

南京商络电子股份有限公司

关于对深圳证券交易所关注函的回复公告

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

重要风险提示：

● 亿维特（南京）航空科技有限公司（以下简称“标的公司”或“亿维特”）所处行业的市场规模将在“2035 年前达到每年超万亿美金的市场规模”，系专业投资机构在乐观预期下对全球市场规模的预测。由于 eVTOL/UAM 行业本质上属于航空行业，安全要求高且受严格管控，其市场规模受政策变化影响较大，全球亦没有成熟的经验、模式可以借鉴。因此，标的公司所处行业的市场规模预测有较大的不确定性，且目前预测的周期长达十余年，该预测值可能面临较大的波动，存在市场规模不及预期甚至是与预期差异巨大的风险。

● 截至本回复出具日，国内尚未有飞行汽车型号获得适航证。标的公司预计 2026 年取得适航证，系在标的公司项目进展及适航证取证计划的基础上参考同行业公司的进度以及专业机构出具的同行业公司预测信息得出的结论，能否如期取得适航证存在较大不确定性。标的公司产品尚在研发阶段，还需经过试飞、申请、审查、取证等阶段才能确定产品型号合格，后续产品投入生产和交付使用所需的周期更长。标的公司能否经过长周期的研发取证阶段，并逐步实现主营业务收入存在较大不确定性，在此期间标的公司可能因政策、技术、资金、团队等问题而无法持续经营。提请投资人关注标的公司上述经营风险。

南京商络电子股份有限公司（以下简称“公司”）于 2023 年 7 月 9 日收到深圳证券交易所上市公司管理部《关于对南京商络电子股份有限公司的关注函》（公司部关注函〔2023〕第 250 号）（以下简称“《关注函》”）。公司董事会在收到关注函后高度重视，现将《关注函》回复情况公告如下：

一、问题 1

公告显示，“亿维特成立于 2022 年 1 月 12 日，专注于载人 eVTOL（电动垂直起降飞行器）研发、制造，致力于 UAM（Urban Air Mobility 城市空中交通）未来空中出行解决方案；在中央交通强国战略引领下，多省市开展低空空域管理改革试点，开启了国内通航万亿蓝海；摩根斯坦利、罗兰贝格等知名咨询机构一致认为 eVTOL 将在城市空中出行、高维货运、应急救援、特色旅游等领域拥有广阔的市场需求，并在 2035 年前达到每年超万亿美金的市场规模”。

问题 1-1: 请你公司说明国家针对 eVTOL 和 UAM 出台了哪些具体政策，说明目前相关省市开展了低空空域管理改革试点、试点时间、试点主要内容，说明目前行业所处阶段以及亿维特的行业地位。

回复：

一、国家针对 eVTOL 和 UAM 出台的具体政策，目前国内相关省市开展了低空空域管理改革试点、试点时间、试点主要内容

eVTOL（电动垂直起降飞行器）是指一种以电能为动力、无须专用飞行跑道或机动车公路即可实现垂直起降的飞行器。随着电动化、智能化浪潮逐步从汽车行业蔓延到航空业，eVTOL 成为近两年全球资本追逐的新赛道，国内外多家厂商竞相布局该领域。eVTOL 可以理解为是汽车电动化在城市空中交通领域的延伸和应用。根据摩根斯坦利在 2021 年 5 月发布的《eVTOL/Urban Air Mobility TAM Update: A Slow Take-Off, But Sky's the Limit》研究报告，该类飞行器将在城市空中出行、高维货运、应急救援、特色旅游等领域拥有广阔的市场需求。

2020 年 9 月，中央空管委办公室批复《湖南省低空空域管理改革试点拓展实施方案》和《江西省低空空域管理改革试点拓展实施方案》，将湖南省和江西省作为首批全域低空空域改革试点；2021 年 2 月，安徽省成为全国第三个全域低空空域管理改革试点省份，并正式成立省低空空域协同运行管理委员会。相关试点方案及主要内容如下：

序号	试点方案	发布单位	主要内容
1	《湖南省低空空域管理改革	中央空管委办公室	湖南省是全国首批全域低空空域管理改革试点拓展省份，随着该实施方案的批复，湖南将开展全域低空开放、集

	试点拓展实施方案》	(2020.9)	中集成新技术应用的试点，推动实现六项目标任务。 湖南将配合推行实施空域分类管理，实现 3000 米以下管制、监视、报告空域分类划设；构建低空目视航路航线网络，实现基于规则的低空目视自主飞行；健全低空飞行服务保障体系，实现通航飞行“一窗受理、一网通办”；实施协同融合监督管理，建立军地民协同运行管理体系；强化低空飞行监管保障基础设施建设，实现通航飞行保障数字化、智慧化；壮大低空经济产业链条，实现低空经济高质量快速发展。
2	《江西省低空空域管理改革试点拓展实施方案》	中央空管委办公室 (2020.9)	2020 年 9 月，中央空管委办公室批复《江西省低空空域管理改革试点拓展实施方案》，江西省成为全国首批低空空域管理改革试点拓展省份之一。 江西将抢抓低空空域管理改革试点重大机遇，在中央空管委的统一部署下，认真组织实施低空空域管理改革试点拓展工作。重点围绕低空空域管理模式、运行模式，北斗技术应用，无人机物流项目试点，加强军队、地方政府、民航空管部门的机制创新和信息互通，健全完善“军地民融合、权责利一致、可持续发展”的低空空域协同运行管理机制，在保障军民航飞行和空防安全基础上，实现低空空域资源的灵活管理和高效使用，以适应江西省通用航空发展需求，促进低空经济和通航产业发展壮大，打造江西高质量发展的“蓝天优势”
3	《安徽省低空空域管理改革试点拓展实施方案》	中央空管委办公室 (2021.2)	2021 年，经中央空中交通管理委员会办公室批复，安徽省成为全国第三个全域低空空域管理改革试点省份，并正式成立省低空空域协同运行管理委员会。 自该方案批复以来，安徽省大力发展通用航空业，出台了一系列政策和规划，包括《安徽省通用机场布局规划（2019-2035 年）》、《安徽省民航业发展战略规划（2019—2035 年）》等。

如上表所示，湖南省、江西省、安徽省低空空域管理改革试点拓展实施方案均已取得中央空管委办公室批复。该等省份就低空空域管理、通航市场开拓、通航基础设施建设陆续颁布配套措施。截至本回复出具之日，试点各省及部分发达省市关于低空空域、电动飞行器等相关产业政策情况如下表：

序号	主要产业政策	发布单位	主要内容
1	《湖南省关于支持通用航空产业发展的若干政策措施》（湘政办发〔2021〕27 号）	湖南省人民政府办公厅 (2021.7)	八、鼓励发展通航消费新市场。对开展低空旅游、应急救援、飞行体验、物流快递等市场化服务的通用航空运营企业，各地可采取财政补贴、贴息支持、购买服务等方式扶持其发展。 十、打造高品质通航小镇。支持以通航旅游、通航会展、航空文化、通航制造为特色的通航小镇发展，对符合我省通用航空产业发展规划的通航小镇基础设施建设项目，所在市县统筹省级税收奖励资金加大支持力度。
2	《安徽省支持通用航空产业发展的若干政策》（皖政办〔2022〕1 号）	安徽省人民政府办公厅 (2022.2)	2022 年 2 月安徽省发布了《安徽省人民政府办公厅关于印发支持通用航空产业发展若干政策的通知》，全面支持和推动全省通用航空业的发展。 二、建立低空飞行服务保障体系。加快推进飞行服务站及其他配套设施建设，建立全省低空飞行服务保障体系

			<p>并实现稳定运营。</p> <p>四、提升通航研发制造水平。加快军民两用技术双向转移转化研发，统筹使用有关专项资金，支持涡轴、涡桨多类发动机、飞机起降系统、减速传动系统和关键原材料、电子元器件等领域优势军用技术向通用航空领域转移转化，推动省内通用航空整机动力系统、机载系统等加快实现自主可控。</p>
3	《上海打造未来产业创新高地发展壮大未来产业集群行动方案》（沪府发〔2022〕11号）	上海市人民政府（2022.9）	<p>（四）打造未来空间产业集群</p> <p>在浦东、杨浦、闵行、金山、松江、青浦、崇明等区域，打造未来空间产业集群。</p> <p>2.空天利用。突破倾转旋翼、复合翼、智能飞行等技术，研制载人电动垂直起降飞行器，探索空中交通新模式。聚焦智能机载、复合材料、新能源动力创新，研制超音速、翼身融合等新一代商用飞机，推动氢电池、氢涡扇等氢能飞机技术验证示范。研制低成本卫星和可重复使用运载火箭，加快宽带通信卫星发射组网及商业运营，积极利用空间频率和轨道资源，建设陆海空天领域全天候、全球性卫星互联网。</p>
4	江苏省航空航天产业发展三年行动计划(2023—2025年)（苏政办发〔2023〕15号）	江苏省人民政府办公厅（2023年）	<p>二、发展重点</p> <p>（五）聚焦通航整机及无人机。重点发展水陆两栖飞机、固定翼多用途飞机、10座以上中大机型通航飞机、中轻型直升机、旋翼机、新一代垂直起降电飞行器，推动通航飞机在市政管理、应急救援、低空旅游、商务出行、飞行驾驶培训等方面的应用；加快发展长续航、大载荷、智能化、工业级无人机，推动无人机在巡检、监测、农业植保、应急救援、物流配送等领域规模化应用，加快打造一批无人机典型应用场景。</p> <p>四、保障措施</p> <p>（三）创建良好发展环境。支持航空航天产业重大项目优先列入省重大项目清单，依法依规强化土地、能耗、环境容量等资源要素保障。支持有条件的地方和有通航产业基础的地区开展低空空域管理改革先行先试。</p>

由上表可见，试点省份就低空空域管理、通航市场开拓、通航基础设施建设陆续颁布配套措施。同时，上海市明确将电动垂直起降飞行器作为上海未来产业创新的发展方向，并致力于打造未来空间产业的产业集群；江苏省支持有条件的地方和有通航产业基础的地区开展低空空域管理改革先行先试。

二、eVTOL 行业所处阶段及亿维特的行业地位

在中央交通强国战略引领下，我国湖南、江西、安徽多省市开展低空空域管理改革试点，开启了国内通航蓝海市场。中国已在“双碳”绿色能源产业方向取得了重大成就，在交通工具方面，新能源汽车得到了快速发展，伴随着电动化的升级变革，航空产业也迎来了新的机遇。eVTOL 预期将在未来空中出行场景中扮演重要角色。

全球大约有 300 多家 eVTOL 研发制造公司，传统厂商、初创企业和风险资本积极布局 eVTOL 行业。布局企业方面，一类是传统飞机和汽车行业巨头，比如波音、空中客车、巴西航空、贝尔、罗罗、戴姆勒、丰田、吉利、现代等；另一类是初创企业，包括美国的 Joby、Archer、Wisk、Beta、ZeroAvia，德国的 Volocopter、Lilium，中国的亿航、小鹏汇天、峰飞、沃兰特、时的科技，以色列的 Urban Aeronautics，英国的 Vertical Aerospace，以及日本的 Skydrive。在业内人士看来，eVTOL 本质上属于航空产业，整个赛道当前依然处于早期阶段，产品尚在研发阶段，多数企业尚未形成主营业务收入。从几年前起，航空发达国家开始针对 eVTOL 的适航审定、基础设施建设以及运营场景开展了广泛研究，同时相关政府部门也推出了一系列政策和法规来推动 eVTOL 产业发展。

亿维特的创始人团队来自于中国商飞、中航工业等国家重点航空科研单位，有数十年的军、民机设计研发经验及适航取证经验。亿维特已完成了 1:5 及 1:2.5 缩比验证机的设计装配测试试飞，已完成了原型机的详细设计，关键零部件在加工制造中，计划在 2023 年底前进行总装。亿维特拥有充足的技术储备，型号经验丰富，技术团队有能力实现原型机的首飞及适航取证任务。

问题 1-2: 请你公司说明摩根斯坦利、罗兰贝格观点的出处及合理性，说明“2035 年前达到每年超万亿美金的市场规模”的依据及对应的市场范围（如是指全球市场亦或是区域性市场等）

回复:

城市空中交通是指在城市低空空域内主要利用垂直起降或短距起降航空器及相关系统设施实现载人载货空中运输的活动，是城市智能交通运输系统的重要一环。

城市空中交通具有立体、便捷、及时、高效等优点，能有效缓解城市交通拥堵问题，可与地面道路交通、地下轨道交通形成互补和联动，并将逐步发展成空地地下三位一体的新型城市综合交通体系。城市空中交通行业包括起降设施、无人机、交通枢纽设施、空中交通服务系统、通信网络设施设备、导航系统、监视设备的基础设施环境；从城市空中交通行业技术挑战看，空中交通管理系统是支撑

UAM 运行的核心技术，此外，自主飞行技术、电池技术、感知与避让、动力推进系统、高精度定位和导航技术等都直接影响 UAM 的商业化进度。

摩根斯坦利在 2021 年 5 月发布的《eVTOL/Urban Air Mobility TAM Update: A Slow Take-Off, But Sky's the Limit》报告中，基于基本情况、牛市情况、熊市情况等三种情形，分别对 eVTOL/UAM 的市场规模进行了预测，具体如下：

Global Total Addressable Market (\$bn)

Model Summary	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
US (Revenue \$bn)							
Base	\$1	\$2	\$12	\$66	\$279	\$1,081	\$2,450
Bull	\$1	\$6	\$86	\$446	\$1,228	\$2,661	\$5,134
Bear	\$1	\$1	\$5	\$24	\$96	\$336	\$626
China (Revenue \$bn)							
Base	\$1	\$6	\$26	\$89	\$268	\$941	\$2,120
Bull	\$1	\$20	\$188	\$605	\$1,178	\$2,316	\$4,442
Bear	\$1	\$5	\$11	\$33	\$92	\$293	\$542
Europe (Revenue \$bn)							
Base	\$2	\$1	\$8	\$41	\$168	\$623	\$1,466
Bull	\$2	\$5	\$59	\$277	\$738	\$1,533	\$3,072
Bear	\$2	\$1	\$4	\$15	\$58	\$194	\$375
ROW (Revenue \$bn)							
Base	\$4	\$2	\$10	\$60	\$285	\$1,189	\$3,006
Bull	\$4	\$6	\$74	\$405	\$1,253	\$2,929	\$6,298
Bear	\$3	\$1	\$4	\$22	\$98	\$370	\$768
Global Total Addressable Market (\$bn)							
Base	\$8	\$10	\$55	\$255	\$1,001	\$3,833	\$9,042
Bull	\$8	\$37	\$407	\$1,733	\$4,397	\$9,439	\$18,946
Bear	\$8	\$9	\$24	\$94	\$343	\$1,193	\$2,310

Source: Morgan Stanley Research Estimates

机构	情形	预测内容
摩根士丹利	基本预测	通过高度严格的认证途径换取市场的发展。在这种情况下，假设技术和资本将超越认证周期、法规和基础设施的发展进度。在未来十多年中，eVTOL/UAM 市场采用率并不广泛，但是专业的技术和速度可能会取得重大进展。合理预计到 2035 年约为 2,550 亿美元，到 2040 年约为 1 万亿美元，到 2050 年约为 9 万亿美元。
	牛市预测	在相对更宽松的政策和认证途径的支持下，在水陆运输市场中占据了更大的份额。eVOTL/无人机货物和人员运输实现了高水平的大规模接受和采用。技术加速发展，对消费者和企业都具有成本效益；事实证明，它比现有的运输模式更有效。政策是灵活的，基础设施随时可用或易于调整。监管态势鼓励 eVTOL/无人机的使用，并适应不断变化的消费者/最后一英里业务需求。合理预计到 2035 年约为 1.7 万亿美元，到 2040 年约 4.4 万亿美元，到 2050 年约 18.9 万亿美元。

	熊市预测	<p>技术开发不足/不成功，加上政策的阻碍。大规模拒绝/最低限度地采用 eVTOL/无人机进行货物和人员运输。技术停滞不前，因为它没有成本效益；运输效率不如当前的运输模式，并且在采用方面遇到了关键的技术障碍（重量、噪音、航程、有效载荷、安全性等）。政策限制，基础设施无法支持采用。法规阻碍了 eVTOL/无人机的使用，并阻碍了全球的广泛采用。合理预计到 2035 年约为 940 亿美元，到 2040 年为 3,430 亿美元，到 2050 年为 2.3 万亿美元。</p>
--	------	---

因此，在上述预测的牛市预期下，2035 年全球 eVTOL/UAM 的市场容量可突破万亿美元，在一般预期下，2040 年全球市场容量可突破万亿美元。

此外，根据多家媒体报道称，2040 年 eVTOL/UAM 的市场规模将达 1 万亿美元或 1.5 万亿美元的规模，具体如下：

发布日期和标题	媒体名称	报道内容	网址/链接
2022-06-14 智能汽车七十二变是车企异想天开还是极度内卷	和讯网	<p>罗兰贝格 (Roland Berger) 公司 2022 年 2 月发布的《关于亚太地区先进空中交通 (AAM) 市场潜力》等行业研究报告预测，亚太地区国家将在 2030 年之前实施先进空中交通 (AAM) 服务，2040 年全球城市空中交通的产业规模将达到 1.5 万亿美元，到 2050 年，全球范围内将有近 10 万辆飞行汽车用作空中出租车、机场班车和城际航空。</p>	<p>https://baijiahao.baidu.com/s?id=1735564630628472606&wfr=spider&for=pc</p>
2023-07-10 广东车企竞逐“万亿蓝海”飞行汽车有望成为造车新赛道	新浪财经 (转自中国经营报)	<p>摩根士丹利预测到：2030 年全球 60% 以上的人口将居住在城市，飞行汽车行业将创造 3000 亿美元市场规模，最初会转化部分地面交通、飞机和公共交通的市场份额，伴随技术发展最终会开启多个全新的商业领域，2040 年可发展至 1.5 万亿美元市场。</p>	<p>https://finance.sina.com.cn/jjxw/2023-07-10/doc-imzaepzp4900813.shtml</p>
2023-07-04 全球首款飞行汽车获批！美联邦航空局已“颁证”，万亿	深圳商报	<p>按照摩根士丹利的预测报告，2030 年全球飞行汽车行业在全球将形成 3000 亿美元的市场规模，2040 年达到 1 万亿美元，2050 年达到 9 万亿美元，而中</p>	<p>https://baijiahao.baidu.com/s?id=1770502659131770058&wfr=spider&for=pc</p>

市场蓄势待发?		国所占份额将达到 23%。	
2023-02-06 飞行汽车完成今年首飞! 万亿市场何时开启?	和讯网	据摩根士丹利预测, 全球飞行汽车市场规模将在 2030 年达到 3000 亿美元, 2040 年骤增至 1.5 万亿美元。	https://baijiahao.baidu.com/s?id=1757061153073213378&wfr=spider&for=pc

重点风险提示:

标的公司所处行业的市场规模将在“2035 年前达到每年超万亿美金的市场规模”, 系专业投资机构在乐观预期下对全球市场规模的预测。由于 eVTOL/UAM 行业本质上属于航空行业, 安全要求高且受严格管控, 其市场规模受政策变化影响较大, 全球亦没有成熟的经验、模式可以借鉴。因此, 标的公司所处行业的市场规模预测有较大的不确定性, 且目前预测的周期长达十余年, 该预测值可能面临较大的波动, 存在市场规模不及预期甚至是与预期差异巨大的风险。

二、问题 2

公告显示, “公司创始人团队及技术人员历经十数年的合作, 完成了运 8 系列、ARJ21、C919、多款中大型无人机等型号设计研发制造, 积累了丰富的航空项目管理、飞机系统集成、适航取证经验, 掌握行业资源和核心技术”。请你公司列示创始人团队及技术人员的基本信息及工作履历, 详细说明相关人员承担设计研发制造工作的具体情况、成果, 掌握哪些行业资源和核心技术。

回复:

一、亿维特创始人团队及核心技术人员基本信息及工作履历情况

亿维特现有员工 32 人, 其中, 技术人员 28 人, 正高级职称 4 人, 博士 4 人, 各专业总监多来自航空、新能源、软件等领域, 负责项目的总体气动、机构强度、电池、电机电控、飞控系统等专业。其中任文广、赵继伟、张智作为标的公司核心技术人员, 履历如下:

姓名	职务	基本信息、高中以上的学习、工作经历
----	----	-------------------

任文广	董事长/ 创始人	学习经历： 2003年，南京航空航天大学空气动力学专业本科毕业。 在读，南京航空航天大学飞行器设计专业的工程硕士。	
		工作经历：	
		2003.08-2018.12	中国商飞上海飞机设计研究所，高级工程师 参与项目包括：运8某系列等研制；ARJ21基本型研制及适航取证
		2018.12-2022.01	中国商飞上海飞机设计研究所，研究员 参与项目包括：ARJ21灭火型、货运型改装研制；C919飞机研制及适航取证
		2022.01至今	亿维特（南京）航空科技有限公司，董事长 参与项目包括：电动垂直起降飞机ET-9研制
姓名	职务	基本信息、工作经历	
赵继伟	总经理/ 联合创始人	学习经历：	
		2006年，西北工业大学飞行器设计专业本科毕业。	
		2009年，上海交通大学流体力学专业硕士毕业。	
		工作经历：	
		2009.04-2017.05	中国商飞上海飞机设计研究所，设计师/项目经理 参与项目包括：C919飞机研制及ARJ21适航取证
		2017.05-2020.07	国信证券上海分公司
		2020.07-2022.01	上海大学绍兴研究院，航空所所长 参与项目包括：某电动垂直起降氢能无人机研发
2022.01至今	亿维特（南京）航空科技有限公司，总经理 参与项目包括：电动垂直起降飞机ET-9研制		
姓名	职务	基本信息、工作经历	
张智	总设计师/ 适航负责人	学习经历：	
		2001年，北京航空航天大学飞机设计专业本科毕业。	
		2004年，北京航空航天大学一般力学与力学基础专业硕士毕业。	
		工作经历：	
		2004.04-2008.05	上海飞机设计研究所，工程师 参与项目包括：ARJ21基本型研制及适航取证
		2008.05-2021.12	中国商飞上海飞机设计研究院，高级工程师/研究员 参与项目包括：ARJ21灭火型、货运型改装研制；C919飞机研制及适航取证
		2022.01至今	亿维特（南京）航空科技有限公司，副总设计师 参与项目包括：电动垂直起降飞机ET-9研制

二、相关人员承担设计研发制造工作的具体情况、成果，掌握哪些行业资源和核心技术。

上述 3 名核心人员目前的主要工作情况如下：

任文广主要负责标的公司的战略及项目管理，带领总师系统统管技术、研发；赵继伟主要负责标的公司的融资及企业管理，配合任文广进行项目管理相关工作；张智主要负责总师系统技术把关，并推进项目的研发进度，统领 ET-9 的适航取证相关工作。

除上述 3 名核心人员外，标的公司其他研发人员也参与过多款载人飞行器、无人飞行器的设计研发制造，积累了丰富的航空项目管理、飞机系统集成、适航取证经验，拥有行业专业知识储备和市场开拓资源。亿维特技术团队掌握核心技术情况具体如下：

序号	技术名称	技术简介
1	气动优化设计	全机设计以降低巡航阻力为核心，通过采用全流线机身、联杆与尾翼设计，精细调整与主机翼的相互位置降低配平与干扰阻力。
2	基于气动弹性的布局设计	基于气动弹性技术设计机翼巡航外形和型架外形，达到最优巡航经济性和结构效率。
3	结构轻量化及强度优化设计	结构轻量化设计以飞机安全为核心，从材料、构型、设计等方面进行创新和突破，全方位、综合考量飞机性能和轻量化需求。
4	噪声减缓设计	进行旋翼转速控制、旋翼间距设计等关键参数的设计优化，控制噪声源的产生进行降噪设计；针对旋翼外形特别是桨尖三维外形开展专门的降噪设计，包括尖削、前/后掠和下反等设计，迭代优化逐步降低噪声水平。
5	多余度飞控系统 设计	多余度飞控架构，以满足系统的安全性要求。飞控核心技术自主可控、软件硬件皆可自行开发，具备高可靠性低成本的优势。
6	动力系统 设计	高功重比旋翼气动、结构设计制造与试验验证技术；高效率低损耗动力系统 设计，过温保护、超温降功率、电堵转保护、油门信号丢失保护等功能。
7	全机热管理 系统	全机热管理以新能源电动汽车热管理为基础，结合电动飞机特点，将三

		电核心中的电机、电池、客舱热管理高度集成，统一管理。
8	基于系统工程的全生命周期需求捕获、确认及验证技术	借鉴国内大飞机产业需求管理经验，建立基于系统工程的全生命周期需求捕获、确认及验证技术，同时研究飞机级功能定义与建模分析方法，定义功能分析的流程，最终形成以系统工程理念为指引、符合 eVTOL 产业实际情况的飞机级功能建模最佳实践。
9	复杂系统试验与适航验证	核心成员经历 ARJ21\C919 型号的适航取证过程，熟悉适航取证流程，掌握复杂系统的试验与适航验证方法。

截至本回复出具之日，标的公司专利情况如下：

序号	专利名称	申请号/专利号	类别	专利申请日	授权公告日	发明人	专利状态	备注
1	飞机模型（四轴八桨复合翼）	ZL 2022 3 0343043.5	外观设计	2022.06.07	2023.03.10	熊磊、任文广、赵继伟、闫敏、宗宁	生效	授权许可
2	飞机模型（倾转旋翼）	ZL 2022 3 0343121.1	外观设计	2022.06.07	2023.03.10	熊磊、任文广、赵继伟、闫敏、宗宁	生效	授权许可
3	飞机模型（八轴八桨复合翼）	ZL 2022 3 0343126.4	外观设计	2022.06.07	2022.09.16	熊磊、任文广、赵继伟、闫敏、宗宁	生效	授权许可
4	飞机座位配平调整结构及系统	ZL 2022 2 1427572.4	实用新型	2022.06.08	2022.09.16	熊磊、任文广、赵继伟、闫敏	生效	授权许可
5	可伸缩起落架及垂直起降飞机	ZL 2022 2 1245631.6	实用新型	2022.05.23	2022.12.02	任文广、赵继伟	生效	授权许可
6	可收放的雪橇式起落架及飞机	ZL 2022 2 1193828.X	实用新型	2022.05.17	2022.12.06	任文广、赵继伟	生效	授权许可
7	雪橇式起落架及飞机	ZL 2022 2 1194736.3	实用新型	2022.05.17	2022.12.06	任文广、赵继伟	生效	授权许可
8	一种垂直起降客运飞机	202210557165.3	发明专利	2022.05.19	-	-	已受理	未授权
9	一种用于垂直起降飞机的升力支撑梁的连接结构	202210558070.3	发明专利	2022.05.19	-	-	已受理	未授权

序号	专利名称	申请号/专利号	类别	专利申请日	授权公告日	发明人	专利状态	备注
10	一种用于推进螺旋桨的可拆卸安装结构	202210558073.7	发明专利	2022.05.19	-	-	已受理	未授权
11	垂直起降飞机着陆控制方法、装置、存储介质及电子装置	202210566984.4	发明专利	2022.05.19	-	-	已受理	未授权
12	电动飞机重心自动调整方法、系统、电子设备以及存储介质	202210647893.3	发明专利	2022.06.08	-	-	已受理	未授权

由于发明专利自申请受理到授权一般需经历约 2 年时间，标的公司成立时间为 2022 年 1 月，目前有五项发明专利已受理，暂未取得授权。

截至本回复出具之日，亿维特技术团队掌握行业资源情况具体如下：

供应商资源	合作内容	备注
某研究所	强度静力试验、系统台架设计、系统试验	合作方为专业试验测试机构，为亿维特飞机提供实验方案、场地、设备等
某飞机有限责任公司	复材机体制造、总装装配	合作方为专业加工制造机构，为亿维特提供航空复合材料机体代工及全机装配
某研究院	螺旋桨、全机风洞试验	合作方为专业试验验证机构，为亿维特提供动力装置、全机的试验方案及服务
某研究院	通信、导航抗干扰技术及专家咨询	合作方为电子及通信专业机构，为亿维特提供相关技术及专家咨询服务
某所	螺旋桨、全机风洞试验	合作方为专业试验机构，为亿维特提供动力装置及全机的试验方案及服务
某飞机有限责任公司	闪电防护、电磁干扰技术及专家咨询	合作方为专业设计研发机构，为亿维特提供相关技术及专家咨询服务

三、问题 3

公告显示，“公司已经完成了缩比验证机，正在进行原型机研制，计划于年底前首飞，并开始进行适航取证，力争 2026 年底前获得中国民航适航证，并进入商业运营。”

问题 3-1: 请你公司结合自身及行业可比公司 eVTOL 研发周期等情况, 说明“正在进行原型机研制”的情况下, “计划年底前首飞”的可行性及依据

回复:

亿维特成立于 2022 年 1 月, 2022 年 5 月完成了 1:5 缩比验证机的总装, 于同年 7 月份完成首飞; 2022 年 10 月完成了 1:2.5 缩比验证机的总装, 于同年 12 月份完成了首飞; 缩比验证机主要用于验证总体气动特性、飞控逻辑、电池电机等硬件方案可行性及性能参数, 可以为原型机的研制及首飞提供有力的帮助。

亿维特已完成了原型机的详细设计, 关键零部件如复材机体、电机电控、电池、螺旋桨等都在加工制造中, 计划在 10 月份进行总装; 飞控系统正在调试中, 全机台架试验及动力台架试验近期进行试验测试, 计划经过 2~3 个月左右的测试, 以达到原型机首飞状态。首飞前需要做的测试包括系统级(结构强度、动力系统、航电、电气、通信、导航等测试, 9 月底之前完成)及全机级(全机系统联调联试, 10 月总装后进行, 至首飞前)。

以沃飞长空为例, 沃飞长空成立于 2020 年 9 月, 根据其公众号披露, 2022 年 12 月, 沃飞长空完成关键系统测试平台全部飞行测试; 同年 12 月, AE200 X01 架机完成总装下线; 2023 年 1 月 17 日, AE200 X01 架机成功完成首次飞行试验, 并于 2023 年 1 月 30 日首飞成功。

沃飞长空 AE200 X01 架机总装至完成首飞的耗时 2 个月左右, 因此亿维特预计的总装后 2~3 个月测试后达到原型机的首飞状态具有合理性和可行性。此外, 沃飞长空自成立时间至完成首飞试验耗时两年四个月, 与亿维特的成立至首飞试验的计划耗时具有可比性。

问题 3-2: 请你公司结合申请中国民航适航证的流程以及亿维特 eVTOL 项目进展规划, 说明预计 2026 年底前获得适航证的依据及合理性。

回复:

欧洲航空安全局(EASA)在 2019 年 7 月发布全球首个垂直起降飞行器专用条件“Special Condition for small-category VTOL aircraft (SC-VTOL-01)” (小型

垂直起降飞行器专用条件)”，该适航指导性文件为全球 eVTOL 设计提供了适航法规的参照，各 eVTOL 才可能进入适航取证流程。中国民航局 CAAC（以下简称“局方”或“中国民航局”）2022 年 2 月发布的国内首个 eVTOL 专用条件“亿航 EH216-S 型无人驾驶航空器系统专用条件”，开启了中国 eVTOL 型号的实质适航审查。

标的公司自成立起就持续跟踪中国民航局、美国联邦航空管理局（FAA）、欧洲航空安全局颁布的电动垂直起降飞机相关适航法规动态，并根据标的公司产品特点研究适用的审定基础（依据运输类民用航空器的适航惯例，各国的 eVTOL 适航法规要求通常较为一致，以便航空器在不同国家运营）；按照设计保证系统的要求准备质量手册、设计保证手册等文档。

标的公司的原型机首飞后将与中国民航局进行适航审查实质对接，将于明年开始与局方开展实质性审查，按照《航空器型号合格审定程序》要求，与局方共同确定适用的规章（因不同设计特征的飞行器适用的规章条款有差异，需与局方共同确定该飞行器适用的规章）、签署安全保障合作计划（PSP）（明确局方和标的公司全生命周期工作协作关系、方式和原则，目的是保障民用航空产品型号合格审定顺利开展及证后安全运行），提交合格审定计划，同时建立和完善标的公司设计保证系统，以保证设计、试验、制造、试飞等研发和制造过程均按与局方达成一致的审查计划进行。中国民航局对设计制造过程进行实质性审查，包括审查计算分析报告、参与目击试验（包括试验室试验、机上地面试验、飞行试验等）、制造符合性检查等环节，局方认可设计制造符合适航规章要求后，颁发型号合格证。

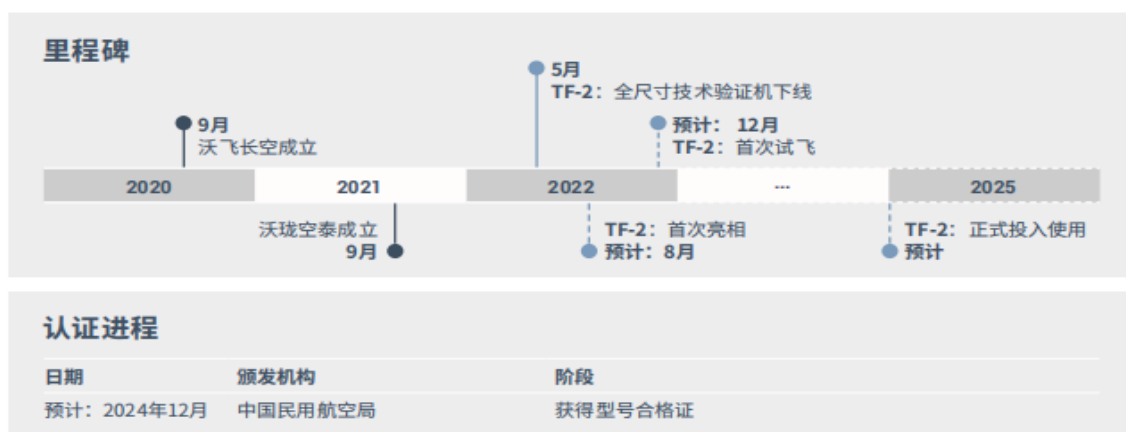
参考国产大飞机，于 2017 年首飞，接着进入适航流程，于 2022 年获得型号合格证（TC 证）。大飞机的适航条款较多，大约 400 多条；根据欧洲航空安全局的适航指导性文件以及美国联邦航空局的指导文件，eVTOL 的适航条款约 100 条左右。eVTOL 与大飞机相比，适航条款中少了燃油、液压、机身增压等复杂系统的验证工作，业内公认适航取证时间相较大飞机时间会短一些。公开资料显示，国外的 eVTOL 适航取得重要成果，Archer Aviation、Joby Aviation 均已获得

了美国联邦航空局颁发的特殊适航证，计划于 2024 年、2025 年陆续投入商业运营。

国内适航证获取进程，以亿航智能（NASDAQ: EH）的 EH216 为例，其于 2018 年 2 月公开载人首飞，于 2020 年 12 月递交型号合格证申请，2022 年 2 月中国民用航空局正式发布《亿航 EH216-S 型无人驾驶航空器系统专用条件》，进入实质取证阶段。根据亿航智能 2023 财年第一季度报告披露，EH216-S 的适航审定进入尾声，处于符合性试验阶段，其符合性试验也已完成超过 90%，从递交合格证申请到适航 90% 取证历时 2 年多。根据标的公司的适航取证计划，预计于 2024 年初向中国民航局递交型号合格证申请，至 2026 年年底历时 3 年左右，与亿航的适航取证周期有可比性。

以沃飞长空为例，根据其公众号披露，2023 年 1 月 17 日，自研飞行汽车项目 AE200 X01 系列驾机成功完成的首次飞行试验，并于 2023 年 1 月 30 日首飞成功。根据《AAM REPORT》预计，沃飞长空将于 2024 年年底获得中国民航型号合格证，预计取证时间约 2 年。

沃飞长空里程碑



资料来源：《AAM REPORT-2022 上半年亚太地区先进空中交通报告》

标的公司拟在 2023 年底前完成首飞测试，届时将与局方开展实质性审查，预计在 2026 年底前获得适航证，历时约 3 年。标的公司 ET-9 飞机适航取证计划见下表。

时间	取证计划进度
----	--------

2024年1月	与局方签署PSP，提交申请书及规定的文件资料，在局方指导下确定适用于ET-9的适航审定基础。
2024年4月	提交审定计划，局方成立型号合格审定审查组。
2024年6月	与局方共同确定审定计划，正式开始审定计划的实施；同步进行ET-9研发试飞测试。
2024年6月至 2025年12月	进行设计符合性分析、试验室等验证工作（MOC0-MOC4），表明设计满足规章要求。
2026年1月至 12月	全面开展符合性验证工作（MOCO-OC9），包括机上试验、试飞试验、模拟器试验等，局方对设计符合性、制造符合性进行审查。
2026年12月	确定设计、制造满足适航规章要求，颁发型号合格证。

该预测基于标的公司产品研制进展以及国内外一些型号陆续颁证、适航规范逐渐完善，具有合理性和可实现性。

重点风险提示：

截至本回复出具日，国内尚未有飞行汽车型号获得适航证。标的公司预计2026年取得适航证，系在标的公司项目进展及适航证取证计划的基础上参考同行业公司的进度以及专业机构出具的同行业公司预测信息，能否如期取得适航证存在较大不确定性。标的公司产品尚在研发阶段，还需经过试飞、申请、审查、取证等阶段才能确定产品型号合格，后续产品投入生产和交付使用所需的周期更长。标的公司能否经过长周期的研发取证阶段，并逐步实现主营业务收入存在较大不确定性，在此期间标的公司可能因政策、技术、资金、团队等问题而无法持续经营。提请广大投资者关注标的公司上述经营风险。

四、问题4

根据公告及报备的协议，本次交易前，商络海南持有标的公司10%股份，本次交易分为两期，一期商络海南以1,600万元增资，增资后持股比例为14.5%；二期商络海南、邦盛赢新和邦盛聚源共同增资，增资后持股比例分别为14.62%、4.95%和0.05%，其中商络海南增资金额为400万元。2022年12月31日，标的公司净资产为1,352.77万元；2023年3月31日，标的公司净资产为937.71万元。2022年，标的公司营业收入为3.45万元，净利润为-747.23万元；2023年一季度，标的公司营业收入为-1.19万元，净利润为-415.06万元。

问题 4-1: 请你公司说明标的公司在 2023 年一季度营业收入为负的原因及合理性。

回复:

标的公司产品尚在研发阶段，主营业务无收入，2022 年收入 3.45 万元主要为房租收入。2023 年一季度，标的公司将 2022 年多计的 1.19 万元房租收入冲回，在无其他收入的情况下，2023 年一季度的收入为-1.19 万元。

问题 4-2: 请你公司补充披露邦盛赢新和邦盛聚源的出资金额，结合两次交易中相关方出资金额及持股比例计算相关方对标的公司的估值情况，说明你公司与邦盛赢新和邦盛聚源对标的公司估值是否存在差异，如果存在差异，请说明原因及合理性，进一步说明本次交易分为两期的原因及合理性。

回复:

标的公司历次增资金额、投资方及估值情况如下:

投资协议时间	投资主体	投资金额	投后估值	对应的出 资额	标的公司 注册资本 (投后)	本轮投资 比例	合计持 股比例
2022.5	商络电子投资（海南）有限公司	2,000 万元	2 亿元	111.11 万元	1,111.11 万元	10%	10%
2023.7	商络电子投资（海南）有限公司	1,600 万元	3.2 亿元	58.48 万元	1,169.59 万元	5%	14.50%
2023.7	商络电子投资（海南）有限公司	400 万元	4.042 亿元	12.31 万元	1,244.07 万元	0.99%	14.62%
	南京邦盛赢新二号创业投资合伙企业（有限合伙）（以下简称“邦盛赢新二号”）	2,000 万元	4.042 亿元	61.56 万元	1,244.07 万元	4.95%	4.95%
	南京邦盛聚源投资管理合伙企业（有限合伙）（以下简称“邦盛聚源”）	20 万元	4.042 亿元	0.62 万元	1,244.07 万元	0.05%	0.05%

2023 年 7 月的投资实际为标的公司亿维特继 2022 年 5 月第一轮融资后开展的下一轮融资，公司作为前轮投资方根据双方于 2022 年 5 月签署的《增资协议》

享有优先认购权,并在 5%的范围内享有按照下轮投资估值 80%参与投资的权利。本轮投资投后估值为 4.042 亿元,公司拟投资 2,000 万元,邦盛聚源和邦盛赢新二号拟投资 2,020 万元。其中,公司享有按照 3.2 亿元(4.042*80%)投资 5%的权利,即 1,600 万元,因此,一期投资按照 3.2 亿元的估值由公司投资 1,600 万元。二期投资按照估值 4.042 亿元由邦盛聚源和邦盛赢新二号投资 2,020 万元,公司投资 400 万元。

综上,本次交易分两期的原因系公司行使 2022 年 5 月签署的《增资协议》所享有优先认购权所致,第一期 1,600 万元投资的价格按照“下轮投资估值 80%”进行投资。第二期 400 万按照市场化的价格投资,与邦盛赢新二号和邦盛聚源对标的公司估值无差异。

问题 4-3: 公告显示,“本次交易以标的公司市场价格为基础,综合考虑标的公司未来发展前景和业务状况,由投资各方根据公平、公正和公开的原则,与创始股东协商确定交易价格,不存在损害公司及股东特别是中小投资者利益的情形。”你公司以 2,000 万元对价获取标的公司 4.62%的股权,该投资金额对应标的公司约 43,290 万元的估值,请你公司说明标的公司市场价格的形成依据,详细说明收购价格的确定依据,说明在标的公司成立时间较短且亏损的情况下,高溢价收购标的公司的原因及合理性。

回复:

eVTOL 飞行器具备安全、清洁、经济的显著特点,在民用航空领域具备颠覆性的潜力,整体产业也在不断升级,对于低空运输、物流、旅游等场景具有关键作用,国内低空领域随着政策也在不断开放和完善,航空电动化时代已经逐步开启。

美国欧洲和南美都已经有了 eVTOL 上市公司,其研发的产品不管称为飞行汽车还是电动飞机,本质上都属于航空产业,整个赛道依然处于早期阶段,均未形成盈利模式,绝大多数企业尚未形成主营业务收入。从下表可以看到,美国上市的三家 eVTOL 上市公司均处于严重亏损的状态,有两家公司 2022 年仍无主营业务收入(根据 wind 资讯,ACHR.N 的营业收入约 1,600 万来自于利息收入)。

公司代码	JOBY.N	ACHR.N	EH.O	标的公司
公司名称	Joby Aviation, Inc.	Archer Aviation Inc.	亿航智能	亿维特(南京)航空科技有限公司
上市地	纽交所主板	纽交所主板	纳斯达克	未上市
市值或估值(人民币元)	433 亿	83 亿	68 亿	4.042 亿
2022 年收入(人民币万元)	0	1,601.86	4,431.70	3.45
2022 年营业利润(人民币万元)	-273,153.70	-232,826.58	-31,004.40	
2022 年净利润(人民币万元)	-179,716.63	-220,986.76	-32,822.10	-747.23
2022 年末净资产(人民币万元)	811,195.52	343,563.72	12,467.80	1,352.77
公司业务简介	开发一种全电动垂直起降飞机	设计和开发电动垂直起降(eVTOL)飞机,用于城市空中机动	全球多个行业领域客户提供各种自动驾驶飞行器产品和解决方案	专注于载人 eVTOL(电动垂直起降飞行器)研发、制造,致力于 UAM(Urban Air Mobility)未来空中出行解决方案

数据来源: wind

JOBY.N、ACHR.N 的主营业务均未产生收入,两家公司 2022 年平均亏损约 20 亿元,但其市值已达到 433 亿元和 83 亿元,亿航智能 2022 年营业收入 4,431.70 万元,当年净利润为-32,822.10 万元,市值亦已达 68 亿元,市净率超过了 54 倍。

标的公司本轮投后估值约为 4.042 亿元,与同行业公司一样,产品尚在研发阶段,尚未形成营业收入。由于行业未来的市场空间很大,对于该类新兴科技企业,一般情况下会根据产品研发的进展情况进行重新估值并开启新一轮融资。标的公司 2022 年 6 月估值为 2 亿元,历经一年多时间,标的公司已经完成了缩比验证机,正在进行原型机研制,计划于年底前首飞,并开始进行适航取证,力争 2026 年底前获得中国民航适航证。可以说现阶段标的公司的产品研发进度已经有阶段性的成果,在此基础上适当提升估值并启动新一轮融资具有其合理性。此外,与公司的同步入股的邦盛赢新二号、邦盛聚源为专业的市场化投资机构,其本身对标的公司及其处在的行业亦有其价值判断,市场化机构的投资亦是对标的公司估值的认可和背书。

经公开信息查询境内同行业公司的融资情况,同行业公司均在积极融资,虽未体现估值,但从融资金额看,基本均超过亿元,其估值应在 5-10 亿的区间(按

照稀释 10%-20%的比例估算），与标的公司可比，具体同行业公司的融资情况如下：

公司名称	融资情况/报道内容摘要	报告日期
沃飞长空科技（成都）有限公司	<p>吉利沃飞长空完成首次市场化融资，融资金额超亿元，由华控基金领投，元禾原点、鸿华航空、空天翱翔跟投。</p> <p>吉利沃飞长空以低空出行业务为核心，一直致力于推动空中交通技术的创新和应用。自主研发的 AE200 为一型始终坚持正向开发与严格适航的 5~6 座级倾转动力纯电动垂直起降飞行器 eVTOL（飞行汽车），坚持高性能、高安全、高舒适的设计要求，以更大的载重和航程，满足城市群内/市域间零排放、低噪音、高频次商业运营的使用需求。目前，AE200 已完成原型机首飞并在局方指导下全面启动型号合格审定工作。</p>	2023-6-30
零重力飞机工业（合肥）有限公司	<p>零重力飞机工业（合肥）有限公司（以下简称“零重力”）近期完成近亿元人民币天使轮融资，由联想创投和啟赋资本联合领投，合方资本跟投。</p> <p>本轮融资将用于零重力旗舰机型 ZG-T6（6 座，倾转旋翼构型）全尺寸技术验证机的研发与试飞，并进一步支持其他机型的生产和适航工作。</p> <p>随着国产大飞机 C919 圆满完成商业首航、波音全资收购电动垂直起降（eVTOL）飞行器开发商 Wisk，航空制造领域迎来多个里程碑事件和不断向好的发展趋势。在时代的大背景下，零重力作为 eVTOL 飞行器研制企业，不断展露厚积薄发之势，成为行业的后起之秀。</p>	2023-06-20
上海时的科技有限公司	<p>完成 1 亿人民币 Pre-A 轮融资。本轮融资由远翼投资领投，昆仑资本、KIP 资本以及老股东蓝驰创投、德迅投资跟投。</p> <p>本轮融资为 E20 eVTOL 原型机的研发、制造和测试提供充足资金，持续构建公司在倾转构型 eVTOL 的领先地位。公司将继续加大研发投入，深挖企业“护城河”，全面构建以倾转 eVTOL 为核心的空中交通生态圈。</p>	2023-02-08
御风未来飞行科技（珠海）有限公司	<p>御风未来宣布已于 2022 年初完成数千万 A 轮融资。该轮融资由云晖资本领投，容亿资本作为老股东继续跟投。2022 年 12 月完成一次加轮融资，由天善资本领投，累计融资额达 1.5 亿元。</p> <p>御风未来成立于 2021 年 4 月，主要从事电动垂直起降飞行器的研发，致力于为未来城市立体交通空中出行提供解决方案。团队技术核心成员均来自于国产大飞机 C919、运 20 等国家重点型号项目，有丰富的飞机研发、适航和安全性设计经验。2021 年 5 月，御风未来成功实现载人 eVTOL 二分之一</p>	2022-05-06 2023-02-22

	缩比验证机首飞，完成了悬停、过渡和巡航状态的控制算法及软硬件验证，以及硬件系统在高原、低温等环境下的试验试飞。目前御风未来 M1 载人电动垂直起降飞行器的首架机已经完成静力试验、进入总装阶段，预计将于 3 月下线，接下来将有序推进全机系统地面试验，预计 2023 年第二季度可以实现首飞。	
--	--	--

综上所述，由于标的公司的产品尚在研发阶段，主营业务尚未产生收入，同行业公司亦是如此。鉴于标的公司技术已有较大突破，标的公司估值较上一轮 2 亿估值有所提升，市场化的投资机构亦认可该估值；经对比国外上市公司市值和收入情况以及境内可比公司的融资情况，标的公司估值具有合理性和可比性，不存在显著异常。

同时，作为国内领先的电子元器件分销商，公司本次投资亿维特，考虑其产品 eVTOL 作为电动飞行器，将有潜力成为电子行业中继电动汽车之后的又一重要下游应用市场，公司希望通过本次投资实现对 eVTOL 这一新型出行工具市场的早期布局，从而得以更加及时深入地了解客户需求以及行业进展，为公司在未来下游需求起量时快速进入市场提供保障。未来随着 eVTOL 市场的发展，其所需的电机、电池、电力控制器等上游电子零部件的市场空间也将逐渐打开，并进而带来电子元器件需求的快速增长，通过本次投资将助力公司的业务发展。

问题 4-4：公开资料显示，邦盛赢新和邦盛聚源均为南京邦盛投资管理有限公司，南京邦盛投资管理有限公司间接参股你公司。请你公司说明是否与邦盛赢新和邦盛聚源存在针对本次交易的其他协议安排，如是，请补充披露协议主要内容。

回复：

在本次交易中，邦盛赢新二号、邦盛聚源和公司均基于对标的公司情况及其所在行业的前景各自独立决策并进行投资。根据 4-2 问题的答复，公司与其投资标的公司的估值无差异。公司与邦盛赢新和邦盛聚源不存在针对本次交易的其他协议安排。

五、问题5

公司在公告的“协议的主要内容”部分披露，“甲方同意，上述董事的一票否决权约定之目的系保护甲方作为投资者及小股东之利益。”请你公司补充披露一票否决权对应的事项的具体情况。

回复：

公司在公告的“协议的主要内容”部分披露，“甲方同意，上述董事的一票否决权约定之目的系保护甲方作为投资者及小股东之利益。”其中，一票否决权对应的事项的具体情况如下：

除法律法规规定应当由董事会审议的事项外，下列事项也应当提交董事会审议，且需经甲方委派的董事同意方可通过：

(1) 标的公司及其子公司对外投资的投资额度超过标的公司净资产的10%或超过300万元；

(2) 对标的公司及其子公司拥有的超过其净资产10%以上金额的资产进行非经营性处置，包括但不限于资产的出售、置换、赠与、设定抵押、质押等限制性权利等；

(3) 转让、许可或以其他方式处分标的公司及其子公司的知识产权，但是标的公司及其子公司基于业务需要对软件产品进行授权许可销售的除外；

(4) 标的公司及其子公司对外提供担保或对外提供借款的；

(5) 标的公司发生的日常经营活动相关的采购、销售等交易事项，金额超过最近一个会计年度标的公司营业收入10%的，且超过人民币300万元的；

(6) 向金融机构或任何第三方单笔贷款超过300万元或累计超过1000万元；

(7) 员工股权激励事宜；

(8) 对会计制度和政策做出重大变更，聘请或变更审计师；

(9) 关联交易金额300万元以上、或连续12个月内累计1000万元以上，但是标的公司与其全资子公司之间的交易及关联方为标的公司提供无偿担保的除外；

(10) 签订任何非基于正常经营活动而可能为标的公司创设新的债务、负担或义务的协议。

(11) 聘任或解聘标的公司总经理及副总经理；

(12) 改变标的公司管理层薪酬福利标准。

六、问题 6

请你公司结合上述回复情况核实并说明公司相关信息披露是否存在虚假、误导性陈述或者重大遗漏。

回复：

综合以上问题的回复，公司对于本次交易的相关信息披露准确，不存在虚假、误导性陈述或者重大遗漏。

七、问题 7

你公司认为需要披露的其他事项。

回复：

截至本回复出具之日，公司无其他需说明的事项。

特此公告。

南京商络电子股份有限公司董事会

2023 年 7 月 12 日