（上接C8版）

第三节 发行人基本情况

一、发行人基本情况

发行人名称：	东方航空物流股份有限公司
英文名称：	Eastern Air Logistics Co。Ltd.
注册资本：	142, 880万元
法定代表人：	冯德华
东航物流有限成立日期：	2004年8月23日
股份公司设立日期：	2018年12月19日
公司住所：	上海市浦东机场机场大道66号
办公地址：	上海市长宁区空港六路199号
邮政编码：	201207
电话号码：	（86- 21）22365112
传真号码：	（86- 21）22365736
互联网网址：	http: //www .eal- ceair.com/
电子信箱：	EAL- IR@ceair.com

二、发行人历史沿革及改制重组情况

（一）发行人的设立方式

公司是以东航产投、联想控股、珠海普东物流、天津睿远、德邦股份、绿地投资公司、北京君联为发起人，由东航物流有限于2018年12月19日整体变更设立的股份有限公司。

2018年12月19日，公司取得上海市工商行政管理局颁发的《营业执照》（统一社会信用代码：91310000766454452W）。

（二）发起人及其投入的资产内容

公司是由东航物流有限整体变更设立的，公司设立时，发起人以东航物流有限截至2018年8月31日经审计的净资产256,058.44万元，按1:0.557998的折股比例折为股份公司股本142,880.00万股，每股面值人民币1元，未折股的净资产113,178.44万元计入股份公司的资本公积，按照账面价值入账。

（三）发行人主要资产重组情况

自2016年1月1日起至今，发行人不存在重大资产重组情况，主要资产重组情况为发行人向东航进出口收购其持有的东航供应链51%股权及向东航实业收购其持有的东环国际40%的股权，具体情况如下：

1、发行人收购东航供应链的基本情况

东航供应链原为东航集团下属子公司东航进出口之全资子公司，东航供应链主要从事国际联运、保税仓储和国内运输等方面业务，与发行人存在部分同业业务。为解决发行人与东航供应链的同业竞争问题，发行人向东航进出口收购其持有的东航供应链51%股权，使其成为发行人控股子公司。东航进出口作为东航供应链原股东，为东航供应链的业务发展提供了一定的客户和业务资源，为了确保东航供应链经营的稳定性和业务发展的持续性，公司与东航进出口经友好协商，决定在确保发行人对东航供应链控股权及主导地位以解决同业竞争问题的基础上，继续由东航进出口保留部分东航供应链的股权。

根据天职出具的《审计报告》（天职业字[2019]22586号），截至2019年3月31日，东航供应链经审计的净资产为5,757.53万元。

根据北京天健兴出具的经东航集团评估备案的《资产评估报告》（天兴评报字（2019）第0490号），按收益法评估，东航供应链100%股权在评估基准日（2019年3月31日）的净资产价值为20,606.90万元，基于此评估值并经双方友好协商确定本次收购标的东航供应链51%股权的转让价格为10,509.52万元，且本次交易履行了上海市联合产权交易所进场交易程序，因此本次交易定价具有公允性。

2019年6月14日，发行人与东航进出口签署《上海市产权交易合同》，约定发行人向东航进出口收购其持有的东航供应链51%股权，转让价格为10,509.52万元。

截至本招股意向书摘要签署日，东航供应链已完成相应股权变更的工商登记手续，并已于2019年7月26日取得了中国（上海）自由贸易试验区市场监督管理局核发的《营业执照》（统一社会信用代码：91310000750307757J）。

被收购前一年，东航供应链的主要财务数据如下：

单位：万元

公司名称	总资产	净资产	净利润
	2018年12月31日	2018年12月31日	2018年度
东航供应链	10, 605.71	7, 064.77	3, 035.53

注：以上财务数据经天职审计。

发行人收购东航供应链51%股权完成后，东航供应链相关业务稳步运行，未发生重大变化。

东航供应链主要从事航材国际贸易保障相关服务，提供进口进仓、保税仓储、分拣中转、国内运输、国际空运、机坪保障、驻场服务等一站式服务，其中国际空运、保税仓储和国内运输与发行人所从事的综合物流解决方案中所提供的服务内容存在同业情况。报告期内，东航供应链实现的营业收入和净利润及其占发行人相应指标的比重具体如下：

年份	营业收入（万元）	净利润（万元）	营业收入占发行人之比	净利润占发行人之比	营业收入占发行人同业收入之比
2020年度	21, 605.09	2, 710.66	1.43%	1.00%	4.38%
2019年度	13, 301.41	2, 055.84	1.18%	2.50%	5.61%
2018年度	15, 275.43	3, 035.53	1.40%	2.74%	7.68%

注：营业收入占发行人同业收入之比=东航供应链营业收入/发行人综合物流解决方案营业收入

综上，东航供应链报告期内实现的营业收入、净利润占发行人相应指标较小，且营业收入占发行人同业收入的比例较小，对发行人整体影响较小。

2、公司于2019年6月将东航供应链纳入合并报表的依据

根据《企业会计准则第33号——合并财务报表》的相关规定，“合并财务报表的合并范围应当以控制为基础予以确定。控制，是指投资方拥有对被投资方的权力，……，除非有确凿证据表明其不能主导被投资方相关活动，下列情况，表明投资方对被投资方拥有权力：（一）投资方持有被投资方半数以上的表决权的。（二）……”。

2019年6月14日，发行人与东航进出口签署《上海市产权交易合同》，约定发行人向东航进出口收购其持有的东航供应链51%股权，转让价格为10,509.52万元。同日，上海联合产权交易所出具了产权交易凭证。发行人已于2019年6月20日向东航进出口全额支付了上述股权转让款。

根据发行人与东航进出口共同签署并于2019年6月27日生效的东航供应链公司章程，东航物流持股比例为51%，是东航供应链的控股股东；东航供应链股东会作为其权力机构由全体股东组成，股东会会议由股东按照出资比例行使表决权；东航供应链董事会成员共9人，其中由东航物流提名5人，且董事会决议的表决实行一人一票。

因此，东航物流于2019年6月30日前已持有东航供应链半数以上的表决权，且东航物流基于公司章程的规定在对东航供应链相关活动进行决策时有实际能力行使相关可执行的权利，相关权利行使未产生障碍，从而能够对东航供应链进行控制，因此东航物流于2019年6月将东航供应链纳入合并报表范围具有合理性。

3、发行人收购东环国际的基本情况

为解决与东环国际潜在同业竞争问题（发行人收购东环国际40%股权的具体情况参见本招股意向书摘要“第三节 发行人基本情况”之“六、同业竞争与关联交易”之“（一）同业竞争”），经公开挂牌交易程序，2020年4月28日，发行人与东环国际原控股股东东航实业签署《上海市产权交易合同》，约定发行人以1,164.8万元的价格受让东航实业持有的东环国际40%的股权，上述价格系以天健兴业出具的评估报告为基础确认。

截至本招股意向书摘要签署日，发行人已向东航实业支付了全部股权转让款，并取得了上海联合产权交易所出具的产权交易凭证，东环国际已于2020年6月11日取得中国（上海）自由贸易试验区市场监督管理局核发的变更后的营业执照。

三、发行人股本情况

（一）总股本、本次发行的股份、股份流通限制和锁定安排

公司发行前总股本142,880万股，本次拟申请发行人民币普通股不超过15,875.56万股，本次发行前后公司的股本结构如下：

序号	股东结构	本次发行前		本次发行后	
		持股数（万股）	占比（%）	持股数（万股）	占比（%）
1	东航产投（SS）	64, 296.00	45.00	64, 296.00	40.50
2	联想控股	28, 718.88	20.10	28, 718.88	18.09
3	珠海普东物流	14, 288.00	10.00	14, 288.00	9.00
4	天津睿远	14, 288.00	10.00	14, 288.00	9.00
5	德邦股份	7, 144.00	5.00	7, 144.00	4.50
6	绿地投资公司	7, 144.00	5.00	7, 144.00	4.50
7	北京君联	7, 001.12	4.90	7, 001.12	4.41
8	本次发行流通股	- -	- -	15, 875.56	10.00
合计		142, 880.00	100.00	158, 755.56	100.00

关于发行前所持股份流通限制和自愿锁定股份的承诺的具体内容，请参见本招股意向书摘要“第一节 重大事项提示”之“一、股东关于所持股份流通限制和自愿锁定股份的承诺”。

（二）发行人前十名股东情况

截至本招股意向书摘要签署日，发行人前十名股东持股情况见下表：

序号	股东姓名（名称）	股份（万股）	比例（%）
1	东航产投	64, 296.00	45.00
2	联想控股	28, 718.88	20.10
3	珠海普东物流	14, 288.00	10.00
4	天津睿远	14, 288.00	10.00
5	德邦股份	7, 144.00	5.00
6	绿地投资公司	7, 144.00	5.00
7	北京君联	7, 001.12	4.90
合计		142, 880.00	100.00

（三）本次发行前前十名自然人股东及其在发行人处担任的职务

本次发行前，公司不存在自然人股东。

（四）发行人国有股份和外资股份情况

截至本招股意向书摘要签署日，公司股份中含有国有股份，为东航产投持有的本公司股份，合计64,296.00万股，占本次发行前本公司总股本的45.00%。

2019年5月30日，国务院国资委出具《关于东方航空物流股份有限公司国有股权标识有关问题的批复》（国资产权[2019]277号），批复东航产投作为国有股东在证券登记结算公司设立的证券账户应标注“SS”标识。

截至本招股意向书摘要签署日，公司股份中不存在外资股份。

（五）本次发行前各股东间的关联关系

截至本招股意向书摘要签署日，公司股东中，联想控股间接持有北京君联普通合伙人拉萨君祺企业管理有限公司20%的股权，通过西藏东方企慧投资有限公司间接持有北京君联22.22%的有限合伙份额。

除上述情况外，本公司其他股东之间不存在关联关系。

四、发行人的主营业务、主要产品及行业竞争地位

（一）发行人的主营业务

东航物流依托全球航线网络资源、拥有国内枢纽机场的地面操作资源、多元化的泛航空物流产品服务体系，以全方位信息系统为支撑，专注于为国内外客户提供安全、高效、精准、便捷的天地合一全程综合物流服务。根据所提供服务的具体内容与形式的不同，东航物流主营业务可分为航空速运、地面综合服务和综合物流解决方案。

东航物流一直专注于航空物流综合服务业务，集航空速运、货站操作、多式联运、仓储、跨境电商解决方案、同业项目供应链、航空特货解决方案和产地直达解决方案等业务功能于一体，在运营实践中培育和形成了综合物流服务所必备的方案设计、优化迭代、快速响应、组织实施与管理等全程物流服务和物流资源整合能力，并且通过构建满足客户标准化或非标化物流需求的产品服务体系，初步形成了根据客户不同物流需求提供“一站式”物流解决方案的能力。未来，在“一个平台、两个服务提供商”的战略引领下，东航物流将进一步打造兼备信息化与国际化的快供应链平台及“干+仓+配”网络，致力于成为最具创新力的全球物流服务集成商。

（二）发行人的主要产品和服务情况

报告期内，发行人主营业务可分为航空速运、地面综合服务和综合物流解决方案。按照业务板块不同层级类型，具体划分如下：

一级类型	二级类型
航空速运	全货机运输
	客机腹舱运输/客机货运业务
地面综合服务	货站操作
	多式联运
	仓储
综合物流解决方案	跨境电商解决方案
	同业项目供应链
	航空特货解决方案
	产地直达解决方案

（三）发行人的生产经营模式

1、航空速运业务

航空速运业务的安全要求严苛、质量标准高且流程复杂，是需要多个专业部门有序分工、紧密配合方可完成的高技术、专业化服务体系。具体情况如下：

① 飞行计划及营运管理

公司子公司中货航主要通过运行控制部、飞行部、运行飞行技术管理部和机务工程部的合理分工和紧密配合共同承担飞行计划及营运管理的职能。其中运行控制部主管飞行签派、飞行运行的性能分析与支持、落实航班现场保障的协调、监督和考核；截至2020年末，飞行部配备了185名专业飞行员，充分保障机队的正常高效运营；运行飞行技术管理部贯彻落实国家飞行技术标准、开展飞行人员技术晋级管理工作、组织飞行员技术交流和飞行教员教学研讨；机务工程部贯彻落实民航安全方面法律法规、内部质量安全监督审核和航空安保质量控制，保证飞行的安全有序进行。上述部门紧密配合形成完整的飞行计划及营运管理体系。

② 飞行安全管理

公司制定了《安全管理手册》，秉持“安全第一、预防为主、综合治理、持续改进”的安全方针，保持较高的公司安全经营水平、

公司通过建立安全管理体系（SMS）在业务流程中搭建了完善的营运安全管理和控制体系。中货航全体人员和部门在安全监察部的监督管理下，在飞行部设立了专门的安全管理分部，在机务工程部、运行控制部、运输保障部和市场部等飞行运行安全相关部门配备了专门的安全管理人员。

③飞机日常检查和维修

为保障飞机的安全、高效营运，减少送外维修带来的额外经济和时间成本，公司专门设立了机务工程部负责飞机日常状态监控等工作，并协议委托东航技术承担飞机的日常检修工作及相关监督和检查工作。东航技术拥有民航局颁发的《维修许可证》，具有B747-400F和B777F飞机的航线维修、定期检修、修理和改装以及无损检测特种作业的资质，能够较好地保障公司飞机的日常检查和维修工作。

④航空速运销售、定价和结算模式

A. 销售模式

发行人航空速运业务主要通过子公司中货航，采取直接向航空货运需求方进行销售的模式开展业务。在直接销售模式下，根据客户类型又可进一步分为针对货运代理人销售和向直接客户销售；货运代理销售模式是指在公司领取运单，集中其他货主货物统一交付公司承运；直接客户销售模式是指物流服务企业、邮政快递企业等直接将货物交付公司承运。针对少数销售渠道较薄弱的海外站点，发行人采用销售代理模式，由销售代理商通过自有渠道为发行人承接航空货运订单，代理商拥有最终对外销售的自主定价权，发行人根据市场运价水平确定当期货运价格并依此与代理商进行结算。

针对重要的货运代理人和直接客户，发行人配备了专门服务团队以及时了解客户的需求及市场变化，为客户提供优质、专业、个性化的服务。

B. 定价模式及依据

发行人航空速运业务的定价模式为：航空运费=运价*货物重量，其中运价以国际航空出版社与IATA会定期发布的空运货物运价表（The Air Cargo Tariff, TACT）为基础，综合考虑货物规模、货物品类、航线距离、市场运力供求情况、历史合作关系等因素确定。

C. 结算模式

发行人与货运代理的结算可分为直接付款和通过CASS（Cargo Account Settlment System）平台付款两种结算方式。CASS平台系国际航空运输协会的货运结算系统，为全球航空公司与货运代理人之间提供即时、规范、高效的货运销售收入结算服务。发行人定期于CASS平台上传账单，CASS平台基于此生成结算账单。若航空公司需要对CASS账单金额进行当期在线调整，则需将调账信息于在线更正截止日前提交至CASSLink；若货运代理人对账单有调账申请，航空公司须在自动处理截止日前，将代理人提交至CASSLink中的在线调账申请进行处理，否则系统将自动接收此部分调账申请，并生成在最临近一期的CASS调整账单中；调整账单生成后，货运代理人依据该账单在CASS平台付款，CASS平台在航空公司结算日前付款予发行人。

⑤客机货运业务独家经营模式

除全货机运输外，发行人独家经营东航股份客机货运业务。客机货运业务指利用客机提供的货运服务，以及与之相关的包括但不限于航空货运舱位销售、定价、结算等一系列业务经营活动。发行人独家采购东航股份提供的客机货物运输服务，按照全权负责的运营模式将上述客机所承载的货运业务纳入自身货运业务体系，并实现一体化货运业务经营。具体请参见招股意向书“第七节 同业竞争与关联交易/三、关联方、关联关系和关联交易/（三）经常性关联交易”。

2、地面综合服务业务

发行人地面综合服务业务的客户主要包括航空公司与货运代理人。

发行人的地面综合服务主要为客户提供货站操作、多式联运和仓储服务，均采取直接向相关业务需求方进行销售的模式开展业务。发行人设立相应的业务分部或子公司，并为大客户配备专职客服人员，负责具体订单操作、流程跟踪等，从而能够快速了解并响应客户需求。

①货站操作业务

A.销售模式

发行人下设货站事业部，负责与航空公司、货运代理人等客户直接洽谈业务合作，并根据双方签署的业务协议中约定的服务内容为客户提供国内及国际进出港航班货物处理等服务并收取相应的进出港货站使用费。

B.定价模式及依据

发行人货站操作业务定价模式为：进出港货站使用费=货站使用单价*货物重量。

针对航空公司客户，其货站使用单价按照机场级别不同分别采用市场调节价及政府指导价进行定价，其中机场等级根据《关于印发民用机场收费改革实施方案的通知》（民航发[2007]159号，以下简称“159号文”）及《关于印发民用机场收费标准调整方案的通知》（民航发[2017]18号，以下简称“18号文”）确定。针对上海虹桥机场、上海浦东机场等一类机场采取市场调节价，由发行人与航空公司综合考虑货邮操作量、历史合作关系、业务合作情况、市场竞争情况等因素协商而定；针对昆明、西安、武汉等地的二类、三类机场，对于内地航空公司的内地航班采用政府指导价，除此以外的航班均采用市场调节价，其中政府指导价参照民航局颁发的18号文和《关于民用机场收费有关问题的通知》（民航发[2019]33号，以下简称“33号文”）。在实际业务开展中，发行人在二类、三类机场主要为东航股份提供货站操作服务，经双方协商并签署《外地货站协议》约定，国内及国际航班进港、出港的货站使用单价均参照民航局颁发的18号文和33号文的相关具体标准执行。

针对货运代理人客户，货站使用单价均为市场调节价，综合考虑货邮操作量、市场竞争情况等因素而定。发行人制订了《东方航空物流股份有限公司货站服务价格表》，视具体市场变动情况及自身业务需求不定期修订、更新并于发行人官网对外发布。

②多式联运业务

A.销售模式

发行人主要通过子公司东航运输与航空公司和货运代理人等客户直接洽谈业务合作，并根据双方签署的业务协议中约定的服务内容为客户提供卡车航班与内场运输等服务并收取相应的运输服务费。

发行人卡车航班业务包括定班卡车航班与非定班卡车航班。基于全国各地海关规定并结合市场需要，发行人制定了定班卡车时刻表，客户可依据发行人提供的定班卡车时刻表向发行人订舱。对定班卡车无法满足的需求，客户向发行人采购非定班卡车，为其提供从始发地至目的地的地面运输服务；发行人内场运输业务主要提供上海虹桥和上海浦东两个机场间及机场各货站间的货物短驳服务。

B.定价模式及依据

发行人多式联运的定价模式为：运输服务费=相应目的地港单价费率*运单计费重量+增值服务费，其中单价费率综合考虑运送货物的路线距离、货物品类、运输车型及市场竞争情况等因素确定。此外，根据客户需求，东航运输亦可为其提供国际进出港货物海关辅助查验、货物核重、送仓服务等增值服务并收取相应费用。

针对内场运输业务，东航运输制订了《上海东方航空运输有限公司国际货服务价格表》，视具体市场及自身业务需求不定期修订、更新并于发行人官网对外发布。

③仓储业务

A.销售模式

发行人下设货站事业部，负责与货运代理人等客户直接洽谈业务合作，并根据双方签署的业务协议中约定，将指定仓库在指定期间内租予货运代理人用于普通货物、特殊货品等的仓储，并收取相应的仓库租金。

B.定价模式及依据

发行人仓储业务主要向客户收取仓库租金，定价模式为：仓库租金=仓库租赁单价*租赁面积*租赁天数，其中仓库租赁单价综合考虑仓库类型、租赁期限、租赁面积和市场竞争情况等因素确定。

3、综合物流解决方案业务

①跨境电商解决方案

A.经营模式

跨境电商出口业务主要包括国内操作、航空运输与海外清关配送。1）国内操作方面，发行人拥有专门的跨境电商操作场地，由公司运营团队为电商客户提供称重、扫描、贴标签、集包、报关等国内操作业务。发行人在上海浦东国际机场设有目前上海地区仅有的航空9610跨境电商出口集中监管库，用于为客户提供9610出口报关服务。除9610报关方式外，发行人还与其他报关公司合作，签署供应商协议，根据客户需求提供不同的报关服务；2）航空运输方面，公司为客户提供机场到机场的航空运输服务；3）海外清关配送方面，公司自主开发了跨境电商物流系统，能够对接海外渠道供应商，实现数据自动传输，通过与海外供应商合作签订清关配送协议，将包裹送达到最终消费者手中。

跨境电商物流进口业务方面，发行人在上海浦东国际机场设有9610跨境电商进口专用监管库，由专业的内部运营团队为客户提供9610直邮进口清关服务。除清关服务外，发行人与海外报关、地面代理进行合作，签署供应商服务协议，借助自身航空运力优势，整合内外部资源，解决电商货物自海外仓发出直至运送至国内的物流问题。

B.销售模式

发行人通过子公司东航快递与菜鸟、洋码头等电商平台、独立卖家、跨境电商物流同业客户等服务需求方直接洽谈业务合作，并根据双方签署的业务协议中约定的服务内容为客户提供跨境电商所涉及的揽货、货站操作、航空运输、清关、配送等全链条国际物流服务或其中部分服务环节并收取相应的费用。

C.定价模式及依据

发行人跨境电商解决方案业务采取与客户协商定价的形式，定价依据为发行人与客户签署的业务协议中约定的服务内容合计所需成本，如上门提货、货站操作、航空速运、目的地派送等，将各服务类别成本的加总作为定价基础，并综合考虑客户的货量规模、历史合作关系、市场竞争情况等因素协商确定价格。

②同业项目供应链

A.经营模式

发行人的同业项目供应链主要客户包括邮政、快递快运、航空货运代理等类型的同行业客户，发行人向其提供以传统航空运输和地面服务为基础，辅以自有航线和货站联动形成的“港到港”增值服务产品体系，具体业务包括截单时间后延、精品航班速提速派、货物异常状态快速反馈处理、中转节点可视化追踪、刚性时效承诺等的“港到港”专线时限快运服务。

B.销售模式

发行人主要通过物流事业部、子公司东环国际、东方福达和东唯航空与货运代理人及物流同业客户等服务需求方直接洽谈业务合作，并根据双方签署的业务协议中约定的服务内容为客户提供包括出发港货站操作、航空运输、目的港货站操作、地面运输等在内的同业项目供应链服务并收取相应的费用，为其提供“一站式”综合物流解决方案服务。针对大客户，发行人通过客户拜访、市场分析等途径了解大客户的全链条物流需求，为其制定专业、高效的整体解决方案。

C.定价模式及依据

公司同业项目供应链业务采取与客户协商定价的形式，以发行人与客户签署的业务协议中约定的各服务类别成本加总为定价基础，并综合考虑客户的货量规模、历史合作关系、市场竞争情况等因素协商确定价格。

③航空特货解决方案

A.经营模式

发行人的航空特货解决方案业务以客户需求为导向，向客户提供提货、驳运、仓储、港到港运输、分拨、派送、关务、信息跟踪、二次包装、保险等一揽子综合物流服务。同时，发行人综合考虑客户的特殊需求，为其量身打造定制化的服务，从而形成企业定制的物流解决方案。

B.销售模式

发行人主要通过物流事业部及子公司东航供应链与国药集团、长江存储、Inditex、东航进出口等对运输有特殊条件或需特殊设备载运货物的服务需求方直接洽谈业务合作并收取相应的费用，由于航空器材、药品及医疗器械、时装和精密仪器等货品对于运输及存储条件、时效性等方面具有较特殊的要求，因此针对此类特殊客户，发行人配备销售团队专人负责对接，提供个性化、差异化的设计方案，通过整合公司内外部资源为其量身定制物流解决方案，最大程度满足客户需求。

C.定价模式及依据

公司航空特货解决方案业务的定价模式与前述同业项目供应链业务类似。基于货物的特殊性，航空特货在航空速运、地面运输、货站操作等各业务环节需要一定的特殊操作，因此各环节的价格往往高于普货，最终销售价格也随之上升。

④产地直达解决方案

A.经营模式

发行人产地直达解决方案业务分为直采和供应链两种模式。其中，直采模式即贸易模式，指发行人与境外水果/生鲜出口商直接签订采购协议，完成货物运输到境外机场的过程，并提供境外报关服务，依托东航物流自身运力或外采运力完成干线运输，货物到达境内后提供清关服务；供应链模式即提供供应链综合服务，具体服务内容包括除向境外水果/生鲜出口商采购外的剩余全部流程。报告期内，发行人产地直达解决方案业务以供应链模式为主，直采模式为辅。

B.销售模式

发行人主要通过子公司东航快递与服务需求方直接洽谈业务合作。产地直达解决方案业务的客户主要分为两类：（1）大型贸易商和货运代理人，发行人根据双方签署的业务协议中约定的服务内容为其提供车厘子、芒果、三文鱼、龙虾、珍宝蟹等水果、生鲜产品的定制化物流供应链服务，赚取物流服务收入；（2）电商平台及实体商超等，发行人向其销售产地直达的水果、生鲜等，赚取贸易收入。报告期内，发行人产地直达解决方案业务收入主要来源于第一类客户。

C.定价模式及依据

发行人产地直达解决方案业务的定价依据为发行人与客户签署的业务协议中约定的各服务类别成本加总。针对大型贸易商和货运代理人，其成本主要来源于各物流服务环节所产生的人工、设备使用等成本；针对电商平台及实体商超等，其成本主要来源于所销售货物的采购成本。

（四）所需主要原材料

1、航空燃油

报告期内，公司航空燃油采购情况及其在主营业务成本中的比重情况如下：

项目	2020年度	2019年度	2018年度
航空燃油采购量（吨）	317, 570.52	341, 296.94	352, 473.15
航空燃油采购均价（元/吨）	2, 879.40	4, 595.36	4, 893.64
计入当期营业成本的航油费（万元）	91, 441.23	156, 838.36	172, 487.53
占主营业务成本比例（%）	8.28	16.01	19.10

报告期内，发行人航油平均采购单价与市场的航空煤油平均出厂价如下表所示：

单位：元/吨

项目	2020年度	2019年度	2018年度
发行人航油平均采购单价（不含税）	2, 879.40	4, 595.36	4, 893.64
航空煤油平均出厂价（含税）	3, 096.92	4, 916.08	5, 359.08
航空煤油平均出厂价（不含增值税）	2, 740.63	4, 323.31	4, 607.85
航空煤油平均出厂价与航油采购均价差额	138.77	272.05	285.79

注1：发行人航油各年度平均采购单价=各年度航油费/航油采购量

注2：航空煤油平均出厂价数据来源于Wind资讯

注3：根据《财政部 税务总局关于调整增值税税率的通知》（财税〔2018〕32号）和《财政部 税务总局 海关总署关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部 税务总局 海关总署公告2019年第39号），增值税率于2018年5月起从17%降至16%，于2019年4月起降至13%。上表中不含增值税的航空煤油平均出厂价系每月剔除增值税后价格的算数平均

2019年度，航空煤油平均出厂价较2018年度有所回落，发行人航油平均采购单价也随之有所下降。2020年度，航空煤油平均出厂价较2019年度大幅下降，发行人航油平均采购单价也随之有所下降。从上表可知，2018-2019年度公司航油采购价格与航空煤油平均出厂价差额基本维持在270-290元/吨，较为稳定，能够满足航油供应商的正常利润水平。2020年，随着航空煤油市场价格的急剧下跌，航油供应商的赚取利润空间也大幅下降。

综上，发行人报告期内的航油采购单价与市场价格变动趋势保持一致，航油采购单价具有公允性。

为应对航空煤油价格上涨态势，发行人主要采取或拟采取以下应对措施：

（1）优化机队结构

随着以GE90为代表的高推力、高可靠性的航空发动机投入使用，相对传统四发宽体货机，双发宽体货机在长程洲际航线上的航油经济性、维护便利性等优势更为显著。为了进一步减小航油价格波动的风险敞口，发行人未来新引进的宽体全货机将优先考虑双发布局的波音777系列，并将陆续退租四发布局的波音747。通过优化机队结构，发行人将提升飞行运营效率、节省航油成本，同时减小对航油价格波动的风险敞口。

（2）收取燃油附加费

由于航空煤油价格变化将直接推动全球航空运输业的成本增长，为应对成本波动，发行人会对客户收取浮动型燃油附加费，即随着油价的变化，收取的燃油附加费将相应上涨、下调或取消。目前，收取燃油附加费在航空运输业系统常见现象，FedEx和DHL等在航空运输服务中均会收取一定燃油附加费。通过收取燃油附加费，发行人将燃油波动风险向下游转嫁，系分散航油价格波动风险的有力措施。

（3）更换航油供应商

由于在不同的站点内，各家航油供应商之间存在价格竞争，发行人会比较各家给出的价格，从中选择价格较为优惠的航油供应商。出于价格考虑，发行人在2017年更换了芝加哥、安克雷奇、阿姆斯特丹等一批站点的航油供应商，从而在一定程度上降低了航油采购成本。

尽管发行人制定了上述措施，但依然面临一定的航油价格波动风险。发行人已在招股意向书“重大事项提示”之“十、特别风险提示”中披露航油价格波动风险。

2、客机腹舱承包/客机货运业务运输服务价款

2018年4月至2019年，为彻底解决东航物流与东航股份在航空货运业务方面的同业竞争，发行人客机腹舱经营模式由委托经营转变为承包经营。在承包经营模式下，腹舱货运收入由东航物流所有，东航物流向东航股份支付承包费，并收取腹舱承包经营运营费用。2020年初至今，发行人客机货运业务转变为独家经营模式。在客机货运业务独家经营方案下，东航物流向东航股份支付运输服务价款。

发行人向东航股份支付的客机腹舱承包费/客机货运业务运输服务价款公允性参见招股意向书“第七节 同业竞争与关联交易”之“三、关联方、关联关系和关联交易”之“（三）经常性关联交易”。

3、运力

报告期内，发行人运力采购主要包括航空运力采购、货运代理采购和欧洲清关配服务采购。

（1）航空运力采购

报告期内成记泰达航空物流股份有限公司、河南航投物流有限公司、ATLAS AIR.INC、DHL、TRANMEX LOGISTICS INTERNATIONAL(CHINA)CO.,LTD、KALITTA AIR LLC.主要为发行人子公司东航快递产地直达业务的航空运力供应商，为东航快递承运智利车厘子、加拿大龙虾、美国珍宝蟹等生鲜产品。

东航快递在每年采购运力时会对市场价格有预期，并结合销售端确定能接受的运力单价上限，在采购洽谈时作为判断依据。由于航线长、时效要求高，上述公司为能够满足东航快递特定航线有效运力的主要供应商。

2020年埃塞俄比亚航空公司为发行人子公司东方福达提供包机业务，由于2020年受新冠肺炎疫情影响，航空运力紧张，发行人及其子公司东方福达综合考虑价格和舱位保障情况等因素，选取上述供应商采购包机业务。

自2019年起，中国国际货运航空有限公司与东环国际签订《航空货物国际运输销售代理协议》，东环国际根据自身业务需求向其采购航空运力；2020年受新冠肺炎疫情影响，航空运力紧张，航空运价高企，发行人子公司东环国际向中国国际货运航空有限公司的采购金额也随运价水平的上升而有所上升。

（2）欧洲清关配送服务

报告期内，东航快递向外部采购欧洲地区目的港清关、转运和当地派送等服务时，会向上海谦元国际货运代理有限公司、GeoPost SA和One World Express Inc Ltd. 等供应商进行询价，从中选择最优供应商。

4、修理费

报告期内发行人修理费主要包括发动机包修费、部附件包修费、飞机日常维修费、车辆及设备日常维修费等。

报告期内，发行人发动机由GE Engine Services,LLC和Pratt & Whitney Group包修。其中，GE Engine Services,LLC为B2076、B2077、B2078、B2079、B2082、B2083共6架飞机的发动机包修，Pratt & Whitney Group为B2428的发动机包修。

报告期内，发行人部附件由BOEING INTERNATIONAL LOGISTICS SPARES,INC、SIA ENGINEERING COMPANY LIMITED、Lufthansa Technik AG和东航技术包修。

报告期内，发行人飞机日常维修费主要系向上海科技宇航有限公司采购飞机C检服务。

报告期内，发行人车辆主要由上海东航银燕融资租赁有限公司提供日常维修服务。

根据发行人采购内控流程，对于新进供应商选择，发行人需经过统一的采购比价环节，由业务人员记录参与比价的多位供应商的资质信息及报价情况，经过部门副总经理、部门总经理、财务会计部总经理和公司总经理审批后，选择最优供应商进行业务合作。报告期内发行人严格按采购制度要求，经过询价、比价等环节，最终选择优质供应商，采购价格公允。

其中，发行人航材采购属于上述维修中的日常维修，其采购成本包含在主营业务成本-飞发修理费用-部附件修理费中。公司日常生产经营所需航材分为低价易损消耗件和高价周转件，均以“航材小时包修”模式采购，其中低价航材消耗件和部分高价周转件的采购包含在中货航与东航技术签订的飞机维修服务总协议中，维修费用以空地飞行小时为计价单位进行结算，部分高价周转件部分也以“航材小时包修”模式向其他供应商采购。

（1）航材采购的具体内容

报告期内，发行人的航材采购系维修飞机所需的航材采购，主要系飞机在日常运营和检修过程中更换老旧或损坏部件，以保持其安全运营和经营效率。发行人维修飞机所需航材主要包括价格较低的消耗件和价格较高的周转件。消耗件指只能使用一次，技术上不可以修理至可用状态或因修理成本过高不予修理的飞机航材；周转件指有下级零件，有各自的序号，能够在飞机或发动机上更换，可以在修理车间多次修复至可用状态，通常与飞机或发动机相同寿命。

（2）报告期内各期“航材小时包修”采购模式下小时数

“航材小时包修” 模式即由专业的飞机维修及航材供应企业根据不同机型建立型号齐全、品种繁多的航材共享库，并与航空公司签订按照飞行小时计费的采购协议，在航空公司需要进行飞机维修时提供航材及相关更换、维修服务。报告期内“航材小时包修”采购模式下发行人主要供应商为BOEING INTERNATIONAL LOGISTICS SPARES,INC、SIA ENGINEERING COMPANY LIMITED和Lufthansa Technik AG，报告期各期向其“航材小时包修”采购模式下小时数如下表所示：

单位：小时

公司名称	2020年	2019年	2018年
BOEING INTERNATIONAL LOGISTICS SPARES, INC	27, 926.18	26, 637.55	25, 968.10
SIA ENGINEERING COMPANY LIMITED	-	5, 461.22	12, 033.10
Lufthansa Technik AG	7, 011.65	5, 471.68	-

（3）报告期内各期维修服务采购的空地飞行小时数

报告期内维修服务采购的空地飞行小时数模式下发行人的主要供应商是东航技术。发行人子公司中货航与东航技术签署了飞机维修服务总协议，约定由东航技术为中货航提供维修工程管理和飞机维修服务，服务范围涵盖飞机维修、机坪引导、航材保障等，费用结算以空地飞行小时为计价单位进行结算。报告期各期发行人向其采购的维修服务空地飞行小时数如下表所示：

单位：小时

公司名称	2020年	2019年	2018年
东航技术	39, 194.31	40, 290.03	40, 706.86

（4）报告期内航材采购价格变动情况

报告期内，发行人向东航技术、BOEING INTERNATIONAL LOGISTICS SPARES, INC、SIA ENGINEERING COMPANY LIMITED和Lufthansa Technik AG的采购单价如下表所示：

公司名称	服务范围	机型	单位	2020年	2019年	2018年
东航技术	包括工程管理服务、飞机维修、物料（含：航材、化工品、航空附属油料、消耗类工装、机务料和航空附属油料）的保障和共享及其他可供发行人选择的服务	B777	人民币元/空地飞行小时	3, 010		
		B747		4, 100		
Lufthansa Technik AG	主要为更换合同清单中326项航材部附件	B747- 400F（CF6- 80）	美元/飞行小时	152.82	150.50	-
		B747- 400F（PW4000）		174.08	171.50	-
BOEING INTERNATIONAL LOGISTICS SPARES, INC	主要为更换合同清单中216项航材部附件	B777		182.34	169.18	169.72
SIA ENGINEERING COMPANY LIMITED	主要包括：1、新加坡樟宜机场的航材库保障（564项航材部附件）2、上海浦东机场的航材库保障（182项航材部附件）	B747		-	487.79	436.45

注1：空地飞行小时数包括空中飞行小时数和地面滑行小时数

注2：飞行小时数指空中飞行小时数

①东航技术

根据中货航与东航技术签署的