

맥쿼리한국인프라투자회사

회사소개

2010년 11월



1

주요성과

▪ 주요성과	5	▪ 투자자산의 운영성과	7
▪ 재무성과	6	▪ 신규 개통 자산의 운영성과	8

2

사업개요

▪ MKIF 역사	10	▪ 장기 실시 협약	15
▪ 주식정보	11	▪ 정부수입보장	16
▪ 사업구조	12	▪ 차입 현황	17
▪ 포트폴리오	13	▪ 자본구조 최적화	18
▪ 자산위치	14	▪ 분배	19
		▪ 결론	20

3

별첨

▪ 대차대조표	22	▪ 자산별 운영성과	27
▪ 손익계산서	23	▪ 자산별 통행료 수입보장	28
▪ 현금흐름표	24	▪ 운용보수	29
▪ 2010년 주요 재무 거래	25	▪ 맥쿼리의 세계적인 투자활동	30
▪ 포트폴리오	26	▪ MIRA (Macquarie Infrastructure and Real Assets) 부문 경쟁적 우위	31
		▪ MIRA 인프라스트럭처 snapshot	32



주요성과

1

주요성과

안정적인 운영성과 및 재무성과 실현



✓ 견조한 운영 및 재무실적 달성

- 3분기중 통행량¹ 및 통행료 수입¹은 전년동기 대비 각 10.6% 및 12.0% 증가
- 신규 개통 자산의 2분기 중 운영실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 76% 수준이었으나, 3분기 중에는 84%² 수준의 통행량 실적 기록

✓ 3분기 당기순이익은 감소하였으나, 올 해 실행된 재무관리 거래²로부터 인식된 자본이익으로 대체로 상쇄

- 운용수익 및 당기순이익은 전년동기 대비 각 5.7% 및 5.2% 감소
- 3분기까지의 누적 순이익은 전년동기 대비 1.1% 증가

✓ 안정적인 운영 및 재무구조 (2010년 9월 30일 기준)

- 보수적인 차입구조를 유지하는 한편 투자자산의 경우 지속적으로 부채를 상환함
- MKIF는 2010년 8월 중 500억원의 차입금을 상환한 바 있으며, 이에 따른 차입금 잔액은 3,546억원으로, 동 차입금의 만기는 2014년 11월임
- 향후 1.2년동안 인출될 투자약정잔액은 881억원
- 투자자산 중 유일하게 건설단계에 있는 부산 신항만2-3단계 사업의 건설은 예정대로 진행중이며, 2012년 1월에 운영개시될 예정임

✓ 전망

- 투자자산의 리파이낸싱 등 활발한 재무관리 실행 계획
- 민간투자법 개정⁴으로 투자자산의 부대사업 기회 확대 전망
- 분배금은 중단기적으로 주당 순이익 수준에서 지급 예정

1. 각 자산의 통행료와 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월 신규 개통된 자산 중 3개 자산 포함 (용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계)
2. 천안-논산고속도로의 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
3. 2010년중 국회에서 승인 후 개정 예정

회계감사를 받지않은 개별 재무제표 기준

(단위: 백만원)

	2010년 3분기	2009년 3분기
운용수익	37,257	39,488
이자 및 배당수익	37,253	39,688
운용자산매각이익 (손실)	-	(241)
기타수익	4	41
운용비용	12,863	13,763
운용비용	5,704	5,973
이자비용 ²	6,349	5,742
기타비용	810	2,048 ¹
당기순이익	24,394	25,725

1. 일회성 거래비용 포함

투자자산의 운영성과

운영성과의 향상



통행량 증가¹
10.6%

통행료수입 증가¹
12.0%

EBITDA 마진²
86%

평균 자산 운영기간³
5년

	2010년 3분기				2010년 연간 총계			
	일평균 통행량		일평균 통행료 수입		일평균 통행량		일평균 통행료 수입	
	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)
인천국제공항 고속도로	57,313	(19.5%)	355,988	(12.6%)	71,202	(15.6%)	407,171	(8.5%)
백양터널	70,223	5.6%	51,090	5.4%	68,362	3.7%	49,763	3.7%
광주 제2순환도로, 3-1구간	34,269	14.6%	30,241	13.7%	32,705	15.1%	28,914	18.1%
광주 제2순환도로, 1구간	38,014	8.9%	39,169	9.3%	35,701	3.0%	36,810	8.6%
우면산 터널	26,528	14.0%	45,964	13.8%	25,657	13.0%	44,466	12.8%
천안-논산 고속도로	40,602	14.4%	308,494	17.7%	37,562	11.6%	286,949	14.3%
수정산 터널	41,541	6.1%	31,013	5.4%	40,570	4.7%	30,426	4.7%
대구광역시 제4차 순환도로	20,561	8.1%	20,619	8.1%	19,613	5.6%	19,667	5.6%
마창대교	15,624	26.7%	27,820	10.0%	14,334	25.3%	25,669	6.2%
용인-서울 고속도로	56,576	71.7%	90,918	72.4%	51,396	N/A	82,532	N/A
서울-춘천 고속도로	43,303	34.5%	272,641	36.5%	35,517	N/A	224,531	N/A
서울특별시 도시철도9호선 1단계	168,865	29.2%	121,720	26.6%	168,507	N/A	121,368	N/A
인천대교	28,294	N/A	133,038	NA	25,300	N/A	121,214	N/A
가중평균증가율		10.6		12.0%		4.6%⁴		6.5%⁴

1. 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월 신규 개통된 자산 중 3개 자산 포함 (용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계)

2. 감사를 받지 않은, 경영관리상 예상금액. EBITDA 마진=EBITDA/수입보장(지급기준)을 포함한 영업수익. 2008년 및 2009년에 개통된 자산 제외

3. 개별 자산의 운영기간을 투자약정액으로 가중

4. 2009년 7월 이후 신규 개통된 모든 자산 불포함

신규 개통 자산의 운영성과

계획대로 초기성장기 단계로 진입



- 신규 개통 자산 모두 정부수입보장이 있으며 전체 포트폴리오의 **29%** 비중 차지, 모든 자산이 계획대로 적기에 완공되어 개통됨
- 실시협약상 예측통행량 대비 실제통행량은 **84%** 수준¹
- 가중평균 통행량 증가율은 전 분기 대비 **10.9%** 증가¹

	용인-서울 고속도로	서울-춘천 고속도로	서울 지하철 9호선, 1단계	인천대교
운영개시일	2009년 7월 1일	2009년 7월 15일	2009년 7월 24일	2009년 10월 19일
일일평균 통행료수입 ² (1,000원)	90,918	272,641	121,720	133,038
일일평균 통행량 ² (차량/일)	56,576	43,303	168,865 ³	28,294
실시협약상 예측통행량 대비 실적	71% (2010년 2분기 -67%)	96% (77%)	95% (98%)	80% (73%)
통행량 증가추이 (10년 2분기vs10년 3분기)	6%	25%	-3%	9%
통행료수입 보장기준	70%	80% / 70% / 60% ⁴	90% / 80% / 70% ⁴	80%
MKIF 포트폴리오 기준	7.6%	7.7%	4.2%	9.2%
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 주요 교통수요: 출퇴근용 및 도시간 운행차량 ▪ 성장동력: 향후 3년동안 약 50,000 가구 입주가 예정된 신형 주거단지 개발 진행중 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 주요 교통수요: 도시간 운행차량 ▪ 성장동력: 산업단지 및 레저 시설 등 개발 진행중 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 주요 교통수요: 출퇴근용 등 ▪ 성장동력: 향후 3년안에 둔촌동까지 연결되는 지하철 9호선 2단계 및 3단계 노선 확장 예정 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 주요 교통수요: 인천국제공항 이용 및 영종도 여행객 ▪ 성장동력: 인천광역시에 위치한 송도 신도시 및 영종도 개발 진행중

1. 투자약정액으로 가중평균한 일일평균 통행량 기준
 2. 2010년 3분기 일평균 실제 통행량
 3. 2010년 3분기 일평균 순승차인원수 (환승승차인원 불포함)
 4. 5년마다 하향 조정



사업개요

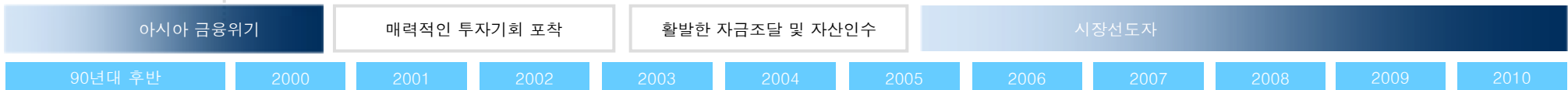
2

MKIF 역사

2002년 12월 설립



민투법 제정 | 국내 인프라시설에 대한 민간투자를 촉진하기 위해 제정되었으며, 민간투자자에 대한 정부지원 도입



설립 |

- 상장까지 1조 2,604억원의 자금 조달
- 정부의 수입보장이 되는 매력적인 자산포트폴리오

상장 |

- IPO를 통해 5,825억원의 자금조달
- 한국거래소 및 런던증권거래소에 동시상장

관련법규 | 사회기반시설에대한민간투자법¹

투자목표 | 자본구조 최적화를 통한 가치창출 및 안정적인 배당지급

자산구성 | 14개 자산에 1.77조원 투자약정 (12개 유료도로, 1개 지하철 및 1개의 항만)

자산운용사 | 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)²

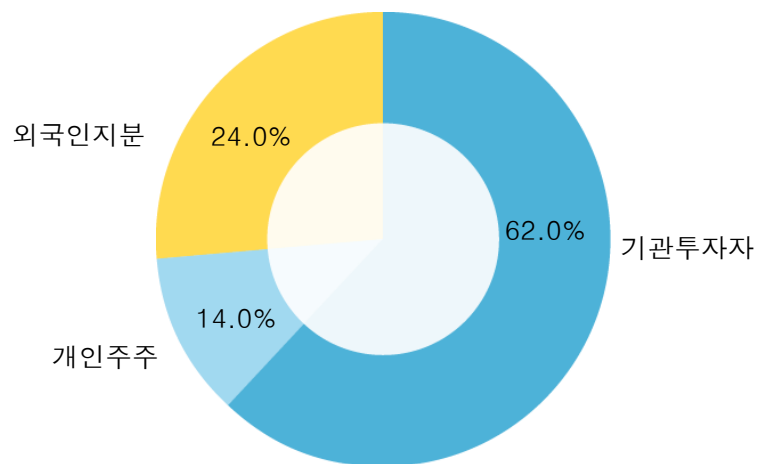
1. 사회기반시설에대한민간투자법(민투법)은 도로, 철도, 항만, 에너지, 공항, 정보통신, 수자원등 민투법에서 정한 46개 개별법상 사회기반시설을 지정함
 2. 맥쿼리그룹과 신한금융그룹의 합작회사로 설립

거래소	한국거래소(088980) 런던증권거래소(MKIF.LI)
시가총액 ¹	1.6조원
일평균 거래량 ²	198,264주 (거래대금 9억원)

1. 2010년 9월 30일 종가 기준
 2. 3개월 평균 거래량 및 거래대금
 3. 2010년 6월 30일 기준
 4. 출처: 금융감독원 전자공시

주주현황³

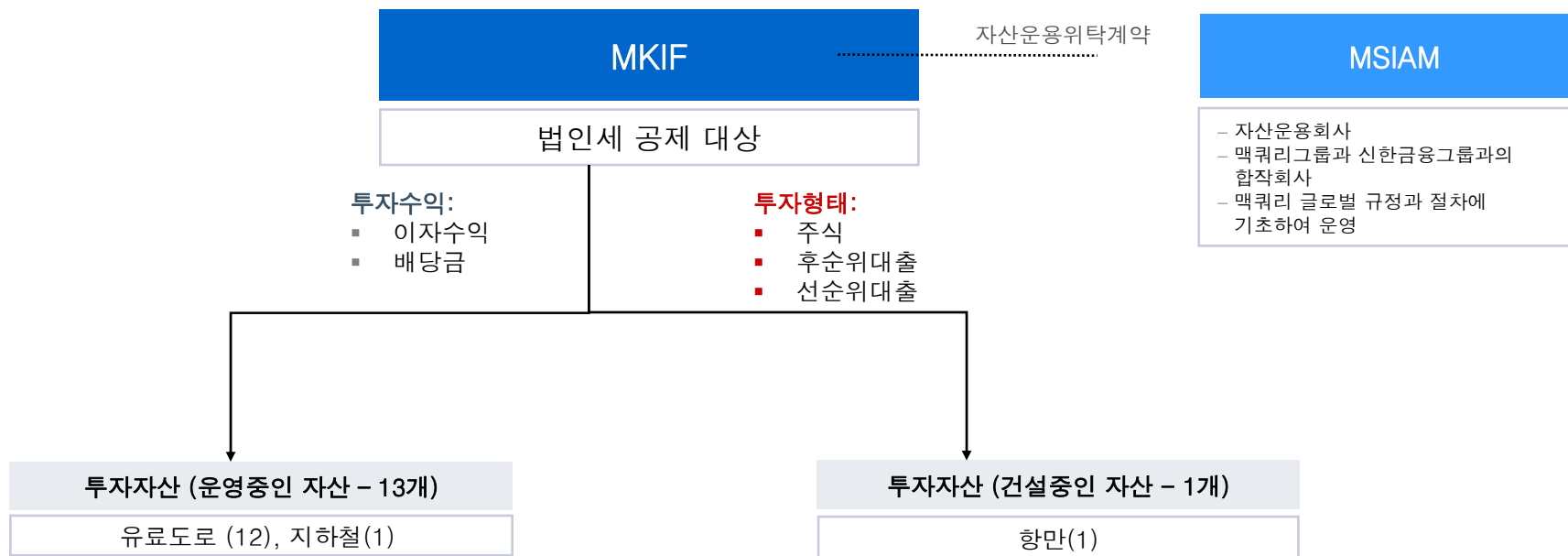
2010년 9월 30일 기준



주요주주 현황³

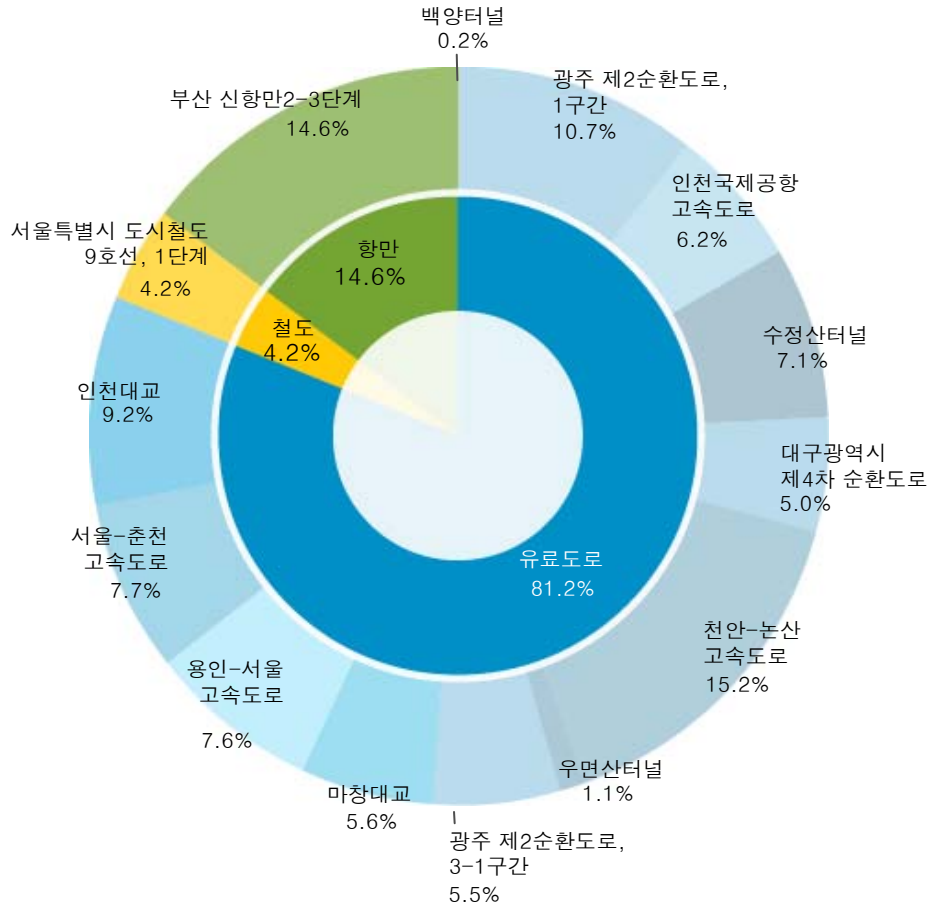
1. 군인공제회	11.8%
2. 신한금융그룹	11.2%
3. 대한생명	7.2%
4. kdb 생명	6.5%
5. 캐피탈 리서치 & 매니지먼트	6.0%
6. 공무원연금	5.4%
7. 라자드자산운용	5.0%
8. 맥쿼리그룹	4.4%

- 투자자산에 대한 적극적인 경영 참여/활동
- 법인세 공제 대상 – 해당연도의 배당가능 이익의 90% 이상 배당하는 경우
- 개인주주의 배당소득에 대하여 분리과세 및 저율과세 적용¹

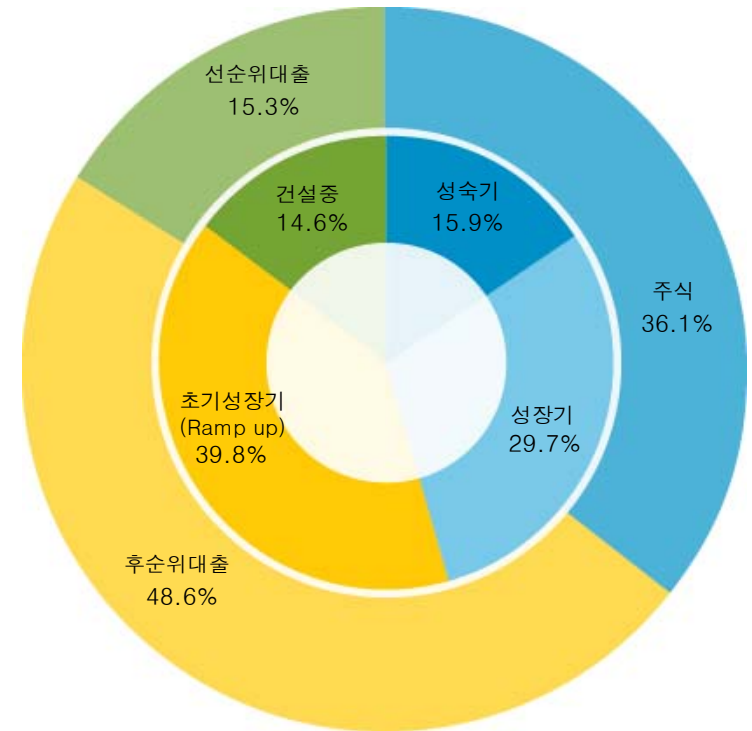


1. 2010년 말까지 개인주주의 배당소득에 대하여 15.4%의 원천징수세율로 분리과세가 적용되며, 이 중 투자금액(자본금/발행주식수*보유주식수) 1억원까지는 배당소득에 대하여 5.5%의 저율과세가 적용됨. (기획재정부는 8월 23일 현 조세특례제한법상의 인프라펀드에 대한 세제혜택을 2012년말까지 연장하겠다고 발표하였으며 동 내용은 국회의 의결을 거쳐 확정예정임)

자산별 구성



자산의 투자형태 및 단계별 구성



자산위치

국내 주요 대도시 및 인근지역에 자산 보유



자료: 통계청 국가통계포털 (2009년 12월 31일 기준)

장기 실시 협약

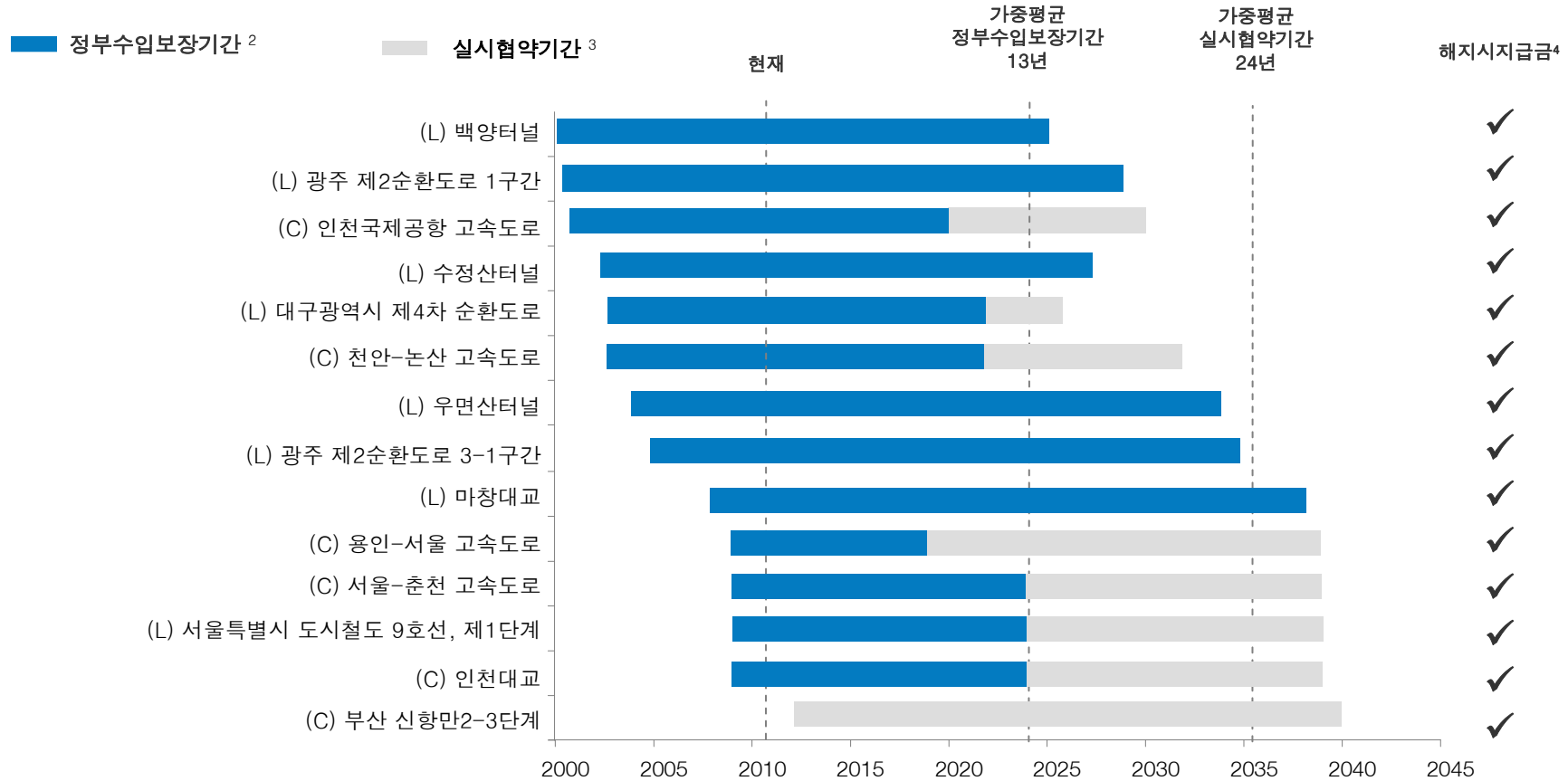
정부의 수입 보장은¹ 투자 안정성의 토대



2010년 9월 30일 기준

실시협약기간 VS. 정부수입보장기간

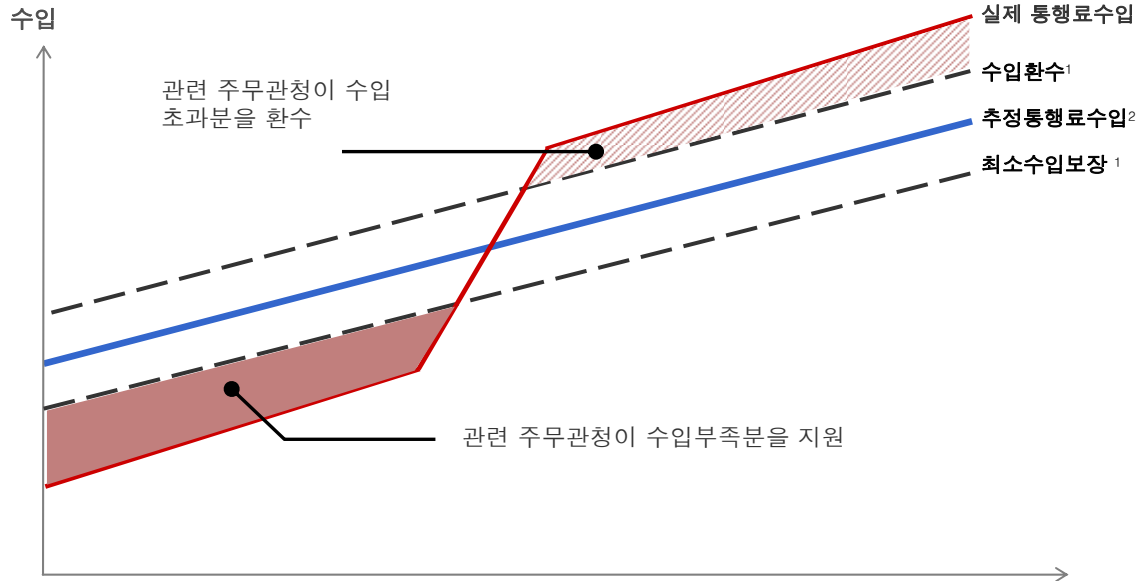
주무관청 (C) 중앙 정부 (L) 지방 정부



- 수입보장 및 해지시지급금은 각 실시협약마다 차이가 있음
- 수입보장은 최소 2023년 까지 지속되며, 가중평균 기준 13년의 잔여기간이 있음 (부산 신항만2-3단계 제외)
- 실시협약은 최소 2035년까지 지속되며, 가중평균 기준 24년의 잔여 기간이 있음
- 사업시행자들은 관련 실시협약상, 사업시행자 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시 지급금을 받을 권리가 있음

정부수입보장 구조

Conceptual Diagram



- MKIF의 14개 자산 중 13개 자산에 정부수입보장 제도 적용³
- 물가에 연동된 정부수입보장
- 최소수입보장 수준과 수입환수 수준은 실시협약상에 추정통행료수입과 연동되어 결정 (보통, 추정통행료수입의 80%~90%선)
- 현재까지 정부가 채무를 불이행한 사례는 없음
- 2010년 9월 현재 대한민국 신용평가등급:
 - S&P : A (안정적)
 - Moody's : A1 (안정적)
- 자산별 정부수입보장 세부내역 -슬라이드 28 참조

1 최소수입보장과 수입환수조건은 개별 자산의 실시협약에 따라 적용되는 비율이 다름
 2 실시협약에 명시
 3 3개의 자산은 실제통행료수입이 추정통행료수입의 50% 미만일 경우 통행료수입보장이 적용되지 않음

차입 현황

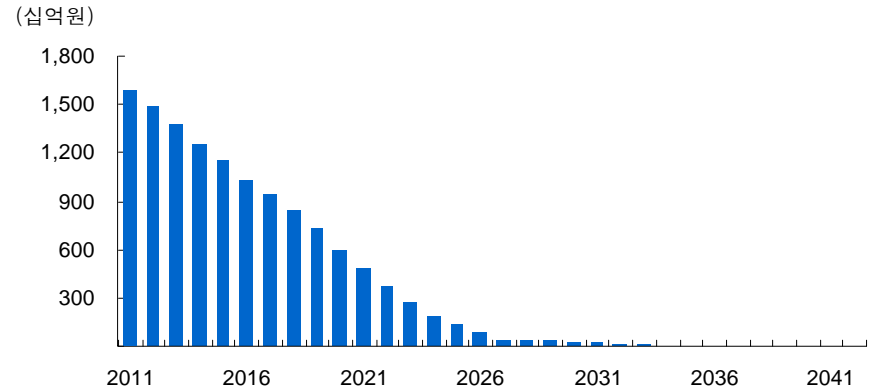
신용시장의 변동성에 대비한 보수적인 차입 구조



2010년 9월 30일 기준

현금 ¹	3,557억 원
부채상환 만기 ²	8.1 년
부채비율 ³	52%
EBITDA 대비 순부채비율 ⁴	2.7x
이자했징 ⁵	47% 2011년 말까지

차입금 잔액 현황⁶



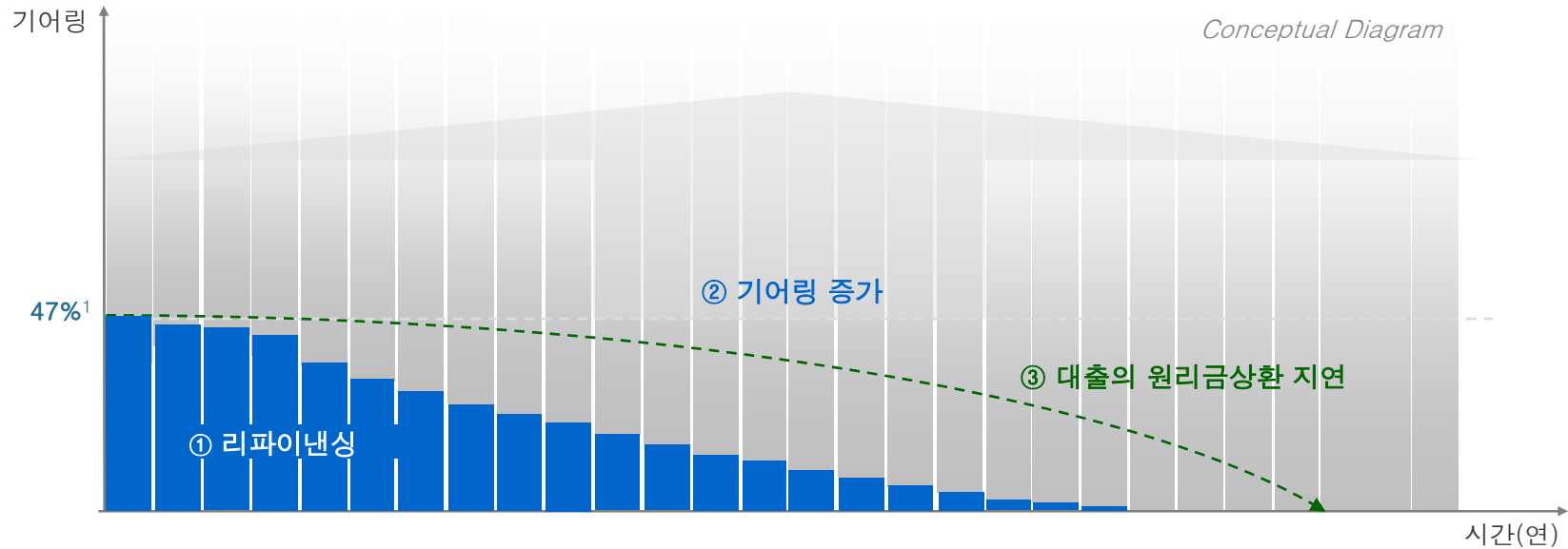
1. 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산 (MKIF의 현금 및 현금성 자산 1,033억원 포함)
2. 총 투자자산 대출의 가중평균만기
3. 기어링 = 투자지분율에 기초한 MKIF 순부채 / (투자지분율에 기초한 MKIF 순부채 + MKIF 시가총액(3개월평균)).
4. 2009년 12월 31일기준, 운영중인 자산에 대한 MKIF의 투자지분율에 기초한 EBITDA 대비 순부채 비율. 2008년 및 2009년에 개통한 자산 제외
5. 헷징 (고정금리 또는 고정금리로 스왑) = (자산의 고정금리/고정금리스왑 부채 + MKIF 고정금리/고정금리스왑 부채) / 투자지분율에 기초한 MKIF 순부채
6. MKIF의 투자지분율에 기초한 투자자산의 외부차입금 잔액 현황 (외부 선순위 및 후순위 차입금 모두 포함). MKIF 부채는 제외

자본구조 최적화

자본구조의 최적화를 통한 가치 창출



- 자본구조를 최적화 할 기회가 있음
- 투자자산에 대한 선순위 대출은 일반적으로 현금 적립 조건과 함께 원리금 상환되는 구조
- 일부 투자자산은 실시협약에 따라 리파이낸싱 이익을 주무관청과 공유



① 리파이낸싱

- 이자율 낮춤
- 차주 계약 조건 개선
- 사내 유휴현금 인출

② 기어링 증가

- 기어링 비율 증가 여력

③ 대출의 원리금상환 지연

- 유휴현금 인출 시기를 앞당김

1. 2010년 9월말 기준, 각 자산에 대한 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산출한 기어링

분배금 지급 연 2회 (6월말/ 12월 말)

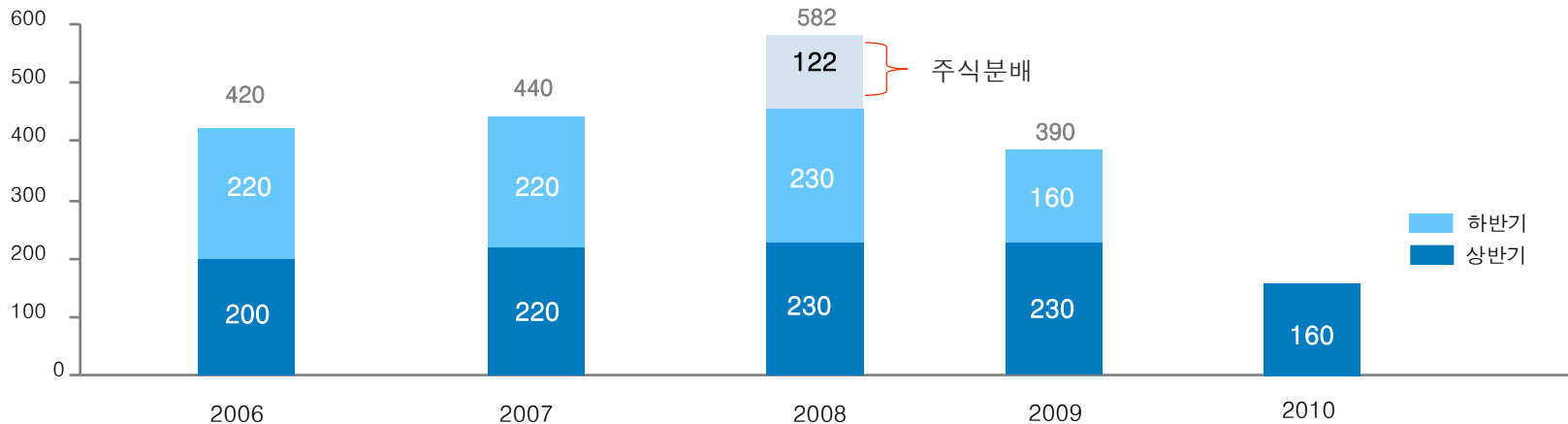
최저 분배금 지급 기준

세무상이익 또는 해당가능이익의 100% 중 큰 금액
- 법인세 면제

2010년 상반기 분배금 주당 160원

시가 분배수익률 약 6.6%¹

상장후 주당 분배금 지급실적



1. 2010년 9월 30일 종가 및 2010년 상반기 지급 분배금 기준 연환산 시가 분배수익률

현금흐름의 낮은 변동성

- 총 14개 자산 중 13개 투자자산에 정부수입보장이 있음
- 영업활동에 의한 현금흐름 대부분이 정부수입보장에 기반함
- 투자자산의 영업수익은 모두 물가에 연동되는 구조

성장 잠재력

- 운영 실적 및 물가상승에 따른 수입 증가
- 자본구조관리를 통한 가치 창출
- 투자자산의 가치 재평가
- 신규 투자

재무적 건전성

- 안정적인 재무 상태
- 상대적으로 낮은 부채비율과 건실한 재무구조
- 비용이 예측가능한 바, 자산운용상의 현금흐름이 안정적임

맥쿼리 인프라운용 펀드

- 전세계 25개국에서 운영중인 자산 기업가치는 기준 호주\$970억¹ 이상의 인프라 자산을 운용하는 시장 선도자
- 주주 이익에 연동된 보수 체계

시장 우위

- 자산 운용 및 투자자문 등 인프라 분야에서 선도적 위치를 점유
- 국내 인프라 시장에서 최고의 브랜드 인지도 및 운용성과 실현

1. 2010년 6월 30일 기준으로 맥쿼리 보유 지분에 따른 기업가치



별첨

3

대차대조표

회계감사를 받지않은 개별 재무제표 기준- 2010년 9월 30일, 2010년 6월 30일 기준



(단위: 백만원)

	2010년 9월	2010년 6월
총자산	2,023,920	2,096,070
운용자산	1,803,963	1,898,722
현금 및 예치금	103,340	204,724
대출금	1,077,957	1,073,269
지분증권	622,666	620,729
기타자산 (미수이자, 선급비용 등)	219,957	197,348
부채총계	362,855	406,366
미지급금	1	1
미지급 운용수수료	5,704	5,579
장기차입금	354,554	397,979
기타부채	2,596	2,807
자본총계	1,661,065	1,689,704
부채 및 자본총계	2,023,920	2,096,070

자산명	투자집행 세부내역	
	투자형태	2010년 3분기
부산신항만	지분	1,937
	후순위대출	8,333
광주 제2순환도로 3-1구간	선순위대출	(1,834)
수정산터널	선순위대출	(1,799)
합계		6,637

손익계산서

회계감사를 받지않은 2010년 3분기 개별 재무제표 기준 (2009년 3분기 비교)



(단위: 백만원)

	2010년 3분기	2009년 3분기
운용수익	37,257	39,488
이자수익	37,253	39,688
채무증권 평가차익(차손)	-	(241)
기타수익	4	41
운용비용	12,863	13,763
운용수수료	5,704	5,973
이자비용	6,349	5,742
기타비용	810	2,048 ¹
당기순이익	24,394	25,725

1. 일회성 거래비용 포함

현금흐름표

회계감사를 받지않은 2010년 상반기 개별 재무제표 기준 (2009년 상반기 비교)



(단위: 백만원)

	2010년 상반기	2009년 상반기	변동률
자산운용활동 현금흐름			
자산운용활동 현금유입액	79,283	252,313	(69%)
투자자산의처분	29,786	183,051	(84%)
대출금 회수액	42,232	67,463	(37%)
이자수익 및 기타수익	7,265	1,799	304%
자산운용활동 현금유입액:	(66,220)	(109,426)	(39%)
대출금 및 지분증권의 취득	(53,543)	(91,259)	(41%)
수수료 및 비용	(12,677)	(18,167)	(30%)
자산운용활동 순현금흐름	13,063	142,887	(91%)
재무활동 현금흐름			
차입금의 차입	5,000	82,000	(94%)
분배금의 지급	(53,033)	(74,411)	(29%)
재무활동 순현금흐름	(48,033)	7,589	(733%)
현금 및 예치금의 증가	(34,970)	150,476	(123%)
기초 현금 및 예치금	239,694	182,412	31%
기말 현금 및 예치금	204,724	332,888	(39%)

2010년 상반기 주요 재무 거래

MKIF의 내재가치 및 재투자 전략 확인



후순위대출 매각

대출채권 미수이자 유동화

금융종결 (2010년 1월)

서수원-오산-평택 고속도로



2회차 유동화증권 발행 (2010년 3월)

천안-논산 고속도로



거래내역

- 후순위대출 약정 800억원 전액 양도 (매각시점까지 총 인출금 773억원)

- 후순위 대출에 대한 이자 유동화 - 향후 6년동안 총 8회차에 약 1,572억원²의 무보증 유동화사채를 발행
- 2010년 2회차에 걸쳐 총 201억원에 이르는 유동화증권 발행 - 표면이율 6.68%

거래개요

- 비핵심 자산의 매각

- 미지급 상태의 후순위 대출 이자를 유동화시키는 효과
- 매력적인 가격

거래조건

- 69억원¹의 매각차익 발생

- MKIF 자산에 대한 높은 시장 수요를 반증함
 - 신용공여 없이도 후순위 대출의 현금흐름에 대하여 AA 등급 획득
 - 유동화 증권이 독특한 구조로 설계되었음에도 좋은 가격으로 거래 성사

현금유입

- MKIF로 857억원의 순현금 유입

- MKIF로 195억원의 즉각적인 순현금 유입

1. 69억원은 2010년 1분기 회계실적에 반영
 2. 2009년 5월 14일 기준, 만기별 무보증 회사채 AA- 등급의 금리 기준

2010년 9월 30일 기준

MKIF 투자약정 형태 및 이자율

(단위: 십억원, %)

자산명	약자	주식	지분율 (%)	후순위대출	이자율	선순위대출	이자율	총계
백양터널	BYTL	1.2	100.0	-	-	1.6	15.0	2.8
광주 제2 순환도로 제1구간	KBICL	13.1	100.0	35.2 ¹	20.0	142.0	10.0	190.3
인천 국제공항 고속도로	NAHC	58.2	24.1	51.7	13.9	-	-	109.9
수정산터널	SICL	47.1	100.0	19.3	20.0	59.4	8.5	125.8
대구동부 4차 순환도로	D4	57.5	85.0	32.0	17.0	-	-	89.5
천안-논산 고속도로	CNE	87.7	60.0	182.3	16.0	-	-	270.0
우면산터널	WIC	10.7	36.0	9.6	20.0	-	-	20.3
광주 제2 순환도로 제3-1구간	KRRC	28.9	75.0	-	-	67.9	7.85	96.8
마창대교	MCB	48.3	100.0	51.2	20.0	-	-	99.5
용인-서울 고속도로	YSE	57.8	35.0	77.0	13.0	-	-	134.8
서울-춘천 고속도로	SCE	48.6	15.0	87.4	11.6	-	-	136.0
서울특별시도시철도 9호선, 1단계	SM9	40.9	24.5	33.5	15.0	-	-	74.4
인천대교	IGB	74.5	41.0	89.4	11.5	-	-	163.9
부산 신항만2-3단계	BNP	66.4	30.0	193.0	10.0	-	-	259.4
총계		640.9		861.6		270.9		1,773.4
비율(%)		36.1%		48.6%		15.3%		100.0%

1. 운전자금 32억원을 포함한 금액임

자산별 운영성과¹

2009년 12월말 기준



(단위: 백만원)

자산명	2009 ²						2008					
	영업수익 ³	영업비용	EBITDA	순부채 ⁴	EBITDA 마진	순부채: EBITDA	영업수익 ³	영업비용	EBITDA	순부채 ⁴	EBITDA 마진	순부채: EBITDA
광주 제2순환도로, 1구간	26,531	(4,781)	21,751	(603)	82%	(0.0x)	23,105	(3,183)	19,292	(346)	83%	(0.0x)
광주 제2순환도로, 3-1구간	15,778	(3,439)	12,338	(8,568)	78%	(0.7x)	14,006	(3,157)	10,849	(2,465)	77%	(0.2x)
수정산터널	22,530	(2,622)	19,908	(9,667)	88%	(0.5x)	15,808	(2,566)	13,242	(4,361)	84%	(0.3x)
백양터널	21,425	(3,568)	17,856	159,104	83%	8.9x	20,298	(4,469)	15,829	164,823	78%	10.4x
인천국제공항 고속도로	225,370	(17,548)	207,822	419,151	92%	2.0x	219,213	(21,417)	197,796	532,974	90%	2.7x
천안-논산 고속도로	147,709	(22,941)	124,767	397,170	84%	3.2x	131,345	(19,914)	111,431	470,234	85%	4.2x
우면산터널	21,307	(3,841)	17,466	96,772	82%	5.5x	21,553	(3,648) ⁵	17,905	74,948	83%	4.2x
대구광역시 제4차 순환도로	23,654	(3,082)	20,572	78,586	87%	3.8x	21,317	2,649	18,668	88,711	88%	4.8x
투자지분율에 기초한 합계⁶	31,629	(4,443)	27,186	72,920	86%	2.7x	28,404	(4,236)	24,167	83,905	85%	3.5x

1. 2008년 및 2009년에 신규 개통된 자산 제외
2. 재무제표 감사전 예상금액임. 실제 결과와 일치하지 않을 수 있음.
3. 주무관청으로 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금은 지급기준으로 반영됨. 일반적으로 이러한 재정지원금은 해당기간 이후 6개월에서 18개월 이내에 지급.
4. 주주차입금 제외
5. 2008년 4분기 자금제조달 관련 비용 제외
6. 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였음

자산별 통행료수입보장



2010년 9월 30일 기준

자산명	사업시행기간	사업시행 기간 잔존	통행료수입 보장기간	통행료수입 보장 기간 잔존	통행료수입 보장기준 ¹	통행료수입 환수기준 ^{1,2}	비고	
아동용 인 자 산	백양터널	25	14	25	14	90%	110%	
	광주 제2순환도로, 1구간	28	18	28	18	85%	115%	
	인천 국제공항 고속도로	30	20	20	10	80%	110%	실제 통행료수입이 80%를 초과하고 110%이하일 경우 초과분의 일부를 환수함
	수정산 터널 ⁴	25	17	25	17	90%	110%	
	대구광역시 제4차 순환도로	24	16	20	12	79.8%	120.2%	
	천안-논산 고속도로	30	22	20	12	82%	110%	실제 통행료수입이 82%를 초과하고 110%이하일 경우 초과분의 일부를 환수함
	우면산터널	30	23	30	23	79% ³	110%	79%~85%, 110% 이상: 전액환수 90%~110%: 일부환수
	광주 제2순환도로, 3-1구간	30	24	30	24	90%	110%	
	마창대교	30	28	30	28	80%	120%	
	용인-서울 고속도로 ⁵	30	29	10	9	70%	130%	
	서울-춘천 고속도로 ⁵	30	29	15	14	80%/70%/60%	120%/130%/140%	5년마다 변동
	서울특별시 도시철도 9호선, 1단계 ⁵	30	29	15	14	90%/80%/70%	110%/120%/130%	5년마다 변동
	인천대교	30	29	15	14	80%	120%	
	부산 신항만2-3단계	29	29	N/A	N/A			건설중
가중평균 ⁶	29	24	18	13				

1. 실시협약상의 연간 추정통행료수입에 대한 실제통행료수입 비율(%)
2. 관련 주무관청이 수입 초과분을 환수
3. 2023년까지 79%, 2024년부터 2034년까지는 78% 적용
4. 통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입부족분의 91.5%에 대하여 수입보장금 제공
5. 실제 통행료수입이 추정 통행료수입의 50% 미만일 경우 통행료수입보장이 적용되지 않음
6. 투자약정액에 대한 가중평균

- 운용사의 이익과 주주 이익은 불가분
- 성과가 없으면 성과보수는 없음
- 일정기준의 성과 미실현시 성과 부족분이 발생, 성과부족분은 이월됨

운용보수는 분기별로 산정됨:

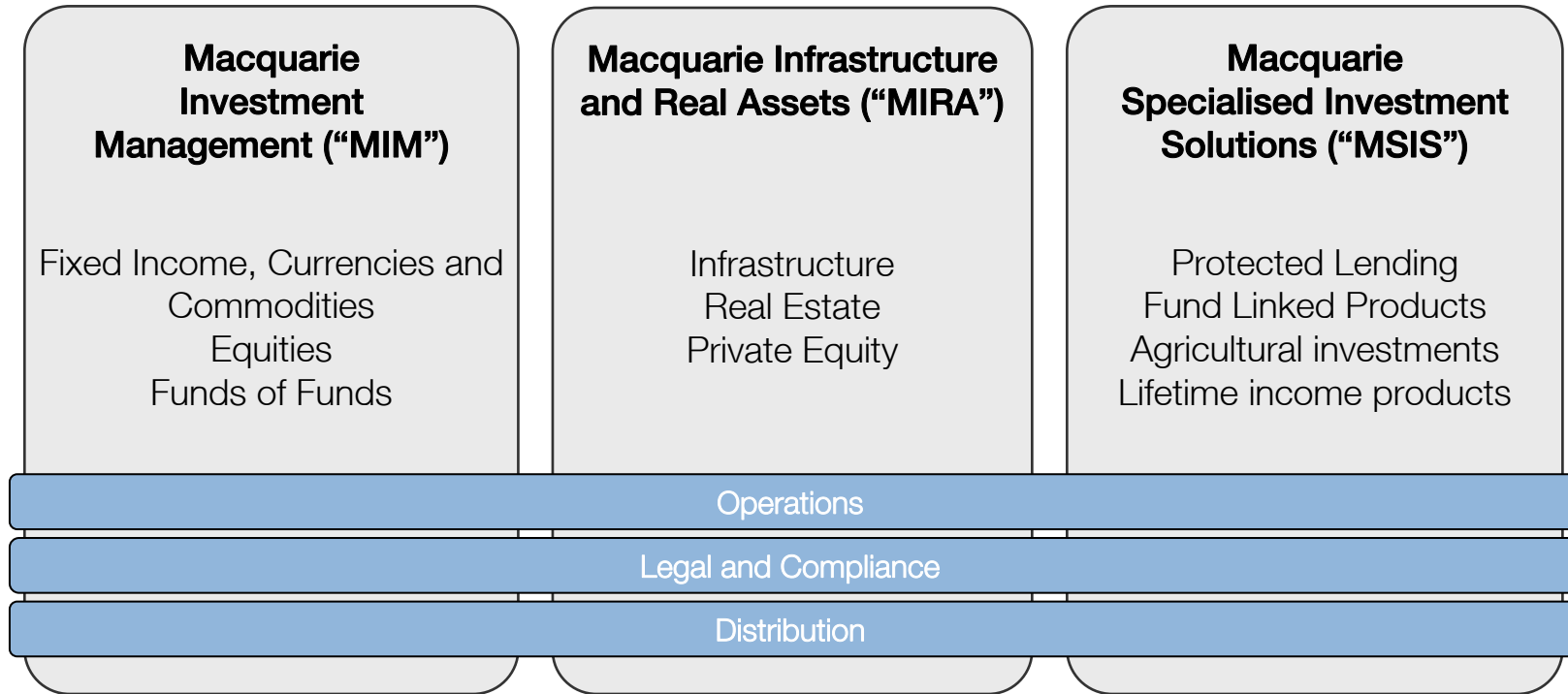
- 운용보수
 - 순투자가치의 1.25%pa 및 1.10%¹ 적용; 더하기 (+)
 - 약정금(Commitment)²의 1.15%pa 및 1.05%¹ 적용
- 성과보수
 - 누적수익이³ 8% 초과시 초과분의 20%를 운용사에 지급

분기별 순투자가치(Net Investment Value) :

- 해당 기간 일일 거래종료시점의 평균 시가총액; 더하기 (+)
- MKIF의 외부차입금액; 빼기 (-)
- MKIF의 현금 또는 현금등가물

1. 순투자가치+약정금이 1.5조원을 초과하는 부분에 대해 적용
2. 약정금(commitment)이라 함은 MKIF가 미래투자를 위하여 확약한 총 금액을 의미함
3. 주주의 총 수익은 MKIF의 분배금 및 해당 기간 동안의 주가 상승률을 포함함

맥쿼리 펀드 그룹은 운용자산규모 기준, 전세계 Top 40 자산운용사 임



A\$308십억

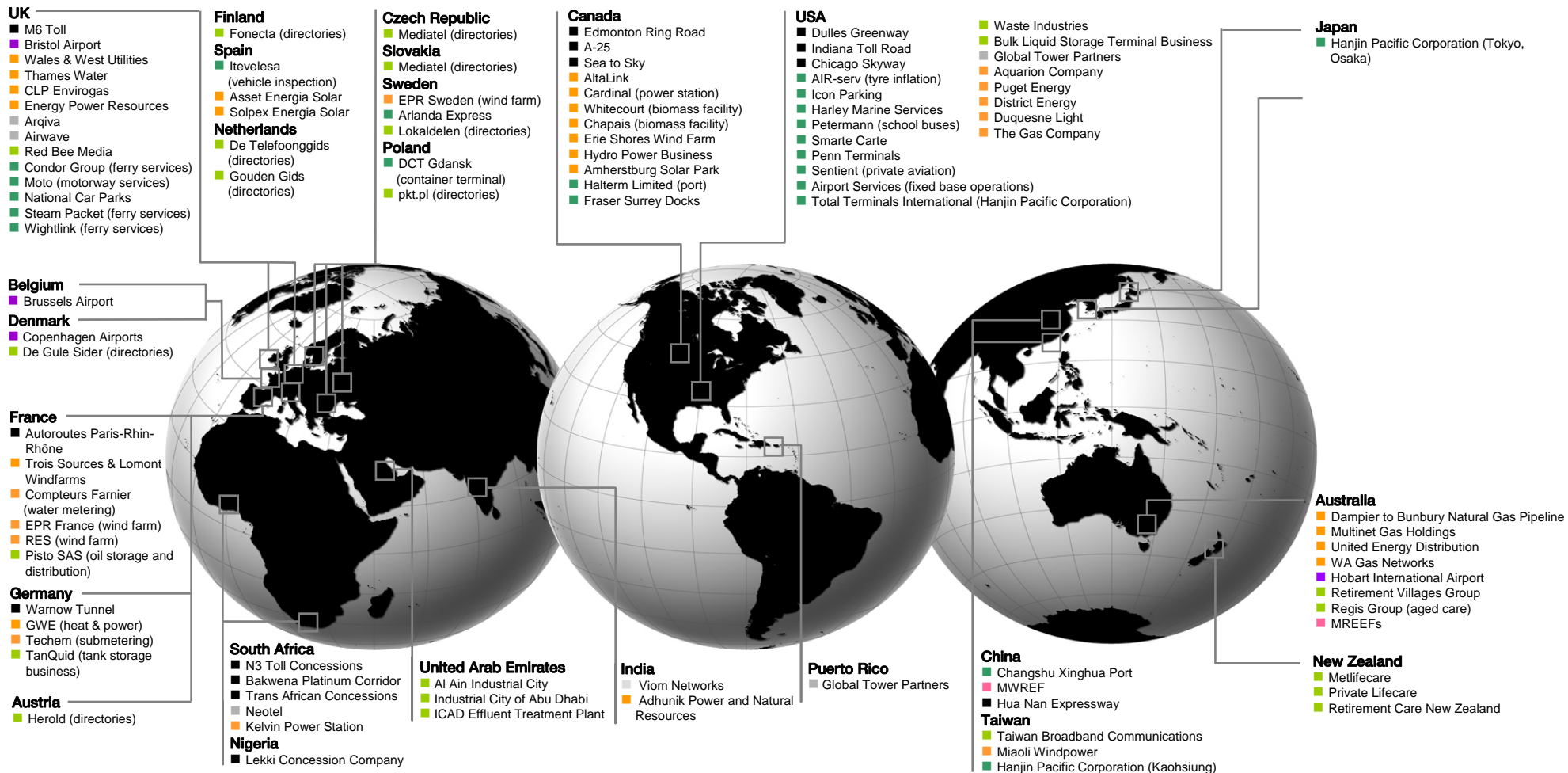
운영중인 자산의 기업가치

전세계 **21** 개 사무소

임직원 **1,525** 명

맥쿼리의 세계적인 투자활동

+100개 인프라자산 및 +120부동산에 투자실행¹



Real Estate

Airports

Communications

Utilities

Roads

Transport & Related Services

Other

1. As at 30 September 2010. Represents portfolio businesses which Macquarie Infrastructure and Real Assets manages on behalf of investors with various direct percentage stakes held in each.

MIRA (Macquarie Infrastructure and Real Assets)(전, 맥쿼리 캐피탈 펀드)은 인프라 자산 및 기타 실물 자산의 운영에 탁월한 경쟁적 우위가 있는 세계적 시장 선도자임

폭넓은 경험	<ul style="list-style-type: none">- 1996년 부터, 맥쿼리카피탈 펀드는 자산관리를 선도하는 그룹으로 자리매김- 전세계 25개국에서 운영중인 자산기업가치는 AUD970억¹
높은 거래수준	<ul style="list-style-type: none">- 맥쿼리그룹만의 독점적인 거래 능력 포착²
이익일치	<ul style="list-style-type: none">- 맥쿼리 및 회사의 임직원도 약 AUD18억 을 MIRA 부문에 투자
효과적인 자산관리	<ul style="list-style-type: none">- 전세계 23개 사무소의 전문적인 지식 및 친밀한 교류를 확보- 경험이 풍부한 전문 운영팀으로 구성

1. 2010년 6월 30일 기준으로 맥쿼리 보유 지분에 따른 기업가치
2. 맥쿼리의 모든 임직원은 맥쿼리그룹에서 관리하는 펀드의 투자해야 할 의무를 가지고 있지 않음

MIRA 인프라스트럭처 SNAPSHOT

인프라 사업의 발굴 및 운용에 있어 탁월한 전문성 확보



			1996		2010년 9월
펀드	비상장펀드	수	-	▶	23
	상장펀드	수	2	▶	6
사업		수	4	▶	91
운영중인 자산기업가치		A\$ 십억	1.6	▶	91 ¹
주식투자가치	비상장펀드	A\$ 십억	-	▶	31 ²
	상장펀드	A\$ 십억	0.6	▶	4 ²

1. 2010년 6월 30일 기준으로 맥쿼리 보유 지분에 따른 기업가치.

2. 상장펀드 - 시가총액 및 약정금 기준. 비상장펀드 - 주주에 반환된 출자금을 제외한 출자약정금 기준. 맥쿼리가 운용하는 기타 펀드의 경우 투자자본, 공동 운용 펀드의 경우, JV 운용사에 대한 맥쿼리 경제적 지분. 맥쿼리가 운용하는 펀드가 기타 다른 맥쿼리가 운용하는 펀드에 투자한 경우 조정이 이루어졌음.