

شركات الطيران تكافح للعثور على محركات مع عودة السفر



كان من المفترض أن يبشر هذا العام بالعودة الكبيرة لقطاع السفر الجوي، مع إعادة فتح الصين، وقيام شركات الطيران بتكثيف جداول الرحلات والمطارات التي تقوم بعمليات توظيف للتعامل مع الزيادة. لكن هناك اختناق محتمل لهذا النمو يلوح في الأفق، في شكل نقص في محركات الطائرات وقطع الغيار، خاصة على طائرات «إيرباص إس إي»، و«بوينغ» العملاقة.

ويتفاقم النقص بسبب حقيقة أن المزيد من شركات الطيران تطير بأحدث جيل من التوربينات. وعلى الرغم من أنها أكثر كفاءة في استهلاك الوقود بنسبة تصل إلى 20%، كانت أيضاً عرضة لدورات صيانة أكثر تواتراً من سابقتها الأكثر قوة.

• إيقاف تشغيل مئات الطائرات

ونتيجة لذلك، اضطرت شركات الطيران في جميع أنحاء العالم، إلى إيقاف تشغيل مئات الطائرات تماماً أثناء استعدادها لموسم سفر صيفي مزدحم. وتقول شركة «طيران البلطيق»: «إن 10 من طائراتها البالغ عددها 39 طائرة من طراز إيرباص إيه 220 خارج الخدمة حالياً، بسبب مشكلات في المحرك». وفي الولايات المتحدة، حذرت شركة خطوط

سبيريت الجوية، ذات الميزانية المحدودة، من أنها «ستقلص خطط النمو بسبب سلسلة من المحركات المعطلة». وتسعى «إندي غو» الهندية للحصول على تعويض عن نحو 30 طائرة اضطرت إلى إيقافها بسبب نقص في الأجزاء، بعضها مرتبط بالمحركات.

وكانت قيود سلسلة التوريد تنتشر في الصناعة حتى قبل الوباء، وفي أعقابها عانى صانعو المحركات من نقص في الميكانيكا الماهرة ونقص في المكونات.

وتتميز أحدث المحركات من شركة «رايثيون تكنولوجيز» ومشروع شركة «جنرال إلكتريك - سرفان»، بخلائط معدنية وطلاء ومواد مركبة لازمة للعمل في درجات حرارة شبيهة بالفرن. وتقول شركات الطيران: «إن مكونات التوربينات ترتدي بسرعة أكبر ويتم إرسالها إلى المتجر في وقت أبكر مما كان متوقعاً في البداية».

وقال أكبر الباك، الرئيس التنفيذي للخطوط الجوية القطرية: «المحركات تعمل بشكل أكثر سخونة، والمواد المستخدمة لذلك لا تتحمل الضغط، لذلك هناك مشاكل متعلقة بالمحرك أكثر مما كنا نواجهه سابقاً».

• توسيع إمدادات مكونات المحرك

وتضاعفت أوقات الاستجابة لإصلاحات المحرك ثلاث مرات، مع استمرار انتظار أجزاء معينة لأكثر من عام في بعض الحالات. وتم توسيع إمدادات مكونات المحرك بشكل أكبر مع صخب «إيرباص»، و«بوينغ»، للحصول على إنتاج أعلى من المحركات الجديدة، حيث تسعى جاهدتين لضخ طرز الطائرات ذات الممر الواحد الأكثر مبيعاً بأرقام قياسية.

وقال كليف كولبير، استشاري الطيران في تكساس، عن قطاع المحركات: «في الوقت الحالي، هذا أكثر سخونة من الجحيم. هناك نقص في الأجزاء، يميناً ويساراً، ويؤثر بشكل كبير في شركات الصيانة والإصلاح».

وسيكون الضغط المتزايد على صانعي المحركات النفثة في دائرة الضوء، الخميس، عندما يحدد لاري كولب، الرئيس التنفيذي لشركة جنرال إلكتريك، مستقبل الشركة للمستثمرين كشركة مصنعة مستقلة لصناعة الطيران. كما سيتم الضغط على مديريها التنفيذيين بشأن متانة التوربينات «ليب»، التي تصنعها شركة «جنرال إلكتريك - سرفان»، لعائلة وطائرة بوينغ «737 ماكس». «A320neo» طائرات إيرباص

وتشكو شركات الطيران من ضعف الموثوقية لمحرك منافس تم تصنيعه بواسطة قسم «برات أند ويتني» التابع لشركة «رايثيون».

• محركات بديلة

تحتفظ العديد من شركات الطيران بمخزون مؤقت من قطع الغيار في متناول اليد، ولكن ببساطة لا توجد محركات بديلة كافية متاحة لمواكبة الإصلاحات. وقد تضطر شركات الطيران إلى الاحتفاظ بالطائرة القديمة لفترة أطول مما كان متوقعاً، وتطير كل طائرة لساعات أطول في اليوم. وفي حالة الضرورة، يمكنها حتى إحضار طائرات من أساطيل تدريب الطيارين ووضعهم في خدمة طيران منتظمة. ويمكن أن يؤدي النقص إلى إعاقة خطط الصناعة لتوسيع عدد الرحلات المقدمة في عام 2024، وما بعده. (بلومبيرغ)