

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในตอนต้น ไม่ว่าจะเป็นประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ แนวคิดของระบบโลจิสติกส์ คำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมทั่วไปในระบบโลจิสติกส์ ประเภทของโลจิสติกส์ ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งความแตกต่างระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการอื่นๆ ในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งจะทำให้เห็นภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ว่ามีรายละเอียดและความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจการค้าในปัจจุบันอย่างไร

ในระบบโลจิสติกส์นั้นจะมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างกว้างขวางและครอบคลุมเกือบทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนในการเก็บรักษาสินค้าและกระจายสินค้า การขนส่ง (Transportation) การวางแผนและการบริหารการขนส่ง การจัดซื้อ (Purchasing) การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การจัดการคลังสินค้า (Warehousing) และการจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory Management) ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นกิจกรรมที่ได้เริ่มต้นตั้งแต่ในการจัดหาวัตถุดิบเพื่อผลิตสินค้าจนกระทั่งผลิตสินค้าเสร็จเรียบร้อยและกระจายสู่ผู้บริโภค ด้วยเป้าหมายในการเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการได้ตามเวลาที่กำหนดและมีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการ รวมทั้งผู้บริโภค และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการประกอบกิจการ

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ที่หลากหลายและกว้างขวางแล้ว จึงอาจสรุปคำนิยามของโลจิสติกส์ได้ว่าเป็นกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนและการควบคุมในการกระจายสินค้าและบริการ การเก็บรักษาสินค้า การจัดซื้อ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพจากจุดที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าไปยังจุดที่มีการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยมีเป้าหมายในการนำสินค้าหรือบริการที่ถูกต้องไปยังสถานที่ที่กำหนดไว้และภายในเวลาที่กำหนดภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม และจากคำจำกัดความนี้จะเห็นได้ว่าระบบโลจิสติกส์ได้ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ มากมาย ซึ่งแต่ละกิจกรรมนั้นนับเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างยิ่งของระบบโลจิสติกส์ที่จะต้องมีการประสานให้แต่ละกิจกรรมสามารถทำงานสอดคล้องกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบัน ได้มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์หลายประเภท ทั้งนี้ การจัดแบ่งประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะขึ้นอยู่กับการให้บริการเป็นหลัก โดยสามารถแบ่งประเภทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เป็น Subcontractor, Logistics Provider, Third Party Logistics (3PL) และ Fourth Party Logistics (4PL) ซึ่งในปัจจุบัน Third Party Logistics (3PL) จะเป็นผู้ให้บริการที่มีบทบาทมากที่สุดสำหรับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญ และมีเครื่องมือเครื่องใช้ รวมทั้งเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพ

นอกเหนือจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีการให้บริการในกิจการที่หลากหลายแล้ว ยังมีผู้ให้บริการอีกหนึ่งประเภทที่มีลักษณะของการให้บริการในบางส่วนคล้ายคลึงกับการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ คือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นจะเน้นให้บริการในด้านการขนส่งและบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเป็นหลัก ประกอบกับในภาพรวมของการให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยส่วนใหญ่แล้ว จะเน้นที่การขนส่ง ดังนั้น ในบางกรณีจึงทำให้เห็นได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นบุคคลประเภทเดียวกัน ประกอบกับผู้ประกอบการบางรายได้ใช้คำว่า “โลจิสติกส์” หรือ “Logistics” ประกอบกับชื่อทางการค้าของตน ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนแก่สาธารณชนทั่วไปเป็นอย่างยิ่ง แต่เมื่อพิจารณาจากลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแล้ว จะเห็นความแตกต่างของการให้บริการที่ชัดเจน คือ ในการให้บริการด้านการวางแผนและการบริหารจัดการ ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะไม่มีลักษณะของการให้บริการในลักษณะนี้ แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะให้บริการที่มีลักษณะของกระบวนการในการวางแผน การควบคุม และการบริหารจัดการเป็นหลัก ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนในกิจกรรมการบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) และการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้า (Warehousing)

จากการพิจารณาในเบื้องต้นของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในแต่ละกิจกรรมแล้ว จะทำให้เห็นได้ว่าในการทำสัญญาโลจิสติกส์เพื่อให้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้น จะมีการกำหนดประเภทของกิจกรรมในการให้บริการที่หลากหลายในสัญญา ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการกำหนดประเภทของสัญญาเพื่อที่จะนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้บังคับ เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่จะกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์เป็นการเฉพาะอย่างชัดเจน และเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยแล้ว จะเห็นได้ว่ามีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 ฉบับ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 โดยเฉพาะอย่างยิ่งประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์ ซึ่งสัญญาโลจิสติกส์ในการให้บริการบางกิจกรรมอาจจะนำบทบัญญัติใน ส่วนของเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับได้ แต่หากสัญญา โลจิสติกส์ไม่ใช่เอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว อาจจะกำหนดให้เป็น สัญญาพิเศษที่นอกเหนือเอกเทศสัญญาได้ ซึ่งในกรณีนี้ จะนำบทบัญญัติทั่วไปในนิติกรรมและ สัญญามาใช้บังคับ โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ใช้บริการย่อมมีเสรีภาพในการกำหนดข้อตกลง และเงื่อนไขของสัญญาอย่างเต็มที่ภายใต้หลักเสรีภาพแห่งการแสดงเจตนา (Freedom of Contract) เว้นแต่การกำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาจะเป็นการขัดต่อกฎหมาย เป็นการ พันวิสัย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงและเงื่อนไขของ สัญญาจึงจะเป็นโมฆะภายใต้บทบัญญัติมาตรา 150 และมาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

ในการศึกษาประเด็นของการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์เพื่อนำบทบัญญัติ ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้บังคับนั้น จากการพิจารณาถึงลักษณะของการให้บริการแล้ว จะเห็นได้ว่าสามารถนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของเอกเทศ สัญญา เรื่องจ้างทำของ รับขน เก็บของในคลังสินค้า และตัวแทน มาปรับใช้บังคับกับการให้บริการ ในสัญญาโลจิสติกส์ได้ตามแต่ประเภทของกิจกรรม ทั้งนี้ การที่จะนำบทบัญญัติมาปรับใช้บังคับได้ นั้น จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของบทบัญญัติที่กำหนดลักษณะและองค์ประกอบของสัญญาแต่ละ ประเภทด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบและลักษณะของสัญญาจ้างทำของแล้วจะมี ลักษณะของสัญญาเป็นลักษณะทั่วไปในการใช้บังคับกับการให้บริการ โดยจะรวมถึงการให้บริการ ในทุกประเภท ที่ไม่สามารถปรับเข้ากับบทบัญญัติเฉพาะได้ ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนในการรับขน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยองค์ประกอบและลักษณะของสัญญาในบทบัญญัติ เอกเทศสัญญาในส่วนรับขนนี้ ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ให้บริการตามสัญญาจะต้องเป็นผู้ขนส่งที่ประกอบ อาชีพในการรับขนเพื่อบำเหน็จทางการค้าปกติ ซึ่งหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์มิได้ประกอบอาชีพใน การรับขนเป็นปกติธุระแล้ว ก็ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและ พณิชย์ในส่วนเอกเทศสัญญาเรื่องรับขน ซึ่งในกรณีเช่นนี้ การรับขนดังกล่าวจะเป็นการให้บริการ ภายใต้สัญญาจ้างทำของ และการให้บริการอีกประเภทหนึ่งที่สามารถเห็นความแตกต่างในการ กำหนดประเภทของสัญญาได้อย่างชัดเจน คือ การให้บริการคลังสินค้าหรือเก็บของในคลังสินค้า ซึ่งการให้บริการประเภทนี้ ได้มีบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของเก็บ ของในคลังสินค้ากำหนดประเภทของสัญญาไว้ว่าเป็นสัญญาเก็บของในคลังสินค้าหากมีลักษณะ และองค์ประกอบตามที่กำหนด ซึ่งประเด็นสำคัญของลักษณะและองค์ประกอบของสัญญา

เก็บของในคลังสินค้านั้น ผู้ให้บริการซึ่งเป็นนายคลังสินค้าจะต้องออกเอกสาร 2 ประเภท คือ ใบรับของคลังสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ให้บริการหรือผู้ฝากสามารถสลักหลังโอนกรรมสิทธิ์สินค้าที่เก็บอยู่ในคลังสินค้าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของบุคคลผู้รับสลักหลังได้ และประทวนสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ให้บริการหรือผู้ฝากสามารถนำไปประทวนสินค้าไปสลักหลังจำหน่ายสินค้ากับนายคลังสินค้าได้ แต่จากลักษณะของการให้บริการคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น มิได้มีการออกเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ให้บริการแต่อย่างใด เพียงแต่ออกเอกสารเพื่อเป็นหลักฐานว่าได้มีการรับของมาเก็บรักษาไว้ในคลังสินค้าแล้ว ตามจำนวนและประเภทที่กำหนดในเอกสาร และเอกสารที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ออกให้แก่ผู้ให้บริการนี้ มิได้ถือเป็นเอกสารสิทธิในทางกฎหมายที่ผู้ให้บริการจะสามารถโอนกรรมสิทธิ์และเพื่อการจำหน่ายแต่อย่างใด ดังนั้น ในส่วนของการให้บริการคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะเช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าจะเป็นการให้บริการคลังสินค้าตามสัญญาโลจิสติกส์ไม่ได้มีสถานะในการให้บริการเก็บของในคลังสินค้าตามสัญญาเก็บของในคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และผู้เขียนเห็นว่าน่าจะนำบทบัญญัติในส่วน of สัญญาฝากทรัพย์สินมาใช้บังคับ

สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งสินค้าด้วยระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดลักษณะและองค์ประกอบของสัญญา คือ ผู้ที่จะอยู่ในฐานะของผู้ขนส่งในความหมายของพระราชบัญญัตินี้ จะต้องเป็นผู้ที่ประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้ำปกติ ซึ่งจะแตกต่างกับการกำหนดลักษณะและองค์ประกอบของสัญญาภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 โดยมีได้กำหนดให้ผู้ที่จะอยู่ในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องประกอบการเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้ำปกติ เพียงแต่ได้กระทำในฐานะตัวการ และเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญาเท่านั้น แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดก็ตาม จากการให้บริการในด้านการขนส่งของทางทะเลและการให้บริการขนส่งด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการและประกอบธุรกิจเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้ำปกติอยู่แล้ว ดังนั้น สำหรับกรณีนี้ จึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาในการกำหนดประเภทของสัญญาแต่อย่างใด

ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ตามลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้แล้วว่าการให้บริการดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติของกฎหมายใด ในการกำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นจะเกิดความชัดเจนมากขึ้น เนื่องจากความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะ

เป็นไปตามระบบความรับผิดที่บทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาโลจิสติกส์หรือการให้บริการในแต่ละกิจกรรมกำหนดไว้ รวมทั้งการยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดด้วย แต่ตามปกติของการกำหนดข้อตกลงยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดในความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะเป็นการเจรจาต่อรองกันระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ใช้บริการ โดยปกติแล้วผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะกำหนดให้เหตุผลวิสัยและเหตุการณ์ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถควบคุมดูแลหรืออยู่นอกเหนือการควบคุมได้เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะจำกัดความรับผิดของตนเองในความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจากการให้บริการในจำนวนเงินที่ไม่เกินกว่าค่าบริการที่ตนเองจะได้รับจากการให้บริการ เนื่องจากว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าหากตนเองให้บริการผิดพลาดแล้วจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการมากน้อยเพียงใด

นอกจากการศึกษาถึงปัญหาในการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์หรือการให้บริการในแต่ละกิจกรรมตามสัญญาโลจิสติกส์แล้ว ประเด็นที่สำคัญที่จะต้องศึกษา คือ ปัญหาในการแยกกิจกรรมต่างๆ ในสัญญา เนื่องจากความหลากหลายของกิจกรรมของระบบโลจิสติกส์ในสัญญาฉบับเดียวกัน ซึ่งปัญหานี้ได้เกิดจากการกำหนดกิจกรรมการให้บริการต่างๆ ในสัญญาโลจิสติกส์หลายกิจกรรมในสัญญาเดียวกัน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาว่าจะกำหนดให้สัญญาโลจิสติกส์นั้นเป็นสัญญาประเภทใดและจะกำหนดแยกความรับผิดของการให้บริการในแต่ละกิจกรรมอย่างไร โดยเฉพาะการให้บริการที่มีกฎหมายพิเศษใช้บังคับ เช่น การขนส่งสินค้า ซึ่งเมื่อพิจารณาจากพื้นฐานของสัญญาโลจิสติกส์ที่เป็นสัญญาจ้างทำของแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ควรจะแยกกิจกรรมในการให้บริการแต่ละกิจกรรมออกจากกัน และพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการในกิจกรรมใด โดยพิจารณาจากเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้น จึงจะสามารถนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นมาปรับใช้บังคับในการกำหนดความรับผิดได้

สำหรับการนำหลัก localized damage ซึ่งเป็นหลักที่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายที่จะใช้บังคับกับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นหลักการที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มาปรับใช้กับการกำหนดความรับผิด รวมทั้งการกำหนดเวลาการเกิดความรับผิดและมูลเหตุของความรับผิดในส่วน of สัญญาโลจิสติกส์ที่ได้กำหนดในการให้บริการหลายกิจกรรมในสัญญาฉบับเดียวกันนั้น อาจจะไม่สามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในทุกกรณี

หรืออาจจะนำมาใช้ได้สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าได้เพียงกรณีเดียว เนื่องจากหลัก localized damage นั้นจะใช้กับความรับผิดจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ไม่ใช่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามความตกลงในสัญญา แต่เนื่องจากการให้บริการตามสัญญาโลจิสติกส์นั้น โดยส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดแล้ว จะเป็นการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามสัญญาทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีของการขนส่งหรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น ในกรณีเช่นนี้ ควรนำหลักการที่เป็นสาระสำคัญของหลัก localized damage กล่าวคือ หลักการที่ใช้ในการกำหนดว่าความเสียหายเกิดขึ้นที่จุดใดและจุดที่เกิดความเสียหายนั้นมีกฎหมายกำหนดความรับผิดและจำนวนเงินความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไร มาประยุกต์ใช้กับการกำหนดสถานะภาพและความรับผิดทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยนำหลัก localized damage มาเป็นหลักในการกำหนดว่าในเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะใช้กฎหมายใดที่เกี่ยวข้องมาใช้อย่างบังคับกับกิจกรรมการให้บริการนั้น และจะนำกฎหมายใดมากำหนดสถานะภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งการประยุกต์ใช้ในลักษณะนี้ จะก่อให้เกิดประโยชน์เป็นอย่างยิ่งและเป็นการนำหลัก localized damage มาประยุกต์ใช้ให้มีประสิทธิภาพมากกว่าจะนำมาใช้ปรับกับการกำหนดจำนวนเงินความรับผิดแต่เพียงประการเดียว

นอกจากนี้ จากการศึกษาถึงปัญหาในการกำหนดมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่างๆ นั้น ในปัจจุบันไม่มีกฎหมายกำหนดถึงมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างชัดเจน จึงไม่สามารถพิจารณาและกำหนดได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องใช้มาตรฐานของตนเองเพียงใดในการให้บริการของตน ซึ่งในกรณีนี้ ผู้เขียนเห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องใช้มาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการให้บริการเยี่ยงวิญญูชนที่มีความชำนาญตามวิสัยและพฤติการณ์ของผู้ประกอบวิชาชีพในลักษณะเดียวกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะหน้าที่ของงานให้บริการในแต่ละประเภทด้วย กล่าวคือ งานที่ปรึกษาเป็นงานที่ต้องการผู้ที่มีความรู้ความสามารถเป็นอย่างดี และมักเป็นผู้ชำนาญงานเป็นพิเศษเฉพาะในด้านในแต่ละกิจกรรม ระดับความรู้ความสามารถและความชำนาญจึงสูงกว่าผู้ให้บริการทั่วไป

สำหรับปัญหาที่เกี่ยวกับข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมในสัญญาโลจิสติกส์ จากการศึกษาถึงขั้นตอนในการทำสัญญาโลจิสติกส์ในระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการนั้น อำนาจในการเจรจาต่อรองระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นจะมีลักษณะที่เท่าเทียมกัน ซึ่งหากมีความแตกต่างของอำนาจการต่อรองนั้น ก็จะมีได้มีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง จนอาจเห็นได้ว่าข้อตกลงในสัญญาโลจิสติกส์เป็นข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้ผู้ให้บริการรับภาระเกินกว่าที่วิญญูชนจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ ซึ่งจะส่งผลให้ข้อตกลงนั้นเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม

ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 แม้ว่าโดยตามปกติแล้วจะมีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ตาม ซึ่งข้อตกลงนี้เป็นข้อตกลงที่ผ่านการเจรจาจนเข้าทำสัญญาโดยผู้ให้บริการได้ให้ความตกลงยินยอมด้วย

ในกรณีของปัญหาการควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ซึ่งการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นเป็นส่วนหนึ่งในกิจกรรมการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ ดังนั้น ในการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ควรจะเป็นนโยบายของภาครัฐที่จะต้องพิจารณาว่าควรจะควบคุมหรือไม่ และหากมีการควบคุมการประกอบการแล้วจะต้องมีหลักเกณฑ์อย่างไร ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าในอนาคตการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์จะมีผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการมากขึ้น และจะมีรูปแบบการพัฒนาในการให้บริการที่มากขึ้นเช่นกัน ดังนั้น เพื่อให้สามารถกำกับดูแลการประกอบการให้มีมาตรฐานที่ดี และเพื่อเสริมสร้างความชัดเจนในการให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป รวมทั้งเพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าผู้ประกอบการรายใดเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ควรจะมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบการให้ชัดเจน กับทั้งควรจะกำหนดให้ผู้ที่จะสามารถใช้คำว่า “โลจิสติกส์” หรือ “Logistics” ประกอบกับชื่อทางการค้าของตนได้นั้น จะต้องเป็นผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการที่จดทะเบียนเท่านั้น หรือกำหนดเป็นบทบังคับให้ผู้ที่จะประกอบการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์จะต้องใช้คำว่า “โลจิสติกส์” หรือ “Logistics” ประกอบกับชื่อทางการค้าของตน เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนต่อสาธารณชนในรูปแบบและสถานภาพของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้คำว่า “โลจิสติกส์” หรือ “Logistics” ประกอบกับชื่อทางการค้าของตนเองอย่างมาก จนสาธารณชนทั่วไปไม่สามารถแยกออกได้ว่าผู้ประกอบการเหล่านั้นเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือไม่

ตามปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้นนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการแก้ปัญหาในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในระยะสั้นนั้น ควรจะแยกกิจกรรมในการให้บริการแต่ละกิจกรรมออกจากกัน และพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการในกิจกรรมใด โดยพิจารณาจากเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้น จึงจะสามารถนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นมาปรับใช้บังคับในการกำหนดความรับผิดได้ และการแก้ไขปัญหในระยะยาวแล้ว ควรจะต้องร่างกฎหมายเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะกับ

การกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ สถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้
อย่างชัดเจนเพื่อป้องกันปัญหาในทางกฎหมายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ประกอบกับเป็นการสร้างความ
มั่นใจแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบุคคลที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถเข้าใจถึง
สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างชัดเจน และจะส่งผลต่อการพัฒนาธุรกิจนี้ให้เป็น
ธุรกิจที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศมากขึ้น ซึ่งปัญหาที่อาจเกิดขึ้นสำหรับการร่างกฎหมายพิเศษ
เพิ่มเติม อาจเกิดจากการที่ไม่มีกฎหมายต้นแบบไม่ว่าในทางต่างประเทศหรือระหว่างประเทศ
ก็ตาม ซึ่งในกรณีเช่นนี้ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดหลักการของกฎหมายโดยคำนึงถึง
ประเพณีตามปกติทางการค้าในการประกอบธุรกิจ รวมทั้งแนวโน้มในการพัฒนาธุรกิจ
การให้บริการโลจิสติกส์ในอนาคต