TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Nga tìm cách thay thế 800 chiếc Boeing, Airbus bị phương Tây cấm sử dụng

19:09 17/03/2022

Các hãng hàng không Nga phải đối mặt với một trong những cuộc khủng hoảng lớn nhất trong lịch sử hiện đại và đang tìm mọi cách để thay thế các máy bay của châu Âu và Mỹ.



Máy bay Airbus A320 của hãng hàng không S7 Airlines (Ảnh minh họa: Sputnik).

Do các lệnh trừng phạt của phương Tây sau khi Nga phát động chiến dịch quân sự tại Ukraine, Boeing và Airbus hồi đầu tháng này đã rút hợp đồng cho các hãng hàng không của Nga thuê máy bay, đồng thời ngừng bảo dưỡng các máy này.

Nói một cách đơn giản, khoảng 80% toàn bộ phi đội máy bay dân dụng ở Nga đã không hoạt động trong các nhà chứa máy bay kể từ đó. Hiện tại, Nga có

khoảng 1.300 máy bay dân dụng đủ kích cỡ (tầm ngắn, tầm trung và tầm xa) và 824 chiếc trong số đó thuộc về các công ty Airbus và Boeing.

Câu hỏi đặt ra là Nga và các công ty của họ sẽ làm thế nào để thoát khỏi tình trạng này, và người Nga sẽ sử dụng loại máy bay nào để thay thế phi đội do phương Tây cung cấp?

Tình huống mà Nga gặp phải sau lệnh cấm sử dụng máy bay Airbus và Boeing trên thực tế là chưa từng có và cũng không có giải pháp nào nhanh chóng cho vấn đề này.

Một điều gì đó tương tự đã xảy ra ở Iran sau cuộc Cách mạng Hồi giáo năm 1979, khi đất nước này cũng chịu các lệnh trừng phạt nặng nề của Mỹ. Tuy nhiên, Tehran đã duy trì được một phần đội bay dân sự của mình và vẫn được sử dụng cho đến ngày nay.

Nga đang ở vị thế tốt hơn, vì trước đây nước này đã sản xuất cả máy bay quân sự và máy bay dân sự dưới thời Liên Xô. Nhưng hiện tại, nước này không có số lượng đáng kể máy bay sản xuất nội địa (đặc biệt là đường dài). Theo một số dự báo lạc quan nhất, sẽ mất ít nhất 1-3 năm để bắt đầu sản xuất quy mô toàn bộ những máy bay như vậy.

Hiện tại, một tín hiệu bớt căng thẳng cho các công ty du lịch hàng không dân dụng của Nga lúc này là nhu cầu đi lại bằng đường hàng không đã giảm đáng kể trong thời kỳ đại dịch. Điều đó cùng với việc đồng rúp giảm tỷ giá đã làm giảm đáng kể nhu cầu bay ra nước ngoài.

Ở nhiều khu vực, hành khách có thể dễ dàng thay thế việc di chuyển bằng mạng lưới đường sắt rộng lớn của đất nước. Mặc dù vậy, nhu cầu bay nội địa vẫn rất cao.

Nga là một quốc gia có lãnh thổ quá rộng lớn, với nhiều thành phố lớn cách nhau vài nghìn km, vì vậy nhu cầu đi lại bằng đường hàng không là rất cần thiết. Nhu cầu bay đến các khu vực dân cư xa xôi và khó tiếp cận cũng khó có thể tìm phương pháp thay thế.

Theo các chuyên gia Nga, giải pháp ngắn hạn duy nhất là tiếp tục khai thác đội máy bay Boeing và Airbus trong nội địa, đồng thời nỗ lực khôi phục ngành hàng không dân dụng trong nước.

"Chúng tôi có nhiều trung tâm dịch vụ trong nước được chứng nhận bởi Boeing và Airbus. Họ có thể tự bảo dưỡng số máy bay này mà không cần trung gian từ bên ngoài. Vấn đề chính là phụ tùng thay thế. Hiện tại, các hãng hàng không và

trung tâm dịch vụ đang tìm cách mua chúng qua các nước thứ ba (Ấn Độ, Thổ Nhĩ Kỳ...)", Alexey Vlasov, một chuyên gia về an toàn bay cho biết.

"Nếu chúng tôi có được phụ tùng máy bay, chúng tôi sẽ có thể sử dụng số máy bay này ở Nga", ông nhấn mạnh.

Theo ông Vlasov, Cơ quan Vận tải Hàng không Liên bang Nga đã quy định đây là bước duy nhất có thể thực hiện được trong tình hình hiện tại và đã đệ trình các đề xuất cho chính phủ Nga.

"Các máy bay sẽ tiếp tục bay. Không có sự lựa chọn nào khác vì việc chờ đợi tự sản xuất máy bay sẽ mất quá nhiều thời gian. Việc tiếp tục khai thác máy bay Boeing và Airbus sẽ cho hàng không của chúng ta 1 hoặc 2 năm", chuyên gia này kết luận.

Liệu Nga có thể thay thế máy bay nước ngoài bằng máy bay nội địa?

Nga sẽ cố gắng thoát khỏi tình trạng này bằng cách nhanh chóng bắt đầu sản xuất máy bay nội địa, đồng thời, tình hình với các máy bay tầm ngắn và tầm trung ở Nga không quá khó khăn.

"Các chuyến bay trong khu vực (phạm vi bay lên đến 3.000 km) sẽ được thực hiện bởi các máy bay Sukhoi Superjet-100 của Nga. Chúng tôi có thể sản xuất khoảng 30 chiếc máy bay loại này mỗi năm. Nhưng có một vấn đề quan trọng: những chiếc máy bay này được trang bị động cơ và thiết bị điện tử có linh kiện của Pháp", ông Vlasov nói.

Nga vẫn chưa có động cơ riêng cho máy bay dân dụng tầm ngắn và tầm trung và sẽ mất nhiều thời gian để tạo ra loại động cơ này.

"Một động cơ PD-8 mới đang được phát triển và vẫn chưa được thử nghiệm. Sẽ mất ít nhất 3 năm để hoàn tất các thủ tục và đưa vào sản xuất hàng loạt", chuyên gia này cho biết thêm. Ông nói, những chiếc máy bay tầm trung MS-21 đầu tiên (tầm bay lên tới 6.000 km) sẽ được đưa vào sản xuất vào cuối năm 2022.

Theo ước tính của ông Yuri Slyusar, người đứng đầu tập đoàn chế tạo hàng không Nga (UAC), sản lượng sản xuất của MS-21 được lên kế hoạch tăng từ 36 máy bay mỗi năm lên 72 máy bay/năm kể từ 2025. Tuy nhiên, trong điều kiện hiện tại, kế hoạch này có thể được xem xét lại nhằm đẩy nhanh tốc độ và số lượng sản xuất.

Nga cũng có cơ hội khôi phục việc sản xuất máy bay tầm trung Tu-204 và Tu-214 của Liên Xô. Những chiếc máy bay này được trang bị động cơ PS-90A vẫn đang được sản xuất. Nhưng chuyên gia Vlasov cho rằng, việc bắt đầu sản xuất lại sẽ tốn nhiều thời gian và công sức hơn so với việc tổ chức thay thế nhập khẩu các bộ phận và linh kiện cho MS-21 và SSJ-100.

"Chúng ta có thể nói về việc sản xuất Tu-204, Tu-214, nhưng tôi không biết mức độ phù hợp và thực tế của nó như thế nào. Đây là nhu cầu để tạo ra công cụ, để mở sản xuất", chuyên gia này nói.

Các chuyên gia cũng rất nghi ngại về khả năng bắt đầu sản xuất máy bay tầm xa Il-96-400 mới vì công ty sản xuất chỉ có thể sản xuất 2-4 máy bay loại này mỗi năm. Vì vậy, chi phí sản xuất sẽ rất cao và khó có thể thu được lợi nhuận trong tương lai gần.

Tổng thống Nga Vladimir Putin hôm 14/3 đã ký thông qua luật nhằm hỗ trợ ngành hàng không dân dụng của nước này. Luật này cho phép các hãng hàng không của Nga có quyền đứng tên đăng ký các máy bay đi thuê từ các công ty nước ngoài, chủ yếu là từ Mỹ và EU. Những máy bay này vẫn sẽ được chính quyền địa phương cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện vận hành.

Mục đích của luật trên là bảo toàn phi đội máy bay dân dụng của các hãng hàng không Nga bị ảnh hưởng bởi các lệnh trừng phạt của phương Tây, trong đó có hàng trăm máy bay thuê của nước ngoài. Mặt khác, nó cũng khiến các công ty nước ngoài khó lấy lại máy bay cho thuê khi chưa được sự đồng ý của chính phủ Nga.

Theo dantri.com.vn