

Czebole - przemysłowe kartele

Czebole – symbol koreańskiego kapitalizmu, oparte na rodzinnych konglomeratach, uprzywilejowane, przeinwestowane, skupione często bardziej na ekspansji niż na generowaniu zysków po dekadach rozpieszczania przez kolejne rządy, stały się tematem dyskusji o możliwej reformie.

Uznaje się powszechnie, że boom ekonomiczny, jaki przechodziła Korea Południowa za czasów prezydenta Parka Chung-hee, był zbudowany na korupcyjnym układzie *czebol* i państwa. Jak podają Byeong-Cheon i Yi w książce „Dyktatura rozwoju w czasach Park Chung-hee”, społeczeństwo akceptowało rządową strategię „najpierw rozwój, później podział”. Zyskiwały na tym właśnie potężne magnackie rodziny, które już w latach 50-tych stawały się



beneficjentami amerykańskiej pomocy, później wpisując w Parkowską wizję uprzemysłowienia kraju.

Słownikowe ujęcia terminu *chebol* (kor. Jaebeol) zaznaczają, że jest to kontrolowany przez daną rodzinę (klan) konglomerat, mający bardzo silne powiązania z agencjami rządowymi.

Przez krótki okres, za czasów dyktatury wojskowej, próbowano rozprawić się z potężnymi rodami, które nielegalnie zdobyły fortuny w erze Rhee Sung-mana (1948-1960), jednak uznano, że mogą one być dobrym partnerem w rozwoju takich gałęzi jak przemysł chemiczny czy ciężki. Skutek był taki, że wielu spekulantów otrzymało zgodę na budowę fabryk i wzięło udział w rozwoju kluczowych gałęzi gospodarki.

Czebole są strukturami niezwykle skomplikowanymi i niewątpliwie mają przewagę nad innymi mniejszymi firmami.

Kiedy na początku lat 70-tych ubiegłego wieku Hyundai Motors popadł w tarapaty, które groziły bankructwem firmy, dzięki pomocy z Hyundai Construction udało się wypuścić na rynek nowy model samochodu, nazwanego Pony, który pozwolił firmie stanąć na nogi.* Dziś Hyundai jest jednym z największych, o ile nie największym, z koreańskich czeboli. Założony został przez Chung Ju Yunga. W latach intensywnego rozwoju przemysłu ciężkiego, mimo braku doświadczenia, jego firma została namaszczona przez Parka, dobrego przyjaciela prezesa, do budowy koreańskich tankowców.

Inną firmą, tym razem tekstylną, która na prośbę prezydenta zajęła się przemysłem stoczniowym i motoryzacyjnym jest - Daewoo założone przez Kim Woo Choonga, którego ojciec był nauczycielem prezydenta Chung Hee. Kiedy wskaźnik długu do kapitału sięgnął kilkuset procent, rząd spłacił zobowiązania firmy.

Do grona największych czeboli należą również LG, Samsung, Ssangyong, SK, Hanjin, Lotte, Doosan, Hanhwa, Kumho Asian.

Podczas kryzysu ekonomicznego w 1997 roku raz jeszcze powrócono do tematu transparentnego i bardziej sprawiedliwego systemu ekonomicznego, nadal jednak rząd kontroluje korzystny dla nich system finansowy, dzięki którym odnosił sukcesy.

* Made in Korea: Chung Ju Yung and the rise of Hyundai, Aut. Richard M. Steers, Routledge, Nowy Jork 1999, s. 80

Źródła:

Made in Korea: Chung Ju Yung and the rise of Hyundai, Aut. Richard M. Steers, Routledge, Nowy Jork 1999,

Developmental dictatorship and the Park Chung-hee era: the shaping of modernity in the Republic of Korea; aut. Lee Byeong-Cheon, Pyŏng-ch'ŏn Yi, Homa & Sekey Books, Paramus, 2006,

http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2010/04/123_63472.html

<http://www.state.gov/e/eeb/rls/othr/ics/2010/140728.htm>