TRIS RATING
A Strategic Partner of S&P Global

CreditNews ข่าวเครดิต

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 48/2564

1 เมษายน 2564

CORPORATES

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

วันที่ทบทวนล่าสุด : 28/05/63

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับเครดิต/ เครดิตพินิจ
28/05/63	A	Negative
05/04/59	A	Stable

ติดต่อ:

ชนาพร ปิ่นพิทักษ์
chanaporn@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ
pramuansap@trisrating.com

ภารัต มหัทธโน
parat@trisrating.com

สุชาดา พันธุ, Ph.D.
suchada@trisrating.com

WWW.TRISRATING.COM

** รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ*

เหตุผล

ทริสเรทติ้งลดอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันชุดปัจจุบันของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ลงมาอยู่ที่ระดับ “A-” จากระดับ “A” และปรับแนวโน้มอันดับเครดิตเป็น “Stable” หรือ “คงที่” จาก “Negative” หรือ “ลบ” ในขณะเดียวกันยังจัดอันดับเครดิตหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันชุดใหม่ในวงเงินไม่เกิน 6 พันล้านบาทของบริษัทที่ระดับ “A-” ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” ด้วย ทั้งนี้ บริษัทจะนำเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ชุดใหม่ไปใช้ชำระคืนหนี้ที่จะครบกำหนด

การปรับอันดับเครดิตดังกล่าวสะท้อนถึงมุมมองของทริสเรทติ้งต่อสถานะการเงินของบริษัทที่อ่อนแอลง โดยบริษัทมีภาระหนี้ในระดับสูงในขณะที่กระแสเงินสดจากการดำเนินงานได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โรคโควิด 19) โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายได้จากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายทั้งหมดของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ทริสเรทติ้งยังมองว่ารายได้จากการดำเนินธุรกิจรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังต้องใช้เวลาสักระยะหนึ่งในการเติบโต ซึ่งจะทำให้ระดับหนี้สินทางการเงินของบริษัทจะยังคงอยู่ในระดับสูง โดยมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ระดับสูงเกินกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่องยาวนาน ซึ่งระดับหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่สอดคล้องกับอันดับเครดิตที่ระดับ “A”

อย่างไรก็ดี ในระยะยาว ทริสเรทติ้งยังคงมีมุมมองว่าสถานะทางธุรกิจของบริษัทยังคงแข็งแกร่งด้วยสินทรัพย์สัมปทานที่มีคุณภาพ กระแสเงินสดที่แข็งแกร่งและสม่ำเสมอจากธุรกิจทางด่วน รวมถึงโอกาสเติบโตจากธุรกิจรถไฟฟ้า

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

ผลกระทบจากโรคโควิด-19 ต่อรายได้

ทริสเรทติ้งคาดว่าการเพิ่มขึ้นของยอดผู้ติดเชื้อโควิด 19 ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2564 จะยังคงส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนทางด่วนและจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน แม้ทริสเรทติ้งจะคาดว่าปริมาณจราจรบนทางด่วนจะฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็วอย่างที่เคยเกิดขึ้นในปีก่อนหน้า อย่างไรก็ดี ทริสเรทติ้งคาดว่าอาจจะต้องใช้ระยะเวลาอีก 1-2 ปี กว่าที่จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะเพิ่มขึ้นจนถึงระดับที่บริษัทเคยคาดการณ์ไว้ก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ที่ระดับ 5-6 แสนเที่ยวต่อวัน

บริษัทรายงานรายได้ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 16% โดยอยู่ที่ 1.35 หมื่นล้านบาท เทียบกับ 1.61 หมื่นล้านบาทในปี 2562 ในขณะที่รายได้จากทั้งทางด่วนและรถไฟฟ้าลดลง บริษัทก็มีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นมากจากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเต็มรูปแบบ ส่งผลให้อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 50% อยู่ที่ 4 พันล้านบาท เทียบกับ 8 พันล้านบาทในปี 2562 อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลงมาอยู่ที่ 29.5% ในปี 2563 เทียบกับระดับประมาณ 50% ในปี 2562

สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่ารายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.5 หมื่นล้านบาทในปี 2564 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.8-2 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2565-2566 โดยคาดว่าบริษัทมีอัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอยู่ที่ประมาณ 30% ในปี 2564 ก่อนที่จะปรับตัวดีขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 38%-40% ในปี 2565-2566 ซึ่งจะทำให้บริษัทมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ระดับไม่ต่ำกว่า 4.5 พันล้านบาทในปี 2564 และ 6.8-8 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2565-2566 ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานคาดว่าจะอยู่ที่ระดับไม่ต่ำกว่า 2.2 พันล้านบาทในปี 2564 และ 4.2-5.3 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2565-2566 ทั้งนี้ โอกาสที่รายได้จากการ

ดำเนินงานของบริษัทจะดีกว่าที่คาดการณ์นั้นจะขึ้นอยู่กับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นหลัก

การฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าจะใช้เวลานานกว่าปริมาณจราจรบนทางด่วน

โรคโควิด 19 ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากกว่าปริมาณการจราจรบนทางด่วน ในปี 2563 จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยลดลง 23% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยอยู่ที่ 2.60 แสนเที่ยวต่อวัน สำหรับช่วง 2 เดือนแรกของปี 2564 จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยลดลง 52% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าอยู่ที่ 1.83 แสนเที่ยวต่อวัน ขณะที่รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวันก็ลดลงในทิศทางเดียวกัน สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะอยู่ที่ประมาณ 3 แสนเที่ยวต่อวันในปี 2564 จากการที่สถานการณ์ของโรคโควิด 19 ยังไม่มีแนวโน้มที่จะยุติลง และมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศน่าจะยังคงมีอยู่ไปจนถึงช่วงปลายปี 2564 จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินคาดว่าจะเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 4.5-5.5 แสนเที่ยวต่อวันในปี 2565-2566 หลังจากที่มีการกระจายวัคซีนเป็นวงกว้าง และกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันรวมทั้งกิจกรรมการท่องเที่ยวกลับมาสู่ภาวะปกติ

ปริมาณจราจรได้รับผลกระทบน้อยกว่าจากการแพร่ระบาดระลอกใหม่ของโรคโควิด 19 ในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2564 ปริมาณจราจรบนทางด่วนลดลง 26% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยปริมาณเฉลี่ยอยู่ที่จำนวน 0.89 ล้านเที่ยวต่อวัน ภายใต้สมมติฐานของทริสเรทติ้งคาดว่าปริมาณจราจรบนทางด่วนเฉลี่ยจะอยู่ที่ระดับ 1.14-1.2 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2564-2565 และกลับไปอยู่ที่ระดับปกติที่มากกว่า 1.2 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2566

ภาระหนี้จะคงอยู่ในระดับสูง

ทริสเรทติ้งคาดว่าภาระหนี้ของบริษัทจะคงอยู่ในระดับสูงต่อไปในระยะหลายปีข้างหน้า โดย ณ สิ้นปี 2563 ภาระหนี้สินทางการเงินของบริษัทเพิ่มขึ้นสูงสุดไปอยู่ที่ระดับ 5.95 หมื่นล้านบาทจากการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งไม่ได้รวมภาระหนี้ประมาณ 8.6 พันล้านบาทจากการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วงเนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนหนี้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในระยะเวลา 10 ปีรองรับอยู่ ด้วยรายได้ที่ลดลงอย่างมากส่งผลให้บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ 14.9 เท่า ในปี 2563 เทียบกับ 7 เท่าในปี 2562 และมีอัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ระดับ 2.8% ในปี 2563 เทียบกับ 8% เท่าในปี 2562

ทริสเรทติ้งคาดว่าบริษัทจะใช้เงินลงทุนประมาณ 3 พันล้านบาทในปี 2564 และประมาณ 0.4-0.6 พันล้านบาทต่อปีในปี 2565-2566 และอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วของบริษัทจะยังคงสูงอยู่ที่ระดับเกินกว่า 10 เท่าในปี 2564 ก่อนจะลดลงมาอยู่ที่ระดับ 8-9.5 เท่าในช่วงปี 2565-2566 ในขณะที่อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ระดับประมาณ 3%-4% ในปี 2564 และปรับตัวดีขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 6%-8% ในช่วงปี 2565-2566

ระดับหนี้สินทางการเงินของบริษัทอาจเพิ่มสูงขึ้นอีกหากบริษัทจะต้องลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มหรือโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck Expressway) อย่างไรก็ดี ที่อันดับเครดิต “A-” บริษัทจะสามารถก่อหนี้ในระดับที่สูงขึ้นได้หากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินสูงขึ้นเพียงช่วงระยะเวลาหนึ่ง และในระยะยาวบริษัทจะสามารถดำรงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วที่ระดับประมาณ 10 เท่าได้

สภาพคล่องอยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ทริสเรทติ้งประเมินว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องได้ในระยะ 12 เดือนข้างหน้า ทั้งนี้ บริษัทมีภาระทางการเงินที่จะครบกำหนดชำระรวมประมาณ 9.9 พันล้านบาท มีแผนการลงทุนรวมประมาณ 3 พันล้านบาทและจ่ายเงินปันผลอีกประมาณ 1.5 พันล้านบาท แหล่งสภาพคล่องของบริษัทจะมาจากเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดหมายว่าจะอยู่ในระดับไม่ต่ำกว่า 2.2 พันล้านบาท รวมทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ เดือนธันวาคม 2563 อีกจำนวน 1.6 พันล้านบาท และจากการออกหุ้นกู้ในครั้งนี้ 6 พันล้านบาท บริษัทจะต้องกู้ยืมเงินเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้ทดแทนหนี้สินบางส่วนที่จะครบกำหนดชำระ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการเข้าถึงตลาดทุนและความสัมพันธ์ที่บริษัทมีกับธนาคารต่าง ๆ ทริสเรทติ้งเชื่อว่าบริษัทจะสามารถกู้ยืมเงินเพื่อนำมาใช้ทดแทนหนี้สินที่จะครบกำหนดชำระได้ นอกจากนี้ บริษัทยังมีเงินลงทุนใน บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมอยู่ที่ 1.59 หมื่นล้านบาท ณ วันที่ 26 มีนาคม 2564 เพื่อเสริมความยืดหยุ่นทางการเงินอีกด้วย

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

บริษัทมีสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเนื่องจากโอกาสที่ผู้ประกอบการรายอื่นจะเข้ามาแข่งขันในธุรกิจหลักของบริษัท คือ ธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้านั้นไม่ใช่เรื่องง่าย ในประเทศไทยมีผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายที่มีขีดความสามารถและเงินทุนที่มากพอที่จะแข่งขันประมูลงานโครงการก่อสร้างและดำเนินงานทั้งระบบทางด่วนและระบบขนส่งมวลชนทางราง

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทยังเป็นผลมาจากความสม่ำเสมอของรายได้จากธุรกิจทางด่วนอันเป็นผลจากการมีที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ของทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 ทั้งนี้ การที่บริษัทได้รับการต่ออายุสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 2 และต่อสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน -ปากเกร็ด (ส่วน

C+) ออกไปเมื่อเร็ว ๆ นี้นั้น จะช่วยทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดที่มั่นคงในระยะยาว

นอกจากนี้ การที่ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงถึงกันยังจะเป็นประโยชน์ต่อการเติบโตของบริษัทอีกด้วย จากการที่บริษัทเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และมีความพร้อมสูง บริษัทจึงอยู่ในสถานะได้เปรียบที่จะชนะการประมูลโครงการภาครัฐอีกหลาย ๆ โครงการในอนาคต นอกจากนี้ การที่เส้นทางเดินรถของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีลักษณะเป็นวงแหวนก็เอื้อประโยชน์ในการรับผู้โดยสารต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อป้อนให้แก่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอีกด้วย

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.5 หมื่นล้านบาทในปี 2564 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.8-2 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2565-2566
- อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอยู่ที่ประมาณ 30% ในปี 2564 ก่อนที่จะปรับตัวดีขึ้นไปอยู่ที่ระดับ 38%-40% ในปี 2565-2566
- กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ระดับไม่ต่ำกว่า 4.5 พันล้านบาทในปี 2564 และ 6.8-8 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2565-2566
- เงินลงทุนจะอยู่ที่ 3 พันล้านบาทในปี 2564 และประมาณ 0.4-0.6 พันล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2565-2566

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหวังของทริสเรทติ้งว่าบริษัทจะสามารถดำรงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง มีกระแสเงินสดที่มั่นคงและสม่ำเสมอจากทั้งธุรกิจทางด่วนและรถไฟฟ้า รวมทั้งมีระดับอัตราส่วนหนี้สินที่สอดคล้องกับประมาณการของทริสเรทติ้ง

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

การปรับเพิ่มอันดับเครดิตของบริษัทจะเกิดขึ้นได้ในกรณีที่สถานะทางการเงินของบริษัทปรับตัวดีขึ้นจนมีระดับอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วต่ำกว่า 7 เท่าอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อันดับเครดิตของบริษัทอาจได้รับการปรับลดลงหากสถานะทางการเงินของบริษัทอ่อนตัวลงมากทั้งจากผลการดำเนินงานที่ถดถอยอย่างต่อเนื่อง หรือการลงทุนโดยการก่อหนี้ในระดับสูงจนระดับอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่ปรับปรุงแล้วอยู่ในระดับที่สูงเกินกว่า 10 เท่าอย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	---------- ณ วันที่ 31 ธันวาคม ----------				
	2563	2562	2561	2560	2559
รายได้จากการดำเนินงานรวม	13,540	16,163	15,641	15,206	13,134
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	2,075	3,475	3,978	4,466	3,919
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	3,994	7,971	8,387	8,670	8,052
เงินทุนจากการดำเนินงาน	1,672	4,479	5,572	6,419	5,748
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	1,940	1,738	1,625	1,556	1,740
เงินลงทุน	4,089	8,018	10,484	8,265	7,086
สินทรัพย์รวม	113,616	111,697	103,831	98,919	82,786
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	59,516	55,758	51,674	48,128	46,600
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	38,034	38,823	35,612	31,179	29,783
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	29.50	49.32	53.62	57.02	61.30
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	2.12	3.76	4.63	5.42	5.01
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	2.06	4.59	5.16	5.57	4.63
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	14.90	7.00	6.16	5.55	5.79
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	2.81	8.03	10.78	13.34	12.34
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	61.01	58.95	59.20	60.69	61.01

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- วิธีการจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 26 กรกฎาคม 2562
- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงิน, 5 กันยายน 2561

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

อันดับเครดิตองค์กร:	A-
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
BEM214A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2564	A-
BEM216A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,615 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2564	A-
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-
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-
BEM25OA: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2568	A-
BEM265A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM266A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,335 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2569	A-
BEM27OA: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2570	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-
BEM326A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 700 ล้านบาท ไถ่ถอนปี 2575	A-
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในวงเงินไม่เกิน 6,000 ล้านบาท ไถ่ถอนภายใน 12 ปี	A-
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2564 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มิใช่คำแถลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มิได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของ ผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆโดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria