

Оддий деҳқондан Осиёнинг энг бадавлат кишисигача — Hyundai асосчиси Чон Чжу Ённинг ҳаёт йўли

Осиёлик конгломератларнинг катта қисми аллақачон дунёнинг энг бадавлат кишилари рўйхатидан жой олишган. Улар бошқа минтақалар вакиллари орасида ўзига хос иш тузилмаси, корпоратив маданияти, шунингдек ҳукумат билан ҳамжиҳатлик қилиш ва улардан алоҳида имтиёзларга эга бўла олишлари билан ажралиб туришади.

Жанубий Корея тараққиётида чеболи муҳим ўрин тутади - бу кўплаб турли йўналишдаги компанияларни ўзида жамлаган молиявий-саноат гуруҳларининг махсус ташкилоти. Бир қарашда чеболи мустақилдек кўринади, аслида эса бу гуруҳлар ягона молиявий ва маъмурий назорат остида, бир оилага тегишли бўлади. vc.ru'га кўра, чеболига энг яққол далил сифатида Hyundai'ни келтириш мумкин. Бу конгломерат асосчиси Чон Чжу Ён бўлиб, у оддий ишчидан Осиёнинг энг бадавлат кишиларидан биригача бўлган йўлни босиб ўтган. У ўзини нафақат бизнес соҳасида, балки мамлакат ҳукумати билан ўзаро ишончли муносабатларни йўлга қўя олиши билан ҳам намоён қилди.

Чон Чжу Ённинг ёшлик йиллари ва бизнесни йўлга қўйишдаги илк уринишлари



Чон Чжу Ён 1915 йилда Асан қишлоғида камбағал деҳқон оиласида дунёга келган. У пайтлар Корея Япония протекторати остидаги мамлакатлардан бири эди. Бу маҳаллий аҳолининг кўп жиҳатдан чекланганини билдирар эди. Ўша пайтлардаги аксарият осийлик деҳқонлар каби Чоннинг оиласи ҳам базўр кун кўрарди.

Бўлғуси ишбилармон болалигида ўқитувчи бўлишни орзу қилган. Бироқ бу орзунинг амалга ошиши даргумон эди, чунки корейс болалари кўпи билан бошланғич таълимнигина олишган. Ота-она ўғлининг бошланғич мактабда ўқишига имкон берган, бироқ

унинг қизиқишларини тўла рағбатлантиришнинг иложи йўқ эди.

Бошланғич таълимни олган Чон Чжу Ён ота-онасига хўжалиқда ёрдам бериб юрди. Шунинг баробарида у ўзининг таълим олиш билан боғлиқ орзусини амалга оширишга ҳаракат қилди ва маҳаллий Конфуция мактабида ўқиди. Манбаларда таъкидланишича, Чоннинг хитой тилини яхши билган ва неварасини хитой адабиёти билан таништирган бобоси унинг танловига таъсир кўрсатган.

Чон 18 ёшида ота-онасига ҳеч нарса демай, уйни тарк этган ва Сеулда яхшироқ иш топишга умид қилган. Бироқ унинг бу умидлари чиппакка чиққан. Чон бир неча жойларда оддий ишчи бўлиб хизмат қилган. Маълумотларга кўра, у даставвал темир йўл қурилишида иштирок этган. Иш жуда оғир бўлган, зеро Чон 15 соатлаб ишлашига тўғри келарди, олган маоши эса фақат егулик ва ётоқхонага етарди.

Чон Чжу Ён қулай шарт-шароитларни излаб, иш жойини кўп марта ўзгартирган. Охир-оқибат у кичик дўконга курьер бўлиб ишга жойлашган, яна бир версияга кўра эса - гуруч омборига. Омбор эгаси Чонга ҳатто кичик ҳужра ҳам тақдим этган.

Чон Чжу Ён сидқидилдан меҳнат қилган, олган билими эса ҳаётда асқатди. Чон ишлаётган омбор эгаси ўз ходимининг фазилатларини илғаб, унинг фаолият доирасини кенгайтирган. Бир ойдан кейин бўлғуси ишбилармонга ҳисоб-китоб ишларини олиб бориш вазифаси юклатилган ва у бунини яхши уддалаган. Баъзи манбаларда келтирилишича, Чон Чжу Ён у ерга котиб сифатида ишга кирган. Аста-секинлик билан Чон

бизнес бошқарувини қўлга олган, 1937 йилда, бизнес эгасининг ўлиmidан кейин эса унинг ишини мерос қилиб олган.

Яна бир версияга кўра, Чон 1936 йилда ўз қишлоғига қайтиб, отаси билан ярашиб олган. 1937 йилда у собиқ иш берувчисидан гуруч бизнесини сотиб олган ҳамда ака-сингилларини шу ишга жалб қилган. Чон ажойиб тадбиркор бўлган ва яхши пул топган. Бироқ бу ҳам узоққа чўзилмаган.

1939 йилда бизнесни юритишда ташқи томондан қийинчиликларга дуч келган Чон уни ёпишга қарор қилган.

Кейинчалик Чон ўз қишлоғидан ер сотиб олади ва фермер хўжалиги билан шуғулланади. Шу билан бир вақтда у янги бизнес яратиш тўғрисида ўйлай бошлайди. Бироқ янги иш очиш учун дастлаб япон ҳукумати қайси соҳаларда ҳаддан зиёд таъқиб қилмаслигини тушуниб етиш зарур бўлган. 1940 йилда Сеулда Чон автотаъмирлов хизматларини йўлга қўйган. У ўзи машина ҳайдашни билмаса-да, ўша пайтда бу унга ажойиб ғоя бўлиб кўринган.

Дастлаб у устахонани ижарага олган, кейинчалик эса уни сотиб олганлиги таъкидланган. Ўз бизнесини хавфсизлантириш мақсадида Чон Япониядан ўзига ҳамкор топади. Икки ёлланма механикдан ташқари устахонада ишбилармоннинг қариндошлари ҳам меҳнат қилишган.

Кичик реклама кампанияси муваффақиятнинг муҳим бир қисмига айланади. У Чоннинг бизнесига Сеул аҳолиси, шунингдек хорижий элчихоналар вакиллари, япон амалдорлари ва корейс пойтахтининг бошқа

нуфузли шахслари эътиборини қаратади. Мижозларни устахонанинг дам олиш кунлари ва байрамларсиз, 17 соатлик иш режими ҳам ўзига жалб қилади.

Бундан ташқари, Чон Чжу Ён яхши хизмат кўрсатишнинг нақадар муҳимлигини англаб етган - устахонада сифатли ва тезкор хизмат кўрсатилар эди, доимий мижозларни эса корейс ошхонаси таомлари билан меҳмон қилишган.

Мазкур муваффақиятли бизнес яна бир қизиқарли хусусиятга эга бўлган. Чон Чжу Ён хорижий мижозлар автомобилларидаги янги эҳтиёт қисмларни эски, мукаммал силлиқланган қисмларга алмаштирар эди.

Бироқ бу усул иш бермади ва 1943 йилда япон ҳукумати Чондан автоустахонани тортиб олди. Бу пайтга келиб, у ерда 70 нафар ходим хизмат қилар эди. Ўз ишидан айрилган Чон Чжу Ён қўлида тахминан 50 минг вон билан қолиб кетади. Тез орада у қишлоғига қайтиб, кичик бизнесни йўлга қўяди ва уруш тугагунга қадар шу ерда яшайди.

Hyundai'нинг яратилиши. Ҳукумат томонидан қўллаб-қувватланиши ва ҳар томонлама ўсиши



1946 йилда Чон Сеулга қайтади ва у ерда Hyundai Motor Industrial компаниясини ишга туширади. Ишбилармон АҚШ ҳарбий транспорти таъмири билан шуғулланиб, тўғри йўналишни танлайди. Дарвоқе, «Hyundai» сўзи "замонавийлик" маъносини билдиради. 1947 йилда қурилиш билан шуғулланувчи Hyundai Civil Industries (ҳозирги номи - Hyundai Engineering and Construction) компаниясига асос солади.

Ўша пайтлар Кореяда бу йўналиш автомобилларни таъмирлашдан кўра ёқимлироқ кўринарди. Мамлакатда урушдан кейинги тикланиш ишлари кетаётган, янги бинолар қурилаётган бир пайт эди. Компания йўлидаги ягона тўсиқ - давлат амалдорлари ва уларнинг шартномалар тузишга доир коррупцион схемалари бўлган.

Шу ерда ишбилармоннинг омади келди - унинг укаси америкаликларнинг таржимони бўлиб ишлаган ва улар билан муносабатларни яхшилашнинг уддасидан чиққан. Натижада америкалик ҳарбийлар ёрдамида

Чон шаҳар инфратузилмасини қайта тиклаш ва қурилиш ишлари учун бир неча йирик шартномаларни қўлга киритади.

Корея уруши даврида, 1950-1953 йилларда америкалик жангчилар ва совет учувчилари Hyundai'ни шартнома билан таъминлашган.

Урушдан кейин унинг компанияси йирик компаниялардан бири ҳисобланарди. Компания шартнома тузишда америкаликлар билан алоқасидан фойдаланишда давом этган. Хусусан, уларга транспорт тизимини қайта тиклаш вазифаси ҳам юклатилган.

Аввалига иш унча силлиқ кечмаган, даромад кичик бўлган, кейинчалик эса ҳаммаси изига тушиб кетган ва Чон 1970 йилга қадар транспорт инфратузилмаси билан шуғулланган.

Жанубий Корея иқтисодиётини ривожлантиришнинг яна бир усули чеболи бўлди, Жанубий Корея президенти айнан шу усулга таянишга қарор қилди. У ушбу молиявий-саноат гуруҳларини ривожлантириш ва бу йўналишни мамлакат тараққиёти йўлидаги асосий омиллардан бирига айлантиришнинг ташаббускори бўлди. Шуниси қизиқки, чеболи ўз фаолиятида тўлиқ эркинликка эга бўлмаган.

Ҳукумат уларни ҳар томонлама қўллаб-қувватлаган, муҳофаза қилган, имтиёзлар тақдим этган ва маҳаллий ҳамда халқаро бозорларда тарғиб қилган. Чеболилардан ишлаб чиқариш соҳасидаги қўйилган вазифаларни сўзсиз бажариш ва экспорт учун фаол ишлаш талаб қилинарди.

Бу тизимда ишчилар ҳаммадан кўп жабр кўришган, чеболи эгаларининг бизнеси эса юришиб кетган. Табиийки, ҳукумат томонидан мавжуд барча компаниялар имтиёзга эга бўлмаган. Бироқ Hyundai компанияси ана шу рўйхатда қайд этилиш бахтига мушарраф бўлган.

Чон Чжу Ён сиёсий арбоблар билан яхши тил топишган, унинг компанияси эса қурилишга бўлган ёндашуви - тезкорлик, ҳамёнбоп нархлар, сифат кафолати билан танилган. Чоннинг иши ва ташкилотчилик қобилияти президент Пак Чон Хига жуда ёқарди, унинг америкаликлар билан алоқаси ҳам эътибордан четда қолмасди, албатта.

Hyundai Group таркибига транспорт, автомобилларни таъмирловчи ва қурилиш компаниялари киради. Баъзи манбаларга кўра, Hyundai Group энг биринчи чеболилардан бири ҳисобланади.

Қурилиш бўйича ҳукумат шартномалари Чон Чжу Ёнга яхши пул топиш ва хорижда иш бошлаш имконини берди. Компания Жанубий Кореяда цемент заводлар, Соянган дарёсидаги тўғон, АЭС, шунингдек Сеул ва Пусан ўртасидаги Gyeongbu автострадасини қурган. Хориждаги қурилишлари орасида Таиланддаги автострада ва Саудия Арабистонидаги саноат портини алоҳида таъкидлаш жоиз.

Чон Чжу Ённинг бошқа соҳалардаги бизнеси фаол кенгайиб борди. 1967 йилда Чон Чжу Ён автомобиль соҳасига кириб боришга қарор қилади ва Hyundai Motor Company'га асос солади. Фаолиятининг илк йилларида у Ford автомобилларини ишлаб чиқариб, ўз моделларини яратиш билан шуғулланмаган.

Hyundai америкалик ишлаб чиқарувчидан лицензия ва ҳар томонлама ёрдам олган. Бу бир неча сабабларга кўра узоққа чўзилмаган — Корея бозорида ишлашни давом эттириш Ford'нинг режаларида йўқ эди, Чон эса ишлаб чиқаришда кўпроқ пул топиш ва ўз автомобилларини яратишни истарди.

Шундай қилиб, илк модель 1975 йилда Hyundai Pony номи остида намойиш этилди. Бу автомобиль Hyundai'нинг Жанубий Корея бозорида етакчилик қилишини таъминлади. Шундай бўлса-да, Hyundai Pony'ни фақат корейс машинаси дейиш қийин, зеро технологиялар Япония ва Англиядан олинган, унинг дизайни билан эса Италиянинг ItalDesign Giugiaro компанияси шуғулланган. Двигателни эса Mitsubishi ишлаб чиққан, қолган деталларни инглизлар етказган.

Бироқ бу моделнинг 1975 йилда Яқин ва Ўрта Шарқ, Африка ва Лотин Америкаси бозорига чиқишига тўсқинлик қилмаган. 1979 йилда когломератнинг бу йўналишида 110 минг автомобиль ишлаб чиқарилган.

Бундан ташқари, Hyundai кема қурилиши билан ҳам шуғуллана бошлади. Ишбилармон бу соҳада етарлича билимга эга бўлмаса-да, Ульсан шаҳрида дунёнинг энг йирик тармоқлардан бири - Hyundai Heavy Industry'ни қуришга муваффақ бўлган.

1975 йилда когломератга Kyung-il Industrial пўлат компанияси қўшилди. Бу компания кейинчалик дунёнинг бошқа мамлакатларида ҳам иш бошлайди - Хитой, АҚШ, Бразилия, Чехия, Ҳиндистон ва Россия. Ҳозирда у Hyundai Hysco номи остида машҳур.



1976 йилда Hyundai Machine Tools компанияси яратилди, унинг ҳозирги номи - Hyundai Wia бўлиб, у Hyundai Motor Group таркибига киради. У ишлаб чиқариш ускуналарини яратишга ихтисослашган.

1977 йилда Чон халқаро миқёсда ҳамкорлик қилишда давом этади. У Германиянинг Siemens компанияси билан шартнома имзолайди ва бу Hyundai Electrical Engineering электр ускуналари ишлаб чиқарувчиси фаолиятига старт беради. Бир вақтнинг ўзида контейнерлар, авто ва поезд эҳтиёт қисмлари, Hyundai Precision and Industry компанияси ишга туширилади.

Бир йилдан сўнг конгломерат ўрмон саноатида иш бошлади ва Hyundai Wood Industries'га асос солди. У мебель ва ёғочдан ясаладиган бошқа буюмлар ишлаб чиқаришга ихтисослашган. Бундан ташқари, гигантнинг

активлари оғир металлургия соҳасида ҳам кенгайиб борди - Incheon Iron & Steel Company қўлга киритилди.

Ўн йилликда конгломерат юк ташиш, брокерлик хизматлари соҳаларида ҳам ўз кўламини кенгайтди. Шунингдек яна бир - қурилишни лойиҳалаштириш ва кўчмас мулкни ривожлантириш билан шуғулланувчи компания ташкил этилди. Умуман олганда, 70-йиллар Чон Чжу Ёнга Hyundai'ни Жанубий Кореянинг энг йирик чеболига айлантириш ва унинг халқаро майдондаги мавқеини мустаҳкамлашга имкон яратди. Чон конгломератни бундан-да кенгайтормоқчи бўлган, бироқ 80-йиллар инқирози бу ғояни тўлиқ амалга оширишга йўл бермаган.

Hyundai 80- ва 90-йилларда. Кенгайиш ва инқирозлар



Рақамлар нуқтаи назаридан 1980-йиллар Hyundai'га ёмон келмаган. 1987 йилда конгломератнинг тахминан 35 компанияси бўлган. Бундан ташқари, автомобиль йўналиши АҚШ ва Канада бозорларига чиқди. Ўн йилликнинг сўнгида Hyundai АҚШга миллиондан ортиқ автомобилларни етказиб берарди.

Бошқа соҳаларда аҳволлар ҳавас қиладиган даражада эмасди. Кема қуриш ва иншоотлар қурилиши йўналишлари энг кўп жабр кўрган. Бунга буюртмалар сонининг камайишига олиб келган инқироз сабаб бўлган.

90-йиллар бошида Hyundai Group Жанубий Кореянинг катталиги бўйича иккинчи конгломерати ҳисобланарди. Унинг даромади 35 миллиард долларни ташкил қилган. Шунда Чон Чжу Ён сиёсий карьера қуришга қарор қилади. 1992 йилда у Unification National Party'га асос солади.

Тадбиркор конгломерат раиси лавозимини вақтинчалик тарк этиб, президентлик пойгаларида иштирок этишга қарор қилади. У пайтлар Жанубий Корея учун бундай қарор кутилмаган бўлди, одатда тадбиркорлар ҳукуматга бўйсунуш позициясини эгаллаб, сиёсатга умуман аралашмас эдилар.

Чон Чжу Ён президентлик пойгаларида учинчи ўринни эгаллади. Бу мағлуб бўлган ишбилармоннинг руҳий ҳолатига салбий таъсир кўрсатди ва 90-йиллар охирида конгломератда юзага келган муаммоларга сабаб бўлади. Сайловлардаги мағлубиятидан кейин Чон сиёсий карьерани тарк этади ва яна конгломерат раиси лавозимини эгаллайди.

Ўн йилликнинг бошланишида вазият таҳдидли эмасди. Автомобилсозлик йўналиши фаол ривожланиб борарди. 1991 йилда компания томонидан Alpha номини олган илк двигатель намойиш қилинди. 1993 йилда иккинчи модель - Beta пайдо бўлди. Табиийки, автомобилларнинг янги моделлари ишлаб чиқарилди - Hyundai HCD II, Accent, Coupe, Atoz каби машиналар шулар жумласидандир.

1995 йилда когломерат таркибида 60 компания ва 200 минг ходим фаолият юритарди. 90 миллиард долларлик даромад когломератнинг аъло даражада эканлиги ва ўсишда давом этаётганлигини тасдиқлашга имкон берарди. Дарвоқе, 1994 йилда когломерат бошқармасини қайта ташкил қилишга уринишган.

1997 йилда бошланган Осиё инқирози гигантнинг аҳволини қийинлаштирди. Кўп йўналишларда сотувлар ҳажми пасайиб кетди, бу Hyundai Motor'га ҳам тегишли бўлди. 2000 йилга бориб, Яқин Шарқда амалга оширилмаган лойиҳалар туфайли Hyundai Engineering and Construction қурилиш компаниясининг қарзи 4,6 миллиард долларга етди.

Hyundai Investment Trust умумий инқироз ва 2000 йилда банкротга учраган Daewoo акциялари туфайли парчаланиш арафасида эди. Боз устига Hyundai Electronics ҳам йўқотишларга учради.

Ҳаддан ташқари катта Hyundai ўзгариб бораётган шарт-шароитларга мослашиши қийин кечди ва бу дунёнинг энг йирик когломератларидан бирини банкрот ёқасига олиб келди.

1998 йилда KIA'нинг қўлга киритилиши ҳам вазиятни яхшилашга олмади. Умуман олганда, харид ғояси тўғри бўлган, бироқ KIA'нинг 10 миллиард доллар қарзи бўлган ва у қайта тикланишга муҳтож эди. Шундай бўлса-да, бу харид келажакда Hyundai Motor'га ўз мавқеини мустаҳкамлашда ёрдам беради.

1999 йилда Халқаро валюта фонди томонидан бир қатор Осиё мамлакатлари иқтисодиётига 40 миллиард доллар киритилганидан сўнг инқироз чекина бошлади. Вазиятдан фойдаланган Чон яна бир йирик харидни амалга оширади - 60% LG Semicon. Бу Hyundai Electronics Industries'ни катталиги бўйича дунёнинг иккинчи чип ишлаб чиқарувчисига айлантиради.

Бир вақтнинг ўзида Чон Чжу Ён давлатнинг чеболга ҳаддан ташқари катта таъсирини инобатга олиб, бизнесни қайта ташкиллаштириш бошлайди. Бунга параллель равишда тадбиркор бизнесдан чекиниш режасини тузди. Қайта ташкиллаштириш натижасида чеболига кирувчи бир неча компаниялар сони қисқаради ва биринчи навбатда, кам даромад келтираётган йўналишлардан воз кечилади.

Шундай қилиб, 2000 йилда конгломерат ўз диққатини қурилиш, автомобилсозлик, кемасозлик ва чакана савдога қаратди. Hyundai'ни Жанубий Корея ҳукумати сақлаб қолди - у 2000 йилда конгломератнинг 4 йўналишига 31 миллиард доллар киритди. Бундан ташқари, Hyundai'нинг кўп қарзларидан воз кечилди.

Шу йили Чон Чжу Ён раис лавозимини расман тарк этди ва ўз вазифаларини ўғли Чон Мон Хунга юклади. Манбага кўра, Чон Мон Хун ва укаси Чон Мон Гу ўртасида маълум бир вақт ҳукумат учун кураш давом

этган. Унда ҳукумат таъсири остида Чон Мон Хун голиб чиққан ва бу ака-ука ўртасидаги адоватни янада кучайтирган. 2003 йилда Чон Мон Хун 2000 йилда Шимолий Кореяга 500 миллион доллар миқдорида ноқонуний пул ўтказганлиги билан боғлиқ можаролар туфайли ўз жонига суиқасд қилади.

Чон Чжу Ён шахси ва тадбиркорлик қарашлари



Чон Чжу Ён - инсоннинг ўз меҳнати эвазига кўп нарсаларга эришиш мумкинлигига яққол мисол бўла олади.

Конгломератнинг муваффақиятлари асосан Чоннинг ташкилот ичидаги муҳит, шунингдек ишчилар, инвесторлар ва мижозлар орасидаги муносабатларни тўғри йўлга қўйиши билан боғлиқ бўлган. Яна бир муҳим жиҳатлардан бири - конгломератнинг ҳукумат томонидан ҳар томонлама қўллаб-қувватланиши бўлди.

Чон Чжу Ён инновацион ишланмаларга катта эътибор қаратган. Даставвал у Жанубий Кореянинг у қадар ривожланмаганлиги сабабли технологияларни ривожланган мамлакатлар ва компаниялардан олишига тўғри келарди. Натижада у компаниянинг энг етакчи йўналишларидан бири ҳисобланган Hyundai тадқиқот лабораторияларини ишга туширди.

Hyundai'да шунингдек ишлаб чиқариш самарадорлигига ҳам улкан эътибор қаратилади.

Чон Чжу Ён қаттиққўл раҳбар бўлган. У лаёқатсиз ишчиларга нафақат сўз, балки қўл остидаги бирор бир буюм билан ҳужум қилиб қолиши мумкин эди.

Hyundai'да Чоннинг давриданоқ кўплаб ажабтовур анъаналар қарор топган. Улардан бири, масалан, тонгги соат 6:00да умумий нонушта қилишдир. Тадбиркор ўзининг Сеулдаги илк уйини сотиб олиб, барча қариндошларини пойтахтга кўчириб келганидан сўнг шундай одатни йўлга қўйган.

Ишбилармон Корея ўрта тоифадаги кишиларсиз мавжуд бўла олмаслиги, акс ҳолда у қуллар жамиятига айланишини таъкидлаган. Чон Чжу Ённинг фикрича, Hyundai ходимлари қуллар эмас, шунчаки кўп ишловчи ва ривожланган мамлакатни барпо қилувчи корейликлардан иборат бўлган.

Айнан Чон Чжу Ён Иш ўринлари ва тайёрлов институтига асос солган. Унда барча ходимлар таълим олади. Муассасанинг ўзига хос жиҳати - ҳар қандай ходимнинг истаган лавозимга даъвогарлик қила олиши.

Ишбилармоннинг севимли китоблари Линкольн ва Наполеоннинг таржимаи ҳоллари бўлган.

Чоннинг сиёсий қарашларига тўхталмай илож йўқ. У бутун умри давомида бир халқнинг ғоявий сабабларга кўра ажратилмаслигини тарғиб қилган. У бу муаммони мустақил равишда ҳал қилишга уриниб, Шимолий Кореяни фаол инвестициялаштиришни бошлаган. Айнан унинг саъй-ҳаракатлари билан 1998 йилда Жанубий Корея сайёҳларини қабул қилувчи Кимгам сайёҳлик зонаси яратилган. Сайёҳлар фақат Кимгансан тоғларини кўриш имконини қўлга киритишган. Лойиҳа қизиқиш камлиги туфайли даромад келтирмаган.

Hyundai'нинг Чон Чжу Ёндан кейинги тақдири



Ишбилармон 2001 йилда 86 ёшида ҳаётдан кўз юмди. У ўзидан кейин 6,2 миллиард доллар миқдордаги меросни қолдирди. Чон Чжу Ёндан кейин конгломерат атиги икки йил фаолият кўрсатди ва бир неча қисмларга ажралиб кетди. Кўпчилик Чон ҳаёт бўлганда бундай бўлмасди деб ҳисоблайди, бироқ ҳақиқат шундаки, унинг ўзи ажралиш режасини тасдиқлаган.

Чоннинг ўғилларидан бири Чон Мон Гу бугунги кунга қадар Hyundai Motor Group'ни бошқариб келади. Компания автомобиль, поезд, турли соҳалар учун ускуналар ишлаб чиқариш билан шуғулланади.

Hyundai Heavy Industries Group'ни эса асосчининг яна бир ўғли - Чон Мон Чжун бошқаради. Бу компания кема ва оғир техника ишлаб чиқариш соҳасида етакчилик қилади.

Hyundai Electronics 2001 йилда қайта номланиб, Hynix деб юритила бошланган. Компания ярим ўтказгич ва чиплар ишлаб чиқаришга ихтисослашган. Asus, Apple, IBM каби компаниялар унинг мижозлари ҳисобланади.

2001 йилда Hyundai универмаглар тармоғи ажралиб чиққан. Бу йўналиш Hyundai Department Store Group номини олган. Компания Жанубий Кореянинг йирик шаҳарларида ўз дўконларига эга. Бундан ташқари, Hyundai Hotel меҳмонхонаси ҳамда телевизион ва интернет савдосига йўналтирилган Hyundai Home Shopping ҳам унга қарашли. У кенг ассортиментдаги товарлар савдоси билан шуғулланади. Конгломерат тарқалиб кетгандан кейин уни Чоннинг ўғли Чон Мон Гун бошқара бошлади.

Чон Чжу Ён империяси расман ажралиб кетган бўлса-да, унинг авлодлари аввал конгломератга қарашли бўлган ҳар бир компанияда ўз акцияларига эга.

Умуман олганда, Hyundai'нинг Жанубий Корея тараққиётига қўшиб келаётган улкан ҳиссасини инкор этиб бўлмайди. Шундай экан, Чон Чжу Ён ўзи орзу қилгандек кўп қиррали империяни барпо қилишга муваффақ бўлди, деб айтиш мумкин