

MENADŽER - KAPETAN DUGE PLOVIDBE

Dr Saša Popović

Ekonomski fakultet u Podgorici

Ako se neko ikada odluči da sačini antologiju ljudskih neuspjeha, onda će u nju morati da uvrsti i priču o ekspediciji engleza ser Hju Viloubija (*Hugh Willoughby*). Istina, njegova misija nije uspjela, ali je njegov neuspjeh promijenio svijet!

Ostalo je zabilježeno da su trgovci iz londonskog Sitija, slijedeći savjete eminentnog istraživača Sebastijana Kebota (*Sebastian Cabot*), odlučili da udruže novac i formiraju ekspediciju koja će tragati za sjeveroistočnim prolazom, ka tada misterioznom Dalekim Istokom. Ubrzo se otpočelo sa javnim sakupljanjem uloga, od kojih je svaki iznosio dvadeset pet funti. Približno dvesta pedeset trgovaca bilo je raspoloženo da podrži ovu ideju, čime je sakupljeno oko šest hiljada funti. Tim novcem kupljena su tri broda i oprema za putovanje koje je trebalo da traje osamnaest mjeseci.

Desetog maja 1553. godine, pod vođstvom ser Hju Viloubija, tri broda podigla su jedra u Detfordu na Temzi, blizu Londona, i zaplovila sjeverno. Par mjeseci kasnije razdvojila ih je silna oluja. Dva broda, uključujući Viloubijev, našla su utočište u ušću norveške rijeke Varzina u Sjeverno more, ali ih je zarobila masa velikih komada plutajućeg leda. Slijedeće godine ruski ribari našli su sve mornare pomrle od skorbuta. Treći brod, kapetana Ričarda Čenselora (*Richard Chancellor*), poslije neuspjelog čekanja na ugovoreni sastanak, okrenuo je jedra ka Bijelom Moru i stigao do Dvinskog zaliva. Lokalno stanovništvo odvelo je mornare nekih sedamsto milja južno, na dvor cara Ivana Groznog. Car je ugostio Čenselora i njegove ljude na banketu koji je bio mnogo bogatiji od bilo kojeg do tada viđenog u Engleskoj.

Čenselor se vratio kući kao heroj. Iako nije stigao do Kine, obezbijedio je sporazum sa ruskim carem, pružajući mogućnost slobodne trgovine brodovima koji dolaze iz Engleske. Tako je osnovana *Muscovy Company* (poznatija kao "*The Myserie and Companie of Merchant Adventurers for the Discoverie of Regions, Dominions, Islands and Places Unknowen*"). Njeni osnivači priložili su obrtni kapital i postavili upravitelja i njegove zamjenike da vode posao. Ulozima kojima je finansirana ekspedicija sada se moglo slobodno trgovati.

Priča naizgled sasvim obična. Ali, ima nekoliko važnih detalja. Najprije, da li je ovaj događaj bio posljedica slučajnog spleta okolnosti?

Ono što sigurno nije stvar slučaja jeste da se sve zbilo polovinom XVI vijeka, te da su osnivači ekspedicije bili trgovci, odnosno preduzetnici. Evo slike tog vremena: već je skoro 60 godina od kako je Kristifor Kolumbo otkrio Novi svijet (1492). Kakva slučajnost - još jedna promašena ekspedicija, koja je promijenila sliku svijeta. Španija, Portugalija, Francuska, Engleska i Holandija, pomorske velesile, uveliko eksploatišu američki kontinent. Evropa je ustresla, mada u to vrijeme više od zlatne groznice, nego od svog buđenja. Vrijeme kada i neki anonimusi, poput Hernana Kortesa, lisabonske propalice, pronose slavu pojedinih država harajući civilizacije Maja, Acteka i Inka (svaka sličnost je namjerna - prim. istorija). Ali Daleki Istok još nije dodirnut...

Zato što su trgovci podržali ideju o ekspediciji zaslužna je njihova strast. Svakome ko ima makar malo preduzetničkog iskustva poznato je veliko uzbuđenje koje izaziva neizvjesnost. Iz tog uzbuđenja se rađaju pesimizam i optimizam - dva osjećaja budućnosti. Jer, svaki od trgovaca je mogao da dobije mnogo, ukoliko brodovi stignu do Kine, a ako poduhvat propadne gubitak je dvadeset pet funti, koliko je iznosio ulog u ekspediciju. Dakle, korist nije imala gornje ograničenje, a gubitak jeste. Preduzetnici su brzo shvatili da prikupljanje kapitala putem udjela može imati mnogo veći potencijal od individualnog ulaganja. Otuda ideja da se ekspedicija nastavi i "na suvom". "Tako je osnovana *Muscovy Company ...*", kaže se dalje u priči. Time je ustanovljen obrazac za sva buduća akcionarska društva.

Etimološka dimenzija priče o ovoj ekspediciji je takođe interesantna. Engleska riječ *share* danas, isto kao nekada znači, "dio", "udio", "učešće", ali i "dionica", u zavisnosti od konteksta. U srpskom jeziku riječi udionica ili dionica (sinonim za akciju) izrasle su iz istog korijena - dio, udio.

Još jedan važan detalj - nije bilo dekreta o osnivanju ekspedicije. Trgovci su bili motivisani ličnim interesom. Odlučili su da međusobno podijele preduzetnički rizik, napuštajući prethodnu praksu individualnog ulaganja. Bilo je sasvim jasno da kapital, kao i more, snagu dobija od malih i dalekih pritoka čiji se tokovi prepliću.

Zajedničko finansiranje ekspedicije neminovno je nametnulo pitanje vlasništva nad brodovima i opremom. S obzirom na to da su trgovci u ekspediciju uložili novac a ne stvari, novčani ekvivalent pojedincima je pružao osjećaj posjedovanja samo idealnog dijela imovine, kako bi to modernim žargonom objasnili. Ni daske ni jedra, ni sidra nisu imali pojedinačnog vlasnika. Možda više od lijepka, eksera i užadi cjelinu broda održavalča je ova činjenica, jer nije postojala mogućnost da neko od trgovaca-osnivača iz bilo kojeg razloga fizički odvoji svoj dio.

Dvesta pedeset ljudi (u modernoj teoriji korporacije - skupština akcionara) uložili su po dvadeset pet funti (nominalna vrijednost akcije) i prikupili šest hiljada funti (osnivački kapital) za svoj poduhvat.

Dok su u Detfordu trgovci sa obale Temze mahali posadama brodova koji su se lagano udaljavali ka moru, vjerovatno je u svima tinjao isti osjećaj strepnje. Sve u šta su vjerovali i u šta su uložili od tog trenutka bilo je pod komandom ser Hju Viloubija i tri kapetana (i neekonomisti, vjerujem, prepoznaju menadžerski tim akcionarskog društva). Njihovo poznavanje mora i pomorstva, njihova strast i vještina, nisu dozvoljavali mogućnost da budu zamijenjeni na tim poslovima. Jednostavno, trgovci su bili prinuđeni da svoju imovinu ustupe na upravljanje drugima - onima koji poznaju plovidbu. Ako se ikada bude proglašavao Dan odvajanja funkcije vlasništva od funkcije upravljanja, predlažem da to bude 10. maj, u znak sjećanja na ovaj trenutak iz 1553. godine.

Kada su stigle vijesti da su dva broda iz ekspedicije pronađena u ušću rijeke Varzina, postalo je jasno da ni dvadeset pet funti više nema istu vrijednost kao na dan kupovine brodova. Ko zna koliko glava je boljela ista misao: ima li neko ko želi da kupi moj udio u ekspediciji? Lako bismo se dogovorili za cijenu... Ali, ipak je postojala nada - treći brod! I, od tada, glasine o ekspediciji uticale su na raspoloženje o držanju udjela. Iako u rudimentarnom obliku, nove informacije inicirale su trgovinu udjelima.

Konačno, zašto je Ivan Grozni organizovao gozbu za kapetana Ričarda Čenselora i njegove mornare? Zašto se prema njima nije ponašao u skladu sa svojim nadimkom? Odgovor na ovo pitanje otkriva sledeći citat:

“Ivan Vasiljevič Grozni (1530-1584), veliki knez moskovski i prvi krunisani ruski car od 1547“ ... “Nastavio dovodjenje stranaca i evropeizaciju Rusije“ ... “Radi jačanja trgovačkih veza sa Zapadnom Evropom podigao na ušću Severne Dvine u Belo more grad Arhangelsk (1584)“.¹

Između ostalih ekonomskih asocijacija izvedenih na osnovu ovog (ne)običnog događaja vrijedi pomenuti još i kurs i uslove plovidbe. Ali, asocijacije na ove pojmove neka razviju sami čitaoci. Neka to bude njihov ulog u ovaj tekst.

Danas se svakodnevno vrši mnogo ekspedicija u korporativnom obliku, iako ove moderne, za razliku od ove iz priče, ne predstavljaju istraživanje pomorskih, već tehničkih, tehnoloških i informatičkih granica. Iskustva kapetana duge plovidbe uče nas i internoj ekonomiji, što otkriva sljedeći citat iz filma *“Pobuna na brodu Bounty”*: “Na brodu ne smijete imati nečega previše, jer će drugoga biti premalo”². Mirno more!

¹ *Mala enciklopedija Prosveta*, II izdanje, Beograd, str. 532