

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร:	A-
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	A-
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

วันที่ทบทวนล่าสุด : 01/04/64

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับเครดิต/เครดิตพิสัย
01/04/64	A-	Stable
28/05/63	A	Negative
05/04/59	A	Stable

ติดต่อ:

ชานพร ปิ่นพิทักษ์

chanaporn@trisrating.com

ศุลยวัต ฉัตรคำ

tulyawat@trisrating.com

ภารัต มัทธโน

parat@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ

pramuansap@trisrating.com



WWW.TRISRATING.COM

* รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ

เหตุผล

ทริสเรทติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ “A-” ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” อันดับเครดิตดังกล่าวยังคงสะท้อนถึงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทจากการมีสินทรัพย์สัมปทานที่มีคุณภาพ กระแสเงินสดที่แข็งแกร่งและสม่ำเสมอจากธุรกิจทางด่วน รวมถึงโอกาสเติบโตจากธุรกิจรถไฟฟ้า นอกจากนี้ อันดับเครดิตยังสะท้อนถึงภาระหนี้ของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงอันเป็นผลมาจากการลงทุนจำนวนมากในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาอีกด้วย

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

ปริมาณการจราจรบนทางด่วนและจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าจะทยอยฟื้นตัว

การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ที่ยืดเยื้อในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนทางด่วนและจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณการจราจรและจำนวนผู้โดยสารจะทยอยฟื้นตัวตามสถานการณ์ของโรคโควิด 19 ที่มีแนวโน้มดีขึ้นโดยที่กิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจค่อย ๆ ฟื้นคืนสู่ภาวะปกติ

การแพร่ระบาดหลายระลอกของโรคโควิด 19 และมาตรการปิดเมือง (Lockdown) ที่ยาวนานในปี 2564 ได้ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นอย่างมาก โดยจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยลดลง 43.7% จากปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ 1.47 แสนเที่ยวต่อวัน ในขณะที่รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวันก็ลดลงในทิศทางเดียวกันอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะปรับตัวดีขึ้นจากกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่ค่อย ๆ กลับสู่ภาวะปกติ โดยสมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะอยู่ที่ประมาณ 2.86 แสนเที่ยวต่อวันในปี 2565 และหลังจากนั้นจะปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 4.5-5.5 แสนเที่ยวต่อวันในช่วงปี 2566-2567

ปริมาณการจราจรบนทางด่วนก็ได้รับผลกระทบจากโรคโควิด 19 ที่ยืดเยื้อด้วยเช่นกันแต่อยู่ในระดับที่น้อยกว่ารถไฟฟ้า โดยในปี 2564 ปริมาณการจราจรบนทางด่วนโดยเฉลี่ยต่อวันลดลง 19% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ 0.85 ล้านเที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ สมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณการจราจรบนทางด่วนโดยเฉลี่ยจะฟื้นตัวขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 1.06 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2565 และจะกลับมาเป็นปกติที่ระดับเกินกว่า 1.2 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2566

รายได้จะค่อย ๆ ฟื้นตัวกลับมา

ภายใต้สมมติฐานกรณีพื้นฐาน ทริสเรทติ้งคาดว่ารายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ระดับประมาณ 1.4 หมื่นล้านบาทในปี 2565 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.7-1.9 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2567 ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและปริมาณการจราจรบนทางด่วน โดยทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะมีอัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA Margin) อยู่ที่ระดับประมาณ 30% ในปี 2565 ก่อนที่จะปรับตัวดีขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 35%-37% ในปี 2566-2567 ซึ่งจะทำให้บริษัทมี EBITDA ที่ประมาณ 4.2 พันล้านบาทในปี 2565 และประมาณ 6.4-6.7 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2567

ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานนั้นคาดว่าจะอยู่ที่ระดับประมาณ 2 พันล้านบาทในปี 2565 และประมาณ 4-4.2 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2567 ทั้งนี้ โอกาสที่รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทจะดีกว่าที่คาดการณ์นั้นขึ้นอยู่กับ การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นหลัก

ระดับหนี้สินจะปรับตัวขึ้น

ทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินของบริษัทจะปรับตัวขึ้นตามการคาดการณ์การฟื้นตัวของ EBITDA โดยสมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทจะยังคงอยู่ในระดับสูงที่ประมาณ 15 เท่าในปี 2565 ก่อนที่จะลดลงมาอยู่ที่ระดับ 9-9.5 เท่าในช่วงปี 2566-2567 ในขณะที่อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ระดับประมาณ 3%-4% ในปี 2565 และจะปรับตัวขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 6%-8% ในช่วงปี 2566-2567 โดยสมมติฐานดังกล่าวรวมการคาดการณ์ที่บริษัทจะมีการลงทุนรวม 2.4-2.5 พันล้านบาทในช่วงระหว่างปี 2565-2567 ด้วย

ณ สิ้นปี 2564 ภาระหนี้สินทางการเงินของบริษัทอยู่ที่ระดับ 6.4 หมื่นล้านบาทโดยไม่รวมภาระหนี้จำนวน 7.1 พันล้านบาทจากการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วงเนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนหนี้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในระยะเวลา 10 ปีรองรับอยู่

ระดับหนี้สินทางการเงินของบริษัทอาจเพิ่มสูงขึ้นอีกหากบริษัทจะต้องลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มหรือโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (Double Deck Expressway) ทริสเรทติ้งมองว่าบริษัทจะสามารถก่อหนี้ในระดับที่สูงขึ้นได้เพียงชั่วคราวเพื่อที่สถานะเครดิตของบริษัทจะยังคงสะท้อนอันดับเครดิตที่ระดับ "A-" อย่างไรก็ดี ในระยะยาวทริสเรทติ้งคาดหวังให้บริษัทดำรงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วให้อยู่ที่ระดับไม่เกิน 10 เท่า

ณ เดือนธันวาคม 2564 บริษัทมีหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนที่จำนวน 1.7 หมื่นล้านบาทจากหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยทั้งหมดจำนวน 6.4 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมีอัตราส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนเมื่อเทียบกับหนี้สินรวมอยู่ที่ระดับ 26%

ข้อกำหนดทางการเงินที่สำคัญระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนให้ต่ำกว่า 2.5 เท่าและอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่ต่ำกว่า 1 เท่า ซึ่ง ณ เดือนธันวาคม 2564 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ระดับ 1.65 และ 1.15 เท่าตามลำดับ ซึ่งทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทน่าจะสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินดังกล่าวได้ตลอดช่วงระยะเวลาประมาณการ

สภาพคล่องอยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ทริสเรทติ้งประเมินว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องได้ในระยะ 12 เดือนข้างหน้า ทั้งนี้ บริษัทมีภาระทางการเงินที่จะครบกำหนดชำระรวมประมาณ 7 พันล้านบาท รวมทั้งมีแผนการลงทุนรวมประมาณ 1.6 พันล้านบาท และจ่ายเงินปันผลอีกประมาณ 1.2 พันล้านบาท สำหรับแหล่งสภาพคล่องของบริษัทนั้นมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ระดับไม่ต่ำกว่า 2 พันล้านบาทรวมทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ เดือนธันวาคม 2564 อีกจำนวน 1.9 พันล้านบาท ในกรณีนี้ บริษัทจะต้องกู้ยืมเงินเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้ชำระหนี้สินบางส่วนที่จะครบกำหนด เมื่อพิจารณาจากความสามารถในการเข้าถึงตลาดทุนและความสัมพันธ์ที่บริษัทมีกับธนาคารต่าง ๆ แล้ว ทริสเรทติ้งเชื่อว่าบริษัทจะสามารถกู้ยืมเงินเพื่อนำมาใช้ชำระหนี้สินที่จะครบกำหนดชำระได้อย่างไม่มีปัญหา นอกจากนี้ บริษัทยังมีเงินลงทุนใน บริษัท ทีทีบีบลิว จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซีเคพาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมกันอยู่ที่ระดับ 1.5 หมื่นล้านบาท ณ วันที่ 4 เมษายน 2565 อีกด้วย

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

บริษัทมีสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเนื่องจากโอกาสที่ผู้ประกอบการรายอื่นจะเข้ามาแข่งขันในธุรกิจหลักของบริษัท คือ ธุรกิจทางด่วน และธุรกิจรถไฟฟ้าที่นั่นไม่ใช่เรื่องง่าย ในประเทศไทยนั้นไม่มีผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายที่มีขีดความสามารถและเงินทุนมากพอที่จะแข่งขันประมูลงานโครงการก่อสร้างและดำเนินงานทั้งระบบทางด่วนหรือระบบขนส่งมวลชนทางรางได้

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทยังเป็นผลมาจากสถิติความแน่นอนและสม่ำเสมอของรายได้จากธุรกิจทางด่วนจากการมีที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ของทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 ทั้งนี้ การที่บริษัทได้รับการต่ออายุสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 และต่อสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน - ปากเกร็ด (ส่วน C+) ออกไปเมื่อเร็ว ๆ นี้จึงน่าจะช่วยทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดที่มั่นคงในระยะยาว

นอกจากนี้ การที่ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงถึงกันยังจะเป็นประโยชน์ต่อการเติบโตของบริษัทอีกด้วย และการเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และมีความพร้อมสูง บริษัทจึงอยู่ในสถานะได้เปรียบที่จะชนะการประมูลโครงการภาครัฐอีกหลาย ๆ โครงการในอนาคต ยิ่งไปกว่านั้น การที่เส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงแหวนนั้นก็ยิ่งเอื้อประโยชน์ให้บริษัทกับผู้โดยสารต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อป้อนให้แก่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอีกด้วย

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.4 หมื่นล้านบาทในปี 2565 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.7-1.9 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2567
- EBITDA Margin น่าจะอยู่ที่ระดับประมาณ 30% ในปี 2565 และจะปรับตัวดีขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 35%-37% ในช่วงปี 2566-2567
- EBITDA จะอยู่ที่ระดับประมาณ 4.2 พันล้านบาทในปี 2565 และ 6.5-6.7 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2567
- เงินลงทุนรวมจะอยู่ที่ระดับ 2.4-2.5 พันล้านบาทในช่วงระหว่างปี 2565-2567

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหวังของทริสเรทติ้งว่าบริษัทจะสามารถดำรงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเอาไว้ได้ โดยมีกระแสเงินสดมาจากทั้งธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้า รวมทั้งมีระดับอัตราส่วนหนี้สินที่สอดคล้องกับประมาณการของทริสเรทติ้ง

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

การปรับเพิ่มอันดับเครดิตอาจเกิดขึ้นได้ในกรณีที่สถานะทางการเงินของบริษัทปรับตัวดีขึ้นจนมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วอยู่ในระดับต่ำกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เดียวกัน อันดับเครดิตอาจได้รับการปรับลดลงหากสถานะทางการเงินของบริษัทอ่อนตัวลงซึ่งอาจมีสาเหตุที่มาจากทั้งผลการดำเนินงานที่ถดถอยลงอย่างต่อเนื่องยาวนานหรือการลงทุนโดยการก่อหนี้จำนวนมากจนทำให้อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทอยู่ในระดับที่สูงเกินกว่า 10 เท่าอย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
	2564	2563	2562	2561	2560
รายได้จากการดำเนินงานรวม	10,762	13,540	16,163	15,641	15,206
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	669	2,075	3,475	3,978	4,466
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	1,798	3,994	7,971	8,387	8,670
เงินทุนจากการดำเนินงาน	(249)	1,960	6,067	6,421	6,827
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	1,983	1,940	1,738	1,625	1,556
เงินลงทุน	2,108	4,089	8,018	10,484	8,265
สินทรัพย์รวม	115,088	113,616	111,697	103,831	98,919
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	63,575	59,516	55,758	51,674	48,128
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	37,699	38,034	38,823	35,612	31,179
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	16.71	29.50	49.32	53.62	57.02
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	0.66	2.12	3.76	4.63	5.42
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	0.91	2.06	4.59	5.16	5.57
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	35.36	14.90	7.00	6.16	5.55
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	-0.39	3.29	10.88	12.43	14.18
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	62.78	61.01	58.95	59.20	60.69

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงินสำหรับธุรกิจทั่วไป, 11 มกราคม 2565
- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้, 15 มิถุนายน 2564
- วิธี การจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 26 กรกฎาคม 2562

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

อันดับเครดิตองค์กร:	A-
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
BEM225A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2565	A-
BEM229A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2565	A-
BEM234A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2566	A-
BEM236A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2566	A-
BEM244A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2567	A-
BEM245A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2567	A-
BEM246A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2567	A-
BEM249A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2567	A-
BEM254A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2568	A-
BEM250A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2568	A-
BEM264A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM265A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM266A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,335 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM270A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2570	A-
BEM284A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2571	A-
BEM286A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,750 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2571	A-
BEM286B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2571	A-
BEM295A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2572	A-
BEM306A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,300 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2573	A-
BEM314A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2574	A-
BEM326A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 700 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2575	A-
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2565 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เผยแพร่ ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ในรูปแบบหรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีค่าแก่การลงทุนหรือการค้าเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน 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