

### ฉบับชัวร์โลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กันยายน 2567)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	<b>44,215</b>	
จำนวน	การเติบโต (YoY)	
เปิดกิจการใหม่	306	▲ 5.9%
ปิดกิจการ	98	▲ 16.7%

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

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)		
	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(46.73%)	▲ 28.8%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(17.65%)	▲ 5.9%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(11.44%)	▲ 118.8%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ก.ย. 2567  
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	2,632.17	(36.47%)
การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑล	1,355.36	(18.78%)
ยกเว้นทางรถโดยสารประจำทาง (49310)		
การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีตารางเวลา (51201)	816.7	(11.32%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ก.ย. 2567  
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 44,215 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 306 ราย เพิ่มขึ้น 5.9% และปิดกิจการ 98 ราย เพิ่มขึ้น 16.7% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 143 ราย คิดเป็น 46.73% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมตัวแทนบริหารจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ก.ย. 2567)** มูลค่า 7,216.52 ล้านบาท คิดเป็น 12.74% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฮ่องกง และสิงคโปร์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร คิดเป็น 36.47% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### ประเด็นที่น่าสนใจ

#### พัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในภูมิภาคอาเซียนและจีน

ข้อมูลจากแดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของ สนค. รายงานว่า มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนกันยายน 2567 ผ่านการขนส่งทางรถไฟมีมูลค่า 1,638.38 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนกันยายน 2566 ถึง 92.8% และมีปริมาณการขนส่ง 36,733 ตัน เพิ่มขึ้น 75.41% โดยเมื่อพิจารณามูลค่าและปริมาณการค้าผ่านการขนส่งโดยรถไฟในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 พบว่ามีมูลค่า 20,512.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 59.00% ปริมาณ 453,464 ตัน เพิ่มขึ้น 45.21% เมื่อเทียบกับช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 ทั้งนี้ ประเด็นที่น่าสนใจคือการเพิ่มขึ้นของการค้าโดยขนส่งทางรถไฟผ่านด่านหนองคาย ในเดือนกันยายน 2567 มีมูลค่า 327.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึง 1,354% ปริมาณ 10,692.36 ตัน เพิ่มขึ้นถึง 2,251.90% และในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 การค้าผ่านรถไฟทางด่านหนองคายมีมูลค่า 4,579.26 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 211.02% ปริมาณ 129,112.62 ตัน เพิ่มขึ้น 218.69% แสดงให้เห็นถึงความสำคัญที่เพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าโดยรถไฟระหว่างไทยและจีน ผ่าน สปป.ลาว ทั้งนี้ ไทย และ สปป.ลาว ได้ยกระดับความร่วมมือในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยการลงนามใน "บันทึกการดำเนินการด้านเทคนิคสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ" เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2567 เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางรถไฟและการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างทั้งสองประเทศ

การยกระดับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย และ สปป.ลาว เป็นหนึ่งในกลไกสำคัญที่จะทำให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์โครงข่ายการขนส่งทางรางของจีนไปยังทวีปยุโรป ซึ่งจีนให้ความสำคัญและมีพัฒนาการของการเดินรถไฟและขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง โดยข้อมูลจากแหล่งข่าวของจีนระบุว่าศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางรถไฟ ณ นครซีอาน มีรถไฟขนส่งสินค้าเส้นทางจีน-ยุโรป กว่า 5,000 ขบวนต่อปี

นอกจากนั้น จีนยังมีความร่วมมือกับเวียดนามและได้เร่งการสร้างรถไฟระหว่างประเทศถึง 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางลาว-ฮานอย-ไฮฟอง เส้นทางลาว-ฮานอย และเส้นทางมองโก-ฮาลอง-ไฮฟอง ซึ่งหากสร้างเสร็จก็อาจเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งสินค้าของไทยได้

#### ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือ

- การเดินทางเยือนกาตาร์ของประธานาธิบดีอิหร่านเป็นส่วนหนึ่งของการร่วมมือระหว่างทั้งสองประเทศเพื่อพัฒนาท่าเรือ Dayyer ทางภาคใต้ของอิหร่าน ซึ่งท่าเรือดังกล่าวจะช่วยเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นโอกาสสำหรับการส่งออกสินค้าของไทยไปยังตะวันออกกลาง
- สถานการณ์ล่าสุดของความขัดแย้งในการเจรจาสัญญาจ้างแรงงานฉบับใหม่ระหว่างสหภาพแรงงานท่าเรือและผู้ประกอบการท่าเรือสำคัญของสหรัฐฯ คลี่คลายลงชั่วคราว ส่งผลให้ค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ปรับตัวลดลงได้และมีแนวโน้มจะลดลงอีก อย่างไรก็ตาม การเจรจาครั้งนี้มีกำหนดจะต้องได้ข้อสรุปภายในวันที่ 15 มกราคม 2568 จึงยังต้องติดตามสถานการณ์ดังกล่าวต่อไป



### ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

## มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (กันยายน 2567)



### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,084,837.65**  
 สัดส่วน **61.1%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -4.0%**

#### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.7%) <b>▼ -0.5%</b>	
สหรัฐอเมริกา (12.1%) <b>▼ -1.1%</b>	
ญี่ปุ่น (10.1%) <b>▼ -10.8%</b>	

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (75.1%) <b>▼ -2.3%</b>	
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (8.9%) <b>▼ -28.9%</b>	
ท่าเรือกรุงเทพ สกท. (6.4%) <b>▲ 1.4%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900) (8.9%) <b>▼ -3.7%</b>	
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421) (1.7%) <b>▼ -19.5%</b>	
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (271019) (1.7%) <b>▼ -28.5%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **491,541.61**  
 สัดส่วน **27.7%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 16.4%**

#### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (19.8%) <b>▲ 45.5%</b>	
จีน (15.1%) <b>▲ 33.5%</b>	
ไต้หวัน (9.3%) <b>▲ 0.2%</b>	

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (97.9%) <b>▲ 17.3%</b>	
สนามบินดอนเมือง (1.8%) <b>▼ -8.2%</b>	
สนามบินภูเก็ต (ศก.4) (0.1%) <b>▲ 63.0%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรวมอื่น ๆ (854239) (11.1%) <b>▲ 40.1%</b>	
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170) (5.7%) <b>▲ 70.0%</b>	
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762) (5.6%) <b>▲ 45.8%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **176,539.19**  
 สัดส่วน **9.9%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 13.2%**

#### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (24.0%) <b>▲ 2.0%</b>	
มาเลเซีย (14.7%) <b>▲ 8.7%</b>	
ลาว (12.5%) <b>▲ 2.8%</b>	

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (24.2%) <b>▲ 17.0%</b>	
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (17.5%) <b>▼ -9.6%</b>	
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (6.5%) <b>▲ 17.4%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170) (6.2%) <b>▼ -14.7%</b>	
ทุเรียน (081060) (4.3%) <b>▼ -2.4%</b>	
ก๊าซธรรมชาติ (271121) (3.2%) <b>▲ 1.2%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,638.38**  
 สัดส่วน **0.09%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 92.8%**

#### ตลาดสำคัญ\* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (68.5%) <b>▲ 83.5%</b>	
เกาหลีใต้ (7.1%) <b>▲ 97.6%</b>	
ญี่ปุ่น (5.4%) <b>▲ 210.7%</b>	

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (80.0%) <b>▲ 64.6%</b>	
ด้านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (20.0%) <b>▲ 1,354.7%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122) (56.6%) <b>▲ 228.6%</b>	
ยางแผ่นรมควัน (400121) (17.5%) <b>▲ 457.8%</b>	
ปุ๋ยเคมีผสมอื่น ๆ (310559) (13.2%) <b>▲</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร





## Highlight ประเด็นสำคัญ

### สถานการณ์อุทกภัยของไทย ปี 2567 และผลกระทบทางเศรษฐกิจ

- สถานการณ์น้ำท่วมในประเทศไทยในช่วงเดือนสิงหาคมถึงกันยายน 2567 ได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ภาคเหนือ และภาวะเศรษฐกิจของไทยในหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นภาคเกษตรกรรม ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนที่อยู่อาศัย สิ่งปลูกสร้าง และโครงสร้างพื้นฐาน
- โดยเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2567 สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ประมาณการเศรษฐกิจไทยปี 2567 ขยายตัวที่ 2.7% โดยสถานการณ์น้ำท่วมที่ผ่านมามีผลต่อเศรษฐกิจ ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ระหว่างสำรวจขนาดความเสียหายเบื้องต้น ส่วนใหญ่ภาคที่ได้รับผลกระทบจะเป็นการเกษตร และการท่องเที่ยว ซึ่งหากไม่มีปัจจัยน้ำท่วม คาดว่าปีนี้ GDP จะสูงถึง 2.7%

- หอการค้าไทย และมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ประเมินมูลค่าความเสียหายต่อสถานการณ์น้ำท่วมในเขตภาคเหนือ คาดการณ์เบื้องต้นที่ประมาณ 8,000 ล้านบาท คิดเป็น 0.05% ของ GDP

#### ภาคเกษตรกรรม

มูลค่าความเสียหาย 7,168 ล้านบาท  
คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 89.6% ของความเสียหายทั้งหมด



#### ภาคบริการ

มูลค่าความเสียหาย 693 ล้านบาท  
คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 8.66% ของความเสียหายทั้งหมด



#### ภาคอุตสาหกรรม

มูลค่าความเสียหาย 139 ล้านบาท  
คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 1.74% ของความเสียหายทั้งหมด



### แนวทางการวางแผนระบบโลจิสติกส์ในสถานการณ์อุทกภัย

- ธุรกิจโลจิสติกส์ถือว่ามีความสำคัญต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเหตุการณ์น้ำท่วมได้ส่งผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ อาทิ ส่งผลให้เส้นทางการขนส่ง หรือคลังสินค้าได้รับความเสียหาย ผู้ประกอบการจึงควรเตรียมความพร้อมในการรับมือกับเหตุการณ์วิกฤตที่อาจมีโอกาสดังเกิดขึ้นอีกในอนาคต แนวทางการวางแผนระบบโลจิสติกส์ในสถานการณ์อุทกภัย ดังนี้

#### การใช้เทคโนโลยีวางแผนการขนส่ง

- ใช้เทคโนโลยีที่นำข้อมูลระดับความสูงของน้ำท่วมที่เกิดขึ้นในแต่ละเส้นทางมาวิเคราะห์ เพื่อแสดงเส้นทางการขนส่งที่สามารถใช้งานได้เมื่อเกิดน้ำท่วมแบบเรียลไทม์

#### การเพิ่มทางเลือกในการขนส่ง และมีระบบโลจิสติกส์ที่ยืดหยุ่น

- พิจารณาใช้การขนส่งหลายแบบ เช่น ขนส่งทางน้ำโดยใช้เรือขนาดเล็ก เมื่อต้องขนส่งในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม
- ออกแบบระบบสถานที่จัดเก็บสินค้าให้มีความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายไปยังพื้นที่ปลอดภัยได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และอยู่ในระดับความสูงพื้นน้ำ

#### การวางแผนสต็อกสินค้าล่วงหน้า

- สต็อกสินค้าที่จำเป็นไว้ในคลังสินค้าที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ที่มีความต้องการของลูกค้าสูง เพื่อป้องกันการขาดแคลน และลดความจำเป็นในการขนส่งในช่วงน้ำท่วม
- ใช้คลังสินค้าหลายแห่งในตำแหน่งที่มีความเหมาะสม เพื่อลดระยะทางในการขนส่งและเพิ่มความรวดเร็วในการจัดส่ง และจัดเก็บสินค้าสำรองไว้ในคลังสินค้าที่ปลอดภัยจากการถูกน้ำท่วมและสะดวกต่อการกระจายสินค้า

#### การติดต่อสื่อสารรายงานสถานการณ์กับลูกค้าและผู้ที่เกี่ยวข้อง

- จัดให้มีระบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบแจ้งเตือนเมื่อต้องการให้คนขับรถเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง
- อัปเดตข้อมูลแก่ลูกค้าให้ทราบถึงสถานะการจัดส่งอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงจัดรับสินค้าเพิ่มเติมในกรณีที่ไม่สามารถจัดส่งถึงปลายทางเดิมที่ระบุไว้

#### การกระจายพันธมิตรทางธุรกิจ

- ใช้ซัพพลายเออร์หลายราย เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดจากการที่ซัพพลายเออร์บางรายประสบปัญหาจนไม่สามารถนำส่งสินค้าได้ในช่วงน้ำท่วม

ที่มา : หอการค้าไทย และมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง, และวารสารบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่  
Logistics+ Dashboard ผ่าน [www.คิดค้า.com](http://www.คิดค้า.com)

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ  
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

## Highlight ประเด็นสำคัญ

### ย้อนรอยกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ในการตอบสนองต่อภัยพิบัติของบริษัทรายใหญ่ของโลก

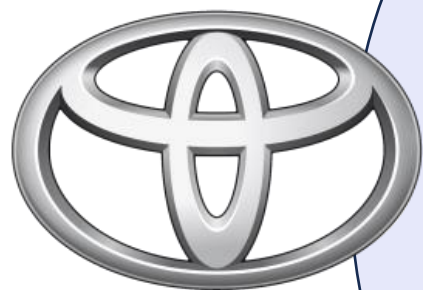


#### Apple กับอุทกภัยในไทย ปี 2554

เหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ในไทยเมื่อปี 2554 ได้ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ Apple บริษัทผู้ผลิตสมาร์ทโฟนรายใหญ่ของโลก ต้องเผชิญกับความล่าช้าอย่างมากในการผลิตสินค้าเนื่องจากโรงงานของซัพพลายเออร์รายสำคัญถูกน้ำท่วม

#### กลยุทธ์ในการตอบสนองต่อภัยพิบัติของ Apple

- นำข้อมูลห่วงโซ่อุปทานมาวิเคราะห์อย่างละเอียด เพื่อใช้ระบุพื้นที่ที่มีความเสี่ยงในการขนส่ง
- หาซัพพลายเออร์รายอื่น ๆ ที่อยู่นอกพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม เพื่อคงรักษาระดับการผลิตไว้
- ช่วยเหลือซัพพลายเออร์ท้องถิ่นในการปรับปรุงโรงงาน ซึ่งมีส่วนช่วยให้ระบบห่วงโซ่อุปทานมีความแข็งแกร่งขึ้นในอนาคต
- ด้วยกลยุทธ์เหล่านี้ Apple สามารถลดความล่าช้าในการผลิตและรักษาตำแหน่งทางการตลาดไว้ได้



#### Toyota กับแผ่นดินไหวและคลื่นสึนามิในภูมิภาคโทโฮกุ ญี่ปุ่น ปี 2554

ในเดือนมีนาคม ปี 2554 ประเทศญี่ปุ่นได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหวและคลื่นสึนามิครั้งใหญ่ ซึ่งสร้างความเสียหายเป็นวงกว้างต่อโครงสร้างพื้นฐาน และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมหลายภาคส่วน รวมถึงการผลิตยานยนต์ของบริษัท Toyota ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่ที่สุดในโลกขณะนั้น ทำให้บริษัทต้องเผชิญกับวิกฤตห่วงโซ่อุปทาน

#### กลยุทธ์ในการตอบสนองต่อภัยพิบัติของ Toyota

- กระจายการจัดการชิ้นส่วนจากซัพพลายเออร์หลายรายที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อลดการพึ่งพาจากแหล่งใดแหล่งเดียว
- ติดตามและประสานงานกับซัพพลายเออร์เพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าซัพพลายเออร์มีแผนรองรับในกรณีฉุกเฉิน
- ลงทุนในเทคโนโลยีเพื่อตรวจสอบห่วงโซ่อุปทานแบบเรียลไทม์ ช่วยให้การปรับเปลี่ยนวิธีรับมือต่อวิกฤตทำได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น
- Toyota สามารถกลับมาดำเนินการผลิตได้เร็วกว่าคู่แข่งอีกหลายราย จากการมีความยืดหยุ่นและความสามารถในการปรับตัวในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน

#### Coca-Cola กับภัยแล้งในบราซิล ปี 2557

ปี 2557 บราซิลประสบภัยแล้งรุนแรง ซึ่งส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำและการผลิตทางการเกษตร และส่งผลกระทบต่อการทำงานของ Coca-Cola และปัญหาในการจัดหาวัตถุดิบสำหรับผลิตสินค้าเครื่องดื่ม

#### กลยุทธ์ในการตอบสนองต่อภัยพิบัติของ Coca-Cola

- Coca-Cola มุ่งเน้นที่การจัดหาวัตถุดิบในท้องถิ่น (Local Sourcing) มากขึ้น เพื่อลดผลกระทบจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานจากภัยแล้ง
- สร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชนในท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติด้านการเกษตรที่ช่วยเพิ่มความสามารถในการรับมือภัยแล้ง และส่งเสริมโครงการอนุรักษ์น้ำเพื่อสนับสนุนความยั่งยืน

