



Генри Форд

Презентацию выполнил:
Тряпицин Владислав 9А

Детство

- Родился в семье эмигрантов из Ирландии, проживавшей на ферме в окрестностях Детройта. Когда ему исполнилось 16 лет, он убежал из дома и уехал работать в Детройт.
- Родители:
- Отец — Уильям Форд (1826—1905)
- Мать — Мари Литогот (O'Hern) Ford (1839—1876)
- Братья:
- Джон Форд (~1865—1927)
- Вильям Форд (1871—1917)
- Роберт Форд (1873—1934)
- Сёстры:
- Маргарет Форд (1867—1868)
- Джейн Форд (1868—1945)

С чего все начиналось

- В 1891—1899 годах исполнял обязанности инженера-механика, а позже и главного инженера в «Электрической компании Эдисона». В 1893 году в свободное от работы время сконструировал свой первый автомобиль. С 1899 по 1902 год был совладельцем «Детройтской автомобильной компании», но из-за разногласий с остальными владельцами фирмы ушёл из неё и в 1903 году основал Форд Мотор Компани, которая первоначально выпускала автомобили под маркой Ford A.

Конкуренция

- «Форд мотор компани» столкнулась с конкуренцией синдиката автомобилестроителей, претендовавшего на монополию в этой сфере. В 1879 г. Дж. Б. Селден запатентовал проект автомобиля, который не был построен; он содержал лишь описание основных принципов. Первый же выигранный им судебный процесс о нарушении патентного права побудил владельцев ряда автомобилестроительных компаний приобрести соответствующие лицензии и создать «ассоциацию законных фабрикантов». Судебный процесс против «Форд мотор компани», инициированный Селденом, длился с 1903 по 1911 г. «Законные фабриканты» угрожали вызовом в суд покупателям автомобилей Форда. Но тот действовал мужественно, публично обещая своим покупателям «помощь и защиту», хотя финансовые возможности «законных фабрикантов» намного превышали его собственные. В 1909 г. Форд проиграл процесс, но после пересмотра дела суд решил, что ни один из автомобилестроителей не нарушал права Селдена, так как ими использовался двигатель другой конструкции. Монопольное объединение тут же распалось, а Генри приобрел репутацию борца за интересы потребителей.

Пришедший успех

- успех пришёл к фирме после начала выпуска модели Ford T в 1908 году. В 1910 году Форд построил и запустил самый современный завод в автомобильной промышленности — хорошо освещённый и хорошо вентилируемый «Хайленд парк». На нём в апреле 1913 года начался первый эксперимент по использованию сборочного конвейера. Первой сборочной единицей, собранной на конвейере, стал генератор. Принципы, опробованные при сборке генератора, применили ко всему двигателю в целом. Один рабочий изготавливал двигатель за 9 часов 54 минуты. Когда сборка была поделена на 84 операции, производимых 84 рабочими, то время сборки двигателя сократилось больше, чем на 40 минут. При старом способе производства, когда автомобиль, собиравшийся на одном месте, на сборку шасси уходило 12 часов 28 минут рабочего времени. Была установлена движущаяся платформа и различные части шасси поступали или при помощи крюков, подвешенных на цепях, или на небольших моторных тележках. Срок изготовления шасси сократился более чем вдвое. Через год (в 1914 году) компания подняла высоту сборочной линии до пояса. После этого не замедлили появиться два конвейера — один для высоких и один для низких ростом. Эксперименты распространились на весь производственный процесс в целом. Через несколько месяцев работы сборочного конвейера время, необходимое для выпуска модели T сократилось с 12 часов до двух и менее

Отношение к профсоюзам



- Форд выступал против профессиональных объединений работников. Свои воззрения по этому вопросу он разъяснил в книге «Моя жизнь и работа»[18]. По мнению Форда, они находились под излишне существенным влиянием со стороны некоторых лидеров, которые, несмотря на благие намерения, в итоге приносили рабочим больше вреда, нежели пользы. Многие из них желали сократить производительность труда ради сокращения безработицы; Форд видел в этом противоречие, поскольку, на его взгляд, никакое экономическое благополучие не было возможно без продуктивности производства.
- Он был уверен, что высокая производительность, пусть и повлияв негативно на количество доступных вакансий, в конечном счёте окажет стимулирующее воздействие на экономику в целом, в результате чего новые рабочие места всё равно возникнут — в данной ли корпорации, или в некоторой иной. Кроме того, Форд полагал, что главами профсоюзов руководил «порочный стимул» усугубить общественно-экономический кризис ради поддержания и упрочения собственной власти. В то же время он не сомневался, что разумные управленцы, напротив, будут мотивированы на корректные поступки, поскольку такая линия поведения будет способствовать увеличению их собственной прибыли (впрочем, Форд признавал, что некоторые руководители слишком плохо разбираются в менеджменте, чтобы осознать вышеупомянутый факт). По его мнению, со временем хорошие управляющие, способные устоять перед атаками как слева (со стороны социалистов), так и справа (со стороны реакционеров), смогли бы сформировать такую общественно-экономическую систему, где ни скверное руководство, ни плохие профсоюзы не нашли бы себе опоры.
- Ford Motor стала последним автопроизводителем в Детройте, признавшим Объединённый профсоюз рабочих автомобильной промышленности. В апреле 1941 года состоялась организованная профсоюзом сидячая забастовка, из-за которой прекратилось производство на заводе River Rouge; реакция Форда едва не возымела разрушительное действие на компанию, однако, по свидетельству современников, его жена Клара убедила главу фирмы изменить позицию. В июне 1941 года было подписано весьма либеральное соглашение между компанией Форда и UAW.