

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ 181/2567

10 ตุลาคม 2567

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร: BBB

อันดับเครดิตตราสารหนี้:

หุ้นกู้มีการค้าประกัน AAA

แนวโน้มอันดับเครดิต: Stable

วันที่ทบทวนล่าสุด: 28/08/67

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับ เครดิต/ เครดิตพินิจ
25/10/65	BBB	Stable
13/12/64	BBB-	Stable
29/12/63	BB+	Stable
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

ตุลยวดี ฉัตรคำ

tulyawatc@trisrating.com

ภารัต มหัทธโน

parat@trisrating.com

ธิติ การณยานนท์, Ph.D., CFA

thiti@trisrating.com



WWW.TRISRATING.COM

* รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ

เหตุผล

ทริสเรตติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรของ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ “BBB” และอันดับเครดิตหุ้นกู้มีการค้าประกัน (Guaranteed Bonds) ในวงเงินไม่เกิน 1,440 ล้านบาทที่ระดับ “AAA” โดยหุ้นกู้ดังกล่าวได้รับการค้าประกันเต็มจำนวนโดย Credit Guarantee and Investment Facility (CGIF) ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่”

อันดับเครดิตสะท้อนถึงความเสี่ยงทางธุรกิจของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงซึ่งเป็นธรรมชาติของอุตสาหกรรมที่มีความผันผวนและมีวงจรขึ้นลง นอกจากนี้ อันดับเครดิตยังสะท้อนถึงระดับภาระหนี้ของบริษัทที่จะเพิ่มขึ้นและอยู่ในระดับสูงจากการปรับปรุงกองเรือของบริษัท ทั้งนี้ ทริสเรตติ้งคาดการณ์ว่าภาวะอุปทานที่ยังเอื้ออำนวยจากจำนวนการสั่งต่อเรือใหม่ที่ยังจำกัดกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นจะช่วยรักษาระดับอัตราค่าระวางเรือและกระแสเงินสดของบริษัทในช่วงเวลาที่บริษัทมีการใช้เงินลงทุนจำนวนมากในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า อย่างไรก็ตาม หากภาวะอุตสาหกรรมมีการเปลี่ยนแปลงไปในเชิงลบและส่งผลกระทบต่อมุมมองของทริสเรตติ้งเกี่ยวกับอัตราค่าระวางในอนาคตก็อาจส่งผลให้ทริสเรตติ้งประเมินสถานะทางการเงินของบริษัทใหม่อีกด้วย ในขณะเดียวกัน อันดับเครดิตหุ้นกู้มีการค้าประกันของบริษัทสะท้อนถึงอันดับเครดิตของผู้ค้าประกัน คือ CGIF (อันดับเครดิต “AAA/Stable”)

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

พลวัตด้านอุปทานยังคงสนับสนุนอัตราค่าระวางเรือ

ทริสเรตติ้งเชื่อว่าการเติบโตของอุปทานที่จำกัดจะยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนอัตราค่าระวางเรือสินค้าแห้งเทกองในอีกหลายไตรมาสข้างหน้า และคาดว่าจะการเติบโตสุทธิของอุปทานจะอยู่ที่ 3%-5% ต่อปีในช่วงปี 2567-2569 ความไม่แน่นอนในด้านการออกแบบและเทคโนโลยีในการต่อเรือใหม่เพื่อให้รองรับกฎระเบียบเกี่ยวกับการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดยิ่งขึ้น รวมถึงข้อจำกัดของอุปต่อเรือจะยังคงส่งผลให้เกิดการชะลอการสั่งต่อเรือใหม่ ณ เดือนกรกฎาคม 2567 ยอดการสั่งต่อเรือใหม่คิดเป็น 9% ของขนาดของกองเรือสินค้าแห้งเทกองทั้งหมด นอกจากนี้การบังคับใช้กฎระเบียบการปล่อยก๊าซเรือนกระจกส่งผลให้มีการลดความเร็วในการเดินเรือและอาจเร่งให้มีการปลดระวางเรือเก่าหรือเรือที่ไม่คุ้มค่าในการเดินเรือลงอีกด้วย ในเดือนกรกฎาคม 2567 เรือที่มีอายุเกิน 20 ปีคิดเป็นประมาณ 9% ของกองเรือสินค้าแห้งเทกองทั้งหมด และคาดว่าจะตัวเลขนี้จะเพิ่มขึ้นเป็น 16% ภายในปี 2570

อุปสงค์ต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองนั้นขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลกเป็นอย่างมาก กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund – IMF) คาดการณ์ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product – GDP) ของโลกจะเติบโตในอัตราที่ชะลอตัวลงที่ระดับ 3.2% ในปี 2567 และที่ระดับ 3.3% ในปี 2568 ในขณะที่อุปสงค์สินค้าแห้งเทกองในหน่วยตัน-ไมล์ (Tonne-mile) นั้นคาดว่าจะเพิ่มขึ้นประมาณ 4.0%-4.5% ในปี 2567 ส่วนหนึ่งเกิดจากความขัดแย้งที่กำลังดำเนินอยู่ในทะเลแดง ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ในหน่วยตัน-ไมล์เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การเติบโตของอุปสงค์ในปี 2568 อาจไม่แข็งแกร่งเท่าเดิม โดยเป็นผลจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น สต็อกสินค้าที่อยู่ในระดับสูงของผู้นำเข้ารวมถึงสภาพการณ์ที่ตึงเครียดในคลองปานามา

ความเสี่ยงทางธุรกิจในระดับสูงจำกัดอันดับเครดิต

อุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งนี้นั้นถือว่ามีความผันผวนและเป็นวงจรขึ้นลงสูง ซึ่งลักษณะดังกล่าวเป็นปัจจัยที่จำกัดการประเมินสถานะความเสี่ยงทางธุรกิจของบริษัทแม้ว่าภาวะอุปสงค์และอุปทานจะมีพัฒนาการที่เอื้ออำนวยในระยะสั้นก็ตาม การที่อุตสาหกรรมประกอบไปด้วยผู้ประกอบการรายย่อยจำนวนมากนั้นทำให้เกิดภาวะอุปสงค์และอุปทานที่ไม่สมดุลบ่อยครั้งรวมถึงการเกิดภาวะอุปทานส่วนเกินในอดีต และด้วยธรรมชาติของธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนขนาดใหญ่และลักษณะของการให้บริการที่ไม่ได้แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากผู้ประกอบการรายอื่นก็มักทำให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงในด้านของราคาซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ ระดับการใช้ประโยชน์จากการดำเนินงาน (Operating Leverage) ที่สูง ซึ่งเกิดจากต้นทุนคงที่ที่ค่อนข้างสูงและไม่ยืดหยุ่นนัก มักจะส่งผลให้กำไรเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในช่วงเวลาที่เอื้ออำนวยและก็ขาดทุนได้มากในช่วงเวลาที่ไม่เอื้ออำนวยเช่นกัน

คาดการณ์ว่าค่าระวางเรือจะกลับสู่ระดับปกติในปี 2569

ทริสเรตติ้งคาดว่าค่าระวางเรือ (Time Charter Rate -- TC) โดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ในระดับปกติที่ประมาณ 13,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2567 อยู่ที่ 11,500 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2568 และอยู่ที่ 10,800 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2569 โดยมีสมมติฐานว่าความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันผ่อนคลายลงและภาวะชะงักงันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องลดลง รวมถึงคาดว่าบริษัทจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือซึ่งรวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรืออยู่ที่ระดับ 5,250-5,450 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในช่วงประมาณการอีกด้วย

ทริสเรตติ้งประมาณการว่าบริษัทจะมีรายได้ที่ประมาณ 170 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2567 และ 160-170 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปีในปี 2568-2569 โดยประมาณการดังกล่าวได้รวมสมมติฐานที่ว่ากองเรือของบริษัทจะเพิ่มจำนวนขึ้นจาก 40 ลำในปี 2567 เป็น 44 ลำในปี 2569 และคาดว่าบริษัทจะมี EBITDA ที่ประมาณ 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2567 และ 70-75 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปีในปี 2568-2569

ภาระหนี้ที่เพิ่มสูงขึ้นจากการซื้อเรือ

ภาระหนี้ของบริษัทจะเพิ่มสูงขึ้นจากการปรับปรุงกองเรือ ซึ่งแผนการปรับปรุงเรือดังกล่าวประกอบด้วยการขายเรือ 3 ลำในปี 2567 การซื้อเรือมือสองรวม 6 ลำในระหว่างปี 2567-2568 และการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ลำซึ่งบริษัทจะได้รับในช่วงระหว่างปี 2569-2570 ซึ่งแผนดังกล่าวจะทำให้บริษัทต้องใช้เงินลงทุนรวมจำนวนประมาณ 225 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สุทธิจากเงินที่ได้รับจากการขายเรือในช่วงเวลาดังกล่าว

ทริสเรตติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทซึ่งวัดจากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วจะเพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ระดับสูงสุดที่ประมาณ 3 เท่าในปี 2569 จาก 1.6 เท่า (ปรับให้เป็นตัวเลขเต็มปีด้วยข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน) ณ เดือนมิถุนายน 2567 ทริสเรตติ้งคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่อการใช้จ่ายเงินทุนเสร็จสิ้นและไม่เกิดสภาวะการดำเนินงานที่ไม่เอื้ออำนวยในอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งนี้นั้นอาจส่งผลกระทบต่อในการทำกำไรของบริษัท

ตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนให้อยู่ในระดับที่ต่ำกว่า 2 เท่า ณ เดือนธันวาคม 2566 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ 0.5 เท่า ซึ่งทริสเรตติ้งเชื่อว่าบริษัทน่าจะปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินดังกล่าวได้ตลอดช่วงระยะเวลาประมาณการ

สภาพคล่องเพียงพอ

ทริสเรตติ้งประเมินว่าสถานะสภาพคล่องของบริษัทอยู่ในระดับที่เพียงพอในระยะ 12 เดือนข้างหน้านับจากเดือนมิถุนายน 2567 เป็นต้นไป ทั้งนี้บริษัทมีภาระหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดชำระรวมทั้งสิ้นประมาณ 32 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ การลงทุนรวมการซื้อเรือใหม่ที่ประมาณ 110-120 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และจ่ายเงินปันผลรวมประมาณ 15-20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนแหล่งสภาพคล่องของบริษัทนั้นมาจากเงินสดในมือจำนวน 82 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2567 เงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ระดับประมาณ 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และบริษัทมีวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 132 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2567 รวมถึงกำลังอยู่ในระหว่างการออกหุ้นกู้มีการค้าประกันในวงเงินไม่เกิน 1,440 ล้านบาท (เทียบเท่ากับวงเงินไม่เกิน 40 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) อีกด้วย

โครงสร้างหนี้

ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2567 บริษัทมีหนี้สินทางการเงินที่อยู่ในรูปภาระดอกเบี้ยอยู่ที่จำนวน 203 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และเนื่องจากหนี้สินทั้งหมดเป็นหนี้ที่มีหลักประกัน ทริสเรตติ้งจึงมองว่าเจ้าหนี้ที่ไม่มีหลักประกันของบริษัทมีความเสี่ยงเปรียบเจ้าหนี้ที่มีหลักประกันในการเรียกร้องสิทธิเหนือทรัพย์สินของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

สมมติฐานกรณีพื้นฐานที่สำคัญ ๆ ของทริสเรตติ้งสำหรับผลดำเนินงานของบริษัทในช่วงระหว่างปี 2567-2569 มีดังนี้

- ค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 13,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2567 อยู่ที่ 11,500 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2568 และอยู่ที่ 10,800 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2569
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือจะอยู่ในระดับเฉลี่ยที่ประมาณ 5,250-5,450 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำ
- EBITDA จะอยู่ที่ประมาณ 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2567 และ 70-75 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปีในปี 2568-2569
- เงินลงทุนตามแผนการปรับปรุงกองเรือรวมอยู่ที่จำนวน 225 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหวังของทริสเรตติ้งว่าภาวะอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะยังคงเอื้ออำนวยซึ่งจะช่วยให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ต่อเนื่องต่อไป ทริสเรตติ้งยังคาดว่าบริษัทจะมีความรอบคอบในการลงทุนและจ่ายเงินปันผลเพื่อที่จะรักษาสถานะทางการเงินให้เพียงพอเพื่อที่จะสามารถรองรับสถานการณ์ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานต่าง ๆ ได้

ในขณะที่อันดับเครดิตและแนวโน้มอันดับเครดิตของหุ้นกู้ที่มีการค้ำประกันของบริษัทนั้นสะท้อนถึงคุณภาพเครดิตของผู้ค้ำประกันคือ CGIF แต่เพียงประการเดียว

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

โอกาสในการเพิ่มอันดับเครดิตนั้นมีจำกัดในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิต/แนวโน้มอาจได้รับการปรับลดลงหากผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงกว่าที่คาดการณ์ไว้อย่างมีนัยสำคัญ หรือหากสภาวะอุตสาหกรรมเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ไม่เอื้ออำนวยในช่วงที่บริษัทมีหนี้สินทางการเงินเพิ่มสูงขึ้น

ส่วนอันดับเครดิตหุ้นกู้ที่มีการค้ำประกันของบริษัทนั้นก็อาจเปลี่ยนแปลงไปหากอันดับเครดิตของผู้ค้ำประกันคือ CGIF มีการเปลี่ยนแปลง

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ*

	ม.ค.-มิ.ย. 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
		2566	2565	2564	2563
รายได้จากการดำเนินงานรวม	85	147	260	266	119
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	28	33	145	153	6
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	45	66	176	184	36
เงินทุนจากการดำเนินงาน	37	52	165	171	17
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	7	14	11	13	19
เงินลงทุน	29	3	57	2	1
สินทรัพย์รวม	711	711	703	704	712
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	125	146	165	174	303
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	492	475	476	430	337
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	52.5	44.8	67.8	69.2	30.5
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	6.9 *	4.8	21.4	22.6	0.8
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	6.1	4.8	15.9	14.1	1.9
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	1.6 *	2.2	0.9	0.9	8.3
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	51.8	35.5	100.0	98.0	5.7
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	20.2 *	23.5	25.7	28.8	47.3

* ปรับให้เป็นตัวเลขเต็มปีโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

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

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (PSL)

อันดับเครดิตองค์กร:	BBB
อันดับเครดิตตราสารหนี้:	
หุ้นกู้มีการค้าประกัน ในวงเงินไม่เกิน 1,440 ล้านบาท ให้อ่อนภายใน 10 ปี	AAA
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

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

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2567 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ว่าในรูปแบบ หรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใด โดยที่ยังมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มิใช่คำแถลงข้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ 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 และจะไม่รับผิดชอบต่อการผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆ โดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria