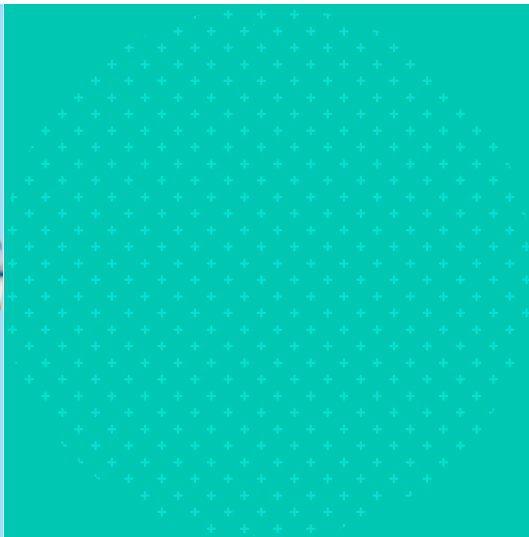


防范航空公司倒闭 对旅游分销中介的影响



wex™

目录

01 作者的一点思考

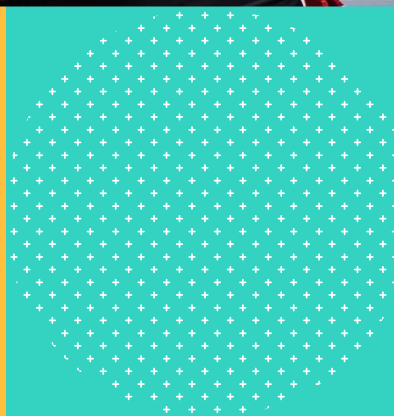
02 回顾过往

03 近期事件

04 当下形势

05 保护机制

06 分销机遇



行业应如何应对航空公司倒闭风险？

在商业客运航空长达 110 年的发展历程中，航空公司倒闭并非新鲜事。

一个根本性风险至今仍未解决：航空旅行的预付费模式，将整个行业置于供应商违约的风险之中。而在过去 25 年间，全球已有超过 1200 家商业客运航空公司停运，行业却始终缺乏统一的保护机制。

这一问题对旅游分销中介¹、其投资者与董事、终端旅客乃至纳税人均会产生重大影响。一旦航空公司停止运营，上述各方都可能承受重大的财务损失及其他负面影响。

WEX 虚拟卡已被实践证实为一种有效的保障工具。与通常无法追索的银行转账不同，WEX 虚拟卡能够提供快速、可靠的拒付保护，帮助旅游分销中介在航空公司倒闭时迅速追回资金。

自 2017 年以来，WEX 已通过拒付机制，在 14 起航空公司倒闭事件中为旅游分销中介追回近 6000 万美元，为旅游行业提供了关键的财务保障。

对旅游分销中介而言，拒付保护的承诺至关重要。WEX 不仅兑现了这一承诺，还通过降低风险敞口，帮助旅游分销中介提升盈利能力。

Kristian Kish

WEX 洞察与增长业务负责人

¹ 包括在线旅行社、差旅管理公司、票务整合商以及全球航空分销价值链中的其他中介机构。



商业航空业简史



1910 至 2020 年代 年度客运量及重要事件



资料来源：WEX 团队研究，数据来源包括世界银行、国际航空运输协会、国际民用航空组织等。

航空公司倒闭概览



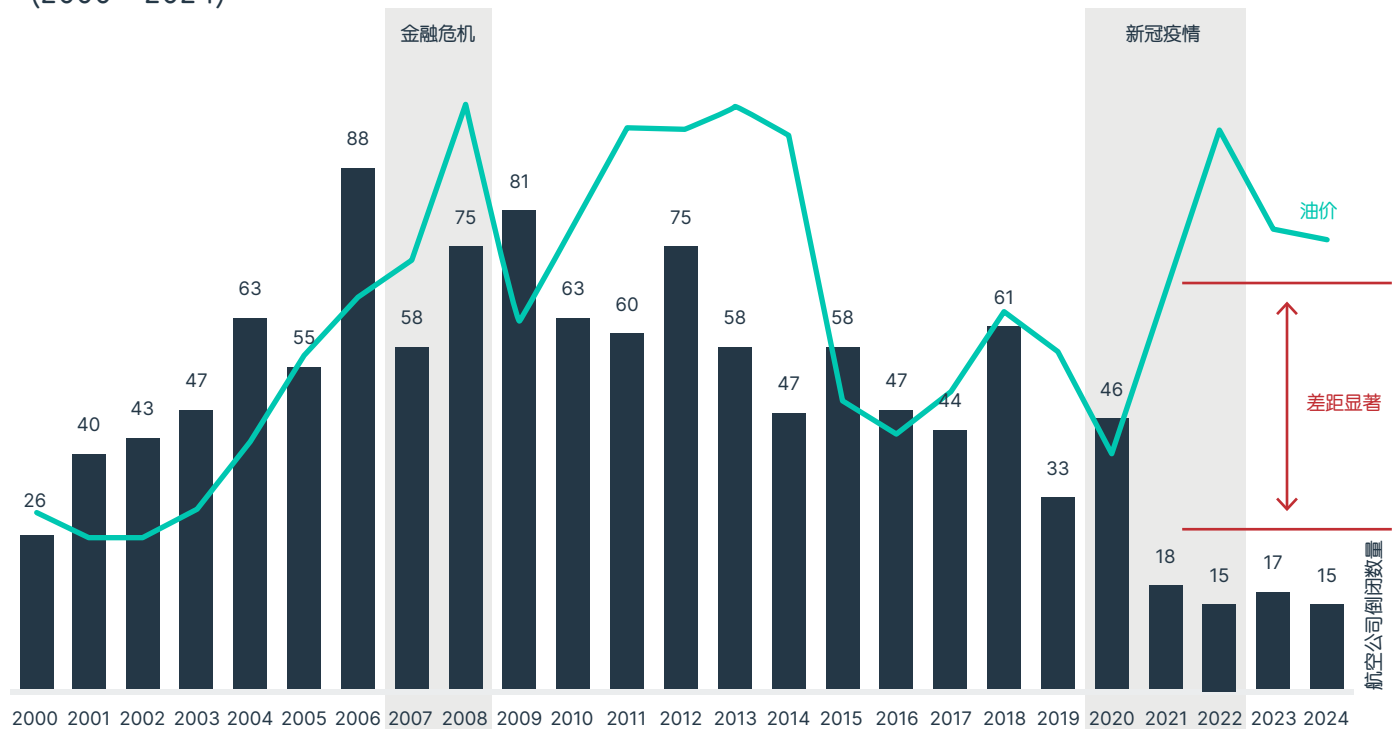
世界上第一家商业客运航空公司于1914年4月停止运营，在运营约四个月后便宣告结束¹。

十多年后，即1927年，泛美航空成立。该公司曾是航空业的标志性企业，但最终于1991年停止运营。泛美航空倒闭部分源于财务困境，其中一个重要原因是燃油价格上涨，而这与第一次海湾战争有关。

在更近的时期，全球金融危机（2007 - 2008年）以及当时波动剧烈的油价，导致多家航空公司倒闭，破产数量显著增加，这一趋势持续到2009年。

恐怖主义行为、地区冲突以及这些事件带来的威胁，也直接或间接地（例如通过推高油价）影响航空公司的成本、旅客需求以及其他关键因素，从而进一步导致航空公司倒闭。

航空公司倒闭数量²与油价变化 (2000 - 2024)



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

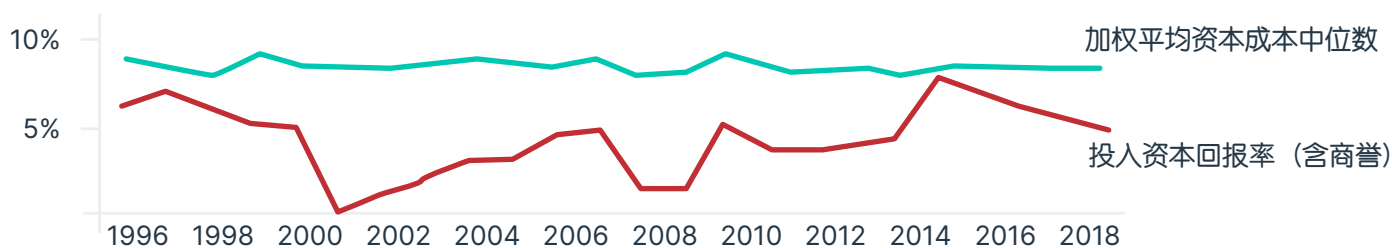
² 航空公司倒闭数据来自 ch-aviation 资料库，仅包括客运航空公司和虚拟航空公司（即将大部分运营外包的航空公司）。油价数据来自 Macrotrends 提供的全球油价数据。



航空公司在新冠疫情冲击之前就已表现不佳。
事实上，该子行业的投入资本回报率自 1996 年以来至少一直
低于加权平均资本成本 (WACC)

——麦肯锡公司：《航空价值链复苏情况回顾》，2023 年 10 月 25 日

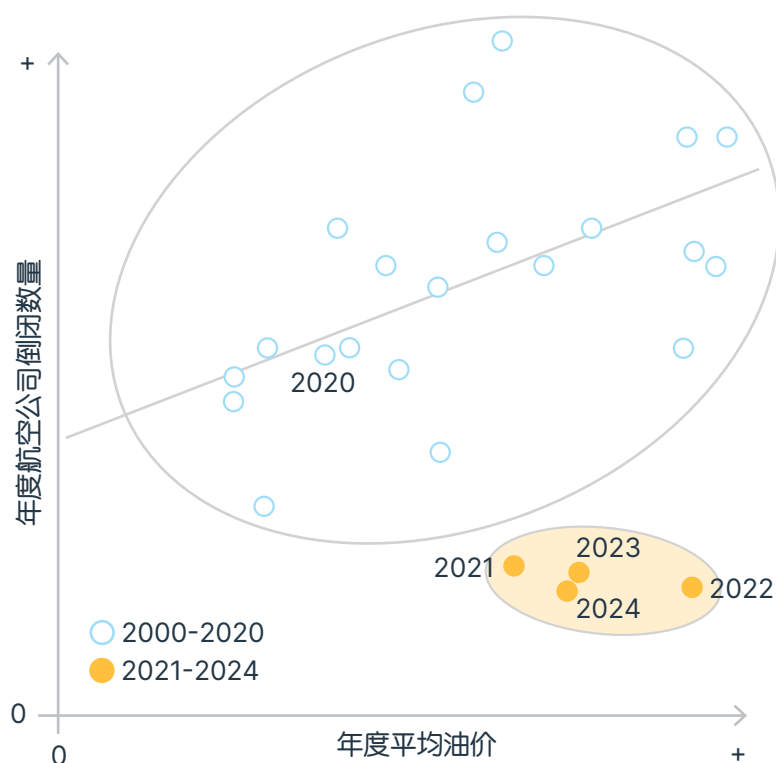
航空业投入资本回报率（含商誉）与加权平均资本成本中位数 1996 – 2018



加权平均资本成本 (WACC)：WACC 指企业根据其资本结构中债务和股权的比例加权计算出的平均资本成本。
投入资本回报率：用于衡量企业利用投入资本创造回报的效率。
资料来源：<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/aviation-value-chain/>.

2021 - 2024 年航空公司倒闭数量 低于预期

航空公司倒闭数量¹与油价变化
(2000 - 2024)



从2000年到2020年，航空公司倒闭数量与油价上涨之间存在明显相关性。这一点并不令人意外，因为燃油成本是航空公司最主要的成本来源之一，同时也是航空公司最难控制的成本之一。

然而，自2021年以来，尽管油价和其他因素上升，本应给行业带来更大财务压力，但航空公司倒闭数量仍然维持在较低水平。

¹ 仅指定期客运航空公司。

为什么航空公司倒闭数量减少？

各国政府在疫情期间向航空公司提供了2430亿美元的全球援助。其中相当一部分援助以贷款或贷款担保的形式提供，帮助航空公司维持运营。部分航空公司还通过《破产法》第十一章（或类似法律）程序进行了债务重组。此外，几乎所有航空公司都缩减了员工规模。

当行业复苏开始后，一些航空公司调整了运营策略，将重点转向更具盈利能力的航线以及恢复更快的市场细分领域（例如休闲旅游而非商务出行），并在需求增长快于运力恢复的情况下，受益于票价上涨。

在某些情况下，一些航空公司还通过燃油对冲在一段时间内锁定较低的燃油成本，不过这些对冲带来的优势目前很可能已经消失。

航空公司倒闭数量减少的趋势能否持续？



2012 年至 2019 年期间，尽管当时处于经济强劲增长和低油价的有利环境中，航空公司平均每年仍在流失 170 亿美元的经济利润。在我们研究的 122 家航空公司中，77% 属于毁损价值型企业。

——麦肯锡公司：《评估疫情对全球航空业的影响》，2022 年 10 月 31 日

一些迹象似乎表明“有望”……

在疫情期间向航空公司提供贷款的各国政府，如今有动力维持这些航空公司的运营，以保障贷款能够得到偿还。

这可能表现为保护主义措施，或其他有利于特定航空公司的政策，而这很可能导致旅客支付更高票价。

此外，价值链中的供应限制，例如飞机交付延迟，也可能限制运力供给，从而在短期内推高机票价格。

例如，2023 年和 2024 年对航空公司来说是表现强劲的年份，但约 3% 的净利润率¹不太可能满足投资者的长期预期。

……但这种局面不太可能持久

没有哪家航空公司能长期亏损经营。最终，都无法避免倒闭的命运。

那些用来保住某家航空公司的政策，往往是以（间接）挤压其他航司为代价的——而这又会让另一批航司陷入困境。

与此同时，新航空公司的人场也会让竞争更激烈，利润率被进一步压低。要知道，2024 年整个行业平均每名旅客只创造了 6 美元多一点的利润²。

例如，2010 年停运的 Mexicana，如今已在墨西哥军方管理下重新启动运营。又如，一位前银行业者出身的网红创立了 Global Airlines，计划使用一架 A380³ 在伦敦—纽约航线上硬刚英国航空。

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>.

航空公司可能以不同方式倒闭

航空公司如何倒闭是关键所在。倒闭的方式通常取决于所在司法辖区以及引发倒闭的原因，而这直接影响旅游分销中介、旅客及其他相关方所承受的后果。

首先，航班运营可能突然停止。例如在英国，当航空公司资不抵债时，往往会迅速进入“行政管理程序”。这可能导致这样的场景：已经登机的乘客被要求下机，正在度假或出差的人则被困在目的地，无法返程。

其次，在一些司法辖区，航空公司通常会在维持运营的同时，通过破产重整程序进行重组，例如美国的《破产法》第11章，或法国、德国的类似重整机制。这些程序允许航空公司与供应商及其他利益相关方重新协商多项合同条款。在此类情况下，航班中断的程度可能因具体情形而异。

值得注意的是，航空公司的财务状况对旅游分销中介和最终旅客而言往往并不透明，因此他们很难识别和控制相关风险。



Monarch

猝不及防的停运：乘客被赶下飞机，约11万名旅客滞留，主要集中在欧洲各地。这家航空公司曾是英国第五大航司。



JET AIRWAYS

五年破产长跑：这家曾经是印度最大的航空公司，从部分停飞到最终清算，整整拖了五年。



ANSETT AUSTRALIA

猝不及防的停运：澳大利亚第二大航空公司运营说停就停，乘客被困在机舱里，员工也没来上班。



长达11个月的告别：这家曾被誉为“世界的航空公司”、具有文化象征意义的航司，从申请破产到彻底停飞，拉锯长达11个月。



今年[2024年]，航空公司整体的投入资本回报率仅为 5.7%，远低于约 9% 的资本成本。“……下游是激烈的市场竞争，上游是缺乏竞争的寡头供应链……再加上沉重的监管负担，行业始终被两头挤压。”

因此，航空业要实现真正的可持续盈利，依然面临诸多障碍。

—— 威利·沃尔什 (Willie Walsh)，国际航空运输协会总干事，第80届国际航协年会暨世界航空运输峰会，迪拜，2024年6月



缺乏行业层面的保护机制

目前确实存在一些旨在减轻航空公司倒闭影响的机制，但要么适用范围有限，要么在实际运作中未能有效降低航空公司的财务风险，也未能减少倒闭事件对整个旅游价值链造成的冲击。

有文献将这些机制称为“保险”，但实际上，更像是向旅客征收的一笔附加费用。之所以算不上真正的保险，主要有三个原因：第一，这些机制通常不会根据每家航空公司的实际风险水平来定价。第二，这些机制无法激励任何一家航空公司或整个行业去降低自身财务风险。第三，成本最终被转嫁给了旅客，而不是由最有能力控制风险的航空公司承担。保险则不同。保险旨在根据真实风险定价，让最有能力降低风险的一方来承担成本，从而形成正向激励。

此外，在某些制度安排下，对特定航空公司的保障还可能随时被取消。

个别保护机制示例

ATOL（航空旅行组织者许可证）是英国的一项制度，主要保障包含机票的套餐式旅游产品。在特定且较为有限的情况下，也可通过旅行社对仅含机票的预订提供保护。ATOL 的资金来源是每位旅客缴纳的 2.50 英镑，用于在受 ATOL 保护的公司停业时，协助旅客回国并退还相关费用。在供应商倒闭的情况下，受 ATOL 保护的公司需负责向旅客退款。

航空消费者保护（Aviation Consumer Protection）是美国的一项监管制度，旨在保障航空旅客权益。该制度虽未提供全面的航空公司倒闭保护，但涵盖超额预订、航班延误及取消等问题。

丹麦旅游保障基金（Danish Travel Guarantee Fund）是丹麦的一项制度，为旅客提供较为广泛的保障。若行程已经开始，且旅客持有返回丹麦机场的有效旅行证件，即使仅含机票的预订也可能受到保护。该制度按旅客或预订收取费用，具体金额可能有所不同。

IATA 救援票价（IATA Rescue Fares）是航空公司可选择提供的一种机制，为因航空公司倒闭而滞留的旅客提供折扣机票。航空公司参与该机制完全出于自愿，且通常有时间限制，并受运力约束。已支付费用但尚未出行的旅客，通常不在该机制的保障范围之内。

拒付与破产程序不同

什么是拒付？

拒付权为付款方提供了一种保障机制：当通过主要四方信用卡体系（如 Mastercard、Visa）支付的商品或服务未能按约定提供时，付款方可通过发卡行对交易提出争议并撤销该笔资金。

（需要注意的是，三方卡组织的运作机制与此不同。）

拒付权能够提供基础性的资金保障和风险缓释，但存在有效期限。

这意味着，必须在截止日期前提交拒付申请并提供相应证明材料，才有资格追回资金。

这与破产程序类似吗？

有所不同。资金并非从倒闭商户的剩余资产中追回，且拒付通常不涉及法院程序。根据卡组织规则，返还资金的责任通常由收单机构承担。（收单机构后续可能向商户追偿，但这并不影响拒付结果。）

WEX 的优势是什么？

WEX 的专业能力可确保快速、可靠地发起拒付。在航空公司倒闭的情况下，符合条件的拒付资金通常可在数周内 100% 追回。在航空公司倒闭这类大规模拒付事件中，与经验丰富的服务提供商合作尤为重要，否则可能导致本可追回的资金无法收回。

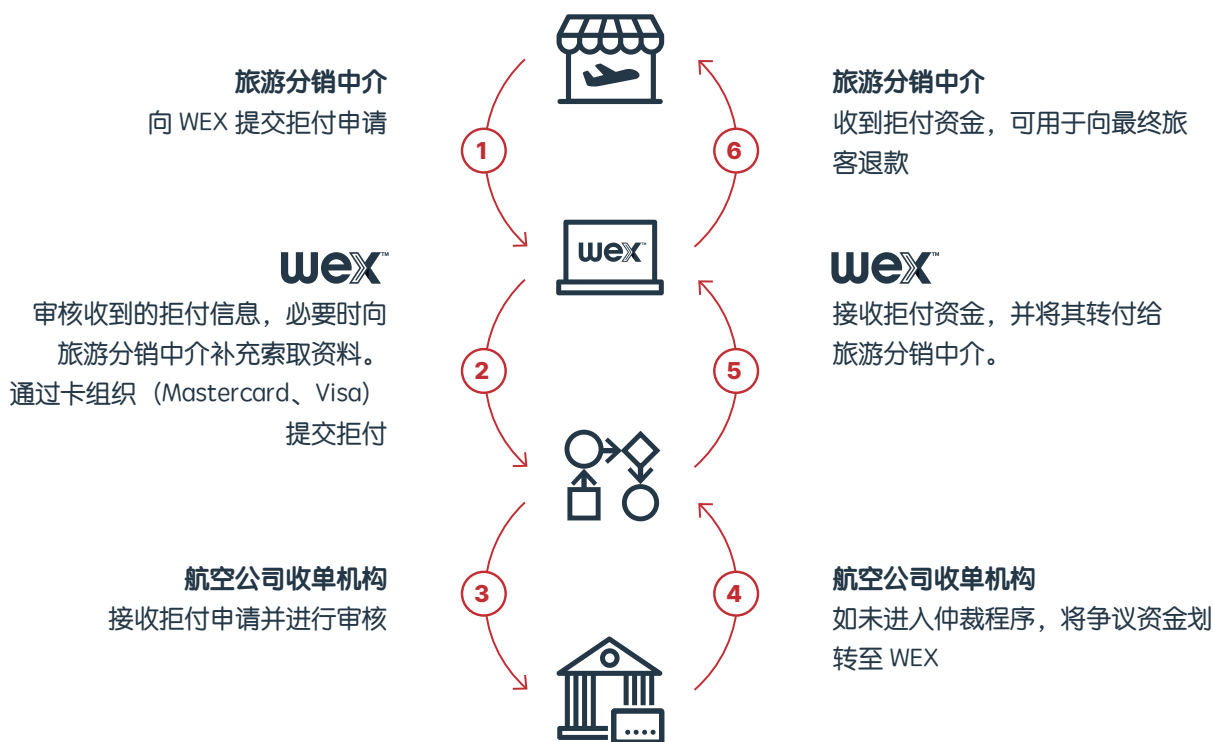
自 2017 年以来，
WEX 追回超过 50 万
美元资金达 14 次...

| | |
|--|---|
|  Thomas Cook Airlines 追回 \$32.0M |  airberlin 追回 \$4.5M |
|  Germania 追回 \$4.4M |  VIVA 追回 \$4.0M |
|  Lynx ^{AIR} 追回 \$2.3M |  Monarch 追回 \$2.3M |
|  atlasglobal 追回 \$1.6M |  Flyr 追回 \$1.6M |
|  COBALT 追回 \$4.5M |  flybe. 追回 \$1.3M |
|  AIGLE AZUR 追回 \$1.0M |  XL airways 追回 \$0.8M |
|  Primera Air 追回 \$0.7M |  WOW air 追回 \$0.9M |
|  WIND JET 追回 \$1.0M | |

…并且在 2012 年实现了首笔 100 万美元的资金追回。

WEX 拒付流程概览

拒付通常按照以下流程进行¹。需要特别指出的是，在这一流程中，商户本身无需继续运营或配合，因为负责返还资金的是收单机构。



¹ 拒付流程可能因拒付原因、可提供的证明文件、案件复杂程度、供应商行为、仲裁程序以及其他因素而有所不同。

航空公司倒闭情况下的拒付是否不同？

简而言之——是的。

这类拒付主要有两个不同之处：数量与胜诉概率。

航空公司一旦倒闭，往往会涌现大量拒付申请，即便该航司并非全球大型航空公司。这意味着虚拟卡发行机构必须具备在规定时间内审核并向卡组织提交大量拒付申请的能力。如果虚拟卡发行机构缺乏这一能力，可能会错过拒付期限，导致客户失去拒付权利。

航空公司倒闭通常以“未收到商品或服务”为由提出拒付。在航空公司已停止运营、旅程尚未开始或尚未完成的情况下，这一理由通常相当明确。只要拒付确实有效、在期限内提交且附带完整证明文件，胜诉概率通常很高（接近 100%）。

在航空公司倒闭案件中，WEX 一直保持 100% 的拒付胜诉率。

WEX 为旅游分销中介提供保障

旅游分销中介…

拒付保护的主要受益者是旅游分销中介——他们可以追回为未交付的商品或服务所支付的资金。

在航空公司倒闭的情况下，100% 的资金追回率意味着 WEX 的拒付机制比常见的破产程序更快速、也更有效。如果旅游分销中介选择通过银行转账等方式付款，破产程序往往会成为最后的补救手段。

因此，旅游分销中介的董事和管理层可以通过使用 WEX 虚拟卡来控制相关风险。

…以及其投资者和贷款机构

如果一家大型航空公司倒闭而旅游分销中介没有拒付保护，可能会严重影响甚至威胁其生存。

即便是规模较小的航空公司倒闭，也可能显著影响旅游分销中介的财务表现，进而波及投资者、贷款机构以及收单机构¹。如果旅游分销中介没有相应的风险保护，就可能发生这类情况——收单机构提高费用并延迟付款，贷款机构收取更高利率，投资者要求额外的风险溢价。

而通过 WEX 虚拟卡提供的拒付保护，旅游分销中介能够追回资金，从而保护投资者和贷款机构的利益。

¹ 对旅游分销中介的财务冲击可能严重到使其自身陷入倒闭风险，尤其是在需要向最终旅客退款，或面临旅客拒付请求时。

² 这是由于旅游价值链中的各种合同义务，以及在缺乏拒付机制时，从倒闭供应商处追回资金存在困难。此外，如果航空公司倒闭对旅游分销中介造成冲击并导致该中介自身出现财务困难，这一连锁反应还可能波及该中介所合作的其他航空公司及行业供应商。



WEX 还可以保护旅客和纳税人

终端旅客得到保护

如果旅游分销中介通过 WEX 虚拟卡的拒付保护追回资金，就能够向终端旅客退款，并在必要时提供其他帮助——无论旅客是否已经开始所支付的行程。

相反，如果旅游分销中介通过银行转账向航空公司付款，其客户能否获得退款往往取决于该中介自身的财务能力。

此外，如果终端旅客通过信用卡向旅游分销中介付款，他们也可能向旅游分销中介发起拒付申请，从而使旅游分销中介面临额外风险。

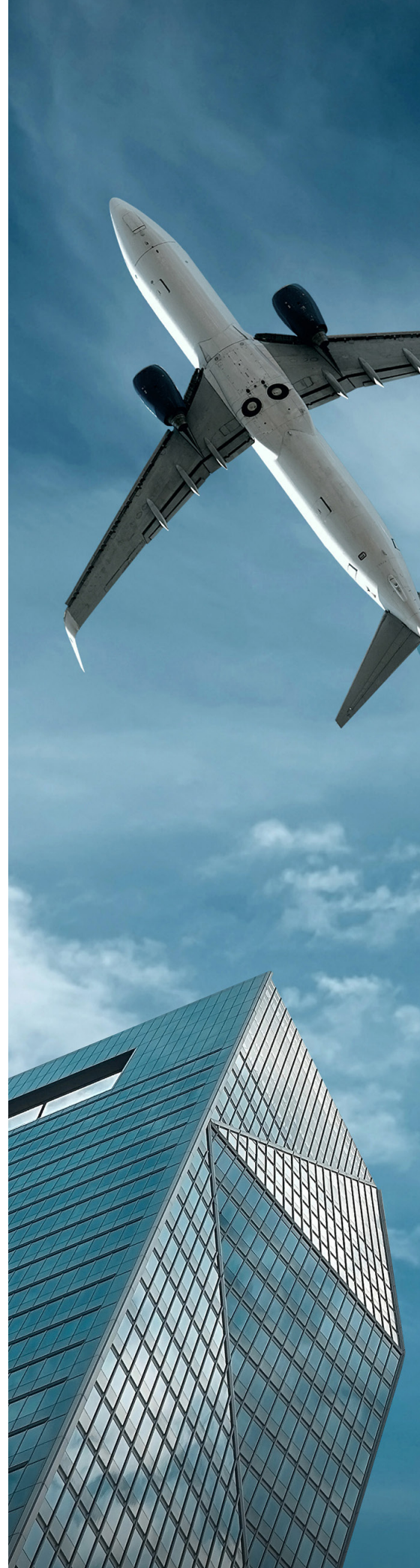
纳税人承担的成本和风险更低

在某些情况下，纳税人通过政府成为最后的救助者，帮助被困旅客返程。大规模安排旅客返程的成本可能非常高。

例如，Monarch 航空倒闭被评估为给英国纳税人带来 4050 万英镑的成本¹，其中大部分用于安排约 11 万名被困旅客的返程。

然而，拒付保护的覆盖范围不仅限于旅游分销中介、其投资者和客户，还间接惠及纳税人。这是因为通过拒付追回的资金，旅游分销中介可用于支付被困旅客的返程费用，从而减少政府作为最后救助方所需承担的财政支出。

¹ 英国交通部：《航空公司破产审查最终报告》



使用 WEX 虚拟卡可降低风险并提升盈利能力

增强投资者和贷款机构信心

财务稳定性在获得有利的融资和投资条件方面至关重要。航空公司倒闭可能给旅游分销中介带来重大财务

损失，导致现金流不确定、借款成本上升、投资者信心下降。

通过使用 WEX 虚拟卡，旅游分销中介能够迅速追回资金、降低现金流风险，并展示稳健的财务管理能力。这将带来直接的财务收益：

- ✓ **降低融资成本** —— 由于航空公司倒闭风险敞口降低，贷款机构可能为信贷额度和贷款提供更优惠的利率。
- ✓ **提升公司估值与投资者信心** —— 现金流更稳定、财务风险更低，可降低投资者要求的风险溢价，进而提升公司估值和市场吸引力。
- ✓ **改善信用状况** —— 减少突发性财务冲击，使用 WEX 虚拟卡的企业有望提升信用评级，获得更灵活的融资选择。

保护现金流与流动性

航空公司倒闭可能导致大笔预付资金被占用，使旅游分销中介难以及时填补损失。传统破产程序往往耗时数月甚至数年，容易造成流动性压力。

而 WEX 虚拟卡可确保资金快速追回——通常在数周内完成，相较传统破产程序具有明显的现金流优势。这有助于减轻营运资金压力，使旅游分销中介能够保持充足流动性，维持财务灵活性，避免运营中断。

降低财务风险敞口

预付机票款项本身就让旅游分销中介暴露在供应商违约的风险之中。如果缺乏拒付保护，航空公司倒闭就可能造成巨额财务损失。

WEX 虚拟卡提供内置保障，可通过拒付机制对未交付服务的付款自动进行撤销。

这种保护能够：

- ✓ **稳定资产负债表**，减少突发性财务损失
- ✓ **降低供应商破产风险**，提高财务可预测性
- ✓ **增强财务韧性**，使企业在市场波动中更加稳健

下一步如何行动？

航空公司倒闭仍然是旅游分销中介、投资者和旅客持续面临的风险。尽管近年来政府支持在一定程度上缓解了行业压力，但行业的结构性脆弱性依然存在。

依赖零散的个别保护机制，并不足以避免重大财务冲击。

WEX 虚拟卡提供可靠保障，可确保资金迅速追回。在航空公司倒闭的情况下，符合条件的资金通常可在数周内 100% 追回。

这种保护不仅惠及旅游分销中介，还惠及投资者、客户，甚至纳税人——因为它能有效减少航空中断带来的财务冲击。

通过 WEX，企业可以降低风险、保持业务连续性，并在关键时刻保护各方利益相关者。

现在正是采取行动、为未来不确定性做好准备的时候。

欢迎联系 WEX，了解虚拟卡如何无缝整合到现有业务流程中，帮助保护现金流，并在不断变化的旅游市场环境中提供更高的财务安全性。

WEX 是全球 B2B 旅游虚拟卡支付领域的领跑者

WEX 的规模优势

~50%

约 50% 的全球 B2B 旅游虚拟卡支付市场份额

WEX 是旅游行业值得信赖的合作伙伴

8/10

10 家全球最大旅游分销中介中有 8 家使用 WEX 虚拟卡²

WEX 最大化旅游价值链效益

350+

350 余家航空公司自 2022 年 1 月以来通过 WEX 虚拟卡收款

WEX 为行业提供旅游支付洞察

\$100B+

1000 亿美元以上 WEX 虚拟卡 B2B 年支付交易额³

WEX 为行业提供保护

\$4B+

40 亿美元以上自 2022 年 1 月以来 WEX 处理的退款与拒付金额

¹ 基于 WEX 当前在全球 B2B 虚拟卡网络旅游支付市场中的份额。

² 基于 2024 年 TTV 实际数据或近期预测与估算。

³ 2024 财年。

航空公司对 WEX 虚拟卡的接受度

旅游分销中介与航空公司长期合作，在旅游分销中实现互利共赢。WEX 也持续与双方密切合作，为 B2B 支付相关决策提供行业洞察与支持。此类决策应成为商业分销讨论与合作协议中的核心内容，确保价值链各方利益得到平衡，并在充分信息基础上作出决策。

在商户模式下，通过 WEX 虚拟卡进行 B2B 支付的现代化中介分销模式能够带来多重优势：

- 保障航空公司的有效交易付款
- 通过可靠的拒付保护降低财务风险
- 加快支付处理，优化现金流
- 提升旅客支付灵活性，促进销售
- 自动对账，简化运营流程
- 增强整个生态体系的财务可持续性

向 NDC 分销模式的转变，也进一步凸显了全面考虑支付方案的重要性。如果航空公司选择不接受虚拟卡进行 B2B 支付，可能会限制其库存产品的需求，尤其是在非本土市场。同时，如果继续使用数十年前为旧有行业环境设计的传统支付系统，航空公司还可能面临本可避免的欺诈成本、支付延迟以及财务风险。

一个现代、可持续的旅游生态系统，需要价值链各方的协同合作，其中也包括 B2B 支付领域的合作。



了解 WEX 虚拟卡 如何为您的业务 创造价值。

欢迎联系我们的团队，与我们进一步交流。

wex™