

### จับชีพจรโลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (ธันวาคม 2566)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

<b>จำนวนนิติบุคคลสะสม*</b>	<b>42,047</b>	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	158	▼ -6.5%
ปิดกิจการ	266	▼ -0.4%

\* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(15.2%)	▲ 40.0%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(8.3%)	▼ -5.0%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ธ.ค. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีมูลค่า (ล้านบาท) สัดส่วน* ตารางเวลา (51101)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจกรรมการบริการต่าง ๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (52229)	39,246.71	(94.23%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	467.73	(1.12%)
	382.15	(0.92%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ธ.ค. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 42,047 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 158 ราย ลดลง 6.5% และปิดกิจการ 266 ราย ลดลง 0.4% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 55 ราย คิดเป็น 23.9% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ กิจกรรมตัวแทนบริหารจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) และการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ธ.ค. 2566)** มูลค่า 41,651.65 ล้านบาท คิดเป็น 42.77% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ มอริเชียส สิงคโปร์ จีน ญี่ปุ่น และฮ่องกง ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา คิดเป็น 94.23% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### ประเด็นโอกาสและความท้าทายของธุรกิจโลจิสติกส์ในปี 2567

**การค้าระหว่างประเทศฟื้นตัวต่อเนื่อง**  
รายงาน Global Trade Outlook and Statistics ฉบับเดือนตุลาคม 2566 ขององค์การการค้าโลก คาดการณ์การเติบโตของการค้าระหว่างประเทศทั่วโลกในปี 2567 ไว้ที่ 3.3% ตามประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจโลก ซึ่งคาดการณ์ไว้ที่ 2.5% อย่างไรก็ดี อัตราการเติบโตดังกล่าวยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าในอดีต และมีระดับที่แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ตามศักยภาพของระบบเศรษฐกิจสะท้อนให้เห็นถึงการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ผู้ประกอบการจึงควรติดตามสถานการณ์และพิจารณาอย่างรอบคอบ และดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวัง

**สถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์**  
ทั้งสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ความไม่สงบในอิสราเอล ซึ่งนำมาสู่ความไม่ปลอดภัยทางการขนส่งในทะเลแดง สู้คลองสุเอซ ตลอดจนสงครามการค้าและความพยายามแบ่งแยกห่วงโซ่อุปทานระหว่างสหรัฐฯ และจีน ยังคงเป็นประเด็นความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ต้องคำนึงถึงในปี 2567 เนื่องจากส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศโดยตรง และยังส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น น้ำมันดิบ จึงอาจกระทบต่อต้นทุนการดำเนินการด้านโลจิสติกส์อย่างยากจะหลีกเลี่ยง

#### อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ย

การปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางหลายประเทศทั่วโลกเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อยังคงส่งผลอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าปัญหาเงินเฟ้อจะเริ่มคลี่คลายลงแล้ว แต่ธนาคารกลางหลายประเทศก็ยังคงอัตราดอกเบี้ยระดับสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินของผู้ประกอบการและกำลังซื้อของผู้บริโภค ประเด็นนี้จึงยังคงเป็นปัจจัยจำกัดการเติบโตของเศรษฐกิจ และการค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นผลกระทบถึงธุรกิจโลจิสติกส์ซึ่งทำหน้าที่รองรับการค้าด้วยเช่นกัน

ที่มา : WTO, UNCTAD, IMO, Forbes

**การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลและความปลอดภัยไซเบอร์**  
ผู้ส่งสินค้านานาชาติ รวมถึงผู้ประกอบการ สถานที่เก็บสินค้านานาชาติของโลกหลายรายเร่งกระบวนการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลในธุรกิจของตน ทั้งการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และเทคโนโลยีบล็อกเชนในการขนส่งสินค้านานาชาติ ซึ่งจะนำไปสู่ความสามารถติดตามสินค้าได้แบบเป็นปัจจุบัน รวมถึงความพยายามผลักดันสู่การขนส่งสินค้าไร้กระดาษตลอดกระบวนการ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลก็ยังต้องคำนึงถึงความปลอดภัยไซเบอร์ควบคู่กันเสมอ เนื่องจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องของหลายส่วนควรเก็บเป็นความลับ

#### การขนส่งสินค้าที่คำนึงถึงความยั่งยืน

การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศของโลกยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่ทั่วโลกยังจำเป็นต้องร่วมกันแก้ปัญหา และอุตสาหกรรมขนส่ง ซึ่งเป็นหนึ่งในธุรกิจที่ปลดปล่อยคาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศมากที่สุด ก็ต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ โดยหลายประเทศเริ่มพิจารณามาตรการให้ตรวจสอบปริมาณการปลดปล่อยคาร์บอนจากการขนส่งรวมเข้ากับส่วนของสินค้า และอาจใช้มาตรการลักษณะเดียวกันกับ CBAM ของสหภาพยุโรป รวมถึงความพยายามในการผลักดันการลดการปลดปล่อยคาร์บอนขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ล้วนเป็นไปเพื่อส่งเสริมความยั่งยืน อย่างไรก็ตาม มาตรการเหล่านี้ก็อาจเป็นการเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ



## ฉบับพอร์โลจิสติกส์

### มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (พฤศจิกายน 2566)



#### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,187,332.92**  
 สัดส่วน **66.2%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -0.6%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (20.0%) <b>▼ -0.1%</b>	
สหรัฐอเมริกา (11.6%) <b>▲ 18.4%</b>	
ญี่ปุ่น (10.5%) <b>▼ -12.8%</b>	

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (70.5%) <b>▼ -9.3%</b>	
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ศภ.1) (9.3%) <b>▲ 59.9%</b>	
ท่าเรือกรุงเทพ สกท. (6.1%) <b>▼ -14.9%</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (10.5%) <b>▲ 16.3%</b>	
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703) (4.3%) <b>▲ 5.8%</b>	
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.5%) <b>▼ -4.7%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



#### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **429,762.06**  
 สัดส่วน **24.0%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 13.5%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (16.2%) <b>▼ -0.8%</b>	
ไต้หวัน (15.6%) <b>▲ 162.2%</b>	
จีน (13.9%) <b>▲ 9.5%</b>	

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (98.7%) <b>▲ 13.1%</b>	
สนามบินดอนเมือง (1.1%) <b>▲ 184.4%</b>	
สนามบินนานาชาติภูเก็ต(ศภ.4) (0.2%) <b>▲ 173.2%</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรานซิสเตอร์ (8542) (19.1%) <b>▲ 5.2%</b>	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (10.6%) <b>▲ 37.2%</b>	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (10.4%) <b>▲ 79.9%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



#### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **162,530.70**  
 สัดส่วน **9.1%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -4.1%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (20.7%) <b>▲ 10.5%</b>	
มาเลเซีย (15.5%) <b>▼ -8.1%</b>	
ลาว (14.6%) <b>▲ 3.5%</b>	

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศภ.4) (24.7%) <b>▼ -1.6%</b>	
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2) (19.9%) <b>▲ 20.4%</b>	
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศภ.4) (6.7%) <b>▼ -10.4%</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (7.4%) <b>▲ 4.7%</b>	
หน่วยความจำ (8523) (3.8%) <b>▲ 62.6%</b>	
ก๊าซปิโตรเลียม (2711) (3.7%) <b>▼ -32.9%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



#### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,595.54**  
 สัดส่วน **0.1%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 38.3%**

##### ตลาดสำคัญ\*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (80.7%) <b>▲ 32.3%</b>	
เกาหลีใต้ (8.1%) <b>▲ 147.8%</b>	
ญี่ปุ่น (2.0%) <b>▼ -43.3%</b>	

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศภ.4) (81.4%) <b>▲ 13.2%</b>	
ด้านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2) (17.2%) <b>▲</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001) (55.5%) <b>▲ 141.2%</b>	
ยางสังเคราะห์ (4002) (23.9%) <b>▼ -49.7%</b>	
ปุ๋ยเคมี (3105) (16.9%) <b>▲</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



## Highlight ประเด็นสำคัญ

### การพัฒนาเศรษฐกิจผ่านการเชื่อมต่อภาคบริการโลจิสติกส์

ปัจจุบันภาคบริการมีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจทั่วโลกมากขึ้น และมีสัดส่วนต่อ GDP โลกมากกว่าภาคเกษตรและอุตสาหกรรมรวมกัน โดยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53 ในปี 2513 เป็นร้อยละ 67 ในปี 2564 ทำให้ภาคบริการเป็นภาคส่วนสำคัญที่ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการจ้างงานทั้งในประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา

จากผลการศึกษาของศูนย์การค้านานาชาติ (International Trade Center: ITC) ระบุว่า ภาคบริการที่เชื่อมต่อกัน หรือ Connected Services เป็นหัวใจในการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งมี 4 ภาคบริการที่เป็นหลักสำคัญในการพัฒนา ได้แก่ การขนส่งและโลจิสติกส์ การบริการทางการเงิน เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการบริการธุรกิจและบริการเฉพาะกิจ (business and professional services) เนื่องจากบริการดังกล่าวให้บริการแก่ผู้ผลิตและผู้ประกอบธุรกิจ การพัฒนาภาคบริการข้างต้นจึงจะเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันให้กับธุรกิจอื่นๆ ที่ได้รับบริการ เช่น ธุรกิจที่สามารถเข้าถึงการบริการทางการเงินที่มีคุณภาพสูง ร้อยละ 46 มักจะสร้างผลิตภัณฑ์ออกมาได้บ่อยครั้งกว่า ในขณะที่ธุรกิจที่สามารถเข้าถึงการบริการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีคุณภาพสูง ร้อยละ 58 มีเว็บไซต์ของตนเอง โดยผลลัพธ์ทางตรงจากการพัฒนาภาคบริการที่เชื่อมต่อกันเหล่านี้คือการเพิ่มการจ้างงานและการเติบโตทางเศรษฐกิจในภาคบริการดังกล่าว ในขณะที่ผลลัพธ์ทางอ้อมคือการที่ภาคบริการอื่นๆ ซึ่งได้รับการบริการที่ดีจากภาคบริการที่เชื่อมต่อกันข้างต้นมีการจ้างงานและการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นไปด้วย



โครงสร้างการส่งออกบริการเชิงพาณิชย์ของโลกในปี 2565 ประกอบด้วยบริการขนส่งร้อยละ 21 การท่องเที่ยวร้อยละ 17 การบริการที่เกี่ยวข้องกับสินค้าร้อยละ 3 และการบริการเชิงพาณิชย์อื่นๆ (เช่น บริการด้านวัฒนธรรมและบันเทิง การค้าปลีก การเงิน) คิดเป็นร้อยละ 59 ซึ่งสัดส่วนของการบริการเชิงพาณิชย์อื่นๆ ที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละภูมิภาค แสดงให้เห็นถึงการปรับจากภาคบริการดั้งเดิมไปสู่ภาคบริการรูปแบบใหม่ เช่น บริการขนส่งทางดิจิทัล (Digital delivery services)

การขนส่งและโลจิสติกส์เป็นภาคบริการที่มีความสำคัญต่อการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานทางการค้า ช่วยให้การค้าสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศสามารถดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีบทบาทสำคัญในการจัดการสินค้าตั้งแต่ขั้นตอนการผลิตไปจนถึงมือผู้บริโภคทั่วโลก โดยผ่าน (1) บริการขนส่งทั้งทางทะเล ทางอากาศ ทางถนน และทางราง (2) บริการด้านโลจิสติกส์ อาทิ ตัวแทนขนส่งสินค้า นายหน้าดำเนินการพิธีการศุลกากร และบริการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า (3) บริการอื่นๆ อาทิ บริการโฆษณา และบริการกระจายสินค้า (ค้าส่งและค้าปลีก)

## Highlight ประเด็นสำคัญ

### การพัฒนาเศรษฐกิจผ่านการเชื่อมต่อภาคบริการโลจิสติกส์



ที่มา: องค์การการค้าโลก (WTO)  
ธนาคารโลก (World Bank)  
ศูนย์การค้านานาชาติ (International Trade Center: ITC)  
Forbes/DHL

ผลการศึกษาของศูนย์การค้านานาชาติ ยืนยันว่าการเข้าถึงบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพสูงมีผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ โดยธุรกิจที่ใช้บริการการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพสูงสามารถจัดการสินค้าคงคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถจัดส่งได้ตรงตามเวลา ซึ่งเป็นสองปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประสบความสำเร็จในการส่งออก โดยธุรกิจที่ใช้โลจิสติกส์คุณภาพสูง ร้อยละ 78 มีการจัดการสินค้าคงคลังที่ดี และร้อยละ 79 มีการจัดส่งสินค้าตรงเวลา ในขณะที่ธุรกิจที่ใช้โลจิสติกส์คุณภาพกลางถึงต่ำ ร้อยละ 36 มีการจัดการสินค้าคงคลังที่ดี และร้อยละ 67 มีการจัดส่งสินค้าตรงเวลา

โดยแนวโน้มในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญต่อการค้าสินค้าและบริการในปี 2567 ได้แก่

#### การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล



การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อขายสินค้าออนไลน์ได้ทั้งในระยะใกล้และระยะไกล โดยไม่ต้องมีต้นทุนการมีหน้าร้าน รวมทั้งสามารถใช้เทคโนโลยี ในการวางแผนจัดการการใช้ทรัพยากรให้ดียิ่งขึ้น การใช้เทคโนโลยีในการติดตามเรือและจัดการสินค้า และการประสานเส้นทางกับรถบรรทุกเพื่อลดระยะเวลาในการขนส่ง เพิ่มความสามารถในการดำเนินการ ลดต้นทุน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้

#### ความยั่งยืน (Sustainability)



การทำธุรกิจอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นประเด็นที่ได้รับความนิยมในปัจจุบัน ซึ่งภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ก็มีการส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เช่น มีการออกกฎระเบียบ IMO 2020 โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ที่กำหนดให้เรือรุ่นเก่ามีการใช้เชื้อเพลิงที่สะอาดขึ้นและติดตั้งระบบบำบัดอากาศบนเรือ

#### การจัดการคลังสินค้า



การใช้ระบบอัตโนมัติเข้าร่วมในการขนส่ง จัดเก็บ และการดำเนินการต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทาน เช่น การใช้หุ่นยนต์หยิบจับและวางชิ้นงาน (picking robots) ที่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้โดยอัตโนมัติ และ การใช้เทคโนโลยีระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ ที่ช่วยให้เห็นข้อมูลสินค้าในคลังในเวลาปัจจุบัน ทำให้ผู้ใช้งานในระบบทั้งหมดสามารถวางแผนการจัดการคลังสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

#### ความยืดหยุ่นในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Resilience)



หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ภาคการขนส่งและโลจิสติกส์มีความจำเป็นต้องมีการจัดการ เพื่อให้ความยืดหยุ่นและพร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงของโลก โดยวิธีที่สำคัญ อาทิ การบริหารความเสี่ยง การเพิ่มความสามารถในการปรับตัวให้มีความยืดหยุ่นและคล่องตัว การสร้างพันธมิตรและคู่ค้าเพื่อให้มีผู้ผลิตที่หลากหลาย

#### พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce)



ภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ต้องปรับตัวให้เข้ากับการค้าผ่านทางออนไลน์ที่เติบโตขึ้นเรื่อยๆ ในปัจจุบัน เนื่องจากการค้าในรูปแบบดังกล่าว เพิ่มจำนวนครั้งในการขนส่ง และต้องมีการขนส่งอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งยังต้องคำนึงถึงต้นทุนการส่งคืนสินค้าที่ผู้บริโภคไม่พึงพอใจอีกด้วย

#### ความต้องการการขนส่งที่รวดเร็วขึ้น



ภาคการขนส่งต้องมุ่งเน้นการขนส่งให้ถึงผู้บริโภคอย่างรวดเร็วที่สุด ทำให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนขั้นตอน โลจิสติกส์แบบดั้งเดิมให้มีจุดกระจายสินค้ามากขึ้น มีคลังสินค้าในแต่ละภูมิภาคมากขึ้น เพื่อให้สะดวกแก่การขนส่งสินค้าไมล์สุดท้าย (Last-Mile Delivery) ให้ไปถึงมือผู้บริโภค ซึ่งในปัจจุบันมีการใช้โดรนหรือรถบรรทุกไร้คนขับเพื่อที่จะส่งสินค้าดังกล่าว และอาจจะมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการขนส่งสินค้าต่อไปในอนาคต