

ОЛИГАРХ ПО-КОРЕЙСКИ

ЧОН ЧЖУ ЁН И ЕГО ДИНАСТИЯ

М.А. МОРЕХОДОВ

Инженер-судостроитель, политолог

Ключевые слова: Республика Корея, Чон Чжу Ён, компания «Хёндэ», автомобилестроение, судостроение, экспорт южнокорейских товаров

Читатели журнала «Азия и Африка сегодня» уже знакомы с нашим автором Михаилом Афанасьевичем Мореходовым - менеджером, публицистом и просто внимательным и наблюдательным человеком. Он много лет работает в Республике Корея, возглавляет там крупную компанию по приемке океанских судов (см. № 3, 2012 г.). В своей новой статье он рассказывает о возникновении и становлении крупнейшей южнокорейской компании «Хёндэ» (англ. - «*Hyundai*»), о ее основателе и многолетнем руководителе Чон Чжу Ёне (*Chung Ju-Yung*). В жизненном пути этого талантливого человека и патриота своей страны, а также в судьбе членов его семьи М.А. Мореходов видит много поучительного для России, вступившей на путь коренной модернизации экономики.



Чон Чжу Ён - основатель и руководитель крупнейшей южнокорейской компании «Хёндэ».

Республика Корея - страна, в которой жил и работал главный герой этого очерка, - одна из самых динамично развивающихся экономик мира. Ныне она занимает 13-е место по объему ВВП среди государств нашей планеты. Сейчас трудно представить, но всего полвека назад это было одно из самых бедных государств на земле. Менее чем за полвека, с 1963 г. по настоящее время ВВП на душу населения вырос в сотни раз.

Говоря о южнокорейском (японском, тайваньском, китайском) «чуде», мы редко задумываемся - «Кто был творцом этих «чудес», кто, собственно, обеспечил ускоренное развитие экономик своих стран?» Между тем, эти люди, безусловно, заслуживают того, чтобы о них знали. Равно как знали и о том, как, за счет чего добились успеха возглавляемые ими компании, а вместе с ними - промышленность и сельское хозяйство страны. Знали как об их личных качествах, так и об используемых ими приемах и методах управления - о том, что мы еще сравнительно недавно называли «передовым опытом».

Чон Чжу Ён - один из таких людей. Вышедший из самых низов корейского общества - из крестьянской семьи - он стал выдающимся организатором производства, основателем могущественной мировой автомобильной и судостроительной империи «Хёндэ».

Как это ему удалось? Что лежит в основе феноменального жизненного успеха этого человека? И что нужно сделать, чтобы в наших российских условиях повторить этот успех?

Сначала о самом главном. Я убежден, что всеми поступками и практическими действиями Чона двигали не своекорыстие, не желание стать обладателем огромного капитала (а он им стал), но, прежде всего, как это ни пафосно звучит, великие идеи служения стране, народу, обществу, миру. Взамен он получил уважение и любовь современников и благодарную (уверен - долгу) память потомков.

ГЛАВНОЕ КАЧЕСТВО - ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННОСТЬ

Чон Чжу Ён родился в государстве, которое тогда еще не называли «страной утренней свежести», а позднее - еще и страной идеальной чистоты, спокойствия и процветания.

Это была бедная, аграрная, отсталая страна, с 1905 г. находившаяся под протекторатом Японии, а затем, в 1910 г., ею аннексированная. Власть на полуострове принадлежала японскому генерал-губернатору.

25 ноября 1915 г., в деревне Тончон провинции Канвон, расположенной в северной части Корейского полуострова (сегодня это территория Северной Кореи), в крестьянской семье родился мальчик, которого назвали Чон Чжу Ён, - первый ребенок, впоследствии появилось еще пятеро детей.

В юности он мечтал получить хорошее образование и стать учителем. Однако тогда корейские дети могли рассчитывать только на начальное образование. После окончания начальной школы он стал работать, помогая семье вести домашнее хозяйство. В свободное время посещал местную школу более высокой ступени, где в основном изучал конфуцианство. Большое внимание его развитию уделял дедушка, который обучил его китайскому языку и познакомил с китайской литературой.

Несмотря на юный возраст, Чон понимал, что найти хорошую работу можно только в большом городе. Тайком от родителей он ушел из дома, направившись в один из самых крупных городов Кореи - Сеул. Там устроился на работу в оптовый склад по продаже и доставке риса. Хозяин обеспечил его бесплатным жильем, выделив комнату, которая находилась здесь же, при складе. Юноша купил велосипед и доставлял на нем рис заказчикам. Работал старательно, был дисциплинирован и исполнительен. Хозяин был доволен юным помощником. Спустя

полгода владелец склада стал поручать Чону более сложные операции, в частности, вести учет купленного и проданного риса. Так молодой человек постепенно набирался опыта коммерческой деятельности.

В 1937 г. владелец склада заболел и умер, успев, однако, передать все дела 22-летнему Чону. Два года предприятие процветало, принося новому владельцу неплохой доход. Однако затем, по указу генерал-губернатора Кореи - наместника императора Японии, все учреждения, связанные с продажей продовольствия, были переведены на обслуживание населения по карточкам. Склад пришлось закрыть, и Чон вернулся в родную деревню, в родительский дом.

В соответствии с традициями того времени, Чону пришлось жениться, причем жену подобрали родители. Его женой стала 16-летняя Бён Чжун Сук. Целый год он вместе с молодой женой прожил в доме родителей, а затем вновь решил вернуться в Сеул. Там устроился на работу в автомастерскую, а позже с помощью друзей приобрел гараж, где открыл мастерскую по ремонту и обслуживанию частных и государственных автомобилей «А-До». За последующие три года предприятие выросло, число работников увеличилось с 20 до 70, доходы тоже были неплохими. Однако в 1943 г. оккупационное правительство без объяснения каких-либо причин отобрало у него мастерскую со всем оборудованием - японцы с корейцами тогда особо не церемонились. Но Чон уже успел скопить около 50 тыс. вон, с которыми он вознамерился начать когда-нибудь свое дело. На некоторое время он снова вернулся на родину, где занимался мелким бизнесом, дожидаясь своего времени¹.

С ЧЕГО НАЧИНАЛАСЬ КОМПАНИЯ «ХЁНДЭ»?

Это время пришло в 1946 г., когда Чон, уже в 31-летнем возрасте, с женой и двумя братьями, вернулся в Сеул, где открыл компанию Хёндэ Авто Сервис (*Hyundai Auto Service*) (слово «Хёндэ» переводится с корейского как «Современность», что впоследствии сыграло определенную «маркетинговую» роль. - М.М.). Поначалу она занималась ремонтом автомобилей армейских подразделений США. Постепенно бизнес расширялся, у фирмы появились собственные автомобили, которые перевозили в основном строительные материалы. Затем компания дважды меняла название на *Hyundai Motor Industry Co.* и *Hyundai Civil Industry Co.*

Окончательно встать на ноги Чону помог младший брат Чон Ин Ён, который знал английский язык и работал переводчиком в американском армейском инженерном батальоне. Местные власти предложили братьям принять участие в реализации нескольких довольно масштабных проектов. Среди них был заказ на восстановление и реконструкцию моста Гогрюн, строительство дамбы на реке Соян и ряд других.

В мае 1947 г. Чон-старший поменял структуру



Чон Чжу Ён с женой Бён Чжун Сук (1953 г.)

своей компании, создав крупную *Hyundai Group*. А затем, в январе 1950 г. объединил *Hyundai Auto Service* и *Hyundai Civil Industries* и почти сразу же вслед за этим - транспортную компанию *Hyundai Commercial Transportation*.

Справедливости ради, нужно сказать, что уже обретавший черты промышленной империи грандиозный комплекс «Хёндэ» создавался трудно и сложно. Успех не всегда сопутствовал Чону, были и критические моменты. Так, реконструкцию моста он провел исключительно быстро, однако с минимальным экономическим эффектом - доход компании был близок к нулевому. Большинство трудностей проистекало от нехватки высококвалифицированных инженеров и рабочих. Непростые технические проблемы также возникли в ходе строительства бетонной дамбы на реке Соян. Компанию

Чона критиковали не только конкуренты, но даже правительство. Сверхвысокая интенсивность работ, а также частые вызовы на работу в выходные дни, приводили к недовольству и внутри компании. Однако ему удалось несколько притушить недовольство персонала благодаря созданию двух фондов - страхового и помощи рабочим.

«Скоростные» ремонт и реконструкция моста не прошли мимо внимания президента страны генерала Пак Чжон Хи - ему понравился ярко выраженный организаторский талант молодого руководителя быстро растущей компании. Поэтому, когда глава страны приступил к серьезной реорганизации, а точнее - к созданию новой корейской экономики и первых крупных промышленных комплексов - *чэболей* (чэболь - крупный конгломерат, финансово-промышленная группа. - прим. ред.). Чон оказался востребованным и был одним из первых, кому от имени государства было поручено руководить этим важным и перспективным делом. Одновременно *Hyundai Construction* окончательно укрепила свои позиции как ведущая строительная компания Кореи, став фактически первым *чэболи* в стране. Ныне,

Чон Чжу Ён (справа) на открытии автомагистрали Сеул - Пусан.





Судостроительный завод "Хёндэ" (1970 г.).

по прошествии довольно большого времени, отчетливо видно, сколь разумными были шаги правительства по созданию чэболей и их всемерной поддержке.

Это придало компании особый статус, и она получила право на частичное государственное финансирование, что привело к резкому ускорению ее развития. В январе 1964 г. она заканчивает строительство цементного завода в городе Таньян. Тогда же компании удается заключить свой первый зарубежный контракт - на строительство автомагистрали в Таиланде. К этому времени она накопила и опыт в проведении подобных работ, поскольку участвовала и играла ключевую роль в сооружении первоклассного скоростного шоссе, соединившего крупнейшие города страны - Сеул и Пусан. Впоследствии компания «Хёндэ» проложила ряд автомобильных дорог в странах Ближнего Востока².

АВТОМОБИЛИ, СУДА И НЕ ТОЛЬКО ОНИ

В 1967 г. Чон приступает к созданию своего самого известного во всем мире предприятия - автогиганта *Hyundai Motor Co.* в городе Ульсан. Выпускать автомобили компания начала в январе 1976 г. Сегодня это 5-й по масштабам производства автоконцерн в мире.

В 1971 г. там же, в Ульсане, началось сооружение крупнейшего судостроительного завода *Hyundai Heavy Industry (HHI)*. Он возводился, как мы когда-то говорили, «ударными темпами»: в 1973 г. вступила в действие первая очередь предприятия, а в 1974 г. состоялось его торжественное открытие. Практически одновременно были сданы заказчикам два первых супертанкера - «Барон Атлантики» и «Баронесса Атлантики» (дедвейт каждого из них - 267,8 тыс. т).

Завод продолжал расширять производственные мощности, инфраструктуру и площади. В феврале 1975 г. началось производство двигателей для морских судов. Новый завод получил название *Hyundai Engineering Co.*, а позже был переименован в *Engine & Machinery Division*.

Сейчас это предприятие выпускает 35% производимых в мире судовых двигателей. Кроме того, освоено производство насосов различных типов, вин-

тов и винто-рулевых комплексов, а также двигателей разной мощности для электростанций.

В 1977 г. вместе с немецкой фирмой «Сименс» здесь же создается компания *Hyundai Electrical Engineering Co.* по производству судового электрооборудования.

В апреле 1975 г. компания купила судоремонтный завод *MIPO*, переименовав его впоследствии в *Hyundai Mipo Dockyard*. В 1997 г. завод был перестроен и стал полностью судостроительным предприятием.

В 1999 г. компания приобрела у одной из обанкротившихся фирм судостроительный завод *HALLA* (новое название - *Hyundai Samho Heavy Industry (HSHI)*). Сегодня - это одно из самых современных по оборудованию и инфраструктуре судостроительных предприятий в мире, занимающее 6-ю позицию в мировом отраслевом рейтинге. В 2011 г. здесь построено 57 грузовых судов³.

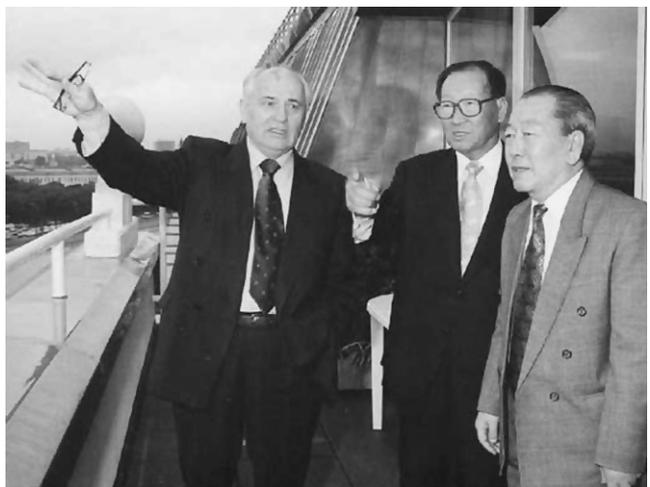
Наконец, в 2008 г. вводится в эксплуатацию еще один судостроительный завод - *Hyundai-Gunsan*, сооруженный в свободной экономической зоне Гунсан. В 2011 г. здесь было построено 20 крупнотоннажных сухогрузов, 6 балкеров и 14 супертанкеров (от 200 тыс. до 320 тыс. т дедвейта).

В июне 1997 г. был введен в эксплуатацию нефтеперерабатывающий завод *Hyundai Oil Refinery*, а в феврале 1983 г. создана компания *Hyundai Electronic Industries*.

В результате, компания «Хёндэ» стала крупнейшей компанией в Южной Корее и одной из крупнейших в мире⁴.

СЕКРЕТЫ УСПЕХА

Несомненные огромные успехи гигантского индустриального конгломерата «Хёндэ», причем в разных сферах - от неизменно высоких темпов роста



Президент СССР М. Горбачев и Чон Чжу Ён (в центре). Москва, 1994 г.

производства до непрерывного освоения новых отраслей и новых рынков - налицо. Но ответить на вопрос: «В чем секреты этих успехов и что отличает головные и дочерние компании от других, им подобных?» - не просто.

Прежде всего потому, что в каждой из отраслей,



Президентская кампания. Сеул, 1992 г.

которые находятся «в орбите» «Хёндэ», эти успехи - свои, вытекающие из специфических особенностей производства и обстановки на рынках. Ведь ныне компания занимает ведущие позиции в машиностроении, включая автомобиле- и судостроение, сталелитейном производстве, химической промышленности, производстве компьютеров и бытовой электроники, добыче полезных ископаемых.

С момента основания в 1947 г. компания ни на день не остановилась в своем развитии, неизменно отличаясь впечатляющим техническим, экономическим и инновационным ростом и непрерывным ростом своего бизнеса. Тем не менее, попытаемся все же ответить на поставленный выше вопрос (ниже мы кратко остановимся и на отдельных отраслях).

Собственно говоря, никаких особых секретов и нет: корни успехов «Хёндэ» известны сегодня каждому мало-мальски опытному и образованному предпринимателю. Это - исключительно большое внимание к качеству всех без исключения выпускаемых «продуктов», четкая инновационная направленность всей производственной, проектной, научной деятельности, ориентация на насыщение как внутреннего рынка, так и «экспортной составляющей» государства. Из этих основных и других составляющих выстраивается имидж марки «Хёндэ», которая подкупает большим разнообразием товаров, их неизменно прекрасным качеством, что вызывает уважение и, что не будет преувеличением, восхищение потребителей.

Если же детализировать все «составляющие» успехов компании «Хёндэ», их можно разделить на две группы. *Первая* - обеспечение внутреннего порядка и высокого уровня организованности. Здесь главное - сбалансированная устойчивость в правлении и постоянное укрепление взаимосвязей между заказчиками, акционерами и работниками компании. Плюс постоянный анализ и стремление вывесить на высший уровень три показателя: экономическую рентабельность производства, социальную ответственность и экологическую безопасность технологических процессов. Соблюдение этих принципов гарантирует «Хёндэ» стремление всех работников трудиться с полной отдачей, понимание ими общих задач, их лояльность, практически исключающую забастовки и какие-либо конфликты.

Вторая группа «составляющих» успеха связана

с работой на внутренних и международных рынках с их растущей конкуренцией и чрезвычайно жесткими правилами игры. Здесь первостепенную роль играют:

- наличие долгосрочной, причем постоянно совершенствующейся стратегии развития, гибко и быстро реагирующей на изменения рынка;

- неизменная нацеленность на освоение самых передовых технологий и самых современных конструктивных решений; отступления от этого правила не допускаются - только самое лучшее и самое передовое во всем;

- непрерывная оптимизация деловой структуры - решительное расформирование малоэффективных подразделений и создание новых, подлинно высокоэффективных;

- исключительное внимание к научным исследованиям, приоритетное финансирование внутрифирменных НИИ и КБ, постоянное укрепление связей между наукой и производством;

- системная работа по «классическим» направлениям совершенствования производственной деятельности, а это - повышение качества и конкурентоспособности продукции, рост производительности



Туристический комплекс «Кымган» в КНДР.

ти труда, создание и расширение новых мощностей и т.д.

Таковы в концентрированной форме и в кратком изложении основные принципы, на которых базируются вся деятельность «Хёндэ» и составляющие основы успехов компании. Теперь несколько конкретных примеров.

...Судостроительные заводы группы «Хёндэ» в 2008 г. первыми в мире стали разрабатывать т.н. «умные суда»: значительная часть управления механизмами, навигационными функциями и обеспечения безопасности переданы электронике. Первое такое судно сдано заказчику 29 марта 2011 г., а сейчас портфель заказов на такие суда приближается к 50. Представляется примечательным тот факт, что ровно половину затрат - а это десятки миллионов дол-

ларов - идет на освоение нового направления в судостроении компании возместило государство.

...Южнокорейский автомобильный концерн - *Hyundai Motor* и *KIA Motors* (примечание - единая компания, выступающая под разными брендами) - больше, чем какие-либо другие компании в стране и в мире, уделяет внимание обновлению модельного ряда: ежегодно на рынок поступает 2-3 новые или модернизированные модели. Создание каждой из них занимает до трех лет, а затраты составляют до \$250 млн на каждую. И эти огромные затраты, тем не менее, окупаются, а автомобили двух последних марок - «Соната» и «Аванте» - прочно удерживают репутацию самых продаваемых в мире, в т.ч. (чем корейцы особенно гордятся) в «самой автомобильной державе» мира - США.

...Трудно назвать новую область строительного производства, где «Хёндэ» также не занимала бы лидирующие позиции, либо была близка к ним. Ею, например, разработаны уникальные проекты мостов со сверхдлинными пролетами; «подземных городов», которые позволяют наилучшим образом использовать пространство городов обычных; сверхдлинных туннелей на сверхбольших глубинах и «плавающих гаваней»; искусственных островов.

Портфели строительных компаний «Хёндэ» заполнены до 2015 г., а общая стоимость контрактов превышает \$50 млрд. Еще 50 лет назад считалось, что подобные проекты - «из области фантастики», а 20 лет назад - что их удастся реализовать лишь в третьем тысячелетии. «Хёнде» предлагает осуществить их в ближайшие несколько лет.

МЕЦЕНАТ, ПОЛИТИК, ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ

Чон Чжу Ён занимался не только коммерческой деятельностью и делами компании. В народной памяти он предстает как меценат, крупный общественный и политический деятель. Его встречи с первыми лицами СССР, Китая, США, Японии и ряда других стран всегда проходили успешно и имели позитивный результат, его манера вести переговоры располагала к себе и вызывала доверие у собеседников и партнеров.

В июне 1988 г. в составе делегации РК он посетил КНДР и передал в подарок корейскому народу 500 породистых молочных коров. В октябре того же года привез в Северную Корею еще 501 корову. Во время второго визита его принял лично лидер КНДР, что означало высшую степень доверия и уважения.

Когда Корея выиграла конкурс на проведение XXIV летних Олимпийских игр 1988 г., именно компания «Хёндэ» взяла на себя строительство основных спортивных объектов. В мае 1981 г. Чон был избран председателем Сеульского Олимпийского комитета, а в июле 1982 г. - назначен президентом Корейского спортивного совета. Как отмечала международная пресса, Олимпиада-1988 была проведена на высшем уровне. Корея предстала перед мировой общественностью в исключительно выгодном свете. А всех тех, кто приехал на всемирный спортивный праздник, повсюду сопровождал фирменный знак компании «Хёндэ» - генерального спонсора Олимпиады⁵.

Вскоре после Олимпийских игр, в январе 1989 г., Чон в составе правительственной делегации снова посетил Северную Корею. Ему удалось убедить



Чон Чжу Ён (третий слева) и его братья (1956 г.).

Пхеньян в экономической и политической целесообразности создания и развития туристического комплекса «Кымган» в КНДР. В этот проект компания «Хёндэ», не слишком надеясь на успех, вложила огромные средства. Однако комплекс заработал, стал привлекательным и посещаемым.

Политическая жизнь Чона была интенсивной и разнообразной. В марте 1992 г. его избрали в парламент. В декабре того же года Чон выдвинул свою кандидатуру на пост президента страны. Предвыборная кампания и политическая борьба были очень жесткими. Кандидат в президенты Чон Чжу Ён набрал всего 18% голосов: очевидно, определенную роль сыграл возраст - Чон был уже далеко не молод. Тем не менее, поражение оказало на него сильное психологическое воздействие. Одновременно возникли проблемы с бизнесом, компания несла большие финансовые потери. В феврале 1993 г. он принял решение закончить политическую карьеру. Однако продолжал заниматься общественной деятельностью и меценатством⁶.

В мае 2000 г. Чон ушел в отставку с поста председателя «Хёндэ Групп» и назначил на эту должность своего пятого сына Чон Мон Хуна. Руководителем компании *Hyundai Motor Co.* стал его старший сын Чон Мон Гу.

В последний раз он посетил КНДР в июне того же года и вновь встретился с руководством Северной Кореи. Необходимо отметить, что на протяжении всей своей жизни он выступал за сближение двух стран и за объединение нации⁷.

В марте 2001 г. создатель компании «Хёндэ», выдающийся предприниматель, политический деятель и меценат умер в возрасте 86 лет в своем доме. По религиозным обычаям Кореи и в соответствии с традициями конфуцианства его тело было кремировано, а прах захоронен в фамильном склепе на кладбище Чаман (*Haman*), где покоились его сыновья. Жена Чона, которая ушла из жизни в августе 2007 г., похоронена там же.

От редакции. Компания «Хёндэ» (напомним, в переводе - «Современность») живет, она процветает и развивается и по-прежнему известна во всем мире. Ее многочисленные подразделения возглавляют дети и внуки, они же - ученики и единомышленники великого Чона, основателя крупнейшей промышлен-

ной империи, но, прежде всего, - талантливейшего предпринимателя и выдающегося гражданина своей страны.

...Назовите среди российских так называемых олигархов хотя бы одного, чей личный вклад и вклад членов его семьи в процветание России был бы - нет, не таким же, - а хотя бы соизмеримым с вкладом Чон Чжу Ёна и его клана в процветание Республики Корея. Нет у нас ни такого олигарха, ни такой семьи...
А почему - ищите ответ сами.

ПО СТОПАМ ОТЦА И ДЕДА

БРАТЬЯ

Как уже говорилось, у Чона было пять братьев. Семья была дружной, в ней царили взаимопомощь и взаимопонимание. Чон Чжу Ён как старший брат постарался объединить членов семьи вокруг если не общего, то, во всяком случае, более или менее взаимосвязанного бизнеса, где его опорой были бы братья.

Чон Ин Ён - первый брат в семье. После того как покинул компанию «Хёндэ», основал компанию *Halla Business Group*, которая объединила 5 компаний, специализировавшихся по ряду направлений: общее машиностроение, судостроение, тяжелое машиностроение, производство цемента, приборостроение (оборудование для климат-контроля).

Чон Сун Ён - второй брат в семье. Поработав некоторое время в компании старшего брата *Hyundai Engineering & Construction*, приобрел одно из предприятий компании *Hyundai Cement* и создал на ее основе новую - *Sungwoo Bungwoo Group*, которая сегодня включает в себя три разнопрофильных компании: *Hyundai Cement*, *Hyundai Welding* и *Hyundai Automotive*.

Чон Сим Ён - третий брат в семье, судьба которого сложилась трагически. Он был журналистом, сотрудником одной из корейских газет и, будучи в командировке в Германии, погиб в автомобильной катастрофе.

Его сын - Чон Мон Хёк - продолжает начатое своим отцом дело, возглавляет компанию *Hyundai Oil Bank*; ее «специальность» - нефтепереработка. В своей отрасли это третья по величине компания в Корее.

Чон Сан Ён - четвертый брат. Основал группу компаний *Korea Chemical Co. Ltd.*, специализирующихся на производстве лакокрасочных материалов для машиностроительных и химических предприятий, судостроения и городской инфраструктуры. Она производит краски разного назначения, а также стекло различных марок и сортов и изоляционные материалы.

Чон Се Ён - пятый брат в семье. Один из основателей автомобильной компании «*Hyundai Motors*». Впоследствии он сменил «специализацию» и сейчас - лидер строительного бизнеса в Южной Корее⁸.

ДЕТИ

У Чон Чжу Ёна было восемь сыновей. Все они получили хорошее образование, прошли стажировку в различных подразделениях компании, приобрели опыт хозяйственного и финансового руководства. Их отец понимал, что для более качественного управления и более интенсивного развития гигантскую компанию целесообразно разделить на не-

сколько более скромных по размерам. Но он был убежден, что при этом важно сохранить единую, блестяще зарекомендовавшую себя на протяжении десятилетий, марку - «Хёндэ». И еще при жизни стал реализовывать эту идею. Как же сложилась судьба его сыновей?

К сожалению, старший сын - Чон Мон Пиль - рано «выбыл из игры»: в 1988 г. он погиб в автокатастрофе в городе Ульсан.

Второй сын - Чон Мон Гу - возглавил компанию по выпуску автомобилей. Сейчас он - председатель правления автоконцерна *Hyunday Motors Co. and KIA Motors Co.*; это ведущая по своим масштабам бизнес-группа в Корее и 5-я в мире.

Чон Мон Гун - его третий сын - возглавляет торговую сеть «Хёндэ», одну из крупнейших компаний розничной торговли в Южной Корее.

Чон Мон У - четвертый сын - трагически погиб в 1990 г. в результате суицида. У него осталось три сына - три внука великого предпринимателя.

Вскоре после смерти отца покончил с собой пятый сын - Чон Мон Хун. Будучи председателем «Хёндэ Групп», по своему таланту, работоспособности и манере поведения напоминал отца. Сегодня его жена - Хён Чжун Ён - председатель правления крупнейшей строительной компании Южной Кореи - *Hyundai Group*. Кроме того, она видный общественный и политический деятель.

Шестой сын - Чон Мон Чжун - владелец судостроительной компании *HHI*, включающей в себя четыре крупнейших судостроительных заводов мира, а также дочернюю компанию *Hyundai Offshore & Marine Engineering*, которая специализируется на сооружении морских буровых платформ различных типов и одновременно строит коммерческие суда. Он активный общественный деятель и политик, лидер одной из крупных южнокорейских партий. И между прочим, вот уже почти двадцать лет - президент Футбольной Ассоциации Южной Кореи, а с 1994 г. - заместитель президента ФИФА.

Чон Мон Юн - седьмой сын, председатель правления компании *Hyundai Marine & Fire Insurance*; это третья крупнейшая страховая компания Южной Кореи.

Чон Мон Иль - восьмой сын, председатель правлений банков *Hyundai Merchant Bank* и *Kangwong Bank*.

К этому стоит добавить, что многочисленные внуки, внучатые племянники и другие родственники Чон Чжу Ёна также занимают руководящие должности и успешно трудятся в самых разных подразделениях созданной им поистине великой империи.

¹ Chung Ju-Yung. Biography - www.answers.com

² Chung Ju-Yung. A Determined Empire Builders - www.referenceforbusiness.com

³ Kirk Donald. Korea Dynasty: Hyundai and Chung Ju-Yung // New Horizons. Spring 2011, p. 24-27.

⁴ Lee Benjamin. HHI Founder Chung // New Horizons. March-April 2005, p. 23-26.

⁵ Chung Ju-Yung, 1915-2001 - referenceforbusiness.com

⁶ Hyundai Heir Declared Candidacy for S.Korea Presidency // The New York Times, 17.09.2002.

⁷ Challenges and Prospects in N.Korea - www.fortunecity.com

⁸ Chung Ju-Yung. Gala Encyclopedia of Biography - www.answers.com