

国内航空货运-机场货运-机场空运公司

产品名称	国内航空货运-机场货运-机场空运公司
公司名称	江苏当日达航空货运有限公司上海分公司
价格	.00/件
规格参数	东方航空:MU MU5330:5330 全国:全国
公司地址	上海市闵行区中春路988号11幢2楼（注册地址）
联系电话	4006806809 18602177888

产品详情

一是航空货运市场的结构性变化。体现在国际增长快于国内增长、国际长航线增长快于短航线增长、自费旅客增长快于公费旅客增长的新常态。2008年以来，我国国际航线的发展呈现震荡上扬的态势，在经历2008年负增长、2009年企稳、2010年反弹、2011年回调之后，已进入新的增长周期。2015年，国际航线客运量增速接近30%，远远高于国内10%的增速。受“三期叠加”和政策环境因素影响，商务旅客减少，自由行旅客增多。超过50%的航空旅客是自费旅客，出行需求更趋个性化。市场票价水平下滑明显，导致“增产，增收，不增效”，航空公司的利润增速远低于运输量增速。目前看来，高端旅客下降的趋势在短期内很难逆转。二是整个交通运输体系的结构性变化。旅客对出行品质的要求和服务的要求越来越高，各类交通手段都在争夺旅客资源，体现在高铁、高速公路、邮轮经济对航空运输冲击持续化。高铁网对民航的冲击，正从1000km以内区间，扩展到1000km以上范围，并且已经从客运渗透到货运，这在客观上催促着航空公司向西飞、向高飞、向远飞。家庭轿车拥有量迅猛增长，分流了中短程的陆上客源。邮轮经济的兴起正在分流日韩线旅客。三是竞争态势的结构性变化。体现在国外航空公司对本土航空公司的冲击、地方航空对国有航空的冲击、低成本航空对全服务航空的冲击日益加剧。目前，国内运量排名前20的航线中，平均每条航线航空承运人数量达7.6家，而美国只有3~4家。三大航的客运市场份额连续4年下降，目前为70%左右。国际航空巨头正在我国抓紧市场布局，国内竞争国际化已成趋势，核心市场已成为各大航空公司的“兵家必争之地”，航班时刻资源更趋紧张。开展结构性改革为顺应航空市场的这些结构性变化，航空快运企业唯有遵循市场环境，锐意改革、积极进取，探索适合自身发展需要的新道路新模式，不断寻求新增长点和驱动力，通过主动作为的新常态来化解不利的新常态。目前，东航航空快运正从六个方面着手调整。一是加快结构调整。在机队结构调整方面，完全退出多种老机型，简化机型结构，淘汰不适应市场的老旧飞机，换置适合国内环境以及上海始发的远程飞机，机队机型已从2009年时的20余种机型简化为当前的7种机型，东航机龄在全球大型航企中，并新近引进大量适航西部、高原的中型飞机，做到运力投放。在资产结构调整方面，提出保障性资产向运营型资产转变，将机务维修、地面服务等重资产保障型二级机构与主业剥离成立独立运转自主经营的法人单位，激发活力走向市场。在产业结构调整方面，推进中联航与河北分公司、物流公司与中货航、东上旅业板块的重组整合，组建新实业集团和传媒公司，实现航空产业链的功能服务延伸，充分发挥航空运输的拉动辐射效应，推动“航空+”战略实践。二是推进创新模式。在行业内率先提出“打造现代航空服务集成商”，即将航空客运业务从传统单一的空运承运人转型为航空服务集成商，航空货运业务从传统的航空货物承运人转型成现代物流服务商（实现“天地合一”），达成产品转型、渠道转型、服务转型、关系转型、旅

速转型，改变“四高一低”的被动经营模式，实现盈利能力提升。三是推行混合经营。主动顺应行业发展战略导向和规律，进一步细分市场需求、拓展发展空间，努力发展低成本航空，加快推进属下中联航转型，确立了中联航大众化、经济型的发展定位，建立起全新的运营系统、全新的产品体系、全新的服务标准、全新的品牌形象。未来要走双模式运营、多品牌经营的发展之路，将全服务和低成本两种模式结合起来，把东航、上航、中联航等品牌建设好，以满足不同市场需求。四是发展“互联网+”。客运转型方面，发挥“互联网+”和空中移动互联的优势，加速电商平台建设，强化移动端的迭代更新，大力开展“提直降代”，销售代理手续费同比下降，直销比例上升。一要做大增值服务产品，继续发展优选座位、收费升舱等具备市场基础的优质产品，开发种类丰富、满足各类需求的增值服务产品；二要做强集成产品，选择合作伙伴，利用第三方服务，提升产品的交付质量与产品收益；三要做足平台产品，以触点资源变现为核心，加大异业合作的广度和深度，丰富合作方式。物流转型方面，要抓住跨境电商蓬勃发展的机遇，打造快速供应链，创新航空物流新模式；完善跨境信息对接，提供“一站式”、“菜单式”第三方物流解决方案；开拓产品，拓宽渠道，做优“东航产地直达”，做大“东航跨境直达”。五是提升。重点关注国际市场，推动国际化水平再上新台阶，力争在国际经营、国际投资、国际合作等方面取得新突破、新成效。将以市场热度高、发展潜力巨大的北美航线为突破口，通过与达美的合作，进一步扩大北美市场份额提升国际竞争力，实现推进“太平洋计划”使北美航线一年内大幅减亏、两年内盈亏平衡、三年内实现盈利；以矩阵管理的方式推进“欧洲盈利计划”，开通阿姆斯特丹、布拉格航线；巩固做足日韩线等传统优势航线，持续保持增长势头。六是启动品牌建设。以“客户体验”为核心，深挖服务价值，聚焦关键领域，理顺服务流程，升级服务软硬件配置，服务品质整体提升。根据国际化发展定位，以国际远程航线服务提升为突破口，围绕“太平洋计划”，对标学习国际先进航空公司经验，提升国际航线的服务定位，在人员配备、能力培养、服务标准、服务流程、机供品配备等方面逐项推进改善，完成海外呼叫中心（北美呼叫中心）项目建设。我国现行的行业政策制度、机制体制、管理模式都与航空运输经营主体创新发展存有不适应以致阻碍之处。正如当代经济学家弗里德曼所言，“供给经济学其实是基本的经济分析，它只是假定经济主体沿着高回报的路径前进而已”，但在当下管制制度、市场限制、政府主导等条件下，使得航空企业的供给侧结构性改革显得心有余力不足。

香港机场与东莞合作的“物流园”将于年底试运营 香港特区政府财政司司长陈茂波5日在“领航9+2·第二届粤港澳大湾区发展论坛暨颁奖典礼”上发表主题演讲时表示，香港国际机场正积极发展与大湾区之间的“海空货物联运”，与东莞合作的“物流园”将于今年年底开始试运营，让大湾区的货物进出口能无缝连接到香港机场。陈茂波指出，《粤港澳大湾区发展规划纲要》及国家“十四五”规划纲要确定了香港在大湾区以至国家经济发展中的角色与定位。综合而言，涵盖八个范畴：包括提升香港国际金融、航运、贸易和亚太区国际法律及解决争议服务四个传统中心的地位，以及支持香港作为国际航空枢纽、国际创新科技中心、区域知识产权贸易中心，以及中外文化艺术交流中心等四个新兴领域的建设和发展。在金融方面，他认为，香港作为的国际金融中心，可以至少在六个方面作重要贡献。包括助力人民币国际化；继续担当内地企业可靠的国际筹资融资平台，协助他们筹集世界各地的资金；随着越来越多内地企业走向国际，香港可以成为它们的离岸总部，为他们提供全面的财资中心服务，并协助企业管理好境外业务风险；推动更多内地地方政府、机构和企业通过香港的资本市场作绿色筹融资和认证，支持它们绿色项目的建设；为大湾区居民提供优质的资产及财富管理服务等；及金融科技方面的合作。陈茂波指出，作为国际贸易和航运中心，香港一直积极推动现代物流业的发展，提升香港作为区域物流枢纽的竞争力，尤其是在提供高增值服务及处理高价值货品方面。随着大湾区外贸进一步增长、尤其是电子商贸蓬勃发展，区内厂商对航空货运服务的需求日益殷切，香港国际机场作为区内的国际航空枢纽，正大力投资在这领域，提升竞争优势。他介绍，香港机场管理局将在机场货运区兴建一座高端物流中心，以推动高增值的第三方物流服务，预计在2023年投入运作。同时也准备重建香港国际机场的空邮中心，引进先进设备，提升其效率及容量，并研究引入策略性合作伙伴，提升竞争力。陈茂波表示，在推动区域物流发展上，香港会加快推动大湾区物流信息的互联互通，进一步完善多式联运，提升整体竞争力。同时，香港国际机场亦积极与内地有关当局商讨，共同打造高端航空产业群。陈茂波说，香港的经济定位一直都是背靠祖国、面向世界，有国家的支持和护航，有“一国两制”的优势，只要香港积极融入国家发展大局、切实抓紧国家的发展机遇，香港定能继续繁荣发展，以自身所长，服务国家所需，在国家改革开放进程中继续作出积极贡献，并取得自身的长足发展。