

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 88/2568

29 พฤษภาคม 2568

CORPORATES

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

วันที่ทบทวนล่าสุด: 26/07/67

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับ เครดิต/ เครดิตพิง
01/04/64	A-	Stable
28/05/63	A	Negative
05/04/59	A	Stable

ติดต่อ:

ชนาพร ปิ่นพิทักษ์

chanaporn@trisrating.com

ศุลยวัฑ ฉัตรคำ

tulyawatc@trisrating.com

ภารัต มหัทธโน

parat@trisrating.com

ประมวลทรัพย์ ผลประเสริฐ

pramuansap@trisrating.com



WWW.TRISRATING.COM

* รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ

เหตุผล

ทริสเรทติ้งลดอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ลงมาอยู่ที่ระดับ “BBB+” จากระดับ “A-” แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่”

การปรับอันดับเครดิตสะท้อนมุมมองของทริสเรทติ้งว่า หนี้สินทางการเงินของบริษัทจะอยู่ในระดับที่สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้จากการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมรวมถึงการปรับปรุงระบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และการลงทุนที่มากกว่าคาดการณ์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม อันดับเครดิตดังกล่าวยังคงสะท้อนถึงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทจากการมีสินทรัพย์สัมปทานที่มีคุณภาพสูง กระแสเงินสดที่แข็งแกร่งและสม่ำเสมอจากธุรกิจทางด่วน และโอกาสในการเติบโตของธุรกิจรถไฟฟ้า

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

ตัวชี้วัดทางการเงินอ่อนแอกว่าที่คาด

ภาระหนี้สินทางการเงินของบริษัทคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก เกินกว่าที่ทริสเรทติ้งเคยประมาณการไว้ในช่วงไม่กี่ปีข้างหน้า เนื่องจากการใช้จ่ายเงินลงทุนที่สูงกว่าที่คาดการณ์และการเติบโตของรายได้ที่ชะลอตัว ประมาณการพื้นฐานของทริสเรทติ้งประเมินว่าอัตราส่วนหนี้สินที่ปรับปรุงแล้วต่อ EBITDA (หลังหักส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม.) ของบริษัทจะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 18 เท่าในปี 2568 และจะอยู่ในระดับที่เกินกว่า 20 เท่าในช่วงปี 2569-2571 ซึ่งระดับอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินดังกล่าวสูงเกินกว่าระดับที่กำหนดไว้สำหรับอันดับเครดิต “A-”

ทริสเรทติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินดังกล่าวจะปรับตัวดีขึ้นมาอยู่ในระดับ 13-15 เท่าภายในปี 2572 และจะลดลงต่ำกว่า 10 เท่าภายในปี 2573 เนื่องจากบริษัทจะชำระเงินค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เสร็จสิ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่ม EBITDA ของบริษัทได้อย่างมีนัยสำคัญ

บริษัทได้เริ่มลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มในเดือนกรกฎาคม 2567 ประกอบไปด้วยงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งบริษัทมีแผนจะใช้แหล่งเงินทุนจากหนี้สินเป็นหลักในการดำเนินโครงการ อย่างไรก็ตาม หนี้สินที่เกี่ยวข้องกับงานโยธาทันทีจะไม่ถูกรวมในการคำนวณหนี้สินที่ปรับปรุงแล้วของบริษัท เนื่องจาก รฟม. จะให้การอุดหนุนการลงทุนในส่วนนี้เต็มจำนวน ในส่วนของการลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าในช่วงปี 2567-2573 ทั้งหมดนั้นคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 3.34 หมื่นล้านบาท ซึ่งสูงกว่าที่ทริสเรทติ้งคาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ นอกจากนี้ บริษัทยังมีการลงทุนเพิ่มเติมในขบวนรถไฟฟ้าอีก 21 ขบวน รวมทั้งปรับปรุงระบบสำหรับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอีกด้วย โดยมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนทั้งหมด 7.3 พันล้านบาท ซึ่งเพิ่มเติมจากสมมติฐานด้านการลงทุนของทริสเรทติ้งก่อนหน้านี้

การลงทุนโครงการ Double Deck Expressway

อีกหนึ่งการลงทุนที่อาจเกิดขึ้นคือโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck Expressway) ซึ่งยังไม่ถูกรวมอยู่ในการประมาณการณัฐฐานของทริสเรทติ้ง โครงการนี้ต้องใช้เงินลงทุนรวมประมาณ

3.5 หมื่นล้านบาทในช่วงระยะเวลา 4-5 ปี แม้ว่าการลงทุนดังกล่าวจะให้กระแสเงินสดระยะยาวที่สม่ำเสมอและมั่นคงจากธุรกิจทางด่วนแต่ก็จะเป็นภาระต่อฐานะทางการเงินของบริษัท ปัจจุบันโครงการนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและระยะเวลาในการลงทุนยังไม่แน่นอน ทริสเรตติ้งมองว่าบริษัทจะสามารถก่อหนี้ในระดับที่สูงขึ้นได้ชั่วคราวที่อันดับเครดิตปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ทริสเรตติ้งก็คาดหวังว่าบริษัทจะบริหารจัดการแผนการลงทุนอย่างรอบคอบหากช่วงเวลาในการลงทุนในโครงการนี้ทับซ้อนกับการลงทุนที่ดำเนินอยู่เพื่อไม่ให้ภาระหนี้ของบริษัทอยู่ในระดับสูงขึ้นมาเกินไป

การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าในระดับปานกลาง

ทริสเรตติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องแต่จะมีอัตราการเติบโตปานกลาง สมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรตติ้งประมาณการจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอยู่ที่ประมาณ 440,000-490,000 เที่ยวในช่วงปี 2568-2570 การเติบโตนี้คาดว่าจะได้รับแรงหนุนจากบทบาทสำคัญของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในการเป็นหนึ่งในระบบขนส่งมวลชนหลักของกรุงเทพฯ อีกทั้งการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตลอดจนการเปิดตัวของสถานที่สำคัญใหม่ ๆ เช่นโครงการ One Bangkok และโครงการ Dusit Central Park ทริสเรตติ้งคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันออกเปิดให้บริการซึ่งจะช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สำหรับธุรกิจทางด่วน เมื่อพิจารณาถึงการทำงานในรูปแบบผสมผสาน (Hybrid Work Model) อย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า ทริสเรตติ้งคาดว่าปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันจะสม่ำเสมออยู่ที่ระดับ 1.10-1.16 ล้านเที่ยวในช่วงระหว่างปี 2568-2570

ผลกำไรถูกกดดันจากส่วนแบ่งรายได้ที่ต้องจ่ายให้แก่ รฟม.

แม้ว่าการเติบโตที่แข็งแกร่งของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าและความสม่ำเสมอของปริมาณจราจรบนทางด่วนจะสนับสนุนการเติบโตด้านรายได้ให้แก่บริษัท แต่ส่วนแบ่งรายได้ที่สูงขึ้นที่บริษัทต้องจ่ายตามทีละบูไว์ในสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะทำให้ผลกำไรของบริษัทลดลง

ในช่วงปี 2568-2570 ทริสเรตติ้งคาดว่ารายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ระดับประมาณ 1.73-1.87 หมื่นล้านบาทและ EBITDA จากการดำเนินงานปกติจะอยู่ที่ระดับประมาณ 9.5-10.5 พันล้านบาทต่อปี อย่างไรก็ตาม EBITDA ของบริษัทจะถูกจำกัดจากส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่ รฟม. เพิ่มขึ้นทุกปีไปจนถึงปี 2572 โดยส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 5-5.6 พันล้านบาทต่อปีในช่วงประมาณการ ในการพิจารณาของทริสเรตติ้งนั้นถือว่าเงินสดที่บริษัทจ่ายเป็นส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. นั้นเป็นต้นทุนในการดำเนินงานทั้งจำนวน ส่งผลให้ทริสเรตติ้งคาดว่าบริษัทจะมี EBITDA Margin อยู่ระดับราว ๆ 25%-26% ในช่วงประมาณการ คิดเป็น EBITDA ที่ระดับ 4.5-4.9 พันล้านบาทต่อปี ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานนั้นคาดว่าจะอยู่ที่ระดับประมาณ 1.5-1.7 พันล้านบาทต่อปี

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

สถานะทางธุรกิจของบริษัทยังคงแข็งแกร่ง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการมีสินทรัพย์สัมปทานที่มีคุณภาพสูง ไม่ว่าจะเป็นทางด่วนหรือรถไฟฟ้าซึ่งเป็นธุรกิจที่ผู้ประกอบการรายอื่นเข้ามาแข่งขันได้ยาก ทั้งนี้ ในประเทศไทยนั้นผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายที่มีทั้งความเชี่ยวชาญและเงินทุนเพียงพอในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วนหรือระบบขนส่งมวลชนทางรางได้

สถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งของบริษัทยังได้รับการสนับสนุนจากรายได้ที่มั่นคงและสม่ำเสมอในธุรกิจทางด่วน ซึ่งเป็นผลมาจากทำเลที่ตั้งเชิงกลยุทธ์ของทางด่วนขั้นที่ 2 ที่เชื่อมต่อกับทางด่วนขั้นที่ 1 อีกทั้ง การขยายระยะเวลาสัมปทานของทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (ส่วน C+) ยังช่วยให้บริษัทมีกระแสเงินสดที่มั่นคงในระยะยาวอีกด้วย

แนวโน้มการเติบโตของบริษัทยังสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั่วถึงกัน โดยบริษัทอยู่ในสถานะที่ได้เปรียบจากการเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์และความพร้อมในการดำเนินงาน นอกจากนี้ จุดแข็งเชิงยุทธศาสตร์ของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งมีลักษณะเป็นวงกลมนั้นก็ยิ่งเอื้อประโยชน์ในการรับรู้โดยสารต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อป้องกันให้แก่อิทธิพลของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน อีกทั้งรถไฟฟ้าสายสีส้มซึ่งเชื่อมต่อนพื้นที่ฝั่งตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพฯ ก็จะเป็นแรงหนุนสำคัญต่อการเติบโตในระยะยาวของบริษัทอีกด้วย

สภาพคล่องอยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ทริสเรตติ้งประเมินว่าบริษัทจะสามารถบริหารจัดการสภาพคล่องได้ในระยะ 12 เดือนข้างหน้า โดยแหล่งสภาพคล่องหลักของบริษัทนั้นมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ เดือนมีนาคม 2568 จำนวน 1.8 พันล้านบาทและเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 1.7 พันล้านบาท

ในขณะที่บริษัทมีภาระหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดชำระรวมประมาณ 1.58 หมื่นล้านบาท และจ่ายเงินปันผลอีกประมาณ 2.2 พันล้านบาท โดยหนี้สินส่วนใหญ่ที่ครบกำหนดชำระคาดว่าจะได้รับการรีไฟแนนซ์ สำหรับเงินลงทุนประมาณ 1 หมื่นล้านบาทซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในโรงไฟฟ้าสายสีส้มและการจัดหาขบวนรถสำหรับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินนั้นได้รับการสนับสนุนจากวงเงินสินเชื่อจากธนาคารเป็นหลัก นอกจากนี้ บริษัทยังมีความยืดหยุ่นทางการเงินจากการมีเงินลงทุนในหุ้นของ บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (TTW) และ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) ซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมรวมกันอยู่ที่ระดับ 1.02 หมื่นล้านบาท ณ วันที่ 28 พฤษภาคม 2568 อีกด้วย

ข้อกำหนดทางการเงินที่สำคัญระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนให้ต่ำกว่า 2.5 เท่าและอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่ต่ำกว่า 1 เท่า ซึ่ง ณ เดือนมีนาคม 2568 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ระดับ 1.97 เท่าและ 2.96 เท่าตามลำดับ

โครงสร้างหนี้

ณ เดือนมีนาคม 2568 หนี้สินของบริษัทประกอบด้วยหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนจำนวน 1.41 หมื่นล้านบาทจากหนี้ที่มีภาระดอกเบี้ยทั้งหมดจำนวน 7.42 หมื่นล้านบาท (ไม่รวมภาระหนี้จำนวน 1.63 หมื่นล้านบาทของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเนื่องจากภาระหนี้ดังกล่าวมีสัญญาการชำระคืนหนี้จาก รฟม. รองรับอยู่) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระคืนก่อนอยู่ที่ 19%

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

สมมติฐานกรณีพื้นฐานที่สำคัญ ๆ ของทริสเรตติ้งสำหรับผลดำเนินงานของบริษัทในช่วงระหว่างปี 2568-2570 มีดังนี้

- รายได้ของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 1.73-1.87 หมื่นล้านบาทต่อปี
- EBITDA จะอยู่ที่ระดับ 4.5-4.9 พันล้านบาทต่อปี (EBITDA จากการดำเนินงานปกติก่อนหักส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. จะอยู่ที่ระดับ 9.5-10.5 พันล้านบาทต่อปี)
- เงินลงทุนรวมจะอยู่ที่ระดับ 2.8-2.9 หมื่นล้านบาท

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนความคาดหวังของทริสเรตติ้งว่าบริษัทจะสามารถดำรงสถานะทางธุรกิจที่แข็งแกร่งเอาไว้ได้ โดยมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจากทั้งธุรกิจทางด่วนและธุรกิจรถไฟฟ้ารวมถึงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินสอดคล้องกับประมาณการพื้นฐานของทริสเรตติ้ง

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

การปรับเพิ่มอันดับเครดิตนั้นยังไม่มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในระยะใกล้เมื่อพิจารณาจากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทที่จะอยู่ในระดับสูงในช่วงหลายปีข้างหน้า ในทางกลับกัน อันดับเครดิตอาจถูกปรับลดลงหากตัวชี้วัดทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงกว่าประมาณการของทริสเรตติ้งอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดจากผลการดำเนินงานที่อ่อนแออย่างต่อเนื่อง และ/หรือการลงทุนโดยการก่อหนี้ขนาดใหญ่

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ม.ค.-มี.ค. 2568	ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
		2567	2566	2565	2564
รายได้จากการดำเนินงานรวม	4,269	17,042	16,401	14,063	10,762
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี*	547	3,327	3,543	2,456	669
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย*	1,098	5,425	5,511	4,046	1,798
เงินทุนจากการดำเนินงาน	451	2,690	3,206	1,836	-228
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	567	2,369	2,260	2,163	1,962
เงินลงทุน	1,561	8,015	1,183	1,308	2,108
สินทรัพย์รวม	136,278	132,773	112,496	114,128	115,088
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	73,301	73,030	63,560	63,679	63,575
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	36,404	36,560	37,664	37,264	37,699
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	25.7	31.8	33.6	28.8	16.7
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	2.7 **	3.1	3.4	2.4	0.7
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	1.9	2.3	2.4	1.9	0.9
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	14.3 **	13.5	11.5	15.7	35.4
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	3.3 **	3.7	5.0	2.9	(0.4)
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	66.8	66.6	62.8	63.1	62.8

* หลังหักส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม.

** ปรับเป็นอัตราส่วนเต็มปีด้วยตัวเลข 12 เดือนย้อนหลัง

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้, 26 ธันวาคม 2567
- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 15 กรกฎาคม 2565
- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงินสำหรับธุรกิจทั่วไป, 11 มกราคม 2565

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)

อันดับเครดิตองค์กร:	BBB+
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
BEM259A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2568	BBB+
BEM250A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2568	BBB+
BEM264A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2569	BBB+
BEM264B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,800 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2569	BBB+
BEM265A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2569	BBB+
BEM266A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,335 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2569	BBB+
BEM272A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2570	BBB+
BEM279A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2570	BBB+
BEM279B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2570	BBB+
BEM270A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2570	BBB+
BEM284A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2571	BBB+
BEM284B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 300 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2571	BBB+
BEM286A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 2,750 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2571	BBB+
BEM286B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2571	BBB+
BEM292A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2572	BBB+
BEM295A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2572	BBB+
BEM299A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,400 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2572	BBB+
BEM306A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,300 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2573	BBB+
BEM312A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2574	BBB+
BEM314A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2574	BBB+
BEM326A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 700 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2575	BBB+
BEM329A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2575	BBB+
BEM334A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 3,400 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2576	BBB+
BEM342A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2577	BBB+
BEM349A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2577	BBB+
BEM349B: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 600 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2577	BBB+
BEM354A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 1,000 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2578	BBB+
BEM362A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2579	BBB+
BEM369A: หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน 500 ล้านบาท ใ้ถ่ถอนปี 2579	BBB+
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2568 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เผยแพร่ ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีค่าใช้จ่ายข้อเท็จจริง หรือค่าเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้เท่านั้น หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมีได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ 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