

Malezyjskie katastrofy

30 grudnia 2014

Kiedy w odstępie kilku miesięcy Malezyjskie Linie Lotnicze utraciły w katastrofach lotniczych dwa samoloty, w których zginęło więcej ludzi aniżeli w całej ponad półwiecznej historii malezyjskiego przewoźnika narodowego, było to tzw. wydarzenie historyczne. Kiedy rok zamykamy trzecią katastrofą malezyjskich linii – tym razem głównego konkurenta Malaysia Airlines – AirAsia, możemy stwierdzić, że w lotnictwie jest to czarny rok Malezji, w której dzieje się coś niezwykłego.

Nie jest to tekst o przyczynach tych katastrof, gdyż te pozostają do dziś niewyjaśnione. Najpierw 8 marca 2014 nad Morzem Południowochińskim zaginął Boeing 777-200ER (lot 370) i do dziś go nie odnaleziono, łącznie z 239 osobami na pokładzie. Pięć miesięcy później taka sama maszyna Malezyjskich Linii Lotniczych runęła nad Donieckiem (lot 17). Jako że trwają tutaj działania wojskowe, więc skonfliktowane strony oskarżają się wzajemnie o zestrzelenie (Ukraina oskarża separatystów, Rosja – Ukrainę, a USA – Rosję). Oskarżenia padają pomimo braku wyników dochodzenia prowadzonego pod nadzorem międzynarodowym przez Holendrów.

O przyczynach katastrof mówić więc nie będziemy, skupiając się na kontekście ekonomiczno-politycznym tych wydarzeń.

KONTEKST EKONOMICZNO-POLITYCZNY

Aby uświadomić sobie charakter tego, co dzieje się w Malezji, trzeba wziąć pod uwagę trzy istotne okoliczności:

1. Każdy z tych wypadków z osobna, które przydarzyły się w ciągu jednego roku malezyjskim przewoźnikom, jest wydarzeniem historycznym. Malaysia Airlines to nie są pierwsze lepsze linie lotnicze, lecz światowa czołówka, duma narodowa Malezji i do 2014 jeden z najbezpieczniejszych przewoźników świata, który w ciągu 68 lat swojego istnienia odnotował jedynie dwie

katastrofy swoich maszyn (jedną z nich było porwanie maszyny lotu 653 w 1977), w których łącznie zginęło 134 osoby. Innymi słowy, każdy z tegorocznych wypadków przyniósł o wiele więcej ofiar aniżeli wszystkie wypadki z całej historii istnienia przewoźnika.

Trzeci tegoroczny wypadek – zaginięcie 28 grudnia Airbusa A320 (lot 8501) ze 162 osobami na pokładzie, który zniknął nad Morzem Jawajskim, to także historyczne wydarzenie linii AirAsia – które od swego powstania w 1993 nie zanotowały żadnego wypadku z ofiarami.

2. Wydarzenia te z punktu widzenia widza tv dotyczą sfery czysto emocjonalnej, czyli śmierci większej grupy ludzi. Tymczasem rzeczywisty wymiar tych katastrof ma zupełnie inny charakter, a śmierć ponad pięciuset osób to problem – obiektywnie – drugorzędny (aby lepiej to pojąć warto sobie uświadomić, że każdego dnia na drogach Malezji w wypadkach samochodowych ginie 19 osób, czyli w ciągu typowego miesiąca ginie tam więcej w „rutynowych” wypadkach komunikacyjnych aniżeli w dwóch historycznych wypadkach lotniczych.

Pomimo tego wypadki te mają ogromne konsekwencje dla rządu Malezji w sferze ekonomiczno-politycznej. Na rynku przewoźów lotniczych trwa mordercza batalia zarówno pomiędzy przewoźnikami narodowymi jak i prywatnymi, a także pomiędzy przewoźnikami z różnych krajów. Katastrofy malezyjskich linii to dla rządu wydarzenia o krytycznym znaczeniu.

3. W 2014 Malezja była nie tylko krajem historycznych katastrof lotniczych, ale i przedmiotem zażartej rywalizacji między dwoma imperiami gospodarczymi: USA i Chinami.

Malezja to kraj względnie niewielki, terytorialnie i ludnościowo podobny do Polski. Tym niemniej strategiczna rola Malezji jest o wiele większa: jest to jedyny kraj azjatycki leżący zarówno na kontynentalnym obszarze Azji, jak i na Archipelagu Malajskim, który tym samym kontroluje

najważniejszy na świecie szlak handlowy – Cieśnina Malakka, która łączy Morze Południowochińskie z Morzem Andamańskim, jest to więc kluczowy łącznik między Oceanem Indyjskim a Pacyfikiem, przechodzi tą trasą ok. 40% światowego handlu.

Dlatego właśnie, kiedy zmienia się globalny układ sił między USA i Chinami, to dla obu stron wygranie Malezji jest rzeczą kluczową.

Chiny zdobywały wpływy w Malezji w sposób miękki – ekonomicznie: zwiększając inwestycje. Ważnym przełomem był rok 2010, kiedy bank centralny Malezji wprowadził chińską walutę do swoich rezerw walutowych. Z roku na rok zwiększa się w Malezji poziom transakcji w juanie. Na 2014 Chiny zaplanowały przekroczenie 1 mld USD w inwestycjach w Malezji. Obroty handlowe między dwoma krajami wyniosły w 2013 r. 106 mld USD, co plasuje Malezję na pozycji trzeciego najważniejszego partnera Chin w Azji (po Japonii i Korei Południowej).

Tym niemniej to USA zapewniły sobie przewagę w Malezji – metodami politycznymi.

Tuż po marcowej katastrofie, William Pesek na łamach amerykańskiego Bloomberg'a, ostro uderzył w całą politykę rządu malezyjskiego[1], lamentując przy okazji zaginięcia samolotu nad niedostatkiem liberalizmu ekonomicznego, który dawałby pełną swobodę międzynarodowym koncernom.

Miesiąc po pierwszej katastrofie lotniczej malezyjskiego przewoźnika, w której zginęli głównie Chińczycy, Obama ogłosił w Kuala Lumpur „nową erę w stosunkach USA-Malezja”[2], w związku z tym, że USA mają „podobne wartości” z Malezją (islam jest w Malezji religią państwową). Była to pierwsza oficjalna wizyta urzędującego przywódcy USA w Malezji od blisko 50 lat. Wcześniej USA pomagały Malezyjczykom szukać zaginionego samolotu – niestety bezskutecznie.

Po drugiej katastrofie lotniczej Malezja wydała zgodę na instalację amerykańskiej bazy lotniczej. W wyniku porozumienia

na wyspie Borneo zainstalowane zostaną amerykańskie Boeingi P-8 Poseidon[3] przeznaczone do wykrywania i walki z okrętami podwodnymi i nawodnymi.

Miesiąc wcześniej omal nie doszło do starcia[4] między samolotem Poseidon a chińskim myśliwcem Shenyang J-11B Flanker, kiedy amerykańska maszyna znalazła się nieopodal chińskiej wyspy Hajnan na Morzu Południowochińskim, gdzie znajduje się flotylla chińskich okrętów podwodnych.

WSTRZĄS EKONOMICZNY

Malezyjskie Linie Lotnicze to przewoźnik narodowy, tak jak nasz LOT. Według rankingu Skytrax z 2013 są to jedne z siedmiu najlepszych linii lotniczych świata (5 gwiazdek, nasz LOT – 3). Według World Travel Awards, MA to wiodące linie Azji w okresie 2010-2013.

Głównym wyzwaniem była jednak rosnąca konkurencja z prywatnymi tanimi liniami, wśród których największą pozycję zdobył AirAsia – firma początkowo założona przez rząd malezyjski, przejęta z czasem przez szefa amerykańskiego koncernu medialnego Time Warner na Azję, Tony’ego Fernandes[5].

W 2011 postanowiono zawrzeć rozejm w wojnie ekonomicznej pomiędzy Malaysia Airlines i AirAsia, zawierając umowę o wymianie udziałów (10% AirAsia w zamian za 20,5% MA, plus wejście do zarządu). Układ ten miał doprowadzić do zakończenia morderczej konkurencji na rzecz współpracy.

W 2012 został zablokowany przez związki zawodowe jako że wiązało się z nim 10% ograniczenie lotów. Rząd nie odważył się sprzeciwić związkowi za którym stoi 15 tys. pracowników. Rozejm został zakończony, a Ahmad Maghfur Usman (RHB Investment Bank) stwierdził, że zbliżają się „turbulent times”[6].

W 2012 MA dokonało restrukturyzacji i podjęło ostrą konkurencję z prywatnymi przewoźnikami, osiągając lepszą

dynamikę wzrostu w 2013 aniżeli AirAsia.[7]

Katastrofy z marca i lipca 2014 doprowadziły narodowego przewoźnika Malezji na skraj upadku. Po zaginięciu lotu 370 kurs akcji MA spadł od razu o 20%. Rychło spadła też liczba klientów. W marcu w Chinach, skąd pochodziła większość ofiar, sprzedaż biletów na MA spadła o 60%. Po lipcowej katastrofie nie tylko pogłębił się spadek sprzedaży biletów, ale i posypały się rezygnacje pracowników. Naraz po pół wieku historii jedne z najbezpieczniejszych linii stały się jednymi z najniebezpieczniejszych.

Po drugiej katastrofie rząd wycofał akcje z giełdy. Wezwał też mniejszościowych udziałowców do odsprzedaży państwu pozostałych 30% udziałów w przedsiębiorstwie, na co przeznaczono 431 mln dol. Niektórzy opisują to jako renacjonalizację przedsiębiorstwa, inni – określają to mianem dotacji ratunkowej. 29 sierpnia 2014 ogłoszono raport „Rebuilding a National Icon: The MAS Recovery Plan” w ramach którego zapowiedziano restrukturyzację obliczoną na zintensyfikowaną batalię z AirAsia. W ramach restrukturyzacji zatrudnienie zmniejszy się o 6 tys. osób (30% załogi), zapowiedziano też rezygnację z niskodochodowych połączeń dalekiego zasięgu na rzecz kursów regionalnych ograniczonych głównie do Azji.

AirAsia jest wyraźnie rozczarowany tym, że jego konkurent nie zechciał upaść pomimo dwóch katastrof, dlatego rządową akcję ratunkową porównują do skompromitowanej operacji amerykańskiego rządu po kryzysie finansowym, mającej za zadanie ratowanie prywatnych banków przez państwo w oparciu o ideę „Too big to fail”. Związany z AirAsia profesor prawa z Singapuru, Alan Khee-Jin Tan[8], określa operację rządu malezyjskiego mianem „Too prestigious to fail”, twierdząc, że linie te są ratowane, gdyż władza uznaje je za zbyt prestiżowe. Winą za kryzys w Malaysia Airlines oskarża oczywiście złych związkowców, którzy zablokowali „rozejm” konkurencyjny.

Tezy te nie mają wiele wspólnego z rzeczywistością, są natomiast elementem wojny informacyjnej, toczonej obecnie przez wynajmowanych „ekspertów”. To związkowcy mieli rację, jeśli idzie o interes ich przedsiębiorstwa: zerwanie układu było dobrym krokiem, co potwierdziła udana restrukturyzacja oraz dobra dynamika wzrostu narodowego przewoźnika w porównaniu do potentata tanich linii. „Wina” związkowców polegała natomiast na tym, że nie przewidzieli, że spadną im naraz dwa samoloty, wykołując dobrze prosperującą i rokującą firmę. Obecna akcja rządu nie ma nic wspólnego z amerykańskim ratowaniem banków prywatnych, wszak Malaysia Airlines to przewoźnik państwowy, który popadł w tarapaty nie z własnej winy. Jeśli uda mu się przetrwać ten kryzys, to może podjąć z prywatnym przewoźnikiem taką batalię, która będzie dlań wcale niełatwa. O ile bowiem restrukturyzacja z 2012 miała charakter bardziej ogólny, o tyle ta po katastrofach wyraźnie jest obliczona na wojnę konkurencyjną z prywatnymi tanimi liniami.

AirAsia być może samo zaogniło determinację władzy. Otóż po zaginięciu samolotu Malaysia Airlines, AirAsia w swoim magazynie wypuściło radosną reklamę zapewniającą podróżnych, że pilotom AirAsia nigdy nie giną samoloty („Your plane will never get lost”[9]). Po fali oburzenia prezes przeprosił, choć triumfując po katastrofach MA, nie przypuszczał pewnie, że jeszcze w tym samym roku i jemu zaginie samolot. Pierwszy raz w historii.

Po zaginięciu lotu 8501, Fernandes wypuścił tweeta: „This is my worst nightmare”, oznajmił: „it’s unbelievable” – samolot zniknął bowiem w najbezpieczniejszej części lotu, gdzieś opodal wyspy Borneo, jak wskazało ministerstwo. Rząd malezyjski od razu zadeklarował pomoc w poszukiwaniach maszyny. Swoją pomoc w poszukiwaniach zaoferował także Departament Stanu USA, nowy przyjaciel rządu Malezji.

Jakkolwiek by nie wydało się to bezduszne, lecz zaginięcie samolotu największego beneficjenta katastrof Malezyjskich Linii Lotniczych, nie będzie dla rządu Malezji okazją dla

nazbyt długotrwałej żałoby, gdyż ekonomicznie to wydarzenie o charakterze dodatnim. To brutalne, ale prawdziwe.

Cokolwiek wysnujemy z tegorocznych malezyjskich katastrof lotniczych, pewne jest to, że trzy te katastrofy w ciągu jednego roku są zdarzeniem zupełnie bezprecedensowym, ocierającym się o cud au rebours. A że dzieje się to w tym akurat zakątku świata, który stał się w tym samym roku kluczowym w globalnej konkurencji dwóch wrogich imperiów – są to zdarzenia, które mają swoje implikacje w wymiarze nie tylko regionalnym. Nawet „Wall Street Journal”[10] przyznaje, że otwarcie militarne malezyjskiego Borneo dla amerykańskich jednostek wojennych miało związek z katastrofami lotniczymi. Pewnie nieprzypadkowo Malezja połączyła personalnie (osobą Hishammuddina Husseina) ministerstwo obrony z ministerstwem transportu.

WNIOSKI NA MARGINESIE

1. Współczesne wojny nie rozgrywają się w oparciu o czołgi i łodzie podwodne, lecz w oparciu o operacje ekonomiczne. To one decydują o tym, kto wygrał daną bitwę i na ile strategiczny charakter miała ona dla całej wojny. Operacje militarne są dziś jedynie odpryskami wojen zasadniczych. Związane jest to nie tyle ze wzrostem humanitaryzmu, co podejściem pragmatycznym: siła naszej technologii jest dziś tak duża, że nie można już sobie pozwolić na wojnę w stylu totalnej II wojny światowej, gdyż byłaby to najpewniej wojna bez wygranych. Dlatego konflikty globalne w tak dużej skali mają dziś wymiar głównie konfliktów pełzających i podskórnych, w których walczy się za pomocą ekonomii, informacji, wirusów itd.

2. Kuala Lumpur to dla nas koniec świata, lecz powinniśmy bardzo uważnie śledzić to co dzieje się w Malezji, gdyż występują między naszymi krajami podobieństwa nie tylko czysto populacyjno-terytorialne. Nasze kraje mają pewne podobieństwa geopolityczne. Kiedy USA rywalizowało z ZSRR, leżąc na

pograniczu Wschodu i Zachodu Polska okazała się kluczowa strategicznie. Nieprzypadkowo więc to od Polski zaczął się demontaż Bloku Wschodniego.

Obecnie takim łącznikiem geostrategicznym jest dla USA Malezja.

Dlatego obu naszym krajom tak niezwykle trudno jest zachować realną suwerenność polityczną i gospodarczą. Współczesna historia Malezji to walka o własną niezależność pomiędzy potęgami USA i Chin. Obecnie kiedy konkurencja między Chinami i USA wkracza w coraz bardziej konfrontacyjną fazę, suwerenność wymyka się Malezji. Być może jednak rozegrają to z lepszym dla siebie zyskiem aniżeli Polska, która na roli rozsadnika ZSRR nie zrobiła żadnego sensownego interesu narodowego.

Obecnie nasz kraj nie zatracił całkiem swojego geopolitycznego znaczenia, choć jest ono znacznie mniej istotne, więc potencjalnych profitów nie powinniśmy się spodziewać, raczej zagrożeń. W takich krajach jak Malezja czy Polska istotniejsze znaczenie w życiu politycznym mają starcia zewnętrznych grup wpływów aniżeli narracje ideologiczne czy starcia krajowych grup interesu. Rywalizacja między regionalnymi interesami USA, Rosji czy Niemiec, ma mocniejsze przełożenie polityczne aniżeli rywalizacja pomiędzy beneficjentami systemu i jego ofiarami, nie mówiąc już o tak jałowych konkurencjach jak rywalizacja pomiędzy polskimi socjalistami a liberałami.

Polska niekoniecznie powinna uparcie poszukiwać jakiegoś Wielkiego Brata, z którym zwiążą się nadzieję na gwarancję stabilnego rozwoju. Lepiej budować wianuszek Małych Braci, czyli sojusz słabszych krajów środkowo-wschodniej Europy, które mają wspólny interes wybicia się na niepodległość gospodarczą, co musi być procesem mozolnym i stopniowym.[11]

Autor: Mariusz Agnosiewicz

Źródło: [Racjonalista](#)

PRZYPISY

[1]

<http://www.bloombergtview.com/articles/2014-03-13/a-plane-disappears-malaysia-s-flaws-emerge>

[2]

<http://wiadomosci.onet.pl/swiat/obama-nastala-nowa-era-w-stosunkach-usa-malezja/047lj>

[3]

http://www.defence24.pl/news_malezja-otwiera-bazy-dla-samolotow-patrolowych-us-navy

[4]

<http://madmagazine.pl/2203/chiny-przechwycenie-p-8a-posejdon>

[5] Tengku Akbar Tengku Abdullah, Competition in the airline industry: The case of price war between Malaysia Airlines and AirAsia, Central Asia Business Journal, 3, November 2010, <http://www.kimep.kz/files/bcb/v3/cabj-3-57-71.pdf>

[6] <http://www.bbc.com/news/business-17934467>

[7]

<http://centreforaviation.com/analysis/airasia-and-malaysia-airlines-declining-yields-point-to-challenges-as-competition-intensifies-124865>

[8]

<http://theconversation.com/malaysia-airlines-problems-run-far-deeper-than-the-crashes-31384>

[9]

<http://www.ibtimes.com/airasia-malaysia-airlines-rival-says-it-s-pilots-ensure-planes-never-get-lost-1567928>

[10]

<http://www.wsj.com/articles/malaysia-offers-to-host-u-s-navy-aircraft-military-official-says-1410524618>

[11] Porównaj: Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej,
http://pl.wikipedia.org/wiki/Stowarzyszenie_Narodów_Azji_Południowo-Wschodniej