

висит от них. Основным недостатком является то, что отсутствует единая комплексная методика оценки инновационного потенциала организации – каждый автор вносит что-то новое в систему методов оценки, в результате чего возникают новые компоненты, а соответственно и классификации, которые затрудняют выбор методов оценки. В этой связи, главная задача оценки инновационного потенциала заключается в создании предпосылок и условий для эффективного управления инновационной деятельностью. Наиболее важными из таких условий являются создание информационно-аналитической базы и механизма ее функционирования [2, с. 275], а также рекомендаций по принятию управленческих решений по расширению и развитию инновационного потенциала.

Среди ключевых проблем управления инновационным потенциалом следует выделить необходимость создания условий для динамичного обновления физически и морально изношенных основных средств для создания инновационной продукции [2, с. 276]; наличие высокого предпринимательского риска, обусловленного высокой неопределенностью экономического результата; отсутствие необходимых данных о спросе на рынке инновационной продукции, низкий уровень мотивации персонала и др.

Таким образом, концепция управления инновационным потенциалом организации требует дальнейшего развития и должна формироваться, охватывая его элементы, с учетом всех изменений в производственном процессе, структуре управления, что позволит создать новый источник экономического роста организации в рамках стратегии ее развития.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Библиотека диссертаций [Электронный ресурс] / Методы оценки инновационного потенциала предприятия. – Режим доступа: <http://www.dslib.net/economika-hoziajstva/metody-ocenki-innovacionnogo-potenciala-predpriyatija.html#2114764>. – Дата доступа: 15.03.2022.
2. Шамгулова, Л. И. Методы управления инновационным потенциалом / Л. И. Шамгулова // Молодой ученый. – 2019. – № 4 (242). – С. 274–277.

УДК 331.5.024.54

## **ВОСТРЕБОВАННОСТЬ ВЫПУСКНИКОВ УЧРЕЖДЕНИЙ ОБРАЗОВАНИЯ НА РЫНКЕ ТРУДА КАК СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФЕНОМЕН В ЭПОХУ ЦИФРОВИЗАЦИИ**

**Горовой С.О., маг., Ванкевич Е.В., д.э.н., проф.**  
*Витебский государственный технологический университет,  
г. Витебск, Республика Беларусь*

В последние годы молодежный рынок труда является высококонкурентным, а выпускники при вступлении на него занимают уязвимое положение в силу отсутствия опыта работы, а также наличия несоответствия навыков, полученных в процессе обу-

чения, и компетенций, требуемых со стороны нанимателей. В большей степени это обусловлено отрывом содержания образовательного процесса от современных тенденций рынка труда, а также наличием информационной асимметрии, которая выражается в быстрой потере актуальности образования. Следовательно, происходит обесценивание комплекса системы знаний на молодежном рынке труда.

Система высшего образования Европы, основанного на принципах Болонских соглашений, важной и актуальной задачей ставит подготовку конкурентоспособных и компетентных специалистов с учетом тенденций развития экономики.

В процессе формирования и становления рыночных отношений в нашей стране произошли существенные сдвиги в структуре занятости населения, особенно усилилась потребность в квалифицированных молодых специалистах для возникающих новых профессий – профессий будущего. Вместе с тем, включение высшей школы в рыночные отношения в условиях цифровизации экономики тесно связано с определением необходимого баланса между спросом на определенные профессии и предложением со стороны выпускников учреждений высшего образования, который в республике еще не сформировался. Поэтому востребованность выпускников учреждений образования является не только показателем удовлетворенности работодателей набором компетенций молодых специалистов, но и свидетельством конкурентных преимуществ учреждения образования, его рейтингом и фактором привлекательности для абитуриентов.

Выбор университетом перспективного направления развития, разработка стратегии, целей и задач в образовательной, научной и других видах деятельности также, в значительной степени, зависят от востребованности профилей подготовки и конкурентоспособности специальностей, приобретаемых выпускниками. Необходимо также отметить, что пандемия усугубила положение выпускников на рынке труда, на ряду с уже имеющимися трудностями. В большей степени она повлияла на выпускников бакалавриата, которые были вынуждены завершать обучение, в заочном, дистанционном, онлайн-форматах [1]. Практики, которые подразумевали присутствие в организациях, общение с работодателями, проходили в период удаленно, из-за чего студенты не имели возможности приобрести необходимые знания, навыки (в частности, практические), а также получить опыт работы. Выпускники, имея недостаток опыта общения с нанимателями из-за дистанционного характера обучения, приобрели дополнительные трудности при трудоустройстве. Так, например, по результатам опроса, проведенного зарубежной организацией «HeadHunter» установлено, что молодые соискатели чаще всего имеют страх не оправдать будущего работодателя (45 %), страх прохождения собеседования (38 %) и страх обмана со стороны работодателя (33 %) [1]. Вместе с тем, пандемия оказала влияние не только на качество получаемого образования, но и на его доступность. По данным исследования (ОЭСР), проведенного в 59 странах мира, только 50 % обучающихся получило доступ ко всей учебной программе [1]. Эксперты ОЭСР также отмечают, что молодые соискатели, имеющие средний уровень образования и ниже среднего, с большей вероятностью, могут оказаться в группе NEET-молодежи (молодежь, которая не учится и не работает), что скажется на перспективе их дальнейшего трудоустройства.

Таким образом, трудоустраиваемость выпускника, его востребованность на постоянно трансформирующемся рынке труда должна формироваться системно – что подразумевает формирование востребованных навыков и компетенций по специальности, личных установок в поведении выпускника, ориентированных на знание рынка труда, умения конкурировать на нем.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Портняга, Е. В., Чиркова, Ю. В., Ядрышникова, Н. Е. Трудоустраиваемость выпускников вузов: современные условия в период пандемии. Форум интернет-конференций ВолНЦ РАН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://fic.vscs.ac.ru/index.php?forum/1552>. – Дата доступа: 15.03.2022.

УДК 656.078

## ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

**Макаров О.Н., к.э.н., доц., Пирожников А.Л., студ.**

*Российский университет транспорта (МИИТ),  
г. Москва, Российская Федерация*

Инновации стали обычной частью быта человека, он перестал замечать происходящие изменения вокруг себя. Мало кто способен представить свою жизнедеятельность без использования новаций современности, которые сильно облегчили жизнь человека, сделав его работу качественнее и проще. Транспорт в этом плане не является чем-то исключительным. Сейчас перед транспортной отраслью стоит вопрос внедрения искусственного интеллекта, машинного обучения, big data. Это должно привести к повышению эффективности функционирования российского транспортного комплекса. Несмотря на важность инструментов, приведенных выше, важнейшим является цифровая мобильность, которая должна быть выстроена на базе диджитализации и реализована на мощностях госкорпорации «Российские железные дороги».

Диджитализация промышленных процессов идёт невиданными темпами: технологии советского прошлого отходят на свалку истории, им же на смену идут те технологии, которые могут повысить эффективность компаний сегодняшнего дня. Такими технологиями являются информационные, которые помогают осуществлять и претворять в жизнь новые управленческие тенденции в транспортном комплексе. Преимущества этих технологий заключается в объединении всех транспортных систем на основе big data, которые должны создать связь между железнодорожными транспортными средствами и инфраструктурой, которой они пользуются. Это называется информационной мультимодальностью. Это должно привести к тому, что в системе железнодорожного транспорта возникнет объединение с другими подсистемами, напрямую несвязанных с железной дорогой. Для избежания трудностей этого процесса необходимо понимать, что развитие транспортного комплекса через создание собственной цифровой архитектуры – единственное и верное направление для создания цифровой среды государства.

Цифровая мобильность продолжит своё распространение на весь транспортный комплекс и интеграцию в государственную систему мультимодальных перевозок.