

Генри Форд



Биография

Генри Форд родился 30 июля 1863 года в семье мичиганского фермера, эмигранта из Ирландии. Отец был недоволен им, считая лентяем и неженкой, — сын вел себя как принц, случайно очутившийся на ферме. Все, что ему велели, Генри делал с неохотой. Он ненавидел кур и коров, терпеть не мог молока. «Уже в ранней юности я думал, что многое можно делать иначе — каким-нибудь другим способом».

Когда сыну исполнилось двенадцать, отец подарил ему карманные часы. Тот не утерпел — поддел отверткой крышку, и его глазам открылось нечто чудесное. Части механизма взаимодействовали между собой, одно колесико двигало другое, каждый винтик здесь был важен. Разобрав и собрав часы, мальчик долго размышлял. Что есть мир, как не один большой механизм? Одно движение порождается другим, все имеет свои рычаги. Чтобы добиться успеха, надо только знать, на какие рычаги нажимать. Генри быстро научился ремонтировать часы и некоторое время даже подрабатывал, объезжая окрестные фермы и беря в починку вставшие хронометры. Вторым потрясением стала встреча с локомотивом. Генри с отцом возвращались на телеге из города, когда им встретилась огромная, окутанная паром самоходная машина. Обогнав телегу и испугав лошадей, дымящее и шипящее чудовище промчалось мимо. В этот момент Генри полжизни бы отдал, чтобы быть там, в кабинке шофера.

В 15 лет Г.Форд оставил занятия в школе и ночью пешком, никому ничего не сказав, ушел в Детройт: он ни за что не станет фермером, как того хочет отец.



Успех пришел не сразу

На заводе, куда он устроился, делали вагоны для конки. Здесь он долго не продержался. Форду достаточно было только дотронуться до сломанного механизма, чтобы понять, в чем неисправность. Одаренному новичку стали завидовать другие рабочие. Они делали все, чтобы выжить выскочку с завода, и преуспели в этом — Форд был уволен. Позже Генри устроился на судостроительный завод братьев Флауэр. А по ночам он подрабатывал починкой часов, чтобы было чем платить за комнату.

А Уильям Форд тем временем решил сделать последнюю попытку вернуть сына к фермерскому делу: предложил 40 акров земли с условием, что тот больше никогда в своей жизни не произнесет слово «машина». Неожиданно Генри ответил согласием. Отец остался доволен, сын тоже. Легковерный Уильям и не подозревал, что сын попросту дурачит его. Для Генри этот случай послужил уроком: хочешь стать королем — будь готов солгать.

Первый автомобиль

В ноябре 1893 года Клара подарила Форду сына. Мальчика назвали Эдсел. Он был просто одержим идеей создать автомобиль, доступный всем. Форд правильно полагал, что: «сами по себе идеи ценны, но всякая идея в конце концов только идея. Задача в том, чтобы реализовать ее практически».

В том же году в кирпичном сарае позади двухквартирного дома, где он жил с женой Кларой, Форд закончил строительство своего первого экспериментального автомобиля. Изобретатель проработал двое суток без отдыха и сна и в два часа ночи 4 июня пришёл сообщить своей жене, что машина готова и он сейчас собирается её испытать. Названный «Квадрициклом» и весящий всего пятьсот фунтов, автомобиль передвигался на четырёх велосипедных шинах.



Дело жизни

И в том же 1893 году Генри Форд становится главным инженером Эдисоновской компании, специализировавшейся на освещении Детройта, а затем – в 1899 году – главным инженером Детройтской автомобильной компании. Но через некоторое время там стали замечать, что Форд все свои умственные и физические силы тратит на бензиновую тележку, а вовсе не на работу в офисе.

Генри предложили занять руководящую должность с условием, что он бросит свое изобретение. Форд колебался. Доводы разума были таковы: семью надо содержать, сбережений нет — все ушло на постройку тележки. Клара, видя его колебания, сказала, что, как бы Генри Форд ни поступил, она одобрит его решение.

Но Генри остается верен своей идее превратить авто из предмета роскоши в средство передвижения, и, полный надежд на будущее, уходит со службы: «Если у тебя есть энтузиазм, ты можешь совершить все, что угодно. Энтузиазм – это основа любого прогресса».

Значимость рекламы

Уволившись, Форд принялся искать состоятельных компаньонов, ведь у самого Генри денег, как таковых, не имелось, и в своем новом предприятии он отводил себе роль поставщика идей. Но идеи эти покупать никто не хотел.

В 1902 году он делает своему автомобилю потрясающую рекламу — за рулем своей машины в автогонках он опережает чемпиона Америки. Форд, как никто другой, понимает значимость рекламы: «Если бы у меня было 4 доллара, 3 из них я отдал бы на рекламу».



Ford Motor Company

«Детройт Автомобайл Компани» просуществовала недолго. «На автомобили не было спроса, как не бывает его ни на один новый товар. Я покинул свой пост, решив больше никогда не занимать зависимого положения», — вспоминал Форд. И снова началась «торговля идеями», поиск компаньонов. Отказы сыпались на него как из рога изобилия, из одной конторы его чуть не вывели силой. Наконец, в 1903 году была зарегистрирована «Форд Мотор Компани».

Генри стал главным управляющим. Будучи сам механиком-самоучкой, Форд охотно нанимал таких же самородков на завод: «Специалисты так умны и опытны, что в точности знают, почему нельзя сделать того-то и того-то, они везде видят пределы и препятствия. Если бы я хотел уничтожить конкурентов, то предоставил бы им полчища специалистов».

Все усилия он бросает на создание универсального автомобиля, простого, надежного и дешевого. В то время идея «машины для всех» была многим не понятна, массовый автомобиль являлся чем-то фантастическим, как сейчас, к примеру, «массовый самолет». Однако все это Генри мало волнует, ведь он верит, что «все можно сделать лучше, чем делалось до сих пор».

В 1905 финансовые партнеры Форда не согласились с его намерением выпускать дешевые автомобили, т.к. спросом пользовались дорогие модели, держатель основного пакета акций Александр Малколмсон продал свою долю Форду, после чего Генри Форд стал обладателем контрольного пакета и президентом компании (был президентом компании в 1905 – 1919 и в 1943 – 1945).



Успех

Форд упрощает конструкцию автомобиля, стандартизирует его детали и механизмы. Он первый в мире внедряет конвейер в производство машин. Это инновационное решение в мгновение ока выводит его в лидеры автопрома, и оставляет конкурентов далеко позади.

И хотя конвейер использовали в XIX веке и до него, когда мы говорим «конвейер» – подразумеваем именно Генри Форда, человека, который достиг с его помощью своей мечты и небывалого успеха.

Настоящим триумфом Генри Форда стало внедрение модели “Т”, означавшее смену всех ориентиров в концепции автомобилестроения. Он создавал её как скульптор, отсекая всё лишнее, создавал не роскошную игрушку для избранных, а доступный по цене товар для тысяч и тысяч “средних американцев”. Успех превзошёл все ожидания. За годы производства модели “Т” было продано свыше 15 млн. штук автомобилей, легко завоевавших потребительский рынок.

За рулем переделанного в санитарный фургон «Форда-Т» ездил сам Эрнест Хемингуэй.

Продажи «Форда-Т» приносят огромную прибыль, ведь девизом Форда всегда было «дешево и хорошо», а не «дешево и плохо»: Качество – это делать что-либо правильно, даже когда никто не смотрит.

В 1909 году «Форд-Т» стоит 850\$, в 1913 году – 550\$. В 1914 году компания отмечает выпуск 10-миллионного «Форд-Т». В то время 10% всех автомобилей в мире составляли именно эти машины.



Первым перешел на 8-часовой рабочий день, 6 дневную рабочую неделю и оплачиваемый отпуск

В том же 1914 году Генри Форд решает повысить зарплату рабочим до 5\$ в день. Он полагал, что:

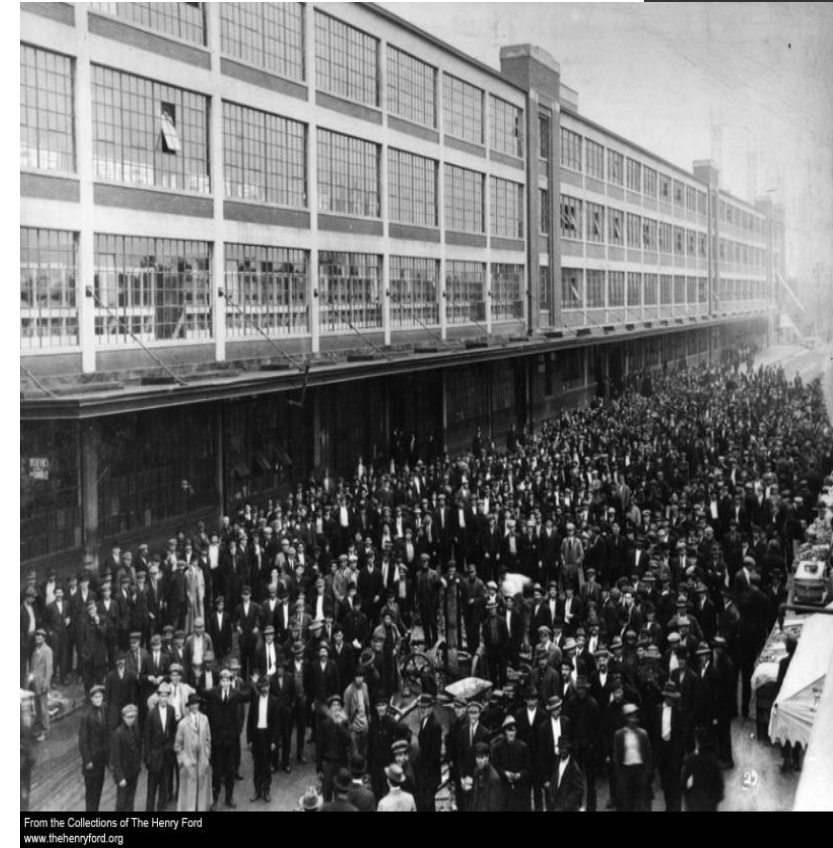
«Если вы требуете от кого-нибудь, чтобы он отдал свое время и энергию для дела, то позаботьтесь, чтобы он не испытывал финансовых трудностей».

Наверно, главный секрет Форда кроется не столько в новшествах на производстве, сколько в человеческом отношении к ближнему: «Мой секрет успеха заключается в умении понять точку зрения другого человека и смотреть на вещи и с его и со своей точек зрения».

«Человек, придумавший выходной», дополнительно вознаграждал некурящих и непьющих работников.

Люди выстраивались в очередь, чтобы получить работу у Форда. Он же при подборе персонала оценивал лишь готовность работать:

«Мне всё равно откуда пришёл человек — из тюрьмы Синг-Синга или Гарварда. Мы нанимаем человека, а не историю».



From the Collections of The Henry Ford
www.thehenryford.org

Вопросов с текучестью кадров не возникало, хотя дисциплина на фабрике была жесткой. «Время не любит, когда его тратят впустую», – говорил Форд, не позволяя расслабляться ни себе, ни рабочим. Он был убежден, что: «Только два стимула заставляют людей работать: жажда заработной платы и боязнь ее потерять».

На своем предприятии Форд внедрял принцип “поменьше административного духа в деловой жизни и побольше делового духа в администрации”.

Решив, что бумажное делопроизводство тормозит процесс выпуска машин, Форд на своем заводе – гулять так гулять! – упразднил статистику. В компании Форда отсутствовали производственные совещания, не велась лишняя документация и не было связей между отделами.

«Кто должен быть боссом?» – все равно, что спрашивать: «Кто должен быть тенором в этом квартете?» Конечно, тот, кто может петь тенором», – заявлял г-н Форд, теперь уже полноправный хозяин фирмы.

К началу 1920-х годов Генри Форд продавал машин больше, чем все его конкуренты вместе взятые; из 10 покупаемых в США машин, 7 были его производства. Именно в это время он получает титул «автомобильного короля».



Форд вкладывает деньги в покупку других заводов, рудников, угольных шахт, и всего того, что требуется для выпуска машин. Таким образом, «владелец заводов, газет, пароходов» создает целую империю, независимую от внешней торговли.

При этом преуспевающий промышленник не заикливается на долларах, именно ему принадлежит фраза:

«Главная польза капитала не в том, чтобы сделать больше денег, а в том, чтобы делать деньги ради улучшения жизни».

Люди ищут множество дорог к богатству, пробуют, ошибаются. И не замечают самый короткий и простой путь — через труд.
Автор — Г. Форд

Спасибо за внимание!