



## ปรับกลยุทธ์การบริหารซัพพลายเชนโลกเข้าสู่ Just In Case

รองรับความไม่แน่นอนจากความชะงักงันของซัพพลายเชนโลก

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3151

วันที่ 26 ตุลาคม 2563

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ส่งผลให้ซัพพลายเชนโลกชะงักงันอย่างรุนแรง และทำให้ภาคอุตสาหกรรมทั่วโลกตระหนักถึงจุดอ่อนของกลยุทธ์ Just In Time ท่ามกลางความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้น ทั้งจากโรคระบาด และสงครามการค้า ปัจจุบัน บริษัทผู้ผลิตชั้นนำของโลกจึงเริ่มปรับกลยุทธ์การบริหารซัพพลายเชนไปสู่ระบบ Just In Case กันมากขึ้น
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า การบริหารจัดการซัพพลายเชนแบบ Just In Case จะทำให้ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าของภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นประมาณ 69,000 – 165,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 7.8 – 18.6% ในปี 2564 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนวิกฤตโควิด-19 โดยผู้ใช้บริการคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นจะอยู่ในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- ดังนั้น ผู้ประกอบการคลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมจึงควรปรับกลยุทธ์ให้ตอบโจทย์ลูกค้ากลุ่มนี้ โดยการให้บริการเสริมต่าง ๆ เช่น การให้บริการ Vendor Managed Inventory (VMI) ซึ่งก็คือบริการการจัดส่งสต็อกสินค้าคงคลังของลูกค้า ไปให้ที่โรงงานของลูกค้าของลูกค้า ในการปรับโมเดลทางธุรกิจเพื่อให้บริการ VMI นั้น ผู้ประกอบการจะได้รับประโยชน์ โดยสามารถให้บริการกับลูกค้าที่เป็นผู้ผลิตหลายรายได้ในคลังสินค้าเดียวกัน (pooled warehouse) ซึ่งจะทำให้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้าดีขึ้น พร้อมทั้งสามารถเพิ่มรายได้และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้าได้อีกด้วย
- ในภาพรวมของธุรกิจคลังสินค้า ยังไม่มีความจำเป็นสำหรับการขยายพื้นที่คลังสินค้าเพื่อรองรับความต้องการพื้นที่คลังสินค้าของภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราการเช่าพื้นที่คลังสินค้ายังอยู่ที่ประมาณ 84% ของพื้นที่คลังสินค้าทั้งหมด หรือมีพื้นที่คลังสินค้าที่ว่างอยู่ประมาณ 719,000 ตารางเมตร จะเห็นได้ว่าอุปทานของคลังสินค้าในระบบที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยังสามารถรองรับความต้องการพื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ ประกอบกับ การลงทุนขยายพื้นที่คลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมยังมีความเสี่ยงสูง หากเกิดการย้ายฐานการผลิตและเกิดการปรับตัวของซัพพลายเชนขึ้นอีกครั้ง ในระยะยาว 5-10 ปีข้างหน้า

การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ได้สะท้อนให้เห็นความเปราะบางของซัพพลายเชนโลก ซึ่งเมื่อเกิดปัญหาที่จุดหนึ่งจุดใดของซัพพลายเชน ปัญหาจะสามารถลุกลามจนอาจทำให้ต้องยุติการผลิตตลอดทั้งซัพพลายเชนได้ ซึ่งเห็นได้จากตอนที่รัฐบาลจีนประกาศปิดเมืองอู่ฮั่นและปิดโรงงานทั้งหมดในช่วงปลายเดือนมกราคม - เมษายนที่ผ่านมา ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ทั้งในญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ต้องหยุดการผลิตรถยนต์ตามไปด้วย เพราะชิ้นส่วนสำคัญในการผลิตรถยนต์ส่วนหนึ่งมีฐานการผลิตอยู่ที่เมืองอู่ฮั่น นอกเหนือจากผู้ผลิตรถยนต์แล้ว อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ของโลกก็มีฐานการผลิตหลักอยู่ที่จีน และได้รับผลกระทบจากความชะงักงันในซัพพลายเชนที่เกิดขึ้นด้วยเช่นเดียวกัน

บริการทุกระดับประทับใจ

บทเรียนในครั้งนี้ได้ชี้ให้เห็นถึงจุดอ่อนของซัพพลายเชนโลกที่มุ่งสร้างประสิทธิภาพสูงสุดผ่านกลยุทธ์การผลิตและการส่งมอบสินค้าตามเวลาและปริมาณที่ต้องการ หรือที่เรียกว่า กลยุทธ์ Just In Time (JIT) ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่จะช่วยลดต้นทุนและเพิ่มกำไรได้มากที่สุดในสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงต่ำ แต่ทว่า นับตั้งแต่จุดเริ่มต้นของวิกฤตโควิด-19 ประชาคมโลกก็ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่สูงขึ้น ในรูปแบบที่ผู้ประกอบการไม่เคยคาดคิดมาก่อน ดังนั้น บริษัทผู้ผลิตชั้นนำจึงต้องปรับกลยุทธ์การบริหารจัดการซัพพลายเชนเข้าสู่ระบบ Just In Case โดยการประเมินปริมาณและสต็อกสินค้าคงคลังให้เพียงพอกับการผลิตเพื่อในสถานการณ์ฉุกเฉินด้วย ปัจจัยเหล่านี้ ส่งผลให้ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

อย่างไรก็ตาม การรักษาประสิทธิภาพในการผลิตและการลดต้นทุนก็ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องคำนึงถึง แม้ว่าจะหันมาใช้กลยุทธ์ Just In Case แล้วก็ตาม อันที่จริงแล้ว กลยุทธ์ Just In Case ก็คือ กลยุทธ์ Just In Time ที่พิจารณาถึงความเสี่ยงที่เปลี่ยนไป เพื่อประเมินระดับสินค้าคงคลังขั้นต่ำ (Safety Stock) ที่จำเป็นต่อการผลิตใหม่ ให้ครอบคลุมกรณีที่เกิดความชะงักงันของซัพพลายเชนในครั้งนี้ด้วย

ตั้งแต่ช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมก็มีการเก็บขึ้นส่วนวัตถุดิบสินค้าคงคลังไว้อยู่ก่อนแล้ว โดยอุตสาหกรรมที่มีห่วงโซ่อุปทานซับซ้อน และพึ่งพาการนำเข้า-ส่งออกชิ้นส่วนและวัตถุดิบมาก ได้แก่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงมีแนวโน้มที่ผู้ประกอบการจะต้องเก็บสินค้าคงคลังมากขึ้นตามไปด้วย จากงานศึกษาของบริษัท McKinsey ปริมาณการถือสินค้าคงคลังจะแตกต่างกันในแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งสามารถคำนวณได้จากระยะเวลาถือครองสินค้าคงคลัง ดังต่อไปนี้

### ตารางที่ 1 ระยะเวลาถือครองสินค้าคงคลัง สำหรับผู้ประกอบการในยุโรปหรือสหรัฐฯ

	อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์	อุตสาหกรรมยานยนต์
<b>2<sup>nd</sup> - tier supplier</b>	N/A	30-40 วัน (จีน)
<b>1<sup>st</sup> - tier supplier</b>	70-110 วัน (จีน)	7-17 วัน (EU/US)
<b>Assembly/Packaging</b>	60-90 วัน (ฟิลิปปินส์)	2-12 วัน (EU/US)
<b>Market Buffer</b>	20 - 30 วัน (EU/US)	0 - 30 วัน (EU/US)
<b>ระยะเวลาถือครองสินค้า รวมทั้งสิ้น</b>	130 - 200 วัน	40 - 70 วัน

หมายเหตุ: คำนวณระยะเวลาถือครองสินค้าคงคลังตลอดซัพพลายเชน ในกรณีที่ซัพพลายเออร์มีฐานการผลิตอยู่ในประเทศจีน  
ที่มา: McKinsey (Mar 2020) Supply chain recovery in coronavirus times – plan for now and the future

จะเห็นได้ว่า ระยะเวลาถือครองสินค้าคงคลัง ขึ้นอยู่กับ ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต สถานที่ผลิต และ ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง สำหรับประเทศไทย ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ส่วนใหญ่ อยู่ในสถานะผู้ประกอบ (Assembly/Packaging) ส่วนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ มีครอบคลุมตั้งแต่ ผู้ประกอบรถยนต์ ไปจนถึงซัพพลายเออร์ทั้ง 1<sup>st</sup>- tier และ 2<sup>nd</sup>- tier อย่างครบวงจร ศูนย์วิจัยกสิกรไทยได้ประมาณการว่า ในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ระยะเวลาการถือครองสินค้าคงคลังของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อยู่ที่ 66 วัน ในขณะที่ ระยะเวลาการถือครองสินค้าของอุตสาหกรรมยานยนต์จะอยู่ที่ 44 วัน

**บริการทุกระดับประทับใจ**

**ตารางที่ 2 ระยะเวลาถือครองสินค้าคงคลังของภาคอุตสาหกรรมไทยในปี 2562**

	อัตราการหมุนเวียน ของสินค้าคงคลัง (Inventory turnover)	ระยะเวลาถือครอง สินค้าคงคลัง (Days of inventory on hand - DOH)
อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์	5.5	65.8 วัน
อุตสาหกรรมยานยนต์	8.3	44.2 วัน

ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คำนวณจากข้อมูลเผยแพร่ของบริษัทในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมยานยนต์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไทย

จากนี้ไป เมื่อผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมหันมาใช้กลยุทธ์ Just In Case ผู้ประกอบการจำเป็นต้องพิจารณาถึงความเสี่ยงในซัพพลายเชนที่เพิ่มขึ้น เพื่อประเมินว่าจะต้องสต็อกชิ้นส่วนเผื่อไว้ในปริมาณเท่าใด สำหรับประเทศไทย อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยงต่อความชะงักงันในซัพพลายเชนน้อยกว่า เพราะมีผู้ประกอบการที่เป็นซัพพลายเออร์อยู่อย่างครบวงจร สามารถผลิตชิ้นส่วนได้ภายในประเทศมากกว่า 80% นอกจากนี้ เมื่อมีความจำเป็นต้องนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ อุตสาหกรรมยานยนต์ก็มีความยืดหยุ่นในการหาซัพพลายเออร์ใหม่ได้ง่ายกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในภูมิภาคนี้มีทั้งจีน และญี่ปุ่น ที่เป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญของโลก ประกอบกับ ชิ้นส่วนที่ไทยต้องนำเข้าส่วนใหญ่เป็นชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง ซึ่งบริษัทชิ้นส่วนยานยนต์บริษัทหนึ่งก็มักจะมีความสามารถผลิตอยู่ที่ญี่ปุ่น ควบคู่กับที่จีนอยู่แล้ว ดังนั้น หากเกิดความชะงักงันของซัพพลายเชนขึ้นที่จีน ผู้ประกอบการสามารถนำเข้าชิ้นส่วนจากญี่ปุ่นมาทดแทน ซึ่งระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากญี่ปุ่นจะนานกว่าจีนประมาณ 10-15 วัน

สำหรับอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์นั้น ผู้ประกอบการไทยอยู่ในอุตสาหกรรมกลางน้ำที่ประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เสียเป็นส่วนใหญ่ ต้องพึ่งพาการนำเข้าแผ่นเวเฟอร์จากประเทศจีน ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีโรงงานผลิตเวเฟอร์ (Wafer Fabrication) ตั้งอยู่เลย นอกจากนี้ การหาซัพพลายเออร์ใหม่นอกจากจีนก็เป็นไปได้ยาก เพราะซัพพลายเออร์ค่อนข้างกระจุกตัวอยู่ที่จีน (นอกเหนือจาก จะมีการย้ายฐานการผลิตไปตั้งที่ประเทศอื่น ซึ่งยังต้องใช้เวลากว่า 4-5 ปี) ดังนั้น หากเกิดการปิดเมืองขึ้นที่จีนอีก ย่อมเกิดความชะงักงันของซัพพลายเชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ปัจจุบัน สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ยังมีความไม่แน่นอนสูง และมีการระบาดซ้ำในหลายประเทศ รวมทั้งประเทศจีน ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองว่า หากมีการระบาดซ้ำของเชื้อโควิด-19 ในพื้นที่ใดของจีน รัฐบาลจีนก็จะดำเนินการปิดพื้นที่นั้น แต่จะไม่ปิดเมืองหลายเมืองครอบคลุมเป็นวงกว้างเหมือนช่วงเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ประกอบกับ ระยะเวลาในการปิดเมืองในช่วงหลัง ๆ ก็มีระยะเวลาสั้นลงเหลือเพียงประมาณ 14-21 วัน จึงสามารถประเมินได้ว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์น่าจะมีความเสี่ยงต่อระยะเวลาถือครองสินค้าคงคลังเพิ่มขึ้นประมาณ 24-35 วัน โดยเมื่อเวลาเปิดเมือง (14-21 วัน) เวลา ramp up production (7-10 วัน) และเวลาขนส่งทางอากาศล่าช้า (3-4 วัน)

**ตารางที่ 3 คาดการณ์อัตราการเพิ่มขึ้นของพื้นที่คลังสินค้า**

**เมื่อผู้ผลิตในภาคอุตสาหกรรมใช้กลยุทธ์ Just In Case ในกรณีที่หยุดการผลิตคงที่ ณ ปี 62**

	ระยะเวลาถือครองสินค้า คงคลังที่จะเพิ่มขึ้น	อัตราการเพิ่มขึ้นของ ความต้องการพื้นที่คลังสินค้า
อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์	24-35 วัน	36.5 - 53.2%
อุตสาหกรรมยานยนต์	10 -15 วัน	22.6 - 33.9%

ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ศูนย์วิจัยกสิกรไทยประมาณการว่า ในกรณีที่หยุดการผลิตคงที่ ณ ปี 2562 (ช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19) การเปลี่ยนมาใช้กลยุทธ์ Just In Case จะทำให้ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มขึ้น 36.5-53.2% สำหรับอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และเพิ่มขึ้น 22.6-33.9% ในอุตสาหกรรมยานยนต์

**บริการทุกระดับประทับใจ**

ดังนั้น ผู้ประกอบการคลังสินค้าจึงควรเน้นปรับกลยุทธ์ให้ตอบโจทย์ลูกค้าในกลุ่มนี้ คลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมมีความแตกต่างจากคลังสินค้าในธุรกิจค้าปลีกและค้าส่งตรงที่ ธุรกิจค้าปลีกและค้าส่งส่วนใหญ่ คือ ธุรกิจกระจายสินค้าให้ถึงมือผู้บริโภค สินค้าคงคลังที่จัดเก็บจึงอยู่ในรูปแบบสินค้าสำเร็จรูป ในขณะที่ผู้ผลิตที่อยู่ในซัพพลายเชนจะเก็บสินค้าคงคลังใน 3 รูปแบบ คือ สินค้าคงคลังวัตถุดิบ สินค้าคงคลังระหว่างการผลิต (Work In Process Inventory) และสินค้าคงคลังที่เป็นสินค้าสำเร็จรูปพร้อมขายให้ลูกค้า ซึ่งลูกค้าที่เป็นผู้ผลิตก็มีแนวโน้มจะอยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน และสินค้าสำเร็จรูปของผู้ผลิตเจ้าหนึ่งก็จะกลายเป็นชิ้นส่วนวัตถุดิบของลูกค้าที่เป็นผู้ผลิตรายต่อไป ในมุมมองของผู้ผลิต ในกรณีที่พื้นที่ในโรงงานมีอยู่อย่างจำกัดไม่สามารถจัดเก็บสินค้าคงคลังทั้ง 3 รูปแบบไว้ในโรงงานได้ ผู้ผลิตจะเก็บสินค้าคงคลังระหว่างการผลิตไว้ที่โรงงานเป็นอันดับแรก เก็บสินค้าคงคลังวัตถุดิบไว้ที่โรงงานเป็นอันดับที่สอง เพราะสินค้าคงคลังทั้งสองแบบนี้ยังต้องผ่านกระบวนการผลิตอีก การขนส่งไปมาระหว่างคลังสินค้านอกโรงงานกับโรงงานจะลดประสิทธิภาพและเพิ่มต้นทุนในการผลิต จึงมีความเป็นไปได้สูงที่ผู้ผลิตจะเลือกเก็บสินค้าคงคลังสำเร็จรูปไว้กับผู้ประกอบการในธุรกิจคลังสินค้า เพราะฉะนั้น ผู้ประกอบการคลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมจึงควรปรับกลยุทธ์ให้ตอบโจทย์ลูกค้ากลุ่มนี้ โดยการให้บริการเสริมต่าง ๆ เช่น การให้บริการ Vendor Managed Inventory (VMI) ซึ่งก็คือบริการการจัดส่งสินค้าสำเร็จรูปของผู้ผลิต ไปให้ที่โรงงานของลูกค้าของผู้ผลิต

ในการปรับโมเดลทางธุรกิจเพื่อให้บริการ VMI นั้น ผู้ประกอบการจะได้รับประโยชน์โดยสามารถให้บริการกับลูกค้าที่เป็นผู้ผลิตหลายรายได้ในคลังสินค้าเดียวกัน (pooled warehouse) ซึ่งจะทำให้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้าดีขึ้น พร้อมทั้งสามารถเพิ่มรายได้และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับลูกค้าได้อีกด้วย อย่างไรก็ตาม การให้บริการ VMI จำเป็นต้องมีการประสานงานที่ดีระหว่างผู้ประกอบการกับลูกค้า (ผู้ใช้บริการคลังสินค้า) และลูกค้าของผู้ใช้บริการคลังสินค้า จึงจำเป็นต้องมีระบบ IT ที่รองรับการประสานงานดังกล่าว นอกจากนี้ ข้อมูลอัตราการหมุนเวียนของสินค้าคงคลังของบริษัทลูกค้าทั้งหมดจะเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการคลังสินค้าได้ดีขึ้น เช่น เพิ่ม pooled warehouse fill rate โดยการเพิ่มจำนวนลูกค้าแต่ยังสามารถให้บริการลูกค้าได้ 100% เหมือนเดิม จะเห็นได้ว่า นอกเหนือจากการจัดเตรียมสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา และบริการการจัดส่งสินค้าแล้ว ระบบ IT จะกลายเป็นสาธารณูปโภคสำคัญที่ผู้ประกอบการคลังสินค้าจำเป็นต้องจัดเตรียม และเป็นหัวใจที่จะทำให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าประสบความสำเร็จในธุรกิจนี้ได้อย่างยิ่ง

#### คาดการณ์ความต้องการคลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมในปี 2564

ในความเป็นจริง ยอดการผลิตสินค้าไม่ได้คงที่ ณ ปี 2562 แต่กลับหดตัวอย่างรุนแรงในปีนี้ และคาดว่าจะฟื้นตัวขึ้นเพียงเล็กน้อยในปีหน้า เมื่อพิจารณาทั้งปัจจัยการปรับกลยุทธ์การบริหารซัพพลายเชนเข้าสู่ระบบ Just In Case ร่วมกับปัจจัยยอดการผลิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี 2564 ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมจะเพิ่มขึ้นประมาณ 69,000 – 165,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 7.8-18.6% ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2562 โดยความต้องการพื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นมาจากอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

#### ตารางที่ 4 คาดการณ์อัตราการเติบโตของยอดขายในภาคอุตสาหกรรม ปี 2563 และ 2564 (%yoy)

	2563	2564
อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์	-13.2%	1.8%
อุตสาหกรรมยานยนต์	-35.6%	7.9%
อุตสาหกรรมอื่น ๆ	-5.0%	-0.9%

ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

**ตารางที่ 5 คาดการณ์ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าในภาคอุตสาหกรรมในปี 2562 และ 2564**

	ปี 2562	ปี 2564		
	ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าในภาคอุตสาหกรรม (ตารางเมตร)	ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าในภาคอุตสาหกรรม (ตารางเมตร)	ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นในภาคอุตสาหกรรม (ตารางเมตร)	อัตราการเปลี่ยนแปลงของความต้องการพื้นที่คลังสินค้า เทียบกับปี 62
อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์	530,719	640,000 – 718,394	109,280 – 187,675	20.6 to 35.4%
อุตสาหกรรมยานยนต์	213,214	181,685 – 198,449	-31,529 to -14,765	-14.8 to -6.9%
อุตสาหกรรมอื่น ๆ	141,358	132,975 – 132,975	-8,384 to -8,384	-5.9 to -5.9%
รวม	885,291	1,049,800 – 1,002,238	69,368 – 164,526	7.8 to 18.6%

หมายเหตุ คลังสินค้าในภาคอุตสาหกรรม หมายถึง คลังสินค้าทั่วไปที่ให้บริการอยู่ในภาคอุตสาหกรรมผลิต ซึ่งไม่รวมถึง คลังสินค้าอัญพิช (ไซโล) คลังสินค้าแช่เย็น แช่แข็ง และ คลังสินค้าทั่วไปที่ให้บริการในภาคบริการ เช่น คาปติก ค้างส่ง ธุรกิจนำเข้าส่งออก ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินการคาดการณ์ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าในปี 2562 จากข้อมูล (1) ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Tables) (2) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศรายอุตสาหกรรม จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (NESDC) และ (3) Thailand Logistics Property: Market Overview H2-2019 จาก Knight Frank

ในภาพรวมของธุรกิจคลังสินค้า ยังไม่มีความจำเป็นสำหรับการขยายพื้นที่คลังสินค้าเพื่อรองรับความต้องการพื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราการเข้าพื้นที่คลังสินค้ายังอยู่ที่ประมาณ 84% ของพื้นที่คลังสินค้าทั้งหมด หรือ ยังมีพื้นที่คลังสินค้าที่ว่างอยู่ประมาณ 719,000 ตารางเมตร จะเห็นได้ว่า อุปทานของคลังสินค้าในระบบที่มีอยู่ในปัจจุบัน สามารถรองรับความต้องการพื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นนี้ได้

นอกจากนี้ การใช้เทคโนโลยี IT เพื่อทำให้เกิดโมเดลทางธุรกิจที่ใช้คลังสินค้านำร่วมกันระหว่างผู้ใช้บริการคลังสินค้า (pooled warehouse) จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บสินค้า และประหยัดพื้นที่คลังสินค้ายิ่งได้อีก จึงเป็นทางเลือกที่ดีกว่าสำหรับผู้ประกอบการคลังสินค้า เมื่อเทียบกับการเพิ่มพื้นที่คลังสินค้าเพียงอย่างเดียว ประกอบกับ ความต้องการพื้นที่คลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นจากการปรับกลยุทธ์เป็น Just In Case คาดว่าจะคงอยู่ในระยะกลาง (1-5 ปี ข้างหน้า) แต่ในระยะยาว (5-10 ปีข้างหน้า) ชีพพลายเซนโลกก็อาจมีการปรับตัวได้อีก เช่น อาจมีการย้ายฐานการผลิตออกจากจีน ดังนั้น การลงทุนขยายพื้นที่คลังสินค้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมจึงยังมีความเสี่ยงสูง และไม่มีความเป็นไปในเวลานี้



#### Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น