

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

องค์กรธุรกิจ | ขนส่ง

30 มีนาคม 2569

อันดับเครดิตองค์กร: BBB-/Negative

อันดับเครดิตและแนวโน้ม

ทริสเรตติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่ระดับ “BBB-” และปรับลดแนวโน้มอันดับเครดิตเป็น “Negative” หรือ “ลบ” จาก “Stable” หรือ “คงที่” ทั้งนี้ อันดับเครดิตดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานการพิจารณาอันดับเครดิตเฉพาะองค์กร (Stand-alone Credit Profile – SACP) ของบริษัทซึ่งอยู่ที่ระดับ “bbb-” และสถานะของบริษัทที่เป็น “บริษัทย่อยหลัก” (Core Subsidiary) ของ บริษัท เอเชีย อวิเอชัน จำกัด (มหาชน) (AAV) ซึ่งเป็นไปตาม “เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตกลุ่มธุรกิจ” ของทริสเรตติ้ง

การปรับเปลี่ยนแนวโน้มอันดับเครดิตเป็น “Negative” หรือ “ลบ” สะท้อนถึงความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้นและความเสี่ยงในด้านลบที่มีต่อสถานะเครดิตของบริษัทซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มขึ้นอย่างรุนแรงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานภายหลังจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางทวีความรุนแรงขึ้น ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงซึ่งคิดเป็นประมาณ 30%-40% ของต้นทุนการดำเนินงานรวมของบริษัท การปรับขึ้นของราคาน้ำมันจึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญที่ทำให้ความสามารถในการทำกำไรและการสร้างกระแสเงินสดของบริษัทอ่อนแอลง ในฐานะสายการบินต้นทุนต่ำ (Low-cost Carrier – LCC) ที่ดำเนินธุรกิจในตลาดที่มีความอ่อนไหวต่อราคา ความสามารถของบริษัทในการผลักภาระต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นไปยังผู้โดยสารจึงมีข้อจำกัดเนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่ออัตราการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ได้ ภายใต้สถานการณ์ที่ยังมีความไม่แน่นอนดังกล่าว ทริสเรตติ้งคาดว่าบริษัทจะให้ความสำคัญกับการรักษาสภาพคล่องและคงไว้ซึ่งความยืดหยุ่นทางการเงินเพื่อรองรับช่วงเวลาของความผันผวนด้านต้นทุนและความไม่แน่นอนของอุปสงค์ที่อาจยืดเยื้อ ทั้งนี้ อันดับเครดิตองค์กรของบริษัทยังคงสะท้อนถึงจุดแข็งของบริษัทในฐานะผู้นำตลาดในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยรวมถึงความสามารถในการบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูงกดดันผลการดำเนินงาน

สถานะเครดิตของบริษัทอยู่ภายใต้แรงกดดันที่เพิ่มขึ้นจากปัจจัยภายนอกเชิงลบหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับเพิ่มขึ้นอย่างรุนแรงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเกิดจากความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ-อิสราเอลและอิหร่าน ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉลี่ยในตลาดโลกปรับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 197 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ณ กลางเดือนมีนาคมจากประมาณ 90-100 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในช่วงเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากบริษัทมีการทำสัญญาป้องกัน

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) ในระดับที่จำกัด ทั้งนี้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงของบริษัทคิดเป็นประมาณ 30%-40% ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม บริษัทจึงมีความอ่อนไหวต่อความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมากกว่าสายการบินคู่แข่งที่มีการทำ Hedging หรือมีความหลากหลายของธุรกิจที่มากกว่า

สมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรตติ้งคาดว่าความขัดแย้งในตะวันออกกลางจะจำกัดวงภายในระยะเวลา 3 เดือน โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 120 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2569 และจะปรับลดลงมาอยู่ที่ 100-105 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในช่วงปี 2570-2571 อย่างไรก็ดี แม้ภายใต้สมมติฐานดังกล่าว ต้นทุนเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่ออัตรากำไรและทำให้ความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดของบริษัทอ่อนแอลงในปี 2569 ทั้งนี้ หากความขัดแย้งยังยืดเยื้อยาวนานกว่าที่คาดไว้หรือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงทรงตัวอยู่ในระดับที่สูงกว่าสมมติฐานก็จะยิ่งเพิ่มแรงกดดันต่อผลกำไรและอาจนำไปสู่การปรับตัวที่แย่งยิ่งขึ้นของตัวชี้วัดด้านเครดิตของบริษัท

ความสามารถในการกำหนดราคาที่มีจำกัดจากอุปสงค์ที่ยังเปราะบาง

ทริสเรตติ้งเชื่อว่าความสามารถของบริษัทในการผลกระทบต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นไปยังผู้โดยสารนั้นมีข้อจำกัดจากการที่ค่าครองชีพอยู่ในระดับที่สูงขึ้น ตลอดจนกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ซบเซา และระดับของการแข่งขันในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศ ในขณะที่การปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารเป็นสิ่งจำเป็น แต่การเพิ่มขึ้นหากมากเกินไปก็อาจส่งผลกระทบต่ออัตราการขนส่งผู้โดยสารในตลาดที่มีความอ่อนไหวต่อราคาอยู่แล้ว

ภายใต้สมมติฐานที่คาดว่าบริษัทจะสามารถผลกระทบต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นได้ประมาณ 70% ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อผู้โดยสารก็คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 8% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าโดยมาอยู่ที่ประมาณ 1,940 บาทต่อคนในปี 2569 จาก 1,798 บาทต่อคนในปี 2568 ทั้งนี้ ทริสเรตติ้งคาดว่าในปี 2569 บริษัทจะไม่มี การเพิ่มจำนวนที่นั่งและจะมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณ 81% และยังคงคาดว่าเส้นทางการบินภายในประเทศจะยังมีความยืดหยุ่นค่อนข้างดีโดยอาจได้รับแรงสนับสนุนจากมาตรการกระตุ้นของภาครัฐเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวซึ่งยังคงเป็นกำลังขับเคลื่อนที่มีนัยสำคัญของเศรษฐกิจไทย

ในช่วงปี 2570-2571 ทริสเรตติ้งคาดว่าสถานะการดำเนินงานของบริษัทจะทยอยกลับสู่ภาวะปกติโดยจำนวนที่นั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 22-23 ล้านที่นั่งและอัตราการขนส่งผู้โดยสารจะปรับตัวดีขึ้นมาอยู่ที่ 83%-84% อย่างไรก็ตาม อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยคาดว่าจะปรับลดลงมาอยู่ที่ประมาณ 1,820-1,860 บาทต่อคนจากสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศที่สูง รวมทั้งการจัดแคมเปญส่งเสริมการขาย และการแข่งขันที่อาจรุนแรงขึ้นเนื่องจากการขยายกำลังการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริม (Ancillary Revenue) คาดว่าจะช่วยพยุงรายได้ให้แก่บริษัทได้บางส่วน โดยคาดว่ารายได้เสริมต่อผู้โดยสารจะอยู่ที่ประมาณ 375-395 บาทต่อคนตลอดช่วงประมาณการ

ตัวชี้วัดทางการเงินมีแนวโน้มอ่อนตัวลง โดยคาดว่าจะปรับดีขึ้นเมื่อความขัดแย้งคลี่คลาย

ต้นทุนเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูงและอำนาจในการกำหนดราคาที่มีจำกัดคาดว่าจะกดดันผลกำไรและตัวชี้วัดด้านเครดิตของบริษัทในระยะใกล้ และน่าจะทยอยปรับตัวดีขึ้นเมื่อสถานการณ์ความขัดแย้งคลี่คลายลง ทั้งนี้ จากสมมติฐานเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยและอัตราการขนส่ง

ผู้โดยสาร ทริสเรตติ้งคาดว่าบริษัทจะมีรายได้ที่จำนวนประมาณ 4.9 หมื่นล้านบาทต่อปีในช่วงปี 2569-2570 และจะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 5.2 หมื่นล้านบาทในปี 2571 และจากการคาดการณ์ว่าบริษัทจะดำเนินการควบคุมต้นทุนในส่วนของการใช้จ่ายดำเนินงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงเพื่อช่วยบรรเทาแรงกดดันที่มีต่ออัตรากำไรแล้ว อัตรา EBITDA (EBITDA Margin) ของบริษัทก็คาดว่าจะปรับลดลงมาอยู่ที่ประมาณ 13% ในปี 2569 ก่อนที่จะฟื้นตัวมาอยู่ที่ 15%-17% ในช่วงปี 2570-2571 ตามการปรับลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและการกลับสู่ภาวะปกติของสถานะในการดำเนินงาน ซึ่งจะส่งผลให้ EBITDA อยู่ที่ประมาณ 6.3 พันล้านบาทในปี 2569 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 7.4 พันล้านบาทในปี 2570 และ 8.8 พันล้านบาทในปี 2571

จากสมมติฐานที่บริษัทจะบริหารการขยายฝูงบินอย่างมีวินัยท่ามกลางแรงกดดันด้านความสามารถในการทำกำไร ทริสเรตติ้งคาดว่าบริษัทจะรับมอบเครื่องบินเพิ่มเติมจำนวน 3 ลำตลอดช่วงประมาณการ ทั้งนี้ ระดับภาระหนี้ของบริษัทซึ่งวัดจากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้วต่อ EBITDA คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 6.3 เท่าในปี 2569 จาก 5 เท่าในปี 2568 ก่อนที่จะทยอยปรับลดลงมาอยู่ที่ 5.3 เท่าในปี 2570 และ 4.6 เท่าในปี 2571

การบริหารสภาพคล่องที่รอบคอบมีความจำเป็นเพื่อรับมือกับความท้าทาย

ทริสเรตติ้งมองว่าการบริหารจัดการสภาพคล่องอย่างรอบคอบเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับบริษัทในการรับมือกับช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนในระดับสูงในปัจจุบัน ทั้งนี้ ในช่วง 12 เดือนข้างหน้า การใช้เงินทุนของบริษัทประกอบด้วยภาระหนี้ซึ่งประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 1.75 พันล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนจำนวน 3.3 พันล้านบาท รวมถึงเงินลงทุนรวมที่จำนวนประมาณ 500 ล้านบาท

แหล่งเงินทุนของบริษัทประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 3.8 พันล้านบาท ณ สิ้นปี 2568 ในขณะที่เงินทุนจากการดำเนินงานซึ่งไม่รวมภาระหนี้ตามสัญญาเช่าคาดว่าจะติดลบอยู่ที่ระดับประมาณ 300 ล้านบาทในช่วง 12 เดือนข้างหน้า ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการออกหุ้นกู้ใหม่ในวงเงินไม่เกิน 1.5 พันล้านบาทเพื่อใช้ในการรีไฟแนนซ์ภาระหนี้ที่ครบกำหนดและเสริมสภาพคล่องของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังมีแผนดำเนินธุรกรรมขายและเช่ากลับ (Sale-and-leaseback Transaction) เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทจำนวน 3 ลำอีกด้วย โดยคาดว่ามูลค่าตลาดรวมของสินทรัพย์ดังกล่าวจะอยู่ที่ประมาณ 1.8 พันล้านบาท

โครงสร้างหนี้

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2568 บริษัทมีอัตราส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนต่อหนี้สินรวมอยู่ที่ 27% โดยหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนนั้นประกอบไปด้วยหนี้ที่มีหลักประกันจำนวน 3.3 พันล้านบาทจากหนี้ที่มีภาระดอกเบี้ยรวมจำนวน 1.1 หมื่นล้านบาท เนื่องจากสัดส่วนหนี้ที่มีลำดับในการได้รับชำระคืนก่อนเมื่อเทียบกับหนี้สินรวมของบริษัทนั้นต่ำกว่าระดับเพดาน 50% ทริสเรตติ้งจึงมองว่าเจ้าหนี้ที่ไม่มีหลักประกันของบริษัทไม่มีความเสี่ยงเปรียบเจ้าหนี้ที่มีลำดับสูงกว่าอย่างมีนัยสำคัญในกรณีการเรียกร้องสินทรัพย์ของบริษัท

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

สมมติฐานกรณีพื้นฐานที่สำคัญ ๆ ของทริสเรตติ้งสำหรับการดำเนินงานของบริษัทในช่วงระหว่างปี 2569-2571 มีดังนี้

- รายได้จะอยู่ที่ประมาณ 4.9 หมื่นล้านบาทต่อปีในระหว่างปี 2569-2570 และ 5.2 หมื่นล้านบาทในปี 2571
- EBITDA Margin จะอยู่ที่ประมาณ 13% ในปี 2569 และที่ประมาณ 15%-17% ในระหว่างปี 2570-2571
- ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานโดยเฉลี่ยจะอยู่ที่ 120 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2569 และที่ 100-105 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในระหว่างปี 2570-2571
- งบลงทุนรวมของบริษัท (ไม่รวมการจัดหาเครื่องบิน) จะอยู่ที่จำนวน 350-500 ล้านบาทต่อปี

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Negative” หรือ “ลบ” สะท้อนถึงความไม่แน่นอนและความเสี่ยงในเชิงลบที่เพิ่มสูงขึ้นโดยความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ยืดเยื้ออาจทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทรงตัวอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่องและกดดันอุปสงค์ด้านการเดินทาง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรตลอดจนการสร้างกระแสเงินสดและสภาพคล่องของบริษัทอ่อนแอลงมากกว่าที่คาดไว้ในปัจจุบัน

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

อันดับเครดิตอาจถูกปรับลดลงหากความขัดแย้งยังคงยืดเยื้อ ตลอดจนผลการดำเนินงานของบริษัทอ่อนแอกว่าที่ทริสเรตติ้งคาดการณ์ไว้อย่างต่อเนื่องซึ่งส่งผลให้ตัวชี้วัดด้านเครดิตของบริษัทยิ่งปรับตัวแย่ลง หรือหากสถานะสภาพคล่องของบริษัทอ่อนแอลงอย่างมีนัยสำคัญในทางกลับกัน แนวโน้มอันดับเครดิตอาจถูกปรับเปลี่ยนกลับมาเป็น “Stable” หรือ “คงที่” หากสภาพแวดล้อมในการดำเนินงานของบริษัทกลับสู่ภาวะปกติ รวมทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และอุปสงค์ในการเดินทางของผู้โดยสารเครื่องบินฟื้นตัวกลับมาแข็งแกร่งซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถฟื้นฟูความสามารถในการทำกำไรให้กลับคืนมาและเสริมสร้างตัวชี้วัดด้านเครดิตให้แข็งแกร่งขึ้น ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ของสถานะเครดิตของ AAV ก็จะมีผลกระทบต่ออันดับเครดิตของบริษัทด้วยเช่นกัน

ข้อมูลทางการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
	2568	2567	2566	2565	2564
รายได้จากการดำเนินงานรวม	46,550	50,167	42,298	17,867	4,116
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	3,300	6,179	2,184	(7,316)	(8,717)
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	8,182	10,278	7,176	(1,202)	(3,339)
เงินทุนจากการดำเนินงาน	5,318	7,658	4,864	(3,440)	(5,175)
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	2,864	2,620	2,312	2,238	1,835
เงินลงทุน	705	664	332	720	100
สินทรัพย์รวม	55,604	54,636	47,026	43,960	45,509
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	40,653	44,475	42,647	43,783	47,661
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	(7,244)	(9,457)	(12,428)	(12,905)	(10,955)
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	17.6	20.5	17.0	(6.7)	(81.1)
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	8.8	18.0	6.9	(21.2)	(23.7)
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	2.9	3.9	3.1	(0.5)	(1.8)
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	5.0	4.3	5.9	(36.4)	(14.3)
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	13.1	17.2	11.4	(7.9)	(10.9)
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	121.7	127.0	141.1	141.8	129.8

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 29 ธันวาคม 2568
- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงินสำหรับธุรกิจทั่วไป, 7 พฤศจิกายน 2568
- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตกลุ่มธุรกิจ, 25 สิงหาคม 2568

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (TAA)

อันดับเครดิตองค์กร:

BBB-

แนวโน้มอันดับเครดิต:

Negative

อันดับเครดิตในอดีต

วันที่ทบทวนล่าสุด: 20 มีนาคม 2568

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับเครดิต / เครดิตพิณิจ
21 มี.ค. 67	BBB-	Stable
23 มี.ค. 66	BB+	Stable
08 มี.ค. 65	BB	Negative
16 ส.ค. 64	B	Alert Negative
11 มี.ค. 64	B+	Alert Negative
13 ส.ค. 63	BB	Alert Negative
02 เม.ย. 63	BBB-	Alert Negative
20 ก.พ. 63	BBB+	Negative
30 มี.ค. 60	A-	Stable

ติดต่อ:

ชนาพร ปิ่นพิทักษ์ | chanaporn@trisrating.com

ประมวฬทรัพย์ ผลประเสริฐ | pramuansap@trisrating.com

เลขที่ 074/2026

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2569 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้, เปิดเผย, ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีใช้ค่าแกลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้เหล่านั้นๆ หรือของบริษัทเหล่านั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลปรากฏในรายงานใดๆ 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: <https://www.trisrating.com/rating-criteria>