

ного медицинского страхования (ОМС), поскольку у страхового рынка резко возрастут риски. Если сегодня многие врачи самостоятельно решают проблему некачественной помощи, то после принятия ОМС функция разбирательства с пациентом перейдет к страховым компаниям. В вопросе ОМС на кону здоровье нации. Разработку закона о профессиональной ответственности медицинских работников следует увязать с решением фундаментальных проблем в отечественном здравоохранении. Прежде всего это слабая профессиональная подготовка врачебных кадров и отсутствие нормального контроля за качеством работы медицинских учреждений из-за тотального бюрократизма и вместе с тем коррупции в медицине. Без решения этих проблем страхование работать не будет.

Список литературы

1. Государственная программа развития здравоохранения Республики Казахстан «Саламатты Қазақстан» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://strategy2050.kz/ru/page/gosprog1/>

2. Евразийский форум развивающихся рынков «Евразия в XXI: лидерство через обновление» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://today.kz/news/kazakhstan/2013-09-10/93868/>

3. Худяков А. И. Финансовое право Республики Казахстан. Особенная часть: учебник / А.И. Худяков. Алматы: ТОО «НОРМА-К», 2002. 344 с.

4. Шахов В.В. Государственное страхование / В.В. Шахов, Л.К. Никитенко, О.Л. Алексеев. Алматы: Финансы и статистика, 1989.

С.С. Верещагина, Е.Б. Дуплинская

Сибирский государственный университет путей сообщения

г. Новосибирск, Россия

ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Развитие транспортной системы страны становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста РФ и улучшения качества жизни населения. В России на данный момент

накоплен значительный опыт использования федеральных целевых программ (ФЦП) в качестве средства решения актуальных социально-экономических задач. Начиная с 2000 г. были реализованы около ста различных программ.

Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» утверждена соответствующая ФЦП (ФЦП РТСП), состоящая из семи подпрограмм, одна из которых – «Железнодорожный транспорт» [2].

За время реализации ФЦП РТСП должна быть проведена модернизация всей железнодорожной отрасли, направленная на повышение экономического развития нашей страны. Одними из основных целей плана деятельности Министерства транспорта РФ на 2010-2018 годы, имеющим отношение к реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт» являются: развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта; повышение эффективности государственного управления в сфере транспортного комплекса.

Реализация подпрограммы «Железнодорожный транспорт» позволила достигнуть определенных результатов в укреплении материальной базы железнодорожного транспорта: введены в эксплуатацию новые производственные мощности, проведена реконструкция и модернизация ряда действующих объектов инфраструктуры, снизился уровень износа основных фондов железнодорожного транспорта [1].

Однако достигнутые результаты являются недостаточными. На сети железных дорог сохраняется значительное количество участков и станций, мощности которых не соответствуют текущим и перспективным потребностям в перевозках. Многие постоянные устройства и сооружения железнодорожного транспорта имеют высокую степень изношенности, их технический уровень не соответствует современным требованиям. Незрелость сети железных дорог, особенно в восточных районах страны, свидетельствует о недостаточной социально-экономической эффективности развития железнодорожной отрасли. Остается надеяться, что меры, предпринимаемые Правительством РФ по модернизации железнодорожного транспорта позволят в перспективе повысить не только ком-

мерческую, но и социально-экономическую эффективность государственных программ, направленных на развитие экономического потенциала России.

Список литературы

1. Отчет о деятельности Министерства транспорта РФ за III квартал 2013 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru> (дата обращения 18.01.2014).

2. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.01.2014).

В.Г. Григорашенко, К.В. Руткаускас

Российский государственный профессионально-педагогический университет,

Уральский банк ОАО «Сбербанк России»

г. Екатеринбург, Россия

К ВОПРОСУ О КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯХ В ИННОВАЦИИ И МОДЕРНИЗАЦИЮ

Главная проблема модернизации – как стимулировать инновационное поведение предпринимателей, как создать такие условия, чтобы инвестиции в инновации и модернизацию были бы более выгодны, чем альтернативные вложения денежных средств. Никакая модернизация, никакие инновации невозможны без интенсивных капиталовложений.

Обязательным условием успеха стратегии инновационного развития является наличие высокоразвитого российского финансового сектора, опирающегося преимущественно на внутренние источники ресурсов, способного брать на себя риски и оперативно кредитовать производственные предприятия. Конечно, финансировать проекты необходимо на основе государственно-частного партнерства. Однако сегодня именно целевые государственные инвестиции могут стать ускорителем модернизации российской промышленности [3].