

平安宁波交投杭州湾跨海大桥封闭式基础设施证券投资基金基金



编制日期：2024年12月16日

送出日期：2024年12月17日

本概要提供本基金的重要信息，是招募说明书的一部分。
作出投资决定前，请阅读完整的招募说明书等销售文件。

一、产品概况

基金简称	平安宁波交投 REIT	基金主代码	508036
基金管理人	平安基金管理有限公司	基金托管人	宁波银行股份有限公司
基金合同生效日	2024年12月10日	上市交易所及上市日期	上海证券交易所
基金类型	其他类	交易币种	人民币
运作方式	封闭式	开放频率	封闭期为10年，不开放申购与赎回
基金经理	李华平	开始担任本基金基金经理的日期	2024-12-10
		证券从业日期	2021-02-19
基金经理	李麒麟	开始担任本基金基金经理的日期	2024-12-10
		证券从业日期	2023-11-22
基金经理	李瞳	开始担任本基金基金经理的日期	2024-12-10
		证券从业日期	2015-07-01
场内简称	甬交 REIT		
扩位证券简称	平安宁波交投 REIT		
其他	外部运营管理机构：宁波交通投资集团有限公司、宁波市杭州湾大桥管理有限公司 募集份额：10亿份 发行价格：8.088元/份 募集金额：8,087,999,999.59元 原始权益人：宁波交通投资集团有限公司、宁波大通开发有限公司、上海济沅基础建设有限公司、嘉兴市高等级公路投资有限公司等19家原始权益人（具体详见本基金招募说明书） 战略配售比例：80% 原始权益人合计配售比例：80%		

二、基金投资与净值表现

(一) 投资目标与投资策略

投资目标	本基金主要投资于基础设施资产支持证券，并持有其全部份额，通过资产支持证券等特殊目的载体取得项目公司全部股权，最终取得相关基础设施项目完全所有权或经营权利。本基金通过主动的投资管理和运营管理，力争为基金份额持有人提供相对稳定的收益分配。
投资范围	本基金存续期内主要投资于最终投资标的为基础设施项目的基础设施资产支持证券，并持有其全部份额。本基金的其他基金资产可以投资于利率债（包括国债、政策性金融债、央行票据以及其他利率债）、AAA级信用债（包括企业债、公司债、金融债、中期票据、短期融资券、超短期融资券、公开发行的次级债、政府支持机构债、地方政府债、可分离交易可转债的纯债部分等）、货币市场工具（包括同业存单、债券回购、银行存款（含协议存款、定期存款及其他银行存款）等）及法律法规或中国证监会允许基金投资的其他金融工具。 本基金可根据法律法规的规定参与融资。 本基金不投资于股票，也不投资于可转换债券（可分离交易可转债的纯债部分除外）、可交换债券。 如法律法规或监管机构以后允许基金投资其他品种，基金管理人与基金托管人协商一致并履行适当程序后，可以将其纳入投资范围，并可依据届时有效的法律法规适时合理地调整投资范围。
主要投资策略	本基金的投资策略包括资产支持证券投资策略、固定收益投资策略与基金的融资策略。其中资产支持证券投资策略包括初始投资策略、基础设施项目运营管理策略、资产收购策略、资产出售及处置策略。
业绩比较基准	本基金不设业绩比较基准
风险收益特征	本基金为基础设施证券投资基金，在封闭运作期内主要投资于基础设施资产支持证券，获取基础设施项目运营收益并承担基础设施价格波动。由于本基金的投资标的与股票型基金、混合型基金、债券型基金和货币型基金等的投资标的存在明显差异，故本基金与上述类型基金有不同的风险收益特征。

注：详见本基金招募说明书第十二部分“基金的投资”。

(二) 投资组合资产配置图表/区域配置图表

注：无。

(三) 自基金合同生效以来/最近十年（孰短）基金每年的净值增长率及与同期业绩比较基准的比较图

注：无。

三、投资本基金涉及的费用

（一）基金销售相关费用

本基金为封闭式基金，无申购赎回机制，不收取申购、赎回费用。场内交易费用以证券公司实际收取为准。

（二）基金运作相关费用

以下费用将从基金资产中扣除：

费用类别	收费方式/年费率	收取方
管理费	(见注3)	基金管理人、计划管理人、外部管理机构
托管费	0.01%	基金托管人
审计费用	400,000.00 元	会计师事务所
信息披露费	120,000.00 元	规定披露报刊
其他费用	按照有关规定和《基金合同》约定，可以在基金财产中列支的其他费用。	

注：1.上表中年费用金额为基金整体承担费用，非单个份额类别费用，且年费用金额为预估值，最终实际金额以基金定期报告披露为准。

2.本基金交易证券、基金等产生的费用和税负，按实际发生额从基金资产扣除。

3.管理费用

本基金的管理费用包括固定管理费、运营服务费及浮动运营管理费。其中，固定管理费由基金管理人和计划管理人收取，运营服务费及浮动运营管理费由外部管理机构收取。

（1）固定管理费

固定管理费的年费率为 0.2%，其中基金管理人年费率为 0.1%，计划管理人年费率为 0.1%。

固定管理费按基金前一个估值日的基金合并报表的基金净资产为基数，依据对应的年费率按季度计提，计算方法如下：

$$H = E \times \text{对应费率} \div \text{当年天数} \times \text{基金在当前季度的存续天数}$$

H 为每季度应计提的固定管理费

E 为本基金已披露的前一个估值日的基金合并报表的基金净资产，首个估值日及首个估值日之前为募集规模（若涉及基金扩募等原因导致基金规模变化时，需按照实际规模变化期间进行调整）

基金管理人与基金托管人双方核对无误后，以协商确定的日期及方式按照基金合同、专项计划文件等相关协议的约定和安排进行计算和支付，并由基金财产最终承担。若遇法定节假日、公休日等，支付日期顺延。

（2）运营服务费及浮动运营管理费

基金的运营服务费及浮动运营管理费由外部管理机构收取。

1) 运营服务费

以项目公司当期营业收入为基数，根据营业收入实现情况按月计提，具体计算方法如下：

计算期间	计算方法
《运营管理协议》生效之日（含该日）至 2024 年 12 月 31 日（含该日）	运营服务费=营业收入×1%

2025年1月1日（含该日）至《运营管理协议》终止之日（不含该日）	如 $P \geq Y \times 120\%$ ，则运营服务费=营业收入 $\times 2\%$
	如 $Y \times 120\% > P \geq Y \times 110\%$ ，则运营服务费=营业收入 $\times 1.2\%$
	如 $Y \times 110\% > P \geq Y \times 105\%$ ，则运营服务费=营业收入 $\times 1.1\%$
	如 $Y \times 105\% > P \geq Y \times 95\%$ ，则运营服务费=营业收入 $\times 1\%$
	如 $Y \times 95\% > P \geq Y \times 90\%$ ，则运营服务费=营业收入 $\times 0.9\%$
	如 $Y \times 90\% > P \geq Y \times 80\%$ ，则运营服务费=营业收入 $\times 0.8\%$
	如 $Y \times 80\% > P$ ，则运营服务费=0

P=项目公司营业收入

Y=根据初始评估报告计算的预计项目公司当期营业收入（以《运营管理协议》相关约定为准）

基金管理人与基金托管人双方核对无误后，依据《运营管理协议》等相关约定，以协商确定的日期及方式从基金财产中支付，若遇法定节假日、公休假等，支付日期顺延。

2) 浮动运营管理费

浮动运营管理费以项目公司当期已实现净现金流较评估测算当期值的差额作为基数计算，按年计提，具体计算方法如下：

浮动运营管理费=（当期已实现净现金流-评估测算当期净现金流） $\times 15\%$

评估测算累计净现金流以《运营管理协议》相关约定为准。

基金管理人与基金托管人双方核对无误后，依据《运营管理协议》等相关约定，以协商确定的日期及方式从基金财产中支付，若遇法定节假日、公休假等，支付日期顺延。

四、风险揭示与重要提示

（一）风险揭示

本基金不提供任何保证。投资者可能损失本金。

投资有风险，投资者购买基金时应认真阅读本基金的《招募说明书》等销售文件。

投资本基金可能遇到的风险包括但不限于：

1、作为公路收费权类产品基金净值逐年降低甚至趋于零的风险

本基金投资基础设施项目为高速公路类基础设施，基金运作期内，对与收费权相关的公路及建筑物采用工作量法计提折旧，基金净资产将随着收费权剩余年限的递减而逐年递减。本基金在剩余期限内若未扩募新资产，基金净值可能会逐渐降低甚至趋于零。

同时，本基金的期限设定为10年，即2034年到期，而杭州湾跨海大桥收费权于2033年到期，将早于基金的到期日。如本基金未扩募新的资产，一旦杭州湾跨海大桥收费权到期，相关的基础设施资产将不再产生现金流，这可能会对二级市场交易产生一定影响。

2、意外事件及不可抗力给基础设施项目造成的风险

地震、海啸、风灾、火灾、船舶撞击及大型漂流物撞击等意外事件可能会造成本基础设施项目暂时关闭、严重情况下还可能造成部分路段损毁。此外，恶劣天气状况如大雪、暴雨、台风等可能对高速公路通行能力、路桥技术状态产生影响，也有可能造成高速公路的暂时关闭，导致项目公司车辆通行费收入降低，养护成本上升，对项目公司的经营业绩带来不利影响。如发生战争、政策、法律变更、政府征收、意外事件及不可抗力，本基金的基础设施项目经营情况可能受到影响，投资人面临收益不达预期的风险。

3、基础设施基金相关风险

（1）集中投资风险

本基金存续期内主要投资于基础设施资产支持证券，并持有其全部份额，通过资产支持

证券等特殊目的载体间接投资于基础设施项目，最终取得相关基础设施项目完全所有权或经营权利。其他类型的公开募集证券投资基金往往采用分散化投资的方式减少非系统性风险对基金投资的影响。因此，相比其他分散化投资的公开募集证券投资基金，本基金将具有较高的集中投资风险。

（2）基金价格波动风险

本基金主要投资于以基础设施项目为最终投资标的的资产支持证券，并持有其全部份额，具有权益属性。受经济环境、运营管理、会计政策及不可抗力等因素影响，基础设施项目市场价值、基金净值可能发生波动，从而引起本基金价格出现波动，甚至存在基础设施项目遭遇极端事件（如地震、台风、船撞等）发生较大损失而影响基金价值及价格的风险。

基金运作期内，对与收费权相关的公路及建筑物采用工作量法计提折旧，基金净资产将随着收费权剩余年限的递减而逐年递减，本基金中期报告和年度报告中公告的基金份额净值可能不能完全体现持有的基础设施项目的公允价值。

同时，本基金在上海证券交易所上市，也可能因为市场供求关系变化、限售份额集中解禁、基础设施项目经营变化、风险偏好变化等因素而面临交易价格波动，造成投资人投资收益率偏低，甚至亏损。

（3）流动性风险

本基金采取封闭式运作，不开通申购赎回，场内份额只能通过证券交易所进行交易实现基金份额出售，场外份额可通过转托管参与场内交易或在基金通平台转让，存在流动性不足的风险。同时本基金作为上市基金，可能存在基金份额持有人需要资金时不能随时变现并可能丧失其他投资机会的风险。

此外，按照《基础设施基金指引》要求，本基金战略投资者所持有的战略配售份额需要满足一定的持有期要求，在一定时间内无法交易，因此本基金上市初期可交易份额并非本基金的全部份额，本基金面临因上市交易份额不充分而可能导致的流动性风险。

而且，基础设施基金的监管体系、产品规模、投资人培育均处于发展初期，可能由此导致交易不活跃，本基金可能面临交易流动性不足的风险，从而存在基金份额持有人需要资金时不能随时变现并可能丧失其他投资机会的风险，或基金份额持有人需折价交易进行变现的风险。

（4）停牌或终止上市风险

基金合同生效后，在符合法律法规和上海证券交易所规定的上市条件的情况下，本基金可申请在上海证券交易所上市交易。上市期间可能因各种原因导致本基金停牌，投资者在停牌期间不能买卖基金份额。如本基金因各种原因暂停或终止上市，对投资者亦将产生风险，如无法在二级市场交易的风险、基金财产因终止上市而受到损失的风险。

此外，本基金如未按照法律法规规定进行收益分配可能导致基金终止上市的风险。

（5）基金合同提前终止的风险

本基金存续期限为 10 年，根据浙江省人民政府办公厅《关于杭州湾跨海大桥收费期限的复函》，本基金成立时拟投资的基础设施项目的收费年限将于 2033 年 4 月 30 日到期，基金存续期内暂无收费权展期安排，收费权到期且本基金未成功扩募或经营权被提前收回等情形下，存在基金合同提前终止的风险。

（6）基金份额交易价格折溢价风险

本基金基金合同生效后，将根据相关法律法规申请在交易所上市。本基金基金份额上市交易后，在每个交易日的交易时间将根据相关交易规则确定交易价格，该交易价格可能受本基金投资的基础设施项目经营情况、所在行业情况、市场情绪及供求关系等因素影响。此外，本基金还将按照相关业务规则、基金合同约定进行估值并披露基金份额净值等信息。由于基金份额交易价格与基金份额净值形成机制以及影响因素不同，存在基金份额交易价格相对于

基金份额净值折溢价的风险。

(7) 本基金整体架构所涉及的风险

1) 相关交易未能完成的风险

本基金可能存在募集期届满仍未达到备案条件,从而可能导致基金合同无法生效的风险。此外,基金合同生效后,本基金将扣除本基金预留费用后的全部募集资金投资于平安-宁波交投杭州湾跨海大桥资产支持专项计划。如因资产支持专项计划未能成功备案,可能导致本基金无法投资于资产支持专项计划,本基金基金合同将面临提前终止的风险。

基金合同生效后,本基金将按照约定认购资产支持专项计划的全部份额,资产支持专项计划经过适当交易程序后向项目公司原股东支付股权转让价款,完成股权转让的工商登记,最终取得相关基础设施项目完全所有权或经营权利。若标的股权转让价款金额低于任一原始权益人按照国有产权交易相关规定进行备案的股权评估价值(如有),将有可能导致《项目公司股权转让协议》解除,进而导致本基金基金合同提前终止。此外,若前述交易安排的任一环节未能在预定时间内完成或由于特殊原因未能完成,将对本基金的投资和顺利运作造成不利影响,甚至可能导致本基金基金合同提前终止。

2) 本基金整体架构的交易结构较为复杂,交易结构的设计以及条款设置可能存在瑕疵,使得本基金和相关特殊目的载体的设立和存续面临法律和税务风险。

(8) 潜在利益冲突风险

截至尽调基准日,主要原始权益人、运营管理统筹机构宁波交投或宁波交投同一控制下的关联方、运营管理实施机构大桥管理公司或大桥管理公司同一控制下关联方存在直接或通过其他方式间接投资、持有或管理与杭州湾跨海大桥项目走向平行或近乎平行且存在直接竞争的收费公路、国道、铁路或其他交通类基础设施项目(以下简称“竞品项目”),竞品项目为通苏嘉甬高铁,与本基金所持有的目标基础设施项目存在同业竞争关系和利益冲突风险。未来不排除主要原始权益人、运营管理统筹机构宁波交投或宁波交投同一控制下的关联方、运营管理实施机构大桥管理公司或大桥管理公司同一控制下关联方投资、持有或管理其他竞品项目的可能。

截至尽调基准日,主要原始权益人嘉高公司或嘉高公司同一控制下的关联方存在直接或通过其他方式间接投资、持有或管理与杭州湾跨海大桥项目走向平行或近乎平行且存在直接竞争的竞品项目,竞品项目为嘉绍大桥,与本基金所持有的目标基础设施项目存在同业竞争关系和利益冲突风险。未来不排除嘉高公司或嘉高公司同一控制下的关联方投资、持有或管理其他竞品项目的可能。

截至尽调基准日,主要原始权益人上海跻沅或上海跻沅同一控制下关联方、其他原始权益人(法人主体)或其他原始权益人(法人主体)同一控制下关联方、其他原始权益人(自然人)或其他原始权益人(自然人)关系密切的家庭成员及所控股的和参股的企业或其他原始权益人(自然人)同一控制下的关联方不存在直接或通过其他方式间接投资、持有或管理与杭州湾跨海大桥项目走向平行或近乎平行且存在直接竞争的竞品项目。未来不排除上述主体投资、持有或管理竞品项目的可能。

本基金成立后,基金管理人将同时管理2只高速公路类基础设施基金,包括本基金及平安广州交投广河高速公路封闭式基础设施证券投资基金(以下简称“平安广州广河REIT”)。基金管理人在本基金存续期间亦可能管理其他同样投资于高速公路类型基础设施项目的基金,尽管本基金与该等基金为完全独立的基金、彼此不发生相互交易且投资策略可能存在差异,但受同一基金管理人、资产支持证券管理人管理,同时底层基础设施项目在资产大类上存在同质性,理论上存在同业竞争和利益冲突(包括但不限于拟收购项目、投资机会等方面竞争和冲突)的风险。同时,未来不排除管理其他基础设施基金且底层基础设施项目为竞品项目的可能。为有效地防范和化解潜在利益冲突风险,基金管理人建立了科学、严密、高效的内

部控制体系，制定了利益冲突管理、关联交易的相关制度，防范利益冲突，保障基金份额持有人利益，并就不同基础设施基金设立了不同的投资运营委员会，决策相应基础设施基金的重大事项。具体详见本招募说明书“第十九部分：利益冲突与关联交易”之“二、利益输送、利益冲突的处理方式及披露安排”。

（9）原始权益人或其同一控制下的关联方持有份额比例较高可能导致的风险

本基金存续期间，因本基金原始权益人或其同一控制下的关联方参与的战略配售份额按照基金合同约定在规定的期限内不得转让，因此原始权益人及其关联方持有基金份额将持续占有较高比例。

虽然本基金在基金份额持有人大会决策机制中，设置了关联交易回避的投资者保障措施防范利益冲突，但在未触发上述投资者保障措施的决议事项中，原始权益人及其关联方通过持有较高比例基金份额将对决议事项的表决结果产生重大影响，可能导致最终决议结果无法实现其他基金份额持有人的表决意见。

（10）对外借款的风险

本基金存续期间，在履行适当程序后，本基金可直接或间接对外借入款项。本基金对外借款可能导致本基金存在如下特殊风险：

1) 基金财务状况可能受到不利影响，如基金的偿债压力提高、利率提高导致财务费用增加、本基金可支配的资金减少、基金年度可供分配金额降低、本基金直接或间接对外继续申请借款的机会减少、运营的灵活性降低等；

2) 本基金无法顺利续借或新增借款带来的风险。在无法顺利续借或新增借款的情形下，基础设施项目的运营和维护可能受到不利影响，如本基金系为了收购基础设施项目而申请续借或新增借款的，本基金可能无法顺利收购基础设施项目；

3) 本基金无法按时偿还债务或发生其他违约行为的的风险。如当本基金或相关特殊目的载体无法按时偿还债务时，可能触发违约条款导致债务提前到期的风险，以及可能触发交叉违约条款使得其他债务同时到期的风险。本基金或相关特殊目的载体也可能面临以不合理价格出售基金资产或被债权人提起诉讼面临的法律风险等。极端情况下，本基金还可能面临清算风险；

4) 已获得借款资金但项目收购失败的相关风险。本基金存续期间，如为项目收购申请借款且已获得借款资金但最终项目收购失败的，则本基金在无法获取新项目预期收益的同时，需要就已经获得的借款资金承担还本付息的义务，由此可能对本基金的财务状况造成不利影响。

（11）基金净值无法反映基础设施项目的公允价值的风险

本基金投资的基础设施项目目前采用成本法进行后续计量，以购买日确定的账面价值为基础，对其计提折旧、摊销及减值。本基金中期报告和年度报告中公告的基金份额净值可能不能完全体现持有的基础设施项目的公允价值。

（12）收益不达预期的风险

基金管理人承诺以诚实信用、勤勉尽责的原则管理和运用基金财产，但不能保证基金一定盈利，也不保证最低收益，基金管理人过往的财务资料或其他类型基金管理业绩不能反映本基金日后的经营业绩，基金份额持有人存在收益不达预期风险甚至无现金可供分配的风险。

（13）基金净值未能准确反映基金实时运营状况风险

受估值频率、估值方法、估值假设等影响，基金净值并不能反映本基金及基础设施资产运营情况的实时变化，基金净值可能偏离基金资产的实际价值。

（14）新种类基金收益不达预期风险

基础设施证券投资基金属于新设的基金品种，国内发展运行时间较短，相关政策法规尚处于试行阶段，因此暂无可用于评估其中长期表现的历史业绩。基础设施项目的过往财务资

料或基金管理人管理的其他基金业绩不能反映本基金日后的经营业绩、财务状况及现金流量，不能保证投资人将从本基金投资及基础设施项目经营中获得收益。

(15) 基金限售份额解禁风险

基础设施项目原始权益人或其同一控制下的关联方参与基础设施基金份额战略配售的比例合计不得低于该次基金份额发售数量的 20%，其中基金份额发售总量的 20% 持有期自上市之日起不少于 60 个月，超过 20% 部分持有期自上市之日起不少于 36 个月。原始权益人或其同一控制下的关联方以外的专业机构投资者可以参与基础设施基金份额战略配售，持有基础设施基金份额期限自上市之日起不少于 12 个月。此外，基金份额还可能根据《上海证券交易所公开募集基础设施证券投资基金（REITs）规则适用指引第 3 号——新购入基础设施项目（试行）》等其他规则、监管规定等产生限售。

基金份额限售到期时将面临集中解禁，届时若投资者在限售期届满时集中卖出基础设施基金份额，可能对二级市场价格造成一定的影响。

(16) 关联交易风险

本基金或者其控制的特殊目的载体与关联方之间发生的转移资源或者义务的事项构成本基金的关联交易。

关联交易类型包括但不限于购买资产支持证券、借入款项、聘请外部管理机构、基础设施项目购入与出售、基础设施项目运营及管理阶段存在的购买、销售等行为，如上述关联交易发生，可能存在相关风险。

(17) 宁波交投履约能力风险

宁波交投为本基金的主要原始权益人并担任运营管理统筹机构，就合规手续、资产重组、运营管理等相关事项出具了相应的承诺函或根据相应的协议文件承担保证或赔偿责任，报告期内宁波交投存在对投资收益和营业外收入依赖较高、资本支出压力较大、标的项目收入占比较大、应收款项回收存在不确定性、有息负债规模较大、债务压力较大、受限制资产规模较大等问题，如其因自身信用风险导致无法履约，可能对标的项目持续运营以及基金收益产生不利影响。

(18) 原始权益人较多且资质差异较大的风险

本项目共有 19 个原始权益人，包括 4 个主要原始权益人和 15 个其他原始权益人。本项目主要原始权益人均均为资质良好的国有控股企业，具有较好的信用等级和较强的融资能力，但在宏观经济波动、政策调整等因素影响下，仍可能存在一定的经营和财务风险。本项目其他原始权益人中包含多家民营企业及一名自然人，部分主体及个人的经营状况可能受到市场环境、行业竞争、融资环境等多种因素的影响，若未来因经营困难、信用风险等出现负面舆情，可能会对本基金及基础设施项目的市场价值产生不利影响。

(19) 交易文件争议解决条款不一致导致诉讼成本增加的风险

《项目公司股权转让协议》及《运营管理协议》的争议解决条款约定，如产生争议的，任何一方均有权将争议提交标的高速公路所在地有管辖权的人民法院以诉讼方式解决；其余基金文件及专项计划文件的争议解决条款约定任何一方当事人均有权将争议提交深圳国际仲裁院，根据深圳国际仲裁院届时有效的仲裁规则进行仲裁，仲裁的地点为深圳市，仲裁裁决是终局的，并对双方当事人均有约束力。本基金及专项计划主要文件设置的争议解决条款不同，如未来就合同的履行产生争议，可能导致诉讼成本增加。

4、基础设施项目相关风险

(1) 宏观经济环境变化可能导致的行业风险

中国经济在过去实现了较高的增长速度，居民消费水平的提高，汽车保有量快速增长，城市群的发展，相关产业的高速发展对高速公路交通量的增长起到了较好的推动作用。未来国际经济、贸易、金融、政治环境仍面临诸多不确定因素，国内经济发展进入新的阶段，交

通行业规划和市场环境具有不确定性。未来上述因素对高速公路行业的发展趋势可能造成不利影响。

(2) 基础设施项目所在区域发展不及预期的风险

如基础设施项目所在区域经济社会发展情况不及预期，出现经济增长乏力甚至倒退、人均收入水平下降、人口持续流出、能源及燃料价格高企等情形，可能会抑制出行需求，导致高速公路的车流量增长不及预期，进而影响项目的收益水平。

(3) 基础设施项目所在区域市场环境风险

本基金的收入来源主要为基础设施项目形成的通行费收入，高速公路的行业和区域集中度较高，若高速公路行业前景、经营环境、基础设施项目所在区域产业发展、新建高速、新建高铁和机场、居民出行方式变化、低空经济快速发展等市场环境变化，以及周边区域新建高速、免费通行的公路网络，如新建国道、省道、县道网络等都会给基础设施项目经营带来不确定性，这些不确定性可能影响未来的基础设施项目运营收益，造成投资人投资收益率偏低，甚至亏损的风险。

(4) 车流量分流及降低风险

基础设施项目车流量受其周边区域交通网络影响。如基础设施项目所在区域高速公路实施养护或改造工程，国道、省道等非收费道路逐渐贯通升级，高铁、航空、水运等替代性运输途径逐渐发展完善，或者基础设施项目未来区域内新增竞品项目等将对本项目车流量产生影响，进而对现金流产生负面影响。

1) 嘉绍大桥收费到期后停止收费的分流风险

嘉绍大桥位于杭州湾跨海大桥西侧，是连接嘉兴市海宁市与绍兴市上虞区的过江通道，收费到期日为 2028 年 7 月 18 日，收费到期日早于杭州湾跨海大桥收费到期日。虽然目前已考虑 2028 年嘉绍大桥停止收费的分流影响，但实际分流可能与预测分流产生偏差，进而影响基金收益。

2) 通苏嘉甬高铁开通的分流风险

通苏嘉甬高铁位于杭州湾跨海大桥西侧，预计于 2027 年底开通，开通后将杭州湾跨海大桥产生分流，虽然目前已考虑 5 年分流影响，但如通苏嘉甬高铁开通时间提前、未来列车运力增加或收费标准降低等不利因素出现，将导致分流影响加大，分流持续时间延长，进而影响基金收益。

3) 养护作业方式限流或断流风险

基础设施项目需定期进行养护作业，虽然目前已在预测中考虑养护作业对车流量的影响，但如未来养护工程增加、养护作业标准变化（不中断交通、封闭半幅、中断交通等）、交通组织方式等发生变化，将会加大对车流量的不利影响，进而影响基金收益。

投资者进行投资决策时应充分关注投资本基金涉及的上述可能引起车流量分流因素变动的投资风险，审慎作出投资决策。

(5) 基础设施项目政策调整风险

本基金所持基础设施项目属于高速公路类基础设施，资产收入最终主要为项目公司收取的车辆通行费以及其他运营收入等，资产的运营兼顾经济效益与公众利益。政策调整风险所指的政策包括但不限于收费政策、环保政策、区域政策、行业政策等。

1) 收费政策风险

基础设施项目的主要收费来源是车辆通行费，通行费收费标准、收费时限、优惠政策、减免政策、免费政策、养护维护标准受国家和地方法律法规及政策影响较大，根据国务院办公厅印发的《国务院 2024 年度立法工作计划》，《收费公路管理条例》被列为“拟制定、修订的行政法规”，未来可能由于相关政策法规的变化，造成通行费收费标准的降低、收费时限的缩短或减少等，造成基础设施项目未来现金流入降低。

2) 环保政策风险

车辆通过高速公路时会不同程度地产生废气、粉尘及噪音等环境问题。随着车流量的增长，高速公路沿线噪声、汽车有害气体排放量和大气粉尘含量等也将相应提高。如未来国家环保政策有所调整，提高环境保护标准，将可能加大项目公司的营运成本，对项目公司的经营业绩产生一定影响。

3) 其他政策调整风险

其他政策调整风险指包括但不限于区域政策、行业政策、补贴政策等政策调整的风险。

区域政策指中央政府或基础设施项目所在区域相关政府部门针对该区域制定的影响项目公司经营的相关政策。行业政策指相关政府部门针对交通运输行业制定的行业发展及优惠补贴政策、收费政策、环保政策等。补贴政策指相关政府部门制定的补偿政策或具体补偿方案等。

4) 规划调整风险

国家公路网具有全国性和区域性政治、经济、国防意义，若未来国家公路网规划有所调整，在本项目基础设施一定距离范围内新建收费高速公路、高铁网络，以及新建、改造升级免费通行的公路网络，则未来可能面临本基金投资的基础设施项目车流量分流，通行费收入减少的风险。

以上政策的重大变化可能对本基金的运作产生不利影响。

(6) 资产收购及处置需经过主管部门同意的风险

根据现行有效的法律法规，除《收费公路管理条例》第二十二條所列情形之外，收费公路项目公司的股权转让无需履行交通运输管理部门的审批程序。本基金存续期间内，如相关法律法规和行业政策或主管部门要求，如有新的基础设施资产收购或已购入基础设施资产的处置出售，仍可能需要经过主管部门审批，如审批不通过，则资产的收购或出售计划可能无法顺利实施。

(7) 基础设施项目收购与出售的相关风险

区别于股票、债券等标准金融产品，基础设施项目的市场流动性和交易活跃程度受到基础设施项目区位、存续年限、资本市场环境、产业投资政策、城市规划调整等诸多因素影响，成交价格与交易的竞争情况，基础设施项目的经营现状，行业市场预期以及利率环境等因素相关。基金通过收购或处置基础设施项目调整投资组合时，受上述因素影响，可能存在交易价格偏离基础设施项目评估值，交易时间周期超出计划甚至无法顺利完成交易的风险，影响基金投资和资产出售策略的实施。若基础设施项目后续新增贷款并由于偿还外部借款，或支付大规模改造支出等特殊情况下被动出售基础设施项目，基金可能由于资产流动性不足而承担额外的损失。

本基金处置基础设施项目时，基础设施项目的公允价值可能受到当时市场景气程度等多重因素的影响，可能导致处置价格出现大幅下降，从而影响本基金份额持有人投资收益，投资者可能面临投资损失风险。

(8) 用地手续和固定资产投资手续方面风险

基础设施项目个别用地手续及固定资产投资管理手续缺失，未能提供《建设用地批准书》（杭州湾跨海大桥主线工程）、《建设项目选址意见书》（杭州湾跨海大桥主线北岸工程）、《建设用地规划许可证》（杭州湾跨海大桥主线南岸工程）和《建设工程规划许可证》（杭州湾跨海大桥主线南岸工程），未来可能因用地和固定资产投资手续审核法规政策发生变化，基础设施项目因缺失上述手续的情形给予负面评价甚至处罚等，从而对投资人收益造成影响。

对此，宁波市自然资源和规划局前湾分局和海盐县自然资源和规划局分别于2024年8月8日和2024年7月22日出函，确认杭州湾跨海大桥主线工程无需办理《建设用地批准书》、杭州湾跨海大桥主线北岸工程无需办理《建设项目选址意见书》、杭州湾跨海大桥主线

南岸工程无需办理《建设用地规划许可证》《建设工程规划许可证》。此外宁波交投、大通公司作为主要原始权益人，负责基础设施项目的建设、运营，承诺项目公司因基础设施项目的立项、环评、用地、规划、施工、竣工、消防、管理、运营等方面涉及的许可、审批、核准或备案程序及手续等投资建设及土地使用权等方面的合规问题受到处罚、索赔、承担建设项目开发阶段应付未付的其他支出的或者需要承担任何责任、费用的，相应项目公司罚款、赔款或支出、处理相关事宜产生的全部费用以及因此遭受的全部损失均由宁波交投、大通公司承担。

(9) 部分相关资产未纳入基础设施项目资产范围涉及的风险

基础设施项目所涉及的土地使用权、海域使用权以及部分附属设施（包括南北岸服务区（不含南北岸服务区上下桥匝道）、海上服务区扩建工程（含6层房屋建筑物、廊桥、观光塔）、监控中心、保障中心、主线治超站、1处收费站等）未纳入基础设施项目资产范围。

1) 土地使用权、海域使用权未入池的相关风险

基础设施项目所涉及的土地、海域权属登记在原杭州湾跨海大桥工程指挥部（现杭州湾跨海大桥管理局）名下，由杭州湾跨海大桥管理局授权项目公司在经营期限到期日前无需支付费用继续使用。未来可能因政府组织机构调整或审批权限发生变化，导致项目公司需另外支付使用对价甚至无法正常使用基础设施项目涉及的土地、海域，从而对投资人的收益造成影响。

为此，杭州湾跨海大桥管理局于2024年1月10日向项目公司作出《关于杭州湾跨海大桥涉及的土地使用权、海域使用权相关事项的确认函》，明确杭州湾跨海大桥管理局对项目公司在杭州湾跨海大桥经营期限到期日前无需支付费用继续使用基础设施项目涉及的相关海域无异议。并且，宁波市自然资源和规划局、海盐县自然资源和规划局分别于2024年4月24日、2024年7月22日向项目公司作出《关于杭州湾跨海大桥基础设施公募REIT项目相关事项的复函》，确认对项目公司无需支付费用继续使用基础设施项目涉及的土地、海域无异议。基础设施基金存续期内收费权无展期安排，如收费权到期后基础设施项目通过改扩建等方式延长收费期限，可能需协调届时的政府主管部门就基础设施项目用地、用海的相关事项重新进行决策或出具相关函件。

2) 部分附属设施未入池的相关风险

部分附属设施资产因用地手续不完善、建设手续缺失、未办理权属登记、经营业态不符合要求等原因未纳入基础设施项目资产范围，该部分资产剥离至宁波市杭州湾大桥管理有限公司由其进行实际运营管理，其组成为南北岸服务区（不含南北岸服务区上下桥匝道）、海上服务区扩建工程（含6层房屋建筑物、廊桥、观光塔）、监控中心、保障中心、主线治超站、1处收费站。

本基金存续期间，可能发生上述服务区及附属设施运营状况不佳、倒闭等情形导致配套设施提供的服务不及预期或无法提供相应服务，从而影响基础设施项目的交通需求，损害基金投资人利益。其具体运营风险如下：（1）服务区管理不善可能导致车辆进出服务区效率低下，进而影响杭州湾跨海大桥整体的通行效率（2）运营管理机构可能将全部或部分配套设施资产向第三方转让或在配套设施资产上设置以第三方为权利人的抵押权或其他权利负担，该等第三方可能以低于行业标准的水平运营配套设施资产或对配套设施资产的正常生产经营造成障碍，进而影响杭州湾跨海大桥整体交通需求。

针对上述风险的缓释措施如下：

1) 由运营管理统筹机构就未纳入基础设施基金的配套设施出具承诺函，承诺：A.在基础设施基金存续期间，运营管理机构将保障海中平台扩建工程及杭州湾跨海大桥的服务区等配套设施持续健康平稳运营，适应并匹配杭州湾跨海大桥项目的运营需求，并持续督促配套设施相关运营主体为杭州湾跨海大桥项目提供高质量服务；B.如对外转让配套设施的全部或

部分权利，应当事项告知基础设施基金的基金管理人，并要求受让方在取得相应权利前以不低于前手承诺函下相关义务的标准向基础设施基金、基金管理人出具相应的承诺函或签署相应文件。

2) 基金管理人与运营管理机构在运营管理协议中约定，将配套设施的运营管理纳入考核。基金管理人将采取定期检查、专项检查等形式进行监督，督促运营管理机构就该部分资产的运营管理勤勉尽责，如因配套设施运营管理问题导致大桥稳定运营受到不利影响，基金管理人有权扣减运营管理机构运营管理费。

3) 运营管理实施机构在分立协议中约定，为保障标的高速公路稳定运营，承诺其对海中平台扩建工程、收费站、服务区、保障中心等资产以及其他与标的高速公路运营相关的资产、设施（统称“配套设施”）进行赠与、转让、出售、抵押、提供诉讼保全担保或者其他方式的处分时，将与相关方提前沟通并签署相应承诺，保证相关方在取得配套设施的相关权益（包括所有权或使用权或担保收益等）时，不会对标的高速公路的使用和运营造成实质障碍。

（10）基础设施项目运营风险

本基金基金合同生效后首次投资的基础设施资产支持证券为平安-宁波交投杭州湾跨海大桥资产支持专项计划资产支持证券，基金将通过持有基础设施资产支持证券全部份额，持有项目公司全部股权及对项目公司的债权，投资集中度高，收益率很大程度上依赖于基础设施资产运营情况。

在基金存续期内，基础设施项目可能因运营管理不善等除不可抗力之外的其他因素影响导致基础设施资产运营状况不佳或者遭受损失，从而导致实际现金流大幅低于测算现金流，影响投资人收益。基础设施资产运营过程中通行费收入等收入的波动也将影响基金收益分配的稳定。

1) 运营成本相关风险

基金管理人及外部管理机构将尽力在保障基础设施项目使用标准达到法律法规和主管部门要求的前提下，合理控制基础设施项目运营开支。尽管如此，依然可能出现运营开支的增长速度过快的情况，从而导致项目净现金流的减少，包括但不限于：

- A. 直接或间接税务政策、法律法规的变化，基础设施项目税项及其他法定支出的增加；
- B. 相关法律法规及政策变动，导致遵守相关法律法规及政策所需承担的成本增加；
- C. 基础设施项目购买服务成本的增加；
- D. 基础设施项目维修和保养成本及资本性支出的增加；
- E. 通胀率的上升，劳务成本的提高；
- F. 保险费用上涨，或不在承保范围内的开支增加；
- G. 出现自然灾害或冰雪、冻雨、大雾等极端恶劣天气等突发情况后，需对路面的清理、疏通而增加运营成本；
- H. 出现重大安全事故造成桥梁设施损毁，为抢通、保通、抢修，而增加养护费用；
- I. 如杭州湾跨海大桥未来交通量增长到一定程度，可能出现经常性拥堵，为确保满足杭州湾跨海大桥服务水平相关要求而增加路面疏导、维护、保障成本；
- J. 其他不可预见情况导致的支出增长等。

2) 维修和改造的相关风险

基础设施项目资产类型为跨海大桥，其维修和改造施工风险相比一般的收费公路（桥梁）更大、要求更高。主要体现在以下几点：

A、环境风险：杭州湾跨海大桥位于杭州湾潮汐河口处，气象、水文条件复杂，台风等灾害天气较多，受流速大、潮汐强、涨落潮频繁等影响，海床泥沙运动复杂多变，冲淤变化显著。基础设施资产可能需要增加养护支出以应对如基础冲刷或沿江围涂导致大桥桩基变位

或承载力不足、地下水采集导致地面沉降等问题。

B、结构风险：随着资产使用期限的增长及日益增长的交通量，基础设施资产的维修和改造频率、规模和成本也可能增加，甚至如杭州湾跨海大桥出现结构局部加速劣化可能需要进行大规模维修，以保障杭州湾跨海大桥安全通行。

a.斜拉索风雨振：斜拉索在风雨共同作用下引起拉索的振动，是在强风伴随降雨出现时产生的一种强烈的空气动力现象。风雨振严重影响拉索结构安全，可能造成阻尼器与斜拉索脱离。较大幅度的振动对拉索本身的使用性能造成的影响难以评估，长期大幅度振动可能造成拉索钢丝的疲劳，可能会产生斜拉索断裂的风险。全桥共 192 根斜拉索，设计使用寿命 25 年，估值中已考虑规划更换 60 根共 6,000 万元以应对斜拉索结构劣化风险，并考虑更换斜拉索时因半幅封闭施工作业的影响减少 20 天交通量，未来存在斜拉索进一步劣化导致养护支出预留不足风险，并导致车流量及通行费收入的进一步下降。

b.桥墩冲刷：杭州湾跨海大桥所处的杭州湾河口潮汐强、潮差大，导致河床泥沙冲淤复杂多变，海底槽沟的发展变化较快，桥墩局部冲刷可能产生桥梁失稳、破坏的风险。全桥共 1,428 个桥墩，估值中已考虑针对往年被列入重点跟踪观测的 10 个桥墩实施局部冲刷防护工程共 10,000 万元，未来重点跟踪观测的桥墩范围可能进一步扩大、数量进一步增加，需要实施局部冲刷防护工程的范围进一步增加，存在局部冲刷防护预留不足的风险。

c.桥墩沉降：杭州湾跨海大桥所在的长江三角洲地区是我国采集地下水引起地面沉降的重点地区。地面沉降引起地层和桥梁变形主要为竖向变形，表现为桥梁结构连同桩基与地层一同整体下沉。如果各桥桥墩出现不均匀沉降现象，则沉降将引起结构受力变化，可能会产生桥墩、主梁偏位及支座损坏的风险。估值中已考虑因不均匀沉降引起的常规、轻微病害的日常养护工程，并预留 2,000 万元用于处置不均匀沉降明细的联跨，包括支座垫高和纠偏、上下部结构的维修加固等。未来桥墩沉降可能发生大幅的沉降，导致桥墩沉降处置工程预留不足风险。

d.桥墩防撞 杭州湾跨海大桥跨越海上通航水域，大风、狂潮、涌浪、浓雾、机械故障、人为失误等因素都可能导致船舶与桥梁发生碰撞。杭州湾跨海大桥南北航道桥主墩均安装了防撞设施，随着相关标准和环境的变化，原设计的主墩防撞等级已不满足行业最新通航标准，估值中已考虑 20,000 万元对防撞设施进行专项改造，并预留 4,500 万元防撞拦截系统专项维修支出。未来防撞设施相关标准可能进一步提高，并导致桥墩防撞支出预留不足风险，如未来发生船撞事故，可能影响项目运营，甚至给基础设施项目造成损失。

e.支座劣化：支座是重要的承重和传力构件，也是确保桥梁正常变形的构件，运营阶段必须确保其使用性能，才能保障桥梁的安全可靠。全桥共 3,097 个支座，杭州湾跨海大桥设计寿命为 >50 年。但国内大量桥梁实际运营在 10 年左右就进行了更换，很难达到支座的预期使用年限，存在支座结构劣化风险。估值中已考虑更换 20% 比例共 11,400 万元以应对未来支座劣化风险，但支座仍可能进一步劣化并导致养护支出预留不足风险。

C、技术风险：杭州湾跨海大桥属于特大型复杂结构桥梁，其桥梁构件构造复杂、受力状态复杂，且受现有的检测技术局限可能无法精准判断其结构劣化程度。如伸缩缝、斜拉索、阻尼器、钢管桩等。

D、经济风险：跨海大桥维修改造工程通常投资巨大，受材料价格波动、施工周期延长等因素影响，可能导致养护支出超出规划范围，且如果发生大规模维修和改造工程，期间可能会对杭州湾跨海大桥正常交通运营造成影响，进而影响基础设施资产的收益。

E、政策风险：随着社会的发展及桥梁养护标准规范的调整，可能对桥梁的养护提出了更高的要求，如《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035 年）》中提出“加强在役基础设施智慧维养技术研究”。政策的调整可能会增加杭州湾跨海大桥的养护支出。

上述风险事件的发生可能导致基础设施资产维修或改造无法按计划实施，导致基础设施

资产养护成本增加、收入损失或收入增长不达预期，对基础设施资产的现金流，外部借款的偿还能力，以及基础设施资产的估值和可分配现金金额均造成不利影响。

3) 基础设施项目运营管理机构的管理风险

基金管理人、专项计划管理人及项目公司共同委托宁波交投、大桥管理公司分别担任基础设施项目的运营管理统筹机构及运营管理实施机构。基础设施项目的运营业绩与运营管理机构的服务水平和管理能力密切相关。当运营管理机构未能尽责履约，或其内部作业、人员管理及系统操作不当或失误，可能增加基础设施项目的运营成本，从而变相降低经营收益，甚至给基础设施项目造成损失。

4) 其他运营相关的风险

A、基础设施项目在进行日常养护、收费、运行、服务和安全应急等运营管理工作期间，可能会影响杭州湾跨海大桥的正常通行，降低通行效率、影响交通流量；

B、安全生产、环境保护和意外事件的风险：在开展基础设施项目运营、维修保养和改造过程中，存在若干意外风险，基础设施项目本身或周边可能发生交通事故或环境污染事件，发生上述意外可能对资产造成损害、损毁、人员伤亡、声誉损失等，并可能导致项目公司承担法律责任；

C、基础设施项目在进行日常收入归集、支出等资金划转工作期间，工作人员可能出现疏忽或纰漏或违反相关制度、规定的不当操作，并可能给基础设施项目造成损失；

D、由于意外事件可能导致政府调查或实施安全生产整改措施，导致基础设施项目经营中断，进一步导致基金及项目公司在声誉、业务、财务方面承担损失；

E、浙江省实施车辆通行费公务卡制度，持公务卡车辆可免费通行，尽管公务卡占比较小且评估预测中已考虑公务卡占比的影响，但仍然存在相关机构审批、使用不规范的可能，从而造成基础设施资产的侵占，使得基金投资人利益受损。

(11) 基础设施项目收费政策风险

基础设施项目运营过程中，可能因收费政策变化等原因发生杭州湾跨海大桥收费减免标准变化的情形，包括重大节假日免收小型客车（七座以下）通行费、绿色通道货车（运输鲜活农产品）免收通行费、军警特殊车辆的减免、全国客车ETC享有95折优惠、国际标准集装箱运输ETC享有65折优惠、浙江省货车ETC享有85折优惠，上述优惠政策已在基础设施项目未来运营通行费预测中考虑，但如果政策变化或新增则会对本项目收益产生不利影响。

虽然项目公司未来根据法规或政策可向相关部门申请就减免事宜给予补偿，可能出现补偿进度不及预期或补偿金额无法覆盖通行费收入减免金额的情形，从而对本项目收益产生不利影响。

(12) 估值与现金流预测的风险

1) 估值及公允价值变动的相关风险

基础设施资产的评估以收益法为主，收益法进行估价时需要测算收益期、测算未来收益、确定报酬率，并将未来收益折现为现值。由于基础设施资产的评估值是基于相关假设条件测算得到的，估值技术和信息的局限性导致基础设施资产的评估值并不代表基础设施资产真实的公允价值，也不构成对未来可交易价格的保证。在基础设施项目出售的过程中，可能出现成交价格低于估值的情形，对基金财务状况造成不利影响。

若基础设施项目的经营现金流下降，或遇有重大灾害等导致设施受损，可能导致资产估值及公允价值下跌。另外，基础设施资产的资产估值及公允价值受宏观经济环境、城市规划、资本市场环境、行业政策导向等外部因素综合影响，上述因素也会导致资产估值及公允价值波动。基础设施资产在重新估值的过程中，可能出现估值下跌甚至低于基金募集时的初始估值的可能。

2) 交通量预测结果与实际偏离风险

基金发售前聘请了银信资产评估有限公司负责本次基础设施项目的评估工作,并由交通流量预测机构施伟拔(深圳)咨询有限公司为标的高速公路的交通量和通行费收入预测提供专业服务,资产价值的评估和基础设施项目收入的预测引用了相关预测结果。

基础设施项目未来交通流量系交通流量预测机构基于相应假设,运用了相关技术方法,结合项目历史车流量、区域路网规划等条件做出的预测。然而交通流量预测有不确定性,预测值与实际结果之间会有出入,实际交通流量可能与本次交通流量预测结果存在差异,进而对投资人收益产生影响。主要可能导致交通流量预测结果与实际产生偏离的风险如下:

A、OD 分布情况:交通流量预测机构是基于杭州湾跨海大桥 2023 年的 OD (Origin-Destination, 即车辆出行起点至终点) 数据进行的预测,历史的 OD 分布情况不能完全代表未来实际的 OD 分布情况,未来的 OD 分布变化可能会导致交通流量预测结果与实际产生偏离。

B、弹性系数情况:交通流量预测机构是基于杭州湾跨海大桥历史实际车流量与所属区域 GDP 增长情况进行回归分析确定的弹性系数,历史的弹性系数波动较大,预测主要基于 2015 年至 2019 年的历史数据而选取的历史复合均值可能不能完全代表未来实际的弹性系数,弹性系数的变动可能会导致交通流量预测结果与实际产生偏离。

C、政府 GDP 增长情况:交通流量预测机构是结合历史 GDP 增长率、所属区域政府“十四五规划”、政府工作目标等因素综合分析设置的 GDP 增长指标,未来实际 GDP 增长情况可能与预测有偏差,导致实际交通流量与预测产生偏离。

D、区域路网变化情况:交通流量预测机构是基于现有周边区域路网规划进行的预测,未来实际的路网的影响情况可能与现有规划产生偏差,如嘉绍大桥收费政策变化、通苏嘉甬分流变化、沪甬通道建设进展、沪甬甬通道建设进展等,导致交通流量预测结果与实际产生偏离。

本基金已针对重点参数已进行了敏感性分析,具体结果详见本基金招募说明书“第十四部分:基础设施项目基本情况”之“三、基础设施项目资产价值情况”之“(五)估值敏感性分析”。投资者进行投资决策时应充分阅读敏感性分析的结果,充分关注投资本基金的风险,审慎作出投资决策。

3) 基金可供分配金额预测风险

本基金可供分配金额主要由项目公司所持基础设施资产所产生的通行费收入扣除相应成本形成。在基金存续期内,基础设施资产可能因经济环境变化或运营不善等因素影响,导致实际现金流偏离测算现金流,存在向基金份额持有人实际分配的金额低于预测的可供分配金额的风险。同时,现金流预测与可供分配金额测算相关内容是基金管理人在相关假设基础上编制的,但所依据的各种假设具有不确定性且可能不完整,投资者进行投资决策时不应过于依赖该部分资料,应充分关注投资本基金的风险,审慎作出投资决策。

4) 基金份额交易价格变化导致收益下降甚至亏损的风险

高速公路资产的主要收入为过往车辆的通行费收入,交通量及通行费收入受到宏观经济政策、自身建设标准、所处区位、周边路网、收费政策等因素限制,高速公路的收入增长存在上限,在有限的经营期内,基础设施项目能够产生的可供分配金额亦存在上限。投资者通过二级市场买卖基金份额,其交易价格与实际价值可能存在偏离,亦可能导致投资者获取的内部收益率发生波动。

(13) 基础设施项目投保额赔付的风险

基础设施基金运作过程中,基础设施基金管理人将为基础设施项目购买足够的财产保险和公众责任保险。但是,在基础设施项目的运作期内,受保险政策、赔付条件等因素影响,不排除可能出现保险拒赔、仅部分赔付或出险赔付保额低于基础设施项目损失的情形,保险赔付金额可能无法覆盖基础设施项目的收费收入损失,可能对基金份额持有人利益产生风险。

(14) 前期重组安排相关风险

截至本招募说明书披露日，项目公司持有基础设施项目之外的其他资产，前述资产正在办理转移至大桥管理公司的手续，根据分立安排，虽然与基础设施项目无关的全部权利、义务与责任由大桥管理公司概括受让及承接，但项目公司仍然可能被相应债权人追索应由大桥管理公司承担的债务及应付税费（如适用）。对此，分立协议约定，若项目公司先行对外偿还了应由大桥管理公司承担的相应款项，则其有权向大桥管理公司进行追偿。此外，因项目公司分立给大桥管理公司的任何资产、负债、所有者权益而导致项目公司被任何第三方要求承担连带责任的，无论项目公司是否向大桥管理公司进行追偿，原始权益人同意按各自出资比例对项目公司由此受到的损失承担赔偿责任。项目公司可向大桥管理公司的任一股东方追偿全部损失，该股东向项目公司承担赔偿责任后，可向大桥管理公司进行追偿，不足部分再向大桥管理公司其余股东进行追偿。

（15）基础设施项目经营权提前终止风险

本基金存续期间，基础设施项目的经营权可能出现因浙江省人民政府的市政规划发生变更而被提前收回，从而导致基础设施项目提前终止。

基础设施项目提前终止的情况下，主管机关可能就提前终止事项给予相应补偿，但也存在不予补偿、补偿金额无法按时发放或补偿金额不足以覆盖现金流损失的风险，从而导致投资者预期的投资收益无法全部实现。

（16）基础设施资产到期移交风险

根据《国家计委关于审批杭州湾跨海大桥工程可行性研究报告的请示》（计基础[2003]213号），经营期满后，将该大桥及相关配套设施无偿移交地方人民政府。本基金进入清算期时，面临可能因交接手续程序复杂，无法在基金清算期间完成，产生需要延长清算期的风险；或因移交时的养护技术标准的变化可能产生额外的修复成本，目前《杭州湾跨海大桥中长期养护规划》系根据现行的技术标准进行预测，若未来养护技术标准变化，可能会影响基金整体收益。

（17）股东借款带来的现金流波动风险

本基金在专项计划层面通过减资方式构建对项目公司的股东借款，有利于优化项目公司资本结构，但如果将来法律法规关于股东借款利息的税前抵扣政策发生变动，或资本市场利率下行使股东借款利息的税前抵扣额低于预期，可能导致项目公司应纳税所得额和所得税应纳税额的提高，使本基金可供分配现金流不达预期，从而产生现金流波动风险。

（18）资产转让无法完成的风险

根据《收费公路管理条例》第二十二条、《收费公路权益转让办法》第七条的相关规定：“有下列情形之一的，收费公路权益中的收费权不得转让，……（三）收费时间已超过批准收费期限 2/3”。尽管上述条文直接限制转让的对象是收费公路经营权，而本基金拟通过资产支持专项计划收购的是持有收费公路经营权的项目公司股权，但如本基金未能在 2024 年 12 月 30 日前完成对项目公司的股权收购，仍然可能导致基础资产可转让性存在争议，甚至可能导致资产转让无法完成，并导致基金合同提前终止。

（19）关于基础设施项目工程质量的风险

尽管基金存续期内，基金管理人将聘请第三方检测机构对基础设施项目进行定期检查并对桥梁整体及路面技术状况进行评估，并有权要求外部管理机构限期整改或启动养护风险应对机制，但基础设施项目仍无法完全排除工程质量风险，若基础设施项目发生工程质量风险，将有可能对本项目收益产生不利影响。

5.与专项计划管理相关的风险

流动性风险、专项计划等特殊目的载体提前终止的风险、专项计划运作风险和账户管理风险、资产支持证券管理人丧失资产管理业务资格的风险等。

6.其他风险

市场风险、管理风险、外部管理机构尽责履约风险、项目公司人员尽责履约风险、政策与法律风险、税收风险、技术风险、操作风险、本基金法律文件中涉及基金风险特征的表述与销售机构对基金的风险评级可能不一致的风险、参与机构尽职履责相关风险、其他相关风险等。

本基金的具体运作特点详见基金合同和招募说明书的约定。投资基金可能面临的风险详见本基金招募说明书的“风险揭示”部分。

（二）重要提示

中国证监会对本基金募集的注册，并不表明其对本基金的价值和收益作出实质性判断或保证，也不表明投资于本基金没有风险。

基金管理人依照恪尽职守、诚实信用、谨慎勤勉的原则管理和运用基金财产，但不保证基金一定盈利，也不保证最低收益。

基金投资者自依基金合同取得基金份额，即成为基金份额持有人和基金合同的当事人。

各方当事人同意，因《基金合同》而产生的或与《基金合同》有关的一切争议，《基金合同》当事人应尽量通过协商、调解途径解决。如经友好协商未能解决的，任何一方均有权将争议提交深圳国际仲裁院，按该仲裁机构届时有效的仲裁规则在深圳市进行仲裁。仲裁裁决是终局性的，对仲裁各方均有约束力。除非仲裁裁决另有规定，仲裁费用、律师费用由败诉方承担。

基金产品资料概要信息发生重大变更的，基金管理人将在三个工作日内更新，其他信息发生变更的，基金管理人每年更新一次。因此，本文件内容相比基金的实际情况可能存在一定的滞后，如需及时、准确获取基金的相关信息，敬请同时关注基金管理人发布的相关临时公告等。

五、其他资料查询方式

以下资料详见平安基金官方网站

网址：www.fund.pingan.com 客服电话：400-800-4800（免长途话费）

- 1、基金合同、托管协议、招募说明书
- 2、定期报告，包括基金季度报告、中期报告和年度报告
- 3、基金份额净值
- 4、基金销售机构及联系方式
- 5、其他重要资料