

C919 và tham vọng chinh phục hàng không dân dụng của Trung Quốc

26/08/2023

[VOA Tiếng Việt](#)



Máy bay C919 của Trung Quốc đang trình diễn tại Triển lãm hàng không ở Chu Hải, Quảng Đông hồi cuối năm 2022

Mẫu máy bay thân hẹp C919 là bước tiến lớn của con đường chinh phục ngành hàng không dân dụng nhưng sẽ còn rất lâu Trung Quốc mới có thể thách thức được hai hãng Boeing và Airbus, các chuyên gia cho biết.

Hồi cuối tháng 5 năm nay, C919 đã có chuyến bay thương mại đầu tiên từ Thượng Hải đến Bắc Kinh của hãng China Eastern Airlines chở khoảng 130 hành khách. Đây hiện là chiếc C919 duy nhất được sử dụng bay thương mại.

Thế độc tôn Airbus-Boeing

Mỗi năm có hàng triệu chuyến bay cất và hạ cánh tại Trung Quốc, gần như tất cả đều sử dụng máy bay của Boeing và Airbus, hai hãng máy bay hàng đầu thế giới, theo New York Times.

Năm ngoái, khoảng 42% trong số hơn 4,1 triệu chuyến bay nội địa thường xuyên của Trung Quốc là dùng máy bay Boeing và 54% là máy bay của Airbus, theo Cirium, hãng cung cấp dữ liệu hàng không.

Airbus, vốn gia nhập thị trường hàng không Trung Quốc vào năm 1985, cho biết họ sẽ xây dựng một dây chuyền lắp ráp thứ hai tại nhà máy của họ ở Trung Quốc. Hiện có khoảng 2.100 máy bay Airbus đang được sử dụng ở Trung Quốc.

Về phần mình, Boeing đã bị cấm bay mẫu 737 Max trên toàn cầu hồi năm 2019 sau hai tai nạn làm 346 người thiệt mạng. Trước đó, khoảng một trong bốn máy bay mà Boeing sản xuất là được giao đến Trung Quốc. Các chuyến bay thương mại trên máy bay 737 Max mới được nối lại ở Trung Quốc hồi đầu năm nay.

Cơ hội cho COMAC

C919 là máy bay thân hẹp một lối đi tương tự với Boeing 737 hay Airbus A320. COMAC cho biết họ có kế hoạch bắt đầu sản xuất 150 máy bay C919 mỗi năm trong vòng 5 năm tới, mặc dù các nhà phân tích hoài nghi về năng lực sản xuất của họ, nhất là sau nhiều năm trì hoãn.

Hiện giờ C919 vẫn chưa được chứng nhận để bay quốc tế, nhưng theo thời gian nó có thể đáp ứng nhu cầu bay nội địa ngày càng tăng ở Trung Quốc. Đến năm 2030, Trung Quốc dự kiến sẽ cần khoảng 4.800 máy bay thân hẹp một lối đi, Herman Tse, nhà phân tích tại Cirium, được New York Times dẫn lời cho biết.

Nếu Comac có thể tăng sản lượng C919, nó có thể sẽ trở thành lựa chọn phổ thông cho các hãng hàng không Trung Quốc, nhưng thị phần của họ vẫn sẽ thua xa Boeing và Airbus, ông Herman Tse nói.

C919 có sức chứa 168 hành khách và có thể chở tối đa là 192 người, với tầm bay từ 4.075 đến 5.555 km, theo dữ liệu từ COMAC. Sức chứa của nó tương tự như phiên bản tầm trung của Boeing 737 của Boeing hay A320neo của Airbus, mặc dù tầm bay thấp hơn đáng kể.

C919 bay lần đầu tiên vào tháng 5 năm 2017. Sau khi hoàn thành chương trình thử nghiệm, nó đã được Cục Hàng không Dân dụng Trung Quốc (CAAC) chứng nhận an toàn vào tháng 9 năm

2022. Đến tháng 12, những chiếc C919 đầu tiên đã được bàn giao cho hãng China Eastern và hãng này dự tính sử dụng C919 cho các đường bay nội địa, chẳng hạn từ Thượng Hải đến Bắc Kinh, Côn Minh, Thành Đô, Thâm Quyển, Tây An và Quảng Châu.

Có đe dọa được Boeing-Airbus?

Vẫn còn quá sớm để nói liệu C919 có thể đe dọa Airbus và Boeing ở trong hay ngoài Trung Quốc hay không. Nó vẫn còn trong giai đoạn hoạt động ban đầu, và khả năng và độ tin cậy của nó vẫn còn chưa biết, theo trang Simple Flying vốn chuyên theo dõi ngành hàng không dân dụng thế giới.

Theo trang này thì giá cả máy bay sẽ rất quan trọng. Các báo cáo ban đầu cho các đơn đặt hàng C919 của China Eastern cho thấy giá bán là 99 triệu đô la mỗi chiếc, theo South China Morning Post. Giá A320neo của Airbus cao hơn ở mức 110,6 triệu đô la.

Miễn là COMAC có thể đáp ứng đơn hàng và máy bay của họ chứng tỏ khả năng thì chắc chắn cơ hội của Boeing và Airbus tại Trung Quốc sẽ bị ảnh hưởng. Cirium dự đoán C919 cuối cùng có thể chiếm từ 20 đến 30% thị phần máy bay thân hẹp của Trung Quốc, Richard Evans, cố vấn cấp cao tại Cirium, được Simple Flying dẫn lời cho biết.

“Con số này có thể cao hơn nhưng còn phụ thuộc vào độ tin cậy được chứng minh và giá cả cạnh tranh. Kịch bản đáng tin sẽ là từ 1.000 đến 1.500 chiếc C919 được giao cho các khách hàng Trung Quốc trong vòng 20 năm tới,” ông nói.

Tính đến tháng 1 năm 2023, Simple Flying cho biết COMAC đã nhận được hơn 1.200 đơn đặt hàng C919 từ các hãng hàng không và hãng cho thuê máy bay Trung Quốc.

Boeing ước tính các hãng hàng không của Trung Quốc sẽ cần 8.485 máy bay chở khách và chở hàng mới trị giá gần 1,5 nghìn tỷ đô la cho đến năm 2041.

Ông Dave Calhoun, Giám đốc điều hành Boeing, được New York Times dẫn lời gọi C919 là ‘máy bay tốt’ và cho rằng cuối cùng nó sẽ đáp ứng nhu cầu nội địa ở Trung Quốc. Ông cũng tin rằng thị trường toàn cầu với quy mô như hiện nay đủ chỗ cho một hãng sản xuất máy bay thứ ba.

Tuy nhiên, giám đốc Boeing cho rằng để cho COMAC xây dựng năng lực sản xuất đủ để đáp ứng nhu cầu nội địa sẽ mất ‘thời gian dài’.

Bên ngoài Trung Quốc, vẫn chưa có đơn đặt hàng được xác nhận. Hãng hàng không mới Nigeria Air hồi năm 2022 cho biết họ có thể xem xét mua C919 khi xây dựng đội bay. Trung Quốc và Nigeria có mối quan hệ chặt chẽ.

Chưa có dấu hiệu nào cho thấy liệu các cơ quan an toàn hàng không như CAA của Anh, FAA của Mỹ và EASA của châu Âu sẽ chứng nhận an toàn cho dòng máy bay này. Điều này sẽ tác động đến doanh số C919 bên ngoài Trung Quốc.

‘Sẽ nắm thị phần Trung Quốc’

Hiện nay mỗi năm hai hãng Boeing-Airbus bán khoảng 500-600 máy bay cho thị trường nội địa Trung Quốc, và với kế hoạch COMAC sản xuất mỗi năm 150 chiếc C919, Boeing-Airbus có thể mất khoảng từ 15 đến 20% thị trường Trung Quốc vào tay COMAC, Giáo sư-Tiến sỹ Khương Hữu Lộc, vốn giảng dạy chương trình MBA tại trường Keller Graduate School of Management, nhận định với VOA từ Fort Worth, bang Texas.

“Thị phần dành cho Airbus và Boeing ở Trung Quốc vẫn còn rất nhiều,” ông nói. Tuy nhiên, ông cảnh báo về lâu dài nếu COMAC khẳng định được uy tín của chiếc C919 và nâng cao được năng lực sản xuất thì có khả năng ‘COMAC sẽ chiếm lĩnh thị trường Trung Quốc’.

Ông nói Chính phủ Trung Quốc có thể khuyến khích hay yêu cầu các hãng hàng không của họ chuyển sang mua máy bay của COMAC để bay nội địa. Khi đó, ‘khách hàng sẽ không còn lựa chọn nào khác’.

Vị giáo sư này nói nếu được lựa chọn thì ông ‘sẽ không bao giờ dám ngồi trên máy bay C919 để bay nội địa ở Trung Quốc’. Tuy nhiên, nếu các hãng khai thác C919 có thể bán với mức giá rẻ đến 50% thì nhiều hành khách sẽ vẫn đi mà không sợ.

Tuy nhiên, hiện giờ điều này là không khả thi vì giá mỗi chiếc C919 ‘một chín một mười’ so với A320 neo trong khi chở ít khách hơn và tầm bay ngắn hơn, ông chỉ ra.

Còn thị trường quốc tế, ông Lộc chỉ ra yêu cầu tiên quyết là phải được các cơ quan quản lý hàng không của Mỹ, châu Âu và Anh chứng nhận thì C919 mới bay được các đường bay quốc tế ngắn.

“Điều này không phải dễ. Phải mất đến 7-8 năm thử thách bay trong đủ các điều kiện thời tiết khác nhau,” ông nói.

Cũng như trên thị trường Trung Quốc, nếu COMAC đi theo chiến lược cạnh tranh về giá trên thị trường quốc tế thì sẽ có nhiều hãng hàng không giá rẻ của các nước nghèo sẽ cân nhắc mua C919 nếu sau một vài năm họ thấy C919 bay an toàn, cũng theo lời vị giáo sư này.

“Nhưng hiện tại 70-80% phụ tùng chính yếu của máy bay C919 là mua từ nước ngoài, cho nên cho dù họ có gia tăng năng lực sản xuất lên gấp đôi đi nữa thì giá thành cũng không thể nào hạ xuống cho được,” ông giải thích.

Tự chủ được không?

Ông lưu ý hiện nay hầu hết các bộ phận chủ chốt của C919 như hệ thống lái và kiểm soát, radar, bánh xe, bộ hạ cánh và nhất là động cơ COMAC đều phải mua từ các hãng Mỹ và châu Âu.

Giáo sư Lộc chỉ ra sản xuất máy bay là một ngành đòi hỏi sự kết hợp của nhiều công nghệ rất cao mà Trung Quốc chưa thể tự chủ được, nhất là động cơ máy bay mà ông cho biết hiện trên thế giới chỉ có vài hãng như General Electrics, Raytheon của Mỹ, Roll-Royce của Anh và Safran của Pháp làm được. Ông cho biết động cơ của C919 là do liên doanh General Electrics-Safran cung cấp.

Khi được hỏi liệu Trung Quốc có thể tự chủ được công nghệ động cơ máy bay hay không, ông nói: “Nếu có sự cộng tác của Nga thì làm được nhưng hiện tại Nga đang bế tắc trong chiến tranh.”

Và ngay cả khi Trung Quốc có thể chế tạo được động cơ máy bay thì ‘cũng không thể cạnh tranh được’ với bốn hãng kể trên, ông nói, mà giá thành lại cao hơn. Cho nên, mua động cơ từ nước ngoài vẫn là lựa chọn khả thi nhất cho COMAC.

Tuy nhiên, việc tùy thuộc vào nước ngoài dẫn đến nguy cơ tham vọng hàng không Trung Quốc bị chặn đường do rủi ro địa chính trị, Giáo sư Lộc chỉ ra.

“Trong giai đoạn này, trong 5 năm tới nếu Trung Quốc bị phong tỏa về công nghệ máy bay thì tương lai của C919 sẽ bị sụp đổ ngay lập tức,” ông nói.

Ông cũng chỉ ra để nghiên cứu phát triển chiếc C919, COMAC đã bỏ ra đến 49 tỷ đô la và số tiền

này ‘còn rất là lâu mới thu hồi lại được’.

“Một chiếc C919 bây giờ bán với giá 100 triệu đô mà lời chẳng hạn 20% thì còn lâu lắm mới lấy lại vốn đầu tư. Nhưng số tiền đó có thể là được chính phủ Trung Quốc trợ cấp.”

<https://www.voatiengviet.com>