



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ТҰҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ - ЕЛБАСЫНЫҢ ҚОРЫ

«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ – 2017»

студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ – 2017»

PROCEEDINGS

of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2017»



14th April 2017, Astana



**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**«Ғылым және білім - 2017»
студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2017»**

**PROCEEDINGS
of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2017»**

2017 жыл 14 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2017» студенттер мен жас ғалымдардың XII Халықаралық ғылыми конференциясы = The XII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2017» = XII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2017». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2017. – 7466 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-827-6

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-827-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2017

ҚАЛА АУА БАССЕЙІНІНІҢ АВТОКӨЛІК ШЫҒАРЫЛЫМДАРЫМЕН ЛАСТАНУЫН ЭКОЛОГИЯЛЫҚ БАҒАЛАУ

Мұқанов Әліби Маратұлы

alibi.mast@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің студенті,

Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі – У.Ш. Кокаев

Қоршаған ортаның, әсіресе үлкен қалалар мен өндіріс орталықтарындағы жағдайының нашарлауының негізгі себептері ретінде іштен жану қозғалтқыштары орнатылған автокөлік құралдары санының күрт өсуін атауға болады. Бұл өз кезегінде іштен жану қозғалтқыштарынан сыртқы қоршаған ортаға шығарылатын пайдаланылған газдардың құрамындағы улы қалдықтар мөлшерінің артуына және атмосфералық ауа құрамындағы, адам өмірі мен тірі организмдердің өмір сүруіне аса қажетті оттегін, жанармайды жағу процесінде жұмсау қарқынының артуына алып келеді.

Қазіргі кезде автокөлік құралдары халық шаруашылығының энергия көздерін ең көп қолданушы салаларының бірі болып табылады. Оның даму деңгейінің шамасына байланысты оның үлесіне, барлық пайдаланылған мұнайдан алынатын сұйық жанармайлардың 60 % тиесілі, ал оның қоршаған ортаға зиянды қалдықтар шығару бойынша меншікті үлесі 60-80% құрайды.

«Қазақстан Республикасындағы көлік пен байланыс» статистикалық мәліметтері бойынша Астана қаласындағы көлік құралдарының саны 1.1 кестеде келтірілген.

1.1 кесте

Автокөлік құралдарының саны мен құрамы, мың бірлік

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Астана қаласы, соның ішінде:	196,6	183,8	231,3	259,9	264,9	279,1	275,5
жеңіл автомобильдер	170,2	158,8	206,9	233,6	236,5	248,9	244,5
автобустар	6	5,1	5,3	5,8	6	5,9	6
жүк автомобильдері	20,4	19,9	19,1	20,5	22,4	24,3	25

Автокөлік құралдары, адамзаттың қолымен жасалған ғаламат туынды ретінде, оларды жасаған адамдардың денсаулығы мен оларды қоршаған ортаға орны толмас кері әсерін тигізеді. Олар сыртқы қоршаған ортаға зиянды газ тәріздес қосылыстар (CO_2 , NO_x , SO_x , C_xH_y); сұйық заттар (жанар-май, майлар, қышқылдар, сілтілер, антифриз); қатты қалдықтар (доңғалақтар-дың, тежеуіштердің және басқа да бөлшектердің тозу қалдықтары, доңғалақтар, металлдар, тұрмыстық қалдықтар); жылу ағындары (олардың шамасы ЖЭС шығарылатын шамадан да артық) шығарады, сонымен қатар белгілі бір деңгейдегі шулардың, дірілдердің, тербелістердің, электромагниттік өрістердің көзі болып табылады.

Автокөлік құралдарының іштен жану қозғалтқыштарының жұмыс процесі барысында сыртқы қоршаған ортаға шығарылатын пайдаланылған газдардың құрамында келесідей улы заттар болады: азот, көмір қышқыл газы, көміртек тотығы, азот тотықтары, альдегидтер, көмірсутегілер (этан, метан, этилен, бензол, пропан, ацетилен, толуол, ксилол, бутан және тағы басқалары), күрделі қош иісті көмірсутегілер (пирен, бенз(а)пирен, күкіртті газ, күкірт сутегі, қорғасын, марганец және басқалары). Қазіргі кезде пайдаланылған газдардың құрамында 200-ден артық компоненттер байқалған.

Шығарылымдар атмосфералық ауаның жер бетілік қабатына жақын орналасқан биіктікте (1 метрден аз) сыртқа шығарылады, ал олардың концентрацияларының ең жоғарғы мәндері жер бетінен 1,5 м биіктікте (тыныс алу биіктігі) анықталады.

Қалалар мен елді мекендердің жол-көше жүйелерінің көлік құралдарымен жүктелуінің негізгі көрсеткіші ретінде, қозғалыс көлемі аса жоғары болатын, жыл айының аптасының жұмыс күніндегі, қарбалас сағат кезіндегі қозғалыс қарқындылығын алу қабылданған. Жол-көше жүйесінің көліктік жүктелуінің негізгі көрсеткіші ретінде аса жоғары көлік қарқындылығымен сипатталатын жылдың, айдың, аптаның жұмыс күні ішіндегі қарбалас сағаттағы қозғалыс қарқындылығы алынады. МАЖИ мәліметтері бойынша автокөлік құралдарының жұмысы кезінде сыртқы қоршаған ортаға шығарылған зиянды заттардың жер бетілік концентрациясының мөлшерін бағалау үшін мамыр айының жұмадан басқа жұмыс күндеріндегі 17-00 мен 18-00 аралығы алынған.

Автомобильдің қозғалысы мен оның бағдаршамның рұқсат етілген шамын күтіп тұру уақыты, қозғалтқыштың жұмыс көлемі мен оның айналымдар жиілігі сыртқы қоршаған ортаға шығарылатын зиянды заттардың мөлшерін анықтайды.

Қала көшелерінде көлік құралдарының сыртқы қоршаған ортаға шығарылатын зиянды заттарын анықтау және оларды атмосфералық ауаның ластануын есептеу кезінде бастапқы мәліметтер ретінде пайдалану үшін қала бойынша автокөлік ағындарының таралу ерекшеліктерін және олардың уақыт бойынша өзгеру сипатын зерттеу мен талдау жұмыстары жүргізілді.

Көлік ағындарының құрамы мен оның қозғалыс қарқындылықтарының территориялық айырмашылықтары қаланың ауданы мен көлденең өлшемдеріне, тұрғындар санына, жол-көше жүйесін жоспарлау схемасына, өнеркәсіп орындарының, мәдени және қоғамдық орындардың орналасуына, тұрғын үйлер мен демалыс аймақтарының орналасуына, өнеркәсіп мекемелерінің және қаланың кәсіпорындары мен ұйымдарының жұмыс режимдеріне байланысты болады.

Қаланың жол-көше жүйесінің тиісті схемаларын зерттеу нәтижесінде қозғалыс қарқындылығының шамасы анағұрлым жоғары автодаңғылдар мен көліктік жүктемесі жоғары көше қиылыстарының тізбесі дайындалды. Бақылау нысаны ретінде Астана қаласының Жеңіс даңғылы таңдалынып алынды. Жеңіс даңғылы жалпы қалалық маңыздағы көше, қаланың тұрғын үй, өнеркәсіп және экономикалық аудандары арасындағы, сонымен қатар, бірнеше оқу орындары, сауда орталықтары, банктер, мекемелер мен өнеркәсіп орындары, қала саябақтары және т.с.с. жалпы қалалық маңыздағы нысандар арасындағы көліктік байланыстарды қамтамасыз етеді. Жеңіс даңғылы Бұқарбай батыр көшесінен басталады және өзінің бойында әртүрлі санаттағы 11 көшемен қиылысады: Бұқарбай батыр, Кенесары, Бегилдинов, Абай, С.Сейфуллин, Ә.Жангелдин, Бөгенбай батыр даңғылы, Мәскеу, Ә.Молдағұлова, Ы.Алтынсарин және І.Есенберлин көшелері. Барлық көше қиылыстарындағы қозғалыс бір деңгейде ұйымдастырылған және олар бағдаршамдар арқылы реттеледі. Даңғыл бойымен қалалық жолаушылар тасымалдау көлігінің 20-ға жуық бағыты өтеді. Даңғылдың жалпы ұзындығы 3600 м.

Қозғалыс қарқындылығын зерттеу барысында автомобильдердің берілген көше қимасы арқылы өту ырғағы есептелінді. Қозғалыс қарқындылығы автомобиль жолдары мен көшелердің маңыздылық дәрежесін белгілеудің ең негізгі шараларының бірі болып табылады және ол уақыт мерзімі үшін, қозғалыс бағыты бойынша және автомобильдердің түрлері бойынша анықталуы мүмкін. Қозғалыс қарқындылығы – бұл уақыт бірлігі ішінде жолдың белгіленген қимасы арқылы өтетін көлік құралдарының саны.

Жалпы жол қозғалысын ұйымдастыру саласында қозғалыс қарқындылығын есептеудің екі түрлі әдісі қолданылады: тұтас және ішінара таңдау. Қаланың жол-көше жүйесіндегі көлік ағындарының қозғалыс қарқындылықтарын өлшеу жұмыстары таңдау әдісімен қозғалыстың қауіпті нүктесі ретінде көше қиылысындағы және қозғалыс жағдайлары бірқалыпты болатын қиылыстар аралықтарындағы көлік құралдарын есептеу арқылы жүргізілді.

Автокөлік құралдарының жұмысы барысында атмосфераның жер бетіне жақын орналасқан беттеріне шығарылатын зиянды заттардың деңгейі бақылау жүргізілуші аймақтардағы, бағдаршамның рұқсат етпейтін шамы салдарынан автокөлік құралдарының

тежелуі мен тоқтауына және өту кезегін күтіп тұруы, бағдаршамның рұқсат ететін белгісінен кейінгі екпіндеу барысында сыртқы қоршаған ортаға салыстырмалы түрде көп мөлшердегі зиянды заттар шығарылатын, көше қиылыстарында анықталды.

Өлшеу жұмыстары жүргізілетін орындар автокөлік құралдарының қозғалыс жылдамдықтары мен қарқындылықтарының шамасын алдын ала бақылау мен зерттеу нәтижелерінде таңдалды. Зиянды заттардың концентрациясы жол бетінің екі жағынан да жол шетінен 1,5 м қашықтықта және жол бетінен 1,5 м биіктікте өлшенді. Концентрацияларды өлшеу жұмыстары «қарбалас сағаттар» уақытында тәулігіне ең кемі 3 рет, қозғалыс қарқындылығының шамасы жоғары болатын таңертеңгі, күндізгі және кешкі мезеттерде өткізілді.

Қаланың ауа бассейнінің ластануын Казгидромет орталығының байқау бекеттері қадағалайды. Алынған ақпараттар ауа сапасын жақсартуға бағытталған шешім қабылдауға негіз болғанымен тек шектеулі заттарды қарастырады, сондықтан ол экологиялық жағдайды толық, шынайы сипаттамайды. Атмосфералық ауаға түскен автокөліктердің қалдық газдары көптеген жүйке ауруларына, созылмалы және ісік ауруларына алып кеп соғады. Қолда бар мәліметтерге сүйенсек, 2009-2015 жылдары Астана қаласында автокөлік саны 1,5 есеге өскен. Осы кезеңде жүйке аурулары, созылмалы астма, қатерлі ісік аурулары артқан. Бұл жай сәйкестік пе, жоқ әлде өзара байланысты көрсеткіштер ме – біз оны зерттеп жатырмыз. Дегенмен, қала ауасы ластануының қазіргі деңгейі және алдағы 3 жылға жасалған болжам көңіл көншітерлік емес. Сондықтан бұл жерде уақыт күттірмейтін, шешілуі тиіс мәселелер бар. Әрине, қала ауасының ластануын, оның салдарын толығымен жою мүмкін емес. Дегенмен оны қатаң шектеу және бір қалыпқа келтіру қажет. Осы орайда бірқатар экологиялық, басқарушылық және ұйымдастырушылық іс-шаралардың қарастырылғаны жөн деп ойлаймыз.

Алдымен қалаға ауа сапасын бақылап, басқарып отыруға қажетті шешімдер қабылдау үшін ГИС-технологиясын және компьютерлік модельдеуді жүзеге асыратын ақпараттық жүйе қажет. Мұндай мамандандырылған жүйе қала ауасының мониторингін қазіргі заман талабына сай қалыптастыруға және төмендегі мәселелерді шешуге мүмкіндік береді:

- жинақталған ақпаратты қаланың электронды картасына түсіру арқылы «экологиялық қарбалас аумақтарды» көрсетуге;
- зиянды заттардың ауаның жер бетіндегі қабатында шоғырлануын бағалауға;
- ауаның ластануы салдарының қала тұрғындарының денсаулығына әсерін, соның ішінде созылмалы және ерекше аурулардың қозуын бағалауға.
- қала ортасының экологиялық көрсеткіштері мен қала тұрғындарының денсаулығы жайлы ақпараттарды талдау, синтездеу арқылы кешенді медициналық-экологиялық картасын құрастыруға.

Жол полициясы басқармасы жыл сайын өткізілетін көлік құралдарын мемлекеттік техникалық байқаудан өткізу кезінде, автокөлік құралдарын жасаушылар тарапынан көлік құралына міндетті түрде орнатылған, шығарылымдардың деңгейін төмендететін қажетті қондырғылардың бар болуына, олардың техникалық жағынан дұрыс жұмыс істеуіне бақылау жасауы керек. Егер олар болмаса немесе олар дұрыс жұмыс істемесе ондай көлік құралын пайдалануға тыйым салу керек.

Қаланың жолдары мен көшелерінің көліктік жүктелуін азайту мақсатында ірі қоғамдық орындарды (оқу орындары, салық инспекциясы, тұрғындарға қызмет көрсету орталықтары және т.с.с.) қала орталығынан оның шеткі жақтарына қарай ауыстырған дұрыс.

Жол полициясының қызметкерлері тарапынан көлік құралдарының экологиялық жағдайларын жіті бақылауға, оларды тексеріп отыруға көп көңіл бөлінуі қажет. Ол үшін, ең алдымен полициялық экологиялық отрядтардың қызметін қайта қалпына келтіру керек.

Қала бойынша жолаушылар тасымалдаумен айналысатын көліктердің қатарына троллейбустардың жұмысын қайта қосқан тиімді нәтиже берер еді.

Жалпы алғанда, автокөлік құралдарының жұмысы барысында сыртқы қоршаған ортаға шығарылатын зиянды заттардың келеңсіз әсерлерін талдау мен сараптау нәтижелерін негізге

ала отырып, нақты нәтижелер бере алатын іс-шаралар қатарында мына төмендегілерді атап айтуға болар еді:

1. Жаяу жүргіншілерге арналған жер асты өткелдерін салу, ең алдымен көлік ағындарының қозғалыс қарқындылығы жоғары және автокөліктерден ластану дәрежесі жоғары көше қиылыстарында.

2. Қаланың орталық көшелеріндегі көлік ағындарын қайта тарату. Бұл ретте көше қиылыстарынан сағатына 800 автомобильдің іркіліссіз еркін өте алатындығын ескеру керек.

3. Бағдаршамдардың жұмыстарын үйлестіру арқылы «Жасыл толқын» арнасын қамтамасыз ету.

4. Көше бойындағы өсімдіктерден қорғау аймағын жасау.

5. Көше қиылысындағы ластану деңгейін автоматты түрде тіркеуді ұйымдастыру және қауіпті жағдайлар туралы тұрғындарға хабар беру.

6. Автомобиль жолдарының қаптамаларын жүйелі түрде ылғалды тазалау. Жол беті қаптамасының сапасын қамтамасыз ету.

7. Экологиялық тұрғыдан таза жанармайларды пайдалану.

8. Қаланың жекелеген аудандарына көлік құралдарының кіруіне тыйым салу.

9. Автокөлік құралдарының қозғалысын ұйымдастырудың тиімділігін, жол айырықтарын салу, арнайы тұрақтарды ұйымдастыру арқылы арттыру.

10. Автотұрақтардың жұмысын ұйымдастыруға қойылатын талаптарды қатаңдату, тұрақтардың жұмысынан келіп түсетін қаржылардың бір бөлігін қоғамдық көлікті дамыту мәселелеріне жарату.

11. Қозғалыс қарқындылығы жоғары жолдардың маңындағы алаңдарға, бос жатқан жерлерге су бұрқақтарын салу, жолдардың бойын көгалдандыру.

12. Жолдың жанына 15 метрден жақын орналасқан орындарда азық-түлік тауарларымен сауда жасауға, қоғамдық тамақтандыру орындарының жұмысын ұйымдастыруға тыйым салу.

13. Қала салу мен қаланы дамытудың келешектік жоспарларын дайындау кезінде қаланың жол-көше жүйесін экологиялық тұрғыдан аудандастыруды ескеру немесе қарастыру.

Ғылыми жұмыстың нәтижелері бойынша қысқаша қорытындылар:

1. Автокөлік құралдарының сыртқы қоршаған ортаға әсер ету мәселелерінің жағдайына талдау жасалынды.

2. Автокөлік құралдары тарапынан сыртқы қоршаған ортаны ластау деңгейіне әсер етуші заңдылықтар анықталды.

3. Алынған аналитикалық тәуелділіктер автокөлік құралдарының қаланың жол-көше жүйесіндегі қозғалыс жағдайлары мен қарқындылықтарын бағалауға мүмкіндік береді және олардың зерттеу нысандарында жүргізілген нақты бақылаулар нәтижелерімен сәйкес келетіндігі көрсетілген.

4. Жол-көше жүйесіндегі автокөлік құралдарының ағындарынан шығарылушы зиянды шығарылымдардың таралуының жоғарғы дәрежедегі тығыздығы қозғалыс қарқындылығымен үйлеседі және олар қаланың орталық бөлігіне шоғырланған.

5. Автокөлік құралдарынан шығарылатын зиянды шығарылымдарды есептеу әдістемесі және қаланың жол-көше жүйесін экологиялық категориялар бойынша жіктеу жасалынған.

6. Қаланың ауасының автокөлік құралдары тарапынан ластану деңгейін төмендетуге бағытталған нақты ұсыныстар ұсынылған.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Казахстан 2030: Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев: Послание Президента страны народу Казахстана.— Алматы: Білім, 1998.— 96 с.
2. Транспортная стратегия РК до 2015 года. Указ Президента РК от 11.04. 06, №86 //САПП.—2006, №13.—С.91-173.
3. Экологический кодекс Республики Казахстан: Кодекс Республики Казахстан от 09.01.07, №212-III ЗРК //Казахстанская правда.—2007, №12.— 23 января.—С.11-20; Ведомости Парламента РК.—

2007, №1.–С.279-536.

- 4 Хоружая Т.А. Оценка экологической опасности.–М.: Книга-сервис, 2002.–208 с.
- 5 Евгенийев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружающей среде.–М.: ООО «Трансдорнаука», 1997.–285 с.
- 6 Буторина М.В., Дроздова Л.Ф., Иванов Н.И. и др. Инженерная экология и экологический менеджмент.–М.: Логос, 2004.–520 с.
- 7 Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития.– Алматы: Print-S, 2003.– 456 с.
- 8 Жаканова Б. Рост автотранспорта //Транзитная экономика.– Алматы, 2002, №3.– С. 40.
- 9 Омаров А.Ж., Целиков В.В. Экологическая безопасность на транспорте.– Алматы, 1999.– 263 с.
- 10 Дьяков А.Б., Игнатъев Ю.В., Концин Е.П. и др. Экологическая безопасность транспортных потоков /Под ред. А.Б.Дьякова.– М.: Транспорт, 1989.– 128 с.
- 11 Луканин В.Н., Буслаев А.П., Трофименко Ю.В., Яшина М.В. Автотранспортные потоки и окружающая среда: Учебное пособие для вузов /Под ред. В.Н.Луканина.–М.: ИНФРА, 1998.– 408 с.
- 12 Руководство по контролю загрязнения атмосферы РД 52.04.186-89. Введ. 1991-07-01.–М., 1991.– 693 с.
- 13 СТ РК 1433-2005. Автомобили и двигатели. Выбросы вредных веществ. Нормы и методы определения.– Введ. 2007-01-01.– Астана, 2005.– 17 с.
- 14 СТ РК 1433-2005. Автомобили и двигатели. Выбросы вредных веществ.
- 15 Горелик Д.О., Конопелько Л.А. Мониторинг загрязнения атмосферы и источников выбросов: Аэроаналитические измерения /Д.О.Горелик, Л.А. Конопелько.–М.: Изд. стандартов, 1992.– 432 с.
- 16 Жданов Л.С. Снижение влияния транспортных потоков на загрязнение атмосферы в городах: Автореф. дис. ... канд. техн. наук.– М.: МАДИ, 1996.– 24с.
- 17 Гольц Г.А. Особенности технико-экономического обоснования дорожного и уличного строительства в городах и их ближнем окружении: идейные основы и пути трансляции накопленного научного багажа на всю дорожную сеть //Мат. IX межд. научно-практ. конф. «Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния».–Екатеринбург: УГЭУ, 2003.– С.14-23.
- 18 Шмаль А.Г. Методика оценки воздействия автотранспорта на окружающую среду //Экологический вестник России.–М., 2001, №4.

ӘОЖ 525.701

КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛДАУЛАРДЫҢ ЛОГИСТИКАЛЫҚ СҰЛБАЛАРЫН ҚҰРАСТЫРУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Навийхан Бұлбұл

Л.Н. Гумилева атындағы Еуразия ұлттық университетінің магистранты,
Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекшілер – Т.Б. Сулейменов, А.Ж. Тайшубекова

Тасымалдауға арналған жүктердің ең қолайлысы болып ең жақсы жинақталып, оралған жүктер жатады. Осы жағдай бойынша жүктасымалдауды қарастыратын болсақ, онда көптеген жылдар бойы жүк тасымалдау үшін контейнерлер бәсекеге қабілетті болып қала береді. 50% көлемнен аса әлемдік жүк тасымалдаушы автомобильді, темір жолды және теңіз жүк тасымалдаулар осы контейнермен тасымалдауды жүзеге асырады.

Жүк тасымалдаудың контейнер арқылы жүзеге асырылуының негізгі ұстанымы болып – жүктің бір реттік оралуы, одан кейінгі пломбылануы және берілген бағытта жүктің жеткізілуі болып табылады.

Контейнерлі тасымалдаудың ерекшелігі болып, мұндай жүк тасымалдау түрі мультимодальді тасымалдау кезінде қолайлы болып есептеледі, сол себепті ол арқылы тиеу, түсіру жұмыстарына жұмсалатын уақытты 8% үнемдейді.

Егер де күрделі логистикалық жүйелер орындалу қажет болған кезде тасымалдаушы