

Taking into account all the above-mentioned aspects, the Internet could become a tool for building and maintaining social capital even on international level.

The Internet is regarded as especially useful in connecting geographically dispersed people and organizations bonded by shared interests as well for maintaining existing ties and overcoming limitations of space and time than for creating new ones [4, 440]. It is vital to notice that the Internet has lower entry and exit costs than offline life [10, p. 611] and that's why it could be used for promoting interactions especially in large territorial units (for example, the EAEU), where the main function and task of social capital is to «ensure proper accountability of the government» [11, p. 65]: «the larger the territorial entity is, the more important is the role of state and municipal government as a transmission mechanism between social capital and the quality of life» [11, p. 65].

To conclude, the prospects for the social capital formation under the auspices of the EAEU are largely based on the digitalization. Nevertheless for creating and developing social capital in the era of the Internet it is essential to combine online and offline interactions: the formation of online virtual communities is only a way to expand the range of various means of communication.

References

1. Nahapiet, J. Social capital, intellectual capital, and the organizational advantage / J. Nahapiet, S. Ghoshal // The Acad. of Management Rev. – 1998. – Vol. 23, № 2. – P. 242–266.
2. Landry, R. Does social capital determine innovation? To what extent? / R. Landry, N. Amara, M. Lamari // Technological Forecasting and Social Change. – 2002. – Vol. 69, № 7. – P. 681–701.
3. Kaasa, A. Effects of different dimensions of social capital on innovative activity: Evidence from Europe at the regional level / A. Kaasa // Technovation. – 2009. – № 29. – P. 218–233.
4. Does the Internet increase, decrease, or supplement social capital? : social networks, participation, and community commitment / B. Wellmann [et al.] // Amer. Behavioral Scientist. – 2001. – № 45. – P. 436–455.
5. How to work a crowd: developing crowd capital through crowdsourcing / J. Prpić [et al.] // Business Horizons. – 2015. – Vol. 58, Iss.1. – P. 77–85.
6. Halpern, D. Social capital / D. Halpern. – Cambridge ; Malden : Polity Press, 2005. – XI, 388 p.
7. Жуковская, О. Ю. Социальный капитал в национальных инновационных системах стран с малой экономикой Северной Европы / О. Ю. Жуковская // Беларусь и мировые экономические процессы : сб. науч. ст. / Белорус. гос. ун-т. – Минск, 2015. – Вып. 12. – С. 225–231.
8. Granovetter, M. S. The strength of weak ties / M. S. Granovetter // Amer. J. of Sociology. – 1973. – Vol. 78, № 6. – P. 1360–1380.
9. Social capital, self-esteem, and use of online social network sites: a longitudinal analysis / Ch. Steinfield [et al.] // J. of Applied Developmental Psychology. – 2008. – № 29. – P. 434–445.
10. Williams, D. On and off the 'net: scales for social capital in an online era / D. Williams // J. of Computer-Mediated Communication. – 2006. – № 11. – P. 593–628.
11. Полищук, Л. Экономическое значение социального капитала / Л. Полищук, Р. Меняшев // Вопр. экономики. – 2012. – № 12. – С. 46–65.

ЦИФРОВОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

Королева А. А., *Белорусский государственный университет,
г. Минск, Беларусь*

Концепция «Пояс и путь» общеизвестна и успешно развивается, последнее время в рамках этой концепции выдвинут Си Цзиньпином в 2017 г. проект цифрового Шёлкового пути. Китай намерен выстраивать цифровой мир вдоль маршрутов нового Шёлкового пути – трансграничная электронная торговля, цифровые платежные системы, умные города, индустрия 4.0 – всё это будет развивать Китай вдоль пути. Причина цифровой активности Китая – ему не нужны страны-партнеры, застрявшие в прошлом веке.

Главная компонента цифрового Шёлкового пути – цифровая трансформация логистики, включающая цифровой путь, оснащенный сетями связи 5G, что сделает возможным отсле-

живать грузы в автомобилях и поездах без водителей, унифицирует цифровую таможенную обработку в странах вдоль маршрутов Шёлкового пути, полностью стандартизированные цифровые системы приемки и отгрузки груза на логистических складах с получением информации в реальном времени.

По отдельности эти элементы присутствуют и сегодня, но задача логистики цифрового Шёлкового пути – интегрировать их в единое целое на основе облачных вычислений. С целью создания облачных центров обработки больших данных Alibaba Cloud создает 14 дата-центров по всему миру (первый в Малайзии уже начал работу). Задача индустриального парка «Великий камень» – привлечь один из таких центров на свою территорию.

Поставленная цель – перевезти 1 млн китайских контейнеров в год в Евросоюз – требует ускорения работ по цифровизации белорусского маршрута Шёлкового пути, включающих:

- цифровое отслеживание каждого контейнера;
- быстрое цифровое таможенное оформление.

Недостаточная пропускная способность польских железных дорог и необходимость перехода на другую колею создает благоприятные условия для создания крупного мультимодального логистического хаба в Бресте для хранения контейнеров и перепогрузки на автотранспорт.

Белорусский маршрут цифрового Шёлкового пути должен включать единую вдоль всего пути электронную пломбу, электронный документооборот (МДП, СМР), электронное декларирование возможно с применением технологии блокчейн.

Белорусская железная дорога сможет переправить 1 млн контейнеров, если станет цифровой железной дорогой, которая должна включать цифровую сигнализацию (ETCS), консультативную систему машиниста (с-DAS), автоматическую работу поезда (АТО) и автоматическую систему управления трафиком (TMS). По европейским данным это увеличит пропускную способность на 50 % и уменьшит стоимость перевозки на 50 %, которая из-за принятых в Китае льгот уже сегодня приблизилась к стоимости морских перевозок. Разумеется, белорусская цифровая железная дорога должна быть гармонизирована с европейской системой управления железнодорожным движением (ERTMS).

Список использованных источников

1. Ковалев, М.М. Цифровая экономика – шанс для Беларуси : моногр. / М.М. Ковалев, Г.Г. Головенчик. – Минск : Изд. центр БГУ. – 2018. – 327, [4] с.
2. Ковалев, М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ КИТАЯ

Ботеновская Е.С., *Белорусский государственный университет,
ФМО, г. Минск, Беларусь,*

Колоша В.В., *ОАО «Стройтехпрогресс», г. Минск, Беларусь*

В настоящее время Китай ведет поиск эффективной стратегии роста, основываясь на развитии цифровых технологий и стимулировании внутреннего потребления.

Национальная инновационная система (НИС) Китая постоянно развивается, эволюционируя от централизованной к индустриальной модели тройной спирали, о чем свидетельствует положительный темп прироста большинства показателей инновационного развития [1].

Современный этап развития китайской инновационной системы характеризуется активным использованием цифровых технологий, которые являются «подрывными» инноваци-