

## Cuprins

<b>Introducere. Ultimii aventurieri</b>	007
<b>1. Pionierii</b>	033
<b>2. Nașul petrolului</b>	057
<b>3. Unica bancă disponibilă</b>	091
<b>4. Barili pe hârtie</b>	123
<b>5. Căderea lui Marc Rich</b>	144
<b>6. Cea mai mare lichidare de stoc din istorie</b>	163
<b>7. Comunism cu nuanțe capitaliste</b>	183
<b>8. Big Bang</b>	212
<b>9. Petrodolarii și cleptocrați</b>	239
<b>10. Spre Africa</b>	263
<b>11. Foame și profit</b>	288
<b>12. Fabrica de miliardari</b>	309
<b>13. Negustorii de putere</b>	336
<b>Concluzie. O mulțime de schelete în dulap</b>	365
<b>Mulțumiri</b>	395
<b>Anexe</b>	398
<b>Note</b>	402

# Introducere

## Ultimii aventurieri

**A**vionul s-a înclinat violent, începând coborârea. Departe sub el, apele liniștite ale Mediteranei cedaseră locul întinderii sterpe a deșertului nord-african. Coloane de fum punctau orizontul. Cu chipuri împietrite, ocupanții micului avion privat erau presați în fotolii de coborârea în viraje strânse, care îți întorceau stomacul pe dos.

Nu era o călătorie de afaceri normală, nici măcar pentru Ian Taylor. În patru decenii de afaceri cu petrol, Taylor aterizase într-o mulțime de puncte fierbinți, de la Caracas la Teheran. Cu toate acestea, călătoria aceasta, cu destinația Benghazi, Libia, în mijlocul unui război civil, era o experiență nouă.

Lui Taylor i-a fost de ajuns o privire prin hublou pentru a-și aminti ce riscuri își asuma. La 300 de metri în jos, o dronă NATO singuratică însoțea avionul. Taylor, director general al Vitol, cea mai mare companie petrolieră din lume, și-ar fi dorit ca relațiile sale din cadrul guvernului britanic să îi fi aranjat ca escortă un avion de vânătoare în toată regula.

Era la începutul anului 2011, când întreaga regiune era cuprinsă de un val de revolte populare cunoscute ulterior sub denumirea de Primăvara Arabă. În Libia, forțele care se revoltaseră împotriva dictaturii de 42 de ani a colonelului Muammar Gaddafi tocmai preluaseră controlul asupra orașului Benghazi, cea mai importantă metropolă din estul țării, unde își constituiseră propriul guvern.

Totuși, armata de strânsură a rebelilor avea o mare problemă. Combustibilul era pe terminate. Rebelii aveau nevoie urgentă de motorină și benzină pentru vehiculele militare, precum și de păcură pentru centralele electrice. Rafinăriile libiene s-au închis din cauza războiului, iar puținul combustibil, care mai era adus în țară, era transportat de sute de camioane care parcurgeau drumul anevoios din Egipt.

Dacă exista cineva care să-și asume riscul de a alimenta armata rebelă în mijlocul unui război sângeros, acesta era Ian Taylor.<sup>1</sup> Pleșuv, vânos și neobosit, Taylor transformase Vitol dintr-un distribuitor de combustibil de clasă medie într-un gigant petrolier. Compania devenise astfel o forță însemnată în cadrul economiei globale, care mișca zilnic cantități de petrol suficiente pentru a aproviziona Germania, Franța, Spania, Marea Britanie și Italia la un loc.<sup>2</sup> În vârstă de cincizeci și ceva de ani, împlotea șarmul degajat al unui membru al *establishment*-ului britanic cu gustul pentru aventură, care constituia condiția obligatorie pentru un comerciant de petrol. Niciodată nu se temuse să ducă Vitol în locuri în care altora le fusese frică să calce. Iar, într-o lume în care petrolul și banii merg mână în mână cu puterea, nu era omul care să se dea înapoi de la afaceri cu semnificații geopolitice mai ample.

Cu câteva săptămâni în urmă, când posibilitatea unui acord cu rebelii libieni începea să se contureze, Taylor nu a stat pe gânduri. Echipa Vitol din Orientul Mijlociu primise un apel din partea guvernului din Qatar. Micul stat bogat în gaze naturale din zona Golfului devenise un important susținător politic și financiar al rebelilor libieni, acționând ca intermediar între aceștia și guvernele occidentale și aprovizionându-i cu armament și bani gheață. Dar achiziționarea unor tancuri încărcate cu produse petroliere, pe care să le trimită într-o zonă de război, era peste puterile Qatarului. Avea nevoie de sprijinul unui *trader* de mărfuri. Qatarezii doreau să știe dacă

Vitol putea să livreze motorină, benzină și combustibil greu în Benghazi.

Vitol avea la dispoziție patru ore să cântărească situația și să dea un răspuns. Companiei i-au fost suficiente doar patru minute ca să spună da.

Exista, însă, o mare problemă. Rebelii nu dispuneau de bani. În loc de bani, Vitol urma să primească petrol brut extras din cele câteva câmpuri petroliere controlate de rebeli. Teoretic, nu ar fi fost o problemă: Vitol putea să transporte combustibilii pe Mediterană către portul Benghazi, urmând ca petrolul brut să-i fie livrat printr-o conductă în orașul de coastă Tobruk, situat lângă frontiera cu Egipt, departe de zona de conflict (vezi harta de la pagina 398).

Taylor și ceilalți membri ai conducerii Vitol au formulat rapid o propunere. Pentru o casă de comerț mare, ca Vitol, trocul nu reprezenta nicio noutate, mai ales în relația cu un client strâmtorat financiar. Mai existau și alți *traderi* dornici să facă un târg cu rebelii libieni. Vitol era, însă, mai agresivă: compania era dispusă nu numai să asigure transportul de combustibili, ci să și acorde credit rebelilor libieni, împrumutându-le efectiv bani.<sup>3</sup>

Compania mai avea un avantaj: conexiunile politice de la Londra și Washington. Om de societate înzestrat, cu carisma unui politician înnăscut, Taylor era unul dintre principalii donatori ai Partidului Conservator aflat la guvernare. Avea cele mai bune relații în rândul elitelor de afaceri și politice din Londra. După numai câteva luni avea să participe, alături de alți magnați, la o cină cu prim-ministrul britanic, la reședința acestuia din Downing Street 10. „Evident, am avut acceptul britanicilor să intru în această afacere“, a relatat Taylor ulterior.<sup>4</sup>

În Marea Britanie exista o echipă secretă, constituită în cadrul Ministerului Afacerilor Externe, menită să împiedice

forțele loiale lui Gaddafi să obțină combustibili sau să vândă petrol brut pe piața internațională. Washingtonul a acordat o dispensă companiilor americane pentru a le permite să cumpere petrol libian de la Vitol. Și, desigur, mai exista și drona NATO.

Dar, deși Londra și Washington sprijineau misiunea Vitol, nu erau dornice să intervină prea pe față în favoarea acestei companii. În avionul care începuse aterizarea în ceea ce încă era o zonă de război, Taylor era conștient că, dacă ceva mergea prost, se afla pe cont propriu.

O aterizare obișnuită era prea periculoasă, din cauza unei posibile lovituri anti-aeriene din partea forțelor lui Gaddafi, astfel încât pilotul cobora pe cât de rapid îi permiteau mijloacele tehnice ale aeronavei. În afară de Taylor, doi bodyguarzi angajați și Chris Bake - un neozeelandez îndesat care conducea operațiunile Vitol din Orientul Mijlociu -, în avion nu se mai afla nimeni.

Dacă aterizarea îi întorsese stomacul pe dos, nici la sol lucrurile nu aveau darul de a-l liniști. În primăvara anului 2011, în Benghazi domneau anarhia și instabilitatea. Orașul, compus dintr-o adunătură de clădiri prăfuite din beton, îngrămădite în jurul unei lagune fetide, era localizat la doar câteva sute de kilometri de linia frontului unui conflict în plină desfășurare. Sunetele și mirosul războiului erau prezente în aer. Spitalele duhneau a putreziciune și dădeau pe dinafară de pacienți cu membre amputate și alți răniți. Străzile prăfoase erau înțesate de bărbați și băieți cu automate Kalashnikov în spate.

Noaptea, penele de curent lăsau orașul în întuneric ore în șir. Patrulare de tineri înarmați până în dinți instituiau blocaje rutiere în jurul orașului. Acesta era mediul anarhic din care, un an mai târziu, avea să se ridice gloata înarmată care a luat cu asalt clădirea consulatului american și l-a ucis pe ambasadorul Chris Stevens.

Sleiți de decenii de dictatură și luni întregi de război, locuitorii din Benghazi stăteau ascunși în case. Saif al-Islam, fiul lui Gaddafi, a apărut la televiziunea publică, să țină un discurs înfiorător prin care promitea continuarea carnagiului: „Vom lupta până la ultimul bărbat, ultima femeie, ultimul glonț”.<sup>5</sup>

Benghazi fusese mult timp centrul industriei petroliere libiene. Cele mai bogate zăcămintele de petrol erau localizate în zone deșertice nelocuite din estul țării, aflate mai aproape de Benghazi decât de capitala Tripoli, aflată încă sub controlul ferm al lui Gaddafi. Când țara a fost cuprinsă de lupte, majoritatea exploatărilor petroliere au fost abandonate, iar geologii și inginerii petroliști libieni de top se întâlneau seara în Benghazi să discute starea gravă în care se afla țara. La vreo doi kilometri distanță, sediul regional al companiei naționale a petrolului libian se afla lângă ruinele înnegrite ale unei foste secții de poliție incendiate de rebeli în primele zile ale revoltei.

011

Într-acolo s-au îndreptat Taylor și Bake, de îndată ce avionul a aterizat. Erau așteptați de Nuri Berruien, un inginer veteran pe care războiul civil l-a surprins când se pregătea de pensionare. În primăvara anului 2011 se afla la conducerea ramurii rebele a companiei naționale a petrolului libian, unde a pus la cale acordul care putea salva revoluția.

Dacă era să facă afaceri cu rebelii, Taylor trebuia să știe cu cine discută. Experiența de decenii în Orientul Mijlociu îl învățase că înțelegerile față în față contau mai mult decât orice contract riguros redactat. Și, oricum, un contract nu ar fi valorat prea mult în afacerile cu un guvern rebel, cu ministere înjghebate la iuțeală, la o mie de kilometri de capitala țării.

Taylor era mulțumit. Omul cu care trata una dintre cele mai riscante afaceri în care Vitol intrase vreodată nu era vreun exaltat încins de ambiții belicoase, ci un profesionist al industriei petroliere. Au bătut palma și s-a întors la Londra.

„A fost un pariu, dar un pariu rezonabil“, a relatat el ulterior. De cealaltă parte, Berruien era la fel de mulțumit: Vitol îi oferise „cele mai bune condiții de afaceri“ și nici măcar nu se deranjase să pretindă asigurare de război.<sup>6</sup>

Aproape instantaneu, intervenția Vitol a întors soarta războiului. Combustibilul în cantități suficiente fusese dintotdeauna cheia victoriei în pustiul nord-african. Acesta era locul în care, în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, armata lui Erwin Rommel, generalul german supranumit „Vulpea deșertului“, eșuase din lipsă de combustibil.

Rebelii libieni aveau acum suficient combustibil, ca să evite soarta lui Rommel. Mulțumită Vitol puteau să asigure propulsia tancurilor și a vehiculelor „tactice“, respectiv niște camioane cu mitraliere sudate pe platformă, care erau arma mobilă preferată a rebelilor.<sup>7</sup>

012 În ciuda sprijinului aerian din partea NATO și a celui financiar din partea Qatarului, rebelii nu reușiseră să avanseze mai departe de limitele bazei lor din zona Benghazi. La momentul vizitei lui Taylor din primăvara lui 2011, teritoriul acestora cuprindea doar zona estică a Benghazi și o fâșie de coastă care se întindea pe 150 de kilometri către sud-vest.

Principalul obiectiv strategic era să cucerească orașele petroliere dinspre vest - Marsa al-Brega, Ras Lanuf și Es Sider - prin care forțele loiale lui Gaddafi controlau încă accesul la petrolul libian. După primele livrări de combustibil de către Vitol, Marsa al-Brega a căzut în mâinile rebelilor, pe 17 iulie. În câteva săptămâni, aceștia ocupaseră Ras Lanuf și Es Sider, de unde au preluat controlul asupra câmpurilor petroliere interioare din bazinul Sirte, locul în care petrolul a fost descoperit în Libia, în anul 1959.

În octombrie, forțele loiale lui Gaddafi erau încolțite într-o zonă restrânsă, la vest de Sirte. Într-o zi, un grup de rebeli a surprins convoiul în care se afla Gaddafi și omul care

condusesse Libia cu mână de fier timp de patru decenii a fugit, ascunzându-se într-o conductă de scurgere. Rebelii l-au tras afară și l-au ucis în bătaie - un moment triumfal dezgustător, filmat cu telefonul mobil și transmis în toată lumea.

Pentru Vitol, victoria era încă departe. Planurile companiei au început să nu meargă bine la doar câteva zile după ce Taylor și Berruien au bătut palma la Benghazi, în primăvară. În ciuda unei promisiuni ca înțelegerea să rămână secretă, a devenit curând public faptul că rebelii căzuseră de acord să-și vândă petrolul pe combustibil. Drept răspuns, forțele lui Gaddafi au trimis un comando, să arunce în aer conducta Sarir-Tobruk care lega câmpurile petroliere controlate de rebeli cu un terminal de export de pe coasta Mediteranei, respectiv locul în care Vitol se aștepta să primească plata în petrol. „Asta a pus capac pentru o vreme exporturilor de petrol brut“, relatează Baker cu amărăciune.<sup>8</sup>

Taylor avea o dilemă. Vitol nu mai putea să primească plata în petrol brut. Acum, de fiecare dată când livra combustibil, firma risca o expunere din ce în ce mai mare în fața unor forțe rebele care nu aveau nici guvern, nici bancă centrală și nicio incontestabilă recunoaștere pe plan internațional. Continuând livrările, Taylor făcea efectiv un pariu că rebelii aveau să câștige războiul.

A decis să riște. Petrecuse deja treizeci de ani construind rețeaua din Orientul Mijlociu. Retragera din acordul cu rebelii libieni ar fi fost o dezamăgire nu numai pentru aceștia, ci și pentru contactele pe care și le asigurase de-a lungul timpului în Qatar, țară care era de mult timp o sursă de afaceri profitabile pentru Vitol.

Companiile rivale consideră că ar mai putea exista un motiv pentru care Taylor a păstrat acordul cu rebelii libieni: Gaddafi avea miliarde de dolari înghețate în conturi din bănci occidentale. Dacă războiul se termina prost pentru Vitol,

prietenii lui Taylor din guvernele occidentale s-ar fi asigurat că firma este despăgubită din fondurile înghețate. (În septembrie 2011 au fost dezghețate 300 de milioane de dolari libieni din Vest pentru plata Vitol.)<sup>9</sup> „Nu aveam nicio garanție de la nimeni“, susține David Fransen, președintele Vitol din Elveția și unul dintre cei mai vechi parteneri ai lui Taylor. „Doar câteva asigurări de tipul *va fi bine, faceți-o*“.<sup>10</sup>

Lunile următoare, tancurile petroliere Vitol au livrat încărcătură după încărcătură. Navele se strecurau în porturile libiene noaptea, cu ordine să termine descărcarea și să o șteargă înaintea zorilor. Uneori, zgomotul luptelor se auzea de la bord, unde membrii echipajelor stăteau pe sute de mii de barili de combustibil extrem de inflamabil.

014 Cu fiecare transport, miza creștea pentru Vitol. În decurs de cinci luni, compania a livrat treizeci de transporturi de benzină, motorină, combustibil greu și gaze petroliere lichefiate. La un moment dat, când toți așteptau ca războiul să se termine și să se reia producția de petrol, datoria guvernului rebel către Vitol se ridica la peste un miliard de dolari, o sumă suficient de mare să amenințe supraviețuirea companiei și pe care ar fi recuperat-o cu mare greutate, dacă rezultatul războiului ar fi fost altul. „Ca să fiu cinstit, tranzacția a devenit mult mai mare, decât ne așteptam“, relatează Taylor. „S-ar fi putut sfârși foarte, foarte prost“.<sup>11</sup>

Este imposibil de spus cum s-ar fi sfârșit războiul civil din Libia, dacă Vitol nu ar fi acceptat să livreze combustibil forțelor rebele și nu ar fi continuat apoi să livreze chiar și când nu a mai putut primi plata. Ar fi apărut oare un alt comerciant în locul Vitol? Poate guvernul din Qatar ar fi găsit o altă modalitate prin care să asigure combustibil forțelor rebele?

Dar un lucru este greu de contrazis: fără combustibil în valoare de un miliard de dolari, atunci când aveau mai mare nevoie, rebelii ar fi fost cu siguranță înfrânți. „Combustibilul

de la Vitol a fost foarte important pentru armată“, a afirmat în 2011 Abdeljalil Mayuf, reprezentant în Benghazi al companiei Arabian Gulf Oil, controlată de rebeli.<sup>12</sup> Nu era prima oară când un comerciant de petrol modela istoria Orientului Mijlociu și nu avea să fie nici ultima.

Pentru Libia, însă, povestea nu a avut un final fericit. În anii care au urmat vizitei lui Taylor în Benghazi, țara a trecut de la un conflict la altul. Moartea lui Gaddafi nu a pus capăt luptelor: șefii militari locali din vestul și estul țării au continuat să se bată pe resursele de petrol. În 2014, Libia s-a adâncit într-un nou război civil care, la momentul scrierii acestei cărți, încă mai mocnește. Iar căderea lui Gaddafi a avut efecte destabilizatoare mai ample în întreaga regiune, arsenalul armatei libiene fiind scos prin contrabandă către alte zone de conflict, inclusiv în Siria, unde organizația teroristă Stat Islamic începea să prindă rădăcini.<sup>13</sup>

Pe măsură ce numărul morților creștea în Libia, iar efectele războiului civil se răspândeau în tot Orientul Mijlociu, Taylor a ajuns să pună la îndoială înțelepciunea intervenției sale. „Este greu de spus dacă am făcut bine ce am făcut“, a declarat el într-un interviu din 2019. „Zilele trecute mi-am amintit de Libia și am fost foarte tulburat, poate că nu ar fi trebuit să ne băgăm“.<sup>14</sup>

**A** facerile Vitol din Libia sunt un exemplu al puterii enorme pe care *traderii* de mărfuri o au în lumea modernă. Puțini dintre noi le simțim forța la fel de direct cum au simțit-o libienii, dar, fie că o știm sau nu, toți le suntem clienți. Cei mai mulți dintre noi iau ca pe un dat ușurința cu care facem plinul la mașină, ne cumpărăm un smartphone nou sau comandăm o ceașcă de cafea columbiană. Dar aproape tot consumul este sprijinit de un flux alert de tranzacții internaționale cu resurse naturale. Iar în spatele acestor tranzacții,

în birourile lor din orașele adormite din Elveția sau New England, se află *traderii* de mărfuri.

Puțin luați în seamă și puțin controlați, aceștia au devenit rotițe esențiale ale economiei moderne. Fără ei, benzinăriile ar rămâne fără combustibil, uzinele s-ar opri, iar brutăriile ar isprăvi făina. Cum spune Ludwig Jesselson, unul dintre pionierii acestei industrii, aceștia sunt „oficiul internațional de decontare pentru mărfuri esențiale”.<sup>15</sup>

Influența acestora nu se limitează la economie: controlul pe care îl exercită asupra fluxurilor internaționale de resurse strategice i-a transformat, de asemenea, în actori politici importanți. Pentru a înțelege jocul banilor și al puterii din lumea modernă, pentru a sesiza cum petrolul și metalele se scurg din țările bogate în resurse naturale iar banii intră în buzunarele magnaților și ale oficialilor corupți, trebuie să înțelegeți ce fac *traderii* de mărfuri. De obicei, aceștia pretind că sunt apolitici, că sunt motivați de profit și nu de lupta pentru putere. Dar nu există nicio îndoială că au făcut istorie, așa cum demonstrează și afacerea Vitol cu rebelii libieni.

În Irak, *traderii* de mărfuri sunt cei care l-au ajutat pe Saddam Hussein să vândă petrol, ocolind sancțiunile impuse de ONU; ei sunt cei care au făcut schimb de petrol contra zahăr cu Fidel Castro în Cuba, contribuind la sprijinirea revoluției comuniste; și tot ei au vândut în secret milioane de tone de grâu și porumb american Uniunii Sovietice, sprijinind Moscova în plin Război Rece. Când Igor Sechin, patronul gigantului petrolier rusesc Rosneft și aliat al președintelui Vladimir Putin a avut nevoie de 10 miliarde de dolari de azi pe mâine, la cine a apelat? La *traderii* de mărfuri.

Aceștia sunt ultimii aventurieri ai capitalismului global: dispuși să facă afaceri în locuri în care alte companii nu îndrăznesc să calce, prosperând printr-o combinație de lipsă de scrupule și farmec personal. Dar, deși importanța *traderilor*

de mărfuri a crescut în ultimele decenii, numărul acestora a rămas relativ redus: mare parte din resursele tranzacționate la scară mondială trec prin doar câteva companii, dintre care multe sunt deținute doar de o mână de oameni. Primele cinci case de comerț cu petrol tranzacționează zilnic 24 de milioane de barili de petrol și produse petroliere, precum benzina și combustibilul de avioane, adică echivalentul a aproape un sfert din cererea la nivel mondial.<sup>16</sup> Cei mai importanți șapte *traderi* de produse agricole tranzacționează aproape jumătate din grânele și semințele oleaginoase din lume.<sup>17</sup> Glencore, cel mai mare *trader* de metale, tranzacționează o treime din resursele mondiale de cobalt, o materie primă esențială pentru vehiculele electrice.<sup>18</sup> Dar nici măcar aceste cifre nu reflectă pe deplin rolul jucat de *traderi*: fiind cei mai rapizi și agresivi actori de pe piață, tranzacțiile lor sunt adesea cele care stabilesc prețul mărfurilor.

Ca jurnaliști cu o experiență de două decenii în domeniul resurselor naturale, am fost șocați de puterea și influența concentrate în mâinile câtorva astfel de case de comerț. La fel de surprinși am fost și de cât de puține aspecte se cunosc despre acestea, în special de către organismele de reglementare și guverne. Într-o oarecare măsură, este și normal. În cea mai mare parte, *traderii* de mărfuri sunt companii private care nu au aceleași obligații de a dezvălui informații despre activitățile proprii ca firmele listate public. Prin tradiție, multe consideră că accesul de ordin superior la informații reprezintă un avantaj competitiv, astfel încât fac mari eforturi pentru a evita să ofere orice informații despre ele. Cum ne-a spus și Ian Taylor, care a murit în 2020, cu ocazia unui interviu pe care i l-am luat pentru această carte: „Am prefera să nu o scrieți”.<sup>19</sup>

Astfel, această industrie s-a păstrat în umbră, cu excepția rarelor momente de interes, ocazionate de obicei de creșteri abrupte ale prețurilor sau scandaluri publice. În trei

sferturi de secol, s-au scris doar câteva cărți despre asta. Cu câteva excepții, jurnaliștii au renunțat să mai încerce să scrie despre companii care le răspund întrebărilor cu un zid de tăcere (iar din când în când amenință să îi dea în judecată).

Am avut astfel de experiențe la prima mână, pe când lucram la *Financial Times* și *Bloomberg News*. La începutul anilor 2000, când am început să scriem despre fluxurile comerciale de mărfuri, *traderii* ne-au stârnit curiozitatea. Mulți dintre cei care au legătură cu industria resurselor naturale păreau să creadă că erau mâna nevăzută din spatele prețurilor sau al evenimentelor politice. Numai că aceștia nu aveau aproape niciodată ieșiri publice sau în paginile ziarelor. Dintre colegii noștri, puțini auziseră despre ei, nici pomenală să fi stat și de vorbă.

018 Curiozitatea ne-a crescut și mai mult când am încercat un prim contact. Glencore însărcinase pe unul dintre finanțatorii interni să le spună jurnaliștilor politici, dar ferm, să cânte la altă masă. Inițial, acesta încercase să ne convingă că interesul pe care îl arătam era nejustificat. (La momentul respectiv, Glencore era deja cel mai mare *trader* de mărfuri din lume). „Suntem o companie mică, nu prezentăm niciun interes pentru nimeni“, ne-a spus el. După care ne-a recomandat să nu ne pierdem vremea și să scriem mai degrabă despre niște firme mai interesante.

Louis Dreyfus, unul dintre cei mai mari *traderi* de produse agricole, a adoptat o tactică și mai simplă. Le-a oferit jurnaliștilor adresa de e-mail și telefonul unui director căruia puteau să-i adreseze întrebări. Dar nimeni nu a ridicat vreodată telefonul, iar e-mailurile au rămas fără răspuns. Când, după luni de încercări eșuate, directorul a răspuns la telefon, ne-a spus că da, sigur că ne văzuse e-mailurile. Atunci de ce nu a răspuns măcar cu un „nu comentez“, refugiul preferat al reprezentanților PR necooperanți? Lipsa răspunsului, ne-a

replicat el enigmatic, ar fi trebuit considerată un răspuns în sine. După care a închis.

Această carte a apărut din dorința de a înțelege și a explica misterul din jurul acestor companii și persoane. Momentul a fost bine ales: interesul ne-a fost suscitată într-un moment în care *traderii* de mărfuri începeau să iasă la lumină. Cea mai mare surpriză a fost când Glencore a devenit companie publică, în 2011, prin cea mai mare emisie de acțiuni de pe bursa londoneză - o mișcare care a obligat compania să înceapă să publice informații financiare și să răspundă întrebărilor din partea investitorilor și a presei. Și firmele concurente au început să angajeze consultanți în relații publice, făcând publice informații financiare și acordând interviuri jurnaliștilor.

Într-un an de documentare pentru această carte am intervievat peste o sută de *traderi* activi și pensionați. Unii ne-au refuzat, dar au fost mai mulți cei care s-au arătat dispuși să vorbească, simțindu-se încurajați, poate, odată cu trecerea timpului, să permită celor din exterior să arunce o privire în lumea lor. Am discutat cu peste două duzini de foști și actuali parteneri ai Glencore, cu toți fondatorii în viață ai Trafigura și cu o duzină de foști și actuali directori ai Vitol. Pe parcursul interviurilor am aflat ce bogății generează aceste operațiuni comerciale. Am avut un interviu cu Andy Hall, care se poate considera pe drept cuvânt cel mai celebru *trader* de petrol în viață, la castelul vechi de 1.000 de ani și împodobit cu opere de artă modernă al acestuia de lângă Hanovra. Un alt *trader* de petrol pensionat ne-a invitat la herghelia lui din vecinătatea Londrei. Un al treilea ne-a găzduit la vila lui dintr-o stațiune montană exclusivistă din Elveția.

Mulți *traderi* activi au fost mai rezervați în interacțiunea cu noi, deși toate marile case de comerț ne-au propus o întâlnire, cu excepția lui Archer Daniels Midland. Directorii

generali ai fiecăreia dintre cele mai mari companii de *trading* cu petrol, metale și produse agricole ne-au acordat un interviu. Unii au fost mai binevoitori decât alții. Ivan Glasenberg, șeful Glencore, a cărui companie era investigată la acel moment de către Departamentul de Justiție al SUA într-un caz de corupție și spălare de bani, ne-a invitat pentru un interviu la etajul superior al unei clădiri de birouri, sediul elvețian al firmei sale. Apoi, cu un avocat și un reprezentant PR de-o parte și de alta, ne-a ocolit cu succes întrebările timp de cinci ore de lupte grele, insistând chiar ca porțiuni mari din conversație să nu fie citate.

Povestea din această carte se bazează în principal pe toate aceste interviuri. Acolo unde relatăm evenimente sau întâlniri din trecut, acestea sunt sprijinite de informații de la cel puțin o persoană direct implicată. Acolo unde persoane diferite își amintesc în mod diferit anumite detalii, am evidențiat asta în text.

Oare acești *traderi* au fost mereu pe deplin sinceri cu noi? Vă lăsăm pe voi să hotărâți. În ceea ce privește unele aspecte mai dubioase ale acestei afaceri de *trading* de mărfuri, am primit răspunsuri dintre cele mai diverse. Un fost *trader* de la Glencore a început discuția cu noi cu următoarele cuvinte: „Ce vă voi spune eu acum *nu* este adevărul, tot adevărul și numai adevărul. Există lucruri pe care pur și simplu nu o să vi le spun“. Alt *trader* pune capăt conversației ori de câte ori venea vorba de momente mai puțin onorabile din cariera lui. Dar nu ar fi fost un jucător bun de poker. Când l-am întrebat cum de reușise să facă niște afaceri atât de profitabile cu petrolul din Nigeria sau Iran, a zâmbit fugar, cu o sclipire șăgalnică în ochi, gândindu-se la ceea ce nu putea să spună.

Nu ne-am bazat exclusiv pe relatările *traderilor* referitoare la propria persoană. Cartea aceasta este produsul a douăzeci de ani de documentare în domeniu. În tot acest

timp nu numai că am întâlnit și interviewat sute de *traderi*, dar am și călătorit în zeci de țări, din Libia devastată de război la zonele rurale din Statele Unite, ca să vorbim cu oameni care fac afaceri cu *traderii*, cu oficiali guvernamentali care interacționează cu aceștia și cu cetățeni obișnuiți care sunt cei afectați de acțiunile acestora. Am adunat cu această ocazie mii de pagini de documente, multe nepublicate vreodată, care oferă detalii despre finanțarea operațiunilor de *trading*, despre rețelele de companii pe care le dețin și despre structura afacerilor acestora.

**T**ermenul *commodity trader* (comerciant de mărfuri sau resurse) inspiră diverse imagini, de la zgomotoasele săli de arbitraj de la bursa din Chicago la panourile de ecrane de pe Wall Street. Dar această carte se referă la companiile și persoanele a căror afacere constă în cumpărarea și vânzarea de mărfuri fizice. Acestea controlează fluxurile comerciale de resurse naturale din toată lumea; în mâinile lor se concentrează un tip cu totul aparte de putere politică și economică.

Această definiție nu include băncile și fondurile de investiții de pe Wall Street, care pariază sume enorme pe fluctuația prețurilor fără să se fi apropiat vreodată de un baril de petrol, un *bushel*\* de grâu sau o tonă de cupru. De asemenea, nu sunt incluse marile companii miniere și petroliere care și-au creat rețele internaționale complexe prin care vând minereu de fier, cupru sau petrol, dar care nu se implică de regulă în cumpărarea și vânzarea de mărfuri care nu provin din producția proprie.

Desigur, limitele conceptuale ale categoriei „*trader* de mărfuri“ tind să nu fie chiar atât de clar trasate: unele mari

---

\* Bushel: baniță, unitate de măsură a capacității egală cu 35,2 litri în SUA, respectiv 36,4 litri în Anglia (n.t.)