

Олейников А. С.

*аспирант,
Государственный университет управления*

Управление инновациями и конфликтами интересов на отраслевом уровне (на примере транспортного комплекса)

***Аннотация.** В статье рассматриваются основные направления зависимости инновационного процесса от эффективности управления конфликтами интересов. Проведен анализ факторов, составляющих конфликт интересов, отрицательно и положительно влияющих на инновационный процесс. Предложены пути минимизации негативного влияния и управления конфликтами интересов, направленные на успешное инновационное развитие транспортного комплекса.*

***Ключевые слова:** инновационное развитие, конфликты интересов, система государственного управления.*

Management of innovations and conflicts of interests on the level of the sector of economy (by example of the transport complex)

***The summary.** In article the basic directions of the correlation between innovation process and the effectiveness of the conflicts of interests' management are considered. The factor-components of the conflict of interest that influence the innovation process in the positive as well as in the negative way are analyzed. The ways to minimize the negative influence of the conflicts of interests and its management towards successful innovation process development are proposed.*

***Keywords:** innovation development, conflicts of interests, state management system.*

В настоящее время проводится активная работа по переходу транспортной системы страны на инновационный путь развития. Такой переход требует пересмотра государственной политики в отношении научного обеспечения развития транспорта и подготовки современных кадров. Только внедрение и использование новых знаний и технологий позволит идти по пути формирования интегрированной транспортной системы страны, адекватной современным требованиям безопасности, экологичности, качества и конкурентоспособности, соответствующим

наилучшим мировым стандартам, и обеспечивающей растущие потребности отечественной экономики и населения.

Конфликт интересов, т.е. наличие вторичного (в том числе, возможно, коррупционного) интереса наряду с основной обязанностью у лица, принимающего решение, — источник многих проблем в процессе принятия управленческих решений. Вместе с тем, своевременная идентификация таких конфликтов и принятие мер по минимизации их негативных последствий может существенно повысить эффективность управления, особенно в инновационной сфере. [2]

Инновационное развитие транспортного комплекса России сопровождается значительными изменениями в сложившихся и функционирующих системах и взаимодействиях между ними. Элементы этих систем по своей природе не склонны к изменениям, особенно в условиях, благоприятных для них, ведь в новых условиях, их положение может измениться в худшую для них сторону. [4] Поэтому интересы этих элементов не совпадают с необходимостью и склонностью системы к модернизации. Только волевые решения высшего руководства, возможно, неудобные для элементов системы, могут привести к положительным результатам.

Успешное инновационное развитие транспортного комплекса Российской Федерации нельзя обеспечить только правовыми методами. Необходимо исследовать механизмы действия экономических законов с учетом всех существенных интересов и использовать их в решении всего комплекса проблем, препятствующих созданию системы эффективного обеспечения инновационного развития, отвечающего требованиям XXI века. [1]

Поиск решения проблем обеспечения инновационного развития, как транспортной отрасли, так и всей экономики в целом, требует совершенствования государственного регулирования.

Институциональные меры, такие как положительный внешний аудит или проверки, могут играть важную роль в управлении конфликтными ситуациями. Могут оказаться эффективными и другие меры, в том числе ограниченное или полное обнародование раскрытых интересов и/или формирование устойчивой культуры управления, поддерживающей добропорядочность. И все же в такой деликатной сфере как бюджетное финансирование инновационной деятельности может быть недостаточно. Более того, многие меры, направленные по замыслу их разработчиков на повышение эффективности бюджетных вложений, порождают конфликты интересов и приводят, наоборот, к снижению эффективности.

Многие российские предприятия, функционирующие в транспортной отрасли, в процессе своей деятельности, в том числе, инновационной, даже по мелким вопросам, упираются в избыточные административные барьеры, что противоречит указаниям Президента и Правительства Российской Федерации «перестать кошмарить бизнес». Государственные структуры только в последнее время начали проявлять должный интерес к новым разработкам, представленным малыми и средними предприятиями, а они, в свою очередь, не имеют достаточных собственных средств для апробации и внедрения инноваций в свое производство. Конфликт интересов здесь заключается именно в том, что, по сути, государственные органы власти, не оказывая необходимой поддержки предприятиям в процессе их инновационной деятельности, препятствуют государственному же инновационному развитию, что является одной из важнейших задач России в настоящее время. [4]

В свою очередь, как крупные, так и малые и средние предприятия также не проявляют интереса к инновациям, поскольку модернизация производства, внедрение новых технологий сопряжено со значительными финансовыми затратами, которые приносят дивиденды лишь в долгосрочной перспективе.

При всем при этом, конфликт интересов следует рассматривать не только как тормоз на пути инновационного развития и источник коррупции, а как инструмент управления инновациями. Таким образом, получается, что конфликт интересов может рассматриваться не только как наличие коррупционного интереса наряду с основной обязанностью у лица, принимающего решение, но и как препятствие на пути реализации уже утвержденной и согласованной цели, ликвидация которого требует нестандартного, инновационного подхода, либо технического, либо управленческого характера. [2]

Но при реализации государственной политики, направленной на инновационное развитие, органы государственной власти внутри себя испытывают конфликты интересов административного характера, ключевым фактором которых является коррупция. Для многих определенных интересов повышение эффективности экономики, в том числе транспортной отрасли, просто напросто невыгодно, ведь это повлечет за собой разрушение устойчивых коррупционных связей и схем.

Получается так называемый замкнутый круг — «круговой конфликт инноваций».

Однако, при этом отсутствие у субъекта принятия решений коррупционного интереса наряду с основной обязанностью — может привести к застою в инновационном развитии отрасли. Известный поли-

толог Станислав Белковский писал: «Чиновник, который взятку не берет, ничего не делает вообще, и там, где нет коррупции, очень часто наблюдается полный паралич бюрократического механизма на всех уровнях». Если есть интерес в том или ином проекте — проект скорее всего будет реализован, по крайней мере, конкретный субъект этого интереса приложит все усилия для реализации. В том случае, если инновационный проект несет в себе реальную социальную функцию, заведомо несет в себе пользу для общества, для государства, происходит ситуация совпадения интересов всех сторон, задействованных в процессе. [1] Другое дело, чтобы если бы была создана система поощрения должностных лиц официально за успешную реализацию крупных важных инновационных проектов, производителям инноваций и компаниям, которые являются исполнителями проектов, не пришлось бы искать нелегальные способы «заинтересовать» должностное лицо в своем проекте.

Для успешного инновационного развития транспортного комплекса России с учетом создания условий, повышающих эффективность управления конфликтами интересов в течение этого процесса, необходимо следующее:

- перейти на программно — целевой метод планирования внедрения инноваций с обеспечением целевого финансирования отдельных научных программ и мероприятий;
- ежегодно составлять планы внедрения инноваций в строительство, ремонт и содержание дорог с разделением инноваций на массовое применение и экспериментальное (опытное) применение;
- при планировании внедрения инноваций одновременно предусматривать затраты на подготовку кадров;
- в заданиях на проектирование устанавливать требования к внедрению инноваций на основе ежегодных планов внедрения;
- создать на базе отраслевой науки полигоны для опытно-экспериментальной проверки новых конструкций дорожных одежд, покрытий и материалов, исследований вводно-теплового режима земляного полотна в реальных условиях воздействия транспортных потоков, в том числе путем выделения специальных полосы движения для опытных работ на существующих дорогах и создания усовершенствованного кольцевого стенда для оперативных испытаний новых технологий и материалов под современные транспортные нагрузки;

- сформировать для организации и развития отраслевой лабораторной базы целевую ведомственную Программу;
- привлекать для проведения фундаментальных научных исследований академическую науку;
- организовать взаимодействие с наукой ВПК и применение на транспорте высоких технологий двойного назначения;
- ввести в договора с субъектами Российской Федерации обязательства по внедрению инноваций;
- усовершенствовать систему изучения зарубежного опыта с выездом на место групп специалистов с обязательной подготовкой отчетов и рекомендаций;
- провести с привлечением ученых и специалистов инвентаризацию выполненных ранее научных разработок с выбором из них работ актуальных для внедрения.

Литература

1. Дарендорф Р. Современный социальный конфликт // Иностранная литература. 1993. № 4. С. 236–242.
2. Ланцов В. М., Сабиров С. И., Устинов А. Э., Киреева Т. М., Куракин А. В. Коррупция и борьба с ней: сущность и классификация коррупции. Казань: ЗАО «Новое знание», 2009.
3. Андреева Т. Стратегия инноваций в транспортной сфере // Наука и техника в дорожной отрасли», 2008. № 34.
4. Белковской С. Россию без коррупции разобьет паралич. М.: Свободная пресса, 14.04.2010.