



Henry Ford

**الاسم:** هنري فورد.<sup>1</sup>

**البلد:** الولايات المتحدة الأمريكية.

**الولادة:** 1863 (ميشيغان، أميركا) / **الوفاة:** 1947 (أميركا).

**الحياة والعمل:**

هو ابن لأسرة مهاجرة من إيرلندا، رجل صناعي أمريكي، اقتصادي بارز، ومؤسس شركة فورد للسيارات، وراعي تطوير تقنية (نظام التجميع) للإنتاج المتسلسل، وقد ساعد ما وفرته الشركة من تلك التقنية على بيع السيارات بأقل الأسعار، ترك المدرسة في سن الخامسة عشر ليعمل في مزرعة والده، لم يستهويه العمل بالزراعة، فانتقل إلى ديترويت ليعمل ويتدرب بورشة ميكانيكية، ولزيادة دخله كان يعمل في ساعات فراغه في تصليح الساعات والمنبهات، عاد هنري فورد إلى بلدة (جرينفيلد) بعد أن أعطاه والده 10 فدادين ليبدأ مزرعته الخاصة، ولم يحب العمل بالزراعة ومضى معظم الوقت يحاول بناء مركبة تعمل عن طريق البخار، ومركبة زراعية، ومع عدم رغبته للبقاء بالمزرعة عاد ليعمل في شركة أديسون للإنارة وترقى من متدرب إلى مهندس بالشركة، خلال فترة عمله قرأ هنري فورد مقالة في مجلة (عالم العلم) عن المهندس الألماني (نيكلوس أوتو) الذي قام ببناء محرك احتراق داخلي، تولد عند فورد اهتمام بالسيارات التي كانت حينذاك اختراعاً جديداً، فصنع فورد أول محركاته التي تعمل بالبترول عام 1893، كما صنع أول سيارته عام 1896، أسس فورد عام 1903 شركة (فورد للسيارات)، وكانت الشركة في بداية عهدها تنتج السيارات ذات الأسعار الغالية فقط، تماماً كما كانت تفعل منافساتها من الشركات الأخرى، إلا أن فورد سرعان ما بدأ العمل لصنع سيارة بسيطة وقوية تكون في متناول غالبية الشعب، أنجز فورد أول هذه السيارات من موديل (T) عام 1908، وكان السعر الأصلي لموديل (T) وهو 850 دولاراً أمريكياً ثمناً مرتفعاً بالنسبة لكثير من المشتريين، لكي يخفض السعر، ابتكر فورد نظام خط التجميع الذي عن طريقه يتم ترتيب قطع المحرك وتركيبها من خلال مرورها على السير أمام العمال والفنيين، وكان كل عامل بدوره ينجز مهمة معينة، كإضافة أو شد إحدى القطع، وقد ساعد هذا النظام على تقصير فترة تجميع سيارة فورد من حوالي 12.5 ساعة عام 1912 إلى ساعة ونصف الساعة عام 1914، بدأت الشركة في إنتاج القطع بنفسها بدلاً من شرائها من ممولين من خارج الشركة بأسعار عالية، كما صارت تشحن أجزاء السيارات إلى أماكن التسويق، بدلاً من شحن السيارات كاملة، حيث كانت شركة التجميع تتركب الأجزاء معاً، إذ إن كلفة نقل الأجزاء أقل من كلفة نقل السيارة كاملة، وبالإضافة إلى ذلك بدأت الشركة تُنتج الزجاج والفولاذ، وعندما خفضت الشركة تكاليف الإنتاج، حوّل فورد كثيراً من الفائض إلى زبائنه، وقد انخفض سعر السيارة موديل (T) إلى 500 دولار أمريكي عام 1913 ثم إلى 390 دولاراً عام 1915، ثم 260 دولاراً عام 1925، فكان أكثر من نصف السيارات التي بيعت في الولايات المتحدة بين عامي 1908 و1927 من صنع فورد، مما جعل السيارة في متناول العائلة متوسطة الدخل، وفي عام 1914 رفع فورد الحد الأدنى لأجور العمال، فكان يدفع لهم أكثر من ضِعْفِ ما كان يتلقاه نظراً لهم في أماكن أخرى، كما خفّض عدد ساعات العمل اليومية من تسع ساعات إلى ثماني ساعات، مما أدى إلى جعل العمال يتدفقون على فروع شركة فورد باحثين عن عمل، وأدخل فورد خطة مشروع مشاركة العمال في الأرباح، وذلك لتشجيع زيادة الإنتاج،

<sup>1</sup>- المصادر: (www.wikipedia.com).

وخصص جزءاً من أرباح الشركة للعمال، كما أقام فروعاً للشركة في الخارج، ويقول هنري فورد أن فكرة خط التجميع خطرة له حين كان في زيارة لأحد الأماكن المخصصة لتحضير اللحوم في شيكاغو، فقد كانت الذبائح تعلق في ترولي علوي وتتحرك لتقف أمام مجموعة من العاملين، حيث تقوم تلك المجموعة بعملية محددة لاستقطاع جزء محدد من الذبيحة، ثم تحرك الذبيحة للمجموعة التالية التي تقوم فقط باقتطاع جزء آخر محدد، وهكذا حتى ينتهي المطاف في نهاية الخط بالهيكل العظمي للذبيحة، وتبلورت الفكرة عند هنري فورد بأنه يمكنه تجميع السيارة بالطريقة العكسية، فيبدأ في بداية الخط بالهيكل العظمي للسيارة (الشاسيه) ثم تقوم كل مجموعة من العمال بتركيب أجزاء محددة عند توقف السيارة أمامهم بالخط (مجهزين بالقطع المطلوبة ومدرّبين على تلك العملية المحددة) حتى ينتهي المطاف بسيارة مجمعة في نهاية الخط بطريقة أسرع وأدق، وفي خلال عقدين من الزمن أصبحت السيارة متوفرة لمعظم الناس، وأصبح أصحاب المزارع غير معزولين، واختفى الحصان من الطرقات بسرعة كبيرة والذي أدى إلى الاستغناء عن زراعة المواد المغذية للحصان (القش) وزرع بدلاً منه زراعات أخرى مما أدى إلى ثورة في مجال الزراعة، وبدأ انتشار المدن بالمناطق البعيدة مما أدى إلى ثورة في مجال البناء والأعمار، وشيدت الطرق والكباري لربط البلاد ببعضها مما أدى إلى ثورة في مجال الاتصالات، كان فورد مهتماً بالقضايا السياسية منذ زمن بعيد، حيث عمل في مجال السلام وعمل لإيقاف الحرب العالمية الأولى في سنة 1915 حيث سافر مع 170 شخصاً آخرين إلى أوروبا على نفقته الخاصة بحثاً عن السلام، إلا أن تلك المجموعة لم تتل موافقة الحكومة الأمريكية، وفشلت في إقناع الدول المتحاربة بتسوية الخلافات بينها، علماً أنه حول انتاج شركته للإنتاج الحربي في كلتا الحربين، فعند قيام الحرب العالمية الثانية تم تحويل الشركة لإنتاج الطائرة (B.24) وسيارة الجيب، تقدم لانتخابات مجلس الشورى في سنة 1918 ولم ينجح بفارق ضئيل، كما منع التدخين داخل مؤسساته معتبراً التدخين ضار بالصحة، وقام ببناء مستشفى هنري فورد في ديترويت بتكلفة 7 مليون دولار، كما قام ببناء مدارس في مجالات مختلفة لتوفير خبرة تعليمية باستخدام تقنية الفصل الدراسي الواحد وتقنية التدريس الحديث والتعليم من خلال المشاركة، وفي 13 يناير سنة 1942 حصل هنري فورد على براءة اختراع لتصنيع سيارة ذات جسم من البلاستيك وزنها أقل 30% من السيارة المعدن، كما شارك هو وعائلته في عمل متحف فورد في (جرينفيلد فيلدج) في ميشيغان وفي عام 1936 أسس فورد وابنه (إدسل) مؤسسة فورد، وهي من أكبر مؤسسة في العالم تقدم منحاً للتعليم والبحث والتطوير، توفي هنري فورد في ربيع سنة 1947 وكان عنده من العمر 83 سنة تاركاً وراءه ثروة تقدر بحوالي من 500 إلى 700 مليون دولار، وشركة سيارات عالمية، وسيارة في متناول الجميع.

#### أهم المنشورات:

– 1930: كتاب (أديسون كما أعرفه).

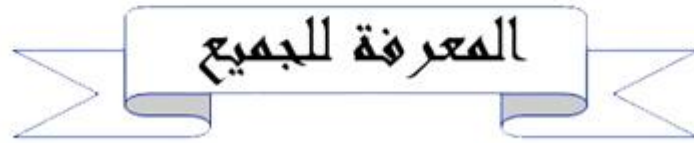
– 1926: كتاب (اليوم وغداً).

– 1922: كتاب (حياتي وعملي).

– 1922: كتاب (نماذج فورد).

الجوائز الدولية وشهادات التقدير:

– 1928: ميدالية (Elliott Cresson) من معهد فرانكلين.



تم التحميل من مدونة فرحان

[Farhan2030.com](http://Farhan2030.com)