



2012년 1월 31일

### 맥쿼리한국인프라투자회사 2011년 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 2011년 12월 31일로 만료된 2011년 사업연도(이하 “당기”)의 실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- 개별재무제표 기준으로, MKIF의 운용수익 및 당기순이익은 각 1,624억원 및 1,056억원으로 전년 동기대비 각 2.3% 및 5.3% 감소하였습니다. 하지만 일회성 거래관련 수익을 제외한<sup>1</sup> 운용수익 및 당기순이익은 전년 동기대비 각 6.9% 및 8.7% 증가하였습니다.
- 운영중인 투자자산은 견조한 통행실적을 기록하였습니다.
  - 투자자산의 통행량 및 통행료수입<sup>2</sup>은 전년대비 각 6.2% 및 6.5% 증가함
  - 4개의 신규개통 자산의<sup>3</sup> 2011년도 누적 운영실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 77%이며, 전년도 운영실적 대비 가중평균통행량 10.7% 증가. 특히 서울 도시철도 9호선 1단계 및 용인-서울 고속도로는 투자릿수 성장을 시현하였음
- MKIF는 두 건의 재무관리 (capital management) 거래를 성공적으로 마무리하였습니다.
  - 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 현금유입 206억원 발생함
  - 차입금의 이자율에 대한 가산금리 절감 (215bps)<sup>4</sup> 및 약정 만기 연장 (2.5년) 의 조건으로 MKIF 부채의 5,000억원 자금재조달 실행함
    - 권면총액 600억원의 5년만기 회사채 (고정금리 4.57%), 권면총액1,900억원의 7년만기 회사채 (고정금리4.97%) 발행
    - 2,500억원 한도의 5년만기 신용공여약정 신규 조달 (91CD + 270bps)
- 부산 신항만 2-3단계(이하 “부산신항만”) 사업의 건설이 당초 계획된 공사기간과 예산범위내에서 완공되었으며, 2012년 1월 2일부터 공식적으로 운영을 개시하였습니다.
- 안정적인 재무구조 유지: (2011년 12월 31일 기준)
  - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산은 약 3,740억원임<sup>5</sup>
  - 보수적인 차입구조를 유지하는 한편 투자자산의 경우 지속적으로 부채를 상환하고 있음 (가중평균 만기 8.6년)

1 2011년도: 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익  
2010년도: (1) 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위 대출 매각 및 (2) 천안-논산 고속도로의 후순위 대출 이자를 유동화하는 제2차유동화증권 발행 및 (3) 마창대교의 일부 지분 매각등 자본재조달에 따른 다른 일회성 이익 포함  
2 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월이후 개통된 신규 자산 불포함  
3 용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울 지하철 9호선 1단계 및 인천대교  
4 가중평균 기준 (91day CD 금리 3.4%)  
5 MKIF의 현금 및 현금성 자산 1,009억원 포함

- MKIF 순부채는 3,319억원이며, 2016년 5월까지 외부 자금 조달 불필요함
- 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 49%<sup>6</sup>이며, 차입금의 60%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징<sup>7</sup>이 되어 있음
- MKIF의 신용등급은 AA-(안정적)에서 AA0(안정적)으로 한등급 상향 조정됨 (2011년 4월)

- 당기에 지급 결의된 총 분배금은 주당 330원이며입니다.

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “지난해 회사는 리파이낸싱 거래를 성공적으로 실행시키고 건설단계에 남아있던 마지막 자산인 부산신항만 사업을 계획과 예산에 맞춰 성공적으로 완공하는 등 양호한 운영성과를 시현하였다. 투자자산의 견조한 운영실적과 더불어 이러한 성과들은 재무 및 위험관리 측면에서 MKIF포트폴리오를 개선하는 데 기여한 바가 크다.”

“특히 5,000억원 규모의 차입금 리파이낸싱은 매우 성공적이었다. 국내에서는 최초로 투자회사가 2,500억원의 사채를 공모하여 발행함에 따라 이자비용이 절감되는 한편 차입만기가 연장되었다. 또한, MKIF의 기존 차입약정 중 2,500억원에 대해서도 개선된 차입조건으로 리파이낸싱을 실행하여 차입금의 인출 및 상환에 대한 유연성을 확보하였다. 전체적으로 볼때, MKIF는 연간 약 90억원의 이자비용 감소와<sup>8</sup> 함께 차입 만기를 약 2.5년 연장하는 효과를 거두었다.”

“또한, 부산신항만의 완공 및 개항은 당기의 주목할 만한 성과로, MKIF 포트폴리오는 건설위험으로부터 완전히 벗어나게 되었다. 지난 3년간 부산신항만을 포함한 6개 자산이 당초 일정 및 예산에 맞춰 준공된 것은 의미가 크다. 이미 발표한 바와 같이 부산신항만 사업은 기타 자산에 비해 외부사업 환경에 대한 리스크 노출이 상대적으로 높기 때문에 올해는 동 자산이 개항 초기단계부터 안정적인 성과를 실현 할 수 있도록 회사의 역량을 집중할 예정이다,”라고 언급했습니다.

“MKIF 투자자산은 기대했던 실적을 달성하고 있으며, 특히 4개의 신규개통 자산은 전년대비 10%가 넘는 통행량 증가를 기록하는 등 견조한 램프-업 실적을 기록하였다. 이들 신규 자산은 향후에도 계속 좋은 실적을 유지할 것으로 기대되며, 장기적 관점에서 주주들의 배당 여력을 안정화 시키고 향상시킬 수 있는 여러 방안 중 하나로 이들 신규자산 중 일부자산에 대한 지분투자 비중을 늘리는 것을 검토중이다.”라고 밝혔습니다.

2011년도 실적에 대한 프레젠테이션 자료는 MKIF 홈페이지([www.mkif.co.kr](http://www.mkif.co.kr))에서 받아 보실 수 있습니다.

6 총부채비율=MKIF 순부채/(MKIF 순부채+ MKIF 시가총액(3개월평균)). MKIF 순부채=각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 +회사 순부채 (주주차입금 제외)

7 헷징(고정금리 또는 고정금리로 스왑) = MKIF 의 투자지분율에 기초한 자산의 고정금리·고정금리스왑 부채/ MKIF 순부채 총부채비율=MKIF 순부채/(MKIF 순부채+ MKIF 시가총액(3개월평균)). MKIF 순부채=각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 +회사 순부채 (주주차입금 제외)

8 2011년말기준 차입금 잔액 및 CD 금리수준을 적용하여 예상

## 영업성과 요약

(단위: 백만원)

	2011년	2010년
<b>운용수익</b>	<b>162,426</b>	<b>166,275</b>
이자수익	161,804	151,281
매매차익	622 <sup>2</sup>	14,888 <sup>3</sup>
기타운용수익	-	106
<b>운용비용</b>	<b>56,842</b>	<b>54,833</b>
운용보수	24,152	22,891
이자비용	23,701	25,620
기타비용	8,989	6,322
<b>당기순이익</b>	<b>105,584</b>	<b>111,442</b>
<b>주당순이익(EPS)</b>	<b>319</b>	<b>336</b>
<b>경상적인<sup>4</sup> 당기순이익</b>	<b>104,962</b>	<b>96,554</b>
<b>경상적인 주당순이익(EPS)</b>	<b>317</b>	<b>291</b>

1. 2011년 개별 감사 재무제표 기준
2. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익
3. (1) 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위 대출 매각 및 (2) 천안-논산 고속도로의 후순위 대출 이자를 유동화하는 제2차유동화증권 발행 및 (3) 마창대교의 일부 지분 매각등 자본재조달에 따른 다른 일회성 이익 포함
4. 거래 관련 일회성 수익 제외

## 통행량 및 통행료 수입

	2011년 4분기 비교		연간 총계 비교	
	통행량 (%)	통행료수입 (%)	통행량 (%)	통행료수입 (%)
가중평균법 <sup>1</sup>	5.1%	5.6%	6.2%	6.5%

1. 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정.

## 기타 자세한 문의사항 :

어지루 차장  
투자자 관리  
맥쿼리한국인프라투자회사  
+ 82 2 3705 8636  
[Jiroo.Eoh@macquarie.com](mailto:Jiroo.Eoh@macquarie.com)

안선경 차장  
투자자 관리  
맥쿼리한국인프라투자회사  
+ 82 2 3705 8565  
[Ally.An@macquarie.com](mailto:Ally.An@macquarie.com)

본 공시자료는 맥쿼리한국인프라투자회사(이하 "맥쿼리인프라")와 같은 주식의 청약, 매매 또는 청약의 권유가 금지된 미국과 다른 재판관할지(이하 "기타지역")에서 맥쿼리인프라주식의 매매를 위한 청약의 목적으로 제공하는 것은 아닙니다. 1933년 미국 연방증권법 및 그 개정 법률에 따라 등록 또는 등록을 면제받은 경우외에는 미국에서 청약이나 매매를 할 수 없으며, 그러한 청약이나 매매가 허용되지 않은 기타지역에서도 청약 또는 매매가 허용되지 않습니다. 맥쿼리인프라는 주식을 미국에서 등록 또는 공모할 의사가 없습니다.

본 공시자료는 맥쿼리인프라 주식과 관련하여 청약, 취득 또는 청약의 권유가 금지된 미국 또는 기타 지역에서 배포할 수 없습니다.

본 자료는 (i) 영국외에 있는 자 또는 (ii) Financial Services and Market Act 2000 (Financial Promotion) Order 2005 (이하 "Order") 제19(5)항에 해당하는 투자 전문가 또는 (iii) 고액자산 보유법인 (high net worth entities), 그리고 합법적으로 접촉이 가능한 Order 제49 (2) (a) 내지 (d)에 해당하는 자 (이하 총칭하여 "관련자")에게만 배포될 수 있습니다. 오직 관련자만이 주식을 취득할 수 있으며 취득의 청약, 권유, 모집, 매입하는데 참여할 수 있습니다. 맥쿼리인프라에 투자하기 전, 투자자 또는 잠재적인 투자자는 그러한 투자자 자신의 특정한 투자 요구나 목적 및 재무상황에 적합하지 여부에 대해 고려하여야 하며 필요한 경우 투자자문가와 상담하실 것을 권고합니다.

MKIF 또는 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)는 호주의 은행법(Banking Act 1959)상 인가된 예금수취기관이 아닙니다. 이들 법인의 채무는 맥쿼리은행(ABN 46 008 583 542)의 예금이나 부채가 아닙니다. 또한 맥쿼리은행은 이들 법인의 채무와 관련하여 보증을 하거나 기타 보장을 하고 있지 않습니다.

맥쿼리인프라에 대한 투자는 투자원금이나 수입의 손실 또는 환급 지연 가능성 등의 투자위험에 노출됩니다. 맥쿼리인프라 그리고 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)를 포함한 맥쿼리는 맥쿼리인프라의 실적, 원금의 환급 또는 맥쿼리인프라 주식에 대한 특정 수익률의 지급을 보장하지 않습니다.

## 첨부 1. 재무요약<sup>1</sup>

### 재무상태표

2011년 12월 31일 현재

2010년 12월 31일 현재

(단위: 백만원)

	2011년	2010년
<b>자산</b>		
<b>운용자산</b>	<b>1,869,892</b>	<b>1,848,587</b>
현금및예치금	100,893	139,365
대출금	1,137,196	1,098,823
지분증권	631,803	610,399
<b>기타자산</b>	<b>256,628</b>	<b>216,354</b>
미수이자	242,421	199,145
미수금	4,458	3,860
선급비용	9,749	13,349
<b>자산총계</b>	<b>2,126,520</b>	<b>2,064,941</b>
<b>부채</b>		
미지급금	1	1
미지급운용수수료	6,140	5,958
장기차입금	183,907	360,551
사채	248,978	-
기타부채	1,812	2,654
<b>부채총계</b>	<b>440,838</b>	<b>369,164</b>
<b>자본</b>		
자본금	1,670,986	1,670,986
이익잉여금	14,696	24,791
<b>자본총계</b>	<b>1,685,682</b>	<b>1,695,777</b>
<b>부채및자본총계</b>	<b>2,126,520</b>	<b>2,064,941</b>

1. 2011년 개별 감사 재무제표 기준

**손익계산서**

2011년 1월 1일부터 2011년 12월 31일까지  
 2010년 1월 1일부터 2010년 12월 31일까지

(단위: 백만원)

	2011년	2010년
<b>운용수익</b>	<b>162,426</b>	<b>166,275</b>
이자수익	161,804	151,281
운용자산 매각이익	622 <sup>1</sup>	14,888 <sup>2</sup>
기타운용수익	-	106
<b>운용비용</b>	<b>56,842</b>	<b>54,833</b>
운용수수료	24,152	22,891
자산보관수수료	334	335
사무관리수수료	208	251
이자비용	23,701	25,620
기타운용비용	8,447	5,736
<b>당기순이익</b>	<b>105,584</b>	<b>111,442</b>

1. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익
2. (1) 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위 대출 매각 및 (2) 천안-논산 고속도로의 후순위 대출 이자를 유동화하는 제2차유동화증권 발행 및 (3) 마창대교의 일부 지분 매각등 자본재조달에 따른 다른 일회성 이익 포함

**현금흐름표**

2011년 1월 1일부터 2011년 12월 31일까지  
 2010년 1월 1일부터 2010년 12월 31일까지

	2011년	(단위: 백만원) 2010년
<b>자산운용활동 현금흐름</b>		
자산운용활동 현금유입액 :		
투자자산의 처분	133,130	227,663
대출금 회수액	20,550	46,834
이자수익 및 기타수익	14,530	75,797
이자수익 및 기타수익	98,050	105,032
자산운용활동 현금유출액:	(100,096)	(176,825)
대출금 및 지분증권의 취득	(74,355)	(151,861)
수수료 및 비용	(25,741)	(24,964)
<b>자산운용활동 순현금흐름</b>	<b>33,034</b>	<b>50,838</b>
<b>재무활동 현금흐름:</b>		
대출금 회수액	(250,000)	(50,000)
차입금의 차입	55,443	5,000
사채의 발행	250,000	-
분배금의 지급	(115,679)	(106,067)
이자비용	(6,552)	-
차입부대 비용	(3,592)	(100)
사채발행 비용	(1,126)	-
<b>재무활동 순현금흐름</b>	<b>(71,506)</b>	<b>(151,167)</b>
현금 및 예치금의 증가 (감소)	(38,472)	(100,329)
기초 현금 및 예치금	139,365	239,694
<b>기말 현금 및 예치금</b>	<b>100,893</b>	<b>139,365</b>

## 첨부2. 통행량 및 통행량수입

### 1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 4분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 통행량 및 통행료수입은 5.1% 및 5.6% 증가하였습니다. 동일기준으로, 금년 누적 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 6.2% 및 6.5% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다:

- 4개의 신규개통 자산은 램프-업 효과로 전년 동기 대비 통행량이 7.3%<sup>1</sup> 증가하였습니다. 특히, 용인-서울 고속도로와 서울 도시철도 9호선 1단계의 통행량이 전년 동기 대비 각 16.8% 및 12.6%의 큰 폭으로 증가하였습니다.
- 인천국제공항 고속도로의 경우 2010년 12월 전구간 개통한 인천공항철도의 영향으로 인해 통행량이 감소하였습니다.

각 유료도로 자산의 통행량은 일일 평균 통행량에 기초하여 산정되었습니다. 주석에 달리 명기되지 않는 한, 통행료수입은 부가세를 제외한 실제 통행료수입을 의미합니다. 실제 통행료수입은 관련 주무관청으로부터 수령할 수 있는 최소통행료수입보장금 및 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 따라서, 각 사업시행자의 통행료수입은 회사의 수입과 일치하지 않을 수 있습니다.

통행료수입은, 통행량 증가는 물론 물가상승률에 연계된 통행료 인상과 각기 다른 통행료를 적용받는 대형과 소형차의 비중이 변동하는 것에 따라서 영향을 받을 수 있습니다.

투자 자산명	2011년 4분기 <sup>2</sup>		2011년 연간총계 <sup>3</sup>		MKIF 전체 자산 중 비율 <sup>o</sup>
	통행량(%)	통행료수입(%)	통행량	통행료수입(%)	
인천국제공항 고속도로	(1.3%)	(0.6%)	(3.1%)	(2.9%)	6.2
백양터널	(0.3%)	(0.8%)	2.2%	2.0%	0.2
광주제2순환도로, 3-1구간	7.5%	7.4%	8.5%	8.7%	5.0
광주제2순환도로, 1구간	3.1%	3.3%	3.9%	4.4%	10.8
우면산터널	0.5%	4.2%	3.1%	4.1%	1.1
천안-논산 고속도로	8.9%	9.9%	9.2%	10.0%	15.3
수정산터널	0.7%	(0.4%)	3.7%	3.2%	6.6
대구광역시 제4차 순환도로	2.1%	1.8%	2.8%	2.6%	5.1
마창대교	5.3%	6.9%	6.8%	7.6%	6.4
용인-서울 고속도로	9.4%	8.7%	16.8%	16.8%	7.6
서울-춘천 고속도로	5.9%	7.5%	7.5%	8.2%	7.7
서울특별시 도시철도9호선 (1단계)	12.4%	10.1%	12.6%	10.3%	4.2
인천대교	4.6%	6.2%	7.4%	8.2%	9.3
<b>가중 평균<sup>1</sup></b>	<b>5.1%</b>	<b>5.6%</b>	<b>6.2%</b>	<b>6.5%</b>	

1. 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정함

2. 2009년 신규 개통된 모든 자산 포함 (용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계 및 인천대교)

3. 2009년 신규 개통된 모든 자산 불포함

<sup>1</sup> 투자약정액 기준으로 가중평균한 일평균 통행량 실적 기준

## 2. 통행량과 통행료수입 - 사업시행자별 현황

### 인천국제공항 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	51,999	51,330	(1.3%)	53,490	5,1815	(3.1%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	328,204	326,253	(0.6%)	335,242	325,454	(2.9%)

주석: 통행량 및 통행료수입은 2010년 12월에 운영을 개시한 공항철도(2단계: 김포공항-서울역)의 영향으로 감소하는 결과를 보였습니다. 2011년 11월 중 통행료가 7,500원에서 7,700원(소형차 기준)으로 인상되었습니다.

### 백양터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	72,278	72,245	(0.3%)	69,349	71,001	2.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	52,634	52,243	(0.8%)	50,487	51,523	2.0%

주석: 4분기 중에는 북항 개발에 따른 대형 및 초대형 트럭의 이용이 감소함에 따라 전년 동기대비 통행량 및 통행료수입이 소폭 감소하였습니다.

### 광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	35,242	37,872	7.5%	33,344	36,185	8.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	31,251	33,572	7.4%	29,503	32,066	8.7%

주석: 시내 통행량 유입의 증가와 2008년 5월에 개통한 광주-무안 고속도로와의 연결로 인해 통행량 및 통행료수입 실적이 향상되었습니다.

### 광주 제2순환도로, 1구간

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	36,963	38,095	3.1%	36,019	37,414	3.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	38,370	39,627	3.3%	37,203	38,825	4.4%

주석: 2010년 6월 개통한 문흥 JCT를 통한 25번국도로의 통행량 유입의 증가 및 각화교의 완공(2009년12월) 으로 인해 통행량이 증가하였습니다.

### 우면산터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	27,994	28,129	0.5%	26,246	27,055	3.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	48,545	50,565	4.2%	45,494	47,348	4.1%

주석: 4분기 중 실시협약에 따라 통행료가 인상되었기 때문에 통행료수입 증가폭은 통행량 증가폭보다 컸습니다. 2011년 12월 중 전차종의 통행료가 2,000원에서 2,500원으로 인상되었습니다.

### 천안-논산 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,115	42,584	8.9%	37,953	41,444	9.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	303,780	333,999	9.9%	291,191	320,375	10.0%

주석: 통행량 및 통행료수입은 2011년 1월 개통한 순천-완주 구간의 통행량 유입에 따라 증가하였습니다. 2011년 11월 중 통행료가 8,400원에서 8,700원(소형차 기준)으로 인상되었습니다.

### 수정산터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	43,642	43,955	0.7%	41,344	42,861	3.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	32,803	32,670	(0.4%)	31,070	32,080	3.2%

주석: 4분기 통행량이 증가한데 비해 소폭의 통행료수입 감소를 보인 것은 소형차의 이용비중이 증가함에 반해 북향 개발을 위한 대형 및 초대형 차량의 이용이 감소하였기 때문입니다.

### 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	20,455	20,888	2.1%	19,807	20,371	2.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	20,510	20,888	1.8%	19,879	20,399	2.6%

주석: 2010년 7월 중 도로의 인근 지역에 대형마트가 개점하면서 고모 IC로부터 유입되는 통행량의 증가로 인해 통행량 및 통행료수입이 증가하였습니다. 2011년 6월부터는 경차의 통행료가 300원에서 200원으로 조정되었습니다. 할인된 통행료분에 대해서는 대구광역시가 수입보장을 통해서 보전받게 됩니다.

## 마창대교

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	15,853	16,692	5.3%	14,717	15,715	6.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	28,355	30,320	6.9%	26,346	28,358	7.6%

주석: 마창대교는 램프-업 효과로 통행량 및 통행료수입이 증가하였습니다. 경상남도와의 합의에 따라 수입보장금 수령 시기를 앞당기는 조건으로 2009년 9월부터 2010년 12월 말까지 한시적으로 통행료를 2,400원에서 2,000원으로 인하하였습니다. 통행료 인하가 계속 적용되고 있으나, 통행료 인하로 인해 발생하는 수입 부족분은 경상남도로부터 수입보장을 통해서 보전받게 됩니다.

## 용인-서울 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	62,208	68,052	9.4%	54,121	63,199	16.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	100,881	109,698	8.7%	87,157	101,810	16.8%

주석: 동 자산의 통행량은 램프-업의 효과로 빠르게 증가하고 있습니다. 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 76% 수준입니다. 2011년 11월 중 중대형 차량 및 초대형 차량의 통행료가 각1,100원 및 1,500원으로 인상되었습니다.

## 서울-춘천 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	36,340	38,469	5.9%	35,724	38,397	7.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	232,462	226,167	7.5%	226,530	222,644	8.2%

주석: 동 자산의 통행량은 램프-업 효과로 빠르게 증가하고 있습니다. 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 80% 수준입니다. 2011년 11월 중 통행료가 5,900원에서 6,300원(소형차 기준)으로 인상되었습니다.

## 서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 순승차* (명 / 일)	185,697	208,760	12.4%	172,840	194,630	12.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	134,050	147,622	10.1%	124,564	137,418	10.3%

\* 순승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울시와 운임재조정에 대한 협의를 진행하고 있습니다. 운임재조정 이전에 적용되는 운임에 따라 발생하는 수입 부족분은 수입보장 혹은 운임 재조정을 통해서 보전받게 됩니다. 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 95% 수준입니다.

## 인천대교

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	26,287	27,495	4.6%	25,549	27,440	7.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	124,851	137,124	6.2%	122,131	135,856	8.2%

주석: 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 68% 수준입니다.

### 3. 주무관청으로부터의 재정지원금 수령 내역

실시협약에 따라 사업시행자는 통행료수입 외에 정부로부터 통행료와 관련하여 수입을 보전받을 수 있습니다. 일반적으로 이러한 재정지원금은 해당기간 이후 6개월에서 18개월 이내에 지급됩니다.

2010년도 발생분 최소통행료수입보전에 따른 재정지원금은 다음과 같이 일정대로 전액 수령하였습니다.

(단위: 백만원)

자산명	2010년 발생액 <sup>1</sup>	수령액	잔여분	
			액수	실시협약 상 수령 기한
인천국제공항 고속도로	75,464	75,464	-	2012년 2월
백양터널 <sup>2</sup>	4,030	2,136	1,894	2011년 4월
광주제2순환도로, 1구간	16,382	16,382	-	2011년 12월
광주제2순환도로, 3-1구간	5,427	5,427	-	2011년 12월
우면산터널	3,724	3,724	-	2011년 14월
천안-논산 고속도로	54,727	48,434	-	2012년 2월
수정산터널	7,607	7,607	-	2011년 4월
대구광역시 제4차 순환도로	20,430	-	20,430 <sup>3</sup>	2012년 2월
마창대교	9,359	9,359	-	2011년 2월
용인-서울 고속도로	-	-	-	2012년 2월
서울-춘천 고속도로	10,726	10,726	-	2012년 2월
서울특별시 도시철도9호선 (1단계)	37,592	32,296	5,296 <sup>4</sup>	2011년 12월
인천대교	6,113	6,113	-	2012년 2월

1. 2010년도분 재정지원금 청구가 청구가 완결된 것은 아니며 향후에 금액이 달라질 수 있음. 재정지원금 발생액은 지급지연에 따른 연체이자를 포함하지 않았음
2. 컨테이너 차량 통행료 면제분에 대한 보전금. 잔여분은 법인세 인하와 관련하여 미지급 된 금액으로, 부산시와 협의를 진행중임
3. 7월1일 이후에는 연체이자가 발생하게 되어, 대구광역시와 재정지원금 집행에 대한 협의를 진행하고 있음
4. 부분적인 미지급액에 대한 재정지원금 집행에 대하여 서울시와의 협의를 진행중임