

Таблица 1 - Участки, на которых ожидается повышение скоростей движения поездов

№ № п/ п	Наименование участков	Протяженность, км		Объем ремонта, км	Сроки реализации	Планируемое повышение скорости, км
		одн., неч.	чет.			
1. Участки перспективного развития						
1	Мангыстау-Бейнеу	863,7		13	2008 - 2009	70
2	Саксаульская -Арысь	888	554,8	144,2	2008 - 2010	140
3	Арысь - Сарыагаш	132	132	71,24	2008 - 2010	71
4	Жесказган -Жарык	485,1		41,3	2008 - 2010	39,8
5	Моиынты -Актогай	521,3		341	2006 - 2010	306
6	Актогай -Достык	319		162	2007 - 2011	148,3
7	Актогай - Алматы	566,4		46,6	2007 - 2011	31
2. Участки скоростного пассажирского движения поездов						
8	Кокшетау - Астана	298,8	281,6	128	2007 - 2008	103
9	Астана - Алматы	1327,7	1197,7	440,8	2006 - 2010	398,8
10	Шу - Арысь	523,6	532,6	87,6	2006 - 2009	76,5
Всего:		5 793,6	2 566,7	1 475,7		1 324,4

Таблица 2 - Значения скоростей до и после улучшения состояния ж.д.

№ п/п	Наименование участков, перегонов	Протяжен-ность участка, км		Существую- щие скорости		Планируе- мые скорости		Сроки реализации
		нечет.	чет.	пасс.	груз.	пасс.	груз.	
1. Участки перспективного развития								
1	Мангыстау - Бейнеу	863.7		60	50	90	70	2008-2009
2	Саксаульская - Арысь	888	554.8	90	70	110	80	2008-2010
3	Арысь - Сары-Агаш	132	132	90	70	100	80	2008-2010
4	Жезказган - Жарык	485.1		60	50	90	70	2008-2010
5	Моинты - Актогай	521.3		70	60	100	80	2006-2010
6	Актогай - Достык	319		80	80	100	80	2007-2011
7	Актогай - Алматы	566.4		70	60	100	80	2007-2011
2. Участки скоростного пассажирского движения								
8	Кокшетау - Астана	298.8	281.6	100	70	110	80	2007-2008
9	Астана - Алматы	1327.7	1197.7	100	70	110	70	2006-2010
10	Шу - Арысь	523.6	532.6	70	60	90	70	2006-2009
ВСЕГО:		5 793.6	2 566, 7					

К выше указанным мерам относится повышение эффективности графика движения, применение двойной тяги и подталкивания, переход на другие типы графика, в том числе пакетный.

Выводы

Реконструктивные мероприятия связаны с выполнением строительных работ. К ним относятся электрификация железнодорожных участков, оборудование линий автоблокировкой, электрической централизацией стрелок, строительство двухпутных вставок и вторых путей, смягчение профиля пути, усиление верхнего строения, увеличение длины и количества станционных путей и т.д.

Определение дополнительных мер по увеличению пропускной способности магистральных участков должно осуществляться на основе анализа наличной и