

PHI CƠ SIÊU TÀI SẼ CHIẾM NHÌ THỊ TRƯỜNG HÀNG KHÔNG NĐỤNG ?

Thị trường hàng không dân dụng sẽ như thế nào vào thế kỷ 21? Nhất định lưu lượng hàng không sẽ tăng nhiều trên toàn thế giới. Chính vì thế mà ba hãng sản xuất máy bay thương mại lớn nhất thế giới, Boeing, Mc Donnell Douglas và Airbus Industries đang lao vào nghiên cứu chế tạo những máy bay siêu tài chưa từng thấy trên bầu trời, gồm 3 tầng và có thể chuyên chở tới 800 hành khách.

Trong tháng 4 vừa qua, hãng Mc Donnell Douglas vừa công bố dự án chế tạo chiếc phân lục cơ MD-12 với bốn động cơ phân lục, 2 tầng chở được hơn 600 hành khách. Hai hãng Boeing và Airbus do chưa đến quyết định cụ thể nên chưa công bố về những dự án đang nghiên cứu. Năm ngoái, Airbus và Boeing đều đã thực hiện một cuộc thăm dò dư luận nơi các khách hàng của mình và được biết rằng các khách hàng này thực sự có nhu cầu cụ thể về những chiếc máy bay siêu tài vào cuối thế kỷ này. Airbus ước lượng rằng tiềm năng thị trường máy bay siêu tài trong thập niên đầu của thế kỷ 21 sẽ là 800 chiếc. Vấn đề đặt ra cho các nhà sản xuất không phải là vấn đề kỹ thuật chế tạo mà là vấn đề hạ tầng cơ sở các phi trường hiện tại nhất thiết phải cải tạo để tiếp đón các máy bay siêu tài này. Chính vì thế mà các nhà sản xuất đang cố gắng thiết kế các máy bay siêu tài tương lai trên cơ sở kích thước các phi trường hiện tại: đa số các mẫu thiết kế máy bay siêu tài đều không có chiều dài toàn thân và chiều dài 2 cánh lớn hơn chiếc Boeing 747-400 là bao nhiêu - Boeing 747-400 hiện là máy bay chở khách lớn nhất thế giới có thể chở được 412 hành khách trên quãng đường bay 13.000 km. Trong thực tế, chiếc máy bay lớn nhất thế giới (không chở khách) chính là chiếc An-25 của Liên Xô (cũ), được dùng để chở vận tải con thoi vũ trụ (trên lưng máy bay), chiếc An 225 dài hơn chiếc Boeing 747-400 tới 14m, nhưng bay chậm hơn và bay gần mặt đất. Hãng hàng không Anh British Airways liên lạc với các nhà thiết kế Liên Xô (cũ) - cụ thể là nhà thiết kế Antonov của Ukraina để yêu cầu họ thiết kế chiếc An-25 với nhiều cải tiến, hoặc một chiếc An-25 mới.

Thiết kế một thế hệ máy bay mới về mặt kỹ thuật chưa đủ, còn phải dự tính được cả những viễn tượng khai thác. Trước hết là khả năng tiếp đón của các phi trường. Các nhà sản xuất tin rằng các phi trường sẽ thay đổi theo, như đã từng thay đổi để đáp ứng với cuộc "cách mạng" hàng không do thế hệ Boeing - 747 dẫn đến: hầu hết tất cả các phi trường lớn trên thế giới đều đã được mở rộng để tiếp đón Boeing-747. Kể đến là phải tính toán những khả năng khai thác tối ưu các chiếc máy bay siêu



Chiếc Jumbo này sẽ quá nhỏ vào thế kỷ 21

CÔNG NGHIỆP HÀNG KHÔNG 92

tài này. Máy bay chở hành khách ngày càng tiện nghi hơn chứ không thể mãi là những "chiếc xe đồ bay". Hãng hàng không British Airways đã nghĩ đến những thiết kế mới các máy bay siêu tài này thành những "du thuyền" bay với những cabin giường ngủ, nhà hàng ăn, quầy rượu, trung tâm thương mại, phòng tập thể dục... bên cạnh những ghế ngồi hạng "economy class" cổ điển tuy rằng việc phục vụ hành khách ở hạng này sẽ được cải tiến theo hướng phục vụ cá nhân hoá. Các tính toán của hãng British Airways cho thấy với các máy bay siêu tài như trên vẫn có thể hạ chi phí khai thác đến 20% so với các loại máy bay hiện đang sử dụng. Nếu các nhà thiết kế kỹ thuật còn phải tính toán thêm về các thông số tiếng ồn, ô nhiễm, bảo trì, thì ngay từ bây giờ các nhà quản lý phi trường cũng đã bắt đầu phải tính toán việc tiếp đón các máy bay siêu tài này: thủ tục đăng ký vé và giữ chỗ trên toàn cầu, thủ tục nhập cảnh, thủ tục hải quan, an ninh phi trường, phòng đợi và các nhu cầu hậu cần khác.

CHÂU Á : THỊ TRƯỜNG HÀNG KHÔNG QUÂN SỰ BÉO BỞ

Châu Á, đặc biệt là Đông Nam Á, do những vấn đề chính trị địa lý như tranh chấp lãnh thổ, lãnh hải và thềm lục địa, vẫn luôn ở trong tư thế chạy đua vũ khí, chủ yếu là không và hải quân. Mặt khác, do tốc độ phát triển kinh tế của các nước Đông Nam Á cao so với toàn cầu, nên các nước này không tiện tận dụng hết trong việc trang bị cho không quân của mình những máy

bay hiện đại nhất mà ngân sách cho phép. Từ nhiều năm qua, Đại hội hàng không châu Á (Asian Air show) tổ chức tại Singapore và Đại hội quốc phòng châu Á (Defence Services Asia) tổ chức tại Kuala Lumpur đã trở thành những "chợ phiên" mà tất cả các nhà chế tạo và sản xuất máy bay trên thế giới đều tham dự giới thiệu, trình diễn các sản phẩm của mình. Đặc biệt, đại hội hàng không Singapore giờ đây đã được xem là quan trọng không kém các đại hội hàng không Paris - Le Bourget của Pháp và Farnborough của Anh.

Qua hai đại hội hàng không, quốc phòng trên, các nhà quan sát đã có thể ghi nhận một vài quyết định trang bị hiện đại hóa không quân của một số nước Đông Nam Á như sau. Singapore chọn loại máy bay A4SU, tức loại Super Skyhawk cải tiến để thay thế loại A-4 Skyhawk kiểu cũ được sử dụng từ 18 năm qua. Malaysia đang quyết định mua máy bay chiến đấu MIG-29 của CHLB Nga thay vì mua máy bay chiến đấu F16 của Mỹ, do giá chào hàng rẻ hơn. Đài Loan vừa quyết định mua 100 chiếc Mirage 2000 hiện đại nhất của Pháp. Thái Lan muốn mua loại AMX do Ý và Brazil sản xuất hỗn hợp sau khi đã trang bị cho mình 2 không đoàn F.16 của Mỹ, đặc biệt Thái Lan còn đặt mua 3 chiếc máy bay không thám từ xa Grumman EZC Hawkeye trị giá tổng cộng là 382 triệu đô la, sẽ được giao nhận vào giữa năm 1993.

UYÊN MY

PHÁT TRIỂN KINH TẾ 35