

ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (เมษายน 2567)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	จำนวน	การเติบโต (YoY)
43,094		
เปิดกิจการใหม่	247	-15.4%
ปิดกิจการ	35	-27.1%



* หมายถึง : รวมกลุ่มผู้ประกอบการ (TSIC) หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่มีสัดส่วนสูง (TSIC)

ธุรกิจ	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(44.5%)	-19.7%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(13.4%)	-13.2%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(9.7%)	-27.3%

* หมายถึง : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน เม.ย. 2567

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

ธุรกิจ	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	1,419.44	(55.52%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้าน การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	381.01	(14.90%)
กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้า และการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ (52109)	272.17	(10.65%)



* หมายถึง : อับดุลเดือน เม.ย. 2567

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 43,094 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 247 ราย ลดลง 15.4% และปิดกิจการ 35 ราย ลดลง 27.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 110 ราย คิดเป็น 44.5% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมตัวแทนบริหารจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์** (เม.ย. 2567) มูลค่า 2,556.71 ล้านบาท คิดเป็น 7.15% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ตุรกี และเนเธอร์แลนด์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร คิดเป็น 55.52% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

การค้าระหว่างประเทศโดยการขนส่งทางอากาศขยายตัว โดยมีมูลค่าสำคัญอย่างไต้หวัน ซึ่งเป็นผู้ผลิตและส่งออกชิปรายใหญ่ของโลก

ข้อมูลจากแดชบอร์ดธุรกิจโลจิสติกส์ของ สนค. เผยว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศของไทยกับไต้หวันยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีอัตราการเติบโตในเดือนมีนาคม 2567 สูงถึง 258.2% โดยกลุ่มสินค้านำเข้าหลักของไทยจากไต้หวันที่มีการเติบโต เช่น อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ วงจรอิเล็กทรอนิกส์ และชิปเซมิคอนดักเตอร์ เนื่องจากไต้หวันเป็นฐานการผลิตชิปเซมิคอนดักเตอร์ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ

ทั้งนี้ ข้อมูลจาก Global Trade Atlas ระบุว่า ในปี 2566 ไต้หวันเป็นผู้ส่งออกสินค้ากลุ่มดังกล่าวเป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากฮ่องกง โดยไต้หวันมีมูลค่าการส่งออกสินค้ากลุ่มดังกล่าว 156,468 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเป็นผู้นำเข้าอันดับ 4 ของโลกรองจากจีน ฮ่องกง และสิงคโปร์ มีมูลค่าการนำเข้า 73,063 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วง 2 เดือนแรก ของปี 2567 ไต้หวันมีมูลค่าการค้าสินค้ากลุ่มดังกล่าวเติบโตขึ้น 3.28% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2566

อย่างไรก็ดี จากการนำเสนอข่าวของสำนักข่าว CNBC เหตุการณ์การเกิดแผ่นดินไหวครั้งรุนแรงที่สุดในรอบ 25 ปี ในไต้หวันเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2567 ส่งผลให้โรงงานผลิตชิปรายใหญ่ของโลกอย่าง TSMC ในไต้หวัน ต้องประกาศปิดโรงงานบางแห่งเป็นการชั่วคราว จึงอาจส่งผลให้การผลิตและส่งออกชิปเซมิคอนดักเตอร์เกิดความล่าช้า ซึ่งอาจส่งผลทำให้ตัวเลขการส่งออกชิปของไต้หวันเปลี่ยนแปลงได้

การขนส่งยางรถยนต์ไทยไปสหรัฐฯ ทางเรือยังอยู่ในช่วงเติบโต

การขนส่งสินค้าทางเรือของไทยกับสหรัฐฯ มีแนวโน้มเติบโต โดยขยายตัวกว่า 8.8% สินค้าสำคัญที่โดดเด่น คือยางรถยนต์ ตลอดจนชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์

จากข้อมูลของ Trade Map แสดงให้เห็นว่า สหรัฐฯ นำเข้ายางรถยนต์จากไทยมากเป็นอันดับหนึ่งจากคู่ค้าทั้งหมด ซึ่งมูลค่าการนำเข้าสูงกว่า 3.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 ทั้งนี้ แม้ว่าการส่งออกชิ้นส่วน และอุปกรณ์รถยนต์ของไทยไปยังโลกในช่วงไตรมาสแรกของปี 2567 จะหดตัว แต่การส่งออกสินค้าดังกล่าวไปยังตลาดสหรัฐฯ กลับมีแนวโน้มเติบโต เนื่องจากปัจจุบันมีการแข่งขันกันของผู้ผลิตรถยนต์รายต่าง ๆ ในตลาดรถยนต์ของสหรัฐฯ ทำให้มีความต้องการนำเข้ายางรถยนต์ ตลอดจนชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์เพิ่มขึ้น จึงเป็นโอกาสของไทยในการเฝ้าติดตามการเปลี่ยนแปลงในกระแสนานยนต์ในสหรัฐฯ อย่างไม่ใกล้ชิด เพื่อวางแผนการผลิตและการส่งออกต่อไป

รัฐบาลเยอรมนีเคาะแผนปฏิรูปท่าเรือระดับประเทศ

สคต. กรุงเบอร์ลิน รายงานว่า ปัจจุบัน 60% ของการนำเข้า - ส่งออกของเยอรมนี ดำเนินการผ่านการขนส่งทางเรือ ท่าเรือจึงมีความสำคัญไม่เพียงแต่สำหรับการขนถ่ายสินค้าเท่านั้น แต่ยังเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้งานของประเทศ ซึ่งการปรับเปลี่ยนการใช้แหล่งพลังงานใหม่ โดยเฉพาะการขนส่งผ่านท่าเรือจะมีส่วนช่วยในการลดการผลิตคาร์บอนให้สำเร็จ ขณะนี้รัฐบาลเยอรมนีอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิรูปท่าเรือระดับประเทศ โดยตั้งเป้าในอนาคตว่าท่าเรือต่าง ๆ ของเยอรมนีควรจะเป็นจุดถ่ายเทพลังงานทางเลือก นอกจากนี้ รัฐบาลเยอรมนีต้องการที่จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือให้มากขึ้น โดยการเพิ่มความปลอดภัยให้ท่าเรือ และปรับท่าเรือของประเทศเข้าสู่ระบบดิจิทัลให้เร็วที่สุด

ที่มา : คิดค่า.com, กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, CNBC, Global Trade Atlas, Trade Map

จับชีพจรโลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มีนาคม 2567)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,176,735.90**
 สัดส่วน **64.1%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -3.8%**

ตลาดสำคัญ

ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(18.2%)	▼ -10.4%
สหรัฐอเมริกา	(12.5%)	▲ 8.8%
ญี่ปุ่น	(10.2%)	▼ -21.9%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(73.4%)	▼ -5.0%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(10.2%)	▲ 15.3%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(5.8%)	▼ -19.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	(10.1%)	▲ 60.0%
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703)	(4.0%)	▼ -11.0%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	(3.4%)	▼ -8.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **467,964.41**
 สัดส่วน **25.5%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 17.0%**

ตลาดสำคัญ

ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ไต้หวัน	(21.3%)	▲ 258.2%
สหรัฐอเมริกา	(16.5%)	▲ 18.8%
จีน	(12.9%)	▲ 30.8%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(98.7%)	▲ 17.0%
สนามบินดอนเมือง	(0.6%)	▼ -24.0%
สนามบินนานาชาติอุตะเภ (ศก.1)	(0.4%)	▲ 2,431.0%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรอนิกส์ (8542)	(21.7%)	▲ 28.6%
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(18.9%)	▲ 205.9%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	(7.9%)	▲ 32.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **174,277.75**
 สัดส่วน **9.5%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 0.3%**

ตลาดสำคัญ

ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(17.5%)	▼ -9.1%
มาเลเซีย	(15.7%)	▼ -1.7%
ลาว	(14.8%)	▲ 11.0%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(23.2%)	▼ -7.5%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(18.2%)	▼ -4.0%
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(7.4%)	▲ 9.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(8.3%)	▲ 1.5%
ยางธรรมชาติ (4001)	(3.6%)	▲ 13.1%
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (2710)	(3.6%)	▲ 9.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,216.16**
 สัดส่วน **0.12%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 16.8%**

ตลาดสำคัญ*

ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(78.3%)	▲ 2.3%
เกาหลีใต้	(5.7%)	▲ 84.8%
ญี่ปุ่น	(2.7%)	▲ 28.0%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(86.2%)	▲ 2.2%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(12.6%)	▲ 17,964.4%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001)	(66.3%)	▲ 216.1%
ยางสังเคราะห์ (4002)	(17.5%)	▼ -71.5%
ปุ๋ยเคมี (3105)	(11.0%)	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

แนวทางการปรับเปลี่ยนภาคบริการโลจิสติกส์ให้มีความยืดหยุ่นและเท่าทันเทคโนโลยี

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ รวมถึงความเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ ส่งผลให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญของการมีห่วงโซ่อุปทานที่ยืดหยุ่นเพื่อเพิ่มความสามารถในการรับมือกับความเปลี่ยนแปลงที่ไม่คาดคิด และเทคโนโลยีนวัตกรรมสามารถช่วยให้การบริหารจัดการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ โดยจากรายงานความเสี่ยงของโลก ปี 2567 (Global Risks Report 2024) ของสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) ที่จัดทำโดยการทำแบบสำรวจการรับรู้ความเสี่ยงกับผู้เชี่ยวชาญในโลก พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจร้อยละ 54 เห็นว่า ในระยะสั้น โลกมีแนวโน้มที่จะเผชิญความเสี่ยงระดับปานกลาง และร้อยละ 30 เห็นว่าโลกมีแนวโน้มเผชิญความเสี่ยงระดับรุนแรง ขณะที่ผู้ตอบแบบสำรวจถึงร้อยละ 63 เห็นว่า ในระยะยาวโลกมีแนวโน้มเผชิญความเสี่ยงระดับรุนแรง ผลสำรวจดังกล่าวสะท้อนถึงความท้าทายของสถานการณ์โลกปัจจุบันที่อาจส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนในระยะยาว

โดยภาคบริการโลจิสติกส์จะต้องเผชิญกับการชะงักงันของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) โดยมีปัจจัยจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่งสินค้าและพลังงาน การเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศที่ทำให้เกิดภัยพิบัติในพื้นที่ที่กระทบต่อการจัดหาวัตถุดิบและการขนส่งสินค้า ค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้นที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนแรงงาน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทางเทคโนโลยีที่ทำให้ธุรกิจต้องมีการปรับตัวเพื่อรักษาความสามารถทางการแข่งขันและป้องกันตนจากความไม่ปลอดภัยทางไซเบอร์



ซึ่งแนวทางการปรับเปลี่ยนภาคบริการโลจิสติกส์ให้มีความยืดหยุ่นและเท่าทันเทคโนโลยี มี 4 ประการดังนี้

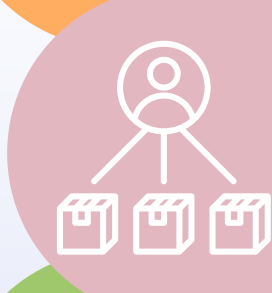
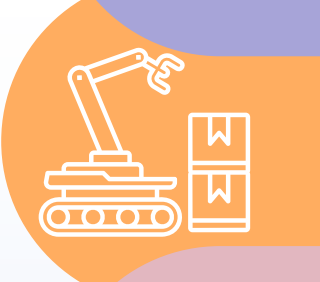
- 1 การเข้าถึงข้อมูลห่วงโซ่อุปทานที่เป็นปัจจุบัน**

ผู้ประกอบการสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาปรับใช้เพื่อสร้างระบบฐานข้อมูลที่ สามารถปรับปรุงข้อมูลได้อัตโนมัติ ทำให้สามารถติดตามข้อมูลห่วงโซ่อุปทานที่เป็นปัจจุบัน เพื่อใช้ในการวางแผนการดำเนินงานต่างๆ เช่น การคาดการณ์อุปสงค์ของผู้บริโภค จากข้อมูลที่มีอยู่เพื่อบริหารจัดการสินค้าไม่ให้ล้นคลัง การใช้เทคโนโลยีคำนวณเส้นทาง เพื่อทราบข้อมูลการจราจร ณ ปัจจุบันเพื่อคำนวณระยะเวลาและพลังงานที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนและระยะเวลาดำเนินการ และวางแผนการจัดการสินค้าและบริการตลอดห่วงโซ่อุปทานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2 การใช้หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ**

การลงทุนกับหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติเป็นการลงทุนที่ดีในระยะยาว โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่เผชิญกับปัญหาต้นทุนแรงงานที่สูงขึ้นและการขาดแคลนแรงงาน โดยหุ่นยนต์สามารถ จัดเก็บและขนย้ายสินค้าในคลังได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งยังเป็นหนึ่งในช่องทาง ช่วยจัดส่งสินค้าไมล์สุดท้าย (Last-mile delivery) ให้ถึงมือผู้บริโภคโดยลดต้นทุน พลังงานและต้นทุนแรงงานได้ เช่น โดรนขนส่ง ยานพาหนะไร้คนขับ
- 3 การขยายเครือข่ายห่วงโซ่อุปทาน**

ผู้ประกอบการอาจพิจารณาเพิ่มแหล่งวัตถุดิบหรือผู้ให้บริการตลอดห่วงโซ่อุปทานให้มีความหลากหลายมากขึ้นเพื่อลดการพึ่งพาผู้ผลิตหรือผู้ให้บริการจากแหล่งใดแหล่งหนึ่ง แต่เพียงแหล่งเดียว ทำให้ไม่สามารถปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลง ทางการค้าได้ โดยอาจพิจารณาใช้ประโยชน์จากการย้ายฐานการผลิต (Nearshoring) เพื่อลดความเสี่ยงและลดต้นทุนการขนส่ง
- 4 การให้ความสำคัญกับการดำเนินการที่ยั่งยืน**

การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานให้มีความยั่งยืนเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากสำหรับการดำเนิน ธุรกิจให้มีประสิทธิภาพในระยะยาว โดยอาจมีการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานได้อย่างคุ้มค่า และการสนับสนุนการใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อลดต้นทุนการดำเนินการ ในระยะยาว และอาจใช้โอกาสนี้ในการพัฒนาธุรกิจให้ผ่านมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันต่อไปได้

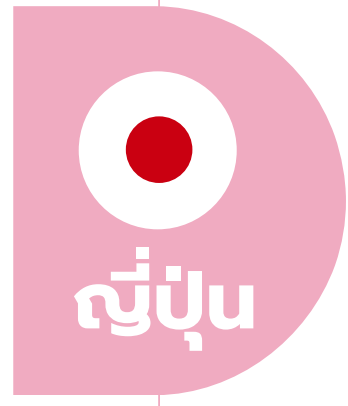


Highlight ประเด็นสำคัญ

แนวทางการปรับเปลี่ยนภาคบริการโลจิสติกส์ให้มีความยืดหยุ่นและเท่ากันเทคโนโลยี

แนวทางการดำเนินการในต่างประเทศ

ญี่ปุ่นได้มีการทำแผนงานอินเทอร์เน็ตทางกายภาพ (Physical internet roadmap) ภายใต้แนวคิดที่ต้องการให้มีข้อมูลการขนส่งตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยสามารถมองเห็นการเปลี่ยนแปลงและการเคลื่อนไหวของสินค้าในทุกจุดตั้งแต่ต้นทางไปจนถึงปลายทาง แผนงานดังกล่าวจะระบุขั้นตอนที่ชัดเจนให้ภาคส่วนต่างๆ ดำเนินการภายใน ปี 2040 (พ.ศ. 2583) เช่น การแบ่งปันและปรับปรุงข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและทรัพยากรการขนส่ง โดยใช้เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things: IoT) ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) และมาตรฐาน การใช้งานวัสดุโลจิสติกส์ เช่น พาเลต และตู้คอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ ญี่ปุ่นพัฒนาระบบ NeLOSS ที่ใช้กลศาสตร์ควอนตัมในการคำนวณการจัดวางสินค้าในรถบรรทุก ซึ่งนอกจากจะช่วยลดระยะเวลาในการจัดเรียงสินค้าจาก 2 ชั่วโมง เหลือเพียง 40 วินาทีแล้ว ยังช่วยให้รถบรรทุกสามารถบรรจุของได้เต็มประสิทธิภาพอีกด้วย



ฮ่องกงมีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมในด้านโลจิสติกส์มาปรับใช้ เช่น บล็อกเชน (blockchain) AI การวิเคราะห์ด้วยฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (big data analytics) และ IoT เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานในห่วงโซ่อุปทานให้มีประสิทธิภาพ และสร้างความโปร่งใสในเครือข่ายโลจิสติกส์ โดยรัฐบาลมีการสนับสนุนการวิจัยด้านเทคโนโลยีจากการตั้งศูนย์หุ่นยนต์โลจิสติกส์ของฮ่องกง (The Hong Kong Centre for Logistics Robotics) เพื่อศึกษาวิจัยใน AI และพัฒนาวิธีการนำนวัตกรรมมาแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นในภาคโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพของหุ่นยนต์ ทั้งในด้านการรับรู้ของหุ่นยนต์ การร่วมมือระหว่างหุ่นยนต์กับมนุษย์ ความสามารถในการควบคุมโดยอัจฉริยะของหุ่นยนต์ และการใช้ยานพาหนะไร้คนขับ

เกาหลีใต้มีการนำเสนอแนวทางการใช้งานระบบ e-Logis Town ที่เป็นระบบโลจิสติกส์แบบซับซ้อนที่รวมทั้งภาคโลจิสติกส์ การค้า และเทคโนโลยีเข้าด้วยกัน โดยระบบดังกล่าวมุ่งเน้นการเป็นศูนย์กลางการขนส่งแบบเทคโนโลยีสูงเพื่อตอบสนองความต้องการโลจิสติกส์ในเขตเมือง (Urban) โดยไม่เพียงแต่เป็นศูนย์รวมของโลจิสติกส์ แต่ยังเป็นศูนย์รวมของข้อมูลของลูกค้า ทำให้ลดระยะเวลาในการขนส่งและส่งเสริมการเติบโตของการค้าออนไลน์ให้มากขึ้นอีก



ที่มา: สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum)
สถาบันบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (The business continuity institute: BCI)
เอ็นทีที เดต้า (บริษัทที่ปรึกษาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศข้ามชาติของญี่ปุ่น)
กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่งของประเทศเกาหลีใต้