

## Срок вышел, движение осталось: «Мост Мира» стал уязвимым звеном Улан-Батора

Один из ключевых транспортных объектов Улан-Батора оказался в состоянии, которое специалисты уже открыто называют критическим. На «Мосту Мира», соединяющем центральную часть столицы с южными районами города, зафиксированы многочисленные повреждения и трещины. При этом сооружение продолжает ежедневно принимать основной поток транспорта, оставаясь одной из главных артерий городской мобильности.

История моста напрямую связана с формированием современной столицы. Он был построен при финансовой поддержке правительства Китая в рамках экономического сотрудничества двух стран. Строительство завершилось в 1958 году, а в эксплуатацию объект был введен в 1963 году. До его появления в этом районе существовал деревянный мост Залрахин Улан, который долгое время выполнял функцию главного транспортного перехода через реку Туул и фактически обеспечивал развитие промышленной зоны города. С появлением железобетонного сооружения транспортная инфраструктура Улан-Батора изменилась окончательно. Южное направление стало активно застраиваться, а мост превратился в символ модернизации столицы.

Сегодня культурная значимость объекта выходит далеко за рамки инженерной конструкции. Для нескольких поколений жителей Улан-Батора «Мост Мира» стал частью городской идентичности. Через него проходят основные маршруты, связывающие центр города с жилыми кварталами, промышленными территориями и выездами в южном направлении. Фактически речь идет о транспортном узле, без которого жизнь в городе сложно представить.



Улан-Батор, 25-26 июля 2015 г. Фото: GriL

Однако срок службы сооружения давно исчерпан. Средняя эксплуатационная продолжительность железобетонных мостов составляет 50–60 лет, тогда как «Мост Мира» используется уже более 60 лет и

примерно 13 лет работает за пределами расчетного ресурса. Профильные эксперты оценивают его техническое состояние как «плохое», что в инженерной классификации означает высокий риск дальнейшего разрушения конструкций.

За время эксплуатации мост трижды проходил капитальный ремонт. В 2004 и 2006 годах при поддержке китайской стороны усиливались балки и колонны, обновлялись опоры и дорожное покрытие. Последние крупные работы проводились в 2021 году. Тогда на 900 миллионов тугриков было снято около трех сантиметров старого асфальта на площади 7200 квадратных метров, уложено новое покрытие, восстановлено освещение. Планировалось также обновление 1400 квадратных метров пешеходных дорожек, однако часть работ осталась незавершенной из-за карантинных ограничений.

Несмотря на регулярные ремонты, проблемы конструкции носят системный характер. Основным фактором разрушения специалисты называют воду. Из-за недостаточной дренажной системы осадки проникают внутрь бетонных элементов через пустоты под пешеходными зонами и коммуникациями. Постоянное увлажнение приводит к эрозии бетона и постепенной потере прочности. Дополнительное бетонирование признано неэффективным решением, поскольку увеличивает нагрузку на конструкцию.

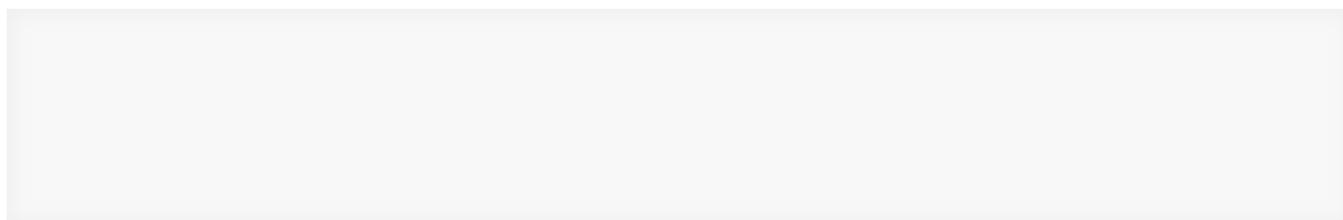
Из-за



того, что конструкция моста выполнена по Т-образной балочной схеме и рассчитана на нагрузку до 15 тонн, возникает вероятность повреждения его несущих элементов во время движения тяжелого транспорта. В условиях стремительного роста автомобильного потока Улан-Батора эта проблема стала вопросом безопасности.

Городские власти на протяжении нескольких лет обсуждают различные варианты решения. В разные периоды рассматривалась идея строительства нового моста или расширения существующего перехода до шести полос с созданием пешеходных и велосипедных дорожек. В рамках более крупной программы модернизации транспортной инфраструктуры обсуждалось строительство нового объекта вместо ремонта старого.

В августе 2025 года руководитель департамента развития столичных дорог Б. Одбаяр заявил, что новый мост строиться не будет, а основной акцент сделают на масштабной реконструкции существующего сооружения. По расчетам инженеров, капитальный ремонт способен продлить срок эксплуатации еще на 15–20 лет. Проектные работы были выполнены примерно на 60% и должны были завершиться к 30 октября 2025 года с последующим включением финансирования в бюджет 2026 года.





Однако с момента этих заявлений прошло несколько месяцев, а общественность так и не получила актуальной информации о возможной реконструкции. При этом в государственном бюджете уже были предусмотрены средства. На 2025 год выделено 1,5 миллиарда тугриков, на 2026 год почти 400 миллиона тугриков. Отсутствие прозрачной отчетности беспокоит жителей столицы, которые ежедневно пользуются мостом.

Эта ситуация отражает более широкую проблему развития Улан-Батора. Город стремительно растет, количество автомобилей ежегодно увеличивается, а инфраструктура остается на уровне середины прошлого века. Мост, который когда-то стал символом модернизации, превращается в индикатор накопленных проблем.

Парадокс в том, что объект, обеспечивающий стабильность городской транспортной системы, сам стал ее уязвимым элементом. Закрытие моста даже на короткий срок способно вызвать транспортный коллапс в южной части столицы. Именно поэтому реконструкция перестает быть исключительно инженерной задачей, превращаясь в вопрос безопасности и качества жизни.

Фото: [wikimapia](#), [isee](#), [vk.com](#)

Автор: Эрнест Баатырев © Babr24.com БЛАГОУСТРОЙСТВО, ОБЩЕСТВО, ТРАНСПОРТ, МОНГОЛИЯ 35  
26.02.2026, 08:00

URL: <https://babr24.com/?IDE=288832> Bytes: 5515 / 5189 Версия для печати

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра в Монголии:  
[bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Автор текста: **Эрнест  
Баатырев.**

**НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:**

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## **ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:**

---

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## **КОНТАКТЫ**

---

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](https://t.me/bur24_link_bot)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/irk24_link_bot)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/kras24_link_bot)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)  
эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

## **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: [@babrobot\\_bot](https://t.me/babrobot_bot)  
эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)