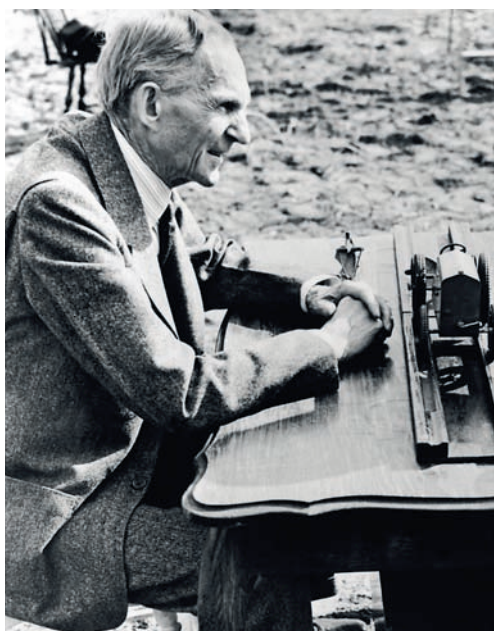


Король конвейера Америка Генри Форда

Екатерина Истомина

ГЕНРИ ФОРД —
КЛАССИЧЕСКИЙ
АМЕРИКАНСКИЙ
КАПИТАЛИСТ



ГЕНРИ ФОРД БЫЛ ИМЕНЕМ

и лицом американского автопрома
в Америке и в России

ГЕНРИ ФОРД, потомок ирландских эмигрантов, родился в 1863 году в пригороде Детройта: отцом будущего автомобильного строителя Америки был зажиточный фермер Уильям Форд. Папаша Форд хотел, чтобы его сын продолжил дело, но Генри мало интересовался отцовской капустой. Он любил игрушки: Генри, впрочем, не играл с ними, как простой ребенок, а разбирал до основания. Когда ему исполнилось десять лет, он разобрал до винтика все механические часы, что нашел в доме. Страсть к часам нашла выход позднее: будущий основатель Ford Motor начинал свой трудовой путь, работая подмастерьем в часовой мастерской.

Приблизительно в то же время (в конце 1890-х годов) под Детройтом образуется сообщество автомобилистов-любителей. Молодой американский часовщик Генри Форд не мог остаться в стороне: он смастерил несколько подвижных конструкций, больше напоминавших трех- или четырехколесные самоходные конструкции, нежели пусть и примитивные, но все-таки автомобили. И так, часовщик стал гонщиком. Потом гонщик стал автомобильным предпринимателем: свой первый самодельный автомобиль Генри Форд продал какому-то ушлому фермеру в 1896 году — за \$200. До великой машины

Ford T по прозвищу «крошка Лизи» оставалось 12 лет: первая модель вышла в октябре 1908-го и предлагалась по цене \$825.

Генри Форда можно считать основателем американского автопрома: пусть даже автомобили выпускали и до него, как это делали братья Дюреа из Спрингфилда, штат Массачусетс (братья показали свое первое устройство на бензине в 1893-м). Но Форд выдвинул иную концепцию автомобиля: не роскошь, а именно средство передвижения. В отличие от всех прочих американских автомобилей начала XX века, «крошка Лиззи» лучше глотала ухабы проселочных дорог: другие производители делали ставку на прочность машины, а Форд — на мягкость хода.

К другим важнейшим заслугам Ford Motor нужно отнести взаимозаменяемые детали, а также упрощение и стандартизацию производственных процессов — благодаря применению конвейерных линий. «Избавь каждого из 12 тыс. рабочих от необходимости делать десять лишних шагов в день, и им не понадобится проходить 15 лишних миль, зря растрачивая силы», — говорил Форд. Он был мастером на афоризмы, самым известным из которых является следующий: «Автомобиль может быть любого цвета при том условии, что он черный».



К концу Первой мировой войны половина всех автомобилей мира происходила из Ford Motor



ТРАКТОР
«ФОРДЗОН-
ПУТИЛОВЕЦ»



FORD MONDEO
СТАЛ АВТОМОБИЛЕМ
ДЖЕЙМСА БОНДА
В ФИЛЬМЕ
«КАЗИНО "РОЯЛЬ"»

Движущаяся конвейерная линия стала позднее главным элементом предприятий всего мира: Генри Форд совершил производственную революцию. Умный, математически выверенный бизнес Ford Motor привел к тому, что к концу Первой мировой войны половину всех автомобилей в мире составляли модели Ford T. Американские газеты захлебывались от гордости, а одна из них даже разродилась передовицей «Бже, храни Генри Форда!». Форд, возможно, единственный американский капиталист, от фамилии которого было образовано особое экономико-политическое течение — фордизм. В основе фордизма лежит аксиома о благосостоянии рабочих конвейерных производств, которые, хорошо зарабатывая, смогут и сами приобретать те товары, которые они производят.

Генри Форд не только «выжимал соки» из рабочего класса, но и снабжал своих рабочих различными социальными благами. В Ford Motor был социальный отдел, который, например, занимался обучением английскому языку иммигрантов, работавших на заводах Форда, а также обеспечивал новыми рабочими местами тех, кто заработал на производстве инвалидность.

Впрочем, в жизни и в бизнесе Генри Форд стелил жестко и был не совсем

приятным человеком: известны его антисемитские взгляды, которые Форд никогда не скрывал, публикуя различные тематические заметки в принадлежащей ему еженедельной газете The Dearborn Independent и позднее даже спонсируя НСДАП. Взгляды обошлись дорого: никакая партия не захотела поддержать его кандидатуру, когда он задумал баллотироваться на пост президента США, и впоследствии ему не раз приходилось объясняться в прессе. Лояльность к нацизму, однако, не помешала Форду сотрудничать с СССР: в 1923 году на мощностях бывшего Путиловского завода выходит фордовский трактор «Фордзон-Путиловец»; в 1929-м при помощи Ford Motor открывается производство на Горьковском машиностроительном заводе.

Сам Форд под давлением профсоюзов был вынужден уйти с поста и передать бразды правления единственному сыну — Эдзелу. В 1943-м, после его гибели, Генри Форд вновь возглавил дело, но уже ненадолго: в 1945-м президентом стал внук, Генри Форд II. Подобная «королевская» нумерация выглядит логичной: Ford Motor — это действительно капиталистическая империя, историческое и технологическое величие которой трудно переоценить.