

หัวข้อ โลจิสติกส์บูมอัตราเช่าสูงสุดในรอบ 10 ปี คลังสินค้าแบบบิวท์ ทู สุธมาแรง  
ผู้เขียน สำนักข่าวกรุงเทพธุรกิจ วันที่ 11 พฤษภาคม 2565

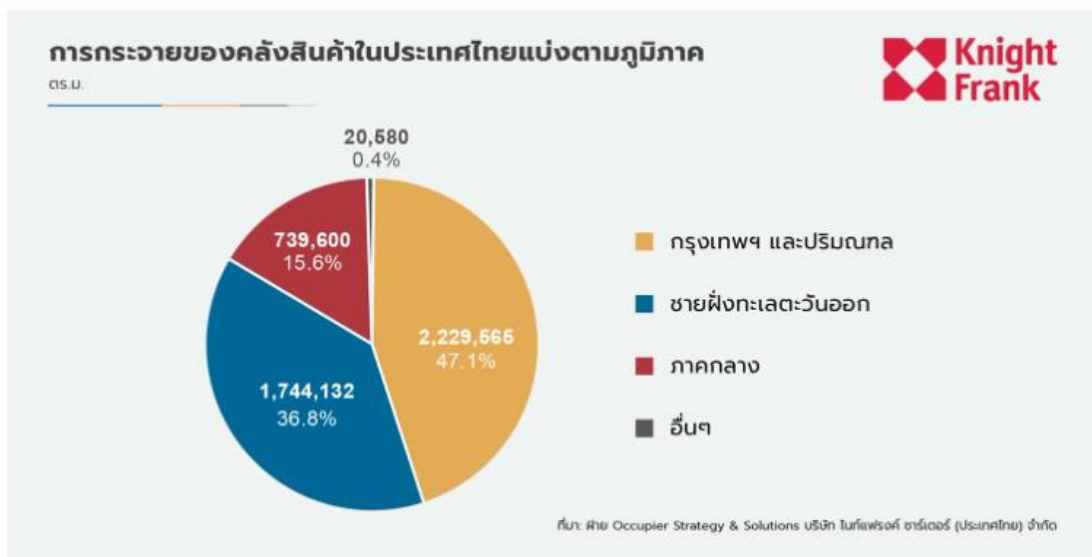


จากภาพรวมเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เศรษฐกิจไทยขยายตัวขึ้น 1.9% ปีต่อปี โดยปรับตัวดีขึ้นจากการหดตัวในไตรมาสที่ 3 ที่ 0.2% ปีต่อปี สำหรับปี 2564 เศรษฐกิจไทยขยายตัวขึ้น 1.6% ปีต่อปี โดยปรับตัวดีขึ้นจากการหดตัวในปี 2563 ที่ 6.2% ปีต่อปี ในปี 2564 การส่งออกสินค้าการบริโภคของภาคเอกชน และการลงทุนต่างๆ ขยายตัวขึ้นคิดเป็น 18.8%, 0.3% และ 3.4% ตามลำดับ อัตราเงินเฟ้อทั่วไปอยู่ที่ 1.2% และบัญชีเดินสะพัดขาดดุล 2.2% ของจีดีพี มูลค่าการส่งออกในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เพิ่มขึ้น 21.3% โดยสูงกว่าการเติบโตในไตรมาสก่อนหน้าที่ 15.7% ดัชนีปริมาณการส่งออกขยายตัวขึ้น 16.8% โดยเพิ่มจาก 12.2% ในไตรมาสที่แล้ว ราคาส่งออกเพิ่มขึ้น 3.8% เมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้น 3.1% ในไตรมาสที่แล้ว สำหรับด้านการผลิต ภาคการขนส่งและการจัดเก็บสินค้าเพิ่มขึ้น 3.2% ในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 โดยเพิ่มขึ้นจากการหดตัว 1.4% ในไตรมาสที่แล้ว ตามด้วยการเร่งของการขนส่งสินค้าทางอากาศ และการขยายตัวของ การขนส่งทางน้ำอย่างต่อเนื่อง มีการคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยในปี 2565 จะขยายตัวอยู่ในช่วง 3.5% - 4.5% โดยได้รับแรงหนุนหลักจากการฟื้นตัวของ อุปสงค์ในประเทศ การฟื้นตัวของ การท่องเที่ยวภายในประเทศ การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของการส่งออกสินค้า และการสนับสนุนจากการลงทุนของภาครัฐ

1. มูลค่าการส่งออกสินค้ามีการคาดการณ์ว่าจะขยายตัวขึ้น 4.9% ขณะเดียวกัน การบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชนคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 4.5% และ 3.8% ตามลำดับ

2. การลงทุนของภาครัฐคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 4.6%
3. อัตราเงินเฟ้อทั่วไปคาดว่าจะอยู่ในช่วง 1.5% - 2.5%
4. บัญชีเดินสะพัดคาดว่าจะเกินดุล 1.5% ของดีจีพี

**ไนท์แฟรงค์ ประเทศไทย** ระบุว่า อุปทานรวมของคลังสินค้าสำเร็จรูปคิดเป็นพื้นที่ 4.73 ล้านตารางเมตร โดยมีพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มขึ้น 78,955 ตารางเมตร เมื่อเทียบกับครั้งแรก เพิ่มขึ้น 3.5% ปีต่อปี โดยมีปัจจัยหลักจาก Tip Industrial ผู้พัฒนาท้องถิ่นรายใหญ่ในจังหวัดสมุทรปราการ การเติบโตเพียงเล็กน้อยนี้สอดคล้องกับระดับของอุปทานใหม่ตั้งแต่ปี 2560 ซึ่งให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของเทรนด์ที่หันไปหาคลังสินค้าสร้างตามความต้องการ (build-to-suit) แทนการเก็งกำไรคลังสินค้าสำเร็จรูป คลังสินค้าที่สร้างตามความต้องการทำให้ผู้พัฒนาโลจิสติกส์ลดความเสี่ยงในด้านพื้นที่ว่างหลังการพัฒนา



เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังคงถือครองส่วนแบ่งตลาดมากที่สุด ในช่วงครึ่งหลังของปี 2564 อุปทานในเขตนี้เพิ่มขึ้น 7.5% ปีต่อปี อยู่ที่ 2.2 ล้านตารางเมตร หรือคิดเป็น 47.1% ของอุปทานคลังสินค้าสำเร็จรูปทั้งหมด อุปทานใหม่จะอยู่ตามแนวถนนบางนา-ตราดในจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีอุปทานใหม่หนาแน่นอยู่แล้วและเป็นทำเลที่ดีที่อยู่ระหว่างจังหวัดกรุงเทพฯ กับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) การเติบโตอย่างรวดเร็วของอีคอมเมิร์ซในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้เสริมความแข็งแกร่งให้กับจังหวัดสมุทรปราการ ในฐานะพื้นที่โลจิสติกส์ระดับพรีเมียม โดยเฉพาะกับโลจิสติกส์แบบจัดส่งถึงมือผู้บริโภคโดยตรง (last-mile logistics) โดยมีสาเหตุมาจากการที่บริเวณนี้อยู่ใกล้กับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ อุปทานในพื้นที่

บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกและภาคกลางยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงนับตั้งแต่ช่วงครึ่งปีก่อนหน้า ด้วยส่วนแบ่งตลาด 36.8% และ 15.6% ตามลำดับ ทั้งสองพื้นที่นี้ไม่ได้มีการเติบโตในระดับที่มีนัยสำคัญในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะในภาคกลาง

อุปสงค์ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 อัตราดูดซับ (take-up rate) พุ่งสูงขึ้นกว่า 186,000 ตารางเมตร และระดับที่ไม่เคยถึงมานับตั้งแต่ช่วงก่อนเกิดโควิด-19 พื้นที่ว่างในช่วงครึ่งปีนี้คิดเป็นประมาณ 42,000 ตารางเมตร ส่งผลให้เกิดอัตราการดูดซับสุทธิเชิงบวกอยู่ที่ 144,000 ตารางเมตร คิดเป็นการเติบโต 2.8 เท่าจากครึ่งปีก่อนหน้า และคิดเป็นการเติบโต 189% ปีต่อปี ดังนั้นพื้นที่ครอบครองทั้งหมดจึงเพิ่มขึ้น 4.8% ปีต่อปี อยู่ที่ 4.01 ล้านตารางเมตร แสดงอัตราการครอบครองอยู่ที่ 85% ซึ่งสูงที่สุดในช่วงสิบปีที่ผ่านมา

อุปสงค์ยังคงได้รับการขับเคลื่อนจากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับอีคอมเมิร์ซเป็นหลัก และบริษัทโลจิสติกส์ (3PL) ที่ขยายกิจการตามพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปซื้อสินค้าออนไลน์ อัตราครอบครองรวมเพิ่มขึ้นโดยมีแรงหนุนมาจากการเปลี่ยนแปลงของตลาดจากชายฝั่งทะเลตะวันออก การผสมผสานระหว่างอัตราการดูดซับที่สูง ประกอบกับอุปทานใหม่ที่มีอยู่จำกัด ส่งผลให้อัตราครอบครองเพิ่มขึ้นอย่างมากถึง 81% โดยสูงกว่าครึ่งปีที่แล้ว 5% คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 7.1% ครึ่งปีต่อครึ่งปี หรือ 6.4% ปีต่อปี อย่างไรก็ตาม พื้นที่นี้ยังคงตามหลังพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีอัตราครอบครองโดยเฉลี่ยที่ 89% ส่วนพื้นที่ภาคกลางยังคงแข็งแกร่ง โดยลดลงเล็กน้อยเพียง 0.6% ปีต่อปี มีการครอบครองเฉลี่ยอยู่ที่ 80%

ขณะที่อัตราค่าเช่า ราคาเช่าคลังสินค้าสำเร็จรูปในไทยโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.9% ปีต่อปี อยู่ที่ 159 บาท/ตารางเมตร/เดือน การเติบโตเพียงเล็กน้อยนี้มีความสำคัญอย่างมากเมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตเฉลี่ยแบบทบต้นต่อปี (compound average annual growth) ของอัตราค่าเช่าที่ 0.3% ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำในช่วงสิบปีที่ผ่านมา

การเติบโตนี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นผลมาจากการฟื้นตัวที่รวดเร็วของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และอุปสงค์คลังสินค้าสำเร็จรูป เนื่องจากประเทศไทย และอีกหลายประเทศเริ่มยกเลิกข้อจำกัดด้านสาธารณสุขที่เคยกำหนดไว้ในช่วงการแพร่ระบาด

ราคาค่าเช่าในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลรวมถึงชายฝั่งทะเลตะวันออกเพิ่มขึ้นเป็น 161.2 และ 163.2 บาท/ตารางเมตร/เดือน คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 1.3% ปีต่อปี และ 1.1% ปีต่อปี ตามลำดับ พื้นที่คลังสินค้าแบบไพรม์ที่มีจำกัดในพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลส่งผลให้ราคาเช่าในพื้นที่นี้เพิ่มสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ ขณะเดียวกัน การขาดอุปทานคลังสินค้าสำเร็จรูปใหม่ในชายฝั่งทะเลตะวันออก ประกอบกับอุปสงค์ที่ค่อนข้างมากในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 ได้กระตุ้นให้ผู้พัฒนาเพิ่มราคาเช่า โดยอัตราค่าเช่าในพื้นที่ภาคกลางลดลงเล็กน้อย -0.5% ปีต่อปี คิดเป็น 145.4 บาท/ตารางเมตร/เดือน

ส่วนต่างของค่าเช่ามีความใกล้เคียงกันมากในหลากหลายภูมิภาค โดยมีตั้งแต่ราคาขั้นต่ำ 100 บาท/ตารางเมตร/เดือน จนไปถึงราคาสูงสุด 180 บาทในภาคกลาง และ 200 บาทในเขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล และพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ความแตกต่างของราคาเช่าที่ชัดเจนสำหรับคลังสินค้าสำเร็จรูปสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะของสินทรัพย์ที่ต่างกัน ตั้งแต่อุปทานเก่าที่ไม่เหมาะสำหรับการทำโลจิสติกส์สมัยใหม่ จนไปถึงอุปทานสมัยใหม่ระดับพรีเมียม เมื่อระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์เข้ามามีบทบาทในตลาดอสังหาริมทรัพย์



โลจิสติกส์ มีการคาดการณ์ว่าส่วนต่างค่าเช่าจะเพิ่มมากยิ่งขึ้นในช่วงครึ่งปีหลังในปี 2564 ประเทศไทยยังคงได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดและข้อจำกัดต่างๆ ส่งผลให้การบริโภคอยู่ในระดับต่ำ และเกิดการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในช่วงครึ่งปีหลัง อย่างไรก็ตาม ระดับความต้องการของอสังหาริมทรัพย์โลจิสติกส์สมัยใหม่ได้กลายเป็นแผนกระตุ้นให้เกิดการใช้จ่ายของผู้บริโภคในตลาดโลจิสติกส์

ในอนาคตมีการคาดการณ์ว่าค่าเช่าจะยังคงตัวเนื่องจากระดับของอุปทานใหม่ตรงตามอุปสงค์ที่เกิดขึ้นใหม่ การเช่าในช่วงครึ่งปีนี้อยู่ในระดับเดียวกับช่วงก่อนเกิดโควิด-19 เนื่องจากมีอุปสงค์ที่ค่อนข้างสูงโดยมีแรงหนุนมาจากธุรกิจค้าปลีกออนไลน์ ประกอบกับความจำเป็นในพื้นที่คลังสินค้าที่

มากขึ้นเพื่อทดแทนห่วงโซ่อุปทานที่หยุดชะงัก หากมีอุปสงค์เพิ่มขึ้น ตัวขับเคลื่อนหลักจะมาจากธุรกิจอีคอมเมิร์ซและการฟื้นตัวของการผลิตอย่างไรก็ตาม การที่รัสเซียรุกรานยูเครนได้เพิ่มความตึงเครียดให้กับภาวะเศรษฐกิจโลกเป็นอย่างมากหลังการคว่ำบาตรรัสเซีย มีปัจจัยที่ซับซ้อนเกิดขึ้นมากมาย ตั้งแต่ราคาพลังงานและอาหารทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนไปถึงการขนส่งที่ล่าช้า รวมถึงการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ที่จะส่งผลให้กระแสการส่งสินค้าและบริการของโลกหยุดชะงัก

ธุรกิจอีคอมเมิร์ซมีโอกาสสูงที่จะต้องการพื้นที่คลังสินค้าเพิ่มเพื่อใช้สำหรับบริการจัดส่งด่วน โดยสิ่งนี้จะกลายเป็นสิ่งที่สำคัญมากในอนาคตอันใกล้ การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมอีคอมเมิร์ซก่อให้เกิดอุปสงค์สำหรับคลังสินค้า นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงในห่วงโซ่อุปทานและการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นอย่างมาก อาทิ Central Group, Lazada, Shopee, Pomelo, DHL Express, Kerry Express และ Aden ได้สร้างคลังสินค้ากลางและจุดรับ-ส่งขนาดเล็กทั่วภูมิภาคเพื่อรองรับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ความสนใจในการขยายตลาดโลจิสติกส์ในประเทศไทย เพิ่มมากขึ้นไปด้วย โดยมีพื้นที่เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นเป้าหมายหลัก และรวมถึงภูมิภาคอื่นๆ ตามการดาวน์โหลดแอปผู้ค้าปลีกแบบดั้งเดิมที่เพิ่มขึ้นอย่างมั่นคง เช่น Central Group, Big C hypermarkets, CP Group ฯลฯ

นอกจากนี้ประเทศไทยเป็นฐานการส่งออกขนาดใหญ่สำหรับอุตสาหกรรมต่างๆ โดยเฉพาะยานยนต์ ธุรกิจการเกษตร เคมีภัณฑ์ และอิเล็กทรอนิกส์ การฟื้นตัวของอุปสงค์ระหว่างประเทศหลังจากที่มีการหยุดชะงักมาเป็นเวลานานได้เป็นแรงหนุนให้กับภาคส่วนการผลิต และขับเคลื่อนอุปสงค์สำหรับบริการโลจิสติกส์ และพื้นที่คลังสินค้า สถาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คาดการณ์ว่าการส่งออกไทยในปีนี้จะเพิ่มขึ้น 5%

หากสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครนไม่รุนแรงไปกว่านี้และสามารถตกลงกันได้ภายในสามเดือน ในตอนนี้มีหลายอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งในครั้งนี้โดยส่งผลให้การขนส่งและสินค้าอุปโภคมีต้นทุนสูงขึ้น ปัญหาต่างๆ เช่น การขาดแคลนไมโครชิปในอุตสาหกรรมยานยนต์จะต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนหากการชะลอตัวของภาคการส่งออกดีขึ้นแล้ว ในขณะเดียวกันราคาอาหารที่พุ่งสูงขึ้น เช่น บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป และนมข้นหวาน อาจเป็นการตัดกำลังซื้อของผู้บริโภคในไม่ช้าหากไม่ได้รับการควบคุม

โดยผู้พัฒนาอุตสาหกรรมรายใหญ่ชั้นนำ เช่น WHA และ Frasers ผู้พัฒนาเหล่านี้กำลังลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อให้สามารถบูรณาการระบบอัตโนมัติ หุ่นยนต์ ปัญญาประดิษฐ์(AI) อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง(IoT) บิ๊กดาต้า แล้วนำมาเพิ่มข้อเสนอให้คลังสินค้าอัจฉริยะสมัยใหม่มีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานระดับนานาชาติ ส่งผลให้ได้ประสิทธิภาพมากขึ้น และต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการลดลง นวัตกรรมด้านระบบคลังสินค้าอัตโนมัติในไทยจะก่อให้เกิดคลังสินค้าแบบหลากหลายช่องทาง (Omnichannel warehouse) ที่สามารถรับ และจัดการกับคำสั่งซื้อที่มาจาก

แหล่งต่างๆ ได้แก่ ร้านค้าปลีก อีคอมเมิร์ซ หรือจากช่องทางอื่นๆ การพัฒนาระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ จะก่อให้เกิดข้อได้เปรียบทางการแข่งขันเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ส่วนต่างค่าเช่าระหว่างคลังสินค้า เหล่านี้กับพื้นที่คลังสินค้าอื่นๆ ในไทยเพิ่มมากขึ้น

## **อ้างอิง**

สำนักข่าวกรุงเทพธุรกิจ. โลจิสติกส์บูมอัตราเช่าสูงสุดในรอบ 10 ปี คลังสินค้าแบบบิวท์ ทู สูทมาแรง  
[ออนไลน์].2565,แหล่งที่มา : <https://www.bangkokbiznews.com> [11 พฤษภาคม 2565]

**ผู้จัดทำ :** นางสาววรรดา กิจอนันต์