

**คุ้มครองตัวกลาง
ด้านการเดินทางท่องเที่ยว
จากผลกระทบของ
การล้มเหลวของสายการบิน**



wex™

สารบัญ

- 01 คำถามจากผู้เขียน
- 02 มองย้อนกลับไป
- 03 เหตุการณ์เมื่อเร็ว ๆ นี้
- 04 ปัจจุบัน
- 05 การคุ้มครอง
- 06 โอกาสในการจัดจำหน่าย



อุตสาหกรรมจะเตรียมตัวรับมือ การล้มเหลวของสายการบินได้อย่างไร

การล้มเหลวของสายการบินเป็นส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์การบินพาณิชย์ด้านผู้โดยสารมาตลอด 110 ปีที่ผ่านมา

ความเสี่ยงพื้นฐานยังคงมีอยู่จนถึงทุกวันนี้ นั่นก็คือลักษณะการชำระเงินล่วงหน้าของการเดินทางทางอากาศที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อการผิดนัดของชีพพลายเออร์ และไม่มีมาตรการคุ้มครองใด ๆ ในระดับอุตสาหกรรม แม้ว่าจะมีสายการบินพาณิชย์ด้านผู้โดยสารล้มเหลวกว่า 1,200 รายในช่วง 25 ปีที่ผ่านมาก็ตาม

ธุรกิจตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว (travel intermediaries)¹ ผู้ลงทุนและกรรมการของธุรกิจเหล่านี้ ผู้เดินทาง ตลอดจนผู้เสียหาย ต่างมีความเสี่ยงสูงด้วยกันทั้งสิ้น ทุกฝ่ายอาจได้รับผลกระทบทางการเงินและการสูญเสียอื่น ๆ อย่างมากเมื่อสายการบินหยุดดำเนินการ

บัตรเสมือนหรือบัตรดิจิทัล (virtual cards) ของ WEX เป็นมาตรการป้องกันที่ได้รับการพิสูจน์แล้ว บัตรเสมือนของ WEX ให้การคุ้มครองในการเรียกคืนรายการชำระเงินผ่านระบบบัตร (chargeback) ที่รวดเร็วและเชื่อถือได้ ช่วยให้ตัวกลางสามารถกู้คืนเงินได้อย่างรวดเร็วหากสายการบินล้มเหลว ซึ่งต่างจากการโอนเงินผ่านธนาคารที่ไม่เสนอทางออกใด ๆ

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2017 เป็นต้นมา WEX ได้กู้คืนเกือบ 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการทำ chargeback ให้กับตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวจากการล้มเหลวของสายการบิน 14 ราย เป็นการให้การคุ้มครองด้านการเงินที่สำคัญแก่อุตสาหกรรมเดินทางท่องเที่ยว

การให้คำมั่นสัญญาเกี่ยวกับการคุ้มครองในการทำ chargeback เป็นเรื่องสำคัญสำหรับตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว WEX ส่งมอบตามคำมั่นสัญญานั้นและเพิ่มผลกำไรให้แก่ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวโดยการลดความเสี่ยงของพวกเขา

Kristian Kish

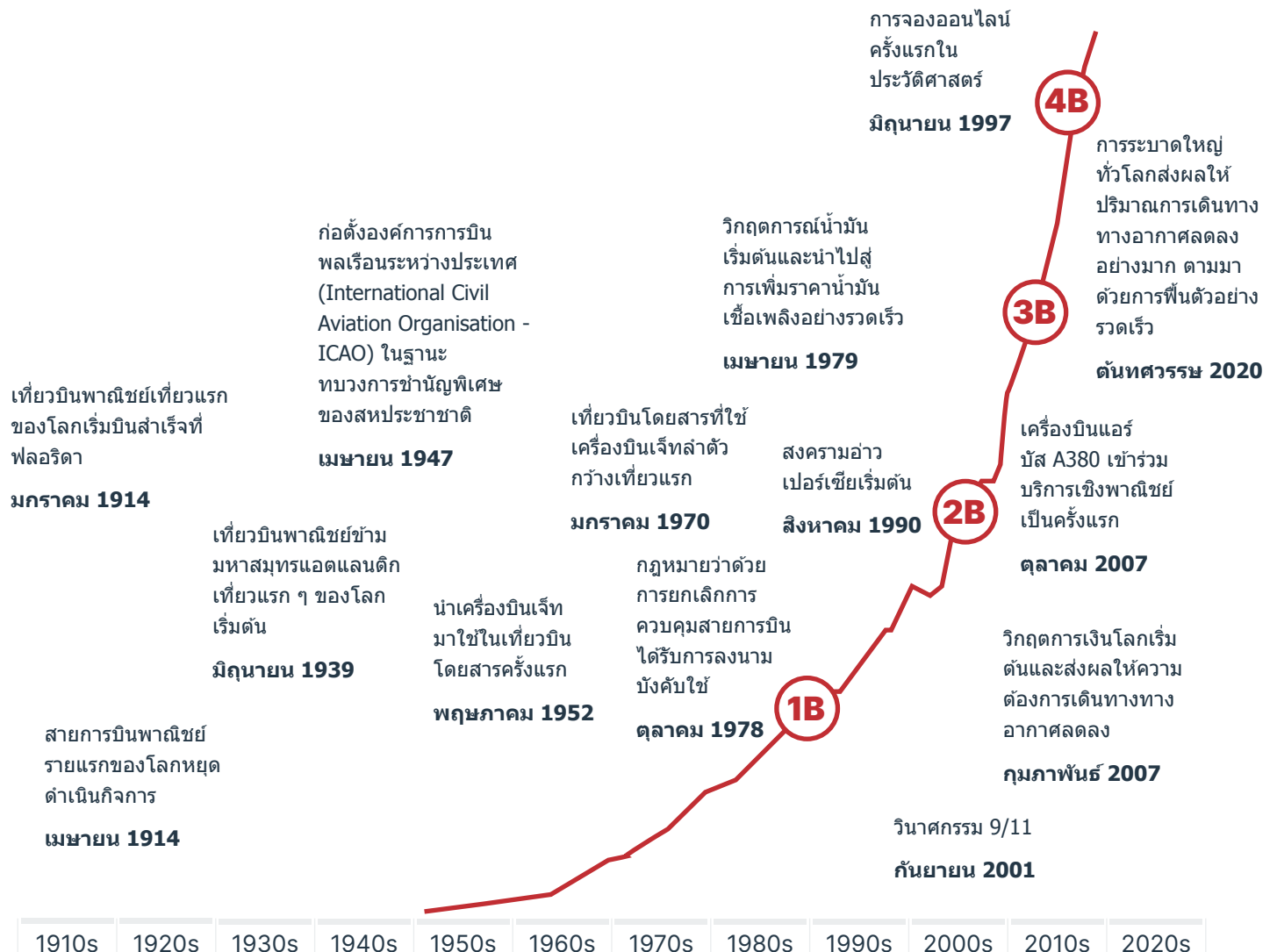
หัวหน้าฝ่ายข้อมูลเชิงลึกและการเติบโตของ WEX

¹ รวมถึงบริษัทต่าง ๆ เช่น ตัวแทนท่องเที่ยวออนไลน์ บริษัทจัดการการเดินทางท่องเที่ยว ตัวแทนขายส่ง และตัวกลางอื่น ๆ ในห่วงโซ่คุณค่าการเดินทางท่องเที่ยวระดับโลกสำหรับการจัดจำหน่ายบริการการบิน



ประวัติความเป็นมาโดย สังเขปของการบินพาณิชย์

จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางในแต่ละปี และเหตุการณ์สำคัญ
ช่วงทศวรรษ 1910-2020



ที่มา: การวิจัยของทีมงาน WEX อ้างอิงจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ เช่น ธนาคารโลก, IATA, ICAO และอื่น ๆ

ภาพรวมโดยสังเขป เกี่ยวกับการล้มเหลวของ สายการบิน

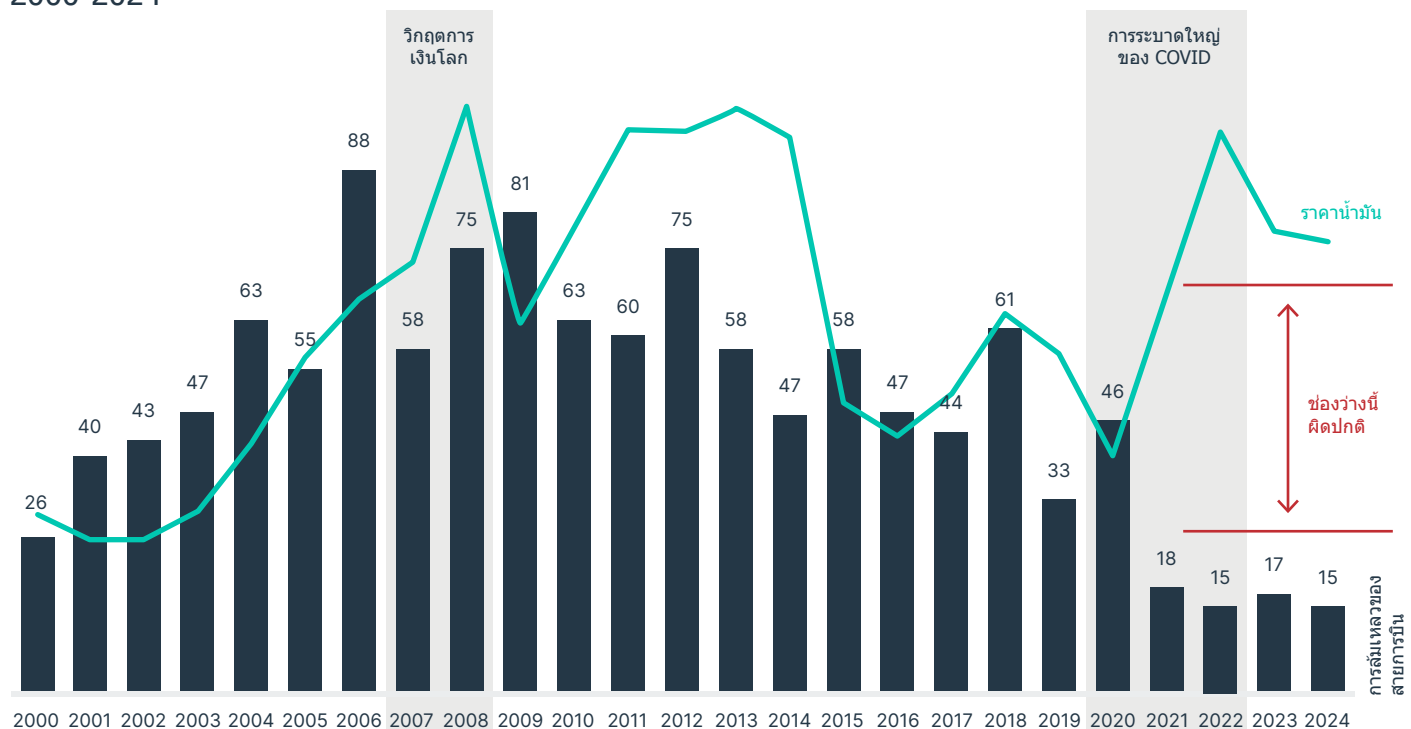
สายการบินพาณิชย์ต้นผู้โดยสารรายแรกของโลกหยุดดำเนินการในเดือน
เมษายน ค.ศ. 1914 หลังจากเปิดให้บริการมาเป็นเวลาประมาณสี่เดือน¹

อีกเพียงกว่าศตวรรษต่อมา ในปี ค.ศ. 1927 สายการบิน PanAm ได้ก่อตั้ง
ขึ้น และได้กลายเป็นสัญลักษณ์สำคัญของอุตสาหกรรมการบิน ก่อนจะหยุด
ดำเนินการ ในปี ค.ศ. 1991 การล้มเหลวของสายการบินนี้เกิดขึ้นภายหลัง
จากประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการปรับตัวสูงขึ้นของ
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการเพิ่มราคาดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกับสงคราม
อ่าวเปอร์เซียครั้งที่หนึ่ง

ในช่วงเวลาต่อมา วิกฤตการเงินโลก (ค.ศ. 2007–2008) ประกอบกับความ
ผันผวนของราคาน้ำมันในช่วงเวลาดังกล่าว ส่งผลให้จำนวนการล้มเหลวและ
การล้มละลายของสายการบินเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก และต่อเนื่องไปจนถึงปี ค.ศ.
2009

การก่อการร้าย ความขัดแย้งในระดับภูมิภาค และภัยคุกคามจากการกระทำ
ดังกล่าว ได้ส่งผลกระทบต่อตรงหรือโดยอ้อม (เช่น ผ่านการปรับตัวสูงขึ้นของ
ราคาน้ำมัน) ต่อต้นทุนของสายการบิน ความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร
และปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งนำไปสู่การล้มเหลวของสายการบินในที่สุด

การล้มเหลวของสายการบิน² เทียบกับราคาน้ำมัน 2000-2024



¹ <https://www.space.com/16657-worlds-first-commercial-airline-the-greatest-moments-in-flight.html>

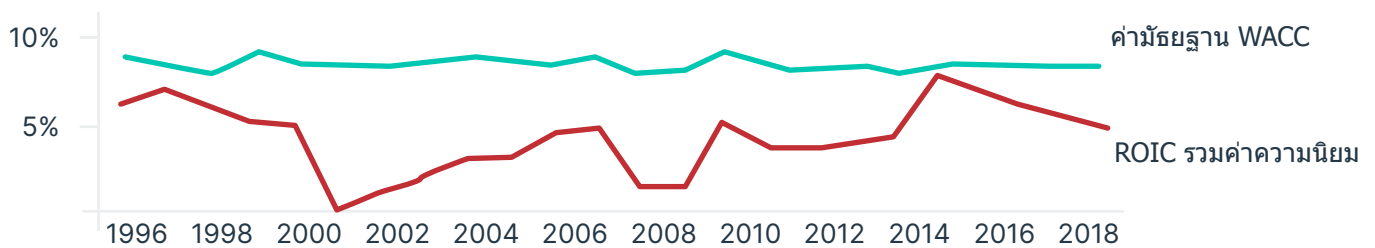
² ข้อมูลการล้มเหลวของสายการบินได้รับจาก ch-aviation และจำกัดเฉพาะผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสายการบินเสมือน (เช่น สายการบินที่ว่างบริษัทภายนอกให้ดำเนินการส่วนใหญ่)
ข้อมูลราคาน้ำมันอ้างอิงจากราคาน้ำมันโลกผ่าน Macrotrends



สายการบินต่าง ๆ มีผลประกอบการต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้มานานแล้ว ก่อนที่จะได้รับผลกระทบจากโควิด-19 ความจริงแล้ว ROIC ของภาคนี้ต่ำกว่า WACC มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1996 แล้วเป็นอย่างน้อย

McKinsey & Co: ติดตามความคืบหน้าการฟื้นตัวของห่วงโซ่คุณค่าในอุตสาหกรรมการบิน, 25 ตุลาคม ค.ศ. 2023

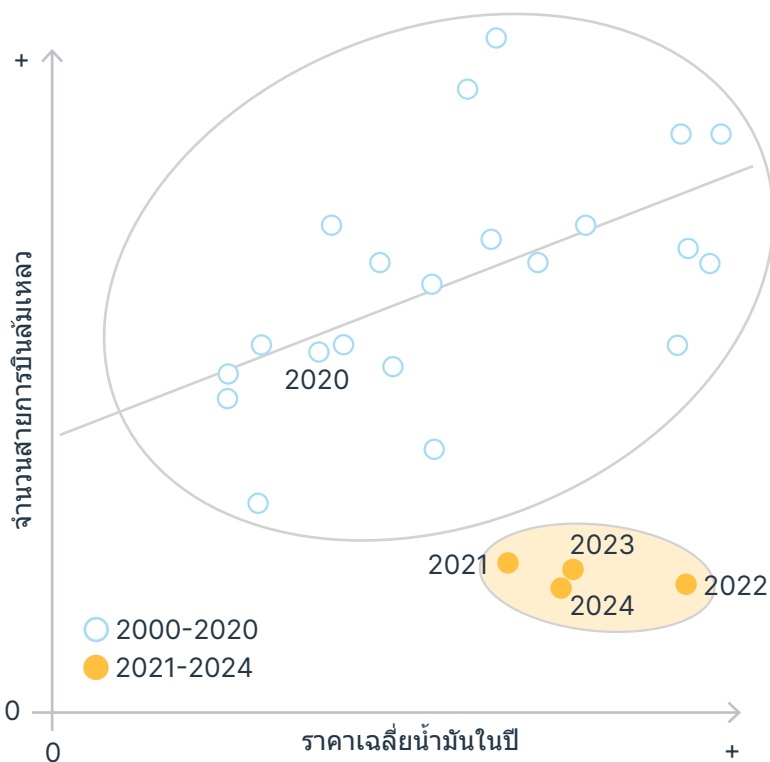
ROIC ของอุตสาหกรรมการบินรวมค่าความนิยมเทียบกับค่ามัธยฐาน WACC 1996-2018



WACC (ต้นทุนเงินทุนถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก - Weighted Average Cost of Capital): WACC คือต้นทุนเฉลี่ยของเงินทุนของบริษัท ซึ่งส่วนน้ำหนักตามสัดส่วนของหนี้สินและส่วนทุนในโครงสร้างเงินทุนของบริษัท
ROIC (อัตราผลตอบแทนจากเงินทุน - Return on Invested Capital): ROIC วัดประสิทธิภาพในการสร้างผลตอบแทนจากเงินทุนที่บริษัทลงทุนไป
ที่มา: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/aviation-value-chain/>

2021-2024 มีการล้มเหลวของสายการบินน้อยกว่าที่คาดไว้

การล้มเหลวของสายการบิน¹ เทียบกับราคาน้ำมัน
2000-2024



การล้มเหลวของสายการบินมีความสัมพันธ์กับการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในช่วงปี ค.ศ. 2000 ถึง 2020 ซึ่งเป็นสิ่งที่สมเหตุสมผล เนื่องจากต้นทุนเชื้อเพลิงเป็นหนึ่งในแหล่งที่มาของต้นทุนที่สูงที่สุดของสายการบินและเป็นที่ที่สายการบินมีการควบคุมที่จำกัด

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2021 เป็นต้นมา จำนวนการล้มเหลวของสายการบินยังคงอยู่ในระดับต่ำ แม้ว่าราคาน้ำมันและปัจจัยอื่น ๆ จะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งโดยปกติแล้วน่าจะส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมเผชิญกับภาวะตึงเครียดทางการเงิน

¹หมายถึงเฉพาะสายการบินที่ให้บริการผู้โดยสารตามตารางเวลาเท่านั้น

ทำไมการล้มเหลวจึงลดลง

รัฐบาลทั่วโลกได้ให้ความช่วยเหลือแก่สายการบินเป็นมูลค่ารวม 243 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วงการระบาดใหญ่ ความช่วยเหลือส่วนใหญ่อยู่ในรูปของเงินกู้หรือการค้ำประกันเงินกู้ ซึ่งช่วยให้สายการบินสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ สายการบินบางรายยังสามารถปรับโครงสร้างหนี้ได้ รวมถึงผ่านกระบวนการฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลายของสหรัฐอเมริกา (Chapter 11) (หรือกระบวนการที่คล้ายคลึงกัน) และนอกจากนี้ สายการบินแทบทั้งหมดได้ลดจำนวนพนักงานลงอีกด้วย

เมื่อการฟื้นตัวเริ่มขึ้น สายการบินบางรายได้เปลี่ยนการดำเนินงานเพื่อมุ่งเน้นไปที่เส้นทางที่ทำกำไรได้มากกว่าและกลุ่มตลาดที่ฟื้นตัวได้เร็วกว่า (เช่น การเดินทางเพื่อการพักผ่อนเทียบกับเพื่อธุรกิจ) และได้รับประโยชน์จากการปรับขึ้นค่าโดยสาร เนื่องจากการเติบโตของอุปสงค์สูงกว่าการฟื้นตัวของขีดความสามารถในการให้บริการ

ในบางกรณี สายการบินยังสามารถตรึงต้นทุนเชื้อเพลิงให้อยู่ในระดับต่ำได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่งโดยผ่านการทำเฮดจิง (hedging) อย่างไรก็ตาม ประโยชน์จากมาตรการดังกล่าวมีแนวโน้มว่าจะหมดลงแล้วในปัจจุบัน

แนวโน้มของการล้มเหลว ที่ลดลงนี้จะสามารถดำเนิน ต่อไปได้หรือไม่



ในช่วงปี ค.ศ. 2012 ถึง 2019 แม้ว่าจะอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวย
ทั้งการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ใน
ระดับต่ำ แต่สายการบินกลับประสบภาวะกำไรเชิงเศรษฐกิจติดลบรวมโดย
เฉลี่ยปีละ 17 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากสายการบิน 122 รายที่เราได้
ศึกษา พบว่า 77 เปอร์เซนต์เป็นกิจการที่สร้างผลตอบแทนต่ำกว่าต้นทุน
เงินทุน

McKinsey & Co: การประเมินผลกระทบของการระบาดใหญ่ต่ออุตสาหกรรมการบินโลก, 31 ตุลาคม ค.ศ. 2022

มีสัญญาณบางอย่างที่บ่งบอกว่าเป็นไปได้...

ขณะนี้รัฐบาลที่ได้ออกเงินกู้แก่สายการบินไปใน
ช่วงการระบาดใหญ่มีแรงจูงใจที่จะทำให้
สายการบินเหล่านั้นยังคงดำเนินงานต่อไป
เพื่อป้องกันการชำระคืนเงินกู้ของตน

สิ่งนี้อาจอยู่ในรูปแบบของมาตรการกีดกัน
ทางการค้า หรือความพยายามอื่น ๆ ที่เอื้อ
ประโยชน์ต่อสายการบินบางราย และมีแนวโน้ม
ที่จะส่งผลให้ค่าโดยสารสูงขึ้นสำหรับผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ข้อจำกัดด้านอุปทานในห่วงโซ่
คุณค่า เช่น ความล่าช้าในการส่งมอบ
อากาศยาน อาจจำกัดขีดความสามารถในการ
ให้บริการ และส่งผลให้ราคาตั๋วโดยสารปรับตัว
สูงขึ้นในระยะสั้น

ตัวอย่างเช่น ในปี ค.ศ. 2023 และ 2024 เป็น
ช่วงเวลาที่ผลประกอบการของสายการบินอยู่ใน
ระดับแข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรสุทธิ
ประมาณ 3%¹ ไม่น่าจะเพียงพอต่อความคาด
หวังของผู้ลงทุนในระยะยาว

...แต่อาจจะไม่ยั่งยืน

สายการบินแต่ละรายไม่สามารถขาดทุนอย่าง
ต่อเนื่องและยังคงดำเนินงานต่อไปได้ในระยะ
ยาว ในที่สุดก็จะต้องล้มเหลว

มาตรการที่คุ้มครองสายการบินรายหนึ่ง อาจ
แลกมากับ ความเสียหาย (โดยอ้อม) ของอีก
สายการบินหนึ่ง ซึ่งนำไปสู่การล้มเหลวของ
สายการบินบางราย

การก่อตั้งสายการบินใหม่อาจยิ่งทำให้มี
การแข่งขันมากขึ้น และกดดันอัตรากำไรใน
อุตสาหกรรมที่มีผลกำไรสุทธิเพียง 6 ดอลลาร์
สหรัฐกว่า ๆ ต่อผู้โดยสารหนึ่งคนในปี ค.ศ.
2024¹

ตัวอย่างเช่น สายการบิน Mexicana ซึ่งหยุด
ดำเนินกิจการในปี ค.ศ. 2010 ได้กลับมาเริ่ม
ดำเนินกิจการอีกครั้งภายใต้การบริหารของ
กองทัพเม็กซิโก ขณะที่ Global Airlines ซึ่งก่อ
ตั้งโดยอดีตนายธนาคารที่ผันตัวมาเป็นอินฟลู
เอนเซอร์ มีแผนที่จะแข่งขันกับ British Airways
ในเส้นทางลอนดอน-นิวยอร์ก โดยใช้เครื่องบิน
Airbus A380 เพียงลำเดียว²

¹ <https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-06-03-01/>.

² <https://www.economist.com/business/2023/08/31/from-social-media-stars-to-the-mexican-army-everyone-wants-to-run-an-airline>.

มีหลายวิธีที่สายการบิน จะล้มเหลวได้

วิธีที่สายการบินล้มเหลวมีความสำคัญ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะขึ้นอยู่กับเขตอำนาจที่เกี่ยวข้องและสาเหตุของการล้มเหลว และสามารถกำหนดผลกระทบต่อดัชนีกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว ผู้เดินทาง และผู้มีผลประโยชน์ร่วมรายอื่น ๆ

วิธีแรก การดำเนินงานเที่ยวบินของสายการบินอาจหยุดลงอย่างกะทันหัน ตัวอย่างเช่น สายการบินในสหราชอาณาจักรมักจะเข้าสู่กระบวนการปรับโครงสร้างกิจการอย่างรวดเร็วเมื่อประสบภาวะหนี้สินล้นพ้นตัว ซึ่งอาจนำไปสู่สถานการณ์ที่ผู้โดยสารซึ่งขึ้นเครื่องไปแล้วถูกเชิญลงจากเครื่อง ในขณะที่ผู้โดยสารที่อยู่ระหว่างการท่องเที่ยวหรือการเดินทางเพื่อธุรกิจต้องตกค้างอยู่ในที่ต่าง ๆ

วิธีที่สอง การปรับโครงสร้างในขณะที่ยังคงดำเนินกิจการต่อไปเป็นแนวทางที่พบได้บ่อยในบางเขตอำนาจและทางเลือกด้านการล้มละลายอย่างเช่น Chapter 11 ในสหรัฐอเมริกา หรือกระบวนการที่คล้ายคลึงกันในฝรั่งเศส และเยอรมนี กระบวนการเหล่านี้เปิดโอกาสให้มีการเจรจาอีกครั้งในเรื่องปรับเงื่อนไขต่าง ๆ กับซัพพลายเออร์และผู้มีผลประโยชน์ร่วมรายอื่น ๆ โดยระดับการหยุดชะงักของเที่ยวบินในสถานการณ์ดังกล่าวอาจแตกต่างกันไป

สิ่งสำคัญคือ สุขภาพทางการเงินของสายการบินมักไม่โปร่งใสต่อดัชนีกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวและผู้โดยสาร ทำให้บุคคลเหล่านี้ไม่สามารถระบุและควบคุมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องได้



Monarch

การล้มเหลวแบบฉับพลัน ส่งผลให้ผู้โดยสารถูกนำลงจากเครื่อง และมีผู้เดินทางประมาณ 110,000 คนตกค้างอยู่ตามที่ตั้งต่าง ๆ ส่วนใหญ่ในยุโรป โดยสายการบินนี้เป็นสายการบินขนาดใหญ่อันดับที่ห้าในสหราชอาณาจักร



JET AIRWAYS

กระบวนการระยะเวลา 5 ปี

สำหรับสายการบินที่เคยเป็นสายการบินที่ใหญ่ที่สุดในอินเดีย โดยเริ่มตั้งแต่การระงับเที่ยวบินบางส่วนในช่วงแรก ไปจนถึงการชำระบัญชี



ANSETT AUSTRALIA

การล้มเหลวแบบฉับพลันของ

สายการบินที่มีขนาดใหญ่อันดับสองของออสเตรเลียในขณะนั้น ส่งผลให้ผู้โดยสารตกค้างอยู่บนเครื่องบินที่ไม่สามารถออกเดินทางได้ และไม่มีพนักงานมาปฏิบัติงาน



กระบวนการระยะเวลา 11 เดือน

ตั้งแต่การยื่นล้มละลายจนถึงการหยุดดำเนินการ สำหรับสายการบินที่เคยถูกขนานนามว่าเป็น “สายการบินของโลก” และเป็นสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรม



ในปีนี้ (ค.ศ. 2024) โดยรวมแล้ว สายการบินต่าง ๆ จะได้รับผลตอบแทนจากเงินทุนในอัตรา 5.7% ซึ่งต่ำกว่าต้นทุนของเงินทุนเฉลี่ยที่ 9% มาก [...] เรายังคงถูกบีบอยู่ระหว่างสภาพแวดล้อมการแข่งขันที่ดุเดือดที่ปลายน้ำ และการขาดการแข่งขันที่ต้นน้ำในห่วงโซ่อุปทานที่มีลักษณะผูกขาด [...] และยิ่งไปกว่านั้นคือข้อจำกัดด้านกฎระเบียบที่เข้มงวด

เพราะฉะนั้น จึงยังมีอุปสรรคอีกมากมายที่ขัดขวางการสร้างผลกำไรที่ยั่งยืนในระดับอุตสาหกรรม

Willie Walsh, ผู้อำนวยการใหญ่องค์การ IATA, การประชุมสามัญประจำปี (AGM) ครั้งที่ 80 ของ IATA และการประชุมสุดยอดการขนส่งทางอากาศโลก ณ เมืองดูไบ, มิถุนายน ค.ศ. 2024



ไม่มีการคุ้มครองระดับอุตสาหกรรม

มีโครงการหรือมาตรการหลากหลายรูปแบบที่มุ่งลดผลกระทบจากการล้มเหลวของสายการบินสำหรับเฉพาะกลุ่ม แต่โดยมากแล้ว มาตรการเหล่านี้มีขอบเขตจำกัด หรือยังไม่ปรากฏหลักฐานในทางปฏิบัติว่าสามารถลดระดับความเสี่ยงทางการเงินที่สายการบินต้องรับภาระ หรือผลกระทบทางการเงินของการล้มเหลวของสายการบินต่อห่วงโซ่คุณค่าการเดินทางท่องเที่ยวที่กว้างออกไป และภาคส่วนอื่น ๆ ได้

งานวิชาการบางส่วนเรียกมาตรการดังกล่าวว่า “การประกันภัย” แต่ในความเป็นจริงแล้ว มาตรการเหล่านี้เป็นเพียงการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้เดินทางเท่านั้น และยังไม่ถึงระดับเป็นการประกันภัยด้วยเหตุผลสามประการ ประการแรก โดยทั่วไปแล้วไม่ได้มีความพยายามในการกำหนดราคาให้สะท้อนความเสี่ยงเฉพาะของสายการบินแต่ละราย ประการที่สอง ไม่ได้สร้างแรงจูงใจให้ลดระดับความเสี่ยงทางการเงินของสายการบินรายใดรายหนึ่งหรือของอุตสาหกรรมโดยรวม และประการที่สาม ผลักภาระต้นทุนไปยังผู้เดินทาง แทนที่จะเป็นฝ่ายที่อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุดในการลดความเสี่ยงทางการเงิน ซึ่งก็คือสายการบิน สิ่งเหล่านี้แตกต่างจากการประกันภัย ซึ่งมุ่งกำหนดราคาให้สะท้อนความเสี่ยงที่แท้จริง วางภาระต้นทุนไว้กับผู้ที่สามารถลดความเสี่ยงได้ และด้วยเหตุนี้จึงสร้างแรงจูงใจในการลดความเสี่ยง

ยิ่งไปกว่านั้น การคุ้มครองสำหรับสายการบินบางรายอาจถูกยกเลิกออกจากบางโครงการในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน

ตัวอย่างของแผนคุ้มครองเฉพาะกลุ่ม

ATOL (ใบอนุญาตผู้จัดการเดินทางทางอากาศ - Air Travel Organiser's Licence) เป็นโครงการเฉพาะของสหราชอาณาจักรที่คุ้มครองแพ็คเกจท่องเที่ยวที่รวมเที่ยวบิน และอาจคุ้มครองการจองเฉพาะเที่ยวบินผ่านตัวแทนการท่องเที่ยวได้ แต่เฉพาะในบางกรณีที่ค่อนข้างจำกัด ATOL ได้รับทุนในการดำเนินการจากค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร 2.50 ปอนด์ต่อคน และครอบคลุมการส่งตัวกลับและการคืนเงิน หากบริษัทที่ได้รับการคุ้มครองภายใต้ ATOL หยุดดำเนินการ โดยบริษัทที่อยู่ภายใต้ ATOL เป็นผู้ที่ทำหน้าที่ต้องคืนเงินให้แก่ผู้เดินทางในกรณีที่ซัพพลายเออร์ล้มเหลว

การคุ้มครองผู้บริโภคการบิน (Aviation Consumer Protection) เป็นกฎระเบียบเฉพาะของสหรัฐอเมริกาที่มุ่งคุ้มครองผู้เดินทางทางอากาศ แม้จะไม่ได้ให้การคุ้มครองอย่างครอบคลุมในกรณีการล้มเหลวของสายการบิน แต่ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ เช่น การจองเกินจำนวนที่นั่ง ความล่าช้า และการยกเลิกเที่ยวบิน

กองทุนประกันการเดินทางของเดนมาร์ก (Danish Travel Guarantee Fund) เป็นโครงการเฉพาะของเดนมาร์กที่ให้การคุ้มครองในวงกว้างแก่ผู้เดินทาง การจองเฉพาะเที่ยวบินจะได้รับการคุ้มครอง หากการเดินทางได้เริ่มต้นขึ้นแล้ว และผู้เดินทางมีเอกสารที่ถูกต้องสำหรับการเดินทางกลับไปยังสนามบินในเดนมาร์ก โครงการนี้ได้รับเงินทุนในการดำเนินการจากค่าธรรมเนียมต่อผู้เดินทางหรือการจอง ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมอาจแตกต่างกันไป

ค่าโดยสารช่วยเหลือของ IATA (IATA Rescue Fares) เป็นทางเลือกที่สายการบินสามารถเสนอค่าโดยสารลดราคาให้แก่ผู้โดยสารที่ติดค้างเนื่องจากการล้มเหลวของสายการบิน การเข้าร่วมของสายการบินเป็นไปโดยสมัครใจ มีระยะเวลาจำกัด และขึ้นอยู่กับขีดความสามารถในการให้บริการ โดยทั่วไปแล้ว ผู้เดินทางที่ได้ชำระเงินสำหรับการเดินทางแล้ว แต่ยังไม่ได้อำนาจการเดินทาง มักไม่ได้รับการคุ้มครอง

Chargeback ไม่เหมือนกับ กระบวนการล้มละลาย

Chargeback คืออะไร

สิทธิในการเรียกคืนรายการชำระเงินผ่านระบบบัตร (chargeback) เป็นกลไกที่ช่วยให้ผู้ชำระเงินสามารถโต้แย้งและยกเลิกธุรกรรมผ่านทางผู้ออกบัตรสำหรับธุรกรรมที่ทำผ่านระบบบัตรเครดิตแบบสี่ฝ่ายหลัก (เช่น Mastercard และ Visa) ในกรณีที่สินค้าหรือบริการไม่ได้รับการส่งมอบตามที่คาดหวังและได้ชำระเงินแล้ว (ทั้งนี้ ระบบแบบสามฝ่ายมีรูปแบบกลไกที่แตกต่างออกไปในเชิงโครงสร้าง)

สิทธิในการทำ chargeback เป็นเครื่องมือที่ให้การคุ้มครองทางการเงินและช่วยลดความเสี่ยง อย่างไรก็ตาม สิทธิดังกล่าวมีวันหมดอายุ

นั่นก็หมายความว่า การยื่นคำร้องขอทำ chargeback จะต้องดำเนินการก่อนวันหมดอายุ พร้อมจัดเตรียมเอกสารประกอบให้ครบถ้วน จึงจะมีสิทธิได้รับการคืนเงิน

กระบวนการนี้เหมือนกระบวนการล้มละลายหรือไม่

ไม่เหมือนกัน เงินที่ได้รับคืนไม่ได้มาจากทรัพย์สินที่เหลืออยู่ของผู้ค้าที่ล้มเหลว และโดยปกติแล้วจะไม่มีกระบวนการทางศาลเกี่ยวข้องกับการทำ chargeback การคืนเงินเป็นความรับผิดชอบของผู้รับบัตร (acquirer) ตามกฎของเครือข่ายบัตร (ทั้งนี้ ผู้รับบัตรอาจดำเนินการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้ค้าในภายหลังได้ แต่ไม่ได้ส่งผลโดยตรงต่อผลลัพธ์ของการคืนเงิน)

สิ่งที่ทำให้ WEX แตกต่างคืออะไร

ความเชี่ยวชาญของ WEX ช่วยในการทำ chargeback เป็นไปอย่างรวดเร็วและเชื่อถือได้ ซึ่งโดยทั่วไปสามารถกู้คืนเงินได้ครบ 100% สำหรับรายการที่อยู่ในขอบเขตภายในเวลาเพียงไม่กี่สัปดาห์หลังจากที่สายการบินล้มเหลว ในสถานการณ์ที่มีคำร้องขอทำ chargeback เป็นจำนวนมากเช่น กรณีการล้มเหลวของสายการบิน การทำงานร่วมกับผู้ให้บริการที่มีประสบการณ์จะมีความสำคัญ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงในการสูญเสียเงินที่สามารถเรียกคืนได้

14 x US\$500K+
เรียกคืนโดย WEX
ตั้งแต่ปี ค.ศ.
2017...


Thomas Cook
Airlines
เรียกคืน
\$32.0M


airberlin
เรียกคืน
\$4.5M


Germania
เรียกคืน
\$4.4M


VIVA
เรียกคืน
\$4.0M


Lynx
เรียกคืน
\$2.3M


Monarch
เรียกคืน
\$2.3M


atlasglobal
เรียกคืน
\$1.6M


Flynor
เรียกคืน
\$1.6M


COBALT
เรียกคืน
\$4.5M


flybe
เรียกคืน
\$1.3M


AIGLE AZUR
เรียกคืน
\$1.0M


XL
airways
เรียกคืน
\$0.8M


Primera Air
เรียกคืน
\$0.7M


WOW
air
เรียกคืน
\$0.9M


WIND JET
เรียกคืน
\$1.0M

...และการเรียกคืน
US\$1M แรกของเรา
จากปี ค.ศ. 2012

ภาพรวมของกระบวนการ chargeback ของ WEX

โดยทั่วไปแล้ว กระบวนการ chargeback จะเป็นไปตามขั้นตอนที่แสดงด้านล่าง¹ ทั้งนี้ สิ่งสำคัญคือ ผู้ค้าเองไม่จำเป็นต้องยังคงดำเนินกิจการอยู่หรือให้ความร่วมมือในกระบวนการ เนื่องจากผู้รับบัตรเป็นฝ่ายที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการคืนเงิน



¹ กระบวนการอาจมีความแตกต่างกันได้ ขึ้นอยู่กับเหตุผลในการยื่นคำร้องขอทำ chargeback หลักฐานประกอบที่มีอยู่ ความซับซ้อน การดำเนินการของซัพพลายเออร์ กระบวนการอนุญาตตลาดการ และปัจจัยอื่น ๆ

Chargeback จากการล้มเหลวของสายการบินมีความแตกต่างหรือไม่

กล่าวโดยสั้น ๆ ได้ว่ามีความแตกต่าง

การทำ chargeback ดังกล่าวมีความแตกต่างเนื่องจากสองเหตุผลหลัก ได้แก่ ปริมาณ และโอกาสในการชนะข้อพิพาท

โดยทั่วไปแล้ว เมื่อสายการบินล้มเหลว มักจะมีคำร้องขอทำ chargeback จำนวนมากในเวลาเดียวกัน แม้ว่าสายการบินนั้นจะไม่ได้มีขนาดระดับโลกก็ตาม ซึ่งหมายความว่าผู้ออกบัตรเสมือนจำเป็นต้องมีความพร้อมในการดำเนินการและยื่นคำร้องขอทำ chargeback จำนวนมากที่ผ่านการตรวจสอบอย่างเหมาะสมต่อเครือข่ายบัตรที่เกี่ยวข้อง ผู้ออกบัตรเสมือนที่ขาดความสามารถในด้านนี้อาจพลาดช่วงเวลาที่สามารถยื่นคำร้องและทำให้ลูกค้าสูญเสียสิทธิในการทำ chargeback ได้

การล้มเหลวของสายการบินโดยทั่วไปนำไปสู่การทำ chargeback ด้วยเหตุผลที่ว่า “ไม่ได้รับสินค้าหรือบริการ” ซึ่งเป็นเหตุผลที่ค่อนข้างชัดเจนในสถานการณ์ที่สายการบินได้หยุดดำเนินการ และการเดินทางที่ได้ชำระเงินไปแล้วยังไม่ได้เริ่มต้นหรือดำเนินไปไม่ครบถ้วน โดยปกติแล้วจะส่งผลให้มีโอกาสชนะข้อพิพาทในอัตราที่สูงกว่า (100%) หากคำร้องขอทำ chargeback นั้นมีมูลความจริง และได้ยื่นภายในระยะเวลาที่กำหนด พร้อมเอกสารประกอบครบถ้วน

WEX มีประวัติการชนะข้อพิพาทการทำ chargeback 100% ในกรณีการล้มเหลวของสายการบิน

WEX คัดกรองตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว

ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว...

ผู้ที่ได้รับประโยชน์หลักจากการคัดกรองในการทำ chargeback คือตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากมีโอกาสกู้คืนเงินที่ได้ชำระไปสำหรับสินค้าหรือบริการที่ไม่มีการส่งมอบ

ด้วยอัตราการเรียกคืนเงินได้ 100% ในกรณีที่สายการบินล้มเหลว กระบวนการเรียกคืนเงินโดยการทำ chargeback ของ WEX มีประสิทธิภาพดีกว่าและรวดเร็วกว่ากระบวนการล้มละลายโดยทั่วไป ซึ่งกระบวนการล้มละลายดังกล่าวอาจเป็นทางเลือกสุดท้ายสำหรับตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวที่เลือกชำระเงินผ่านรูปแบบการโอนเงินผ่านธนาคาร

เพราะฉะนั้น กรรมการและฝ่ายบริหารของธุรกิจตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวอาจเลือกบริหารความเสี่ยงโดยใช้บัตรเสมือนของ WEX

...รวมถึงผู้ลงทุนและผู้ให้กู้

การล้มเหลวของสายการบินขนาดใหญ่มาก อาจส่งผลกระทบต่อตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว หรือแม้กระทั่งเป็นความเสี่ยงต่อการอยู่รอดของธุรกิจได้¹ หากไม่มีการคัดกรองในการทำ chargeback

แม้แต่การล้มเหลวของสายการบินขนาดเล็กกว่า ก็สามารถส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลลัพธ์ทางการเงินของตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว และส่งผลกระทบต่อผู้ลงทุน ผู้ให้กู้ และผู้รับบัตร² โดยผู้รับบัตร อาจปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมและชะลอการจ่ายเงิน ผู้ให้กู้ อาจเรียกร้องอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น และผู้ลงทุนอาจต้องการส่วนชดเชยความเสี่ยงเพิ่มเติม หากตัวกลางดังกล่าวไม่ได้รับการคัดกรอง

การคัดกรองในการทำ chargeback โดยใช้บัตรเสมือนของ WEX ช่วยให้สามารถกู้คืนเงินได้ และช่วยคัดกรองผู้ลงทุนและผู้ให้กู้

¹ผลกระทบทางการเงินต่อตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวอาจรุนแรงจนทำให้ธุรกิจดังกล่าวล้มเหลวได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีภาระต้องคืนเงินให้แก่ผู้เดินทาง หรือเผชิญกับคำร้องขอทำ chargeback จากผู้เดินทาง

²ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการผูกพันต่าง ๆ ภายในห่วงโซ่คุณค่า และความท้าทายในการกู้คืนเงินจากซัพพลายเออร์ที่ล้มเหลวหากไม่มีการทำ chargeback นอกจากนี้ ผลกระทบต่อเนื่องจากการล้มเหลวของสายการบินที่ส่งผลกระทบต่อตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว ยังอาจส่งผลกระทบต่อสายการบินและซัพพลายเออร์รายอื่นในอุตสาหกรรมที่ตัวกลางดังกล่าวให้บริการ หากตัวกลางนั้นประสบปัญหาทางการเงินอันเป็นผลมาจากการล้มเหลวของสายการบินรายแรก



WEX ยังสามารถคุ้มครอง ผู้เดินทางและผู้เสียภาษี ได้อีกด้วย

ผู้เดินทางได้รับการคุ้มครอง

ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวที่สามารถกู้คืนเงินได้โดยผ่านการคุ้มครองในการทำ chargeback จากบัตรเสมือนของ WEX จะสามารถคืนเงินให้แก่ผู้เดินทางและให้ความช่วยเหลือในรูปแบบอื่น ๆ ได้ ไม่ว่าผู้เดินทางนั้นจะได้เริ่มต้นการเดินทางที่ได้ชำระเงินไปแล้วหรือไม่ก็ตาม

ในทางกลับกัน ผู้เดินทางที่เป็นลูกค้าของตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวซึ่งชำระเงินให้สายการบินผ่านการโอนเงินทางธนาคาร อาจต้องพึ่งพาความสามารถทางการเงินของตัวกลางนั้นในการคืนเงิน

ผู้เดินทางที่ชำระเงินให้ตัวกลางผ่านบัตรเครดิต อาจยื่นคำร้องขอทำ chargeback จากตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวได้เช่นกัน ซึ่งทำให้ตัวกลางรายดังกล่าวต้องเผชิญกับความเสี่ยง

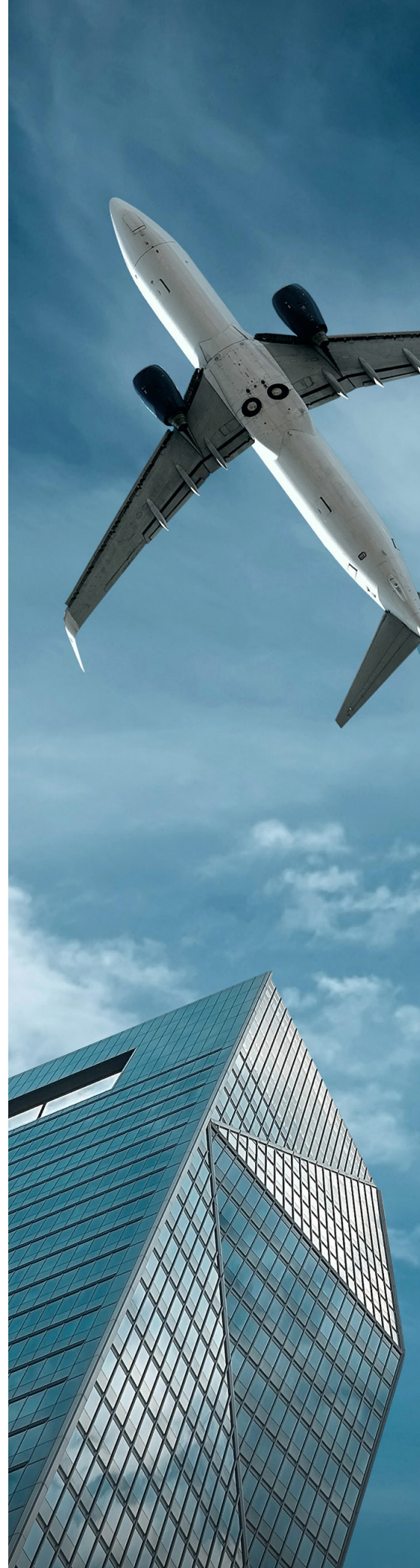
ผู้เสียภาษีมีภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงลดลง

ผู้เสียภาษีอาจต้องทำหน้าที่ผ่านทางรัฐบาลเป็นผู้ช่วยเหลือในฐานะ “ทางเลือกสุดท้าย” สำหรับผู้เดินทางที่ตกค้าง ค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับผู้คนจำนวนมากอาจสูงมาก

ตัวอย่างเช่น มีการประเมินว่าการล้มเหลวของสายการบิน Monarch ได้สร้างภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้เสียภาษีในสหราชอาณาจักรเป็นมูลค่าถึง 40.5 ล้านปอนด์สเตอร์ลิง¹ โดยส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับผู้โดยสารที่ตกค้างจำนวน 110,000 คน

อย่างไรก็ตาม การคุ้มครองในการทำ chargeback ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว ผู้ลงทุน และลูกค้าเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงผู้เสียภาษีด้วย เนื่องจากเงินที่เรียกคืนได้จากการทำ chargeback นั้นสามารถนำมาใช้โดยตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการส่งตัวกลับผู้โดยสารที่ตกค้าง ซึ่งช่วยลดภาระงบประมาณที่ต้องขอรับการสนับสนุนจากผู้เสียภาษีในฐานะผู้ช่วยเหลือทางเลือกสุดท้ายลงไปได้

¹ กระทรวงการขนส่งของสหราชอาณาจักร - รายงานฉบับสุดท้ายของการตรวจสอบภาวะหนี้สินล้นพ้นตัวของสายการบิน



ความเสี่ยงที่ลดลงและผลกำไร ที่เพิ่มขึ้นเป็นไปได้เมื่อใช้ บัตรเสมือนของ WEX

เสริมสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้ลงทุนและผู้ให้กู้
เสถียรภาพทางการเงินมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการช่วยให้
สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการลงทุนในเงื่อนไขที่
เอื้ออำนวย การล้มเหลวของสายการบินอาจก่อให้เกิดความ
สูญเสียทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญต่อดัชนีกลางด้านการ
เดินทางท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนของกระแส
เงินสด ต้นทุนการกู้ยืมที่สูงขึ้น และความกังวลของผู้ลงทุน

ด้วยการใช้บัตรเสมือนของ WEX ดัชนีกลางด้านการเดินทาง
ท่องเที่ยวสามารถกู้คืนเงินได้อย่างรวดเร็ว ลดความเสี่ยง
ด้านกระแสเงินสด และแสดงให้เห็นถึงวินัยทางการเงินที่เข้ม
แข็ง
สิ่งนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ทางการเงินโดยตรง ได้แก่:

✓ **ต้นทุนการกู้ยืมที่ลดลง** – ผู้ให้กู้อาจเสนออัตราดอกเบี้ยที่
ดีกว่าสำหรับวงเงินสินเชื่อและเงินกู้ เนื่องจากความเสี่ยง
จากการล้มเหลวของสายการบินที่ลดลง ทำให้ธุรกิจเป็น
ผู้กู้ที่มีความเสี่ยงต่ำลง

✓ **การประเมินค่าและความเชื่อมั่นของผู้ลงทุนที่สูงขึ้น**
– กระแสเงินสดที่คาดการณ์ได้มากขึ้นและความเสี่ยงด้าน
ภาวะล้มเหลวทางการเงินที่ลดลง อาจนำไปสู่การลดลง
ของส่วนชดเชยความเสี่ยงที่ผู้ลงทุนต้องการ ส่งผลให้การ
ประเมินค่าและความน่าสนใจในการลงทุนของธุรกิจเพิ่มขึ้น

✓ **สถานะเครดิตที่แข็งแกร่งขึ้น** – ด้วยการลดความผันผวน
ทางการเงินที่ไม่คาดคิด บริษัทที่ใช้บัตรเสมือนของ WEX
อาจปรับปรุงความน่าเชื่อถือทางเครดิตและสามารถเข้าถึง
ทางเลือกด้านเงินทุนที่มีความยืดหยุ่นมากขึ้น

ปกป้องกระแสเงินสดและสภาพคล่อง

การล้มเหลวของสายการบินอาจทำให้เงินทุนที่ชำระล่วงหน้า
จำนวนมากถูกระงับไว้ ส่งผลให้ตัวกลางด้านการเดินทาง
ท่องเที่ยวประสบความยากลำบากในการกู้คืนความสูญเสีย
กระบวนการล้มละลายแบบดั้งเดิมอาจใช้เวลาหลายเดือน
หรือหลายปี ซึ่งก่อให้เกิดความท้าทายด้านสภาพคล่อง

บัตรเสมือนของ WEX ช่วยให้สามารถกู้คืนเงินได้อย่าง
รวดเร็ว โดยทั่วไปภายในไม่กี่สัปดาห์ ซึ่งให้ข้อได้เปรียบ
ด้านกระแสเงินสดอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับกระบวนการ
ล้มละลายแบบดั้งเดิม ทั้งยังช่วยลดแรงกดดันต่อเงิน
ทุนหมุนเวียน ทำให้ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว
สามารถรักษาสภาพคล่อง คงความยืดหยุ่นทางการเงิน
และหลีกเลี่ยงการหยุดชะงักของการดำเนินงาน

ลดการเปิดรับความเสี่ยงทางการเงิน

ตัวเครื่องบินที่ชำระเงินล่วงหน้าโดยธรรมชาติแล้วทำให้
ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวต้องเผชิญกับความเสี่ยง
จากการผิดนัดของซัพพลายเออร์ หากไม่มีการคุ้มครองใน
การทำ chargeback การล้มเหลวของสายการบินเพียงราย
เดียวอาจนำไปสู่ความสูญเสียทางการเงินจำนวนมาก

บัตรเสมือนของ WEX มีกลไกป้องกันในตัว โดยช่วยให้
สามารถทำ chargeback เพื่อการชำระเงินกลับคืนสำหรับ
บริการที่ไม่ได้รับโดยอัตโนมัติ
การคุ้มครองนี้:

✓ **ทำให้งบดุลมีเสถียรภาพมากขึ้น** โดยลดความสูญ
เสียทางการเงินที่ไม่คาดคิด

✓ **ลดการเปิดรับความเสี่ยงจากภาวะหนี้สินล้นพ้นตัว**
ของซัพพลายเออร์ ทำให้สามารถคาดการณ์สถานะ
ทางการเงินได้ดีขึ้น

✓ **เสริมสร้างความยืดหยุ่นทางการเงิน** ทำให้บริษัทมี
ความมั่นคงมากขึ้นในภาวะตลาดที่ผันผวน

ควรทำอย่างไร ต่อจากนี้

การล้มเหลวของสายการบินยังคงเป็นความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องสำหรับ
ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว ผู้ลงทุน และผู้เดินทาง แม้ว่าจะได้รับการ
บรรเทาผลกระทบชั่วคราวจากการสนับสนุนของภาครัฐในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา
แต่ความเปราะบางเชิงโครงสร้างของอุตสาหกรรมยังคงมีอยู่

การพึ่งพามาตรการคุ้มครองเฉพาะรายที่กระจุกกระจาย ไม่เพียงพอที่จะ
ป้องกันผลกระทบทางการเงินที่มีนัยสำคัญ

บัตรเสมือนของ WEX มอบกลไกคุ้มครองที่เชื่อถือได้ โดยช่วยให้สามารถ
กู้คืนเงินได้อย่างรวดเร็ว โดยทั่วไปสามารถกู้คืนเงินที่อยู่ในขอบเขตได้ครบ
100% ภายในไม่กี่สัปดาห์ในกรณีที่สายการบินล้มเหลว

การคุ้มครองนี้ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยว
เท่านั้น แต่ยังเป็นประโยชน์ต่อผู้ลงทุน ลูกค้า และแม้กระทั่งผู้เสียภาษี
โดยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากการหยุดชะงักของสายการบิน

**ด้วยบริการของ WEX คุณสามารถลดความเสี่ยง รักษาความ
ต่อเนื่องทางธุรกิจ และคุ้มครองผู้มีผลประโยชน์ร่วมได้ในเวลา
ที่สำคัญที่สุด**

ถึงเวลาแล้วที่จะดำเนินการเพื่อปกป้องธุรกิจของคุณจากความไม่แน่นอนใน
อนาคต

ติดต่อ WEX เพื่อเรียนรู้ว่าบัตรเสมือนสามารถผสานเข้ากับกระบวนการที่มี
อยู่ของคุณอย่างแนบเนียน ช่วยปกป้องกระแสเงินสด และสร้างความอุ่นใจ
ในสภาพแวดล้อมอุตสาหกรรมเดินทางท่องเที่ยวที่กำลังเปลี่ยนแปลง
ไปได้อย่างไร

WEX คือผู้นำ ระดับโลกในการ ชำระเงินด้าน การเดินทางแบบ B2B ด้วย บัตรเสมือน

WEX ดำเนินงานในระดับใหญ่

~50%

ส่วนแบ่งของการชำระเงินด้านการเดินทางแบบ B2B ด้วยบัตรเสมือนทั่วโลก¹

WEX เป็นหุ้นส่วนที่ได้รับความไว้วางใจในอุตสาหกรรมเดินทางท่องเที่ยว

8 ใน 10

ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวที่ใหญ่ที่สุดในโลกใช้บัตรเสมือนของ WEX²

WEX เพิ่มผลประโยชน์สูงสุดในช่วงข้อ
คุณค่า

350+

สายการบินจ่ายด้วยบัตรเสมือนของ WEX ตั้งแต่เดือนมกราคม ค.ศ. 2022

WEX ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการชำระเงินด้านการเดินทางแก่อุตสาหกรรม

\$100B+

ดอลลาร์สหรัฐในปริมาณรายปีของการชำระเงินแบบ B2B โดยใช้บัตรเสมือนของ WEX³

WEX คุ้มครองอุตสาหกรรม

\$4B+

ดอลลาร์สหรัฐในการคืนเงินและ chargeback ที่ดำเนินการโดย WEX ตั้งแต่เดือนมกราคม ค.ศ. 2022

¹ อ้างอิงจากส่วนแบ่งตลาดการชำระเงิน VCN B2B ทั่วโลกในปัจจุบันของเรา

² อ้างอิงจากตัวเลขจริงของ TTV ในปี 2024 หรือการคาดการณ์และการประมาณการล่าสุด

³ ปีการเงิน ค.ศ. 2024

การยอมรับบัตรเสมือนของ WEX โดยสายการบิน

ตัวกลางด้านการเดินทางท่องเที่ยวและสายการบินทำงานร่วมกันมาเป็นเวลานานเพื่อบรรลุเป้าหมายที่เป็นประโยชน์ร่วมกันในการจัดจำหน่ายการเดินทาง และ WEX ก็ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับทั้งสองฝ่ายเพื่อช่วยให้ข้อมูลในการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับการชำระเงินแบบ B2B การตัดสินใจดังกล่าวควรเป็นองค์ประกอบหลักของการเจรจาและข้อตกลงด้านการจัดจำหน่ายเชิงพาณิชย์ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผลลัพธ์ตลอดห่วงโซ่คุณค่ามีความสมดุลและมีข้อมูล

แนวทางสมัยใหม่สำหรับการจัดจำหน่ายผ่านตัวกลางโดยใช้รูปแบบผู้ค้าและการใช้บัตรเสมือนของ WEX ในการชำระเงินแบบ B2B ก่อให้เกิดประโยชน์หลายประการได้แก่:

- ช่วยให้สายการบินได้รับการชำระเงินที่รับประกันได้สำหรับธุรกรรมที่ถูกต้อง
- ลดความเสี่ยงทางการเงินผ่านการคุ้มครองในการทำ chargeback ที่เชื่อถือได้
- เพิ่มประสิทธิภาพกระแสเงินสดด้วยกระบวนการชำระเงินที่รวดเร็วยิ่งขึ้น
- เพิ่มความยืดหยุ่นในการชำระเงินของผู้เดินทางเพื่อกระตุ้นยอดขาย
- ทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้นผ่านกระบวนการที่ยอดอัตโนมัติ
- เสริมสร้างความยั่งยืนทางการเงินให้กับระบบนิเวศโดยรวม

การเปลี่ยนผ่านไปสู่วิธีแบบการจัดจำหน่ายที่อิงกับความสามารถในการกระจายสินค้าแบบใหม่ (NDC) ยิ่งตอกย้ำถึงความจำเป็นในการพิจารณาทางเลือกด้านการชำระเงินอย่างรอบด้าน สายการบินที่เลือกไม่รับบัตรเสมือนสำหรับการชำระเงินแบบ B2B อาจจำกัดอุปสงค์ต่อสินค้าคงคลังของตน โดยเฉพาะในตลาดต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีแนวโน้มที่จะเผชิญกับค่าใช้จ่ายจากการทุจริต ความล่าช้าในการชำระเงิน และความเสี่ยงทางการเงินที่สามารถหลีกเลี่ยงได้ อันเป็นผลมาจากการใช้ระบบการชำระเงินแบบเดิมที่ถูกออกแบบและพัฒนาขึ้นเมื่อหลายทศวรรษก่อนสำหรับโลกที่อุตสาหกรรมการเดินทางท่องเที่ยวได้ก้าวผ่านไปแล้ว

ระบบนิเวศการเดินทางที่ทันสมัยและยั่งยืนขึ้นอยู่กับการร่วมมือของทุกภาคส่วนในห่วงโซ่คุณค่ารวมทั้งการชำระเงินแบบ B2B



มาเรียนรู้ว่าบัตรเสมือนของ **WEX** จะสามารถเอื้อประโยชน์ ให้กับธุรกิจของคุณอย่างไร

ติดต่อทีมงานของเราเพื่อสนทนาเพิ่มเติม

wexTM