



Thứ Ba, 09/12/2025 | 10:02:43

Vết trượt dài từ siêu lợi nhuận đến bờ vực sụp đổ của một hãng hàng không giá rẻ

✉ Báo lỗi ⌚ 08/12/2025 18:00

Spirit Airlines từng là "con gà đẻ trứng vàng" với biên lợi nhuận đáng mơ ước nhưng giờ đây đang phải đối mặt với cuộc chiến sinh tồn sau hai lần nộp đơn phá sản chỉ trong vòng một năm. Hành trình lao dốc của hãng hàng không siêu rẻ này là một bài học đắt giá về sự mong manh của mô hình kinh doanh tinh gọn trong một thế giới đầy biến động.

Thời hoàng kim của mô hình giá siêu rẻ

Câu chuyện của Spirit Airlines bắt đầu vào năm 1983, không phải với tư cách là một hãng hàng không, mà là Charter One, một công ty điều hành tour du lịch tại Detroit (Mỹ). Phải đến năm 1992, cái tên Spirit Airlines mới chính thức xuất hiện trên bầu trời Mỹ. Nhưng bước ngoặt thực sự chỉ đến vào năm 2006, dưới sự dẫn dắt của CEO Ben Baldanza.

Ông Baldanza đã thực hiện một cuộc cách mạng táo bạo: biến Spirit trở thành hãng hàng không siêu giá rẻ (Ultra Low-Cost Carrier - ULCC) thực thụ đầu tiên của Mỹ, lấy cảm hứng từ Ryanair của châu Âu. Triết lý của hãng rất đơn giản nhưng quyết liệt: cắt bỏ mọi thứ. Muốn ký gửi hành lý, chọn chỗ, nước uống, khách đều phải trả thêm tiền. Đổi lại, hành khách nhận được một mức giá vé cơ bản cực thấp.

Chiến lược này đã thành công rực rỡ. Trong giai đoạn 2011-2015, doanh thu của Spirit tăng hơn gấp đôi, từ 1 tỷ USD lên 2.1 tỷ USD. Đến năm 2015, Spirit đạt tới đỉnh cao vận hành với tỷ suất lợi nhuận hoạt động lên tới 23.7%, một con số đáng mơ ước, vượt xa các "ông lớn" truyền thống như American Airlines (15.3%) hay United Airlines (13.6%).

Thành công của Spirit Airlines dựa trên ba trụ cột: tận dụng tối đa công suất máy bay (lắp thêm 30% ghế so với đối thủ), đơn giản hóa hoạt động (chỉ dùng một dòng máy bay Airbus A320/321), và quan trọng nhất là khai thác triệt để doanh thu phụ trợ.

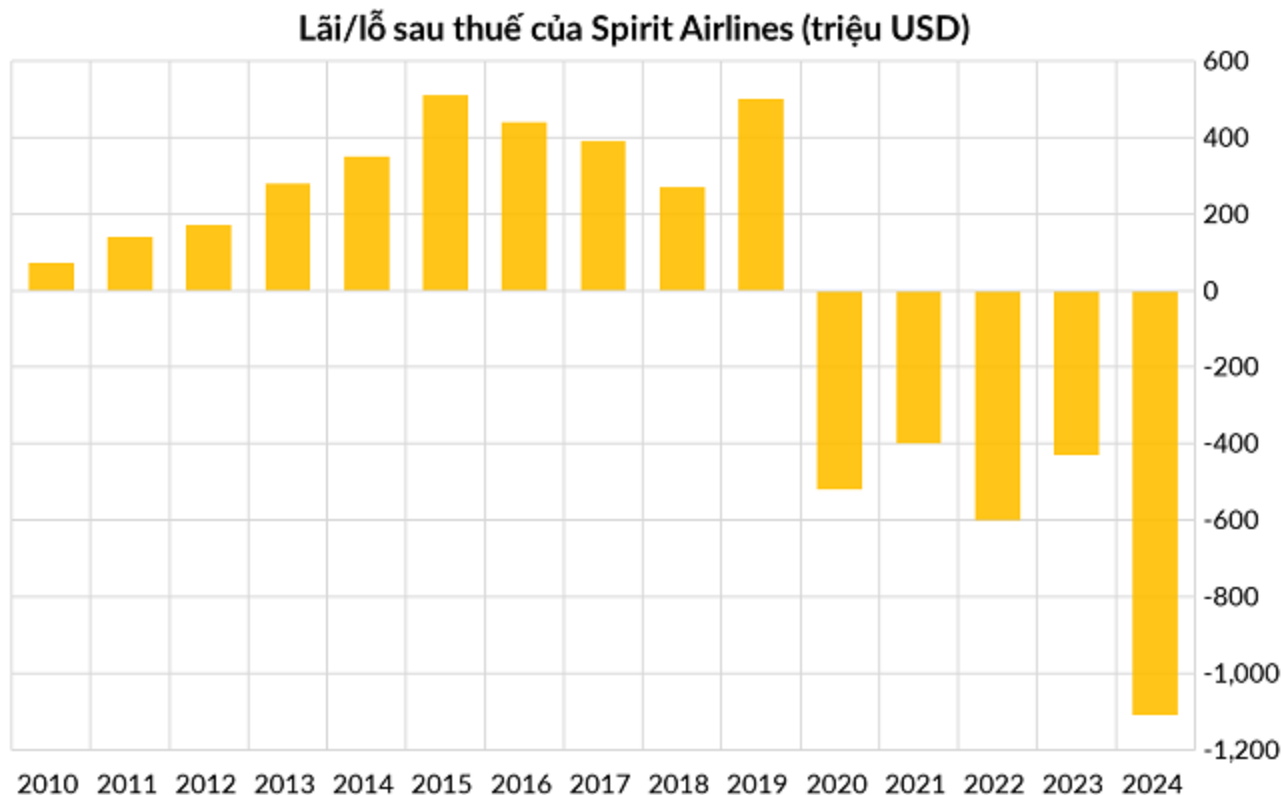
Năm 2019, các khoản phí và phụ phí đóng góp tới hơn 45% tổng doanh thu của hãng, với mức trung bình 56 USD trên mỗi hành khách, thường cao hơn cả giá vé gốc. Cổ phiếu Spirit đạt đỉnh vào năm 2019, và sự xuất hiện của hãng tại một thị trường thường khiến giá vé trung bình giảm 17%, một hiện tượng được các nhà kinh tế học gọi là "Hiệu ứng Spirit".

Cú trượt dài khi cơn bão hoàn hảo ập đến

Ngày vui không kéo dài mãi. Kể từ năm 2019, Spirit chưa từng có một năm nào có lãi. Gần đây nhất vào quý 3/2025, hãng bay này lỗ ròng 317 triệu USD. Sự sa sút của hãng là kết quả của một "cơn bão hoàn hảo" hội tụ từ nhiều yếu tố.

Đại dịch COVID-19 và sự thay đổi của khách hàng: Spirit phụ thuộc gần như hoàn toàn vào nhóm khách du lịch giải trí nhạy cảm về giá. Khi đại dịch ập đến vào năm 2020, nhóm khách này biến mất. Trong quý 2/2020, công suất của hãng giảm tới 83%, gây ra khoản lỗ 144 triệu USD.

Nhưng điều tồi tệ hơn là sự thay đổi hành vi sau đại dịch. Khách hàng bắt đầu ưu tiên sự linh hoạt, độ tin cậy và không gian thoải mái hơn là giá rẻ tuyệt đối, những yêu cầu mà mô hình "nhồi nhét" của Spirit không thể đáp ứng.



Nguồn: *ĐQ tổng hợp từ companiesmarketcap.com*

Spirit Airlines liên tục thua lỗ kể từ 2020

Sự phản công của các đối thủ: Nhận thấy sự đe dọa từ mô hình ULCC, các hãng hàng không truyền thống như United và Delta đã tung ra hạng vé Basic Economy (Phổ thông Cơ bản) và vĩnh viễn loại bỏ phí đổi vé. Động thái này đã làm xói mòn lợi thế cạnh tranh duy nhất của Spirit. Hành khách giờ đây sẵn sàng trả thêm 25 USD để bay với một hãng lớn đáng tin cậy hơn là chọn Spirit.

Thương vụ sáp nhập đổ vỡ: Năm 2022, JetBlue tung ra một chiếc phao cứu sinh cho Spirit thông qua đề nghị mua lại trị giá 3.8 tỷ USD. Tuy nhiên, vào tháng 1/2024, Bộ Tư pháp Mỹ (DOJ) đã can thiệp và tòa án liên bang đã chặn đứng thương vụ này vì lo ngại độc quyền do hãng hàng không sau sáp nhập có quy mô quá lớn.

Khủng hoảng động cơ GTF: Đây là nguyên nhân trực tiếp và nặng nề nhất. Spirit là hãng khai thác lớn nhất tại Mỹ sử dụng động cơ Geared Turbofan (GTF) của Pratt & Whitney. Nhà sản xuất động cơ này đã phát hiện ra một lỗi

kỹ thuật nghiêm trọng liên quan đến tạp chất trong bột kim loại được sử dụng để chế tạo tuabin cao áp. Lỗi này có thể gây ra các vết nứt siêu nhỏ, dẫn đến nguy cơ hỏng động cơ giữa trời.

Để khắc phục, Pratt & Whitney buộc phải triệu hồi hàng nghìn động cơ trên toàn cầu để kiểm tra và thay thế linh kiện, một quy trình mất tới hàng trăm ngày cho mỗi động cơ. Hậu quả đối với Spirit là rất tàn khốc.

Tính đến tháng 10/2025, hãng có tới khoảng 40 máy bay, trong đó gần 20% đội bay phải nằm đất (AOG - Aircraft on Ground) để chờ bảo dưỡng, không thể khai thác thương mại nhưng vẫn phải gánh chi phí thuê và bảo quản. Theo Flight Global, sự cố này ảnh hưởng đến Spirit lớn hơn nhiều so với các đối thủ. Mặc dù Spirit đã đạt được thỏa thuận bồi thường trị giá khoảng 150-195 triệu USD từ nhà sản xuất động cơ, nhưng số tiền này không thể bù đắp được thiệt hại về doanh thu và sự gián đoạn vận hành kéo dài.

Dưới sức ép của nợ nần và chi phí vận hành tăng cao, Spirit nộp đơn xin bảo hộ phá sản theo Chương 11 của Luật Phá sản Mỹ lần đầu vào tháng 11/2024. Dù kết thúc quá trình tái cấu trúc theo Chương 11 khá nhanh chóng vào tháng 3/2025, các vấn đề cốt lõi vẫn chưa được giải quyết. Chưa đầy một năm sau, vào tháng 8/2025, Spirit Airlines buộc phải nộp đơn phá sản lần thứ hai, rơi vào tình cảnh trở trêu mà giới tài chính gọi là "Chapter 22".

Tương lai nào cho cánh chim gãy?

Trong lần tái cơ cấu thứ hai này, Spirit đang đặt cược vào chiến lược "thu nhỏ để tồn tại". Theo tài liệu nộp lên Ủy ban Chứng khoán và Giao dịch Mỹ (SEC) vào tháng 10/2025, hãng đặt mục tiêu trở lại có lãi vào năm 2027, với lợi nhuận ròng dự kiến là 219 triệu USD.

Để đạt được mục tiêu này, Spirit đang thực hiện một cuộc "đại phẫu" đau đớn. Đội bay bị cắt giảm từ 214 máy bay xuống còn khoảng 100 - 106 chiếc, tức là cắt giảm hơn một nửa quy mô. Hãng đã trả lại 27 máy bay cho công ty cho thuê AerCap và đang xin tòa án cho phép từ chối hợp đồng thuê với 87 máy bay khác. Mạng lưới thu hẹp, giảm 25% công suất bay và rút khỏi ít nhất 13 thành phố. Đồng thời, hơn 1,800 tiếp viên hàng không và hàng trăm phi công sẽ mất việc.

Tuy nhiên, các chuyên gia tỏ ra rất hoài nghi về tính khả thi của kế hoạch này. Theo Airlinsight, việc thu hẹp quy mô để tìm kiếm lợi nhuận là một chiến lược cực kỳ rủi ro trong ngành hàng không, nơi hiệu quả kinh tế phụ thuộc chặt chẽ vào quy mô (economies of scale). Spirit có nguy cơ phải gánh một cấu trúc chi phí cố định công kênh của một hãng lớn trên vai của một hãng bay đã bị thu nhỏ, dẫn đến chi phí đơn vị tăng vọt.

CEO của United Airlines, ông Scott Kirby, thậm chí còn công khai dự đoán rằng mô hình siêu giá rẻ đã "chết" và Spirit sẽ không thể tồn tại. Các nhà phân tích ước tính khả năng Spirit phục hồi độc lập thành công chỉ khoảng 20-30%. Kịch bản khả dĩ hơn là hãng sẽ bị mua lại từng phần hoặc phải thanh lý tài sản hoàn toàn.

Bài học từ sự sụp đổ

Sự sụp đổ của Spirit Airlines để lại những bài học sâu sắc cho toàn ngành.

Thứ nhất, câu chuyện của Spirit cho thấy giới hạn của chiến lược cạnh tranh bằng giá rẻ tuyệt đối. Khi chi phí lao động và vận hành tăng cao, lợi thế chi phí của các hãng ULCC bị xói mòn. Đồng thời, sự "thờ ơ" với trải nghiệm khách hàng trong quá khứ đã khiến Spirit không có được lòng trung thành của hành khách khi thị trường thay đổi.

Thứ hai, khủng hoảng động cơ GTF là một lời cảnh báo nghiêm khắc về rủi ro công nghệ. Việc phụ thuộc quá nhiều vào một loại động cơ mới chưa được kiểm chứng dài hạn đã biến Spirit thành nạn nhân lớn nhất khi sự cố xảy đến. Việc tập trung khai thác một số ít dòng tàu bay và động cơ giúp các hãng giảm chi phí và đơn giản hóa hoạt động bảo dưỡng cũng như đào tạo nhân sự, nhưng cũng trở thành tử huyệt khi xảy ra lỗi kỹ thuật.

A320Neo và A321Neo là những dòng bị ảnh hưởng nặng nề nhất của lỗi động cơ GTF do Pratt & Whitney sản xuất.

Cuối cùng, thất bại của lần tái cơ cấu đầu tiên cho thấy sự nguy hiểm của các quy trình phá sản chớp nhoáng. Việc vội vã dừng tái cơ cấu theo Chương 11 của Luật Phá sản mà không giải quyết triệt để các vấn đề về cấu trúc chi phí và mô hình kinh doanh đã nhanh chóng dẫn tới phá sản lần hai. Spirit Airlines

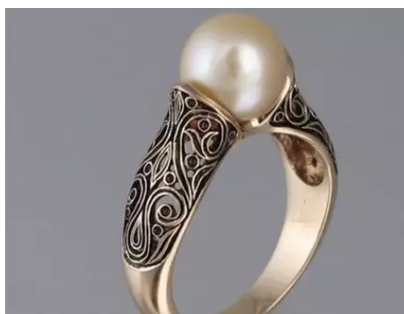
từng thay đổi cách người Mỹ bay, giờ đây lại đang có nguy cơ trở thành một cái tên nữa trong danh sách dài những hãng hàng không biến mất theo dòng chảy lịch sử.

Đức Quyền

DÀNH CHO BẠN



Here Are 29 of the Coolest Gifts for This 2025



Lara Is Retiring - Her Final Jewelry Pieces Are 80% Off



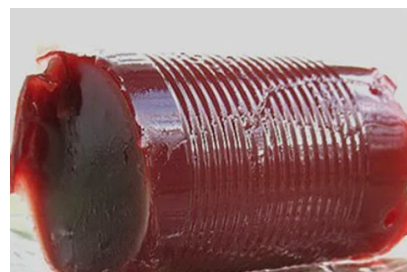
Maryland: Big Changes Near Baltimore Leave Seniors Fuming



Top 5 Investment Advisor Firms In The United States



Top 5 Wealth Management Firms In The United States



Those Who Have Diabetes, Read It - Before They Delete It!