

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ!

ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΠΙΤΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

ΜΕΡΟΣ Β: ΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΟΛΕΜΟ ΣΤΗΝ «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ», 1870-1914

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΕΚΦΡΑΣΤΗΚΕ ΩΣ ΖΗΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Όπως είδαμε στο προηγούμενο επεισόδιο, γύρω στα 1885, περίπου το σύνολο των πετρελαϊκών ενασχολήσεων του πλανήτη είχε παραδοθεί σε τρεις γιγάντιες μονοπωλιακές πετρελαϊκές εταιρείες, βασική εργασία των οποίων δεν ήταν η «εξόρυξη», αλλά η διύλιση και κυρίως η μεταφορά κηροζίνης.¹ Η πρώτη ήταν η αμερικανική Στάνταρντ Όйл [Standard Oil]. Η εταιρεία διύλιζε και διακινούσε το πετρέλαιο που προερχόταν από τις πηγές της Πενσυλβάνια των ΗΠΑ. Το τραστ στο οποίο μετείχε, ιδρύθηκε το 1882 και είχε υπό τον έλεγχό του το 90% των Αμερικανικών διυλιστηρίων.² Γρήγορα άρχισε να πουλάει κηροζίνη στις ευρωπαϊκές αγορές, καθώς και στις αγορές της Άπω Ανατολής.

Οι άλλες δύο εταιρείες ανήκαν στις οικογένειες Νομπέλ [Nobel] και Ρόθτσιλντ [Rothschild] και κατείχαν τα κοιτάσματα πετρελαίου του Μπακού στον Καύκασο της Ρωσικής Αυτοκρατορίας. Ωθούμενες από τη μειονεκτική γεωγραφική τους θέση, οι εταιρείες των Νομπέλ και Ρόθτσιλντ προχώρησαν σε πληθώρα τεχνικών καινοτομιών γύρω από τη διύλιση και τη μεταφορά του πετρελαίου. Το τάνκερ, το πλοίο μεταφοράς υγρών καυσίμων, είναι μια εφεύρεση του 1878 που πιστώνεται στον Λούντβιγκ Νομπέλ. Η οικογένεια Ρόθτσιλντ, από την άλλη, απέκτησε δικαιώματα εκμετάλλευσης του πετρελαίου του Μπακού, χρηματοδοτώντας τον σιδηρόδρομο Μπακού - Μπατούμ, που θα μετέφερε το πετρέλαιο από τις όχθες της Κασπίας στη Μαύρη Θάλασσα και από εκεί στις αγορές του πλανήτη. Το 1884, η παραγωγή του Μπακού είχε φτάσει σχεδόν στο ένα τρίτο της αμερικανικής (10,8 εκατομμύρια βαρέλια). Το 1888 είχε φτάσει τα 23 εκατομμύρια βαρέλια, «περισσότερο από τα 4/5 της αμερικανικής».³ Οι Νομπέλ μπορούσαν να λένε στους μετόχους τους ότι «η αμερικανική κηροζίνη έχει πλέον εκδιωχθεί εντελώς από τη ρωσική αγορά».⁴

Η αρχική ιδέα της Στάνταρντ Όйл μπροστά στον οξυνόμενο ανταγωνισμό της ρωσικής κηροζίνης ήταν να ακολουθήσει τις τακτικές που είχε εφαρμόσει και στις ΗΠΑ. Δηλαδή την εξαγορά του ανταγωνισμού και την ενσωμάτωση σε μία ακόμη μεγαλύτερη εταιρεία. Αλλά εδώ η «φυσική ροπή του κεφαλαίου προς το μονοπώλιο» που τόσο εύκολα εντοπίζουν οι κλασικοί μαρξιστές, είχε φτάσει στα όριά της. Και τα όριά της, αν δεν το ξέρατε, ταυτίζονται με τα συμφέροντα του έθνους κράτους. Συγκεκριμένα, η Στάνταρντ Όйл είχε στο μισθολόγιό της πολλούς αμερικανούς προξένους που την πληροφορούσαν για τη διεθνή αγορά και ειδικά για την κατάσταση του ανταγωνισμού στη Ρωσία.⁵ Με εργαλείο αυτές τις πληροφορίες, η διοίκηση της Στάνταρντ τελικά εκτίμησε «ότι η τσαρική κυβέρνηση ποτέ δεν θα τους επέτρεπε να εξαγοράσουν την εταιρεία των Νομπέλ»· η εξαγορά του ανταγωνισμού εκτός της επιρροής του αμερικανικού κράτους δεν ήταν παρά φρούδες ελπίδες.⁶ Φυσικά, τέτοια υπονοούμενα περί της κρατικής φύσης των κατά τα άλλα «πολυεθνικών» πετρελαϊκών εταιρειών, όσο εμφανή και αν είναι στις «πηγές», ουδέποτε απασχολούν τη δευτερογενή βιβλιογραφία.

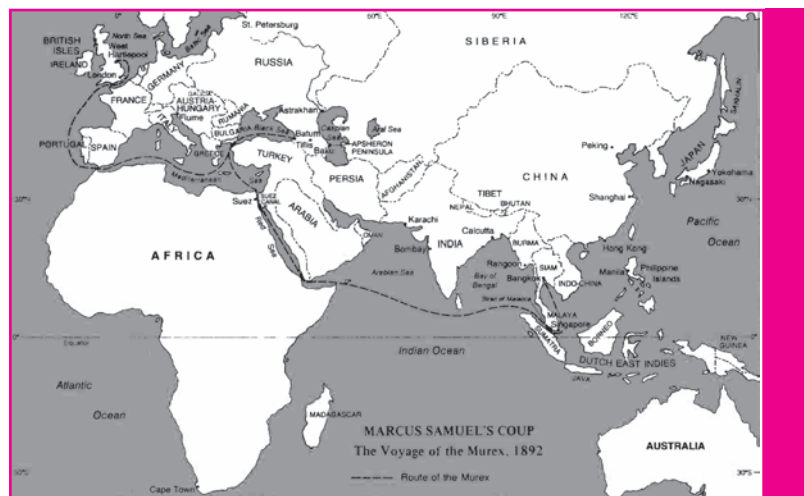
Πάντως, αφού η ενσωμάτωση του ανταγωνισμού αποδείχθηκε αδύνατη, η μοναδική εναλλακτική που απέμεινε ήταν ο εταιρικός εμπορικός πόλεμος που ξεκίνησε το 1885. Η πρακτική που χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον είναι και σήμερα γνωστή με την ονομασία «ντάμπινγκ» [dumping]. Σύμφωνα με αυτή την πρακτική, μια εταιρεία που πουλάει το προϊόν της σε ποικιλία αγορών, μπορεί να ρίξει την τιμή του σε κάποιες από αυτές τις αγορές κάτω του κόστους, ώστε να χρεοκοπήσει τον τοπικό ανταγωνισμό. Οι ζημιές που προκύπτουν από τη μείωση των τιμών κάτω του κόστους σε μία περιοχή, αντισταθμίζονται με τα κέρδη που προκύπτουν από την αύξηση των τιμών σε άλλες περιοχές, όπου ο ανταγωνισμός είναι ανύπαρκτος.

Προφανώς η καλύτερη άμυνα απέναντι στο ντάμπινγκ είναι να έχει κανείς παρουσία σε όσες αγορές έχει παρουσία και ο ανταγωνιστής του. Δηλαδή ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των πετρελαϊκών εταιρειών ήταν εξ αρχής μια μάχη για

την πρόσβαση σε αγορές κηροζίνης, δηλαδή μια μάχη μεταφοράς εμπορευμάτων. Η κηροζίνη του Μπακού απευθυνόταν στην ευρωπαϊκή και τη ρωσική αγορά. Η κηροζίνη της Standard, από την άλλη, απευθυνόταν στην αμερικανική, την ευρωπαϊκή και την ασιατική αγορά. Η εδραίωση της κηροζίνης του Μπακού στη ρωσική αγορά βοήθησε τους Νομπέλ και Ρόθτσιλντ να ανταπεξέλθουν στην πρακτική του ντάμπινγκ κατά τη δεκαετία του 1880. Αλλά η ρωσική αγορά ήταν μικρή. Αν ήλπιζε να ανταπεξέλθει σε βάθος χρόνου, η ρωσική κηροζίνη έπρεπε να αρχίσει να πουλιέται σε ολόκληρο τον πλανήτη. Δηλαδή να μεταφέρεται σε ολόκληρο τον πλανήτη.

Όπως είδαμε στην προηγούμενη συνέχεια, ασχολούμενοι με το πετρέλαιο, οι Νομπέλ και οι Ρόθτσιλντ είχαν μετατραπεί σε ειδικούς των μεταφορών. Ειδικά οι Ρόθτσιλντ διέθεταν προηγούμενη μακρά εξοικείωση με την παγκόσμια σημασία των εμπορικών οδών. Ήταν για παράδειγμα με δική τους χρηματοδότηση που η Μεγάλη Βρετανία είχε αποκτήσει τον έλεγχο της διώρυγας του Σουέζ το 1875. Προφανώς με αυτή τη γνώση να καθοδηγεί τις πράξεις τους, μόλις αποφάσισαν ότι η διείσδυση στις αγορές της Ασίας ήταν αναγκαία, οι Ρόθτσιλντ στράφηκαν στη Μεγάλη Βρετανία.

Δηλαδή ο χάρτης της Ευρασίας θα μας χρειαστεί ξανά.



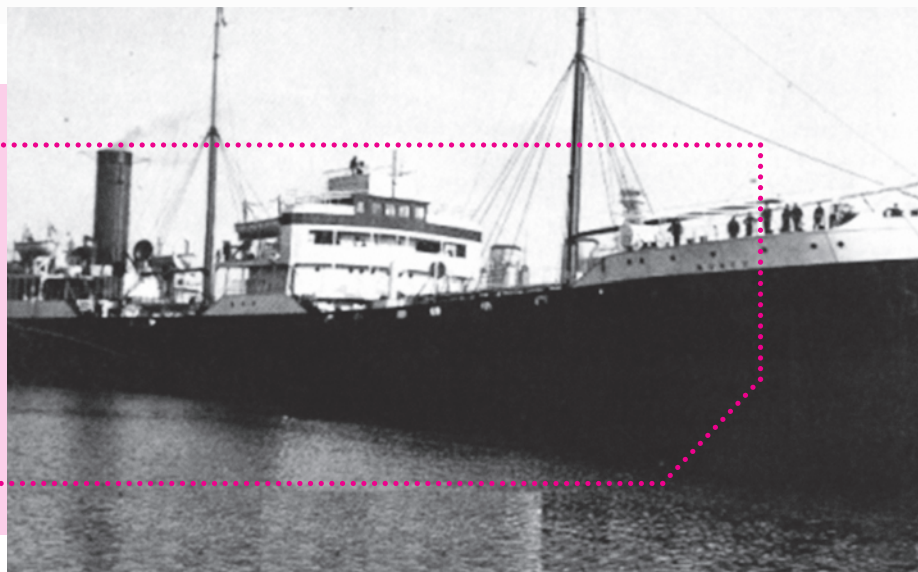
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ: ΠΩΣ ΝΑ ΑΣΧΟΛΕΙΣΑΙ ΜΕ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΕΝΩ ΔΕΝ ΕΧΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Οι Βρετανοί του τέλους του δέκατου ένατου αιώνα, περηφανεύονταν να διαπιστώνουν ότι στη Βρετανική Αυτοκρατορία ο ήλιος δεν έδυε ποτέ. Όσον αφορά τα κοιτάσματα πετρελαίου όμως, τα πράγματα ήταν λιγότερο ρόδινα. Η προσάρτηση της ανατολικής επαρχίας της Μπούρμα στην Ινδία το 1885, είχε δώσει στους Βρετανούς τα μοναδικά κοιτάσματα πετρελαίου εντός της επικράτειας της Αυτοκρατορίας. Το γεγονός είχε οδηγήσει, μόλις ένα έτος μετά, στη σύσταση της πρώτης βρετανικής πετρελαϊκής εταιρείας. Η εταιρεία λεγόταν Burmah Oil, είχε έδρα τη Σκωτία, και το διυλιστήριο που είχε στήσει στη Rangoon ξεκίνησε άμεσα να τροφοδοτεί με κηροζίνη την ινδική αγορά, προφανώς απολαμβάνοντας κρατική προστασία από τον διεθνή ανταγωνισμό που ήδη μαινόταν παντού αλλού στον πλανήτη.

Αλλά πέραν τούτου ουδέν. Η Βρετανική Αυτοκρατορία είχε αργήσει να συμμετάσχει στον πόλεμο των πετρελαϊκών εταιρειών που, όπως είδαμε, είχε ξεκινήσει ήδη από τη δεκαετία του 1870. Το γεγονός δύσκολα μπορεί να αποδοθεί στην απουσία κοιτασμάτων. Για παράδειγμα, το Ιράν βρισκόταν εντός της εμβέλειας της Αυτοκρατορίας και ήταν γνωστό από αιώνες πως διέθετε αποθέ-

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΑΝΚΕΡ ΠΟΥ ΠΕΡΑΣΕ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Το Murex, το πρώτο τάνκερ που επιτράπηκε να περάσει από τη διώρυγα του Σουέζ, ήταν αναμενόμενα βρετανικής ιδιοκτησίας. Ότι η επικράτεια της βρετανικής αυτοκρατορίας δεν διέθετε και πολύ πετρέλαιο ήταν ένα προβληματάκι που ξεπεράστηκε καλή τη καρδιά, χάρη στον έλεγχο των θαλασσών από τον βρετανικό στόλο.



ματα πετρελαίου. Τα αίτια της βρετανικής «καθυστέρησης» θα πρέπει να αναζητηθούν στην απουσία συνειδητοποίησης της πολιτικής σημασίας του πετρελαίου. Πράγματι, η ιστορία των βρετανικών πετρελαϊκών εταιρειών είναι η ιστορία αυτής της καθυστερημένης και σταδιακής συνειδητοποίησης.

Από την άλλη, αν η Αυτοκρατορία διέθετε «συνείδηση» κάποιου πράγματος, αυτό ήταν ο έλεγχος του πλανητικού χώρου ως τεχνολογικό εγχείρημα. Η διάνοξη της διώρυγας του Σουέζ και το πέρασμά της στον βρετανικό έλεγχο το 1875, ήταν το επιστέγασμα μιας πολιτικής, τεχνικής και στρατιωτικής προσπάθειας, που εξελισσόταν επί τρεις αιώνες και είχε για διακύβευμα την κυριαρχία στους ωκεανούς.

Από τη σκοπιά της οικογένειας Ρόθτσιλντ, η βρετανική κυριαρχία στους ωκεανούς ήταν αναπόσπαστο τμήμα της οικογενειακής εταιρικής στρατηγικής. Οι ανάγκες του εμπορικού πολέμου τους ανάγκαζαν να προσπαθήσουν να αποκτήσουν παγκόσμια εμβέλεια, δηλαδή να βρουν τρόπο να πουλούν την κηροζίνη τους στην Άπω Ανατολή. Αλλά το πετρέλαιό τους έβγαινε από τη γη του Καυκάσου. Η μεταφορά και η πώληση του πετρελαίου στην Ασία ήταν ένα ιδιαίτερος δύσκολο έργο. Χρειαζόταν να ναυπηγηθούν καινούρια τάνκερ, να χτιστούν αποθήκες πετρελαίου ή και διυλιστήρια στην Ασία, να βρεθούν τρόποι μεταφοράς στην ασιατική ενδοχώρα. Χρειαζόταν να βρεθεί τρόπος να κατασκευάζονται τσίγκινα δοχεία (οι γνωστοί «ντενεκέδες») σε περιοχές του πλανήτη όπου οι άνθρωποι δεν είχαν ξανακούσει για το συγκεκριμένο μέσο αποθήκευσης.

Πάνω από όλα όμως, χρειαζόταν να διασφαλιστεί η χρήση της διώρυγας του Σουέζ. Το βρετανικό κράτος, μπορεί να υστερούσε σε συνειδητοποίηση της πολιτικής σημασίας του πετρελαίου, ήξερε όμως καλά να προστατεύει τις βρετανικές εταιρείες, οπότε είχε εν τω μεταξύ απαγορεύσει τη χρήση της διώρυγας από τα πλοία της Στάνταρντ Όιλ. Το πρόσχημα ήταν η ασφάλεια της διώρυγας από τις σποραδικές εκρήξεις που συνόδευαν τη μεταφορά κηροζίνης.⁷ Για αυτούς τους «λόγους ασφαλείας», τα πλοία της Στάνταρντ αναγκάζονταν να πηγαίνουν στη Σιγκαπούρη περνώντας από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στη Νότια Αφρική, διανύοντας δηλαδή 22.000 χιλιόμετρα. Η διαφορά που προέκυπτε στο κόστος μεταφοράς ωφελούσε τους Σκωτσέζους της Burmah Oil.

Οι Ρόθτσιλντ προφανώς ήταν καλοί στους υπολογισμούς, οπότε υπολόγισαν: πρώτον ότι αν τους επιτρεπόταν η χρήση της διώρυγας του Σουέζ, η κηροζίνη θα έφτανε από το λιμάνι του Μπατούμ στη Σιγκαπούρη έχοντας διανύσει μόνο 17.000 χιλιόμετρα. Δεύτερον, ότι τα «ζητήματα ασφαλείας» της διώρυγας, θα απασχολούσαν πολύ λιγότερο εκείνους που την ήλεγχαν, δηλαδή το βρετανικό κράτος, αν η μεταφορική εταιρεία ήταν βρετανικών συμφερόντων. Είναι από αυτό το δρόμο που ήρθαν σε επαφή με τον Λονδρέζο έμπορο Μάρκου Σάμιουελ [Marcus Samuel]. Ο πατέρας του Σάμιουελ είχε ξεκινήσει την οικογενειακή επιχείρηση στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, εισάγοντας εξωτικά κοχύλια από την Άπω Ανατολή. Αλλά στις επόμενες δεκαετίες οι δουλειές είχαν μεγαλώσει και η εταιρεία είχε εξειδικευτεί στο εμπόριο πάσης φύσεως με την Ανατολική Ασία. Το 1891, έπειτα από μια επίπονη συμφωνία με τους Ρόθτσιλντ, ο Σάμιουελ υιός απέκτησε τα αποκλειστικά δικαιώματα πώλησης ρωσικής κηροζίνης ανατολικά του Σουέζ μέχρι το 1900.⁸

Ακολούθησε σύντομη μάχη σχετικά με το ζήτημα της ασφάλειας της διώρυγας του Σουέζ. Ο Σάμιουελ παρουσίασε τα σχέδια κατασκευής ενός νέου ασφαλούς τάνκερ και ζήτησε εξαίρεση από την απαγόρευση που τόσο ταλαιπωρούσε τη Στάνταρντ Όιλ. Ο αρμόδιος, δηλαδή το βρετανικό υπουργείο των Εξωτερικών, είδε το αίτημα του Σάμιουελ με καλό μάτι. Μια δικηγορική

εταιρεία του Λονδίνου αποφάσισε αυθορμήτως να προστατεύσει την ασφάλεια της διώρυγας από τη διέλευση των τάνκερ και προσέβαλε την απόφαση του υπουργείου. Κατά τη διάρκεια της σχετικής συζήτησης, ο Βρετανός υπουργός των Εξωτερικών, που προφανώς δεν μασούσε κουτόχορτο, έφτασε να ρωτήσει ευθέως τους δικηγόρους ποιο ακριβώς βρετανικό συμφέρον εκπροσωπούσαν, με έμφαση στο «βρετανικό». Η δικηγορική εταιρεία αρνήθηκε να απαντήσει.⁹

Τελικά, στις 5 Ιανουαρίου του 1892, το βρετανικό υπουργείο των Εξωτερικών επέτρεψε τη διέλευση των νέων τάνκερ του Σάμιουελ από τη διώρυγα του Σουέζ.¹⁰ Η όλη υπόθεση μπορεί να ιδωθεί και σαν μία από τις πρώτες εφαρμογές κάποιου είδους «περιβαλλοντικής νομοθεσίας» για λόγους εμπορικού πολέμου: ο Σάμιουελ έπρεπε απλά να κατασκευάσει τα νέα τάνκερ, μια δαπάνη την οποία θα υφίστατο ούτως ή άλλως, εφόσον είχε αναλάβει να πουλάει τη ρωσική κηροζίνη στην Ασία. Η Standard από την άλλη, αν ήθελε να χρησιμοποιήσει τη διώρυγα του Σουέζ, έπρεπε να πετάξει όλα της τα παλιά τάνκερ και να αγοράσει καινούρια.

Στις 23 Αυγούστου του 1892, το πρώτο από τα νέα τάνκερ του Σάμιουελ πέρασε τη διώρυγα του Σουέζ. Λεγόταν Murex - ένα είδος θαλασσινού κοχυλιού. Μέχρι το τέλος του 1893, η εταιρεία του Σάμιουελ είχε θέσει στην κυκλοφορία άλλα δέκα τάνκερ, όλα τους ονομασμένα από κοχύλια. Λίγα χρόνια αργότερα (1897), η εταιρεία του Σάμιουελ ενσωμάτωσε τους συνεργάτες της στη νοτιοανατολική Ασία και ονομάστηκε Shell Transport and Trading Company. Το «κοχύλι» [Shell] της ονομασίας θύμιζε τη μικρή σχέση της εταιρείας με το πετρέλαιο και τη μεγάλη της σχέση με τη θάλασσα και την πρόσβαση στην Άπω Ανατολή, ενώ ο παραπλανητικός «περιβαλλοντικός» τόνος που διατηρείται έως και σήμερα, δεν ήταν τόσο παραπλανητικός όσο φαίνεται εκ πρώτης όψεως.¹¹

Εν πάσει περιπτώσει, οι δουλειές πήγαν καλά. Το 1902, το 90% του πετρελαίου που περνούσε από τη διώρυγα του Σουέζ ανήκε στον Μάρκου Σάμιουελ και τη Shell.¹² Φυσικά οι Σάμιουελ δεν έμειναν στην κηροζίνη. Ήταν οι βασικοί προμηθευτές βρετανικών όπλων στην Ιαπωνία κατά τον κινεζο-ιαπωνικό πόλεμο του 1894-1895.¹³ Το βρετανικό κράτος εφάρμοζε στην περίπτωση του πετρελαίου μια ήδη γνωστή μεθοδολογία: όχι μόνο η πρόσβαση, αλλά και η άρνηση της πρόσβασης στον πλανητικό χώρο μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως όπλο. Το πόσο γνωστή ήταν αυτή η μεθοδολογία, γίνεται ιδιαίτερος εμφάνει από την περίπτωση του Ιράν.

ΟΙ ΒΡΕΤΑΝΟΙ ΣΤΟ ΙΡΑΝ ΚΑΙ Η ΑΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΛΑΝΗΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η εμπλοκή της βρετανικής Shell στην αγορά πετρελαίου, δίχως, ούτε η ίδια, ούτε το κράτος που την προστάτευε, να διαθέτει κοιτάσματα, ίσως φαίνεται επισημική. Η ιστορία απέδειξε πως δεν ήταν. Πράγματι, το 1901, ελάχιστα χρόνια έπειτα από τη συμφωνία με τη Shell, η Ρωσική Αυτοκρατορία, με την υποστήριξη των Ρόθτσιλντ και Νομπέλ, αναβίωσε ένα παλιότερο σχέδιο: την κατασκευή ενός αγωγού που θα ξεκινούσε από το Μπακού και θα κατέληγε στον Περσικό Κόλπο.¹⁴ Προφανώς ο αγωγός θα εξασφάλιζε την πρόσβαση του πετρελαίου του Μπακού στην Άπω Ανατολή παρακάμπτοντας τη διώρυγα του Σουέζ. Αλλά η βρετανική αυτοκρατορία, που ήλεγχε τη νότια πλευρά του Ιράν και τη διώρυγα του Σουέζ, είχε διαφορετική γνώμη. Από τη μια η αυτόνομη έξοδος των κοιτασμάτων του Μπακού στον Περσικό Κόλπο θα ήταν καταστροφική για τη βρετανική Shell που, όπως είδαμε, κατά βάση πουλούσε στους Ρόθτσιλντ την πρόσβαση στη διώρυγα του Σουέζ. Από την άλλη όμως, τα ζητήματα που

διακυβεύονταν στην περιοχή ήταν ευρύτερα από την ευημερία μιας βρετανικής εταιρείας, όσο μεγάλη και αν ήταν αυτή. Ο βρετανός πρέσβης στην Τεχεράνη, κύριος Χάρντιντζ [Hardinge], προέβλεπε ότι ακόμη και αν ο αγωγός από το Μπακού δεν φτιαχνόταν ποτέ, «θα προσέφερε δικαιολογία για να γεμίσει η Νότια Περσία με εκτιμητές, μηχανικούς και προστατευτικά αποσπάσματα Κοζάκων, σε προετοιμασία μιας συγκαλυμμένης επιχείρησης στρατιωτικής κατοχής».¹⁵ Συνεχίζοντας αυτή τη γραμμή σκέψης, το 1903, ο υπουργός Εξωτερικών της Μεγάλης Βρετανίας, Λόρδος Λάνσντάουνι [Lansdowne], διατύπωσε το «Βρετανικό Δόγμα Μονρό για τη Μέση Ανατολή»: Σύμφωνα με αυτό το δόγμα, η βρετανική κυβέρνηση «θα θεωρήσει την ίδρυση ναυτικής βάσης ή οχυρού στον Περσικό Κόλπο από οποιαδήποτε δύναμη ως σοβαρή απειλή για τα βρετανικά συμφέροντα. Βεβαίως θα αντισταθούμε σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο με οποιοδήποτε μέσο έχουμε στη διάθεσή μας».¹⁶ Εν ολίγοις, η μοίρα της βρετανικής Shell δεν ήταν παρά μια υποπερίπτωση της μεγάλης διαμάχης που αφορούσε την πρόσβαση της Ρωσικής Αυτοκρατορίας στον Ινδικό Ωκεανό.

Εν τω μεταξύ, οι υπηρεσίες της βρετανικής δημόσιας διοίκησης είχαν ήδη αρχίσει να ασχολούνται επισταμένως με το πετρέλαιο. Το βρετανικό ναυαρχείο είχε συστήσει μια «Επιτροπή Καυσίμου Πετρελαίου». Υποτίθεται πως η επιτροπή ασχολούνταν με την πιθανότητα χρήσης του πετρελαίου αντί του άνθρακα από το βρετανικό ναυτικό. Δεδομένης της σημασίας του ζητήματος, τα μέλη της επιτροπής χρειαζόταν να διαθέτουν ορίζοντες σημαντικά ευρύτερους από αυτό το φαινομενικά τεχνικό θέμα, αρκετά ευρείς ώστε να φτάνουν ως τη Μέση Ανατολή. Ένα από τα μέλη της επιτροπής λεγόταν Τόμας Ρέντγουντ [Thomas Boverton Redwood], ήταν χημικός, ιδιοκτήτης «συμβουλευτικής εταιρείας» για ζητήματα πετρελαίου και προφανώς σύμβουλος του βρετανικού κράτους για τα σχετικά ζητήματα.¹⁷ Ήταν αυτός που έθεσε υπ' όψιν του ναυαρχείου την περίπτωση του Ουίλιαμ Νταρσί [William Knox D'Arcy]. Ο Νταρσί ήταν Βρετανός, είχε κάνει λεφτά από ορυχεία χρυσού στην Αυστραλία και από το 1901, χρονιά επανεμφάνισης των ρωσικών σχεδίων περί αγωγού Μπακού - Περσικού Κόλπου, είχε εξασφαλίσει δικαιώματα αναζήτησης και άντλησης πετρελαίου στην Περσία.

Φαίνεται πως η εταιρεία του Νταρσί δεν ήταν μια εταιρεία με αποκλειστικό σκοπό την αναζήτηση πετρελαίου. Από τη μια, η αρχική συμφωνία της με τον Σάχη της Περσίας προέβλεπε ότι για όσο ο Νταρσί συνέχιζε τις έρευνες, η Περσία δεν θα επέτρεπε σε καμία άλλη εταιρεία να κατασκευάσει αγωγό προς τη νότια ακτή της Περσίας. Από την άλλη, η εταιρεία του Νταρσί ξεκίνησε τις έρευνες από ένα σημείο που βρισκόταν κοντύτερα στην Κασπία παρά στον Περσικό Κόλπο. Αυτό το σημείο ήταν φτωχό σε πετρέλαιο, αλλά διέθετε μια θέση από την οποία το μονοπώλιο επί των αγωγών του Νταρσί μπορούσε να μπλοκάρει κάθε σχέδιο αγωγού από το Μπακού προς τον Περσικό Κόλπο, είτε μέσω Περσίας, είτε μέσω της περιοχής που θα γινόταν αργότερα γνωστή ως Ιράκ.¹⁸

Το αποτέλεσμα ετούτης της ιδιόμορφης μεθοδολογίας «αναζήτησης κοιτα-

σμάτων» ήταν ότι, μέχρι το 1903, η εταιρεία του Νταρσί δεν είχε ανακαλύψει πετρέλαιο και η όλη υπόθεση είχε μετατραπεί σε καταβόθρα χρημάτων. Με την υποστήριξη του Ρέντγουντ, ο Νταρσί απηύθυνε μια αίτηση για δάνειο προς το βρετανικό ναυαρχείο. «Κάθε πορτοφόλι έχει τα όριά του» ήταν η φράση κλειδί της επιστολής.¹⁹ Η υποστήριξη του Ρέντγουντ έπαιξε σημαντικό ρόλο στην επίδειξη κατανόησης από το βρετανικό ναυαρχείο προς τα πάθη του ιδιωτικού τομέα και η εταιρεία ιρανικού πετρελαίου του Νταρσί διασώθηκε με χρήματα του βρετανικού κράτους. Υποχρεώθηκε να συγχωνευθεί με την Burmah Oil, οι ιδιοκτήτες της οποίας ζήτησαν διαβεβαιώσεις ότι η Περσία βρίσκεται υπό βρετανική προστασία και τις έλαβαν άμεσα από το υπουργείο Εξωτερικών και το υπουργείο Ναυτικών.²⁰ Για τα επόμενα τέσσερα χρόνια, μέχρι το 1908, οι έρευνες πετρελαίου στην Περσία συνεχίστηκαν δίχως αποτέλεσμα, στερώντας τη δυνατότητα κατασκευής του ρωσικού αγωγού πετρελαίου από το Μπακού προς τον Περσικό Κόλπο. Ταυτόχρονα, άλλες προσπάθειες πρόσβασης του ρωσικού και του γερμανικού κράτους στον Ινδικό Ωκεανό, όπως ο σιδηρόδρομος Βερολίνου - Βαγδάτης και ο σιδηρόδρομος Μπακού - Κάρασι, επίσης παρεμποδίστηκαν με επιτυχία.

Το 1907, αυτό το παιχνίδι αποκλεισμού ολοκληρώθηκε με τη ματαίωση της κατασκευής του ρωσικού αγωγού και τη σύναψη μιας συμφωνίας μεταξύ βρετανικής και ρωσικής αυτοκρατορίας για τον καθορισμό σφαιρών επιρροής στην Περσία.²¹ Η Βόρεια Περσία θα βρισκόταν υπό τη ρωσική επιρροή, η νοτιοανατολική υπό βρετανική επιρροή και ενδιάμεσα θα υπήρχε μια ουδέτερη ζώνη. Η συμφωνία του 1907 ήταν τμήμα της «τριπλής συνεννόησης» μεταξύ Αγγλίας, Γαλλίας και Ρωσίας, των κρατών που επτά χρόνια αργότερα θα βρίσκονταν σε πόλεμο με τη Γερμανία, την Αυστροουγγαρία και την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Αφού το μοίρασμα της συγκεκριμένης περιοχής του κόσμου ολοκληρώθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο, η εταιρεία του Νταρσί, που πλέον είχε συγχωνευθεί με την Burmah Oil, ανακάλυψε πετρέλαιο στην Περσία την επόμενη χρονιά, στις 25 Μαΐου του 1908.²²

Η εταιρεία που θα εκμεταλλευόταν τα κοιτάσματα πετρελαίου της Περσίας ιδρύθηκε την επόμενη χρονιά. Ονομαζόταν Anglo-Persian και οι εργασίες της στην Περσία είχαν ανατεθεί στον Βρετανό πρόξενο.²³ Με τα λόγια του επίσημου ιστορικού της Burmah Oil, «τα συμφέροντα του Νταρσί συνέπιπταν ακριβώς με τα συμφέροντα του [βρετανικού] υπουργείου των Εξωτερικών που επιζητούσε την προστασία του δρόμου προς την Ινδία, αλλά και με τα συμφέροντα του υπουργείου Πολεμικού Ναυτικού, που αναζητούσε αξιόπιστα πετρελαϊκά αποθέματα».²⁴

Μια ίσως ακριβέστερη σύνοψη θα ήταν ότι οι εταιρείες βρετανικών συμφερόντων εισήλθαν στο έργο της παραγωγής και διακίνησης κηροζίνης, δίχως να διαθέτουν πρόσβαση σε πετρελαιοπηγές. Διέθεταν όμως πρόσβαση στους παγκόσμιους εμπορικούς δρόμους και τη δυνατότητα να στερούν αυτή την πρόσβαση από τους ανταγωνιστές τους, είτε ρώσους είτε αμερικανούς. Το ακόμη



Η ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΣΙΑ

Αυτός ο χάρτης αναδεικνύει καλύτερα τη θέση του πετρελαίου της Κασπίας (Baku στα βόρεια) σε σχέση με τον Ινδικό Ωκεανό. Το 1901, καθώς οι συζητήσεις περί αγωγού πετρελαίου από το Μπακού στον Ινδικό ωκεανό αναβίωναν, ο βρετανός «κεφαλαιούχος» κύριος D'Arcy ξεκινούσε την αναζήτηση πετρελαίου έπειτα από συμφωνία με το περσικό κράτος. Οι πετρελαϊκές αναζητήσεις του κυρίου D'Arcy ξεκίνησαν από ένα μέρος που λεγόταν Chiah Surkh και βρισκόταν όσο πιο βόρεια επέτρεπε η συμφωνία μεταξύ του D'Arcy και του περσικού κράτους, κοντύτερα στην Κασπία παρά στον περσικό κόλπο. Ο στόχος δεν ήταν η εξεύρεση πετρελαίου, αλλά το μπλοκάρισμα του σχεδιαζόμενου ρωσικού αγωγού, συνεπώς η απαγόρευση της εξαγωγής ρωσικής κηροζίνης στην Ινδία και την Άπω Ανατολή δίχως τη συμμετοχή της Shell. Η εταιρεία του D'Arcy βρήκε πετρέλαιο χρόνια αργότερα, σε ένα εντελώς διαφορετικό σημείο. Είχε προηγηθεί η ρωσική παραδοχή της ήττας και η εγκατάλειψη των σχεδίων περί αγωγού.

FREE CAMPING ΣΤΟΝ ΔΑΚΤΥΛΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΣΧΕΣΗΣ, 1901-1907

Αριστερά ο George Reynolds, μηχανικός κάποιου είδους που δούλευε στην αναζήτηση πετρελαίου για λογαριασμό του κυρίου D' Arcy. Ο Ρέινολντς και οι εκλεκτοί, εεε... επιστημονικοί του συνεργάτες, χρειάστηκαν επτά χρόνια για να βρουν πετρέλαιο, ζώντας με τον τρόπο που βλέπετε. Όχι γιατί στο Ιράν δεν υπήρχε πετρέλαιο, αλλά γιατί η αναζήτηση πετρελαίου στον δακτύλιο της ανάσχεσης, ανέκαθεν συνοδευόταν από σημαντικά προβλήματα. Φυσικά, εκτός κάδρου πρέπει να φανταστείτε καμιά εικοσαριά καμληγιέρηδες και άλλους τόσους βρετανούς στρατιώτες.



σημαντικότερο είναι ότι αυτή η δυνατότητα πρόσβασης και στέρησης της πρόσβασης δεν ήταν μια εταιρική δυνατότητα. Ήταν μια κρατική δυνατότητα που πήγαζε από την ένοπλη κρατική ισχύ. Οι βρετανικές πετρελαϊκές εταιρείες των αρχών του εικοστού αιώνα προσανατολιζόνταν με τα συμφέροντα της βρετανικής αυτοκρατορίας κατά τρόπο ώστε, σε ορισμένες περιπτώσεις, η αναζήτηση κοιτασμάτων έπαυε να αποτελεί το βασικό τους έργο, οπότε μπορούσε να περιμένει μερικά χρόνια.

Ακολούθησε ένα κάποιο «μοίρασμα του κόσμου», που έλεγε και ο Λένιν, μεγάλη η χάρη του.

ΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΤΟΥΣ ΜΟΙΡΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΠΛΑΝΗΤΗ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 1910

Μέσα στη δεκαετία του 1890, καθώς η Στάνταρντ Όιλ και η Shell πάλευαν για τον έλεγχο της πρόσβασης στην Άπω Ανατολή, νέα κοιτάσματα πετρελαίου άρχισαν να ανακαλύπτονται. Το σημαντικότερο από αυτά, όχι λόγω μεγέθους, αλλά λόγω θέσης και εθνικής ιδιοκτησίας, ανακαλύφθηκε το 1892. Βρισκόταν στη Σουμάτρα των «Ανατολικών Ινδιών», δηλαδή δίπλα στις επίδικες ασιατικές αγορές και πάνω στο έδαφος μιας ολλανδικής αποικίας. Η ιδιωτική εταιρεία που ιδρύθηκε για να εκμεταλλευθεί το κοιτάσμα ονομάστηκε Royal Dutch.

Το «Royal» της ονομασίας σήμαινε ότι η εταιρεία εξαρχής απολάμβανε της προστασίας του ολλανδικού κράτους και ακριβώς έτσι είχαν τα πράγματα. Αμέσως μετά την ανακάλυψη, το Ολλανδικό κράτος απαγόρευσε στην εταιρεία του Σάμιουελ την πρόσβαση σε όλα τα λιμάνια των Ανατολικών Ινδιών.²⁵ Η άλλη κίνηση που διασφάλιζε ότι η Royal Dutch θα παρέμενε ολλανδικών συμφερόντων, ήταν η έκδοση ειδικών «προνομιούχων» (preference) μετοχών που μπορούσε κανείς να αποκτήσει μόνο έπειτα από πρόσκληση και οι οποίες ήταν οι μοναδικές που εξασφάλιζαν τη συμμετοχή στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας.²⁶ Προστατευμένη κατ' αυτόν τον τρόπο από το «αόρατο χέρι της αγοράς», η Royal Dutch πενταπλασίασε την παραγωγή της μεταξύ του 1895 και του 1897.²⁷ Η εξέλιξη δεν μπορούσε να παραβλεφθεί, και φαίνεται πως το υπουργείο Εξωτερικών της Αγγλίας έτρεφε προς τους Ολλανδούς γείτονες συναισθήματα πολύ πιο φιλικά από ό,τι για τους Αμερικανούς. Από το 1903 και μετά, οι εταιρείες που προμήθευαν πετρέλαιο στην ασιατική αγορά και δεν ήταν η Στάνταρντ Όιλ, δηλαδή τα συμφέροντα των Ρόθτσιλντ, η Shell και η Royal Dutch, συνδυάστηκαν σε μία εταιρεία. Αυτή η εταιρεία ήλεγχε την παραγωγή των Ανατολικών Ινδιών, πουλούσε ρωσικό πετρέλαιο στην Άπω Ανατολή, ήλεγχε την

πώληση πετρελαίου της Άπω Ανατολής στην Ευρώπη. Από το 1907 και μετά, ονομάστηκε Royal Dutch - Shell.

Η άλλη σημαντική εξέλιξη του τομέα, θα γίνονταν όλο και περισσότερο σημαντική κατά τη διάρκεια των παγκοσμίων πολέμων που θα ακολουθούσαν. Η εκμετάλλευση των πετρελαϊκών κοιτασμάτων της Ρουμανίας ξεκίνησε από το 1900. Πρόκειται για τη μοναδική εκμετάλλευση πετρελαίου όπου βρίσκουμε την εμπλοκή γερμανικών συμφερόντων, συγκεκριμένα της Deutsche Bank, πράγμα λογικό δεδομένης της θέσης των κοιτασμάτων. Αλλά ακόμη και δίπλα στην πόρτα τους, οι Γερμανοί δεν ήταν μόνοι τους. Τα άλλα συμφέροντα που ενεπλάκησαν ήταν η Στάνταρντ Όιλ και η Royal Dutch-Shell. Το 1906, η Deutsche Bank, μαζί με τους Ρόθτσιλντ και Νομπέλ σχημάτισαν μια εταιρεία με την -ομολογούμενως διορατική- επωνυμία European Petroleum Union [Ευρωπαϊκή Πετρελαϊκή Ένωση]. Αυτή η εταιρεία μοίρασε την ευρωπαϊκή αγορά σε τεμάχια επιρροής με την Standard Oil. Μέχρι το 1912, οπότε συγχωνεύθηκε και τυπικά με τους Ρόθτσιλντ, η Royal Dutch - Shell είχε μετατραπεί σε μια εταιρεία πλανητικού βεληνεκούς που εξήγαγε πετρέλαιο από το Μπακού της Ρωσίας, τις Ανατολικές Ινδίες και τη Ρουμανία και το πουλούσε στην Ευρώπη και την Άπω Ανατολή.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ALL OVER, 1910-1914

Έτσι λοιπόν είχε η κατάσταση των πετρελαϊκών εταιρειών ελάχιστα χρόνια πριν από την κήρυξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των αμερικανικών συμφερόντων και των συμφερόντων όλων των υπόλοιπων. Μονοπωλιακή συγκέντρωση κεφαλαίου κάτω από εθνικές σημαίες. Α να! Και άκρατη «παγκοσμιοποίηση»! Η Royal Dutch - Shell ήταν μια εταιρεία που συνέδεε ολλανδικά, ρωσικά, γαλλικά, βρετανικά και γερμανικά συμφέροντα μέσω των πετρελαίων της Ρουμανίας, της τράπεζας των Ρόθτσιλντ, και πάει λέγοντας. Είναι εξαιτίας τέτοιων «συνεργασιών» που οι μαρξιστές διανοούμενοι της εποχής πίστευαν πως ένας νέος πόλεμος μεταξύ των καπιταλιστικών κρατών θα ήταν αδύνατος.

Καθώς βέβαια φάνηκε εκ του αποτελέσματος, κάτι σημαντικό είχε διαφύγει της προσοχής των μαρξιστών διανοούμενων, και αυτό το κάτι σχετιζόταν με τη φύση του καπιταλιστικού κράτους και των «μονοπωλίων». Το τι ακριβώς τους είχε ξεφύγει, θα μας απασχολήσει στην επόμενη συνέχεια. Όταν θα εξετάσουμε την περίπτωση του καλού κυρίου Ουίνστον Τσώρτσιλ και της στροφής του βρετανικού στόλου από τον άνθρακα στο πετρέλαιο - γεγονός που έλαβε χώρα στα λίγα χρόνια που μεσολάβησαν μεταξύ του 1907 και του 1914.

1. Η προηγούμενη συνέχεια είναι το «Πετρέλαιο! Ιστορία ενός Εμπορεύματος Γενικής Καπιταλιστικής Χρήσης, μέρος Α: Οι Πολυεθνικές που δεν Ήταν και Τόσο Πολυεθνικές», *Antifa* #61, 7/2018.

2. Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*, Simon & Schuster, 2008 (Α' Έκδοση 1991), σ. 29.

3. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 45.

4. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 43.

5. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 45.

6. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 45.

7. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 50.

8. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 50.

9. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 51.

10. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 51.

11. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 101.

12. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 54.

13. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 54.

14. Ο αγωγός ως σχέδιο της Ρωσικής Αυτοκρατορίας και όχι ως εταιρικό σχέδιο στο Timothy Mitchell, *Carbon Democracy: Political Power in the Age of Oil*, Verso, 2011, σ. 50.

15. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 121.

16. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 124.

17. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 123.

18. Timothy Mitchell, *Carbon Democracy...* Verso, 2011, σ. 50.

19. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 123.

20. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 125.

21. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 129.

22. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 131.

23. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 132.

24. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 126.

25. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 58-59.

26. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 61.

27. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 58-59.