

# บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 70/2567

30 เมษายน 2567

## CORPORATES

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

วันที่ทบทวนล่าสุด: 08/01/67

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับ 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” อันดับเครดิตยังคงสะท้อนถึงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทจากการมีสินทรัพย์สัมปทานที่มีคุณภาพ รวมถึงกระแสเงินสดที่แข็งแกร่งและสม่ำเสมอจากธุรกิจทางด่วน และโอกาสในการเติบโตจากธุรกิจรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม ความแข็งแกร่งดังกล่าวถูกลดทอนด้วยภาระหนี้ของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงอันเป็นผลมาจากความต้องการเงินลงทุนจำนวนมากในระยะเริ่มต้นของโครงการซึ่งเป็นธรรมชาติของธุรกิจสัมปทาน

อันดับเครดิตยังได้รวมการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งด้วยว่าระดับภาระหนี้ของบริษัทจะสูงขึ้นอีกจากการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม แม้ว่าทริสเรทติ้งจะมองว่าบริษัทจะสามารถก่อหนี้ในระดับที่สูงขึ้นได้ชั่วคราวในช่วงที่มีการลงทุน แต่เมื่อพิจารณาจากธรรมชาติของสัญญาสัมปทานที่มีอายุยาวนานแล้ว ทริสเรทติ้งก็คาดหวังให้บริษัทบริหารจัดการเงินทุนอย่างระมัดระวังเพื่อควบคุมระดับภาระหนี้ให้เหมาะสม

## ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

### สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทมีปัจจัยสนับสนุนจากการมีสินทรัพย์สัมปทานที่มีคุณภาพ ไม่ว่าจะเป็นทางด่วนหรือรถไฟฟ้าซึ่งเป็นธุรกิจที่ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาแข่งขันได้ยาก ทั้งนี้ในประเทศไทยนั้นผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายที่มีขีดความสามารถและเงินทุนมากพอที่จะแข่งขันประมูลงานโครงการก่อสร้างและดำเนินงานทั้งระบบทางด่วนหรือระบบขนส่งมวลชนทางรางได้

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทยังเป็นผลมาจากสถิติความแน่นอนและสม่ำเสมอของรายได้จากธุรกิจทางด่วนจากการมีที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ของทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 ทั้งนี้ การที่บริษัทได้รับการต่ออายุสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (ส่วน C+) ออกไปนั้นจะช่วยทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดที่มั่นคงในระยะยาว

โอกาสในการเติบโตของบริษัทยังสอดคล้องไปกับนโยบายส่งเสริมการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั่วถึงกันของภาครัฐอีกด้วย โดยบริษัทอยู่ในสถานะที่ได้เปรียบจากการเป็นผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพและมีความพร้อมสูงในการร่วมประมูลโครงการภาครัฐอีกหลาย ๆ โครงการในอนาคต นอกจากนี้ การที่เส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงกลมนั้นก็ยิ่งเอื้อประโยชน์ให้บริษัทรับผู้โดยสารต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อป้อนให้แก่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอีกด้วย

### โอกาสในการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า

ทริสเรทติ้งมองว่าจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะยังคงเติบโตอย่างแข็งแกร่งจากสถานะของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เป็นหนึ่งในการขนส่งมวลชนหลักในพื้นที่กรุงเทพฯ อีกทั้งการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารของรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ และการเปิดตัวของสถานที่สำคัญ ๆ อย่างเช่นโครงการ One Bangkok และโครงการ

Dusit Central Park ก็ล้วนแต่เป็นปัจจัยสนับสนุนการเติบโตดังกล่าวทั้งสิ้น ทั้งนี้ สมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะอยู่ที่ระดับ 4.37-4.9 แสนเที่ยวในช่วงระหว่างปี 2567-2569 โดยในไตรมาสแรกของปี 2567 นั้น บริษัทรายงานจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่จำนวน 4.3 แสนเที่ยว

ในขณะเดียวกัน ทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณการจราจรบนทางด่วนของบริษัทจะเติบโตปานกลาง การปรับตัวของวิธีการทำงานในรูปแบบยืดหยุ่น (Hybrid Work Model) ควบคู่ไปกับการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า น่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้การฟื้นตัวของการจราจรบนทางด่วนที่จะกลับไปสู่ระดับก่อนการเกิดโรคระบาดนั้นต้องใช้เวลาที่ยาวนานขึ้น โดยทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณการจราจรบนทางด่วนเฉลี่ยต่อวันจะอยู่ที่ระดับ 1.14-1.17 ล้านเที่ยวในช่วงระหว่างปี 2567-2569 เทียบกับช่วงก่อนเกิดโรคระบาดที่ระดับ 1.2 ล้านเที่ยว

### ผลกำไรของบริษัทได้รับแรงกดดันจากส่วนแบ่งรายได้ที่ต้องจ่ายให้แก่ รฟม.

แม้ว่าการเติบโตที่แข็งแกร่งของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าและความสม่ำเสมอของปริมาณการจราจรบนทางด่วนจะสนับสนุนการเติบโตด้านรายได้ให้แก่บริษัท แต่ผลกำไรของบริษัทจะได้รับแรงกดดันจากส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทต้องจ่ายตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สูงขึ้น

ทริสเรทติ้งคาดว่ารายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ระดับประมาณ 1.7-1.85 หมื่นล้านบาทต่อปีในช่วงระหว่างปี 2567-2569 อย่างไรก็ตาม กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ของบริษัทจะถูกจำกัดจากส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพิ่มขึ้นทุกปีไปจนถึงปี 2572 โดยส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวประมาณการว่าจะอยู่ที่ 4.5-6 พันล้านบาทต่อปีในช่วงระหว่างปี 2567-2569

ในการพิจารณาของทริสเรทติ้งนั้นถือว่าเงินสดที่บริษัทจ่ายเป็นส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. นั้นเป็นต้นทุนในการดำเนินงานทั้งจำนวน ซึ่งทำให้ทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะมี EBITDA Margin อยู่ที่ระดับราว ๆ 24%-30% ในช่วงประมาณการ ซึ่งจะทำให้บริษัทมี EBITDA ที่ระดับ 4.5-5.1 พันล้านบาทต่อปี ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานนั้นคาดว่าจะอยู่ที่ระดับประมาณ 1.6-2.6 พันล้านบาทต่อปีในช่วงประมาณการ

### ภาระหนี้จะเพิ่มสูงขึ้นจากการลงทุนใหม่ ๆ

บริษัทกำลังเข้าสู่รอบการลงทุนครั้งใหม่ซึ่งจะส่งผลทำให้ระดับหนี้ของบริษัทเพิ่มสูงขึ้นอีก ทริสเรทติ้งได้รวมการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มไว้ในสมมติฐานกรณีพื้นฐานและคาดการณ์ว่าบริษัทจะมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วเพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 13-17 เท่าในระยะ 3-5 ปีข้างหน้า

บริษัทขณะการประมูลโครงการสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีส้มตามประกาศของ รฟม. ในเดือนกันยายน 2565 โดยโครงการต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี การลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มนั้นจะประกอบไปด้วยงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า บริษัทวางแผนจะใช้เงินลงทุนในโครงการโดยการก่อหนี้เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม หนี้สินที่เกี่ยวข้องกับงานโยธาทั้งหมดนั้นทริสเรทติ้งจะไม่นับรวมอยู่ในการคำนวณหนี้สินที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทเนื่องจาก รฟม. จะให้การอุดหนุนการลงทุนในส่วนนี้ทั้งจำนวน ในส่วนของการลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดนั้นคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 3.2 หมื่นล้านบาทในช่วงระยะเวลาการลงทุน 6 ปี โดยสมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะเริ่มลงทุนในโครงการดังกล่าวได้ในปี 2568 นอกจากนี้ ทริสเรทติ้งยังคาดว่าบริษัทจะมีการลงทุนอื่น ๆ จำนวนรวม 2-3 พันล้านบาทในช่วงระหว่างปี 2567-2569 ด้วย

บริษัทยังมีโอกาสที่จะลงทุนในโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck Expressway) ซึ่งมีขนาดการลงทุนใกล้เคียงกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มในช่วงระยะเวลาลงทุน 5 ปี แม้ว่าการลงทุนดังกล่าวจะสร้างความมั่นคงจากกระแสเงินสดที่สม่ำเสมอจากธุรกิจทางด่วนให้แก่บริษัทในระยะยาว แต่ในระยะสั้นการลงทุนนี้จะเพิ่มภาระด้านงบดุลของบริษัท ปัจจุบันโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 นี้อยู่ในระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่วงเวลาในการเริ่มลงทุนนั้นยังมีความไม่ชัดเจน ทริสเรทติ้งคาดหวังให้บริษัทบริหารจัดการแผนการลงทุนอย่างรอบคอบหากทั้ง 2 โครงการมีช่วงเวลาในการลงทุนที่ทับซ้อนกัน ทั้งนี้ เพื่อควบคุมไม่ให้ภาระหนี้ของบริษัทอยู่ในระดับสูงจนเกินไปและยังคงมีสถานะทางการเงินที่สอดคล้องกับอันดับเครดิตที่ระดับ “A-” อยู่

### สภาพคล่องอยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ทริสเรทติ้งประเมินว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องได้ในระยะ 12 เดือนข้างหน้า โดยแหล่งสภาพคล่องของบริษัทนั้นมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 2.6 พันล้านบาท เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ เดือนธันวาคม 2566 จำนวน 2.1 พันล้านบาท และเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 จำนวน 5 พันล้านบาท ในขณะที่บริษัทมีภาระหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดชำระรวม

ประมาณ 1.17 หมื่นล้านบาท รวมทั้งมีแผนการลงทุนรวมที่ประมาณ 2.2 พันล้านบาท และจ่ายเงินปันผลอีกประมาณ 2.1 พันล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทยังมีความยืดหยุ่นทางการเงินจากการมีเงินลงทุนใน บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (TTW) และ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมกันอยู่ที่ระดับ 1.19 หมื่นล้านบาท ณ วันที่ 29 เมษายน 2567 อีกด้วย

ข้อกำหนดทางการเงินที่สำคัญระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนให้ต่ำกว่า 2.5 เท่าและอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่ต่ำกว่า 1 เท่า ซึ่ง ณ เดือนธันวาคม 2566 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ระดับ 1.64 เท่าและ 2.26 เท่าตามลำดับ ทริสเรทติ้งจึงคาดว่า บริษัทน่าจะสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินดังกล่าวได้ตลอดช่วงระยะเวลาประมาณการ

### โครงสร้างหนี้

ณ เดือนธันวาคม 2566 บริษัทมีหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนที่จำนวน 1.52 หมื่นล้านบาท ในขณะที่หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยทั้งหมดอยู่ที่จำนวน 6.39 หมื่นล้านบาท (ไม่รวมภาระหนี้จำนวน 4 พันล้านบาทจากการลงทุนในรถไฟฟ้ายาสีม่วงเนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนหนี้จาก รฟม. ในระยะเวลา 10 ปีรองรับอยู่) ทั้งนี้ บริษัทมีอัตราส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนเมื่อเทียบกับหนี้สินรวมอยู่ที่ระดับ 24%

### สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

สมมติฐานกรณีพื้นฐานที่สำคัญ ๆ ของทริสเรทติ้งสำหรับผลดำเนินงานของบริษัทในช่วงระหว่างปี 2567-2569 มีดังนี้

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.7-1.85 หมื่นล้านบาทต่อปี
- EBITDA จะอยู่ที่ระดับ 4.5-5.1 พันล้านบาทต่อปี
- เงินลงทุนรวมจะอยู่ที่ระดับ 2-3 พันล้านบาท
- จะมีการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้ายาสีมูลค่ารวม 3.2 หมื่นล้านบาทในช่วงระยะเวลา 6 ปีโดยจะเริ่มลงทุนได้ในปี 2568

### แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหมายของทริสเรทติ้งว่าบริษัทจะสามารถดำรงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเอาไว้ได้ โดยมีกระแสเงินสดที่มาจากทั้งธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้ายาสีม่วง รวมทั้งจะมีอัตราส่วนหนี้สินอยู่ในระดับที่สอดคล้องกับประมาณการพื้นฐานของทริสเรทติ้ง

### ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

การปรับเพิ่มอันดับเครดิตนั้นยังไม่มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในระยะใกล้เมื่อพิจารณาจากภาระหนี้ของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงและจะเพิ่มสูงขึ้นไปอีกจากการลงทุนขนาดใหญ่ในโครงการรถไฟฟ้ายาสีม่วงและการลงทุนใหม่ในโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 ในขณะที่อันดับเครดิตอาจได้รับการปรับลดลงหากสถานะทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงกว่าประมาณการของทริสเรทติ้งอย่างมีนัยสำคัญซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากการลงทุนโดยการก่อหนี้ขนาดใหญ่

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
	2566	2565	2564	2563	2562
รายได้จากการดำเนินงานรวม	16,401	14,063	10,762	13,540	16,163
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	3,543	2,456	669	2,075	3,475
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	5,511	4,046	1,798	3,994	7,971
เงินทุนจากการดำเนินงาน	3,206	1,836	(228)	1,976	6,067
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	2,260	2,163	1,962	1,924	1,738
เงินลงทุน	1,183	1,308	2,108	4,089	8,018
สินทรัพย์รวม	112,496	114,128	115,088	113,616	111,697
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	63,560	63,679	63,575	59,516	55,758
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	37,664	37,264	37,699	38,034	38,823
<b>อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว</b>					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	33.6	28.8	16.7	29.5	49.3
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	3.4	2.4	0.7	2.1	3.8
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	2.4	1.9	0.9	2.1	4.6
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	11.5	15.7	35.4	14.9	7.0
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	5.0	2.9	(0.4)	3.3	10.9
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	62.8	63.1	62.8	61.0	59.0

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

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

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

อันดับเครดิตองค์กร:	A-
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
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-
BEM259A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2568	A-
BEM250A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2568	A-
BEM264A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM264B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,800 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM265A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM266A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,335 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM272A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2570	A-
BEM279A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2570	A-
BEM270A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2570	A-
BEM284A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2571	A-
BEM284B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 300 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2571	A-
BEM286A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,750 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2571	A-
BEM286B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2571	A-
BEM292A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2572	A-
BEM295A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2572	A-
BEM306A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,300 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2573	A-
BEM312A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2574	A-
BEM314A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2574	A-
BEM326A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 700 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2575	A-
BEM329A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2575	A-
BEM334A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,400 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2576	A-
BEM342A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2577	A-
BEM349A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2577	A-
BEM354A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2578	A-
BEM362A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2579	A-
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2567 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใด โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีใช้ค่าแกลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้เท่านั้น หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมีได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นฯ 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](http://www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria)