

No. 803

Японы Олон Улсын Хамтын Ажиллагааны Агентлаг

Монголын Худалдаа Үйлдвэрийн Яам
Улаанбаатар Төмөр Зам

Монгол улс

Замын-Үүд өртөөний ачаа шилжүүлэн ачих
баигууламжийг шинэчлэн байгуулах төслийн
Үндсэн судалсааны тайлан

оны
1993 оны 3-р сар

JICA LIBRARY



J 1142485 (0)

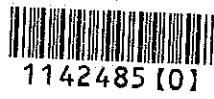
Пасифик Консультант Интернационал
хувьчаат компани

JICA
115
74
GRS
BRARY

GRS

CR4

93-105



1142485 (0)

Японы Олон Улсын Хамтын Ажиллагааны Агентлаг

Монголын Худалдаа Үйлдвэрийн Яам
Улаанбаатар Төмөр Зам

Монгол улс

Замын-Үүд өртөөний ачаа шилжүүлэн ачих
баигууламжийг шинэчлэн байгуулах төслийн
Үндсэн судалсааны тайлан

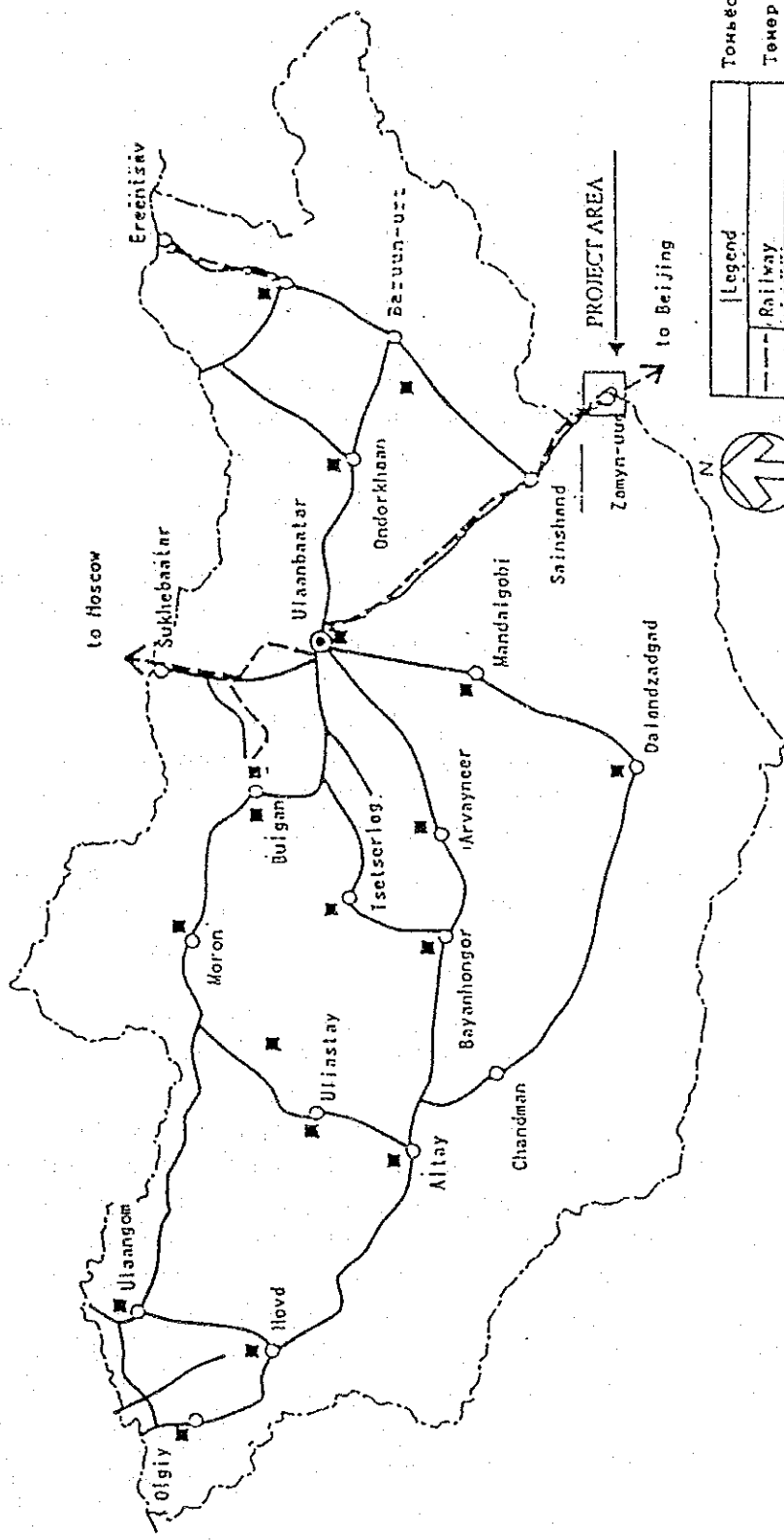
оны
1993 оны 3-р сар

Пасифик Консультант Интернационал
хувьчаат компани

G R S

CR (3)

93-105



Legend	
Railway	—+—+—+—+—
Airport	■
Paved Road	—
Principality	○
National Capital	⊙

Томьёолсон тэмдэгт:
 Төмөр эзэн
 Өнгөшүн буудал
 Засмал сайжруулсан эзэн
 ААНГИЙН ТӨР
 Нийслэл

PROJECT LOCATION MAP
 Байршлын зураг

1. Төслийн нөхцөл байдал болон зорилго.

Монгол улс бол Төв Азийн зүүн хэсэгт оршиж зүүнээс баруун тийш ойролцоогоор 2400 км, өмнөөсөө хойшоо 1300 км, нийтдээ 1 сая 570 мянган км² нутаг дэвсгэрийг эзэлж, хойгуураа Орос улстай, урд уураа Хятад улстай хиллэдэг. Одоогийн байдлаар Хүн ам нь 2 сая 100 мянга байна.

1921 онд тусгаар тогтнолоо олж, 1924 онд Бүгд найрамдах Монгол Ард Улсаа тунхагласан.

1962 онд ЭЗХТЗ-д элсч, хуучин ЗХУ, зуун Европын орны тусламжтэй нийгмийн бүтцийг байгуулсаар ирэв (хуучин ЗХУ болон зуун Европын орнуудад экспортын барааны 90%-г гаргаж, мөн тэндээс нефть, машин хэрэгсэл зэргийн импортын барааны 90%-г ажж байсан зэрэгцээ тэдний хөрөнгө монгонийболон техникийн тусламжид түшиглэж байжээ).

Гэвч хуучин Зөвлөлтөд эдийн засагийн хямарч тусламж зогссоноос шалтгаалан бие даасан эдийн засагт шилжих шаардлагатай болсон. 1991 оны 1-р сард зах зээлийн эдийн засагт шилжих болон улсын хөрөнгийг хувьчлахад чиглэсэн эдийн засгийн өөрчлөлтийг шийдсэн боловч эдийн засгийн талаар нягт холбоотой байсан хуучин зөвлөлт улс задарч, зах зээлийн эдийн засагийн мэдлэг туршлага дутаж байсан зэргээс болж эдийн засаг хямарч, зогсонги байдалд орсон. Ийм эдийн засгийн хямралыг даван туулахын тулд тус улс Барууны орнууд болон Хятад тэргүүтэй Азийн орнуудтай харилцаагаа гүнзгийрүүлэхийг хичээж байна. Ялангуяа экспорт, импортын тухайд бол, урьд хуучин Зөвлөлтийн зүг л хандаж байсан бол одоо Хятад руу явах зам шугам бэхжүүлэхийг чухалчлан, Хятадтай холбох төмөр замын тээврийн чадлыг ихэсгэх нь тулгамдсан чухал асуудал гэж болжвээм байна.

Гэвч Монгол Хятад хоёрын төмөр замын цариг хоорондоо адилгүй учир (монголынх 1520 мм, хятадынх 1435 мм), улсын хилдээр ачаа шилжүүлэх ачих шаардлагатай боловч, одоогоор Монголийн талд ачаа шилжүүлэх байгууламж бүрэлдээгүй учир Хятадын Эрээн өртөөнд ачаа шилжүүлэх ажиллагаанд түшиглэхээс аргагүйд хүрч. Монголд очих төмөр замын ачаа нь Хятадын талын ачаа хөдөлгөх норм хэмжээнд хязгаарлагдаж чөлөөтэй, төлөвлөгөөтэйгээр тээвэрлэж чадахгүйд хүрч байна. Иймд Монголын засгийн газар цаашид ихсэх хандлагатай ачаа тээвэрлэлтийн шаардлагийг хангаж тээврийн зардлыг багасгахын тулд Монголын хилийн өртөө болох Замын-Үүдэд Төмөр замын ачаа шилжүүлэх байгууламжийг шинэчлэн байгуулах тухай манай улсад буцалтгүй тусламжийн хүсэлтийг гаргасан.

Үүнтэй холбогдуулан Японы засгийн газар 1991 оны 7-р сард төсөл бэлтгэх анхан шатны судалгааны бүлгийг явуулан монгол улсын засгийн газрын хүсэлтийн агуулгыг тодорхойлж төсөл боловсруулах үндсэн судалгааг явуулахаар шийдэв.

Японы олон улсын хамтын ажиллагааны агентлаг нь хүсэлтийн агуулгыг нягтлан үзэхийн хамт буцалтгүй тусламжийн объект болгоход зохих ажлын хүрээг хэлэлцэн тохиролцохоор 1993 оны 1-р сарын 12 оос 21 хүртэл, төсөл боловсруулах үндсэн судалгааны бүлгийг явуулсан байна.

2. Хүсэлтийн агуулга

Монгол улсын засгийн газар тус төсөлтэй холбогдуулан гаргасан хүсэлтэд Замын-Үүд өртөөны ачаа шилжүүлэх байгууламжийг шинээр байгуулах болон одоо байгаа төхөөрөмжийг засан сайжруулахийг хүсчээ. Агууллыг төдөрхойлбал:

1. Зам төмөр тавих ажил (материал бэлдэх болон угсралтний ажил)

1,435 мм өргөнтэй зам төмөр.

(шинээр тавих) 3,600 м орчим

(өөрчлөн засах) 5,000 м орчим

1,520 мм өргөнтэй зам төмөр.

(шинээр тавих) 5,600 м орчим

2. Газар шорооны ажил (материал бэлдэх болон барилгын ажил)

Битүү вагоны дээвэртэй платформ 15м х 120м, 1,800 м² орчим

Контейнерын вагоны платформ 36м х 210м, 7,560 м² орчим

Дээрхи зам төмөр болон платформтай холбогдолтой газар шорооны ажил

Засвар үйлчилгээний зам, хаалга, хашаа, ус гаргах гуу

Тус байгууламжд зориулсан усны шугам.

3. Байшин барилгын ажил (халаалт, сантехник, гэрэлтүүлэгтэй)

Конторын газар 150м² х 2 давхар, 300 м² орчим

Ачааны 300 м² орчим

"Reach Stacker"-ны гараж 340м² орчим

Байр

Шинээр нэмэгдэх ажиллагчийн тоогоор

4. Ачаа шилжүүлэх тоног төхөөрөмж.

"Reach Stacker"	2 ш.
Сэрээт өргөгч (1.5т)	4 ш.
Зөөврийн туузан коньер	4 ш.

5. Холбооны тоног төхөөрөмж (тоног тохооромж болон монтаж)

Тавиурын болон зөөврийн холбооны тоног төхөөрөмж	28 хос.
"Talkback" төхөөрөмж	21 хос.

6. Цахилгаан төхөөрөмж (төхөөрөмж бэлдэх болон угсралт)

Монгон усны гэрэлтүүлэг (контейнерийн платформд зориулж 10 Lux)	
Монгон усны гэрэлтүүлэг (битүү вагоны платформд зориулж 100 Lux)	
Монгон усны гэрэлтүүлэг (агуулах болон салаа замд зориулж 1 Lux)	

3. Толовлогоосний агуулга

3-1. Гүйцэтгэх байгууллага болон ашиглалтын тогтолцоо.

Тус төслийг хариуцах Монголын талын засагийн газрын байгууллага нь Худалдаа үйлдвэрийн Яам бөгөөд ажил хэрэгжүүлэх байгууллага нь Улаанбаатар төмөр зам бөлнө.

Улаанбаатар төмөр зам бол 1949 онд Оростой хөрөнгө нийлүүлэн байгуулагдсан бөгөөд 2 талын гаргасан хөрөнгө 50:50 хувь болно.

Ёронхий захирлыг Монголын талаас сонгож удирдлагын гол эрхийг Монголын тал эдэлнэ. Мөн гаргах хөрөнгийн хувь болон ажил эрхлэх аргыг Оросын талтай хэлэлцэх явцдаа байна. Түүний гол агуулга нь:

1. Монголын талаас гаргах хөрөнгийн хувийг 51% - иас дээш болгох.
2. Монголын тал нь гуравдах оронтой хамтран ажиллаж ашиг олсон тохиолдолд Монголын талын үндсэн хөрөнгө болгоно. Оросын тал гаргасан хөрөнгийнхөө хувитай хамааралгүй үүн дээр өмчлөх эрхийг эдлэхгй.

Одоо Улаанбаатар томор зам 14000 гаруй ажиллагчтай ба үүнээс 23 нь оросын мэргэжилтэй юм. Мөн 3500 гаруй буй вагонаас 1200 нь Монголын талынх бөгөөд 2300 нь Оросоос зээлж хэрэглэж байна.

3-2. Үндсэн төслийн агуулга

Монголд явуулагдсан хэлэлцээр болон ажлын газар дээрх судалгааг үндэслэн үндсэн төслийг дараахь 3 зүйлд ангилан тогтоов.

1. Зам төмөр

Хятадаас Монголд орох вагонг ачаа шилжүүлэх байгууламжд оруулах Хятадын царигийн (1435 мм) зам төмөр болон мөн байгууламжаас Монгол улсын дотогшоо вагон явуулах Монголын царигийн (1520 мм) зам төмөр.

2. Ачаа шилжүүлэх байгууламж ба тоног төхөөрөмж.

Хятадын талын вагоноос ачаа буулгаж Монголын талын вагонд шилжүүлэн ачихад зориулсан байшин барилга болон тоног төхөөрөмжэнд хамрагдана.

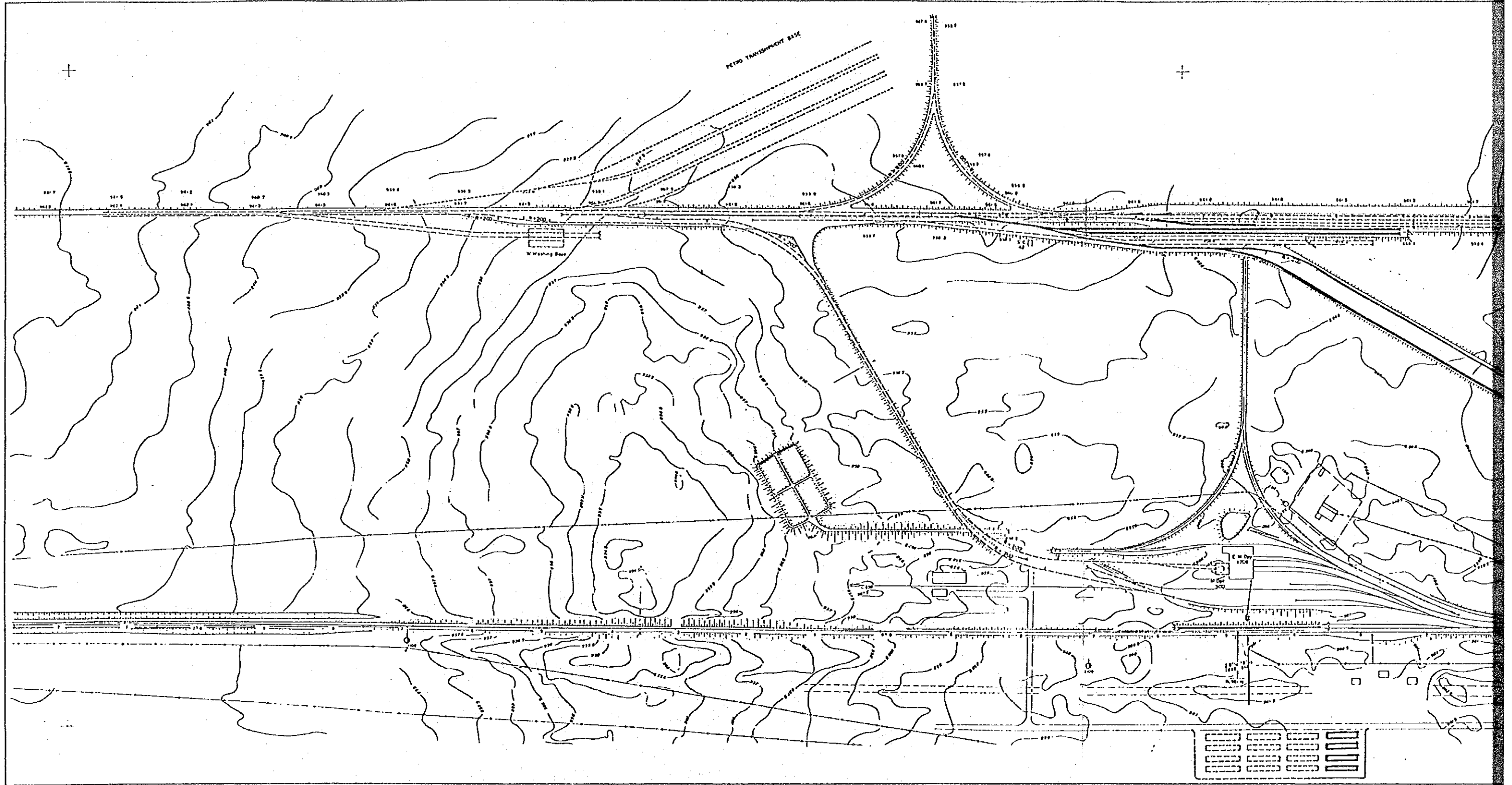
Битүү вагоны ачааг шилжүүлэн ачихад шаардагдах төхөөрөмж нь өндөр платформ, туузан коньер болон сэрээт өргөгч зэрэг юм. Задгай вагоноор тээвэрлэх контейнер, барилгын материал зэрийн эд барааг шилжүүлэн ачихад шаардагдах төхөөрөмж нь намхан платформ, "Reach Stacker" зэрэг юм.

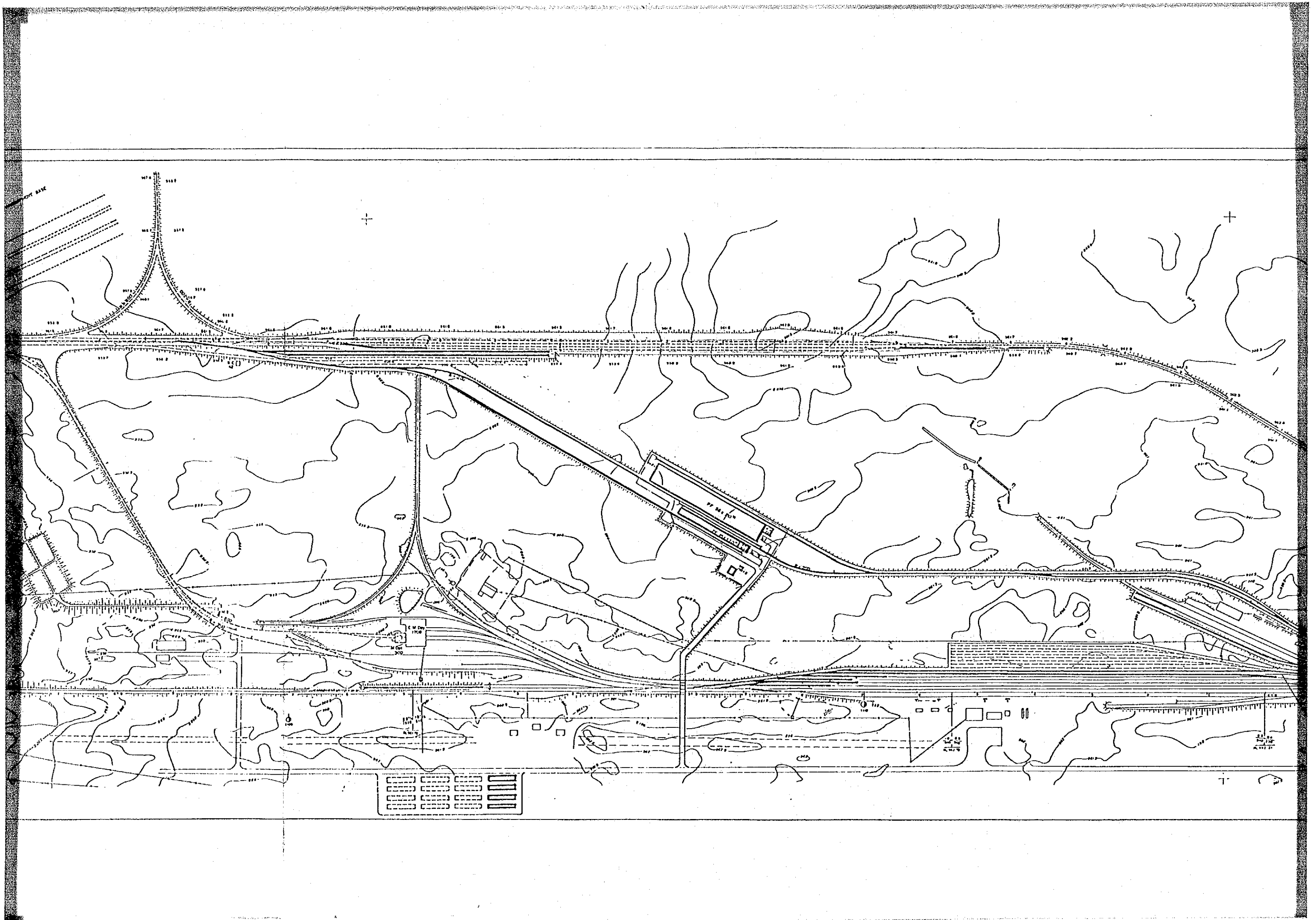
3. Ачаа шилжүүлэх ажил лаглааг эрхлэн удирдах болон засвар хэрэглэх байшин барилга, тоног төхөөрөмж.

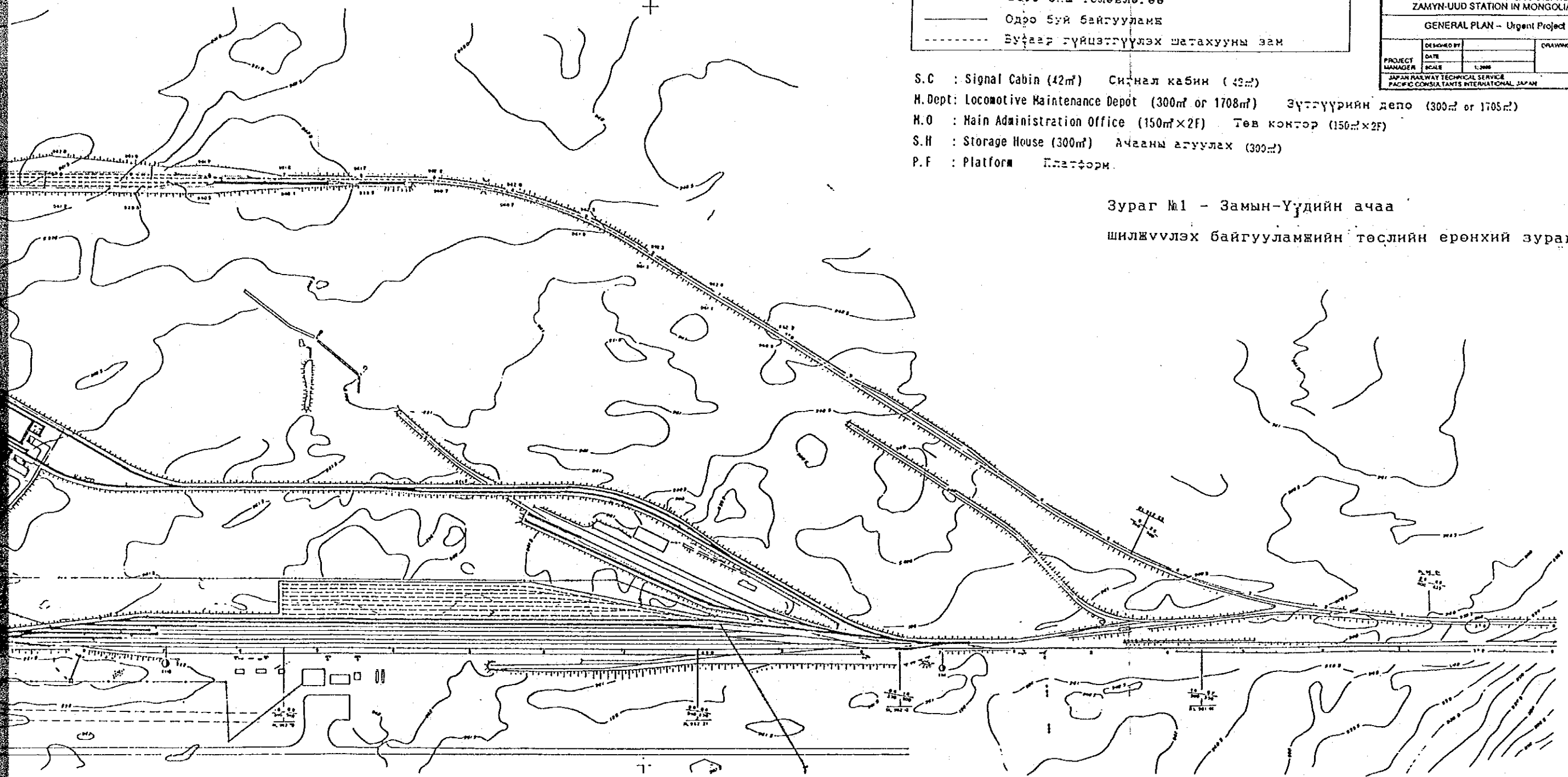
Ачаа шилжүүлэх ажиллагааг удирдан зохицуулахад шаардагдах, төв контор, ажиллагчдын өрөө, тоног төхөөрөмжийн депо-гараж, ачааг түр хадгалах агуулах. Бас вагонуудыг хөдөлгөж ачааг шилжүүлэх ажиллагааны аюулгүй байдал үр бүтээмж, тогтворыг дээшлүүлэхэд зориулсан гэрэлтүүлэг болон холбооны хэрэгсэл.

Тус үндсэн судалгаа бол түрүүн Японы Олон Улсын Хамтын Ажиллагааны Агентлагийн үйлдэн боловсруулсан 2000 онд зориулсан ерөнхий төслийн нэг хэсгийг бүрдэх бөгөөд шаардлага, ач холбогдол нь ихтэйг харгалзан онцлон яаралтай байгуулвал зохих байгууламжийг нь объект болгосон билээ. Энэ ажлын хүрээ нь Монголын талын хүсэлттэй агуулгаараа таарах юм.

Зураг №1 нь Замын-Үүд өртөөний ачаа шилжүүлэх байгууламжийн ерөнхий зураг, Зураг №2 нь мөн байшин, барилгын тойм зураг болно. (Ард 10-р хуудас)





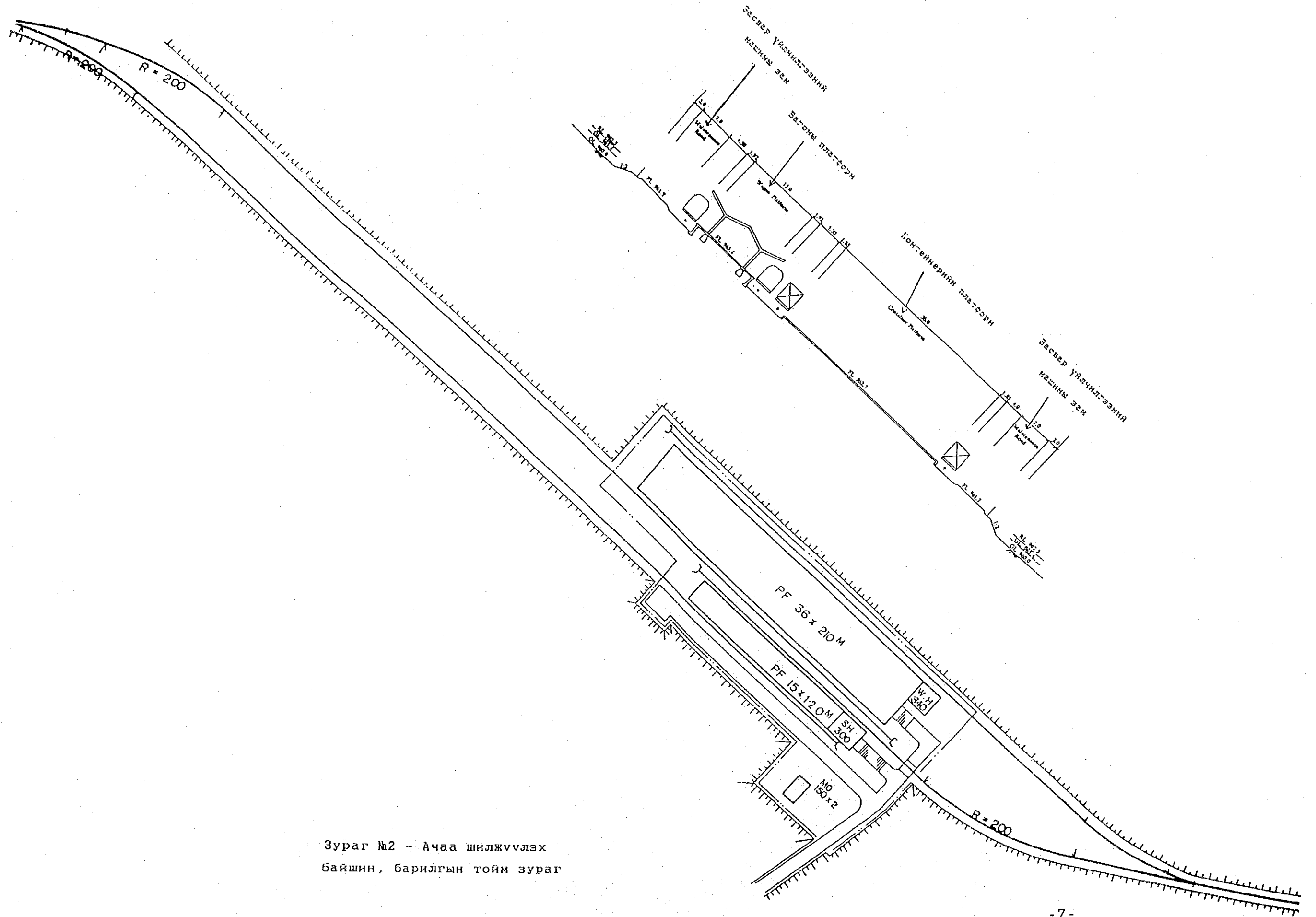


	Яаралтай тосол
	1520ммээс 1435мм-т өөрчлөн засах зам
	2000 см-ын төлөвлөгөө
	Одро буй байгууламж
	Буцаар гүйцэтгүүлэх шатахууны зам

MINISTRY OF TRADE AND INDUSTRY AND MONGOLIAN RAILWAY, MONGOLIA		
THE IMPROVEMENT PLAN FOR TRANSSHIPMENT FACILITIES AT ZAMYN-UUD STATION IN MONGOLIA		
GENERAL PLAN - Urgent Project		
DESIGNED BY	DATE	DRAWING NO.
PROJECT MANAGER	SCALE 1:2000	
JAPAN RAILWAY TECHNICAL SERVICE PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL JAPAN		

- S.C : Signal Cabin (42m²) Сигнал кабин (42м²)
- M. Dep: Locomotive Maintenance Depot (300m² or 1708m²) Зүтгүүрийн депо (300м² or 1708м²)
- M.O : Main Administration Office (150m²×2F) Төв контор (150м²×2F)
- S.H : Storage House (300m²) Ачааны агуулах (300м²)
- P.F : Platform Платформ

Зураг №1 - Замын-Уудийн ачаа шилжүүлэх байгууламжийн төслийн ерөнхий зураг



Зураг №2 - Ачаа шилжүүлэх
байшин, барилгын тойм зураг

3-3. Ажил гүйцэтгэх төлөвлөгөө

Тус төслийн ажлын газар бол говийн бүсийн зүүн хэсэгт оршиж, өвөлийн цагт -40° хүйтэнд хүрдэг. Тус нутат төмөр замын өртөөний ажиллагчид болон улсын хилийг хамгаалах хүмүүс оршин суудаг боловч амьдралын хэрэгцээний бараа бүрэн хангахад төвөгтэй бөгөөд бүтээн байгуулалтад хэрэглэх материал, машин хэрэгслийг ч гаднаас оруулах нь чухал байна. Газар шорооны бетон цутгах ажил нь зуны улиралд л явагдах учир барилгын ажилд зарцуулах хугацаа нь ердийнхөөс урт хугацаа шаарддаг. Тус төслийг гүйцэтгэхэд 2 жил шаардагдна.

Тус тусын жилд гүйцэтгэх ажлыг төсвийг дор үзүүлэв.

Төлөвлөгөөний агуулга	1-р жил	2-р жил
Зам төмөр битүү вагоных	0	
задгай вагоных		0
Өндөр платформ (15м өргөн х 120м урт)	0	
Ачаа өргөж зөөх машин	0	
Намхан платформ (36м өргөн х 210м урт)		0
"Reach Stacker"		0
Төв конторын байшин	0	
Ачааны агуулгах	0	
Депо-гараж		0
Ажилчдын өрөө	0	0
Гэрэлтүүлэг, холбооны тэнэг төхөөрөмж	0	0

Дээрхи ажлуудад шаардагдах нийт цаг хугацааг дор үзүүлэв.

Ажилийн төрөл	1-дэх жил	2-дох жил
Төсөл зураг бэлтгэх ажил	3.5 сар	3.5 сар
Барилгын ажил	12 сар	12 сар

Зураг №3-т ажлыг хэрэгжүүлэх үе шатыг үзүүлэв.

Зураг №3 - Ажил хэрэгжүүлэх үе шат

Сар	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
(1-дэх жил)												
Төслийн зураглал				(3.5 сар)								
Ажлын зохицуулалт												
1. Урьдчилсан бэлтгэл ажил												
2. Барилгын бэлтгэлийн ажил												
3. Газар шорооны ажил												
4. Платформын ажил												
5. Байшингийн барилгын ажил												
6. Машины замын ажил												
7. Зам төмрын ажил												
8. Дагалдах төхөөрөмжийн ажил												
				(Нийт 12 сар)								
(2-дэх жил)												
Төслийн зураглал				(3.5 сар)								
Ажлын зохицуулалт												
1. Урьдчилсан бэлтгэл ажил												
2. Газар шорооны ажил												
3. Платформын ажил												
4. Байшингийн барилгын ажил												
5. Зам төмрын ажил												
6. Дагалдах төхөөрөмжийн ажил												
				(Нийт 12 сар)								

Материал, машин хэрэгслийг тухайн орноос олж бэлтгэх үндсэн зарчимтай боловч үнэ өртөг, яс чанар, нийлүүлэх хир хэмжээ болон цаг хугацааны талаар хянан үзэж ямар нэгэн асуудалтай тохиолдолд Япон болон гуравдах орноос импортоор оруулна. Японоос импортлох тохиолдолд дорхи маршрутаар тээвэрлэнэ.

Япон - Тянжин (Хятад) усан онгоцоор тээвэрлэх.
Тянжин - Эрээн томор замаар тээвэрлэх.
Эрээн - Замын-Үүд томор замаар тээвэрлэх.

Мөн Монгол улсын дотоодод бэлтгэх тохиолдолд Улаанбаатар - Замын-Үүд чиглэлийн төмөр замаар тээвэрлэнэ.

3-4. Ашиглан хэрэгжүүлэх төлөвлөгөө

Тус байгууламж бүрэн бий болсны дараа ажиллагаа нь эрхлэх болон ашиглан хэрэгжүүлэх байгууллага нь Монголын Худалдаа Үйлдвэрийн Яам, Улаанбаатар Төмөр Зам хоёр юм.

Улаанбаатар төмөр замын хүлээх ажил үүрэг.

- Ачаа шилжүүлэх байгууламжийг эрхлэн ашиглах болон засвар үйлчилгээг явуулах.
Замын-Үүд өртөөний ажил эрхлэх зохион байгуулалтын төслийг зураг №4-т.
- Хэсэг сэлбэг, туслах материал зэргийг тогтвортой худалдан авж арга замыг (олон улсын зах дээрээс) нээж тэндээс байнга нөхөж байхаар хичээх.
- Ашиглан хэрэгжүүлэхэд шаардагдах санхуу төсвийг бэлтгэх.

Монголын Худалдаа Үйлдвэрийн Яамны хүлээх ажил үүрэг.

- Тус байгууламж дээр хэрэглээх хөдөлгүүр, машин механизмын түлш шатахууныг бусдаас түрүүнд хуваарилахаар арга хэмжээ авах.

Монгол-Хятадын хил ДЭЭР ачаа шилжүүлэх ажлыг үр ашигтай явуулахын тулд хүн хүчээр хангагдсан цэгцтэй зохион байгуулалт хэрэгтэй. Бас мөн байгууламжийг бүрэн ашиглан хэрэгжүүлэхийн тулд тусгай сургууль хэрэгтэй байна.

Зохион байгуулалт

Төсөлн дурдсан газар улсын төвөөс хол зайдуу болох хилийн бүс нутагт хамардаг учраас ажиллагчдын тоог аль болохоор. Үүнд:

1. Шинээр нэмэгдүүлэхгүй, одоогийн системээр байлгах.
2. Ачаа шилжүүлэх үр ашигтай арга барилыг нэвтрүүлэх.
3. Одоо ажиллаж буй хүн хүчний үр бүтээмжийг дээшлүүлэх ашиглах.

Шаардагдах хүн хүч.

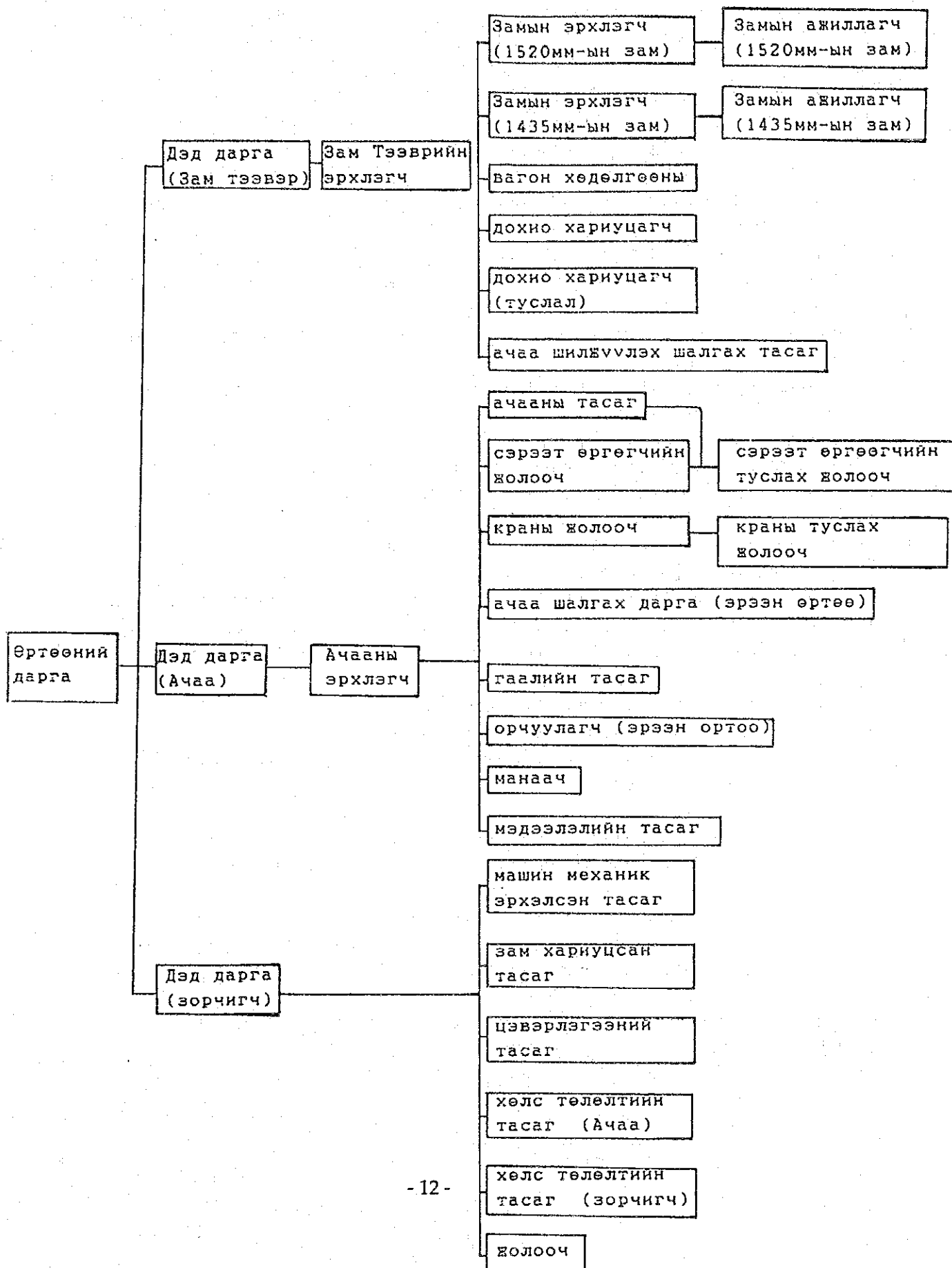
Ачаа шилжүүлэх байгууламжийг ашиглан хэрэгжүүлэхэд шаардагдах нэмэлт бүрэлдэхүүнийг дор үзүүлэх.

1. Ачаа шилжүүлэх ажил эрхлэх	31 хүн
2. Зvтгvүрийн жолооч	4 хүн
3. Вагоны засвар вйлчилгээ	2 хүн
4. Ачаа шилжүүлэх тоног тохооромжийн засвар вйлчилгээ	14 хүн
5. Зам томор байшин барилгын засвар вйлчилгээ	2 хүн
6. Цахилгаан төхөөрөмж	1 хүн

Нийт 54 хүн

Замын-Үүд өртөөний ажил эрхлэх зохион байгуулалтын төслийг зураг №4-т харуулав. (Ард бий)

Зураг №4 - Замын-Үүд өртөөний ажил эрхлэх зохион байгуулалтын төлөвлөгөө



4. Монголын талын хариуцах ажлын хүрээ

Тус төсөлд Монголын талын хариуцах ажлын хүрээ нь:

1. Газар талбайг бэлдэх.
2. Тухайн газар хүртэлх машин замыг засах.
3. Цахилгаан эрчим хүч болон усны шугам, дагалт төхөөрөмжөөр хангах.
 - Цахилгаан эрчим хүч (тухайн газар хүртэл шугам татах)
 - Усны шугам (тусайн газар хүртэл).
 - Ердийн тавилга, хогшил.
4. Бүтээн байгуулалтын хугацаанд тухайн газрын доторх, гаднах зам, төмөр замыг эрхлэх.
5. Дөрөвдүгээр замыг солих газарийг таслах ба шилжүүлэхийн байгуулан ажил.
6. Японы гадаад гүйлгээний банкд ... Мэдэгдлийн хөлс тогтоосон хөлсний мөнгө төлөх Төлөх хөлс
7. Монгол улсад орох гаалгийн бичиг баримт бүрдүүлэхийг батлах (Монгол улсын дотоодод төсөвт зориулсан бүтээгджүүний гаалын бичиг баримтыг бүрдүүлэх болон гаалийн татвараас чөлөөлөх)
8. Тус төслийн хүрээнд нийлүүлэх эд зүйлс болон ажиллах Япон хүнийг татвараас чөлөөлөх.
9. Тус төслийн хүрээнд эд зүйлс нийлүүлэхэд, ажиллах Япон хүнийг Монгол улсад орох буюу оршин суухад тусламж дэмжлэг үзүүлэх.
10. Төслийг хугацаанд нь биелүүлэхийн тулд Монгол улсын дотор засгийн газар шаардлагатай арга хэмжээг хурдан авах.
11. Буцалтгүй тусламжийн хүрээнд орсон зүйлийн гадна төслийг биелүүлэхэд шаардагдах бүх зардлыг хариуцах.
12. Буцалтгүй тусламжаар бий болсон байгууламж болон нийлүүлсэн төхөөрөмжийг үр ашигтай, зохистойгээр хэрэглэх болон засвар үйлчилгээг явуулах.

Иймд, Монголын тал бэлтгэх санхүү хөрөнгө бол, бүтээн байгуулахад шаардагдах барилгын зарлага, байгууламж бий болсны дарааны ашиглалтын зарлага, хоёрт хуваагдана.
Тус тусын зарлагийн бvдvүвч тоог дор үзүүлэв.

Монгол талын хариуцах барилгын зарлага.

дөрөвдүгээр замыг солих газарийг таслах ба шилжүүлэхийн байгуулан ажил 120,000 төгрөг

Ашиглалтын зарлага.

ажиллагчдын цалин	1,700,000	төгрөг (жил бүр)
түлш шатахууны зарлага ..	1,600,000	төгрөг (жил бүр)
засвар үйлчилгээны зарлага	2,550,000	төгрөг (жил бүр)
<hr/>		
дүн	5,850,000	төгрөг (жил бүр)

5. Дүснэлт болон санал

Монгол Хятад хоёрын төмөр замын цариг хоорондоо адилгүйгээс хил дээр ачаа шилжүүлэн ачих шаардлагатай боловч одоо гоор Монголын талд ачаа шилжүүлэх байгууламж бүрэлдээгүй, Хятадын Эрээн өртөөндөх шилжүүлэх ажиллагаанд түшиглэхээс аргагүй билээ. Иймээс Монгол руу орох төмөр замын нь Хятадын талын ачаа хөдөлгөх норм хэмжээнд хязгаарлагдаж чөлөөтэй, төлөвлөгөөтэй тээвэрлэгдэж чадахгүй байна. Тус төсөл нь Монгол улсад ачаа шилжүүлэх байгууламжийг шинэчлэн байгуулахаар дор дурьдснаар ашигтай юм. Үүнд:

1. Ачаа тээвэрлэх хугацаа богиносно.

Ачаа шилжүүлэх чадварыг нэмэгдүүлснээр тээвэрийн хугацаа богиносох учир, Монголын эдийн засгт үзүүлэх ач холбогдол ихтэй юм.

2. Тээврийн зардлыг багасгах.

Монгол улс ачааны вагон олныг Оросоос зээлэн хэрэглэж байгаа учир, ачаа шилжүүлэх байгууламжийг шинэчлэж тээвэрийг нь үр ашигтай болгохоор зээлийн зардлыг багас чадна.

Мөн одоо Хятадад толж буй ачаа шилжүүлэхийн хөлсний зардлыг багасгах юм.

3. Олон улсын хэвшсэн ёсонд нийцэх.

Олон улсын хэвшсэн ёсоор бол ачааг хүлээн авах тал өөрийн хөө байгууламж дээр шилжүүлэн ачих зарчимтай билээ.

Тус төслий хэрэгжүүлснээр олон улсын чанартай ажил үүргээ гүйцэтгэж болох юм.

4. Шинэ ажлыг зохион гаргах.

Төслийг хэрэгжүүлснээр барилгын болон байгууламжийг ашиглах ажлыг шинээр үүсгэж, хүмүүсийн ажилд орох завшааныг нэмэгдүүлнэ.

Дээр дурдснаар тус төслийг хэрэгжүүлбэл өнөөг хүртэл Хятадын Эрэн өртөөнд л шилжүүлж буй импортын барааны тээвэрлэлт нь төлөвлөсөөтэй хийгдэж чадна.

Ирээдүйд өсөх хандлагатай байгаа ачаа тээврийн эрэлт хэрэгцээнд ч бүрэн нийцэж байгаа учир өргөн хэрэгцээний бараагаар түргэн хангаад зогсохгүй аж үйлдвэрийн бусад салбарт ч нааштай нөлөө үзүүлж эдийн засгийн хөгжилд их хувь нэмэр оруулах юм.

Энэ судалгаагаар тус төслийн үр ашиг, биелүүлэлт, Монгол улсийн биелүүлэх хүч чадал зэрэг нь тодорхойлогдож, бас тус төслийн үр ашиг нь буцалтгүй тусламжийн зорилгод, таарах учир, Японы буцалтгүй тусламжаар энэ төслийг биелүүлэх нь зохистой гэж бодогдоно.

JICA