

Automobilka industrija

Danas je teško zamisliti život bez automobila. Automobil je sastavni deo života velikog broja ljudi i ljudi u velikoj meri zavise od automobila. Automobil je omogućio prelaženje dugačkih puteva za kratko vreme, brži i lakši transport između gradova i u okviru gradova, i na kraju ljudima povećao efikasnost u smislu uštede vremena. Interesantno je kako je automobil od vozila za odabran postao dostupan širokom krugu ljudi i u velikoj meri promenio ne samo način života pojedinaca, već i kompletnu ljudsku civilizaciju. Takođe, automobil je uticao na način života mnogih ljudi, i na neki način postao simbol nekog određenog načina života. Uticaj automobila najviše se ogleda u stvaranju posebne kulture i sporta usko vezanog za automobile. Auto sport je danas jedan planetarno najpopularnijih grana sporta, koji kroz mnogobrojna takmičenja i manifestacije spaja veliki broj ljudi različitih starosnih, kulturnih, nacionalnih i etničkih pripadnosti u jednu celinu. Stvoren je jedan potpuno nov vid druženja i zabave među ljudima.

Do prekretnice u polju proizvodnje automobila došlo je u Americi kada je Američki konstruktor Henri Ford uveo proizvodne trake. Njegova inovacija dovela je do revolucije u proizvodnji automobila. Pokretna traka značila je drastično povećanje proizvodnje automobila u jednom danu, a smanjeni su i troškovi proizvodnje. Pre uvođenja pokretne trake bilo je potrebno preko 12 ljudskih radnih časova da bi se proizveo automobil, a posle uvođenja pokretne trake bilo je potrebno samo oko 1 čas i 30 minuta ljudskih radnih časova. To znači da je sa pokretne trake u toku jednog radnog dana na svake 15 minuta silazio novi automobil.

Ford Motor Kompanija

Henry Ford (1863-1947)



Henri Ford rođen je 30. jula 1863.godine. Otac Vilijem i majka Meri bili su farmeri u američkoj saveznoj državi Mičigen. Još od malena Henri pokazuje veliko interesovanje za mehaniku. Sa 16 godina napušta roditeljski dom kako bi izučio mehaničarski zanat. Sa 17 počinje da radi u Detroit Dry Company koja se bavila proizvodnjom gvođenih brodova, i tu se zadržao četiri godine. Sa 21 godinom vraća se kući i zapošljava u Westinghousu kao demonstrator, montažer i mehaničar njihovih proizvoda za oblast južnog Mičigena. 1891. Henri je počeo da radi kao mehaničar u Detroit Illuminating Company, gde je vrlo brzo postao vodeći inženjer. Svoj prvi motor na benzin je napravio 1892.godine. Radeći na ovom poslu došao je na ideju o proizvodnji automobila. On je ilustrovao, što svi istoricari mogu da prepoznaju, snagu dobre, ali jednostavne ideje, koju je ostvario čovek usmeren ka jednom cilju, sa neumoljivom voljom. Ford je smatrao da je motor sa unutrašnjim sagorevanjem, kombinovan sa jeftinim benzinom, predstavljao rešenje problema seoske izolacije, kao i prigradskog i gradskog prevoza. Postavio je sebi zadatak da projektuje i proizvede automobil koji je lak za vožnju, siguran, na koji se potpuno može osloniti, napravljen od najjacih i najboljih materijala i čija bi se cena postepeno mogla smanjivati putem ekonomije velikih razmera. U slobodno vreme počeo je da radi na tom projektu i 1896. završio je svoj prvi automobil i nazvao ga kvadrocikl. 1899. Henri osniva svoju prvu firmu - **Detroit Automobil Company**. Posle neslaganja sa finansijerima Detroit Automobil Company on napušta tu kompaniju. Početak Henrijevog uspeha predstavlja 10. oktobar davne 1901. godine, kada je u svom novom sportskom automobilu pobedio na trci Grosse Point u Mičigenu, SAD. Kao rezultat te pobede, uspeo je da sakupi značajna finansijska sredstva i u novembru 1901. osnuje firmu **Henry Ford Company**. Četri meseca kasnije opet odlučuje da napusti firmu. Firma kasnije menja naziv u Cadillac Company. Nekoliko godina kasnije ona se udružuje sa Buick-om i Oldsmobilom, čime je formiran General Motors Company. Interesantno je to da je Henri Ford imao direktan uticaj na rađanje svog najvećeg konkurenta u narednih sto godina.

1902. Henri osniva novu kompaniju pod nazivom **Ford Motor Company**. 1908. Ford predstavlja Model T Ford- po ceni od 850 dolara, što je u to vreme bila izuzetno povoljna cena za automobil, i tada je prodao 5.986 primeraka. Do 1916, kada je imao 577.036 prodatih, cenu je spustio na 360 dolara. Pojava Fordovog "modela T" postavila je



Ameriku (a samim tim i ceo svet) na točkove, uspešna primena pokretne montažne trake pri proizvodnji ovog modela imala je skoro isti uticaj kao i industrijska revolucija. Do 1927. godine, kada je serija prekinuta, ukupno je prodao preko 15 miliona modela " T

", učinivši njih i njihove rivale standardnom opremom američke porodice. Takođe ga je činilo

najprodavanijim automobilom skoro 100 godina. Prodaja legendarnog "modela T" bila je toliko uspešna da su sve ostale automobilske kompanije u SAD bile pred zatvaranjem. Ford je uspeo u tome posle automatizacije proizvodne linije 1913.godine, jer je tako znatno umanjio cenu automobila koji je "od igračke za bogate postao vlasništvo svakog čoveka na planeti". Da automatizuje proizvodnu liniju, Ford je smislio posle posete Searsovim pogonima u Čikagu za masovnu proizvodnju poštanskih kutija. 1913. otvorio je svoj prvi pogon za mehaničko montiranje vozila, pre toga automobili su bili ručno montirani. Po uvođenju automatizovane proizvodne linije, svaki radnik je obavljao po jednu operaciju na montaži vozila posle čega bi naredni radnik nastavljao da montira i tako redom do kompletiranja vozila. Ceo radni proces bio je podeljen u 29 operacija koje su obavljali 29 radnika. Efekti su bili iznenađujući. Prosečno vreme izrade jednog dela sa uvođenjem novog postupka skraćeno je sa 20 na 13 minuta. Zanimljivo je to da je na vrhuncu svoje popularnosti, 1925, svakih 5 sekundi po jedan model T silazio sa proizvodne trake. S godinama cena modela T značajno je padala. 1910,1. koštao je 780 dolara, naredne 1912. cena pada na 690 dolara i tako postepeno do 1914. kada pada na svega 360 dolara.

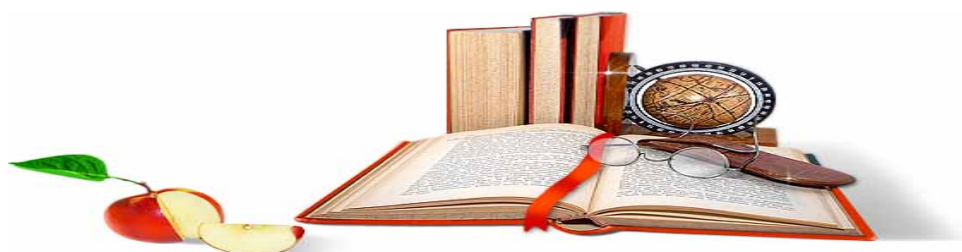


Mehanizacija proizvodnje imala je i svoju negativnu stranu. Raslo je nezadovoljstvo radnika. Konstantno obavljanje jednog te istog posla dovodilo je do velikog zamora i monotonije. Rad u Fordovim fabrikama smatrao je često surovim. Radnici su u velikom broju napuštali Fordove fabrike. Kasnije je nasto pojam „fordizam” koji je bio sinonim za surovu eksploataciju i izrabljivanje radne snage. Da bi obezbedio najbolje radnike za svoje fabrike i sprečio suviše velike fluktacije, Henri Ford 1914. godine donosi odluku o povećanju nadnica sa 2,5 dolara na 5 dolara za desetočasovno radno vreme čie im je omogućio da postanu kupci njegovih automobila. Do 1920.Ford je, isplativsi sve svoje partnere, shvatio da moze da uradi 3 stvari :prvo, da masovnom potrosacu obezbedi kvalitetan proizvod po najnižoj mogucoj ceni ;drugo, da daje najveće plate u industriji i ,u tom trenutku, najveće u istoriji ;i treće, da postane (posle Dzona D.Rokefelera)drugi milijarder nacije.

**---- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE
PREUZETI NA SAJTU WWW.MATURSKI.NET ----**

**[BESPLATNI GOTOVI SEMINARSKI, DIPLOMSKI I MATURSKI TEKST](http://WWW.SEMINARSKIRAD.ORG)
RAZMENA LINKOVA - RAZMENA RADOVA
RADOVI IZ SVIH OBLASTI, POWERPOINT PREZENTACIJE I DRUGI EDUKATIVNI MATERIJALI.**

**WWW.SEMINARSKIRAD.ORG
WWW.MAGISTARSKI.COM
WWW.MATURSKIRADOVI.NET**



NA NAŠIM SAJTOVIMA MOŽETE PRONAĆI SVE, BILO DA JE TO [SEMINARSKI](#), [DIPLOMSKI](#) ILI [MATURSKI](#) RAD, POWERPOINT PREZENTACIJA I DRUGI EDUKATIVNI MATERIJAL. ZA RAZLIKU OD OSTALIH MI VAM PRUŽAMO DA POGLEDATE SVAKI RAD, NJEGOV SADRŽAJ I PRVE TRI STRANE TAKO DA MOŽETE TAČNO DA ODABERETE ONO ŠTO VAM U POTPUNOSTI ODGOVARA. U BAZI SE NALAZE [GOTOVI SEMINARSKI](#), [DIPLOMSKI I MATURSKI RADOVI](#) KOJE MOŽETE SKINUTI I UZ NJIHOVU POMOĆ NAPRAVITI JEDINSTVEN I UNIKATAN RAD. AKO U [BAZI](#) NE NAĐETE RAD KOJI VAM JE POTREBAN, U SVAKOM MOMENTU MOŽETE NARUČITI DA VAM SE IZRADI NOVI, UNIKATAN SEMINARSKI ILI NEKI DRUGI RAD RAD NA LINKU [IZRADA RADOVA](#). PITANJA I ODGOVORE MOŽETE DOBITI NA NAŠEM [FORUMU](#) ILI NA

maturskiradovi.net@gmail.com