

# บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 67/2560

21 มิถุนายน 2560

อันดับเครดิตองค์กร:	A
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	A
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:		
วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้ม อันดับเครดิต/ เครดิตฟิง
05/04/59	A	Stable

ติดต่อ:

ชานพร ปิ่นพิทักษ์  
chanaporn@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ  
pramuansap@trisrating.com

ภารัต มหัทธโน  
parat@trisrating.com

ศักดิ์ดา พงศ์เจริญง  
sakda@trisrating.com

[WWW.TRISRATING.COM](http://WWW.TRISRATING.COM)

## เหตุผล

ทริสเรทติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ "A" อันดับเครดิตดังกล่าวสะท้อนถึงฐานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทซึ่งมีปัจจัยสนับสนุนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่มั่นคงและแน่นอน รวมถึงโอกาสในการเติบโตของธุรกิจรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม ความแข็งแกร่งดังกล่าวถูกลดทอนบางส่วนจากความไม่แน่นอนในการต่ออายุสัญญาสัมปทานทางด่วนในเขตเมืองที่จะหมดอายุในปี 2563 และการก่อหนี้ของบริษัทที่จะเพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าโครงการใหม่

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 จากการควบบริษัทระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 โดยมี บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในสัดส่วน 29.98% ณ เดือนเมษายน 2560

บริษัทดำเนินธุรกิจหลัก 3 ประเภทซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วน ธุรกิจรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับเครือข่ายทางด่วนและรถไฟฟ้าของบริษัท ในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2560 บริษัทมีรายได้ 3,731 ล้านบาท โดย 66% ของรายได้มาจากธุรกิจทางด่วน 30% มาจากธุรกิจรถไฟฟ้า และ 4% มาจากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทเป็นผู้ก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 หรือโครงการทางพิเศษศรีรัชโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด หรือส่วน C+) และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ส่วน SOE) โดยได้รับสัมปทานในระบบ Build-Transfer-Operate (BTO) ระยะเวลา 30 ปีจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ทั้งนี้ สัญญาสัมปทานของแต่ละโครงการมีวันสิ้นสุดสัญญาต่างกันไป โดยทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วน A B และ C) จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2563 ส่วนต่อขยายของทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D ทางด่วนส่วน C+ และทางด่วนส่วน SOE จะสิ้นสุดสัญญาในปี ปี 2570 ปี 2569 และปี 2585 ตามลำดับ

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทได้รับการสนับสนุนจากผลประกอบการที่มั่นคงและคาดการณ์ได้ของธุรกิจทางด่วน ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ปริมาณจราจรบนทางด่วนเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 2.8% ต่อปีในช่วงระหว่างปี 2555-2559 ในขณะที่ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2560 ปริมาณจราจรบนทางด่วนโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 1.2 ล้านเที่ยวต่อวัน และรายได้ค่าผ่านทางโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 26.86 ล้านบาทต่อวัน อย่างไรก็ตาม บริษัทต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนในการต่ออายุสัญญาสัมปทานทางด่วนในเขตเมือง (ส่วน A, B, และ C) ที่จะหมดอายุในปี 2563 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันรายได้ประมาณ 40% และรายได้เกินกว่าครึ่งหนึ่งของกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (EBITDA) ของบริษัทมาจากการให้บริการทางด่วนในเขตเมืองดังกล่าว

ในวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทได้ทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ซึ่งเปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี 2547 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลัก

สอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี 2563 และจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2593 ทั้งนี้ สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นโครงการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนซึ่งบริษัทจะมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมทั้งต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงในเรื่องของจำนวนผู้โดยสารด้วย (Public-Private Partnership Net Cost -- PPP Net Cost)

จำนวนผู้โดยสารของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการเพิ่มขึ้นของประชากรที่อาศัยอยู่ตามแนวรถไฟฟ้า ทั้งนี้ อัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของผู้โดยสารอยู่ที่ระดับ 8% ต่อปีในช่วงระหว่างปี 2555-2559 ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2560 จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 286,849 เที่ยวต่อวัน และรายได้ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 7.12 ล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัทยังเป็นผู้ให้บริการเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปีในรูปแบบ PPP Gross Cost อีกด้วยเช่นกัน สำหรับโครงการนี้ รฟม. เป็นผู้ลงทุนดำเนินงานโยธาทั้งหมดและบริษัทเป็นผู้ลงทุนดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่ง รฟม. จะทยอยชำระเงินค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้าคืนให้แก่บริษัทหลังจากที่บริษัทโอนกรรมสิทธิ์ในงานระบบและขบวนรถไฟฟ้าดังกล่าวให้แก่ รฟม. ในระยะเวลา 10 ปี และบริษัทได้รับการว่าจ้างให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาตลอดอายุสัมปทานซึ่งจะสิ้นสุดในปี 2586 โดยบริษัทจะได้รับรายได้ค่าบริการในแบบต้นทุนบวกส่วนเพิ่ม (Cost-plus Basis) ซึ่งภายใต้สัญญาสัมปทาน PPP Gross Cost นี้ บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงในเรื่องของจำนวนผู้โดยสาร

ในอนาคตความแข็งแกร่งทางธุรกิจของบริษัทจะขึ้นอยู่กับธุรกิจรถไฟฟ้ามากขึ้น การที่ภาครัฐมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งมวลชนที่เป็นเครือข่ายเชื่อมถึงกัน ถือว่าบริษัทอยู่ในสถานะได้เปรียบที่จะชนะการประมูลโครงการภาครัฐหลาย ๆ โครงการที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากบริษัทเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และมีความพร้อมสูง

ความเสี่ยงทางการเงินของบริษัทที่มีปัจจัยเกื้อหนุนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่สม่ำเสมอแต่มีภาระหนี้จากการลงทุนในระดับสูง ซึ่งเป็นธรรมชาติของธุรกิจทางด่วนและรถไฟฟ้า ในปี 2559 บริษัทมีรายได้ 13,104 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 11.64% และในไตรมาสแรกของปี 2560 บริษัทมีรายได้ 3,731 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 23% โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเปิดดำเนินการของรถไฟฟ้าสายสีม่วงและทางด่วน SOE ในเดือนสิงหาคม 2559 อัตรากำไรของบริษัทซึ่งวัดจากอัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้คงอยู่ในระดับสูงที่ 54.14% ในไตรมาสแรกของปี 2560 ภายใต้สมมติฐานของทริสเรตต์คาดว่ารายได้ของบริษัทจะเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าปีละ 7% ในระหว่างปี 2560-2562 ในขณะที่อัตรากำไรจากการดำเนินงานของบริษัทคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 50% โดยพิจารณาจากส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่ รฟม. ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

ภาระหนี้ของบริษัทจะเพิ่มสูงขึ้นจากการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายซึ่งมีมูลค่าการลงทุนรวม 22,036 ล้านบาทในระหว่างปี 2560-2562 โดยบริษัทจะใช้แหล่งเงินทุนจากการกู้ยืมและการออกหุ้นกู้ อัตราส่วนเงินกู้รวม (ซึ่งรวมสำรองสำหรับการเวนคืนที่ดินในธุรกิจทางด่วน) ต่อโครงสร้างเงินทุนของบริษัทจะเพิ่มจาก 62.35% ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2560 เป็นสูงสุดที่ระดับ 65%-70% ในปี 2561-2562 ทั้งนี้ ทริสเรตต์ได้รวมภาระหนี้ประมาณ 14,000 ล้านบาทจากการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ขณะนี้อยู่ในบัญชีของบริษัท ช. การช่าง เนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนหนี้จาก รฟม. ในระยะเวลา 10 ปีรองรับอยู่

สภาพคล่องของบริษัทที่มีปัจจัยสนับสนุนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่สม่ำเสมอและความยืดหยุ่นทางการเงินจากมูลค่าเงินลงทุนในบริษัทร่วม ในไตรมาสแรกของปี 2560 บริษัทมีอัตราส่วนเงินลงทุนจากการดำเนินงานต่อเงินกู้รวมอยู่ที่ 13.80% (ปรับอัตราส่วนให้เป็นตัวเลขเต็มปีโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน) ในขณะที่มีอัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่ายอยู่ที่ 5.62 เท่า

ในระยะ 12 เดือนข้างหน้าทริสเรตต์ตั้งประเมินว่าบริษัทจะมีแหล่งสภาพคล่องที่เพียงพอสำหรับภาระทางการเงินและแผนการลงทุน ทั้งนี้ บริษัทมีภาระทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระรวมประมาณ 5,200 ล้านบาท รวมทั้งมีแผนการลงทุนประมาณ 10,000-12,000 ล้านบาท รวมทั้งคาดว่าบริษัทจะจ่ายเงินปันผลประมาณ 1,600-1,800 ล้านบาท โดยแหล่งสภาพคล่องจะมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ในระดับไม่ต่ำกว่า 6,000 ล้านบาท รวมทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2560 อีกจำนวน 7,898 ล้านบาท สำหรับการลงทุนนั้นคาดว่าบริษัทจะใช้แหล่งเงินทุนจากการกู้ยืมจากธนาคารและการออกหุ้นกู้ นอกจากนี้ บริษัทยังมีเงินลงทุนใน บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมอยู่ที่ 12,782 ล้านบาท ณ วันที่ 20 มิถุนายน 2560 เพื่อเสริมความยืดหยุ่นทางการเงินอีกด้วย

### แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ว่าบริษัทจะสามารถดำรงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งและมีกระแสเงินสดที่สม่ำเสมออย่างต่อเนื่องจากทั้ง 2 ธุรกิจหลักได้ต่อไป การปรับเพิ่มอันดับเครดิตของบริษัทมีจำกัดจากแผนการลงทุนที่มีการก่อหนี้จำนวนมากในระยะ 3 ปีข้างหน้าและจากความไม่แน่นอนในการต่ออายุสัญญาสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 ในเขตเมือง ทั้งนี้ อันดับเครดิตของบริษัทอาจถูกปรับลดลงหากธุรกิจ

และฐานะการเงินของบริษัทอ่อนแอลงอย่างมากจนส่งผลให้อัตราส่วนเงินกู้รวมต่อโครงสร้างเงินทุนของบริษัทอยู่ในระดับเกินกว่า 65% อย่างต่อเนื่องยาวนาน

**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
BEM216A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,615 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2564	A
BEM236A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2566	A
BEM250A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2568	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

แนวโน้มอันดับเครดิต: Stable

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ \*

หน่วย: ล้านบาท

	ม.ค.-มี.ค. 2560	----- ณ วันที่ 31 ธันวาคม -----		
		2559	2558	2557
รายได้	3,731	13,104	11,738	11,234
ดอกเบี้ยจ่ายรวม	379	1,748	2,320	1,687
กำไรสุทธิจากการดำเนินงาน	532	1,902	719	1,899
เงินทุนจากการดำเนินงาน	2,047	6,519	4,725	6,389
ค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน	394	6,741	7,354	6,311
สินทรัพย์รวม	83,303	82,786	78,095	70,026
เงินกู้รวม	50,524	51,220	45,424	40,276
ส่วนของผู้ถือหุ้น	30,506	29,783	29,130	26,209
อัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย/รายได้ (%)	54.14	56.82	57.60	64.23
อัตราส่วนผลตอบแทน/เงินทุนถาวร (%)	5.16 **	5.04	4.86	6.17
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย/ดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	5.62	4.51	3.14	4.67
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงาน/เงินกู้รวม (%)	13.80 **	12.73	10.40	15.86
อัตราส่วนเงินกู้รวม/โครงสร้างเงินทุน (%)	62.35	63.23	60.93	60.58

\* งบการเงินรวม

\*\* ปรับอัตราส่วนให้เป็นตัวเลขเต็มปีโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

โทร. 0-2231-3011 ต่อ 500 อาคารสิลมคอมเพล็กซ์ ชั้น 24 191 ถ. สยาม กรุงเทพฯ 10500, www.trisrating.com

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2560 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปรียบเทียบ หรือลอกเลียนแบบ หรือดัดแปลงข้อมูลใด ๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดทำอันดับเครดิตนี้มีค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้หนึ่ง หรือของบริษัทหนึ่ง โดยเฉพาะความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดทำอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใด ๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมีได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใด ๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆโดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: <http://www.trisrating.com/th/rating-information-th2/rating-criteria.html>