

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

CORPORATES

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

วันที่ทบทวนล่าสุด : 23/02/66

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับ	แนวโน้มอันดับ
	เครดิต	เครดิต/ เครดิตพินิจ
01/04/64	A-	Stable
28/05/63	A	Negative
05/04/59	A	Stable

ติดต่อ:

ชนาพร ปิ่นพิทักษ์

chanaporn@trisrating.com

ตุลยวัต ฉัตรคำ

tulyawatc@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” อันดับเครดิตดังกล่าวสะท้อนถึงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทจากการมีสินทรัพย์สัมปทานที่มีคุณภาพ กระแสเงินสดที่แข็งแกร่งและสม่ำเสมอจากธุรกิจทางด่วน รวมถึงโอกาสเติบโตจากธุรกิจรถไฟฟ้า อันดับเครดิตยังได้พิจารณาถึงระดับภาระหนี้ของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงอันเป็นผลมาจากการลงทุนจำนวนมากในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาอีกด้วย

สมมติฐานพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดการณ์ว่าระดับภาระหนี้ของบริษัทจะยังสูงขึ้นอีกจากการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยมองว่าบริษัทจะสามารถก่อหนี้ในระดับที่สูงขึ้นได้ชั่วคราวในช่วงที่มีการลงทุน อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สถานะเครดิตของบริษัทจะยังคงสอดคล้องกับอันดับเครดิตที่ระดับ “A-” ได้ นั้น ทริสเรทติ้งคาดหวังให้บริษัทดำรงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ที่ปรับปรุงแล้วให้อยู่ที่ระดับไม่เกิน 10 เท่าในระยะยาว

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

บริษัทมีสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเนื่องจากโอกาสที่ผู้ประกอบการรายอื่นจะเข้ามาแข่งขันในธุรกิจหลักของบริษัท คือ ธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้าในไทยนั้นไม่ใช่เรื่องง่าย ในประเทศไทยนี้มีผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายที่มีขีดความสามารถและเงินทุนมากพอที่จะแข่งขันประมูลงานโครงการก่อสร้างและดำเนินงานทั้งระบบทางด่วนหรือระบบขนส่งมวลชนทางรางได้

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทยังเป็นผลมาจากสถิติความแน่นอนและสม่ำเสมอของรายได้จากธุรกิจทางด่วนจากการมีที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ของทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 ทั้งนี้ การที่บริษัทได้รับการต่ออายุสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 และต่อสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน - ปากเกร็ด (ส่วน C+) ออกไปจึงน่าจะช่วยให้บริษัทมีกระแสเงินสดที่มั่นคงในระยะยาว

นอกจากนี้ การที่ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาขนส่งมวลชนให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงถึงกันยังจะเป็นประโยชน์ต่อการเติบโตของบริษัทอีกด้วย และการเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และความพร้อมสูง บริษัทจึงอยู่ในสถานะได้เปรียบที่จะชนะการประมูลโครงการภาครัฐอีกหลาย ๆ โครงการในอนาคต ยิ่งไปกว่านั้น การที่เส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงแหวนนั้นก็ยิ่งเอื้อประโยชน์ให้บริษัทรับผู้โดยสารต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อป้อนให้แก่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอีกด้วย

การดำเนินงานที่ขึ้น

หลังจากที่โรคโควิด 19 กลายเป็นโรคประจำถิ่นและการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ทริสเรทติ้งคาดว่าผลการดำเนินงานของบริษัทจะดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สมมติฐานพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยต่อวันของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะอยู่ที่ระดับ 4.15-5.2 แสนเที่ยวในช่วงปี 2566-2568 โดยการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารมีปัจจัยหนุนจากการใช้งานที่เพิ่มประสิทธิภาพขึ้นของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่ได้เปิด

ให้บริการเต็มรูปแบบหลังภาวะโรคระบาด และจากการที่รถไฟฟ้าเป็นหนึ่งในวิธีการเดินทางที่สำคัญของนักท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจึงอยู่ในฐานะที่จะได้รับประโยชน์จากการฟื้นตัวของกิจกรรมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ การเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ เช่น สายสีเหลือง และการเปิดจุดหมายการเดินทางใหม่ ๆ เช่น ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์และโครงการ วัน แบงค็อก ล้วนแต่จะช่วยเพิ่มจำนวนของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ในส่วนของปริมาณการจราจรบนทางด่วนที่อ่อนไหวน้อยกว่านั้น ทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณการจราจรบนทางด่วนเฉลี่ยต่อวันจะกลับมาที่ระดับเกินกว่า 1.2 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2567

EBITDA ที่ระดับ 5.4-6 พันล้านบาท

จากสมมติฐานต่อปริมาณการจราจรบนทางด่วนและจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ทริสเรทติ้งคาดว่ารายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ระดับประมาณ 1.68-1.93 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2568 ในขณะที่คาดการณ์ว่าผลกำไรของบริษัทจะได้รับผลกระทบจากส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทุกปีจนถึงปี 2572 ตามที่ระบุอยู่ในสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งในการพิจารณาของทริสเรทติ้งนั้นถือว่าเงินสดทั้งจำนวนที่จ่ายเป็นส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. เป็นต้นทุนในการดำเนินงานทั้งจำนวน ส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวเพิ่มขึ้นทุกปีโดยประมาณการว่าจะอยู่ที่ 3.5-5.5 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2568 ทำให้ทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะมี EBITDA Margin อยู่ที่ระดับ 29%-33% ในปี 2566-2568 ซึ่งจะทำให้บริษัทมี EBITDA ที่ 5.4-6 พันล้านบาทต่อปี ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานนั้นคาดว่าจะอยู่ที่ระดับ 2.7-3 พันล้านบาทต่อปีในช่วงเวลาที่คาดการณ์

ระดับหนี้สินจะเพิ่มขึ้นจากการลงทุนใหม่

ทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินของบริษัทจะเพิ่มสูงขึ้นจากการลงทุนในรถไฟฟ้าสายสีส้มซึ่งรวมอยู่ในสมมติฐานพื้นฐานของทริสเรทติ้ง บริษัทขณะการประมูลโครงการสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีส้มตามประกาศของ รฟม. ในเดือนกันยายน 2565 โดยโครงการต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี การลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มจะประกอบด้วยงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งบริษัทจะลงทุนโดยการก่อกำหนดนี้เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม หนี้สินที่เกี่ยวข้องกับงานโยธาทั้งหมดจะไม่ถูกรวมอยู่ในการคำนวณหนี้สินที่ปรับปรุงแล้วของทริสเรทติ้งเนื่องจาก รฟม. จะให้การอุดหนุนการลงทุนในส่วนงานโยธาทั้งจำนวน ในส่วนของการลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดจะอยู่ที่ประมาณ 3.2 หมื่นล้านบาทในช่วงระยะเวลาการลงทุน 6 ปี โดยสมมติฐานพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะได้เซ็นสัญญาและเริ่มลงทุนได้ในช่วงปลายปี 2566 หรือต้นปี 2567

เมื่อรวมการคาดการณ์เรื่องการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มและการลงทุนอื่น ๆ รวม 2-3 พันล้านบาทในช่วงระหว่างปี 2566-2568 แล้ว ทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทจะอยู่ที่ระดับ 11-15 เท่าในช่วงปี 2566-2568 และคาดว่าระดับอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินจะอยู่ในระดับนี้ไปจนกระทั่งการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มสิ้นสุดลง ระดับหนี้สินทางการเงินของบริษัทอาจเพิ่มสูงขึ้นอีกหากบริษัทจะต้องลงทุนในโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck Expressway) ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนอยู่ที่ประมาณ 3.1-3.2 หมื่นล้านบาทในช่วงระยะเวลา 5 ปี ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาถึงธรรมชาติของธุรกิจสัมปทานโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้เงินลงทุนในระยะแรกในจำนวนที่สูง ทริสเรทติ้งมองว่าบริษัทจะสามารถก่อกำหนดในระดับที่สูงขึ้นได้ชั่วคราวในระหว่างที่ลงทุน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาและแผนการจัดการจัดหาเงินทุนในทั้ง 2 โครงการหากมีช่วงเวลาในการลงทุนทับซ้อนกันเพื่อไม่ให้อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินอยู่ในระดับสูงจนเกินไปและยังคงสอดคล้องกับอันดับเครดิตที่ระดับ “A-”

ณ เดือนธันวาคม 2565 บริษัทมีหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนที่จำนวน 1.61 หมื่นล้านบาทจากหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยทั้งหมดจำนวน 6.45 หมื่นล้านบาท (ไม่รวมภาระหนี้จำนวน 5.5 พันล้านบาทจากการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วงเนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนนี้จาก รฟม. ในระยะเวลา 10 ปีรอรับอยู่) ทั้งนี้ บริษัทมีอัตราส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนเมื่อเทียบกับหนี้สินรวมอยู่ที่ระดับ 25%

ข้อกำหนดทางการเงินที่สำคัญระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนให้ต่ำกว่า 2.5 เท่าและอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่ต่ำกว่า 1 เท่า ซึ่ง ณ เดือนธันวาคม 2565 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ระดับ 1.66 และ 1.89 เท่าตามลำดับ ทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทน่าจะสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินดังกล่าวได้ตลอดช่วงระยะเวลาประมาณการ

สภาพคล่องอยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ทริสเรทติ้งประเมินว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องได้ในระยะ 12 เดือนข้างหน้า โดยแหล่งสภาพคล่องของบริษัทนั้นมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 3 พันล้านบาท เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ เดือนธันวาคม 2565 อีกจำนวน 1.8 พันล้านบาท เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ 6.5 พันล้านบาท ในขณะที่บริษัทมีภาระหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดชำระรวมประมาณ 8.1 พันล้านบาท รวมทั้งมีแผนการลงทุนรวมประมาณ 1 พันล้านบาท และจ่ายเงินปันผลอีกประมาณ 1.8 พันล้านบาท บริษัทยังมีเงินลงทุนใน บริษัท ที่ที่ดับบลิว จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมกันอยู่ที่ระดับ 1.18 หมื่นล้านบาท ณ วันที่ 24 เมษายน 2566 อีกด้วย

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.68-1.93 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2568
- EBITDA Margin จะอยู่ที่ระดับ 29%-33% ในช่วงปี 2566-2568
- EBITDA จะอยู่ที่ระดับ 5.4-6 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2566-2568
- เงินลงทุนรวมจะอยู่ที่ระดับ 2-3 พันล้านบาทในช่วงระหว่างปี 2566-2568
- จะมีการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มมูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 3.2 หมื่นล้านบาทในช่วงระยะเวลาการลงทุน 6 ปี โดยจะเริ่มลงทุนได้ในช่วงปลายปี 2566 หรือต้นปี 2567

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหวังของทริสเรทติ้งว่าบริษัทจะสามารถดำรงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเอาไว้ได้ โดยมีกระแสเงินสดมาจากทั้งธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้า รวมทั้งมีระดับอัตราส่วนหนี้สินที่สอดคล้องกับประมาณการของทริสเรทติ้ง

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

โอกาสในการปรับเพิ่มอันดับเครดิตของบริษัทมีจำกัดในระยะเวลาอันใกล้ เมื่อพิจารณาถึงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทและการลงทุนขนาดใหญ่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตลอดจนโอกาสในการลงทุนในโครงการทางด่วน Double Deck ในขณะเดียวกัน อันดับเครดิตอาจถูกปรับลดลงหากสถานะทางการเงินของบริษัทอ่อนตัวลงมากโดยมีสาเหตุหลักจากการลงทุนโดยการก่อหนี้จำนวนมากจนทำให้อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ของบริษัทอยู่ในระดับที่สูงเกินกว่า 10 เท่าเป็นอย่างมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
	2565	2564	2563	2562	2561
รายได้จากการดำเนินงานรวม	14,063	10,762	13,540	16,163	15,641
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	2,456	669	2,075	3,475	3,978
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	4,046	1,798	3,994	7,971	8,387
เงินทุนจากการดำเนินงาน	1,836	(228)	1,976	6,067	6,421
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	2,163	1,962	1,924	1,738	1,625
เงินลงทุน	1,308	2,108	4,089	8,018	10,484
สินทรัพย์รวม	114,128	115,088	113,616	111,697	103,831
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	63,679	63,575	59,516	55,758	51,674
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	37,264	37,699	38,034	38,823	35,612
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	28.77	16.71	29.50	49.32	53.62
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	2.38	0.66	2.12	3.76	4.63
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	1.87	0.92	2.08	4.59	5.16
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	15.74	35.36	14.90	7.00	6.16
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	2.88	(0.36)	3.32	10.88	12.43
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	63.08	62.78	61.01	58.95	59.20

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

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

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

อันดับเครดิตองค์กร:	A-
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
BEM236A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2566	A-
BEM244A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2567	A-
BEM245A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2567	A-
BEM246A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2567	A-
BEM249A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2567	A-
BEM254A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,500 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2568	A-
BEM259A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2568	A-
BEM250A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2568	A-
BEM264A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2569	A-
BEM264B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,800 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2569	A-
BEM265A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2569	A-
BEM266A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,335 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2569	A-
BEM279A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,500 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2570	A-
BEM270A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2570	A-
BEM284A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2571	A-
BEM284B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 300 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2571	A-
BEM286A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,750 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2571	A-
BEM286B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2571	A-
BEM295A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2572	A-
BEM306A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,300 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2573	A-
BEM314A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2574	A-
BEM326A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 700 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2575	A-
BEM329A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2575	A-
BEM334A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,400 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2576	A-
BEM349A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2577	A-
BEM354A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใถ่ถอนปี 2578	A-
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2566 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีใช้ค่าแกลงข้อเท็จจริง หรือค่าเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นี้ และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆโดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria