

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 80/2562

30 พฤษภาคม 2562

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร:	A
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	A
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

วันที่ทบทวนล่าสุด: 01/04/62

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

เหตุผล

ทริสเรทติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ "A" โดยอันดับเครดิตดังกล่าวสะท้อนถึงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทซึ่งมีปัจจัยสนับสนุนจากข้อจำกัดในการเข้าสู่ธุรกิจของผู้ประกอบการรายอื่น ตลอดจนกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่สม่ำเสมอของบริษัท และโอกาสในการเติบโตของธุรกิจรถไฟฟ้า ในขณะที่ความแข็งแกร่งดังกล่าวถูกลดทอนลงจากภาระหนี้ของบริษัทที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากแผนการลงทุนในโครงการใหม่ ๆ

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

บริษัทมีสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง กล่าวคือ บริษัทมีเกราะป้องกันจากความยากลำบากในการเข้าสู่ธุรกิจ ทั้งนี้ เนื่องจากโอกาสที่ผู้ประกอบการรายอื่นจะเข้ามาแข่งขันในธุรกิจหลักของบริษัท คือ ธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้าไม่ใช่เรื่องง่ายเนื่องจากผู้ประกอบการจะต้องได้รับสัมปทานจากภาครัฐในการก่อสร้างเส้นทางเดินรถทั้ง 2 ประเภทและดำเนินการ อีกทั้งยังจะต้องมีเงินลงทุนจำนวนมากมหาศาลในการดำเนินโครงการตามแต่ละประเภทอีกด้วย

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทยังเป็นผลมาจากความสม่ำเสมอของรายได้จากธุรกิจทางด่วนและโอกาสในการเติบโตของธุรกิจรถไฟฟ้าซึ่งภาครัฐมีนโยบายที่ส่งเสริมให้เกิดเครือข่ายรถไฟฟ้าที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างเป็นระบบอีกด้วย

กระแสเงินสดที่สม่ำเสมอ

ธุรกิจทางด่วนสร้างกระแสเงินสดที่มีเสถียรภาพให้แก่บริษัทจากการที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ของทางด่วนขั้นที่ 2 ที่เชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 นั้นทำให้บริษัทมีผลประกอบการที่ดีและเป็นฐานกระแสเงินสดให้แก่บริษัท

ในช่วงระหว่างปี 2557-2561 ปริมาณจราจรบนทางด่วนเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 2.3% ต่อปี ในขณะที่ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2562 ปริมาณจราจรบนทางด่วนโดยเฉลี่ยเติบโตในอัตรา 1.5% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อยู่ที่ 1.24 ล้านเที่ยวต่อวัน และรายได้ค่าผ่านทางบนระบบทางด่วนเติบโตในอัตรา 2.1% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 28.25 ล้านบาทต่อวัน

ภายใต้สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าทั้งปริมาณจราจรบนทางด่วนรายวันและรายได้ค่าผ่านทางบนระบบทางด่วนจะเติบโตประมาณ 1%-3% ต่อปีในระยะ 1-3 ปีข้างหน้า ซึ่งการคาดการณ์ดังกล่าวขึ้นอยู่กับสมมติฐานที่ว่าบริษัทจะได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานทางด่วนต่อไป

มีโอกาสในการต่ออายุสัมปทานทางด่วน

เมื่อเดือนมีนาคม 2562 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้มีมติเห็นชอบให้บริษัทและบริษัทย่อยตกลงยุติข้อพิพาททั้งหมดที่มีกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยให้มีการขยายสัญญาสัมปทานระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A B C (สัญญาสัมปทานเดิมจะสิ้นสุดในปี 2563) และ D (สัญญาสัมปทานเดิมจะสิ้นสุดในปี 2570) และสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (ส่วน C+ สัญญาสัมปทานเดิมจะสิ้นสุดในปี 2569) ออกไปจนถึงเดือนเมษายน 2600

สาระข้อตกลงในสัญญามีประเด็นครอบคลุมถึงเรื่องส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง การปรับราคาค่าผ่านทาง และการลงทุนเพิ่มเติม เช่น บริษัทจะได้รับส่วนแบ่งรายได้ 40% สำหรับทางด่วนขั้นที่ 1 และทางด่วนขั้นที่ 2 ในเขตเมือง และ 100% สำหรับทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนนอกเมืองและส่วน C+ โดยจะมีการปรับค่าผ่านทางทุก ๆ 10 ปีในอัตราที่ได้ระบุไว้ในสัญญา และบริษัทจะต้องลงทุนเป็นเงินจำนวน 3.15

หมื่นล้านบาทในการปรับปรุงทางด่วนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรโดยสร้างทางด่วน 2 ชั้น (Double Deck) จากด่านประจักษ์ถึงด่านอโศก ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวจะต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน

การต่ออายุสัญญาสัมปทานออกไปจะช่วยสร้างความมั่นคงด้านกระแสเงินสดให้แก่บริษัทในระยะยาว แต่ในระยะสั้นถึงระยะปานกลางจะเป็นปัจจัยกดดันเรื่องภาระหนี้ให้แก่บริษัทเนื่องจากบริษัทต้องมีการลงทุนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

อย่างไรก็ตาม อาจมีประเด็นความเสี่ยงเกิดขึ้นได้หากสัญญาดังกล่าวไม่ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี กล่าวคือ รายได้ของบริษัทจะลดลงอย่างมาก ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันรายได้ประมาณ 40% และรายได้เกินกว่าครึ่งหนึ่งของกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (EBITDA) ของบริษัทมาจากการให้บริการทางด่วนในเขตเมืองดังกล่าว ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งมีความเห็นว่าบริษัทยังต้องใช้เวลาพอสมควรกว่าที่กระแสเงินสดจากธุรกิจรถไฟฟ้าจะเติบโตจนสามารถชดเชยรายได้ที่หายไปจากธุรกิจทางด่วน

โอกาสในการเติบโตจากธุรกิจรถไฟฟ้า

ทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราการเติบโตของผู้โดยสารรถไฟฟ้าจะเป็นไปแบบก้าวกระโดดเมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ โดยส่วนต่อขยายช่วงที่ 2 ในส่วนของสถานีหัวลำโพง-หลักสองจะเปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2562 และช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-ท่าพระจะเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2563

ในปี 2561 อัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของผู้โดยสารอยู่ที่ระดับ 5.5% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อน โดยจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 311,538 เที่ยวต่อวัน ส่วนรายได้ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยต่อวันนั้นเพิ่มขึ้น 7.2% โดยอยู่ที่ 7.63 ล้านบาท ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2562 จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 4.2% มาอยู่ที่ 316,439 เที่ยวต่อวัน และรายได้ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น 4.3% อยู่ที่ 8.01 ล้านบาท

ภายใต้สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะเพิ่มขึ้นประมาณ 7%-9% ในปี 2562 และจะเพิ่มขึ้นเมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในปี 2563 ทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะอยู่ที่ 400,000-500,000 เที่ยวต่อวันในระหว่างปี 2563-2564 และรายได้ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยต่อวันจะอยู่ที่ 19-22 ล้านบาท

นอกจากนี้ การที่ภาครัฐมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงถึงกันก็จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทอีกด้วยเช่นกัน เนื่องจากบริษัทอยู่ในสถานะที่ได้เปรียบที่จะชนะการประมูลโครงการภาครัฐหลาย ๆ โครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการที่บริษัทเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และความพร้อมสูง นอกจากนี้ การที่เส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงแหวนก็จะเอื้อประโยชน์ในการรับผู้โดยสารต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อป้องกันให้แกรด์รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินด้วย

กระแสเงินสดแข็งแกร่ง

ทริสเรทติ้งเชื่อว่ากระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทจะยังคงแข็งแกร่งโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากอัตราค่าไถ่ที่อยู่ในระดับสูงของธุรกิจทางด่วนและรายได้ที่มากขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินหลังจากการเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบแล้ว

ภายใต้สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่ารายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.6 หมื่นล้านบาทในปี 2562 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.0-2.2 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2563-2564 อัตราค่าไถ่ของบริษัทซึ่งวัดจากอัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้จะอยู่ที่ระดับ 43%-45% ในช่วงดังกล่าว และคาดว่าบริษัทจะมี EBITDA อยู่ที่ 7.3-7.5 พันล้านบาทในปี 2562 และจะอยู่ที่ 9.7-10.3 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2563-2564

ในปี 2561 บริษัทมีรายได้จำนวน 15.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2.9% จากปีก่อนหน้า ในขณะที่ในไตรมาสแรกของปี 2562 บริษัทมีรายได้เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2.1% โดยอยู่ที่ 4 พันล้านบาท อัตราค่าไถ่ของบริษัทอยู่ที่ระดับประมาณ 50% ส่วน EBITDA นั้นอยู่ที่ 8.4 พันล้านบาทในปี 2561 และ 2 พันล้านบาทในไตรมาสแรกของปี 2562

ภาระหนี้จะเพิ่มขึ้นจากการลงทุน

ความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่แข็งแกร่งของบริษัทถูกลดทอนด้วยภาระหนี้จากการลงทุนที่อยู่ในระดับสูงซึ่งเป็นธรรมชาติของธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้า ณ เดือนมีนาคม 2562 บริษัทมีภาระหนี้สินทางการเงินจำนวน 5.22 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งไม่ได้รวมภาระหนี้ประมาณ 1 หมื่นล้านบาทจากการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วงเนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนหนี้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในระยะเวลา 10 ปีรองรับอยู่ บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ 6.1 เท่า (ปรับอัตราส่วนให้เป็นตัวเลขเต็มปีแล้วโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน)

ทริสเรทติ้งคาดว่าภาระหนี้ของบริษัทจะเพิ่มสูงขึ้นไปอีกจากแนวโน้มการลงทุนในอีกหลายโครงการ ทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะต้องลงทุนประมาณ 7-8 พันล้านบาทต่อปีในปี 2562-2563 และประมาณ 1.0-1.1 หมื่นล้านบาทในปี 2564 โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและการก่อสร้างทางด่วน Double Deck โดยคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทจะอยู่ที่ 6.5-7.5 เท่าในช่วงปี

2562-2564 ภาระหนี้ของบริษัทจะยิ่งเพิ่มสูงขึ้นหากบริษัทชนะการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก ทั้งนี้ อันดับเครดิตอาจมีการปรับลดลงหากบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วอยู่ในระดับสูงกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่องยาวนาน

สภาพคล่องที่เพียงพอ

ทริสเรทติ้งประเมินว่าบริษัทจะมีแหล่งสภาพคล่องที่เพียงพอในระยะ 12 เดือนข้างหน้า ทั้งนี้ บริษัทมีแผนการลงทุนประมาณ 7-8 พันล้านบาท มีภาระทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระรวมประมาณ 8 พันล้านบาท และคาดว่าจะจ่ายเงินปันผลอีกประมาณ 2 พันล้านบาท แหล่งสภาพคล่องของบริษัทจะมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ในระดับไม่ต่ำกว่า 5.5 พันล้านบาท รวมทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ เดือนมีนาคม 2562 อีกจำนวน 1.9 พันล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทยังมีเงินลงทุนใน บริษัท ทีทีบีบลิว จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมอยู่ที่ 1.83 หมื่นล้านบาท ณ วันที่ 29 พฤษภาคม 2562 เพื่อเสริมความยืดหยุ่นทางการเงินอีกด้วย

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.6 หมื่นล้านบาทในปี 2562 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.0-2.2 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2563-2564
- อัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้จะอยู่ที่ระดับ 43%-45% ในระหว่างปี 2562-2564
- บริษัทมีแผนการลงทุนประมาณ 7-8 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2562-2563 และประมาณ 1.0-1.1 หมื่นล้านบาทในปี 2564

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหวังของทริสเรทติ้งว่าบริษัทจะมีผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งและจะมีกระแสเงินสดที่สม่ำเสมอจากทั้งธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้า ในขณะที่ภาระหนี้จะยังคงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

การปรับเพิ่มอันดับเครดิตของบริษัทมีจำกัดจากแผนการลงทุนที่มีการก่อหนี้จำนวนมากในระยะ 3 ปีข้างหน้าและความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเงื่อนไขการต่ออายุสัมปทานทางด่วนในเขตเมือง ทั้งนี้ อันดับเครดิตของบริษัทอาจได้รับการปรับลดลงหากสถานะทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงทั้งจากผลการดำเนินงานที่ถดถอยลงหรือการลงทุนโดยการก่อหนี้ในระดับสูงจนทำให้บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วอยู่ในระดับที่สูงเกินกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่องยาวนาน

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ม.ค.-มี.ค. 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
		2561	2560	2559	2558
รายได้จากการดำเนินงานรวม	3,979	15,641	15,206	13,134	11,749
กำไรจากการดำเนินงาน	2,034	7,877	8,061	7,484	6,793
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	1,054	3,978	4,466	3,919	3,435
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	2,035	8,387	8,670	8,052	7,380
เงินทุนจากการดำเนินงาน	1,534	5,754	6,467	6,050	4,715
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	305	1,443	1,507	1,438	1,944
เงินลงทุน	2,185	10,484	8,265	7,086	7,748
สินทรัพย์รวม	105,069	103,831	98,919	82,786	78,095
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	52,182	51,674	48,128	46,600	40,834
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	36,158	35,612	31,179	29,783	29,130
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้ (%)	51.12	50.36	53.01	56.98	57.82
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	4.64	4.63	5.42	5.01	4.84
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	6.67	5.81	5.75	5.60	3.80
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	6.15	6.16	5.55	5.79	5.53
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	11.31	11.14	13.44	12.98	11.55
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	59.07	59.20	60.69	61.01	58.36

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงิน, 5 กันยายน 2561
- วิธีการจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 31 ตุลาคม 2550

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

อันดับเครดิตองค์กร: A

อันดับเครดิตตราสารหนี้:

BEM196A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 5,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2562	A
BEM200A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2563	A
BEM214A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2564	A
BEM216A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,615 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2564	A
BEM225A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2565	A
BEM229A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2565	A
BEM234A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2566	A
BEM236A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2566	A
BEM245A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2567	A
BEM249A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2567	A
BEM254A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2568	A
BEM250A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2568	A
BEM265A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2569	A
BEM266A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,335 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2569	A
BEM270A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2570	A
BEM286A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,750 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2571	A
BEM286B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2571	A
BEM295A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2572	A

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 การจัดอันดับเครดิตนี้มิใช่คำแถลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้เหล่านั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ 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