40%-42% ในปี 2564-2565
- กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายจะอยู่ที่ระดับไม่ต่ำกว่า 5.3 พันล้านบาทในปี 2563 และ 7.3-7.6 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2564-2565
- เงินทุนจากการดำเนินงานจะอยู่ที่ระดับไม่ต่ำกว่า 3 พันล้านบาทในปี 2563 และ 4.5-4.8 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2564-2565
- เงินลงทุนจะอยู่ที่ 5-5.2 พันล้านบาทในปี 2563 และประมาณ 0.5-1 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2564-2565

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Negative” หรือ “ลบ” สะท้อนถึงความกังวลของทริสเรตติ้งต่อสถานะการเงินของบริษัทที่มีแนวโน้มอ่อนแอลงจากการที่บริษัทมีภาระหนี้ในระดับสูงและกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในปี 2563 ที่จะอ่อนแอลงอันเป็นผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 นอกจากนี้ ทริสเรตติ้งยังมองว่ารายได้จากการดำเนินธุรกิจรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังต้องใช้เวลาระยะหนึ่งในการเติบโตหลังจากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายครบทั้งหมด

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

อันดับเครดิตของบริษัทอาจได้รับการปรับลดลงหากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วอยู่ในระดับที่สูงเกินกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่องทั้งจากผลการดำเนินงานที่ถดถอยลงหรือการลงทุนโดยการก่อหนี้ในระดับสูง

แนวโน้มอันดับเครดิตของบริษัทจะได้รับการปรับกลับมาเป็น “Stable” หรือ “คงที่” ได้หากสถานะทางการเงินของบริษัทปรับตัวดีขึ้นจนบริษัทสามารถรักษาระดับอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วให้อยู่ในระดับต่ำกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่การปรับเพิ่มอันดับเครดิตของบริษัทจะเกิดขึ้นได้ในกรณีที่สถานะทางการเงินของบริษัทปรับตัวดีขึ้นจนมีระดับอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วต่ำกว่า 5 เท่าอย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ม.ค.-มี.ค. 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
		2562	2561	2560	2559
รายได้จากการดำเนินงานรวม	3,803	16,163	15,641	15,206	13,134
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	482	3,475	3,978	4,466	3,919
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	1,388	7,971	8,387	8,670	8,052
เงินทุนจากการดำเนินงาน	811	4,479	5,572	6,419	5,748
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	454	1,738	1,625	1,556	1,740
เงินลงทุน	1,971	8,018	10,484	8,265	7,086
สินทรัพย์รวม	115,219	111,697	103,831	98,919	82,786
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	56,756	55,758	51,674	48,128	46,600
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	36,484	38,823	35,612	31,179	29,783
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	36.50	49.32	53.62	57.02	61.30
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	3.05	3.76	4.63	5.42	5.01
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	3.06	4.59	5.16	5.57	4.63
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	7.75	7.00	6.16	5.55	5.79
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	6.62	8.03	10.78	13.34	12.34
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	60.87	58.95	59.20	60.69	61.01

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

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

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

อันดับเครดิตองค์กร:	A
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
BEM200A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใต้ออนปี 2563	A
BEM214A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2564	A
BEM216A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,615 ล้านบาท ใต้ออนปี 2564	A
BEM225A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2565	A
BEM229A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2565	A
BEM234A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,500 ล้านบาท ใต้ออนปี 2566	A
BEM236A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2566	A
BEM245A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2567	A
BEM249A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2567	A
BEM254A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,500 ล้านบาท ใต้ออนปี 2568	A
BEM250A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใต้ออนปี 2568	A
BEM265A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2569	A
BEM266A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,335 ล้านบาท ใต้ออนปี 2569	A
BEM270A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2570	A
BEM286A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,750 ล้านบาท ใต้ออนปี 2571	A
BEM286B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ใต้ออนปี 2571	A
BEM295A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใต้ออนปี 2572	A
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในวงเงินไม่เกิน 3,000 ล้านบาท ใต้ออนภายใน 12 ปี	A
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Negative

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2563 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้อ้างอิง เผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ในรูปแบบหรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มิใช่คำแนะนำข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้หนึ่งๆ หรือของบริษัทหนึ่งๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มิได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมีได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆ โดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria