

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กันยายน 2566)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	41,889	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	289	▼ -11.3%
ปิดกิจการ	84	▼ -22.2%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(38.4%)	▼ -35.8%
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (52291)	(17.6%)	▲ 50.0%
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (52291)	(5.5%)	▼ -15.8%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ส.ค. 2566
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มี ตารางเวลา (51101)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (52291)	39,255.91	(91.23%)
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับ สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (52221)	680.85	(1.58%)
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับ สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (52221)	626.71	(1.46%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ส.ค. 2566
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 41,889 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 289 ราย ลดลง 11.3% และปิดกิจการ 84 ราย ลดลง 22.2% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 111 ราย คิดเป็น 38.4% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน และกิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์** (ก.ย. 2566) มูลค่า 43,029.21 ล้านบาท คิดเป็น 49.02% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮ่องกง และไอร์แลนด์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา คิดเป็น 91.23% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นโอกาส

ความเชื่อมโยงใน BRI ยังเป็นโอกาสส่งออกทางถนนของไทย

♦ **ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI)** ซึ่งจีนผลักดันให้เกิดเป็นห่วงโซ่อุปทานทางบกและทางทะเล สำหรับเอเชีย แอฟริกา และยุโรป มีหลายประเทศเข้าร่วม รวมถึงประเทศในอาเซียน กระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ รวมถึงการที่**เวียดนามได้เริ่มก่อสร้างด่านชายแดนอัจฉริยะ** เชื่อมโยงระหว่างด่าน Huu Nghi ของเวียดนาม กับด่าน Youyi Guan ของจีน เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2566 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนระหว่างทั้งสองประเทศอย่างรวดเร็วและแม่นยำยิ่งขึ้น ผ่านการติดตามรถบรรทุกด้วยข้อมูลดาวเทียม พริตการศุลกากร และเครนอัตโนมัติ

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

♦ ข้อมูลระบุว่า**การส่งออกจากไทยไปยังจีนทางถนน** ในเดือนสิงหาคม 2566 มีมูลค่ากว่า 16,215 ล้านบาท เติบโตขึ้น 58.20% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยจีนเป็นคู่ค้าที่ใช้การขนส่งทางถนนอันดับแรกของไทยในช่วงเวลาดังกล่าว และเป็นเพียงรายเดียวของสามอันดับแรกที่มีมูลค่าการค้าเติบโตสูงขึ้น นอกจากนี้ สินค้ากลุ่มผลไม้อื่น ๆ (0810) เป็นสินค้าที่มีการค้าทางถนนมากอันดับสอง และเป็นกลุ่มที่มีการเติบโตเป็นบวกในเดือนสิงหาคม 2566 โดยมีมูลค่าการค้ารวมกว่า 8,569 ล้านบาท ทั้งนี้ ธุรกิจการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339) เป็นธุรกิจที่มีอัตราการจัดตั้งอันดับสอง และมีการเติบโตเป็นบวกในเดือนกันยายน 2566

ประเด็นความท้าทาย

การส่งสินค้าทางเรือยังคงชะลอตัวจากปัจจัยการค้าระหว่างประเทศ

♦ เดือนสิงหาคม 2566 เป็นครั้งแรกในรอบ 11 เดือนที่มูลค่าการส่งออกของไทยกลับมาขยายตัวอีกครั้ง แต่การค้าระหว่างประเทศโดยรวมยังคงหดตัว โดยเป็นผลมาจากการหดตัวของการนำเข้าถึง 18.63% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งการนำเข้าสินค้าลดลงนี้เกิดขึ้นกับหลายประเทศ โดยเป็นผลมาจากการชะลอตัวของการสั่งซื้อ หลังจากที่มีการเร่งซื้อไปแล้วในช่วงเปิดประเทศหลังโควิด-19 และทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งเป็นช่องทางหลักของการค้าสินค้านานาชาติระหว่างประเทศชะลอตัวตามลงไปเช่นกัน โดยในส่วนของการค้าระหว่างประเทศของไทยนั้น การขนส่งทางเรือมีมูลค่าการค้าลดลงถึงร้อยละ 13.1

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

♦ อย่างไรก็ตาม การค้าระหว่างประเทศทางเรือระหว่างไทยกับสหรัฐฯ ซึ่งสูงเป็นอันดับสอง ยังเติบโตสูงขึ้นในเดือนสิงหาคม 2566 โดยสินค้าส่งออกสำคัญอันดับต้น ๆ ของไทยคือสินค้ากลุ่มยานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ว่า สหรัฐฯ จะมีการนำเข้าสินค้าสูงขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2566 โดยเฉพาะในเดือนตุลาคม จากปัจจัยอุปสงค์ของผู้บริโภค รวมถึงค่าระวางเรือที่ปรับตัวลดลงในช่วงเวลาที่ผ่านมามีแนวโน้มจะเป็นโอกาสให้การขนส่งทางเรือฟื้นตัวขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2566



จับชีพจรโลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (สิงหาคม 2566)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,120,844.56**
 สัดส่วน **68.0%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -13.1%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.8%) ▼ -9.7%	
สหรัฐอเมริกา (13.5%) ▲ 16.1%	
ญี่ปุ่น (11.1%) ▼ -14.2%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (73.6%) ▼ -13.9%	
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (11.0%) ▼ -13.2%	
ท่าเรือกรุงเทพ สกท. (7.2%) ▼ -10.3%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (6.1%) ▼ -45.0%	
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.9%) ▼ -8.6%	
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703) (3.6%) ▲ 3.7%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **363,238.23**
 สัดส่วน **22.0%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -4.7%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (16.9%) ▼ -9.0%	
จีน (12.4%) ▼ -30.6%	
ญี่ปุ่น (12.0%) ▲ 16.6%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (99.3%) ▼ -5.0%	
สนามบินดอนเมือง (0.4%) ▲ 64.8%	
สนามบินนานาชาติอุตุมะ (ศก.1) (0.2%) ▲ 16,093.4%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรานซิสเตอร์ (8542) (23.2%) ▼ -1.2%	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (9.1%) ▲ 10.2%	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (4.9%) ▼ -37.3%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **154,334.47**
 สัดส่วน **9.4%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -17.1%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (22.9%) ▲ 27.8%	
มาเลเซีย (15.7%) ▼ -20.3%	
ลาว (13.3%) ▼ -6.1%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (24.4%) ▼ -19.5%	
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (16.4%) ▲ 0.7%	
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (6.5%) ▼ -27.9%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (6.1%) ▼ -1.6%	
ผลไม้อื่น ๆ (0810) (5.6%) ▲ 180.4%	
ก๊าซปิโตรเลียม (2711) (4.0%) ▼ -26.8%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,100.12**
 สัดส่วน **0.1%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -5.8%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (70.3%) ▼ -17.3%	
เกาหลีใต้ (8.7%) ▲ 43.3%	
อินเดีย (6.4%) ▲ 5,709.3%	

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (86.5%) ▼ -16.4%	
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (10.1%) ▲ 1,744.6%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (46.6%) ▼ -32.4%	
ยางธรรมชาติ (4001) (38.5%) ▲ 16.7%	
ปุ๋ยเคมี (3105) (9.4%) - -	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



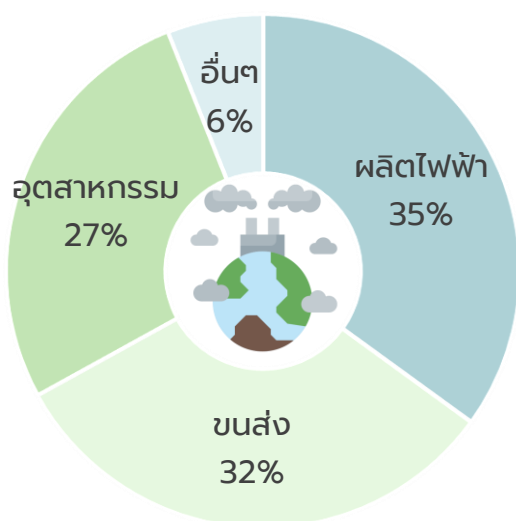
Highlight ประเด็นสำคัญ

โลจิสติกส์สีเขียว แนวทางการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน



หลังจากที่สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทวีความรุนแรงขึ้น สังคมให้ความสนใจกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก มาตรการทั้งในและต่างประเทศล้วนส่งเสริมการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสนับสนุนการดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ภาคการขนส่งถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมสำคัญที่เป็นเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจก โดยเฉพาะก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ที่ปลดปล่อยจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงในการขนส่ง

สัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂
จากการใช้พลังงานรายภาคเศรษฐกิจ



จากรายงานสถานการณ์การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคพลังงานรายปี 2565 ของสำนักงานนโยบายและแผนกระทรวงพลังงานระบุว่า การปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานของไทยในปี 2565 มีปริมาณทั้งสิ้น 247.7 ล้านตัน CO₂ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 จากปี 2564 โดยภาคการขนส่ง มีการปล่อยก๊าซ CO₂ ปริมาณ 79.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.9 เป็นผลมาจากเศรษฐกิจของประเทศที่กลับสู่สภาวะปกติ รวมถึงการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวหลังสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยการปล่อยก๊าซ CO₂ จากการใช้พลังงานในภาคการขนส่งมีสัดส่วนร้อยละ 32 เป็นอันดับที่สองรองจากภาคการผลิตไฟฟ้าที่มีสัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ อยู่ที่ร้อยละ 36

เพื่อให้ไทยบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2050 (พ.ศ. 2593) และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี 2065 (พ.ศ. 2608) “โลจิสติกส์สีเขียว” (Green Logistic) เป็นหนึ่งในแนวทางสำคัญที่จะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกควบคู่ไปกับการพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่อุปทาน

“โลจิสติกส์สีเขียว” (Green Logistic) คือการจัดการกระบวนการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้า วัตถุดิบ และข้อมูลข่าวสาร ตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำของห่วงโซ่อุปทาน ทั้งไปข้างหน้าและย้อนกลับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการลดผลกระทบเชิงลบต่อระบบนิเวศที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมด อาทิ การขนส่ง การบริหารสินค้าคงคลัง การจัดการคลังสินค้า การขนถ่ายวัสดุและการบรรจุภัณฑ์ การสื่อสารด้านโลจิสติกส์และการดำเนินการด้านคำสั่งซื้อ การบริการลูกค้า และโลจิสติกส์ย้อนกลับ ซึ่งโลจิสติกส์สีเขียวเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการห่วงโซ่อุปทานสีเขียว (Green Supply Chain Management) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาให้กระบวนการตลอดห่วงโซ่อุปทานเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับแนวทางการเสริมสร้างความยั่งยืนในการประกอบธุรกิจ



Highlight ประเด็นสำคัญ

โลจิสติกส์สีเขียว แนวทางการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน (ต่อ)



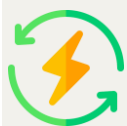
ประโยชน์ของโลจิสติกส์สีเขียว

ลดต้นทุนการขนส่งในระยะยาว: การลงทุนและวางแผนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้อย่างมาก อาทิ การเปลี่ยนไปใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในการขนส่งเพื่อลดต้นทุนพลังงานและค่าบำรุงรักษา การวางแผนเส้นทางการขนส่งและสินค้าที่ขนส่งเพื่อหาคู่กับการเดินทางทั้งไปและกลับ และการใช้บรรจุภัณฑ์สำหรับการขนส่งที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้เพื่อลดต้นทุนดังกล่าว

ปรับตัวรองรับมาตรการสิ่งแวดล้อมในต่างประเทศ: แนวโน้มการค้าในปัจจุบันมุ่งเน้นการค้าที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมส่งผลให้กฎระเบียบในด้านที่เกี่ยวข้องมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น โดยมาตรการส่วนใหญ่เน้นความสามารถในการตรวจสอบการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งหากผู้ประกอบการสามารถนำเทคโนโลยีช่วยในการเก็บข้อมูลตลอดห่วงโซ่อุปทานมาใช้ได้โดยเร็ว ก็จะได้เปรียบคู่แข่งทางการค้า

เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน: ผู้บริโภคในปัจจุบันมีแนวโน้มสนับสนุนผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจภายใต้ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม โลจิสติกส์สีเขียวสามารถเสริมภาพลักษณ์ให้กับองค์กรและอาจทำให้อุตสาหกรรมมีข้อได้เปรียบจากรุทกิจอื่น ๆ ได้

แนวโน้มโลจิสติกส์สีเขียวในอนาคต



การใช้พลังงานและยานพาหนะทางเลือก: เพื่อรับมือกับความผันผวนของราคาพลังงานโลกและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก แนวทางที่สำคัญในการจัดการโลจิสติกส์สีเขียว อาทิ การเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงทางเลือกและพลังงานทดแทน การปรับเปลี่ยนไปใช้รถบรรทุกพลังงานไฟฟ้าในการขนส่ง ซึ่งเทคโนโลยีมีการพัฒนาอยู่อย่างต่อเนื่อง ทำให้ในอนาคตการใช้พลังงานดังกล่าวอาจมีต้นทุนที่ต่ำลง และมีความคุ้มค่าต่อการลงทุนในระยะยาวที่มากขึ้น



การใช้วัสดุและบรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม: ในการขนส่งสินค้าหรือการจัดเก็บสินค้า วัสดุและบรรจุภัณฑ์ เช่น กล่อง ลัง พาเลท ฟิล์ม ห่อ ควรทำจากวัสดุที่ย่อยสลายได้ตามธรรมชาติ หรือเป็นวัสดุที่มีความทนทาน เพื่อให้สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เพื่อไม่ให้เกิดขยะจากบรรจุภัณฑ์และลดต้นทุนการจัดซื้อ

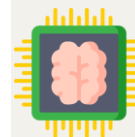


การใช้ระบบดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์: การนำระบบดิจิทัลมาใช้นับที่ ตรวจสอบ และวิเคราะห์ข้อมูลตลอดห่วงโซ่อุปทานเป็นแนวโน้มสำคัญของโลจิสติกส์สีเขียว เพื่อลดการใช้กระดาษและเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บข้อมูลให้เข้าถึงได้จากระบบกลางและมีความเป็นปัจจุบัน

ความท้าทายของโลจิสติกส์สีเขียว

การลงทุนในระยะแรก: การลงทุนกับโลจิสติกส์สีเขียวมีต้นทุนที่สูงในช่วงแรก ซึ่งการลงทุนที่มีผลที่ยั่งยืนและช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้มากที่สุดก็อาจมีต้นทุนที่สูงที่สุดตามไปด้วย เช่น การเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงชีวภาพอาจมีการลงทุนที่น้อยแต่ก็ให้ผลที่น้อยเมื่อเทียบกับการเปลี่ยนไปใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

ความซับซ้อนในการดำเนินการตลอดห่วงโซ่อุปทาน: โลจิสติกส์สีเขียวมีความซับซ้อนในการบริหารจัดการ เนื่องจากต้องมีการวางแผนเส้นทางการใช้ทรัพยากรอย่างรอบคอบ รวมทั้งต้องมีการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อที่จะสามารถปรับเปลี่ยนแผนได้ตามข้อมูล



การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานด้วยนวัตกรรมนำการผลิต: การใช้ใช้นวัตกรรมในการจัดการห่วงโซ่อุปทานแบบเรียลไทม์ ใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI) คาดการณ์ข้อมูลจากคลังข้อมูล ร่วมกับนวัตกรรมในการขนส่งสินค้า เช่น การใช้หุ่นยนต์ โดรน หรือยานยนต์อัตโนมัติในการขนส่งสินค้า เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าให้ตรงกับความต้องการของผู้บริโภค ลดการสิ้นเปลืองทรัพยากรการผลิตที่อาจมีการเน่าเสียจากการเก็บในคลังสินค้า และลดปัญหาผลผลิตล้นตลาด



โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistic): การบริหารจัดการสินค้าจากปลายทางกลับมาสู่ต้นทาง โดยหลังจากส่งสินค้าสู่จุดหมายแล้ว ต้องมีการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้พาหนะที่ต้องย้อนกลับไปตามเส้นทางเดิมโดยไม่สูญญเปล่า อาจมีการวางแผนเพื่อขนส่งสินค้าจากปลายทางกลับมาเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการขนส่งตลอดห่วงโซ่อุปทาน

