

فریده ثابتی

قصه سفر دراز یک لیتر نفت،

از چاه شماره ۴۷۳ منطقه نفتی کویت تا پمپ بنزینی در وزلینگ کلن

روز اول - مرد یک لیتر نفت را درشیشه می ریزد. در نور آفتاب به آن نگاه می کند. سیاه نیست، بل که قهوه-ای است با ته رنگ قرمز تیره. کثیف به نظر می آید. یک قطره از این یک لیتر را برای آزمایش در نور روز قرار می دهد و بقیه در لوله با فشار جاری می شود و به شریان خط لوله ۱۹ می پیوندد که نفت تقریباً ۱۰۰ چاه را، در منطقه‌ای به وسعت ۵ کیلومتر در خود جاری می سازد.

بورگان دومین منطقه نفتی بزرگ جهان است. پنج بار بزرگتر از لیختن اشتاین. هیچ کس بدون اجازه حق ورود به آن را ندارد.

برای اولین بار در سال ۱۹۳۸، نفت توسط شرکت وابسته به BP شرکت نفت ایران و انگلیس و شرکت آمریکایی گلف کشف شد. بهره برداری از آن در سال ۱۹۴۸، آغاز گردید و تا به امروز ادامه دارد.

روز دوم - در ایستگاه شماره ۱۹ کارگران با لباس آبی، اهرم ها را به حرکت در می آورند، و نفت مایع از تلمبه جریان پیدا می کند. آب جدا می شود، گاز آن خارج می شود و مایع در اثر فشار به حرکت خود ادامه می دهد. بوی بخار گاز در هوا اشتشمام می شود. ۴ کارگر که سرشان را با دستمال روشنی بسته اند، در آن جا کار می کنند؛ یک کار خطرناک برای زندگی. دو سال پیش در یک ایستگاه انفجاری رخ داد و ایستگاه را به هوا فرستاد، ۴ کارگر هم زندگی شان را از دست دادند.

در کتاب های مدرسه‌ای در همه جهان چیزهایی در باره‌ی نفت نوشته شده است: نفت طی میلیون ها سال از مواد ارگانی و گیاهی به وجود آمد. تحت تاثیر فشار و گرما، میکروارگانیسم ها و گیاهان به نفت تبدیل شدند و در اعماق دریاها، انبار گردیدند.

در صحرای کویت، یک شهر صنعتی تقریباً بزرگ به نام الاحمدی وجود دارد که فقط مربوط به (صنعت) نفت است. از زمان BP در ۱۹۳۸ تا سال ۱۹۷۵ در این جا یک باشگاه راگی بود که اکنون دفتر شرکت نفت دولتی (KOC) است.

فشاری که یک لیتر نفت ما را از زمین صحرا بیرون می آورد، از کجا می آید؟

در عمق منطقه بورگان یک لایه آب آشامیدنی وجود دارد؛ یک دریای زیرزمینی. یک مکانیسم طبیعی تخلیه در منطقه نفتی وجود دارد که به منبع نفت فشار می آورد. منبع تدریجاً و آهسته در اثر فشار کوچک می شود و بالاخره نفت جریان می یابد.

یک لیتر نفت ما از خط لوله شماره ۱۹ به انبار جنوب در نزدیکی الاحمدی می رود. در آن جا در انباری به حجم ۱۶ میلیون تن، با سایر نفت های رسیده جمع می شود که تقریباً برابر یک ششم نفت مصرفی سالانه آلمان است، که چهارمین بازار بزرگ نفتی جهان است. نفت ها شبیه هم نیستند. هر نوع آن ویژگی خاص - مثل شراب - منطقه اش را دارد. در کنار نفت نیمه سنگین بورگان که ۸۰ درصد تولید کویت را تشکیل می دهد، نفت سنگین، نفت سبک ماگواوی جنوبی و نفت خیلی سبک وجود دارد.

در انبار نفتی جلوی دروازه شهر الاحمدی، یک لیتر نفت ما با انواع نام برده شده به طرف کویت صادر می شود. یک روز تمام نفت در انبار می ماند تا آب باقی مانده در آن خارج شود که بعد بتواند به سفرش ادامه دهد.

روز سوم - تا این لحظه یک لیتر نفت ما چقدر خرج برداشته است؟

راهنمای KOC می گوید: یک بشکه حدود یک دلار. یک بشکه ۱۵۹ لیتر نفت دارد. شرکت نفتی /کسون موبیل، متوسط مخارج فعالیت هایش در جهان را بشکه ای ۳/۲۳ دلار حساب می کند. نفت اتلانتیک با حفاری پیچیده اش و نفت گران ایسلند در آلبرتای کانادا قیمت تولید نفت را تند و تند تا ۲۰ دلار در بشکه بالا می برد. کویت ارزانترین نفت جهان را تولید می کند. قیمت یک لیتر نفت ما ۰/۶ سنت اروپایی می شود. نفت ما به درون یک لوله نفتی در چند صد متری دریا می خزد و سپس تا ال صالحیه، با یک تانکر بزرگ کویتی از شرکت نفت کویت در ترمینال دریای ایسلند، جایی که آب آن به اندازه کافی عمیق است حمل می شود. ۳۰۰ هزار تن نفت، که در زبان تخصصی، بارگیری خیلی بزرگ، نامیده می شود، در تانکر کویتی ال صالحیه بارگیری می شود. این تانکر منبعی با ۲۵ متر عمق دارد و به نسبت عمل خلیج فارس نمی تواند کم تر از ۲۰ کیلو متری ساحل جلو بیاید. تا این جا و در این منبع، یک لیتر نفت ما، ۰/۶ سنت تمام شده است.

در این زمان چیز عجیبی رخ می دهد! و قیمت نفت ما به ۱۶ سنت می رسد؛ ۲۶ بار بزرگتر از ارزش خودش. در این جا تاجر به *ال صالحیه* به خاطر حمل آن به این جا لیتری ۱۶ سنت می پردازد. چرا؟

جواب اش پیچیده است. سرنوشت مالی یک لیتر نفت ما درست ۲ ماه پیش، قبل از این که از اعماق چاه نفتی شماره ۴۷۳ بورگان بیرون بیاید، تعیین شده است. *وزلینگ کلن* یکی از سه پالایشگاه شل در آلمان است. پالایشگاه با یک شرکت راه سازی، قراردادی بزرگ برای قیر، ماده اصلی برای تولید آسفالت بسته است. با تصفیه نفت فقط بنزین و گازوئیل بدست نمی آید، بل که بیش از یک دوجین محصولات دیگر هم حاصل می شود؛ از سوخت هواپیما تا الکل متیلیک، از گاز مایع تا آمونیاک. و همین طور قیر. از نفت خاور نزدیک به دلیل کیفیت وزن مخصوص اش، قیر زیادی به دست می آید.

سورانه شوینتز کابیز مدیر اقتصادی و برنامه ریزی کارفرمای کلن، برای خرید شل، به کمپانی تجاری و ترابری (استاس کو) در لندن، یک جا صدها هزار تن نفت خام عربی را سفارش داد. اسامی شناخته شده معاملاتی-

شل، ب.پ، اکسون موبیل، شرون و توتال فینا الف- خود تنها حدود ۱۴ درصد ماده خام دنیا را استخراج می- کنند. آن ها در درجه اول تاجر نفت و ترخیص کننده نفت اند. آن ها بزرگ ترین بخش نیاز خود را خریداری می- کنند. قیمت نفت در سه بازار بورس تثبیت می شود؛ نیمکس نیویورکی، SGX در سنگاپور و IPE مبادلات بین المللی نفت در لندن. در این جاست که *استاس* کو نفت خاور نزدیک را برای کلن می خرد و در بورس لندن برکه ای با قیمت و تاریخ حمل، دریافت می‌دارد.

عجبا که در این کاغذ نوشته شده « برنت »، گویی که نفت ما از منطقه برنت دریای شمال است. چکی بولیمور که مسئول آنالیز بازار IPE است توضیح می‌دهد که: می شود نفت از مکان های معینی با عنوان نفت برنت برای اروپا، با عنوان نفت دویی برای آسیا و با عنوان وست تکزاس انترمیدی ایت برای امریکا، منظور شود.

وقتی که *استاس* کو محموله را تحویل می گیرد، برای یک لیتر نفت ما ۱۶ سنت می‌پردازد که امروز در بازار بورس لندن به ۲۲ سنت رسیده است. این امر دو دلیل دارد. نفت صادراتی کویت ۱۷ درصد از نفت بهتر و سبک‌تر دریای، شمال ارزان‌تر است. تصفیه کردن نفت کم ارزش‌تر نسبت به نفت سبک‌تر، بیش‌تر خرج برمی- دارد، بدین سبب از پیش قیمت ناچیزتری دارد. بعد از قیمت پیشنهادی ۱۷ درصد، شرکت *استاس* کو همواره بارگیری را، از زمانی که در این روز در لندن معامله شده بود، ارزان تر بدست می‌آورد- تفاوتی حدود ۲،۲۶ سنت در لیتر که آن را *استاس* کو پس انداز می‌کند، چون که آن را دو ماه پیش به عنوان نفت واقعی بدست آورد. قیمت قبلی برای حمل امروزی را معامله مهلت دار می نامند.

معامله مهلت دار یک اکسیر غیرقابل چشم پوشی در تجارت بین المللی مواد خام است. بیش از همه در مواقع نا مطمئن مشتری‌های بزرگ، با آن جلوی سقوط {قیمت} را می گیرند. مانند آن چه که *استاس* کو با قیمت بالا رونده نفت سفته بازی کرد و یک لیتر نفت ما را بموقع خرید. و خود را تضمین کرد. برای مثال *لوفت هانز* ۹۰ درصد نیاز مصرفی خود برای سال ۲۰۰۴ را پیش خرید کرد، تقریباً ¼ ارزان تر از قیمت زمان حال، زیرا که قیمت ماده خام (نفت) بسیار بالاتر رفته است. هواپیمایی بریتانیا ۷۲ درصد مصرف خود تا مارس ۲۰۰۵ را حتی مناسب‌تر تامین کرد. در نتیجه مقادیر بزرگی پول در جریان، برای‌شان فراهم است.

روز چهارم - ال صالحیه باز شناور است. شکم قرمز رنگ خود را، تا نزدیک خط مشکی روی آن، آرام آرام در آب پائین می‌برد. الان مثل یک زیردریایی است. اگر تانگ تا بالا پر باشد، باز دو متر جای خالی بین ته کشتی و زمین دریا وجود دارد. در مجموع بارگیری کشتی ۳۰۰ هزار تنی، ۳۶ ساعت طول می کشد.

یک لیتر نفت ما، که قیمت‌اش به لطف بورس، سربلندانه بالا رفته است، در رفاه سرزمین اصلی خود کویت، نقش دارد. حدود یک میلیون کویتی لذت می برند از یک سیاست اجتماعی دوستانه با خانواده. هر زوج بعد ازدواج ۷۰ هزار دینار یعنی حدود ۱۹۰ هزار یورو، به عنوان وام بدون بهره برای پرداخت جهت خرید یک خانه دولتی دریافت می‌دارد. مخارج پرورش و بهداشت مجانی است، به علاوه معالجات در کلینیک خصوصی لندن. مالیات اصلاً معنایی ندارد.

کویت یک عرضه کننده نفت مورد اعتماد است. تنش‌های اجتماعی ماهرانه، پل زده می شوند، همین طور دعوای سیاسی هم پل زده می شوند. یک « شورای عالی نفتی » تحت ریاست رئیس الوزرا شیخ صباح ال احمد آل صباح؛ همه تصمیمات مهم معاملاتی را اتخاذ می‌کند. آل صباح ۲۰۰ سال است که در کویت حکومت می‌کند.

روز پنجم - ال صالحیه محل بارگیری را ترک می کند. در یک کانال آبی تنگ و عمیق در خلیج فارس به حرکت در می‌آید. سپس با سرعت ۱۵ گره موازی با صحرای عربستان سعودی به سمت جنوب شرقی می رود. سرعت سفر و تاریخ تحویل در قرارداد اجاره، به طور دقیق نوشته شده است، زیرا با اجاره دربیست، مواد سوختی باید به خوبی محاسبه و پرداخت گردد. ال صالحیه در دریای سرخ می پیچد و یک لیتر نفت ما در جایی از شکم بزرگش، چلپ چلوپ می‌کند.

در بورس نفتی لندن، در این بین، همواره از هستی واقعی خودمی‌گریزد. روزانه، ساعتی، اغلب دقیقه‌ای قیمت بالا می‌رود. هر گزارش روزنامه‌ای، هر شایعه‌ای، هر خبر خبرگزاری‌ای، منحنی تب قیمت را به بالا حرکت می‌دهد. عملیات خرابکاری در لوله های نفتی عراق، بیانات یک وزیر عراقی، که از زمان اشغال عراق توسط امریکا، ۱۰۰ میلیون دلار برای محافظت لوله‌های نفتی خرج شده، پیچیدگی‌های تازه در بحران مالی غول نفتی روسی Yukos؛ اعتصاب کارگران نفت در نیجریه، ناامنی سیاسی در ونزوئلا، یک توضیح دبیر کل ایک، که او هیچ امکاناتی را برای گسترش مطالبات در کشورهای عضو ایک نمی بیند.

وزیر نفت عربستان سعودی ادعا می‌کند؛ کشورش می‌خواهد روزانه ۳/۱ میلیون بشکه بیشتر تولید کند، او این را تضمین می‌کند. که این باید فشار قیمت را متوقف سازد. یادداشت‌ها واقعا کوتاه می آیند اما فقط برای زمان کوتاهی. خبرهای بد سنگین وزن‌تر اند. یک طوفان دریایی در خلیج مکزیکو، آتش سوزی در پالایشگاه آمریکایی. بیش از همه اما، تلاشی تهدید آمیز اداره برق دولتی چین، که از آلمان به عنوان سومین وارد کننده بزرگ نفت جهان، سبقت گرفته است. هرچه بیش‌تر خانه ها با ژنراتورهای دیزلی تامین می شوند. از کجا باید این همه بنزین برای چینی ها بیاید؟

در فاصله زمانی از خرید یک لیتر ما ارزش آن به عنوان کالای تجاری، از ۱۶ به ۲۲ بالا پریده است. تایمز مالی برایش در پایان سال، قیمت ۲۵ سنت را می‌بیند، بنابراین قیمت یک بشکه به ۵۰ دلار می‌رسد. تایمز کویت از یک تحلیل گر بازار نقل قول می‌کند، که معتقد است تورم بحرانی می‌تواند در هفته های بعد فراتر روند. این برای کشورهای مصرف کننده چه معنایی دارد. ورشکستگی‌ها، دزدی در بازارهای سهام، رکود و کساد.

در مقابل چنین خبرهایی، سریع فراموش می‌شود که قبل از هر چیز سه سال پیش، تمام دنیا در رابطه با سقوط اجتناب ناپذیر و روشن قیمت نفت فغان سرداده بود. در نوامبر ۲۰۰۱ یک لیتر نفت خام، در بورس لندن ۱۰ سنت قیمت داشت. در سال ۱۹۹۷ کمتر از ۶ سنت بود. کارتل اوپک در آن زمان هم چون امروز، درمانده بود؛ آن زمان کشورهای عضو ۴۰ درصد نفت مصرفی جهان را تحویل می‌دادند و تقریباً ۸۰ درصد همه منابع تولید نفت را در اختیار داشتند. بدون موفقیتی. اکنون آن‌ها با همان مقدار تاثیر کم، ۱۶/۵ درصد بیش از نرخ های تحمیل کرده خودشان را مطالبه می‌کنند. قیمت نفت بدون وابستگی به آن که، ایک چه انجام می‌دهد، تغییر می‌کند. یک مقاله نویس نیویورک تایمز در این باره چنین فکر می‌کند که، دلیل اصلی برای بالا رفتن های قیمت نفت در این قرارداد، که شالوده، نقل و انتقال و هم چنین کار وابسته با نفت، چنان غیرقابل انطباق است، که تا بتواند تظاهر بازارها را دنبال کند. برعکس نفت بیش از اندازه موجود است، هم اگر انسان تئوری معمول Lomonossows «نفت نهایی» را به عنوان دلیل اصلی بگیرد. گرچه اغلب پیش‌گویی‌های بدبینانه را، تیت درشت روزنامه‌ها می‌سازند. خود چندملیتی‌های نفتی به آینده خود اطمینان ندارند: ب.پ در دهه ۷۰ تحلیلی ارائه می‌دهد، که با آن مطالبات جهانی در سال ۱۹۸۵ به بالا ترین نقطه خواهد رسید، شل، سال ۱۹۹۹ را در نظر دارد.

در واقع اما منابع اثبات شده امروزی نفت، نسبت به آن زمان، با وجود افزایش سالانه‌ی مطالبه ای در حدود ۱/۵ تا ۲ درصد، دوبرابر شده است. به هر حال دانشگاه انگلیسی پلی موت نتیجه کار یک گروه را نشان داد که بر مبنای آن وضعیت منابع نفت از سال ۱۹۴۵ به طور مداوم سریع تر از مصرف نفت رشد کرده است. چنین متخصصانی معتقدند که دوران نفت تا پیش از خشک شدن چاه‌های نفت پایان خواهد رسید، مثل پایان دوران ذغال که پیش تر از به پایان رسیده منابع {ذغال}، اتفاق افتاد. بعضی ها سناریوی بحران را ترجیح می‌دهند.

با وجود این یک چیز انکار ناشدنی است: اجازه نیست شیر نفت را، چنان که مطالبه می‌شود، بسادگی « باز کرد ». متخصصان از توسعه ذخایر صحبت می‌کنند؛ بدین معنی که هر اتفاق نفتی باید بعد از دهها سال استفاده، با احتیاط تکامل داده شوند. در غیر این صورت رابطه تعادل حساس نفت، گاز و آب در طولانی مدت تخریب می‌شود. در نتیجه تنگناهای دیگری پدیدار می‌شوند، که در فاصله از چاه نفت تا پمپ بنزین خود را مسلط می‌کنند. قطر لوله‌های نفتی، جریان یافتن نفت را محدود می‌سازند؛ توان بارگیری ها محدود هستند و بعد هم کانال سوئز در راه است.

روز پانزدهم ال صالحیه برای عبور از راه آبی ۱۲۵ ساله که یک طرفه است و هر بار از یک طرف یا طرف دیگر قابل عبور است، کاملاً بر حرکت نمی‌کند. قبل از حرکت بخش بزرگی از بار تخلیه می‌شود و توسط یک خط لوله در دریای مدیترانه پمپاژ می‌گردد. در پورت سعید دوباره در کشتی بارگیری می‌شود. آیا این نفت واقعا همان نفت {قبلی} است، کاپیتان کشتی مطمئن نیست. مساله اصلی این است که؛ همان ویژگی را دارد؛ وزن مخصوص، سولفور - همان مقدار آب. مهم این است که، ۴۰۰ تن کمبود ندارد، چیزی که خیلی اتفاق می‌افتد. مساله اصلی این که مدارک بارگیری منظم است.

کاپیتان علی یک آقای تمام کمال است، به خاطر اتوریته‌ی طبیعی‌اش همه مطیع‌اش هستند. او از مناسبات پیچیده تجار، واسطه‌ها و دلال ها که نقشی کلیدی در حرکت نفت از نقطه آ به نقطه ب بازی می‌کنند، حرف می‌زند. تا آن جا که کاملاً روشن است. برای هر بار عبور پر زحمت کشتی از طریق کانال سوئز، باید ۲۰۵ هزار دلار حق عبور پرداخت اما باز هم ارزان‌تر از سفر یک ماهه از طریق افریقا است. به دلیل رکودهای اقتصادی، وقتی مواد سوخت کشتی، ارزان، تقاضا برای نفت، راکد و مخارج کرایه ناچیز باشد، این وضع، گاه برعکس می‌شود.

معدالک، در این زمان کرایه کشتی ای مثل ال صالحیه روزانه ۱۸ تا ۲۳ هزار دلار خرج برمی‌دارد. مالک کشتی در مورد ما، کمپانی *تانکر نفت کویت* است، در آمدی عالی دارد، چون که کرایه روزانه‌ی آن بین ۱۱ تا ۱۴ هزار دلار است. برای یک سفر به روتردام حدود نیم میلیون دلار را طلب می‌کند. کرایه کننده باید کنار گمرک کانال، برای ماده سوختی حدود ۲۱۵ هزار دلار، و بعداً در روتردام ۱۲۵ هزار دلار عوارض بندری بپردازد. که با مخارج حمل می‌شود ۱،۲۵ میلیون دلار، کمی بیش از یک میلیون یورو، به اضافه مخارج بارگیری. برای یک لیتر نفت ما مقدار پرداختی ۲،۰ سنت می‌شود.

روز سی ام ال صالحیه بعد از یک سفر ۲۵ روزه، سرموقع به *ترمینال اولی* در روتردام می‌رسد. ساختمان گول پیکر در خروجی بندری که ۲۵ کیلومتر طول دارد، هست یک گروه کارفرمایی مرکب از ب.پ، اکسون موبیل، شرکت نفت کویت، شل، توتال، و *ووپاک* که آخری هلندی است. همه چیز بر اساس بزرگی و گندگی ردیف می‌شود. دو لنگرگاه برای سوپر تانکر، ۳۶ تانک که هر یک چنان بلندند که مثل یک ساختمان ۷ طبقه با

قطر ۸۵ متر هستند که حجم شان، روی هم ۴ میلیون کوپیک متر است. خالی کردن کشتی ۲۶ ساعت طول می کشد.

رئیس بندر، لئو کوئت هلندی الاصل و کاپیتان سابق می گوید « سیاه سیاه است، نفت نفت است، با این گفته منظورش این است که نفت های داخل تانک ها، از صمیم قلب بین شرکت ها مبادله و هم مخلوط می شود.

روز سی و دوم یک لیتر نفت ما در روتردام، در لوله های نفتی روتردام/راین (RRP) ناپدید می شود تا با طی چهار روز به وزلینگ در کلن برسد. روتردام مثل یک سلطان عرب به قطره های نفت شدیداً وابسته است. یک سوم در آمد بندر برای بودجه دولت می رود. در ادامه توده ای از پالایشگاه ها و انبارها قرار دارد. این انبار تانک ها، نقطه خروجی یک شبکه ی خط لوله ی بین المللی است که در آلمان، این خط لوله به هامبورگ و بندر لودویک می رسد.

لوله ای که به سمت وزلینگ می رود یک لوله چندملیتی است مرکب از شل، ب. پ و تکراکو. حمل و نقل لوله ای نفت، هر تن ۳ تا ۴ یورو هزینه دارد. پس برای یک لیتر نفت ما که ۳،۰ سنت بود، هزینه می پرد روی ۱۷ سنت. او {نفت} با سرعت قدم زدن زیر چمن زارهای هلندی و در عمق دشت های شمال آلمان به راین حمل می شود. حمل و نقل با یک تانکر رایینی بیش از نیم سنت برای یک لیتر نفت ما هزینه بر نمی دارد. حمل با یک واگن راه آهن ۹ برابر، و با یک تانکر جاده ای ۳۰ برابر خط لوله زیرزمینی هزینه دارد. خطوط لوله، انرژی جمهوری آلمان را تامین می کند. در آن ها نه فقط نفت، حمل و نقل می شود، بل که گاز مایع، بنزین و سایر محصولات هم حمل و نقل می گردند. از زمان جنگ سرد، یک خط لوله ویژه هم برای ناتو وجود دارد. گاه گاهی نیز از آن استفاده غیرنظامی هم می شود. این خطوط لوله فقط در بعضی محل ها، قابل رویت است. به طور مثال در ایستگاه پمپاژ و در محل های انشعاب لوله.

جمهوری آلمان، امروز ۹۷ درصد به واردات نفت وابسته است، یک سوم آن از نفت دریای شمال تامین می شود، ۴۰ درصد از اعضای اتحاد جماهیر شوروی سابق. اعضای اپک در سال ۲۰۰۳ تنها ۲۰ از ۱۰۶ میلیون تن نفت مورد نیاز آلمان را تامین کردند. سهم خاورمیانه از ۸۳ درصد در سال ۱۹۵۰ به ۹،۶ درصد کاهش یافته است.

در حالت اضطراری، یک چهارم مصرف سالانه، ذخیره می گردد، این را قانون تعیین کرده است. بخش بزرگی ازین نفت در مخازن زیرزمینی در بنادر ویلهلم، برمن، هامبورگ و هاید، انبار می شود. همه شرکت های نفتی باید در آن همکاری کنند. کارهای مالی در هامبورگ انجام می گیرد که سهم یک لیتر نفت ما از آن ۰،۰۰۵ سنت می شود.

روز سی و ششم ورود به وزلینگ، امروز یک شهرک نا امید. در زمین پالایشگاه، در زمان نازی ها، یک ساختمان قهوه ای ذغالی برای بنزین ارتش آلمان وجود داشت، الان تنها عده کمی این گذشته قهوه ای {تیره} را به یاد می آورند. در پالایشگاه و در شمال وزلینگ خواهران گودورف و شل قرار دارد که سالانه ۱۶ میلیون تن ماده خام را تقطیر می کند، حدود یک ششم کل مصرف آلمان را. این ملک دو کیلومتر مربعی از اتوبان ۵۵۵ تا ساحل راین است.

گارگاه چنان در سطح بالا خودکار است، که ۴۸ کارگر کار اصلی ۸ مرکز تولیدی را می توانند هدایت کنند. اکنون بیش از سه مرد در کارگاه آتش نشانی مشغول کارند. آن ها جلوی مونیتور رنگی می نشینند، و مراقبت می کنند که در دیگ ها و خط لوله ها چه رخ می دهد، و به طور الکترونیکی، سرپوش ها و سوپاپ ها را هدایت می کنند. پالایشگاه فعلاً چنان پولی در می آورد که هرگز قبلاً نبوده است. در یک ماه به اندازه کل سال قبل درآمد کسب می کند. قیمت فرآورده هایش، نسبت به قیمت ماده خام باز سریع تر صعود کرده است. امریکا و چین، هر دو کشوری که توان پالایشگاهی شان کفاف نیازشان را نمی کند، آن را می خرند، کاری که می توانند بکنند.

از نفت اثری دیده نمی شود. یک لیتر نفت ما جایی در ظرف های تقطیر و یا . . . ، گم شده است. « مخلوط وحشی مواد مختلف» همان گونه که مدیر یک پناهگاه آجری آن را می نامد، در یک پروسه ی نسبتاً ناروشن به گاز مایع، نفت گاز، متیل و سولفات تبدیل می گردد. از نفت گاز و متیل دستبالات، مواد سوختی و نفت و بنزین هواپیما حاصل می شود. این کار بیش از چند دقیقه طول نمی کشد. در یک آن از نفت بنزین حاصل می شود. سایر بخش ها به تولیدات فروختنی پرارزشی چون نفتا، بنزول و پروپیلین تبدیل می گردند.

باز چیزی عجیبی خود را نشان می دهد. در یک پمپ بنزین شل جلوی در شرکت، یک لیتر نفت بورگانی ما، با صورت بنزین ۱۱۲ سنت ارزش دارد. تقریباً یک یورو، دقیقاً ۹۵ سنت به او اضافه شده است و ارزش اش بیش از ۶ برابر بالا رفته است. طبق نظر شل این امر تقصیر مقاطعه کاران نیست: این را بیش از همه دولت آلمان اضافه می کند، گرچه به شدتی نیست که دولت کویت انجام می دهد، ولی در عوض، دست کم مالیات ها ۷۵ درصد قیمت بنزین را بیرون می کشند. استفاده نهائی ۶ درصد برای حمل و نقل، کارمزد و بهره

سرمایه می‌پردازد. کلا ۱۹ درصد {باقی مانده} قیمت کالا را بازتاب می‌دهد. بر اساس این محاسبه، شل در هر لیتر ۴،۲۴ سنت درآمد دارد!، یک لیتر در پالایشگاه تقریباً ۲۰ درصد اضافه ارزش پیدا کرده است.

هر دو دقیقه یک تانکر از در شماره ۹ پالایشگاه وزلینگ عبور می‌کند. روی اکثر آن‌ها علامت شل نیست، بل که *آرال*، *جت*، *کونوکو* و *یا/سو* است. بنزین همه شان کلا مثل هم است. متقابلاً شرکت‌های معدنی آن را تحویل می‌گیرند و مبادله می‌کنند.

فقط یک سوم یک لیتر کویتی ما، به عنوان بنزین یا گازوئیل در اتومبیل‌ها، کامیون‌ها و اتوبوس‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. این یک سوم به طور مثال یک مرسدس C کلاسه گازوئیلی با گنجایش سیلندر ۲۲۰ کوئیک متر، یک لیتموزین کم مصرف اشتوتگارتی را به حرکت در می‌آورد. با سرعتی برابر با ۱۲۰ کیلومتر در ساعت، در سه دقیقه محو می‌شود.

دو سوم نفت ما در صنعت مصرف می‌شود. اغلب برای به حرکت درآوردن موتورخانه داخلی کارگاه مصرف می‌شود. در حقیقت نفت مناسبی نیست. بنا براین در کل تولید برق، نفت نقشی فرعی بازی می‌کند. دراصل او به طور مثال در فولاد سازی‌ها، صفحه‌ها و چرخ‌ها را به حرکت و جنبش در می‌آورد، و در مزارع چرخ‌های تراکتورها را. اکنون این جا پائیز نزدیک است، مردم برای مواد سوختی زمستان سفارش می‌دهند. آن‌ها ۱۸،۵ درصد لیتر ما را می‌خرند، ۶ درصد هم با عنوان کروئین در فرودگاه‌ها مصرف می‌گردد یا با عنوان محصولات جانبی مثل دی اکسید ذغال یا سولفور از پالایشگاه حمل می‌شوند.

شرکت‌های نفتی می‌کوشند با محرک‌های وسایل تبلیغاتی، قیمت محصول پایانی را قوت بخشند. جلوی یک پمپ بنزین شل، پرچم‌ها در اهتزاز اند، که قیمت یک «V- Power» جدید گازوئیل را ارتقا دهند. این گازوئیل ۲۵ سنت گران‌تر از گازوئیل معمولی است. بازاری‌ها می‌خواهند با آشامیدنی‌های گران، «درآمد شاهانه‌ای کسب کنند». در پمپ بنزین *وزلینگ* یک فروشنده زن با علامت *شل* و *فراری* روی تی-شرت در پای صندوق ایستاده است. در رابطه با سؤال این که آیا بنزین ویژه‌ی گران خیلی خیر می‌شود، جواب می‌دهد: «بله خیلی» این که آیا واقعاً این بهتر است؟ او رمزآلود می‌گوید «این را هرکس خودش می‌داند. بعضی‌ها عقیده دارند، اتومبیل‌شان، راحت‌تر حرکت می‌کند، بعضی‌ها دیگر، که این گازوئیل گران بیش‌تر با موتورهای‌شان جور است، باز دیگرانی که معتقدند این گازوئیل مصرف را تعدیل می‌کند.» - در اصل، البته این توهم است؟ براین اساس من می‌گویم بله، هرکس باید خودش بداند.

روز سی و هفتم در اداره، راهنمای کارخانه، *بورگن کرس* در ساختمان اداری پتروشیمی در *بازل*، برای آخرین بار یک لیتر نفت بورگانی را در فرمی خیلی مشکل قابل شناسائی، برای ما قابل رویت می‌کند، الان چیزی شبیه برف است، بوئی ندارد و به شکل گلوله‌های کوچک است «یک محصول طبیعی خالص» کرس قسم می‌خورد که «دیگر چیزی از کربن و آب داخل آن نیست».

شیمیست زنجیره‌های مولکولی تمیز را می‌بیند، که تحت نام‌های معروفی چون *لوپلن*، *موپلن* و *هوستالن* وارد مبادلات می‌شود. بازدیدکننده جهت یابی اش را در یک دور بی پایان ۶۱۰ کیلومتر خط لوله ماده خام، ۲۲ کیلومتر جاده، ۱۲ کیلومتر ریل راه آهن که از دستی نامرئی در ساختمان کارخانه هدایت می‌گردد، از دست می‌دهد.

بازل یک مجموعه کارفرمائی است مرکب از *شل* و *BASF*. چون که اکنون، تولیدات پالایشگاهی خیلی گران هستند، کارخانه ضرر می‌دهند. طبیعتاً انسان می‌پرسد، چرا پالایشگاه *شل* پتروشیمی خود را با پایین آوردن قیمت زیر بال و پر خود نمی‌گیرد. اما در زندگی اقتصادی این گونه روال ندارد. سود پالایشگاه، درست به ترازنامه شرکت می‌رود. اما ضررها را در پتروشیمی با *BASF* تقسیم می‌کند.

آدم در بازار *وزلینگ* به قدم زدن می‌رود و می‌بیند که چه بر سر گلوله‌های سفید رفته است، انسان نیمه عمر می‌شود. در مغازه وسایل موسیقی، CD ها هستند، در عینک فروشی، عینک‌ها، *اوزو قصاب*، یک کارگر آگاه سنتی، اگر چه *سوسیسی جگر* را در روده طبیعی پرس می‌کند، ولی در عوض *سوسیسی آبجوئی* را در روده مصنوعی می‌گذارد، او می‌گوید «این از پلاستیک است، و از نفت به دست می‌آید». در بازار میوه و سبزی، پیشنهادهای ویژه را در یک سری محصولات نفتی عرضه می‌کنند. آب چشمه، گودای آلمانی و ران جوجه را. جوجه‌ها با غذایی تغذیه می‌شوند که بدون کود مصنوعی، نمی‌تواند چنین ارزان، تولید گردد. پنیِر {گودا} در پارچه بدست آمده از نفت آماده زده شده است. دی اکسید ذغال برای گاز دار کردن آب، از پالایشگاه *وزلینگ* حمل شده است.

ژوزف رووآ داروخانه چمی، در پاسخ به سؤال این که او چه مقدار نفت می‌فروشد، اول یک شیشه بنزین و یک قوطی *وازلین* از قفسه بر می‌دارد و می‌آورد. او می‌گوید، پماد لب بدست آمده از نفت را به مشتریانش می‌دهد. او بیش از آن که کمک باشد، ضرر می‌رساند. سپس *جلوی کامپیوترش* می‌نشیند و معلوم می‌کند که داروخانه‌اش، یک نوع پمپ بنزین است.

او می تواند در کامپیوتر جمعا ۳۳۰ هزار نوع دارو را فراخواند. هر دارویی، از مقداری مواد اولیه و تعداد زیادی مواد کمکی تشکیل می گردد. با آزمایش مواد کمکی او همواره معلوم می کند « مطمئنا این نفت است، یا احتمالا از نفت است و حدسا هم همین طور.» اکنون او دو ماده پیدا می کند که با اطمینان می داند در آن اثری از نفت چاه شماره ۴۷۳ بورگان کویت، نیست: آسپیرین و توگال

منبع: Die Zeit ، ۲۶ آگوست ۲۰۰۴، شماره ۳۶، به قلم Reiner Luyken ، پخش توسط KonsumNetz

مطالب داخل {} از مترجم است.

{ فعل و انفعالات جدید در بازار نفتی از ماه یونی آغاز گردید. در سی ام یونی ۲۰۰۴، قیمت یک بشکه نفت به ۳۲،۹۰ دلار امریکا بود. ازین تاریخ سیر صعودی قیمت نفت خود رانشان داد، در اواسط آگوست نسبت به یونی ۳۰ درصد افزایش یافت سپس به تدریج کاهش یافت به نحوی که در اواخر آگوست کاهشی حدود ۱۵ درصد به قبل داشت. از اوایل سپتامبر با آغاز فصل سرد در اروپا و آمریکا دوباره سیر صعودی یافت که بیش از دو ماه ادامه داشت و در ۲۵ اکتبر به اوج خود رسید (قیمت یک بشکه نفت ۵۵،۶۷ دلار) با این قیمت مدتی کوتاهی ثابت ماند. جنب و جوشی عظیمی به راه افتاد، اوپک تصمیم به یک جلسه فوق العاده در قاهره گرفت که مثل همیشه بسیار دیر بود. تاریخ این جلسه ۱۰ دسامبر اعلام گردید. امروزه اوپک با تولید روزانه ۲۷،۹ میلیون بشکه، بالاترین تولید خود را در ۲۵ سال اخیر داراست که نسبت به اول نوامبر، تولید روزانه اش ۹۰۰ هزار بشکه بیشتر است. عمر این اوج کوتاه بود و با یک سقوط تدریجی در ماه نوامبر یکبارہ در دوم دسامبر ۲۰۰۴ قیمت نفت در بورس لندن به ۴۰ دلار و سپس در عصر همان روز به ۳۹،۵۰ دلار سقوط کرد. که برابر با ۳۹،۶۷ یورو است، یک روز قبل از آن سکرتر اوپک قیمت ۳۸،۰۳ دلار را برای یک بشکه اعلام کرد که نسبت به روز قبل ۱،۷۴ دلار کمتر بود. بدین طریق در طی دو روز قیمت نفت ۶ دلار سقوط کرد. با مقایسه قیمت ها می بینیم که سقوط قیمت نفت نسبت به آخر اکتبر تقریبا ۳۰ درصد می باشد. }