

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
SERIES OF AGRICULTURAL SCIENCES

ISSN 2224-526X

Volume 6, Number 36 (2016), 192 – 198

Y. A. Khan¹, T. A. Taipov², A. B. Bekbosynova³

¹Kazakh Research Institute for Economics of Agro-Industrial Complex and Rural Territories Development,
Astana, Kazakhstan,

²Akmaty Technological University, Almaty, Kazakhstan,

³Kazakh National Agrarian University, Almaty, Kazakhstan

TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE
OF GRAIN EXPORT IN KAZAKHSTAN
AND WAYS OF RISK REDUCTION

Abstract. This paper includes the attempt to find ways and mechanism of improving transport logistics and risk reduction. Risk assessment based on research of potential minimization of possible transaction costs is the most appropriate in risk identification. Reduction of risks which arise in logistics system, is based on a number of organizational and economic measures, purposefully and proactively reducing risk probability; insurance of transportation processes, warehousing, grain shipment handling. The results enhance objective assessment and classification of transport and logistics risks in developing countries that are subjected to sharp fluctuations related to economic instability. Ways to overcome negative factors have been proposed: the need of establishing qualitatively new and modern transport infrastructure and implementation of risk management system; the need of considering interactions with changing external environment.

Keywords: agricultural sector, transport and logistics system, grain export, world markets, infrastructure, procurement and market prices, cost of agricultural producers, risks.

УДК 338.49:656.1:633(574)

Ю. А. Хан¹, Т. А. Таипов², А. Б. Бекбосынова³

¹Казахский НИИ экономики АПК и развития сельских территорий, Астана, Казахстан,

²Алматинский технологический университет, Алматы, Казахстан,

³Казахский национальный аграрный университет, Алматы, Казахстан

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
ЭКСПОРТА ЗЕРНА В КАЗАХСТАНЕ
И ПУТИ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ

Аннотация. Сделана попытка поиска путей и механизма совершенствования транспортной логистики и снижения рисков. Оценка рисков на основе исследования минимизации возможных потенциальных транзакционных затрат является наиболее приемлемой при идентификации рисков. Минимизация рисков, возникающих в логистической системе, основывается на ряде организационно-экономических мероприятий, целенаправленно и превентивно уменьшающих вероятность возникновения рисков; страхование процессов транспортировки, складирования, грузопереработки зерна. Полученные результаты позволяют объективно оценить и классифицировать транспортно-логистические риски в развивающихся странах, подверженных резким колебаниям, связанным с экономической нестабильностью. Предложены пути по преодолению негативных факторов: необходимость построения качественно новой и современной транспортной инфраструктуры и внедрения системы управления рисками; необходимость учёта взаимодействия с изменяющейся внешней средой.

Ключевые слова: аграрный сектор, транспортно-логистическая система, экспорт зерна, мировые рынки, инфраструктура, закупочные и рыночные цены, себестоимость сельскохозяйственный товаропроизводитель, риски.

Одним из основных факторов развития рынка продуктов питания и продовольствия является рост потребления продуктов питания в мире. В этих условиях рост производства зерна выдвигает Казахстан в число потенциальных лидеров на мировом рынке, растет его влияние на продовольственную ситуацию. Удаленность от мировых рынков и отсутствие прямого доступа к морским портам определяет особое положение казахстанского экспорта зерна. Позиции казахстанских экспортеров зерна нестабильны и подвержены значительным колебаниям в зависимости от ценовой ситуации и конъюнктуры мирового рынка, где ограничивающим, сдерживающим фактором является неразвитость экспортной производственной и логистической инфраструктуры. Инфраструктурные ограничения и транспортно-логистические затраты, отсутствие гарантий по срокам поставки сдерживают реализацию экспортного зернового потенциала страны. В себестоимости зерна, поставляемого на внутренний рынок и на экспорт, доля инфраструктурных затрат составляет от 30 до 70%, что приводит к снижению закупочных и рыночных цен для сельскохозяйственных товаропроизводителей.

Мировой опыт показывает, что применение методов логистики позволяет снизить уровень запасов на 30-50%, сократить время движения продукции на 25-45% и в итоге, минимизировать транзакционные затраты.

Развитие логистической инфраструктуры зернового рынка должно быть направлено на создание благоприятных условий для сохранности зерна и его качественных параметров, сокращение издержек при транспортировке и сбыте продукции, снижении системных рисков на каждом этапе товародвижения.

Рост железнодорожного тарифа приводит к увеличению себестоимости производства зерна, затрат на хранение, перевозку. В сложившейся ситуации требуется создание сети зерновых терминалов на перспективных направлениях казахстанского экспорта, их эффективное функционирование и увязка их с развитием собственной транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе морского судоходства.

Предложение поставок зерна с доставкой до морских портов покупателю будет более привлекательным для импортеров зерна и окажет стимулирующее воздействие на экспорт зерна. В настоящее время назрела необходимость диверсификации экспорта зерна по различным направлениям с доставкой конечным потребителям автомобильным, железнодорожным либо морским (речным) транспортом, развитием логистической инфраструктуры как на границе Казахстана, так и в местах перевалки грузов для потенциальных покупателей зерна (зарубежные порты в Черноморско-Азовском бассейне, на Балтийском море).

Несовершенство существующей транспортно-логистической системы перевозок зерна в Казахстане снижает конкурентоспособность производителей зерна и зерновых трейдеров на мировом рынке. Поэтому в зерновой индустрии Казахстана созданы необходимые правовые и институциональные основы развития зерновой отрасли [1, 2]. Законодательное регулирование осуществляется в рамках соответствующих законов Республики Казахстан [3-5]. В Казахстане принимаются превентивные меры по развитию инфраструктуры хранения и логистики, стимулирования экспорта зерна.

Основу зернопродуктового кластера составляют Центрально-Казахстанский и Северо-Казахстанский регионы. Доля этих регионов в производстве зерна в целом по Казахстану составляет по пшенице около 80%; 90% – по овсу; по гречихе и просу – 40-55; по ячменю и зернобобовым – 70%. Однако производственная и логистическая инфраструктура не диверсифицирована, в основном направлена на потребление и переработку на внутреннем рынке, отсутствует четкая экспортная направленность. Высокая физическая и моральная изношенность технологического оборудования по первичной подработке зерна ведет к скоплению на линейных и терминальных элеваторах значительные объемы необработанного зерна, что увеличивает технологические потери зерна и увеличивает риски по снижению качества зерна.

Для этих целей в Казахстане функционирует программа инвестиционного субсидирования, позволяющая возместить часть затрат на создание мощностей хранения зерна и таким образом ускорить их окупаемость.

Строительство зернохранилищ возможно при следующих объективных условиях: значительный рост производства масличных и зерновых культур; строительство зернохранилищ не только в

зерносеющих регионах, но и в регионах экспортного направления продукции; реконструкция и модернизация уже существующих зернохранилищ.

Фермеры вынуждены прямо с полей транспортировать зерно на элеваторы, удаленные на 50-75 км и дальше (до 200 км) от места уборки, и как результат – на 7-9 % (15-20%) увеличивается объем непроизводительных перевозок и их стоимость. Для обеспечения своевременной подработки зерна необходимо провести модернизацию действующих пунктов приемки и первичной подработки зерна с целью повышения их производительности, а также ввести новые производственные мощности. В этих условиях целесообразно инвестировать в строительство и модернизацию зернохранилищ – это позволит продавать зерно в периоды более высоких закупочных цен, и тем самым повысить доходность зернового бизнеса.

Политика экспорта зерна ежегодно меняется в зависимости от конъюнктуры рынка, потребностей потенциальных стран-импортеров. В зависимости от этого строится транспортно-логистическая политика – просчитываются сценарии развития событий, варианты поставок зерна на экспорт, определяется экспортный баланс зерна, просчитываются транспортно-логистические издержки по направлениям экспорта и пр. В действительности, при экспорте казахстанского зерна возникают множество системных и несистемных рисков из-за неразвитости логистической инфраструктуры по хранению и транспортировке зерна. Например, трудности с транзитом через Узбекистан привели к завершению строительства новой железной дороги Казахстаном в южном направлении в Туркменистан, чтобы иметь прямой выход в Иран, минуя Узбекистан.

Одно из перспективных направлений экспорта казахстанского зерна – Китай и страны Юго-Восточной Азии. Однако логистические риски в данном направлении экспорта зерна также высоки. Расходы экспортных поставок в Китай оценены в 30,4 \$/t зерна, что в 3 раза выше, чем по другим направлениям экспорта зерна. Китай применяет фитосанитарные ограничения на казахстанское зерно, провозимое по его территории, что негативно влияет на конкурентоспособность поставок казахстанского зерна на Тихоокеанско-Азиатские рынки сбыта (Япония, Корея, Китай, Малайзия и пр.). Помимо этого, Китай использует также нетарифные барьеры, применяя требование транспортировки пшеницы в мешках, а не насыпью в зерновых вагонах.

Другие логистические риски связаны с международной сертификацией товаров. Международные зерновые трейдеры не признают паспортов (сертификатов) качества, выданные казахстанскими независимыми аккредитованными лабораториями. Они предпочитают иметь сертификаты международных сюрвейерских компаний, которые выполняют анализы по международным стандартам в оснащенных современным оборудованием лабораториях. По этой причине, закупленное в Казахстане зерно с клейковиной 23% реализуются зерновыми трейдерами в третьи страны по международным сертификатам с клейковиной 26% и более. В результате зерновые трейдеры получают дополнительную прибыль от реализации высококачественной пшеницы, а казахстанские фермеры недополучают долю своей прибыли.

В условиях глобализации транспортные коридоры следует рассматривать как важнейший элемент развития региональных и мировой (межгосударственных и транснациональных макрологистических) транспортных систем [6]. Вхождение в данные транспортно-логистические системы для Казахстана как транзитной страны на Евразийском пространстве является одним из приоритетов стратегии развития. Наибольшего интереса в качестве базы исследования на современном этапе развития мировой экономики заслуживают логистические модели стран – лидеров рейтинга LPI (Logistics Performance Index). Германия занимает первое место в этом рейтинге, США – 9, Канада – 12, Франция – 13, Китай – 15, Россия – 90, Казахстан – 88.

В Казахстане может существенно улучшить работу и оптимизировать материальные потоки на предприятиях внедрение интегрированных информационных систем бизнес-планирования класса ERP (Enterprise Resource Planning). Модульный принцип организации позволяет внедрять ERP-системы поэтапно, последовательно переводя в эксплуатацию один или несколько функциональных модулей, а также выбирать только те из них, которые актуальны в данный момент на основе выявления потенциальных рисков и угроз.

Интересен опыт России [7], где логистические особенности товародвижения зернопродуктов обуславливают необходимость совершенствования деятельности участников оптовой торговли и позволяют нейтрализовать фактор сезонности производства зерна и не ритмичности поставок,

участвуют в процессах расширения товарного ассортимента, оказания услуг, складирования и управления запасами, применения сетевой модели деятельности посредников зернового рынка для обеспечения оптимизации процесса товародвижения, финансирования, распределения рисков и страхования.

Основными приоритетами по активизации экспорта зерна является создание мощной производственной и логистической инфраструктуры на Каспийском и Черном морях, способные обеспечивать растущие потребности казахстанского экспорта зерна в этих направлениях сбыта продукции. Порты Азово-Черноморского бассейна являются конечными пунктами российского участка международного транспортного коридора «Север-Юг», через них проходит международный транспортный коридор TRACECA (Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia). Проект Silk Wind, в котором участвует Казахстан, является дополнением к TRACECA. Морские порты Черноморского региона играют роль ключевых пунктов, соединяющих континентальные транспортные коридоры с морскими линиями, которые участвуют в поддержании интермодальных перевозок. Поэтому возникает острая необходимость диверсификации направлений сбыта казахстанского зерна на экспорт.

В настоящее время одним из главных препятствий, мешающих развитию экспорта через Каспийское море, является применение экспортного тарифа на железнодорожные перевозки в направлении порта Актау, что повышает стоимость казахстанского зерна и делает его неконкурентоспособным по сравнению с российским и украинским зерном. При применении внутреннего тарифа по транспортировке зерна, идущего на экспорт через порт Актау, будут созданы реальные экономические предпосылки для увеличения грузопотока в направлении Азербайджана, Турции, Грузии, стран ЕС.

Создание транспортной инфраструктуры по экспорту зерна, включающие морские зерновые терминалы в городах Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан), в Амирабаде (Иран), обеспечивают приемлемые условия для укрепления позиций казахстанских экспортеров зерна на рынках прикаспийских стран и на Кавказе. Перевалка казахстанского зерна через порт Актау является наиболее оптимальным маршрутом поставок зерна в Азербайджан, страны ЕС и др.

В Каспийском море в части морских перевозок зерновых ресурсов из порта Актау в направлении Азербайджана и Ирана используются морские сухогрузные суда, принадлежащие этим странам. Используемые морские суда имеют высокую степень физического и морального износа. До перевозок зерна они использовались для транспортировки черных металлов и других сыпучих грузов, и сейчас небезопасны с точки зрения фитосанитарной и радиационной безопасности.

Транспортировка зерна устаревшими сухогрузами приводит к удорожанию стоимости страхования перевозки, тем самым увеличивая страховые и транспортно-логистические риски. В сложившейся ситуации развитие сети зерновых терминалов на перспективных направлениях экспорта и их эффективное функционирование необходимо увязывать с развитием собственного морского судоходства, так как Казахстан оказывается в зависимости от потенциальных конкурентов (Россия, Украина) на региональном рынке и с большей вероятностью несет убытки на морских перевозках.

В настоящее время назрела необходимость приобретения собственных морских судов для транспортировки зерна, для чего необходимо выделить из республиканского бюджета средства для закупа танкеров-сухогрузов. Рациональным решением будет углубление морского дна в районе портов Атырау и Актау, а также строительство железнодорожных путей для транспортировки зерна. Данный инвестиционный проект возможен при условии развития нефтегазового региона и ориентации его на экспорт энергоносителей (сырая нефть, газ и др.).

С целью снижения ценовых рисков, зерновые терминалы необходимо увязать в единое технологическое целое - производственно-транспортно-логистическую инфраструктуру с перерабатывающими комплексами. Это позволит выходить на потенциальные рынки указанных стран не только с зерновым сырьем, но и с готовой продукцией, имеющей постоянный стабильный платежеспособный спрос.

Приоритетным направлением в стратегии продвижения экспорта зерновых ресурсов *на южном и западном направлениях* является строительство элеваторного комплекса с мельницей в Мангистауской области (станция Бейнеу). Ввод в эксплуатацию элеваторного комплекса с

мельницей позволит обеспечивать перевозку зерна и муки автомобильным и железнодорожным транспортом в Узбекистан, Туркменистан и Афганистан. В результате, реализуется завершающий этап создания транспортного коридора в акватории Каспийского моря, реализуется морской маршрут для поставок зерна в Иран, а также улучшаются условия для увеличения экспорта казахстанского зерна в направлении Туркменистана и Афганистана (станция Бейнеу).

Все инвестиционные проекты, связанные с зерновыми терминалами в г. Баку (Азербайджан), г. Амирабад (Иран), напрямую связаны с программой развития зернового терминала в порту Актау (Казахстан), который является основой инновационных проектов по экспорту зерна. После ввода в эксплуатацию зернового терминала в г. Амирабад будет создана транспортно-логистическая цепочка для экспорта зерна на рынок Ирана и стран Ближнего Востока, а также для выхода казахстанской пшеницы (SWAP-операции) на рынки третьих стран через южные порты Ирана в Персидском заливе.

Рационализация инфраструктуры экспорта зерна предполагает развитие транспортной логистики и по другим направлениям сбыта. Так, в *юго-восточном направлении* одним из перспективных направлений экспорта казахстанского зерна является Китай. Для этих целей построен железнодорожный зерновой терминал на приграничной территории Китая (Синьзянь-Уйгурский автономный район) на железнодорожном узле станция Достык – Алашанькоу (АО "Международный центр приграничного сотрудничества "Хоргос"). Проектная годовая пропускная способность терминала составляет порядка 500 тыс. т, включая элеватор мощностью единовременного хранения 25 тыс. т зерна. При потенциальном росте спроса на зерно объемы экспорта возможно увеличить до 1 млн. т/год.

По *юго-западному направлению* изучается возможность строительства зернового терминала в порту Черного моря (Россия, п. Тамань). По сравнению с Черноморскими портами Украины маршрут транспортировки казахстанского зерна до порта Тамань на 1000 км ближе. Здесь важное значение имеет то, что груз пересекает только одну границу (Казахстан-Россия), маршрут проходит по территории страны с единым таможенным пространством. В перспективе такой транспортный коридор имеет возможность на ближайшие десятилетия стать основным маршрутом по экспорту казахстанского зерна в страны ЕС, Ближнего и Среднего Востока и Северной Африки.

По маркетинговой оценке ряда экспертов растущие издержки по логистике зерна оказывают существенное влияние на доходность зернового бизнеса фермеров Казахстана. Сопоставимость и достоверность полученных в статье результатов подтверждается аналогичными маркетинговыми исследованиями, проведенными рядом исследователей научно-исследовательскими и маркетинговыми организациями.

Исследованиями определено, что экспортеры предпочитают нести логистические расходы по доставке зерна вплоть до границы по базисным условиям. Главным здесь является желание ограничиться организацией доставки зерна казахстанской территорией, так как для осуществления логистических операций за границей не хватает компетенции зачастую даже компаниям, позиционирующим себя в качестве крупных зерновых трейдеров и провайдеров логистики.

В глобальных логистических сетях происходит концентрация грузопотоков по оптимальным направлениям. В этом случае управление и регулирование логистических бизнес-процессов предполагает: разработку единой технологии оптимизации и управления каналам товародвижения зерна; установление единых стандартов хранения и внутрискладской переработки грузов; оптимизацию грузопотоков в пиковые периоды дистрибуции; исключение нерациональных погрузочно-разгрузочных работ; проведение реконфигурации и усовершенствование цепи поставок продукции.

Полученные результаты позволяют объективно оценить и классифицировать транспортно-логистические риски в развивающихся странах, подверженных резким колебаниям, связанным с политической и экономической нестабильностью; показать пути решения по преодолению негативных факторов.

Выводы.

1. Удаленность от мировых рынков и отсутствие прямого доступа к морским портам определяет особое положение казахстанского экспорта зерна. Инфраструктурные ограничения и

транспортно-логистические затраты, отсутствие гарантий по срокам поставки сдерживают реализацию экспортного зернового потенциала страны. Сложился существенный дисбаланс между экспортным потенциалом страны и наличием терминальных и транспортных мощностей по вывозу зерна, логистическая инфраструктура не диверсифицирована, отсутствует четкая экспортная направленность.

2. На фоне снижения мировых цен на зерно в Казахстане происходит рост инфраструктурных издержек экспорта зерна. Значительные резервы повышения эффективности функционирования транспортной системы появляются на стыках взаимодействия звеньев логистической цепи поставок. Оптимизация сложившейся терминально-транспортной инфраструктуры определяется на основе выделения кластеров в районах наибольшей концентрации зерновых грузов с учетом межрайонных и региональных грузопотоков. Внедрение системы перевозки зерновых грузов маршрутными поездами позволит управлять всем циклом транспортировки, сгладить пиковые нагрузки и сезонность спроса, решить проблему дефицита подвижного состава и избежать заторов на подъездных путях.

3. При экспорте казахстанского зерна возникают множество системных и несистемных рисков из-за неразвитости логистической инфраструктуры по хранению и транспортировке зерна. Политические и таможенные барьеры для торговли зерном стали главным препятствием, помимо высоких затрат на транспортировку зерна. Ряд транзитных стран применяют фитосанитарные ограничения на казахстанское зерно, провозимое по их территории, используют нетарифные барьеры.

4. Установление единой ценовой транспортной политики в сфере перевозок зерна повысили стабильность тарифов на перевозку для грузовладельцев. Риски по транспортной логистике при перемещении грузов по железной дороге резко снижены за счет возможности просчитать затраты транспортировки зерна. В дальнейшем необходимо добиться снижения транспортных издержек за счет предоставления сквозных ставок с учетом портовых сборов, применения рациональных логистических схем товародвижения, попутной загрузки, изучения конъюнктуры рынка транспортных услуг и пр.

Значительная протяженность доставки зерна до конечных потребителей - одна из основных логистических проблем и системных рисков для грузоотправителей. Высокая концентрация грузов в одном месте не позволяет быстро перемещать зерно и зернопродукты за пределы страны, так как скапливаются грузы по внутренним поставкам вследствие чего пропускная способность значительно падает. Необходимо диверсифицировать транспортно-логистические риски по доставке грузов.

5. Необходимо выстраивать рациональные транспортные маршруты и формировать экспортную транспортно-логистическую инфраструктуру с учетом волатильности мирового рынка зерна. Основными приоритетами по активизации экспорта зерна является создание мощной производственной и логистической инфраструктуры на Каспийском и Черном морях. Они играют роль ключевых пунктов, соединяющих континентальные транспортные коридоры с морскими линиями, которые участвуют в поддержании межгосударственных перевозок.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Аграрный сектор Казахстана: экономическая и социальная модернизация / Под ред. Г. А. Калиева. – Алматы: КазНИИ экономики АПК и развития сельских территорий, 2010. – 564 с.
- [2] Ушачев. И.Г. Продовольственная безопасность России в рамках глобального партнерства. – М.: ГНУ ВНИИЭСХ, 2013. – 330 с.
- [3] О зерне. Закон Республики Казахстан от 19.01.2001 г. № 143-ІІ (с изм. и доп. на 08.06.2015 г.).
- [4] О государственном регулировании развития агропромышленного комплекса и сельских территорий. Закон Республики Казахстан (с изм. и доп. на 08.06.2015 г.).
- [5] Об обязательном страховании в растениеводстве / Закон Республики Казахстан от 10.03.2004. № 533-ІІ (с изм. и доп. на 27.04.2015 г.).
- [6] Глобальные логистические системы: Учеб. пособие / Под общ. ред. В. И. Сергеева. – СПб.: Издательский дом «Бизнес-пресса», 2001. – 240 с.
- [7] Митько О.А. Формирование и развитие рыночно-регулируемой логистической системы производства и реализации зерновой продукции: Дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. – Ростов-на-Дону, 2006. – 300 с.

REFERENCES

- [1] The agricultural sector of Kazakhstan: economic and social modernization / Ed. G. A. Kaliyev. Almaty: Kazakh Research Institute of Economy in Agribusiness and Rural Development, 2010. 564 p.
- [2] Ushachev. I.G. Food safety of Russia in the framework of global partnership. M.: GNU VNIIESKH, 2013. 330 p.
- [3] On Grain. The Law of Republic of Kazakhstan dated 19.01.2001, № 143-II (with amendments and additions as of 08.06.2015).
- [4] On State regulation of development of agri-industrial complex and rural areas. Law of the Republic of Kazakhstan (rev. and ext. 08.06.2015).
- [5] On compulsory insurance in crop production / Law of the Republic of Kazakhstan dated 10.03.2004. № 533-II (rev. and ext. 27.04.2015).
- [6] Global logistics systems: Training Manual / Under total. Ed. V. I. Sergeyev. SPb.: Publishing house "Business press", 2001. 240 p.
- [7] Mitko O.A. Formation and development of market-regulated logistics system of grain production and sales: Dis. ... Dr. Econ. Sciences: 08.00.05. Rostov-on-Don, 2006. 300 p.

Ю. А. Хан, Т. А. Таипов, А. Б. Бекбосынова

¹Қазақ аграрлық-өнеркәсіптік кешенінің экономикасы және аулдық аумақтарды дамыту ғылыми-зерттеу институты, Астана, Қазақстан,

²Алматы технологиялық университеті, Алматы, Қазақстан,

³Қазақ 9лттық аграрлық университеті, Алматы, Қазақстан

ҚАЗАҚСТАНДА АСТЫҚТЫ ЭКСПОРТТАУДА ТРАНСПОРТТЫҚ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМ ЖӘНЕ ТӘУЕКЕЛДІ АЗАЙТУ ЖОЛДАРЫ

Анотация. Мақалада транспорттық логистиканың тәуекелін төмендету, тетіктерін жетілдіру және жолдарын қарастыру әрекеттері жасалған. Ықтимал болатын мәміле шығындарының әлеуетін азайту негізінде тәуекелдерді бағалау - тәуекелдерді сәйкестендірудің ең қолайлысы болып табылады.

Логистикалық жүйеде пайда болатын тәуекелдерін азайту, тәуекелдердің пайда болуын мақсатты және белсенді түрде ықтималдығын азайтатын кейбір ұйымдастырушылық-экономикалық шараларына негізделді; тасымалдау үдерістерін сақтандыру, қоймалау, астықты өңдеу.

Алынған нәтижелер, экономикалық тұрақсыздыққа байланысты, күрт ауытқуларға ұшырайтын дамушы елдерде транспорттық-логистикалық тәуекелдерді әділдікпен сыныптауға және бағалауға мүмкіндік береді.

Жағымсыз факторларды еңсеру жолдары ұсынылды: сапалық тұрғыдан жаңа және замануи транспорттық инфрақұрылымын құру қажеттілігі мен тәуекелдерді басқару жүйесін енгізу; өзгермелі сыртқы ортамен өзара-іс қимылды есепке алу қажеттілігі.

Түйін сөздер: аграрлық сала, транспорттық-логистикалық жүйе, астық экспорты, әлемдер нарығы, инфрақұрылым, сатып алу және нарық бағалары, өзіндік құн, ауыл шаруашылық тауар өндіруші, тәуекел.