

Historiografická analýza osobností dejín národného hospodárstva a ich odkaz pre súčasnosť

1. Časť

Historiographical analysis of the personalities of the history of the national economy and their reference for the present - Part 1

Peter BALÁŽI.

Abstrakt

Cieľom príspevku je poukázať na to aký veľký vplyv mali Henry Ford, Tomáš Baťa a Elon Musk na formovanie podnikania a prístupu k ekonomike ako takej v období 20. až 21. storočia. Príspevok je rozdelený na dve nosné časti. Prvá časť sa zaoberá charakteristikou postavenia a významom pôsobnosti Henryho Forda, Tomáša Baťu a Elona Muska v dejinách národného hospodárstva. Nasledujúca časť je venovaná komparatívnej analýze Henryho Forda, Tomáša Baťa, Elona Muska a ich prínos do historiografie národného hospodárstva.

Kľúčové slová :

Henry Ford, Tomáš Baťa, Elon Musk, podnikanie, ekonomika, sociálna politika podniku, inovácie, technológie

Abstract

The aim of the paper is to highlight the impact of Henry Ford, Tomáš Baťa and Elon Musk on shaping entrepreneurship and access to the economy as such in the 20th to 21st centuries. The post is divided into two carriers. The first part deals with the characteristics of Henry Ford, Tomáš Baťa and Elon Muska in the history of the national economy. The next chapter is devoted to the comparative analysis of Henry Ford, Tomáš Baťa, Elon Muska and their contribution to the historiography of the national economy.

Keywords :

Henry Ford, Tomáš Baťa, Elon Musk, business, economy, social politic of firm, inovations, technologies

JEL Clasification N31 N32

Úvod

Tematický okruh predloženej matérie nášho príspevku v dvoch častiach je komponovaný pomerne široko a zameriava sa prevažne na prelom 19. a 20. Storočia, neskôr aj na začiatok 21. storočia. Zamerali sme sa na to, čo formovalo postavenie a význam vybraných predstaviteľov, čo ich viedlo k podnikaniu, aké myšlienky, postupy a názory uplatňovali a uplatňujú počas svojho života. Budeme sa snažiť podať jasný a stručný popis toho ako sa Henry Ford stal obrazom tzv. západného kapitalizmu, uznávaným podnikateľom a inovátorom v automobilovom priemysle, ktorý je dodnes veľmi silný a rozšírený po svete. V nadväznosti na Henryho Forda poukážeme na svetovo uznávaného a známeho podnikateľa Tomáša Baťu, ktorého isté skupiny označovali ako kapitalistu a vykorisťovateľa robotníckej triedy v Európe, konkrétne na území bývalého Československa, ktorému práve na tomto území možno nie je venovaná patričná pozornosť a v niektorých historických obdobiach padol do zabudnutia aj napriek svojej výnimočnosti a prínosu pre celosvetovú ekonomiku. Na záver sme si vybrali žijúceho kontroverzného a často spomínaného podnikateľa, vynálezcu a vedca Elona Muska. Jeho technológie a vynálezy sú z časového horizontu asi najaktuálnejšie a postupy zároveň veľmi neortodoxné. Cieľom prvej časti nášho príspevku je priblíženie týchto troch osobností, ich spoločných, ale aj rozdielnych znakov, a taktiež poukázanie na ich prínos pri formovaní jednotlivých národných hospodárstiev. Zameriavame sa na analýzu vývoja jednotlivých podnikateľských aktivít každého z predstaviteľov.

Henry Ford - charakteristika jeho postavenia a význam jeho pôsobnosti

Dnes je to už 114 rokov od založenia Ford Motor Company. V roku 1903 sa Henry Ford rozhodol na základe svojich poznatkov a skúmaní osamostatniť a začať podnikáť v automobilovom priemysle. O 10 rokov neskôr prichádza postupne s najviac inovatívnou a pokrokovou myšlienkou zaviesť pásovú výrobu do svojich fabriek. Produkcia a záujem začínali rásť. Automobily začala spoločnosť ako prvá v histórii skladať rovno v jednej fabrike a po pár rokoch sa začína spoločnosť rozrastať globálne a otvára svoje prvé výrobné v Európe, a to konkrétne vo Veľkej Británii.¹

Postupne Ford pridáva ďalšie dve automobilky pod svoju divíziu a to Lincoln a Mercury. S príchodom druhej svetovej vojny sa celá výroba pozastavuje a Ford, ako jedna

z najväčších nadnárodných korporácií v USA, začína s výrobou tankov pre americkú armádu. Po skončení vojny sa prevádzka opäť obnovuje a Ford začína obchodovať s kmeňovými akciami spoločnosti na burze. Neskôr sa zakladá Ford Europe, a to v roku 1967, kedy automobilka oficiálne vo väčšom vstupuje na Európsky trh, o pár rokov neskôr boli uzatvorené obchody v pacificko-ázijskej oblasti.

S odstupom času Ford získava pod svoj koncern automobilky ako Jaguar, Aston Martin a takisto kupuje podiel v Mazda Motors.² Ford takisto prináša inovácie týkajúce sa aj bezpečnosti, prvýkrát predstavuje samonavíjací bezpečnostný pás a v roku 1990 montuje v štandardnej výbave dva airbagy. Ďalej Ford certifikoval svojich všetkých 26 tovární ekologickým patentom ISO14001 a takisto dochádza k odkúpeniu automobilky Volvo

¹ FORD, H. 2008. *My Life and Work: An Autobiography of Henry Ford*. USA : The Richest Man in Babylon, 2008. s. 98. ISBN 0-9793119-8-5

² FORD MOTOR COMPANY. 2016. *Company Timeline*. [online]. 2016. vol. 4. no. 4 [cit.2017-05-04]. Dostupné na internete : <https://corporate.ford.com/history.html>

a ďalej aj Land Rover, ktorý kupuje od BMW.³ Počas veľkej hospodárskej krízy je Ford nútený odpredať Land Rover a Jaguar indickej spoločnosti Tata a takisto predal aj 20% akcií spoločnosti Mazda v hodnote 540 miliónov dolárov. V roku 2011 definitívne končí divízia Mercury .

Od založenia spoločnosti Henrym Fordom a vízie ako by automobilový priemysel mohol a mal vyzerieť, ubehlo už viac ako storočie. Za ten čas sa podarilo Henrymu Fordovi formovať národné hospodárstvo po celom svete. Spolu s General Motors a Chrysler, takzvanej detroitskej „veľkej trojky“ , vybudovali nadnárodné organizácie, ktoré až do poslednej veľkej hospodárskej krízy dominovali na trhu s automobilmi. Dnes ich už predbiehajú ázijské automobilky, konkrétne sa v súčasnosti podarilo Toyote predbehnúť Ford Motor Company v ziskoch.

Tomáš Baťa – charakteristika jeho postavenia a význam jeho pôsobnosti

Tomáš Baťa je o niekoľko rokov mladší ako Henry Ford, ale svoju spoločnosť založil o 9 rokov skôr, v roku 1894. Spolu so svojimi súrodencami zakladajú rodinné podnikanie v meste Zlín T&A Baťa. Je to už 123 rokov, za ten čas spoločnosť zažila množstvo kríz ale aj úspechov a podarilo sa jej vybudovať meno a značku známu v globálnom rozsahu. Do roku 1900 fungovalo vo fabrikách len zopár strojov bez mechanického pohonu a pracovná doba bola 12 hodín denne. Baťa po svojich cestách do zahraničia prichádza silne ovplyvnený strojovou výrobou s obsluhou.

Do prvej svetovej vojny sa mu podarilo zaujať 7.-8. miesto najväčšej obuvníckej továrne v monarchii, a to vďaka aj strojovej výrobe, ktorú postupne zavádzal vo svojich továrňach. Prvá svetová vojna priniesla rýchly vzostup pre T&A Baťa, Baťovi sa totiž podarilo vyjednať veľkú štátnu zákazku, ktorá pomohla k udržaniu množstva pracovníkov vo fabrike. Vďaka tejto zákazke mala spoločnosť ku koncu prvej svetovej vojny v prevádzke 19 vlastných predajní, z toho dva domy obuvi.

Po prvej svetovej vojne prichádza menšia kríza v spoločnosti a preto sa Baťa po návrate zo spojených štátov rozhodol zaviesť prvky vedeckého riadenia (taylorizmus)

³ FORD MOTOR COMPANY. 2016. *Company Timeline*. [online]. 2016. vol. 4. no. 4 [cit.2017-05-04].

Dostupné na internete : <https://corporate.ford.com/history.html>

a organizácie riadenia (fordizmus)⁴. Ďalej prichádza s revolučným nápadom a na všetky svoje produkty dáva zľavu 50%, aby sa mu darilo predat' nadbytočný tovar. V tom istom období prichádza prvý krát idea podielu zamestnancov na zisku. V roku 1923 sa Tomáš Baťa stáva primátorom mesta Zlín a pretvára jeho obraz a riadenie verejnej správy ako takej.

Počas rokov vo funkcii prichádza prvýkrát rozdelenie podniku na samosprávne dielne s účasťou na zisku, takisto začína výstavba domčekov pre zamestnancov a mesto Zlín sa pretvára podľa plánov architektov na mesto a fabriku v záhradkách.⁵ Firma napredovala a rástla, postupne sa začala výroba rozširovať globálne. Veľká hospodárska kríza zasiahla aj Baťu a preto v 30. rokoch nastáva zmena právnej formy spoločnosti na akciou.

Po tragickej smrti zakladateľa obuvníckeho impéria preberá vedúce postavenie vo firme J.A. Baťa. V Československu spoločnosť zaujala monopolné postavenie, čo sa týka výroby obuvi a v zahraničí prevádzkuje 33 spoločností, a to všetko v časoch najhlbšej hospodárskej krízy. V roku 1938 sa spoločnosť ešte stále musela brániť dozvukom veľkej hospodárskej krízy a zároveň sa pripraviť na príchod druhej svetovej vojny. Opäť sa podarilo spoločnosti získať štátne zákazky na výrobu obuvi pre armádu a tak sa príjmy spoločnosti navýšili. Spolu s nimi sa navýšil aj kmeňový kapitál na 960 miliónov korún. Každopádne prvá svetová vojna rozvoj podnietila, zatiaľ čo druhá svetová vojna ho ukončila. A tak sa končí éra Baťu na území Československa po zmocnení sa vlády KSČ.

Centrála spoločnosti sa v 60. rokoch 20. storočia presunula do Kanadského Toronta. V 70. rokoch Baťa rozširuje svoje portfólio o značky Bubblegummers, Power, Marie Claire a North Star. Po nežnej revolúcii v roku 1989 sa konečne mohla spoločnosť Baťa aj s rodinou Tomáša Baťu vrátiť na územie Československa. Začína obnova jej prevádzok aj v štátoch bývalého Sovietskeho zväzu. Na prelome tisícročia sa vedenia spoločnosti ujíma vnuk Tomáša Baťu. V roku 2008 sa zakladá Bata Emerging Markets Unit pre posilnenie a zefektívnenie aktivít v Latinskej Amerike, Afrike, Ázii a Indii. O rok neskôr sa otvára nové dizajnové centrum spoločnosti v Taliansku a hlavná výrobná sa nachádza v Indii.⁶

⁴ VOJTA, F. 1989. *Príspevek k dějinám Baťa a.s. ve Zlíně. Baťovy závody*. [online]. 1989. vol. 1. no. 1 [cit.2017-04-24]. Dostupné na internete : http://www.zlin.estranky.cz/clanky/batovy-zavody/prispevek-k-dejinam-bata--a_s_-ve-zline-_1894---1945_.html

⁵ BAŤA, T. 1932. *Úvahy a projevy*. Zlín. 1932.

⁶ BAŤA A.S.. 2016. *História*. [online]. 2016. vol. 4. no. 4 [cit.2017-05-04]. Dostupné na internete : <https://www.bata.sk/web/stranka/historia>

Už nikdy sa jej síce nepodarilo dosiahnuť slávu a veľkosť ako pred druhou svetovou vojnou, aj napriek všetkým okolnostiam je aj dodnes Baťa a.s. známa ako silná a stabilná spoločnosť s rodinným vedením.

Elon Musk – charakteristika jeho postavenia a význam jeho pôsobnosti

Čo sa týka Elona Muska je ťažko hovoriť o nejakej minulosti a vývoji spoločnosti, keďže história oboch jeho firiem siaha k začiatku 21. storočia a v súčasnosti sa jeho spoločnosti nachádzajú na začiatku svojej expanzie a rastu. Jeho prvá spoločnosť Space Exploration Technologies Corporation (SpaceX) bola založená v roku 2002⁷ a Tesla Motors Inc. (Tesla) o rok neskôr.⁸ V jeho prípade je história podnikania mladšia alebo takpovediac ešte žiadna.

V dnešnej dobe je síce považovaný za najviac pokrokového podnikateľa a vývojára. Obe spoločnosti boli takmer 10 rokov úplne neznámym hráčom na trhu i keď dnes sa to zdá byť absurdné. Od svojho založenia až do dnešného dňa, a ešte aj stále, naďalej formujú národné hospodárstva mnohých krajín vo svete, pričom hlavne pretvárajú obraz USA, kde sa Tesla snaží obmedziť spätosť automobilového priemyslu s ropou tak ako to bolo počas celej éry ešte od založenia Ford Motor Company Henrym Fordom.

Z Tesly je dnes viac módna ikona ako obyčajný automobil. Zákazníci sa predbiehajú a platia obrovské zálohy a následne čakajú niekoľko mesiacov, kým im bude automobil doručený. Dnes je spoločnosť verejne obchodovateľnou a dôveru v jej značku a výroby u spotrebiteľov môžeme sledovať na akciovom trhu, podľa vývoja jej cien na akciu.

SpaceX je silnou konkurenciou a zároveň spojencom pre NASA, najväčšieho operátora, čo sa týka kozmického priemyslu. Už dnes dokáže ako prvá na svete dostať tovar do vesmíru a so svojou raketou pristáť na presne určenom mieste na Zemi a tým neustále pretvárať históriu kozmického priemyslu. SpaceX je hlavným projektom Elona Muska. Do spoločnosti investuje kvantum finančných prostriedkov a snaží sa v nej udržať si vedúce postavenie takisto ako aj v Tesle.

⁷ SPACE TECHNOLOGIES EXPLORATION CORPORATION. 2017. *About SpaceX*. [online]. vol. 3. no. 3. [cit. 2017-05-04]. Dostupné na internete : <http://www.spacex.com/about>

⁸ TESLA MOTORS INC. . 2017. *About Tesla*. [online]. vol. 3. no. 3. [cit. 2017-05-04]. Dostupné na internete : https://www.tesla.com/en_EU/about

Komparatívna analýza Henryho Forda, Tomáša Baťu, Elona Muska a ich prínos do historiografie národného hospodárstva

Cieľom tejto časti je priniesť individuálny obraz o jednotlivých vybraných predstaviteľoch. Snažíme sa priblížiť čo vplývalo a formovalo ich osobnosti, ako ich prvotné štádiá podnikania a života ovplyvnili ich celkový obraz na problematiku, v ktorej priniesli nové postupy a ideí. Takisto sa snažíme poukázať na ich prínos do historiografie národného hospodárstva.

Prínos Henryho Forda do historiografie národného hospodárstva

30. júla roku 1863, takmer jedno storočie nezávislosti Spojených štátov Amerických od nadvlády kolonizátorov, sa na farme v Debrone štátu Michigan, v dnešnom predmestí veľkomesta Detroit, niekdajšej najväčšej slávy automobilového priemyslu, sa narodil Henry Ford.⁹ Jeho rodina žila na území vtedajšieho zoskupenia štátov Únie, akurát v čase kedy bola Americká občianska vojna medzi Severom a Juhom v intenzívnom prúde. Štátom Únie sa podarilo zvíťaziť a tak zakomponovať 13. doplnok do ústavy USA, ktorý zrušil otroctvo na území USA.

Smutnou pravdou v dejinách však ostáva, že otroctvo sa stalo protiústavným, ale aj po skončení vojny štáty Juhu nerešpektovali tento fakt. Po víťazstve Severu sa postupne začínala v Spojených štátoch intenzívnejšie rozvíjať už prebiehajúca priemyselná revolúcia podporovaná silným kapitalizmom, slabou reguláciou trhu, ochranou spotrebiteľov a pracovnej sily zo strany štátu. V tom čase sa Spojené štáty rozdeľovali na priemyselne vyspelý a viac pokrokový Sever a na farmársky orientovaný Juh. Podmienky na vzdelanie a študovanie techniky neboli také jednoduché a ani vzdelávacích inštitúcií nebolo také množstvo ako je tomu dnes. Ale aj napriek tomu Ford dokázal prísť na princípy fungovania najprv parných strojov a neskôr sám zostrojil spaľovacie motory. Svoje

⁹ FORD, H. 2008. *My Life and Work: An Autobiography of Henry Ford*. USA : The Richest Man in Babylon, 2008. s. 19. ISBN 0-9793119-8-5

začiatky trávil s hodinkami, aby pochopil ich mechanizmus, postupom času sa však dostal k motorom poháňanými strojmi, ktoré ho priviedli až k vyrobeniu automobilu.¹⁰

Dnes silné a obávané odbory boli v Spojených štátoch ešte len na ceste za bojom práv pre zamestnancov a tak si trh a zamestnávateľ určoval pracovnú dobu. Henry Ford vyrastal na farme, kde spolu s rodinou pracovali od rána až do večera na poliach, čo mu vôbec neprekážalo, lebo svoju prácu vždy robil s nadšením, hlavne tú mimo farmy, keďže od začiatku vedel, že život na farme nič pre neho neznamená.

V období keď sa pokúšal začleniť do priemyselnej revolúcie a byť prínosom bol skôr považovaný za blázna a jedného z teoretikov, ktorý sa snaží svoje nezmyselné nápady zrealizovať. V danom období prevládala myšlienka pary a parou poháňaných strojov. Hlavným zdrojom energie bolo uhlie, ktoré sa vo veľkom ťažilo a dopravovalo do malého množstva fabriek, po nedostatočnej a zle organizovanej infraštruktúre ciest a koľajníc, ktoré začínali vyrastať a formovať priemyselný svet ako ho poznáme dnes. Ropa a myšlienka motora poháňaného touto surovinou nebola prípustná, ropa sa považovala za komoditu, do ktorej sa neoplatí investovať, keďže v budúcnosti investorom a ani vynálezcom neprinesie žiaden výnos. S takýmito názormi sa neraz stretol aj samotný Henry Ford, dokonca rovno v dvoch zamestnaniach, z ktorých následne aj odišiel.¹¹ Ford videl budúcnosť v spaľovacích motoroch, kde by bola ropa hlavným zdrojom energie.

Začiatky mal náročné, musel chodiť do zamestnania ako každý radový zamestnanec. Tým, že nebola pevne určená pracovná doba, častokrát robieval niekoľko denných aj nočných zmien a k tomu aj cez víkendy. V nedeľu mal čas na oddych, čo bol preňho čas na jeho experimenty, a takto sa mu podarilo zostrojiť a sprevádzkovať jeho prvý spaľovací motor, ktorý poháňal jeho prvý automobil¹².

Ako každý projekt, tak aj Fordove automobily potrebovali počítačnú investíciu, z ktorej by sa následne mohol nakupovať materiál, platiť pracovníkov, kupovať priestory vhodné pre výrobu. Opäť sa dostávame k problému danej doby, nikto nemal záujem investovať do niečoho, čo podľa neho nemalo budúcnosť, ale aj tak sa podaril menší zázrak, keď sa Ford so svojím spoločníkom dozvedeli o bohatých nadšencoch automobilových pretekov. Bolo to v rozpore s Fordovou ideou, ktorá bola založená na podstate automobilu

¹¹ FORD, H. 2008. *My Life and Work: An Autobiography of Henry Ford*. USA : The Richest Man in Babylon, 2008. s. 2919. ISBN 0-9793119-8-5.

¹² Pravdou však je, že v tomto období mu dosť pomohla aj jeho manželka, ktorá s ním často pracovala na jeho výtvoroch a bola mu nápomocná. Pre viac informácií pozri : ¹² FORD, H. 2008. *My Life and Work: An* Vedecký časopis FINANČNÉ TRHY, Bratislava, Derivát 2018, ISSN 1336-5711, 3/2018

Autobiography of Henry Ford. USA : The Richest Man in Babylon, 2008. s. 30 ISBN 0-9793119-8-5.

Vedecký časopis FINANČNÉ TRHY, Bratislava, Derivát 2018, ISSN 1336-5711, 3/2018

určeného a dostupného pre širokú verejnosť, automobilu, ktorý by slúžil ľuďom a uľahčil by im ich každodennú prácu a starosti. Napriek týmto okolnostiam sa rozhodli v roku 1901 spolu s Tomom Cooperom zúčastniť preteku vysoko profilových vozidiel v Grosse Pointe Michigan. So svojimi dvomi automobilmi a s okamžitým úspechom nielen na trati, sa tak isto dostali aj do povedomia spoločnosti ľudí, ktorí mali potrebný kapitál.¹³ Akurát sa začínalo 20. Storočie, keď v roku 1903 prvýkrát po tomto závode bola oficiálne založená Ford Motor Company. Medzičasom ale Ford nebol sám na svete, ktorý sa snažil preraziť v automobilovom priemysle. Aj na starom kontinente sa pokúšalo viac šikovných vynálezcov zostrojiť stroj poháňaný spaľovacím motorom. Najznámejším prípadom bol pravdepodobne Carl Benz, ktorý vyrobil svoj prvý benzínom poháňaný automobil, v roku 1895.¹⁴

Podstatné je takisto spomenúť aj Fordov rýchly vzostup v automobilovom priemysle, čo sa ale nezaobišlo bez finančných ťažkostí. Sám Ford bol kritikom bankového sektora, ktorý sa živil a bohatol len na úrokoch bez poctivej práce, aj keď on sám potreboval finančnú pomoc a akcie jeho spoločnosti boli obchodovateľné na akciovom trhu Wall Street.

Charita je pojem, ktorý používali v Spojených štátoch, ak ste vykonávali inú činnosť ako maximalizáciu výnosov a snažili ste sa eliminovať negatívne externality a naopak rozširovať a pracovať na pozitívnych externalitách. To bolo v rozpore s ideou kapitalizmu, ktorý sa zakladal na myšlienke súkromného vlastníctva a maximalizácie zisku, pričom výnimkou tu bola Ford Motor Company, ktorá pracovala na zlepšení a rozšírení železničných tratí.

Vstup Spojených štátov do prvej svetovej vojny zasiahol Ford Motor Company tak isto ako ktorúkoľvek inú spoločnosť na svete. Museli obmedziť výrobu a špecializovať ju prevažne na zbrojársky priemysel a takisto tu bola absencia pracovnej sily, ktorá bola povolaná na fronty. Po prvej svetovej vojne sa im začalo opäť dariť a ďalej globálne rozširovali svoje pôsobenie.

¹³ Jednalo sa o automobily 999 a Arrow na tú dobu dosahovali výkon až 80 konských síl, čo bolo nevídané potrebovali však zohnať osobu dosť odvážnu na šoférovanie niečoho takého. Ňou sa neskôr stal Barney Oldfield. Pre viac informácií pozri : FORD, H. 2008. *My Life and Work: An Autobiography of Henry Ford*. USA : The Richest Man in Babylon, 2008. s. 37. ISBN 0-9793119-8-5.

¹⁴ Ford sa dozvedel, že má byť jeho premiéra a vystavenie v Macy's (jedna z najväčších obchodných sietí v USA)hneď, ako každý nadšenec šiel navštíviť svoju konkurenciu ale keď zistil, že automobil sa o moc viac nelíši

od jeho modelu, ktorý predal domov sa vracal s uspokojením, že je na dobrej ceste pri budovaní svojich automobilov. Pre viac informácií pozri : FORD, H. 2008. *My Life and Work: An Autobiography of Henry Ford*. USA : The Richest Man in Babylon, 2008. s. 26 ISBN 0-9793119-8-5.

Prínos Tomáša Baťa do historiografie národného hospodárstva

O štyri roky neskôr, ale v tom istom storočí, začína svoju cestu veľikán Európskeho podnikania Tomáš Baťa, ktorý sa narodil 3. apríla 1867 vo vtedajšom Rakúsko-Uhorsku na území dnešného českého mesta Zlín.¹⁵ V porovnaní so Spojenými štátmi fungovalo Rakúsko-Uhorsko ešte ako dualistická monarchia, kde prevládal život na poliach, kapitalizmus a priemyselná revolúcia boli na nízkej úrovni a tým pádom aj podmienky na podnikanie boli náročnejšie a celá ekonomika sa uberala skôr smerom k poľnohospodárstvu ako k technickému pokroku a manufaktúrnej výrobe, ktorá už začínala fungovať na západe, v krajinách ako napríklad USA, Nemecko a Anglicko.

Tomáš Baťa, ako aj jeho súrodenci, začínal podnikat' v rodinnom remesle u svojho otca Antonína (tovariša) v dielni obuvníkov (ševcov), čo bolo na danú dobu úplne bežné. Podnikanie fungovalo na báze rodinných podnikov alebo dielní. Obuvníkom sa v tej dobe ako aj ostatným remeslám darilo priemerne, neexistovali žiadne nákupné centrá a kamenné obchody, ako to bolo v Spojených štátoch. Pre inšpiráciu sa Tomáš často vydával na cesty do Prahy, ale ešte častejšie do bližšej Viedne. Baťoví sa v roku 1887 presťahovali do Uherského Hradišťa neďaleko od Zlína s tým rozdielom, že Hradišťa už bolo okresným mestom a Tomášov otec tu videl viac príležitostí ako uživiť svoju rodinu.¹⁶

Mladý Tomáš už od mala pomáhal otcovi v dielni, kde sa mnohému priučil, svojou tvrdohlavosťou a neoblomnosťou sa mnohokrát dostal do problémov. V tej dobe bolo cestovanie komplikované a železničná sieť riedka, ale aj tak sa mu podarilo dostať do Viedne, ktorá bola kráľovským mestom a tu po prvýkrát videl rôznorodé topánky aké dovtedy nevidel, čo bola preňho veľká skúsenosť.

Jeho nespokojnosť s otcovými postupmi v dielni prerástla až k tomu, že spolu so starším bratom Antonínom a sestrou Annou získali licenciu k podnikaniu s jednacím číslom 17545 vystavenou c. k. okresným hejtmanstvom 21. septembra 1894, ktorá bola vypísaná na Antonína, Tomáš bol vedený ako tovariš.¹⁷ Svoje podnikanie presunuli do Zlína. Kapitál na podnikanie dostali od otca, boli to peniaze, ktoré zdedili po matke, čo

¹⁵ HAJNÝ, P. 2016. *Tomáš Baťa z Blízka*. Praha 4 : DOBROVSKÝ s.r.o., 2016. s. 7 ISBN 978-80-7390-307-7

¹⁶ HAJNÝ, P. 2016. *Tomáš Baťa z Blízka*. Praha 4 : DOBROVSKÝ s.r.o., 2016. s. 9 ISBN 978-80-7390-307-7

¹⁷ HAJNÝ, P. 2016. *Tomáš Baťa z Blízka*. Praha 4 : DOBROVSKÝ s.r.o., 2016. s. 20 ISBN 978-80-7390-307-7

bolo málo na začatie podnikania, ale aj tak začali tovar kupovať na zmenky postupne. Napriek tomu sa dostali do problémov a navyše Antonínovi prišiel povolávací rozkaz a Tomáš s Annou ostali sami. Na všetky záväzky ich živnosti zapojil svoju pracovitosť a začal spisovať cash flow podnikania. Toto všetko ho stálo nesmierne množstvo energie, pretože všade chodil na bicykli alebo pešo, a zamestnancov si tiež nemohol dovoliť, tak sa snažil všetko zvládnuť sám. Tvrdé úsilie sa začalo vyplácať, keď sa podnikaniu začalo dariť, postupne začali narastať objednávky a podnikanie sa postupom času dostávalo na nohy a Tomášovi prišiel na pomoc už aj Antonín.

Pre Tomáša Baťu bolo veľmi podstatné vzdelanie a neustále napredovanie, či už v postupoch výroby alebo v technológiách, a preto robil všetko, pravidelne cestoval na západ a nechával sa zamestnávať v rôznych podnikoch, o ktorých sa do počul, že prichádzajú s niečím inovatívnym. Veľkým krokom bolo vycestovanie do USA, kde pochodili mnoho miest a vystriedali viacero zamestnaní. Jedným takým bolo aj zamestnanie vo Ford Motor Company. Po návrate zo zahraničia musel riešiť mnoho komplikácií, čo sa týkalo výroby, jeho myšlienka zavádzania strojov do výroby sa nestretla s porozumením u ľudí, ktorí sa báli, že začnú prichádzať o svoju prácu. Toto obdobie sa odohrávalo pred oblastnými voľbami. Tomáš sa vyhýbal politike, nevidel v nej význam, ale postupom času si uvedomil, že je neoddeliteľnou súčasťou aj jeho podnikania a preto sa začal postupne angažovať do regionálnej politiky, kde kandidoval aj budúci prezident prvej Československej republiky, Tomáš Garrigue Masaryk.¹⁸ Pred jeho príchodom do Zlína bol postoj radnice voči jeho návšteve negatívny, čoho dôkazom bola aj negatívna propaganda zameraná proti Masarykovi, pričom pred Baťovou fabrikou stáli nápisy, ktoré ho podporovali a nabádali ľudí k jeho zvoleniu, čo sa aj neskôr podarilo.¹⁹

Štát sa začal postupne meniť a modernizovať, do Zlína prišiel aj po prvýkrát telefón, jedným z prvých majiteľov bol práve aj Baťa, disponoval číslom 2, takisto si zadovážil aj nový automobil, ktorý ale nevyužíval často, častejšie stál v garáži. Sám Baťa nešoféroval, najal si mládenca, Jána Hozu, jeho neskoršieho veľmi blízkeho priateľa aj spolupracovníka.²⁰

Tak isto ako aj Ford Motor Company, ani T & A Baťa neobišla prvá svetová vojna, práve naopak, zámenkou na začiatok prvej svetovej vojny bol atentát spáchaný

¹⁸ LEHÁR, B. 1960. *Dějiny Baťova koncernu (1894-1945)*. Praha. 1960.

¹⁹ HAJNÝ, P. 2016. *Tomáš Baťa z Blízka*. Praha 4 : DOBROVSKÝ s.r.o., 2016. s. 59 ISBN 978-80-7390-307-7

²⁰ HAJNÝ, P. 2016. *Tomáš Baťa z Blízka*. Praha 4 : DOBROVSKÝ s.r.o., 2016. s. 76 ISBN 978-80-7390-307-7

na následníka Rakúsko-Uhorského trónu, arcivojvodu Františka Ferdinanda d'Este. Rakúsko-Uhorsko automaticky vstúpilo do vojny so Srbskom a tento konflikt sa nakoniec preniesol globálne. T & A Baťa museli mnoho svojich zamestnancov uvoľniť pre potrebu štátu, aby narukovali, ale aj tak sa podarilo Baťovi, získať čas, aby šikovní a skúsení ostali naďalej vo fabrikách produkovať. Za týmto úspechom stála veľká vládna zákazka, za ktorú tvrdo loboval sám Tomáš.²¹ Vojna takpovediac pomohla firme k raketovému vzostupu. Baťa začal obúvať armádu Rakúsko-Uhorska a naďalej dodával svoje topánky aj do zahraničia a pre bežných spotrebiteľov.

Prínos Elona Muska do historiografie národného hospodárstva

Prvý krát sa verejnosť stretla s menom Elon Musk v roku 1984, keď bol v novinách zverejnený zdrojový kód k videohre, ktorú navrhol. Jeho príbeh sa ale začal v Juhoafrickej republike v meste Pretória v roku 1971. Narodil sa do politiky apartheidu, ktorá bola prítomná počas celého jeho detstva a často dochádzalo k eskalácii napätia a násilia. Keď mal štyri roky, prišlo pri protestoch proti dekrétom bielej vlády o život stovky čiernych študentov.²² Meno dostal po svojich predkoch, ktorí pochádzali zo Spojených štátov Amerických. Od mladého veku vynikal svojou bystrosťou a zvedavosťou, miloval a vyhľadával knihy, trávil v nich celé dni, nikdy nebol športový typ, skôr ho fascinovali nové technológie. V detstve sa mu dostalo možnosti precestovať takmer celý svet, i keď on sám vníma toto obdobie ako komplikované a nie ako veľmi šťastné, aj keď to tak na verejnosti mohlo pôsobiť.²³ V roku 1980 presvedčil otca, aby mu prvýkrát kúpil počítač Commodore VIC-20. Táto udalosť bola veľmi podstatná, odštartovala jeho kariéru programátora, aj keď jeho otec tvrdil, že hraním sa na počítači nebude z neho nikdy skutočný inžinier, a že počítače sú dobré len na hranie.

Muskova cesta do Silicon Valley sa začala po jeho nešťastnom odchode do Kanady za strýkom, ktorý sa medzičasom stihol presťahovať do Minnesoty. List s touto

²¹ HAJNÝ, P. 2016. *Tomáš Baťa z Blízka*. Praha 4 : DOBROVSKÝ s.r.o., 2016. s. 130 ISBN 978-80-7390-307-7

²² VANCE, A. 2015. *Elon Musk*. Bratislava 49 : CITADELLA PUBLISHING SPOL s.r.o., 2015. s. 28 ISBN 978-80-89628-94-0

²³ VANCE, A. 2015. *Elon Musk*. Bratislava 49 : CITADELLA PUBLISHING SPOL s.r.o., 2015. s. 39 ISBN 978-80-89628-94-0

informáciou prišiel do Afriky v čase, keď už vystupoval z lietadla v Kanade. Po príchode nemal kde bývať, tak sa ubytoval v mládežníckych domovoch, odkiaľ chodil neskôr po úradoch práce hľadať robotu. Po istom čase sa k nemu pridala aj jeho sestra Kimbal. Spolu sa im podarilo dohodnúť si stretnutie s Peterom Nicholsonom, špičkovým manažérom Bank Of Nova Scotia. Obaja bratia naňho silno zapôsobili a tak im poskytol letnú stáž u nich v banke s neskoršou možnosťou štúdia, ktorej sa Elon silno chytil.²⁴

Musk začal pôsobiť najprv v rôznych start-upoch, kde sa sám mnohému priučal, aby sa dostal k svojim prvým projektom. V tom čase bolo Silicon Valley ešte v zárodkoch a mnoho nadšencov sem prichádzalo skúsiť šťastie, zakladali sa rôzne firmy. Jednými z nich boli aj súrodenci Muskovci, ktorí sa púšťali do projektu digitalizácie Zlatých stránok, ich zámerom bolo doviest' užívateľa na základe údajov určitej spoločnosti alebo osoby od jeho polohy až k vyhľadávanému bodu. Na tomto projekte začali pracovať v roku 1995. Pre každý start-up je veľmi podstatný aj investor, ktorý si ho všimne a poskytne mu finančnú pomoc, čo sa po ťažkom období podarilo aj juhoafrickým súrodencom, keď si ich v roku 1996 všimla Mohr Davidow Ventures, ktorá im poskytla tri milióny dolárov. Spoločnosť vybavená takouto investíciou zmenila svoj názov z Global Link na Zip2.²⁵ Samozrejme, takáto investícia nebola len tak, každý investor do start-upu žiada obvykle percento podielu v spoločnosti, ak sa projekt vydarí. Opakom nebolo ani Zip2, Musk stratil prevádzkovú zodpovednosť, ale chcel ostať generálnym riaditeľom. Neskôr malo prísť k zlúčeniu Zip2 s jeho najväčším konkurentom, čo sa ale nepodarilo, a vrhalo to zlý tieň na Zip2, ktorá sa ocitla v problémoch. Veľkou pomocou bola ponuka na odkúpenie od Compaq Computers v hodnote 307 miliónov dolárov.

Po predaji Zip2, v roku 1999 bola Amerika posadnutá milionármi zo Silicon Valley, CNN sa zúčastnila pri Muskovom preberaní novozakúpeného športového automobilu, ktorý nešetril slovami chvály a vychválil samého seba.²⁶ Prelom tisícročia bol zlatou érou takzvaného "dot-com", kedy zo Silicon Valley vychádzal jeden start-up za druhým. Peniaze získané predajom Zip2 Musk investoval do svojho novozaloženého start-upu s názvom X.com, ktorým chcel zefektívniť transakcie a obchody. Išlo o projekt, ktorý by obišiel vysoké transakčné poplatky, zdĺhavosť a neprehľadnosť bankových

²⁴ VANCE, A. 2015. *Elon Musk*. Bratislava 49 : CITADELLA PUBLISHING SPOL s.r.o., 2015. s. 49 ISBN 978-80-89628-94-0

²⁵ VANCE, A. 2015. *Elon Musk*. Bratislava 49 : CITADELLA PUBLISHING SPOL s.r.o., 2015. s. 65 ISBN 978-

80-89628-94-0

²⁶ VANCE, A. 2015. *Elon Musk*. Bratislava 49 : CITADELLA PUBLISHING SPOL s.r.o., 2015. s. 76 ISBN 978-80-89628-94-0

prevodov a fungoval by online, kde by užívateľ mohol z pohodlia domova vykonávať transakcie rôzneho druhu. Ešte v tom istom roku, kedy bola predaná spoločnosť Zip2, potreboval peniaze pre X.com. Opäť bol donútený spolupracovať s investormi rizikového kapitálu, konkrétne zo spoločnosti Sequia Capital. V štátoch existovali isté legislatívne problémy a obmedzenia pre internetové prevody v bankovníctve, ale Muska to nezaujímal. Po nezhodách v predstavenstve a vedení sa zmenil názov na PayPal, Musk tušil koniec boomu "dot-com" a preto nakoniec prijal ponuku na odkúpenie PayPalu spoločnosťou eBay v hodnote 1,5 miliardy dolárov.²⁷

Po týchto udalostiach sa mohol Musk začať konečne venovať tomu, čo bolo naozaj podstatné preňho, a to bol vesmírny program a automobily poháňané elektrickou energiou. Bublina "dot-com" sa postupne začala zmenšovať a on sa začal púšťať do projektu SpaceX a neskôr prišla na radu Tesla Motors.²⁸ SpaceX je náročným projektom a takisto boli aj jej začiatky. V USA mala monopol na lety do vesmíru NASA, ktorá si ešte stále užívala slávu od prvého pristátia na Mesiaci, jej program už roky stagnoval a bol enormne predražený. Na vytvorenie konkurencie takto silnej národnej spoločnosti bolo potrebné veľké množstvo kapitálu, čo sa podarilo Muskovi získať aj vďaka vyjednávaniu o štátne zákazky. Tesla Motors bol príbeh, v ktorom sa dlho viedli súdne spory a bol častokrát tesne pred bankrotom a úplným zrušením.

Záver

Všetci traja predstavitelia, ktorých sme analyzovali v prvej časti nášho príspevku majú spoločnú víziu a cieľ, za ktorým si neoblomne a tvrdo išli alebo idú. Nenechali na seba vplyvať okolie, dobu a ľudí. Mnoho krát je pozorovateľný zápal pre ich prácu a vďaka tomu, je ich meno prepojené s výrobnými postupmi a inováciami, ktoré zaviedli počas svojho podnikania.

Ford dlhé roky experimentoval a pracoval na svojom prvom spaľovacom motore, ktorý dokázal vylepšiť alebo zmeniť od základu on sám. Baťa zo začiatku podnikal v jednoduchom obore, ale bol špecialista a dokázal celú topánku vyrobiť od základu samostatne a s veľkou precíznosťou. V prípade firiem Elona Muska, je primárnym cieľom neustály pokrok a zavádzanie inovácií. Je známy tým, že pri svojom podnikaní dbá na precíznosť svojich zamestnancov a detailné prevedenie produktov. Súčasne sa snaží o rozšírenie a zefektívnenie zelených technológií, ktoré aplikuje v Tesle a SolarCity, a taktiež sa mu úspešne darí napredovať vo vesmírnom priemysle, pomocou spoločnosti SpaceX. Rozdiel je v tom, že obuvnícke remeslo v rodinnom podnikaní Baťovcov bolo dedené po generácie, pričom Ford a Musk prišli s niečím, v čom sa ich rodina a okolie neangažovali.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

Knižné zdroje

1. CEKOTA, A. 1981. *Geniální podnikatel Tomáš Baťa*. Toronto. 1981
2. ERDÉLY, E. 1932. *Baťa, švec, který dobyl světa*. Praha. 1932
3. FABIÁNOVÁ, M. 2009. *Teoretické východiská sociálneho manažmentu a ich aplikácia v sociálnej práci*. Nitra : FSVaZ UKF Nitra. s. 314 ISBN 978-80-8094-660-9
4. FORD, H. 2008. *My Life and Work: An Autobiography of Henry Ford*. USA : The Richest Man in Babylon, 2008. s. 186. ISBN 0-9793119-8-5
5. HAJNÝ, P. 2016. *Tomáš Baťa z Blízka*. Praha 4 : DOBROVSKÝ s.r.o., 2016. s. 266 ISBN 978-80-7390-307-7
6. KŘEČEK, V. 2012. *Baťa a Štěpánek*. Východní Morava 2. 2012. s. 73-85
7. LEHÁR, B. 1960. *Dějiny Baťova koncernu (1894-1945)*. Praha. 1960.
8. SORENSEN, Charles E. 1956. *My Forty Years with Ford*. New York : Norton. 1956
9. VANCE, A. 2015. *Elon Musk*. Bratislava 49 : CITADELLA PUBLISHING SPOL s.r.o., 2015. s. 352 ISBN 978-80-89628-94-0

Internetové zdroje

1. BAŤA A.S.. 2016. *História*. [online]. 2016. vol. 4. no. 4 [cit.2017-05-04]. Dostupné na internete : <https://www.bata.sk/web/stranka/historia>
2. BLOOMBERG. *TSLA*. [online].[cit. 2017-04-29]. Dostupné na internete : <https://www.bloomberg.com/quote/TSLA:US>
3. FORD MOTOR COMPANY. 2016. *Company Timeline*. [online]. 2016. vol. 4. no. 4 [cit.2017-05-04]. Dostupné na internete : <https://corporate.ford.com/history.html>
4. INSODEEVS. 2017. *Monthly Plug-In Sales Scorecard*. [online]. 2017. vol. 1. no. 1. [2017-05-01]. Dostupné na internete : <http://insideevs.com/monthly-plug-in-sales-scorecard/>
5. SPACE TECHNOLOGIES EXPLORATION CORPORATION. 2017. *About SpaceX*. [online]. vol. 3. no. 3. [cit. 2017-05-04]. Dostupné na internete : <http://www.spacex.com/about>

6. TESLA MOTORS INC. . 2017. *About Tesla*. [online]. vol. 3. no. 3. [cit. 2017-05-04].
Dostupné na internete : https://www.tesla.com/en_EU/about
7. The Universal Blog. 2013. *Lowering the cost of space travel*. [online]. 2013. vol. 1. no. 1. [2017-05-01]. Dostupné na internete : <https://jacksci.wordpress.com/2013/04/23/lowering-the-cost-of-space-travel/>
8. VOJTA, F. 1989. *Příspěvek k dějinám Baťa a.s. ve Zlíně. Baťovy závody*. [online]. 1989. vol. 1. no. 1 [cit.2017-04-24]. Dostupné na internete : http://www.zlin.estranky.cz/clanky/batovy-zavody/prispevek-k-dejinam-bata--a_s_-ve-zline-_1894---1945_.html

Ing. Mgr. Peter Baláži, PhD.
Ekonomická univerzita v Bratislave
Národohospodárska fakulta, Dolnozemska cesta 1
852 35 Bratislava 5
Email : peter.balazi@gmail.com, peter.balazi@euba.sk