

บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 218/2563

29 ธันวาคม 2563

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร:	BB+
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	BB
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

วันที่ทบทวนล่าสุด : 19/08/63

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับ	แนวโน้มอันดับ
	เครดิต	เครดิต/ เครดิตพินิจ
19/08/63	BB+	Negative
24/04/63	BB+	Alert Negative
31/08/60	BBB-	Stable
26/08/59	BBB-	Negative
13/11/58	BBB	Stable

ติดต่อ:

ชนาพร ปิ่นพิทักษ์

chanaporn@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ

pramuansap@trisrating.com

วิทวัส ประยุกต์วงศ์

wittawat@trisrating.com

เสาวรส จิระชัยพิทักษ์

sauwarot@trisrating.com



WWW.TRISRATING.COM

* รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ

เหตุผล

ทริสเรตติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรของ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ “BB+” และคงอันดับเครดิตหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของบริษัทที่ระดับ “BB” ในขณะเดียวกัน ทริสเรตติ้งยังเปลี่ยนแนวโน้มอันดับเครดิตเป็น “Stable” หรือ “คงที่” จาก “Negative” หรือ “ลบ” ซึ่งสะท้อนถึงมุมมองของทริสเรตติ้งต่อภาวะการดำเนินงานของบริษัทและค่าระวางเรือที่ปรับตัวดีขึ้น หลังจากต้องเผชิญกับแรงกดดันจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โรคโควิด 19) ในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 นอกจากนี้ สถานะสภาพคล่องของบริษัทก็ปรับตัวดีขึ้นจากการฟื้นตัวของค่าระวางเรือ และบริษัทสามารถขอขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ออกไปได้ อีกทั้งบริษัทยังได้รับเงินจากการลงนามในสัญญาฉบับซื้อพิพาทกับคู่ต่อเรือ และได้รับเงินล่วงหน้าสำหรับสัญญาเช่าระยะยาวของเรือ 5 ลำเป็นระยะเวลา 1 ปี รวมทั้งความพยายามในการกู้ยืมใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม (รีไฟแนนซ์) เพื่อขยายระยะเวลาครบกำหนดชำระหนี้ออกไปอีกด้วยเช่นกัน

อันดับเครดิตยังคงสะท้อนถึงความเสี่ยงทางธุรกิจของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงจากอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry-bulk Shipping) ที่มีความผันผวนสูง รวมถึงภาระหนี้ของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงในขณะเดียวกัน การพิจารณาอันดับเครดิตยังคงคำนึงถึงพื้นฐานของอุตสาหกรรมที่ดีขึ้นจากการคาดการณ์ว่าอุปสงค์จะฟื้นตัวและอุปทานจะเติบโตในระดับต่ำ

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

อุปสงค์ลดลงจากโรคโควิด 19 แต่กำลังฟื้นตัว

การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 นั้นส่งผลทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต้องหยุดชะงักครั้งใหญ่และกระทบต่ออุปสงค์ต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่ตกต่ำลง อย่างไรก็ดี อุปสงค์ต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองค่อย ๆ ฟื้นตัวกลับมา นำโดยประเทศจีนที่กลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ หลังจากที่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโรคได้ นอกจากนี้ มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ดำเนินการโดยรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกก็จะเป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่สนับสนุนการฟื้นตัวของอุปสงค์ ทั้งนี้ คาดว่าอุปสงค์ต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะหดตัวลง 3%-4% ในปี 2563 และจะเพิ่มขึ้น 5%-6% ในปี 2564 และคาดว่าความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองประเภท Minor Bulk นั้นจะหดตัวลง 5%-6% ในปี 2563 แต่จะเพิ่มขึ้น 7% ในปี 2564 อย่างไรก็ดี ภาวะเศรษฐกิจโลกที่อ่อนแอและสถานการณ์โรคโควิด 19 ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่จะเป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของอุปสงค์การขนส่งสินค้าทางเรือ

การเพิ่มขึ้นของอุปทานในระดับต่ำช่วยหนุนอุตสาหกรรมโดยรวม

ความเสี่ยงทางธุรกิจที่อยู่ในระดับสูงของบริษัทสะท้อนถึงลักษณะที่มีความผันผวนสูงของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมมีความผันผวนคือภาวะอุปทานส่วนเกินที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการที่อุตสาหกรรมประกอบไปด้วยผู้ประกอบการรายย่อยจำนวนมากและมีการแข่งขันสูงจนส่งผลให้การควบคุมอุปทานเป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตาม ในระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมา ภาวะอุปทานของเรือได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งจะทำให้ภาวะตลาดเอื้ออำนวยต่อผู้ประกอบการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากยิ่งขึ้น

ความสามารถในการขนส่งของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองคาดว่าจะยังคงเติบโตในระดับต่ำต่อไปอีกในช่วง 12-24 เดือนข้างหน้า การสั่งต่อเรือใหม่ในระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมาขึ้นอยู่กับระดับต่ำโดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่อุตสาหกรรมอยู่ในภาวะตกต่ำติดต่อกันเป็นระยะเวลาหลายปีส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่มีเงินมากพอในการสั่งต่อเรือ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเรื่องข้อกำหนดของ International Maritime Organization (IMO) ที่ต้องการให้ผู้ประกอบการขนส่งทางเรือลดปริมาณการปล่อยคาร์บอนลงอย่าง

มาก ซึ่งการออกแบบติดตั้งระบบในการต่อเรือใหม่ของอุตสาหกรรมเรือต่าง ๆ ในปัจจุบันยังไม่สามารถทำได้ตามข้อกำหนดดังกล่าว นอกจากนี้ กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมที่จำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิง (IMO 2020) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ก็ส่งผลกระทบต่อด้านอุปทาน การที่ผู้ประกอบการจะสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวได้นั้น เจ้าของเรือจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ Scrubber เพื่อจำกัดค่ากำมะถันส่วนเกิน หรือใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งทางเลือกทั้ง 2 แนวทางดังกล่าวล้วนส่งผลทำให้อุปทานลดลง ทั้งนี้ เนื่องจากการติดตั้งอุปกรณ์ Scrubber ก็ใช้เวลาหลายสัปดาห์ ในขณะที่การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำก็มีต้นทุนที่สูงขึ้นซึ่งทำให้ผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่จะเดินเรือในอัตราความเร็วที่ช้าลง นอกจากนี้ กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวยังจะส่งผลเร่งให้มีการปลดระวางเรือมากยิ่งขึ้นสำหรับเรือเก่าและเรือที่ไม่คุ้มค่าในเชิงธุรกิจ ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ว่าอุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะเติบโตที่ระดับเฉลี่ย 1%-3% ต่อปีในช่วงปี 2563-2564

ค่าระวางเรือปรับตัวดีขึ้น

ในปี 2563 ค่าระวางเรือได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการระบาดของโรคโควิด 19 โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2563 ค่าระวางเรือ (Time Charter Rate -- TC) โดยเฉลี่ยของบริษัทลดลง 16% มาอยู่ที่ 7,765 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำ ลดลงจาก 9,283 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ภายใต้สมมติฐานของทริสเรตติ้งคาดว่าค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ที่ระหว่าง 8,100-8,300 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในปี 2563 และจากการคาดการณ์ว่าการเติบโตของอุปสงค์จะเพิ่มขึ้นมากกว่าความสามารถในการขนส่งสุทธิ ทริสเรตติ้งจึงคาดว่าค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ระหว่าง 9,500-10,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในระหว่างปี 2564-2565 โดยทริสเรตติ้งคาดว่าบริษัทจะยังคงมีการบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือจะอยู่ในระดับเฉลี่ยที่ 4,600-4,700 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำในช่วงปี 2563-2565

กระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทมีความผันผวนไปตามการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือ ทริสเรตติ้งคาดว่าบริษัทจะมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย อยู่ที่ระดับ 35-40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2563 และ 50-60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปีในปี 2564-2565 รวมทั้งจะมีเงินทุนจากการดำเนินงานอยู่ที่ระดับ 15-20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2563 และ 30-40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปีในปี 2564-2565

ภาระหนี้ยังคงสูงแต่จะปรับตัวดีขึ้น

ภาระหนี้ของบริษัทอยู่ในระดับสูงจากการที่บริษัทใช้เงินกู้ยืมเป็นหลักในการซื้อเรือ โดย ณ เดือนกันยายน 2563 บริษัทมีหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ 311 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2563 นั้น บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย ที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ 8.5 เท่าและมีอัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่ที่ระดับ 5.3% (ปรับอัตราส่วนให้เป็นตัวเลขเต็มปีโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน) ในการนี้ ทริสเรตติ้งคาดว่าอัตราส่วนดังกล่าวในปี 2563 ทั้งปีจะใกล้เคียงกับตัวเลข 9 เดือนข้างต้น และหลังจากนั้นคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นจากผลการดำเนินงานที่คาดว่าจะปรับตัวดีขึ้นตามแนวโน้มขาขึ้นของตลาดและการคาดการณ์ที่บริษัทจะไม่มีค่าใช้จ่ายลงทุนขนาดใหญ่ โดยคาดว่าค่าใช้จ่ายลงทุนรวมจะอยู่ที่ประมาณ 3-4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในระหว่างปี 2563-2565 ในขณะที่อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย ที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ 5-6 เท่าและอัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วจะอยู่ที่ระดับ 10%-15% ในระหว่างปี 2564-2565

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องในระยะสั้นคลี่คลายลง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องในระยะสั้นของบริษัทคลี่คลายลงหลังจากที่บริษัทสามารถขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ทั้ง 2 ชุดออกไปได้และยังได้รับเงินจำนวน 40.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากการลงนามในสัญญาชำระระยะยาวของเรือ 5 ลำล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 1 ปี ซึ่งคิดเป็นจำนวน 25.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเดือนตุลาคม 2563 อีกด้วย ทั้งนี้เมื่อพิจารณาไปถึงความพยายามในการรีไฟแนนซ์วงเงินกู้ของบริษัทด้วยแล้วก็ทำให้ทริสเรตติ้งคาดว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องไปได้ตลอดปี 2564

ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2563 จนถึงปี 2564 แหล่งเงินทุนหลักของบริษัทมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่มีอยู่จำนวน 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2563 รวมถึงเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินรวมจำนวน 16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่ได้รับมาในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 เงินค่าเช่าเรือเหมาลำสำหรับสัญญาชำระระยะยาวของเรือ 5 ลำล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 1 ปี รวม 25.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่ได้รับมาเมื่อเดือนตุลาคม 2563 และเงินทุนจากการดำเนินงานรวมอีกจำนวนประมาณ 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2563 บริษัทได้มีการไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL206A บางส่วนจำนวน 627 ล้านบาท (ประมาณ 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A บางส่วนจำนวน 718 ล้านบาท (ประมาณ 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ตามสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินตรา ส่วนในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2563 จนถึงปี 2564 นั้นบริษัทมีหนี้ที่จะครบกำหนดชำระคิดเป็นจำนวนประมาณ 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อีกทั้งจะมีมูลค่าค้างค้างของหุ้นกู้ PSL206A ที่จะต้องชำระจำนวน 941 ล้านบาท (ประมาณ 31 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และจะมีค่าใช้จ่ายลงทุนรวม 1-2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะนี้บริษัทอยู่ในระหว่างดำเนินการรีไฟแนนซ์เงินกู้และหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมจากเรือของบริษัทที่ไม่ติดภาระจำนองเพื่อนำไปใช้ชำระหนี้ ทั้งนี้ อันดับเครดิตของบริษัทอาจได้รับแรงกดดันหากบริษัทไม่สามารถบรรลุแผนการรีไฟแนนซ์และไม่สามารถขยายอายุการชำระคืนเงินกู้ออกไปได้ ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีความเสี่ยงด้านสภาพคล่องเพิ่มสูงขึ้น

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- ค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ระหว่าง 8,100-8,300 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในปี 2563 และจะอยู่ระหว่าง 9,500-10,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อวันต่อลำในระหว่างปี 2564-2565
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือจะอยู่ในระดับเฉลี่ยที่ 4,600-4,700 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำ ในช่วงปี 2563-2565
- กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายจะอยู่ที่ระดับ 35-40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2563 และ 50-60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปีในระหว่างปี 2564-2565
- ค่าใช้จ่ายลงทุนรวมจะอยู่ที่ประมาณ 3-4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในระหว่างปี 2563-2565

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหมายของทริสเรทติ้งว่าผลการดำเนินงานของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นตามภาวะตลาดที่เอื้ออำนวยมากขึ้น และทริสเรทติ้งยังคงคาดหวังว่าบริษัทจะบริหารจัดการสภาพคล่องทางการเงินด้วยความระมัดระวัง และดำรงระดับสภาพคล่องที่เพียงพอเพื่อรับมือกับภาวะตลาดที่ไม่เอื้ออำนวย

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

อันดับเครดิตอาจได้รับการปรับลดลงหากภาวะที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ มีความยืดเยื้อยาวนานจนส่งผลให้ฐานะการเงินของบริษัทอ่อนแอลงกว่าที่คาดการณ์ไว้และ/หรือสถานะสภาพคล่องของบริษัททรุดลงอย่างมาก ในขณะที่โอกาสในการปรับเพิ่มอันดับเครดิตจะเกิดขึ้นได้ในกรณีที่บริษัทมีผลการดำเนินงานที่ดีกว่าคาดอย่างต่อเนื่องจนส่งผลทำให้บริษัทมีอัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วอยู่สูงเกินกว่าระดับ 15% ได้อย่างต่อเนื่องรวมทั้งไม่มีปัญหาด้านสภาพคล่อง

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

	ม.ค.-ก.ย. 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
		2562	2561	2560	2559
รายได้จากการดำเนินงานรวม	85	134	152	128	105
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	1	14	40	19	(9)
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	24	45	70	49	23
เงินทุนจากการดำเนินงาน	9	22	44	24	(4)
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	15	23	26	25	28
เงินลงทุน	6	14	9	30	76
สินทรัพย์รวม	735	831	858	882	902
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	311	355	377	413	398
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	337	383	391	377	381
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อรายได้ (%)	28.28	33.29	45.98	38.27	22.19
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	0.85	1.81	4.78	2.16	(1.07)
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	1.60	1.97	2.74	1.96	0.84
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	8.51	7.93	5.38	8.41	17.09
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	5.34	6.21	11.79	5.81	(1.13)
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	48.01	48.06	49.09	52.26	51.06

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

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

บริษัท พรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (PSL)

อันดับเครดิตองค์กร:	BB+
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
PSL211A _{RS} : หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,872 ล้านบาท ใ้ก่อนปี 2565	BB
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2563 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้อ้างอิง หรือเปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ในรูปแบบหรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มิใช่คำแถลงข้อเท็จจริง หรือคำแนะนำให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มิได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลที่ปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ ดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆ โดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria