

ОБУЧЕНИЕ МЕЖКУЛЬТУРНОЙ ДЕЛОВОЙ КОММУНИКАЦИИ ВОСТОЧНЫХ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА КАК МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ФАКТОР СИНЕРГИИ

К.В. Ким, Е.К. Ким

Аннотация. Современный центр мировой экономики и торговли окончательно переместился в Азиатско-Тихоокеанский регион. С развитием глобальной цифровой экономики и электронной коммерции перед мировыми деловыми кругами назрела проблема скорейшей модернизации механизмов, методов и инструментов интенсивного межконтинентального перемещения товаров и услуг во времени и пространстве с тем, чтобы оптимально способствовать снижению уровня издержек на товары и услуги. Функционирующие транспортно-логистические системы конца XIX–XX вв. больше не отвечают объективно возросшим требованиям современной мировой экономики и логистики. В конце XIX – начале XX в. в основу заключения соглашения о строительстве Транссибирской магистрали по территории России и Китая были заложены принципы совместной кооперации в интересах двух стран, которые позволили в самые короткие сроки реализовать международный бизнес-проект, аналога которому не было в мире. Строительство и эксплуатация межконтинентальной транспортно-логистической системы между Россией и Китаем в Северо-Восточной Азии стали уникальным межнациональным проектом. Традиционно-трансформационные межкультурные деловые отношения России и Китая, основанные на взаимоуважении, заинтересованности, согласии, совместимости, взаимной выгоде, кооперации, а также принципе синергии, заложенные исторически в российской межкультурной традиционно-христианской деловой коммуникации и традиционно-китайской конфуцианско-буддийской деловой межкультурной коммуникации, нашли свое практическое воплощение в этом проекте. Транссибирская магистраль соединила две страны: Россию и Китай, сделав их ближе. В настоящее время деловому миру для успешного ведения переговоров и безопасной реализации бизнес-проектов следует овладеть необходимыми знаниями коммуникативной теории и практики в области традиционной межкультурной деловой коммуникации; использовать опыт и практику стран Северо-Восточной Азии и принципы сотрудничества с восточными бизнес-партнерами и другими заинтересованными зарубежными странами.

Ключевые слова: Азиатско-Тихоокеанский регион; безопасность; бизнес-партнер; бизнес-проект; буддизм; глобализация; деловая коммуникация; евро-христианская культура; закон; капитализм; кооперация; коммунитаризм; конфуцианство; культура; логистика; межконтинентальная система; мультимодальная система; норма; проект; религия; реформация; семья; финансы; транспорт; традиция; Транссиб; экономика; электронная коммерция; эпоха Мейдзи; этика; язык.

Введение

Современная глобализация мировой экономики, развитие электронной коммерции и логистики по перемещению товаров и услуг в различные континенты и страны мира за короткое время требуют скорейшей модернизации всей системы средств и методов транспортной коммуникации в целом. Модернизация транспортной коммуникации – проблема международного предпринимательства и торговли. Она способна снизить издержки производства на единицу продукции; сократить численность посреднических услуг; оптимизировать во времени и пространстве поставку заказанных товаров и услуг конечному потребителю в различные регионы мира; снизить уровень транспортной безопасности от внутренних и внешних угроз; гарантировать сохранность доставки готовой продукции и материально-вещественных ресурсов заказчику.

Интенсивное развитие внешнеэкономических связей, создание совместных международных взаимовыгодных финансово-экономических проектов, в которых принимают участие бизнес-партнеры всех континентов мира со своими исторически сложившимися национально-традиционными межкультурными деловыми коммуникациями, стали обычным явлением для мировой бизнес-среды как на Западе, так и на Востоке. Поэтому межкультурная деловая коммуникация выступает в международных экономических отношениях основным элементом переговорного процесса для организации и управления совместными бизнес-проектами, которые гарантируют финансово-экономическую безопасность всех без исключения участников международного кооперационного соглашения. Поэтому в мировой экономике, на международных научно-практических конференциях к опыту, практике межкультурной деловой коммуникации как методологической основе в системе международного предпринимательства и бизнеса, в частности электронной коммерции и логистики, обращено особое внимание. В SMS-интервью Шанхайской медиагруппе во время онлайн-конференции 5 ноября 2018 г. председатель правительства Российской Федерации Д. Медведев отметил, что ежегодный товарооборот в электронной коммерции между двумя странами, Россией и Китаем, достигает более 3 млрд долл. И эти показатели будут расти ежегодно. Интернационализация мировой экономики принимает глобальный характер.

Межкультурная деловая коммуникация является методологическим фактором синергии в деловых отношениях, в предпринимательской деятельности и бизнесе на межнациональном, международном и межконтинентальном уровнях. В традиционно-трансформационных методах и принципах межкультурной деловой коммуникации в восточных странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) национально-

исторически сформированы и заложены механизмы кооперационной системы синергии для совместной хозяйственной деятельности в различных отраслях и подотраслях экономики на личном, семейном, коллективном, национальном и интернациональном уровнях.

Методология исследования

Методологической основой исследования послужили научные труды С.К. Гураль [1], Т.А. Бычковой [2], В.Ф. Стародубцева [3], А.С. Селищева и Н.А. Селищева [4], К.В. Кима [5], К.В. Кима, Е.К. Кима [6, 7], Л.Б. Миротина, Ы.Э. Ташбаева [8], Л.Б. Миротина [9], И.И. Мазур, В.Д. Шапиро и др. [10], Лаукус Гельмута [11] и др. Теоретические исследования авторов этих трудов посвящены проблемам межкультурной деловой коммуникации и научным методам синергии как методологического фактора и механизма формирования управленческих бизнес-проектов для создания эффективных и безопасных межконтинентальных мультимодальных транспортно-логистических систем.

В работе С.К. Гураль [1] отмечается тенденция глобализации научной синергетики. Возникают новые смежные дисциплины на «стыке» синергетики и психологии, синергетики и языка, синергетики и экономики, синергетики и культуры и т.д. В синергетике вместо наблюдения над внешним объектом, предметом происходит сосредоточенность на внутренней форме, тонком мире, на существовании и присутствии невидимого элемента, но это невидимое присутствует и влияет на объективно-естественный процесс. В синергетике стираются укоренившиеся в западной культуре дуализмы материи и сознания. Происходит соединение и сближение современного научного мировоззрения, основанного на синергетической парадигме с восточным мировоззрением.

В работе Т.А. Бычковой исследована традиционно-трансформационная культурная и социально-экономическая модернизация в восточных странах АТР, которая способствовала индустриализации этих стран и привела к сближению с западной культурой и экономикой [2]. Влияние традиционно-религиозных, культурных, духовно-нравственных, эстетических, этических норм поведения европейско-христианской, арабско-исламской, индо-буддийской, китайско-конфуцианской цивилизаций в Китае, Корее, Японии сказалось на развитии экономики восточных стран Азиатско-Тихоокеанского региона, что было изучено в работе А.С. Селищева и Н.А. Селищева [4]. Как построить эффективно и взаимовыгодно отношения между деловыми партнерами; как понять друг друга, не сделав роковой ошибки; на что необходимо обратить внимание при подготовке и проведении встреч и переговоров; каковы особенности делового взаимодействия и знания комплекса традиционных методов межкультурной деловой коммуника-

ции с потенциальными бизнес-партнерами из стран Северо-Восточной Азии – обо всем этом подробно пишет специалист делового взаимодействия В.Ф. Стародубцев [3].

Теоретические и практические основы формирования и развития кооперативного движения в странах Западной Европы, АТР и в других странах мира как один из факторов научной синергии рассматриваются в работе К.В. Кима [5]. Формирование и развитие коммунитарной рыночной экономики в странах Северо-Восточной Азии на основе индo-буддийской и конфуцианско-буддийской традиционно-трансформационной межкультурной деловой коммуникации стали причиной интенсивного и динамичного развития экономики в современном мире. В работе изучены проблемы обеспечения международной деловой безопасности во внешнеэкономической деятельности. Перспективы влияния методов и принципов межкультурной деловой коммуникации в северо-восточных странах АТР, в частности реализации международных бизнес-проектов в области создания международных мультимодальных транспортно-логистических систем в связи с развитием в мире электронной коммерции, заложены в работах К.В. Кима и Е.К. Кима [6, 7].

Основатели современной теории логистики Джональ Дж. Бауэрсокс и Дейвид Дж. Клосс подчеркивают, что «в современной экономической науке и деловой практике логистика определяется как интегрированный процесс управления материальными и цифровыми потоками, призванный обеспечить максимально возможное удовлетворение нужд потребителей» [12]. Этот тезис адресован мировому деловому сообществу о незамедлительной синергии и кооперации международного бизнеса с целью снижения издержек предпринимательства и бизнеса; скорейшего создания высокоэффективных межконтинентальных транспортно-логистических систем в связи со стремительным развитием электронной коммерции в мире; активизации деловой активности на международном уровне и расширения взаимодействия на основе синергии межкультурной деловой коммуникации как основы международного и глобального предпринимательства в транспортно-логистической системе и как неизбежной альтернативы для мировой экономики в целом.

В коллективной работе под редакцией Л.Б. Миротина по теории транспортной логистики отмечается, что транспорт, обладая колоссальным стратегическим ресурсом, выполняет базовую функцию в потоковых процессах, о чем говорили «отцы» современной логистики Бауэрсокс и Клосс. Транспортная логистика как новая модель оптимизации и организации рациональных грузоперевозок позволяет снижать непроизводственные издержки и затраты, а транспортникам – максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка [9]. В работе Л.Б. Миротина и Ы.Э. Ташбаева [8] рассматриваются вопросы системного анализа в логистике, сущность и методоло-

гия системного подхода к решению логистических проблем. Подчеркивается, что мощным толчком для развития научных представлений о природе логистических систем стало появление синергетики как науки о процессах нелинейной самоорганизации в природе и обществе. Закон синергии заключается в том, что сумма свойств организационного целого превышает «арифметическую» сумму свойств, имеющихся у каждого из вошедших в состав целого элемента в отдельности. В синергетике исследуются процессы самоорганизации и кооперации процессов, совокупность внутренних и внешних взаимосвязей, признается большая роль среды в изменении системы. Эффект синергии обусловлен появлением нового качества, являющегося принадлежностью целого. Но не всякое объединение дает синергетический успех. Главным являются связи, которые устанавливаются между частями целого. В этом отношении именно организация и управление международными мультимодальными транспортно-логистическими бизнес-проектами и их практическая реализация становятся основополагающими в создании тесных, взаимовыгодных кооперационных связей.

Важным представляется безопасность как показатель качества функционирования логистической системы. «Меры по обеспечению безопасности следует принять еще на этапе разработки проекта транспортно-логистической системы», – подчеркивается авторами [8]. В основе решения организационных проблем и их разрешения важным представляется выявление взаимосвязей между ними. Также важным является и то, какие организационные мероприятия следует проводить, какова внутренняя среда для решения финансово-экономических задач. В этой связи на первый план выступают принципы кооперации, координации, основанные на специализации и интеграции управления экономическим процессом в реализации бизнес-проекта [11].

В работе И.И. Мазур и В.Д. Шапиро отмечается, что рыночные отношения предполагают появление новых товаров и услуг, непрерывный процесс создания и модернизации предприятий и фирм, производящих материально-вещественные блага и предоставляющих услуги в условиях глобального перемещения товаров, которые набирают стремительные обороты. Поэтому любое изменение есть проект, а его осуществление требует управления, в том числе в области логистики как науки по перемещению товаров и услуг во времени и пространстве в самые оптимальные сроки, качественно и безопасно для потребителя в любую точку земного шара. Поэтому не соответствующие современным методам управления доставки должны быть модернизированы для снижения возрастающих издержек производства и созданы более эффективные международные мультимодальные транспортно-логистические системы в условиях глобализации мирохозяйственных связей и удовлетворения требований интернациональных потребителей товаров и услуг [10].

Современный центр международной экономики и торговли, как свершившийся глобальный финансово-экономический факт, переместился в Азиатско-Тихоокеанский регион. В этом огромном экономическом регионе мира происходит интенсивно-динамичный, разнотипный и взаимосвязанный процесс миграции мировой экономики с севера на юг, с запада на восток, который начался в конце XIX – начале XX в. Появляются качественно новые процессы развития национальной и глобальной мировой экономики.

Начало глобализации мировой экономики было связано с гигантским, не имеющим аналога в мировой практике строительством в России и Китае Транссибирской и Китайско-Восточной (Чанчуньской) магистралей, которое привело к созданию национально-интернациональной межконтинентальной, мультимодальной транспортной железнодорожной системы. Эта система соединила Запад и Россию со странами Северо-Восточной Азии и далее Юго-Восточной Азии, Индией и другими странами Востока.

В настоящее время создаются благоприятные социально-экономические условия для развития и взаимовлияния межнациональной языковой и культурной коммуникации в различных областях экономики между западными и восточными деловыми кругами на теоретической и практической основе новой универсальной научной теории – синергии. Опыт и практика развития кооперативного движения в странах Запада нашли благодатную социально-экономическую почву в Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии.

В своей работе С.К. Гураль пишет: «Не только Т. Григорьева, но и авторы Ф. Капра, И.Р. Пригожин указывают на сближение современного мировоззрения, основанного на синергической парадигме, с восточным мировоззрением» [1. С. 11]. Далее автор подчеркивает: «За результатом работы, за способностью быть наделенным теми или иными свойствами отвечают не отдельные элементы системы, а их коллективные взаимодействия, согласованности, синхронизации, когерентности» [1. С. 7].

В этой связи предметом исследования синергии как науки является «изучение систем, составляющих из большинства числа, компонентов или подсистем, одним словом, деталей, сложным образом взаимодействующих между собой. Системы, составляющие предмет изучения синергии, могут быть самой различной природы и изучаются различными науками, в том числе экономическими», – констатирует в своей работе С.К. Гураль [1. С. 5–6]. Самым главным в синергетике, по мнению Г. Хакена и С.К. Гураль, является то, что «самоорганизация рождается самой системой в результате потери устойчивости некоторого состояния как некоторый обобщенно понимаемый фазовый переход» [1. С. 7].

Исследование и результаты

Современная мультимодальная транспортная система переживает кризисный период, когда механизм и его отдельные внешние и внутренние элементы комплексной транспортной системы имеют сбои и теряют свою устойчивость. Наблюдается дисбаланс между производством и перемещением товаров и услуг потребителям, т.е. система доставки теряет свою «устойчивость» и не соответствует современной организации и управлению международными мультимодальными перевозками и логистикой. Снижается эффективность и прибыльность предприятий и фирм из-за роста транспортных издержек по доставке товаров и услуг до конечного потребителя и, соответственно, послепродажного обслуживания в условиях глобализации мировой экономики XXI в. Известно, что традиционные транспортно-логистические системы, сложившиеся еще в XIX–XX вв., далеко не соответствуют современным условиям и стремительно растущим темпам перевозок товаров и услуг. Внедрение и развитие глобальной электронной коммерции и логистики привели мировую экономику и международный бизнес к необходимости создания более совершенной и высокотехнологичной, универсальной и многофункциональной трансконтинентальной мультимодальной транспортной системы в целях снижения издержек во времени и пространстве при доставке товаров и услуг от продавца покупателю, в том числе послепродажного их обслуживания.

Итак, мировой экономике и бизнесу на основе достижений современного научно-технического прогресса предстоит вплотную приступить к модернизации и созданию наиболее эффективного метода и механизма по снижению издержек производства на единицу продукции на основе совершенствования национальной и интернациональной мультимодальной транспортной системы доставки продукции конечному потребителю. Современная интернациональная мировая экономика имеет возможность интенсивно развиваться при создании условий для широкой кооперации международного сообщества в рамках ООН, межгосударственного сотрудничества, взаимовыгодного предпринимательства деловых кругов в области развития электронной коммерции и логистики.

По оценкам специалистов, «интернет-торговля – это очень перспективный и растущий рынок. По разным оценкам, рынок продаж через интернет-магазины растет в странах мира вместе с развитием информационных технологий. Темпы роста внушительные: по разным оценкам, темпы роста интернет-торговли – 30–60% в год. Для сравнения, рынок онлайн-торговли обычных магазинов – растет всего на 1–3% в год» [13]. Вместе с тем современному уровню качественной и безопасной доставки товаров и услуг не соответствует настоящая ми-

ровая мультимодальная транспортно-логистическая система, которая еще находится на стадии модернизации и совершенствования. Она не поспевает за стремительным развитием мирового производства материально-вещественных изделий и продукции и электронной коммерции. Современная транспортно-логистическая система не имеет высокотехнологичных методов для оперативного перемещения товаров и услуг конечному потребителю во времени и пространстве.

Глобализация мировой экономики объективно вывела и дала мировой бизнес-среде наиболее эффективную научно-теоретическую методологию, методы и механизмы, инструменты и элементы решения национальных, межнациональных, межрегиональных проблем в области мировой экономики, в частности создания совместных наиболее эффективных бизнес-проектов в области мультимодальных транспортных систем и логистики для снижения издержек производства в процессе доставки сырья, материалов, комплектующих деталей, узлов, агрегатов, а также потребительских товаров и услуг конечному покупателю в любой точке земли. Такой методологической и методической базой являются законы, принципы, традиционно-трансформационные межкультурные деловые коммуникации восточной синергии, основанные на культе семьи, духовно-нравственных канонах, самоорганизации, ответственности, уважении, почитании старших, эстетике, деловой этике, незыблемости в выполнении своих обязательств, закреплённых в устном или письменном договоре. В восточных странах Азиатско-Тихоокеанского региона традиционно-трансформационные методы деловой коммуникации формировались на индо-буддийской, в Юго-Восточной Азии – на конфуцианско-буддийской культуре и традициях.

Так, например, в странах Северо-Восточной Азии в середине XIX – начале XX в., в Японии периода реформы Мейдзи для модернизации образовательной и социально-экономической систем было достигнуто согласие между традиционалистами и западниками: сохранить принципы конфуцианской морали и этики, а естественные науки и технику заимствовать у Запада. «Японский дух, западные знания», – как подчеркивает Т.А. Бычкова [2. С. 102]. С одной стороны, морально-этическая составляющая философии конфуцианства стала основой для воспитания и образовательной системы страны. С другой стороны, в национальной бизнес-среде формировались традиционно-японские межкультурные деловые методы и принципы коммуникации для организации и управления предпринимательской деятельностью внутри страны и с внешними потенциальными западными деловыми кругами. Воспитание таких качеств, как «благожелательность, искренность, честность, дружба, бережливость, скромность и этика, сочеталось с разумным балансом между Востоком и Западом» [2. С. 192–193]. Эти принципы морали и этики являются основой японского менеджмента.

Соблюдение же баланса в сотрудничестве является основополагающим методом безопасности в японской бизнес-среде. Т.А. Бычкова пишет, что сохранение или достижение баланса с Западом заключалось в том, чтобы «защитить себя от опасности колонизации западными странами. При этом заимствованный опыт необходимо использовать на практике, чтобы преодолеть научно-техническую отсталость от стран Запада, чтобы стать таким же сильным государством» [2. С. 196]. Япония добилась успеха благодаря проведению модернизации, сохранению традиционно-культурной основы и совершенствованию своей социально-экономической системы внутри государства на основе самых передовых научно-экономических достижений западных стран того времени. Она стала образцом для восточных стран АТР в области модернизации и реформирования своей социально-экономической и государственной системы для достижения национального прогресса.

В целом для стран Северо-Восточной Азии АТР с традиционно-трансформационной конфуцианско-буддийской культурой, куда входят Япония, Китай, а также новые индустриальные страны: Гонконг, Республика Корея, Тайвань, Сингапур, характерны следующие традиционно-национальные особенности: «1. Постоянное самоусовершенствование; 2. Организованность и дисциплина, но основанная не на чувстве долга, а на ответственности перед государством, обществом, семьей и родственниками; 3. Личность не принижена; 4. Основа общества – семья; 5. Общественность – основа стабильности и порядка; 6. Слабая политическая, но сильная социально-общественная активность» [4. С. 14–15].

В европейско-христианской цивилизации доминируют такие принципы, как индивидуализм, индивидуально-финансово-материальное благополучие, частная собственность, личный успех, свобода личности. Такие морально-этические взгляды стали основой для формирования европейской межкультурной деловой коммуникации, чем несколько отличаются от межкультурных деловых коммуникаций стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

«Современная Россия по своим традиционным историко-культурным характеристикам все же ближе к Востоку, нежели к Западу. Это, прежде всего, коллективный психологический тип человека, преобладающий в народах, населяющих ее просторы, с одной стороны, и философия Востока с ее внимательно-уважительным пониманием органического единства человека как части природы и природы, воспринимаемых как одно целое, – с другой. Одно из существенных различий между мировоззрением Запада и Востока заключается в разном взгляде на личность и ее место в мире: Восток видит полноценность личности в ее взаимосвязях с другими людьми. Россия всегда отличалась терпимостью и восточной философией и религией, и сама складывалась как единая, многонациональная и многоконфессиональная стра-

на с общей культурой и единым народом», – отмечает А.А. Белоусов [14]. Поэтому такую близость культур, философий обязательно необходимо учитывать при налаживании контактов, планировании совместной деятельности, реализации бизнес-проектов, поиска потенциальных бизнес-партнеров между Россией и восточными странами АТР для общего процветания и общего блага.

В России наиболее перспективным бизнес-проектом совершенствования межконтинентальных мультимодальных транспортно-логистических систем для перевозки грузов с Запада на Восток является модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей на взаимовыгодных условиях для каждого участника такого бизнес-проекта. Это позволит не только сократить время поставки товаров и услуг по пути следования через Россию на Запад и в обратном направлении, но и снизить издержки на единицу производства продукции при их транспортировке на 15–20% в составе себестоимости. Таким образом, в единую мультимодальную транспортную систему войдут Япония, Россия с его Дальним Востоком, Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали с выходом на Запад. Транспортные потоки возможны в двух направлениях: с Востока на Запад и с Запада на Восток.

Модернизация на основе кооперации, специализации и интеграции транспортно-логистической системы России на Дальнем Востоке с восточными странами АТР, как перспективные международные бизнес-проекты, неоднократно обсуждалась на встречах глав государств России, Японии, Китая, Республики Корея и других заинтересованных зарубежных инвесторов на регулярных международных форумах, научно-практических конференциях [15–21]. На очередном Восточном экономическом форуме в сентябре 2018 г. во Владивостоке президент России В.В. Путин также затронул эту тему. Главы государств, участники Восточного экономического форума, с интересом выслушали мнение президента России о возможном варианте соединения материковой России с островом Сахалин мультимодальной транспортно-логистической системой при условии, что этот проект будет выгодным всем сторонам-участникам с обязательным заполнением необходимым объемом товаров и услуг для эффективной эксплуатации глобальной мультимодальной транспортной системы между Западом и Востоком. Обсуждалось строительство Россией и Японией совместного подводного тоннеля, который соединит остров Сахалин с Японией (о. Хоккайдо) и далее с другими частями страны. Тем самым будет создан единый мультимодальный транспортный мост: Россия – Япония – Запад и в обратном направлении, на Восток. Следующий трансконтинентальный бизнес-проект связан со строительством Транскорейской мультимодальной логистической системы, которая при реализации может создать взаимовыгодные условия для транспортировки товаров и услуг из

стран Северо-Восточной Азии, включая Россию, Китай, Республику Корею, и соединиться с Транссибом, БАМом, протянуться в Западные страны и обратно. Страны Юго-Восточной Азии также заинтересованы в создании единой мультимодальной логистической системы для транспортировки своих товаров и услуг в Россию и страны АТР быстрее, чем морским путем. Еще одним примером в Юго-Восточной Азии может послужить совместное строительство железных дорог Россией в Таиланде. Так, например, в декабре 2018 г. Россия и Таиланд приняли совместный план о строительстве в стране сети железных дорог.

Таким образом, при реализации такого межконтинентального бизнес-проекта Россия и страны Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, Дальний Восток в том числе, могут в разы увеличить объем перевозок товаров, услуг, а также гарантированно обеспечить взаимовыгодное сотрудничество каждого участника совместного проекта по эксплуатации мультимодальной транспортной системы на основе кооперации.

Заключение

В XXI в. как никогда возрастает значение России, стран Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии в создании глобальной мультимодальной транспортно-логистической системы для перемещения товаров и услуг с Востока на Запад и в обратном направлении. Транспортно-логистическая система, созданная в конце XIX – начале XX в., а также в конце XX и начале XXI в., не соответствует современным вызовам, связанным с интенсивным процессом глобализации мировой экономики. Глобализация мировой экономики требует скорейшей модернизации транспортно-логистической системы на основе научно обоснованных и высокотехнологичных методов и механизмов более эффективного и оперативного перемещения товаров и услуг в пространстве и во времени. В частности, модернизация транспортно-логистической системы может быть достигнута через набирающую обороты всеохватывающую глобальную сеть электронной коммерции. Это достаточно новое явление в современной цифровой экономике, когда через активно функционирующий, виртуально расширяющийся потребительский рынок товары и услуги доставляются отдельной группе или отдельному покупателю, предприятию, фирме в любую точку мира, откуда покупатель направил свой заказ на товары и услуги.

Модернизацию транспортно-логистической системы необходимо осуществлять на базе научно обоснованных и высокотехнологичных методов и механизмов более эффективного и быстрого перемещения товаров и услуг во времени и пространстве, активно используя универсальный метод сотрудничества на основе кооперации, в котором имеются еще не до конца использованные инновационные, инвестицион-

ные, социально-экономические ресурсы. Необходимо выявить и ввести в оборот далеко еще не использованные кооперационные инструменты и элементы для делового сотрудничества на взаимовыгодных условиях между странами.

В этой связи для мировой бизнес-среды межкультурная деловая коммуникация восточных стран Азиатско-Тихоокеанского региона может послужить оптимальной методологической основой синергии и методом обеспечения финансово-экономической безопасности в реализации совместных международных и трансконтинентальных мультимодальных транспортно-логистических бизнес-проектов.

Литература

1. *Гураль С.К.* Язык как саморазвивающаяся система. Томск : Изд-во Том. ун-та, 2009. 122 с.
2. *Бычкова Т.А.* Страны Азии на пути от традиционного общества к индустриальному (XVII – начало XX в.) : учеб. пособие / под ред. В.П. Зиновьева. Томск : Издательский Дом Томского государственного университета, 2014. 460 с.
3. *Стародубцев В.Ф.* Деловое взаимодействие – путь к успеху (Проблемы межкультурной коммуникации в сфере бизнеса и предпринимательства) : учеб. пособие. М. : Экономика, 2007. 300 с.
4. *Селищев А.С., Селищев Н.А.* Китайская экономика в XXI веке. СПб. : Питер, 2004. 240 с.
5. *Ким К.В.* Финансовое предпринимательство кредитных кооперативов Дальнего Востока России и зарубежных стран. Владивосток : Дальрыбвтуз, 2002. 207 с.
6. *Ким К.В., Ким Е.К.* Традиционно-трансформационные методы деловой межкультурной коммуникации северо-восточных стран Азиатско-Тихоокеанского региона с потенциальными бизнес-партнерами России и других зарубежных стран / Язык и культура : сб. ст. XX Междунар. науч. конф. / отв. ред. С.К. Гураль. Томск : Том. гос. ун-т, 2017. С. 204–224.
7. *Ким К.В., Ким Е.К.* Перспективы делового сотрудничества в рамках «Новой восточной политики Российской Федерации» и «Евразийской инициативы» Республики Корея // Материалы Международной научно-практической конференции / сост. О.В. Иншаков, М.М. Гузев, Е.В. Логинова. Волгоград : Волгоград. науч. изд-во, 2015. С. 93–107.
8. *Миротин Л.Б., Таибаев Ы.Э.* Системный анализ в логистике : учебник. М. : Экзамен, 2004. 480 с.
9. *Транспортная логистика* : учеб. для транспортных вузов / под общ. ред. Л.Б. Миротина. М. : Экзамен, 2003. 512 с.
10. *Мазур И.И., Шапиро В.Д. и др.* Управление проектами / под ред. И.И. Мазур, В.Д. Шапиро. М. : Высш. шк., 2001. 875 с.
11. *Лаукс Г., Лирман Ф.* Основы организации: управление принятием решений: пер. 4-го, полностью перераб. нем. издания. М. : Дело и Сервис, 2006. 600 с.
12. *Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж.* Логистика интегрированная цепь поставок. URL: www.https://nashol.com/20180719102136/logistica-integrirrovannay-cep-postavok-baer-soks-d-dj-koss-d-dj-2005.htm
13. *Лобанов Н.* Логистика электронной торговли – основной элемент электронной коммерции. URL: www.ChinaLogist.ru
14. *Белоусов А.А.* Двухполюсная система управления социально-экономическим развитием России. Национальный аспект. Владивосток : Дальнаука, 2003. 662 с.

15. **Пиенников В.В.** Японский менеджмент. Уроки для нас. М. : Япония сегодня, 2000. 334 с.
16. **Eastern Economic Forum 2017.** The Far East: Creatin a New Reality. P. 164.
17. **Финансирование** и строительство Транссибирской магистрали // Экономика Иркутской области. Иркутск, 2002. Т. 2.
18. **Мультимодальные** грузоперевозки. URL: www.Knowledge.allbest.ru
19. **Рост** e-commerce обернется консолидацией на рынке логистики. URL: www.Cargolink.ru.
20. **Мультимодальные** перевозки. URL: www.Revolutionallbest
21. **Основы** Управления проектами : учеб.-метод. пособие / под ред. Р.Ф. Дурицыной. Благовещенск : Зея, 2000. 144 с.

Сведения об авторах:

Ким Константин Васильевич – доктор экономических наук, профессор, Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет (Владивосток, Россия). E-mail: kimik13@mail.ru

Ким Евгений Константинович – соискатель, экономист, преподаватель, Дзержинский педагогический колледж (Дзержинск, Россия). E-mail: kimik13@mail.ru

Поступила в редакцию 4 февраля 2021 г.

THE CROSS-CULTURAL BUSINESS COMMUNICATION OF THE EASTERN COUNTRIES OF THE ASIAN-PACIFIC REGION

Kim K.V., D.Sc. (Economics), Professor, The Far Eastern State Technical Fishery University (Vladivostok, Russia). E-mail: silla.kim@yandex.ru

Kim E.K., Applicant, Economist, Lecturer of Dzerzhinsk Pedagogical College (Dzerzhinsk, Nizhny Novgorod region, Russia). E-mail: kimik13@mail.ru

DOI: 10.17223/19996195/53/12

Abstract. The modern center of the world economy and trade has finally moved to the Asia-Pacific region (APR). With the development of the global digital economy and e-Commerce, the world's business community faces the challenge of rapid modernizing mechanisms, methods and tools for intensive Intercontinental movement of goods and services in time and space in order to contribute optimally to reducing the level of support for goods and services. Functioning transport and logistics systems at the end of the 19th and 20th centuries no longer meet the objectively increased requirements of the modern world economy and logistics. Currently, the business world should have the necessary knowledge of communication theory and practice in the field of traditional cross-cultural business communication for successful negotiations and safe implementation of business projects; use the experience and practice of the countries of North-East Asia and the principles of the Commonwealth with Eastern business partners and other interested foreign countries. In the late 19th and early 20th centuries, the agreement on the construction of the TRANS-Siberian railway on the territory of Russia and China was based on the principles of mutual cooperation for the interests of the two countries, which made it possible to implement an international business project in the shortest possible time, which had no other analog in the world. The construction and operation of an Intercontinental transport and logistics system between Russia and China in northern-east Asia has become a unique international project. Traditionally transformational cross-cultural business relations between Russia and China, which are based on mutual respect, interest, agreement, compatibility, mutual benefit, cooperation, and the principle of synergy, laid down historically in the Russian traditionally Christian business communication and the traditional Chinese Confucian-Buddhist business cross-cultural communication, have found their practical im-

plementation in this project. The TRANS-Siberian railway connected two countries: Russia and China, making them closer.

Keywords: Asia-Pacific region; security; business partner; business project; Buddhism; globalization; business communication; Euro-Christian culture; law; capitalism; cooperation; communitarianism; Confucianism; culture; logistics; Intercontinental system; multimodal system; norm; project; religion; reformation; family; Finance; transport; tradition; Transsib; economy; e-Commerce; Meiji era; ethics; language.

References

1. Gural S.K. Language as a self-developing system. Tomsk: publishing house Vol. UN-TA, 2009. 122 p.
2. Bychkova T.A. Asian Countries on the way from traditional society to industrial (XVII-early XX century): Textbook / under the editorship of V. P. Zinoviev. Tomsk: publishing House of Tomsk state University, 2014. 460 p.
3. Starodubtsev V. F. Business interaction – the path to success (Problems of intercultural communication in the field of business and entrepreneurship): Textbook / V.F. Starodubtsev. M.: Publishing house "Economy", 2007. 300 p.
4. Selischev A.S. And Selischev N.And. The Chinese economy in the twenty-first century. St. Petersburg: Piter, 2004. 240 p.
5. Kim K. V. Financial entrepreneurship of credit cooperatives of the Russian Far East and foreign countries: Monogr. Vladivostok: Dalrybvtuz, 2002. 207 p.
6. Kim K. V., Kim E. K. Traditional-transformational methods of business cross-cultural communication of the North-Eastern countries of the Asia-Pacific region with potential business partners of Russia and other foreign countries / K.V. Kim, E.K. Kim "Language and culture" collection of articles XX international. scientific. Conf. resp. edited by S.K. Gural. Tomsk: Tomsk state University. 2017. Pp. 204-224.
7. Kim K. V., Kim E. K. Prospects for business cooperation in the framework of the "New Eastern policy" of the Russian Federation and the "Eurasian initiative" of the Republic of Korea»/ Materials of the International scientific and practical conference. Volgograd-g. Volzhsky, September 24-25, 2015 / Comp. O. V. Inshakov, M. M. Guzev, E. V. Loginova; vgi (branch) river volga. Volgograd: Volgograd scientific publishing house, Pp. 93-107.
8. Mirotin L. B., Tashbaev Y. E. System analysis in logistics: Textbook / L.B. Mirotin, Y.E. Tashbaev. M.: Publishing house "exam", 2004. 480 p.
9. Transport logistics: Textbook for transport universities / Under the General editorship of L.B. Mirotin. M.: publishing house "exam", 2003. 512 p.
10. Mazur I. I., Shapiro V. D. and others. Project management/ I. I. Mazur, V. D. Shapiro, etc. Reference book / Edited by I. I. Mazur, V. D. Shapiro. M.: Higher school. 2001.875 p.
11. Helmut Laux Fundamentals of organization: decision-making management: 4th lane, completely reprinted in it. editions with 136 Fig. And 13 tables/ Helmut Laux, Felix Lirman. M.: Business and Service, 2006. 600 p.
12. www. <https://nashol.com/20180719102136/logistica-integrirovannay-cep-postavok-baersoks-d-dj-koss-d-dj-2005.html> logistics integrated supply chain, Bowersox D.J., Kloss D. J., 2005.
13. www. China Logist.ru. Nikolai Lobanov. E-Commerce logistics is the main element of e-Commerce.
14. Belousov A.A. Bipolar management system of socio-economic development of Russia. National aspect: Monograph. Vladivostok: Dalnauka, 2003. 662 p.
15. Pshennikov V.V. Japanese management. Lessons for us. Moscow, publishing house "Japan today", 2000. 334 p.
16. Eastern Economic Forum 2017. The Far East: Creating a New Reality. P. 164.

17. Financing and construction of the TRANS-Siberian railway // Vinokurov M.A., Sukhodolov A.P. "Economy of the Irkutsk region". Vol. 2. 2002.
18. [www. Knowledge.allbest.ru](http://www.Knowledge.allbest.ru) Multimodal cargo transportation.
19. [www. Cargolink.ru](http://www.Cargolink.ru). The growth of e-commerce will result in consolidation in the logistics market.
20. [www. Revolution allbest](http://www.Revolution.allbest). Multimodal transportation.
21. Fundamentals of Project Management: Training manual / Edited by R.F. Brityney. Blagoveshchensk: PKI "Zeya", 2000. 144 p.

Received 4 February 2021