

맥쿼리한국인프라투자회사

회사소개

2011년 8월



책임제한

본 자료는 맥쿼리한국인프라투자회사(이하 "MKIF") 주식의 청약, 취득 또는 청약의 권유가 아닙니다. MKIF에 투자하기 전, 그러한 투자가 자신의 특정한 목적 및 재무상황에 적합하지 여부에 대해 고려하여야 하며 필요한 경우 투자 자문가와 상담하실 것을 권고합니다.

MKIF와 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.

본 자료의 미래예측정보를 포함한 정보는 MKIF 주식의 보유, 매수 또는 매도에 대한 권유가 아닙니다. 미래예측정보는 상당한 주의를 기울여 작성되었습니다. 그러나 실제 결과는 예상과 다를 수 있습니다. 이는 예측의 특성상 불확실성과 MKIF가 통제할 수 없는 불가피성이 있기 때문입니다. 과거의 성과가 미래의 수익률을 보장하지 않습니다.

본 자료는 MKIF와 같은 주식의 청약, 매매 또는 청약의 권유가 금지된 미국과 다른 재판관할지 (이하 "기타지역") 에서 MKIF주식의 매매를 위한 청약의 목적으로 제공하는 것은 아닙니다. 1933 년 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. MKIF는 MKIF 주식을 미국에서 등록 또는 공모할 의사가 없습니다.

본 자료는 MKIF주식과 관련하여 청약, 취득 또는 청약의 권유가 금지된 미국과 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, 매입에 참여할 수 있습니다. 귀하가 관련자가 아닌 경우 본 자료 또는 본 자료의 내용에 따르거나 신뢰하여서는 안됩니다.

장래예측 기술

본 자료는 특히 "사업 전망" 부분에서 장래예측에 대한 기술을 포함하고 있습니다. 모든 장래예측 기술 내용은 향후에 발생할 수 있는 사건에 대하여 운용사가 현재 시점에서 예측한 내용이며, 다양한 요인 및 불확실성에 의하여 실제 결과가 기술된 장래예측 내용과 중대하게 다를 수도 있습니다.

1

주요성과

▪ 주요성과	5	▪ 신규 개통 자산의 운영성과	8
▪ 재무성과	6	▪ 2011년 상반기 주요 재무 거래	9
▪ 투자자산의 운영성과	7		

2

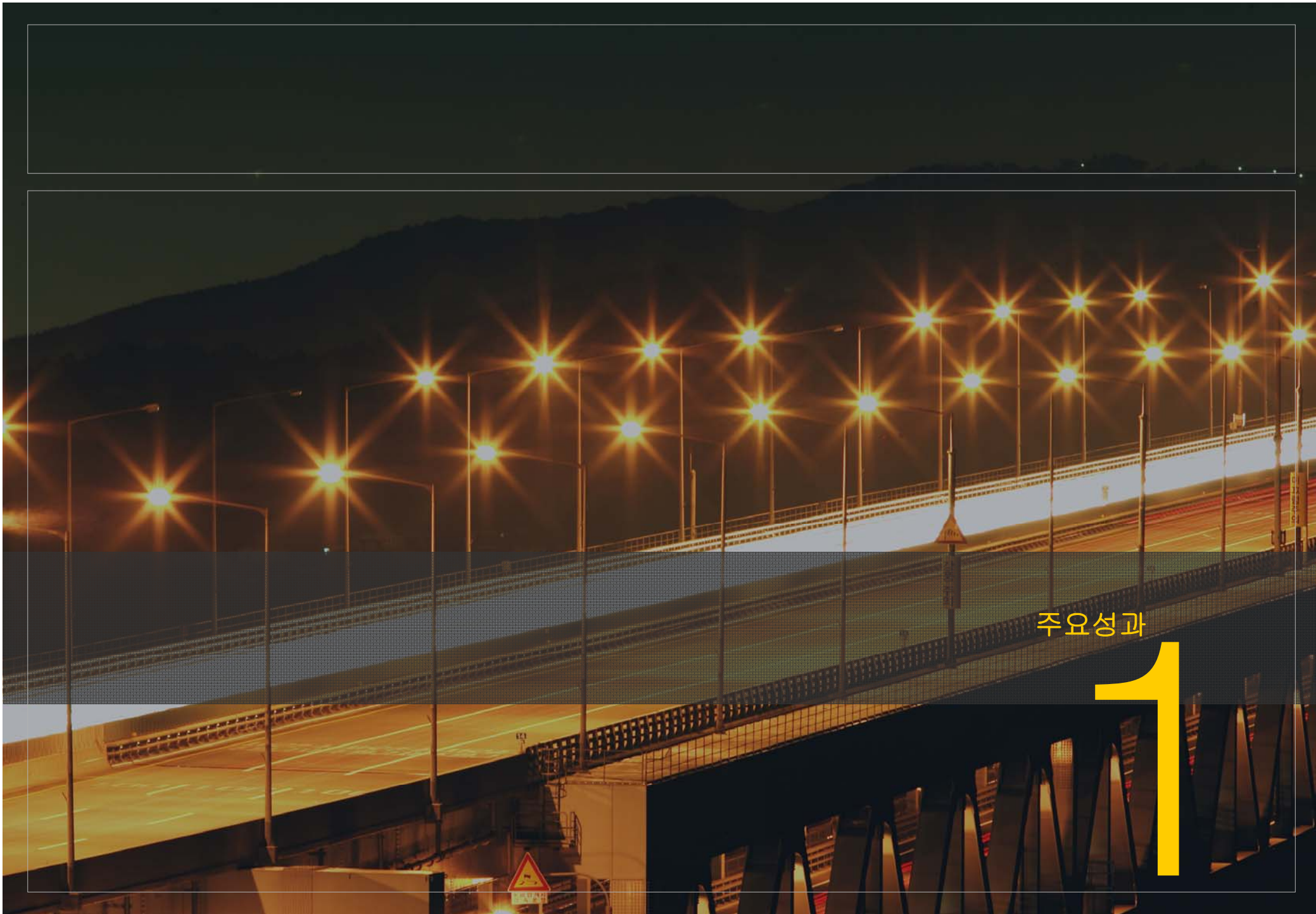
사업개요

▪ MKIF 역사	11	▪ 정부수입보장	17
▪ 주식정보	12	▪ 차입 현황	18
▪ 사업구조	13	▪ 자본구조 최적화	19
▪ 포트폴리오	14	▪ 분배	20
▪ 자산위치	15	▪ 결론	21
▪ 장기 실시 협약	16		

3

별첨

▪ 재무상태표	23	▪ 운용보수	29
▪ 손익계산서	24	▪ 맥쿼리 펀드 그룹 (MFG)	30
▪ 현금흐름표	25	▪ 맥쿼리의 세계적인 투자활동	31
▪ 포트폴리오	26	▪ MIRA (Macquarie Infrastructure and Real Assets) 부문 경쟁적 우위	32
▪ 자산별 운영성과	27	▪ MIRA 인프라스트럭처 snapshot	33
▪ 자산별 통행료 수입보장	28		



주요성과

1

✓ 견조한 재무 및 운영실적 달성

- 상반기중 통행량 및 통행료수입은¹ 전년동기 대비 각 7.4% 및 7.4% 증가
- 신규개통자산² 의 2분기중 운영실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 78% 수준 기록
- 일회성 비용을 제외한³ 운용수익 및 당기순이익은 전년 상반기 대비 각 6.2% 및 2.9% 증가

✓ 재무관리 측면에서도 성공적으로 거래 실행

- 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 현금유입 206억원 발생
- 차입에 대한 이자율의 가산금리 절감(215bps)⁴ 및 약정 만기 연장 (2.5년)⁴의 조건으로 MKIF 부채의 5,000억원 자금재조달

✓ 안정적인 운영 및 재무구조 유지 (2011년 6월 30일 기준)

- MKIF 신용등급 AA-에서 AA로 상향조정
- 부채 상환 만기 기간은 평균 8.9년으로 투자 자산의 부채비율을 낮춤
- MKIF 및 MKIF 투자자산의 투자지분율에 기초한 총 현금 및 현금성 자산은 3,770억원임 (MKIF 현금 1,210억원)
- MKIF 순부채는 2,710억원이며, 2016년 5월까지 외부 자금 조달 불필요
- 투자지분율에 기초한 총 부채비율⁵ 은 49%이며, 향후 12개월간 차입금의 66%가 고정금리 혹은 이자율 헷징(hedging)⁶ 이 되어 있어 안정적임

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

2. 용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시도시철도 9호선, 1단계, 인천대교

3. 2010년도 상반기 및 2011년도 상반기에 발생한 일회성 특별이익 제외

4. 가중평균 기준 (91day CD 금리 3.4%)

5. 기어링 = 투자지분율에 기초한 MKIF 순부채 / (투자지분율에 기초한 MKIF 순부채 + MKIF 시가총액(3개월평균))

6. 헷징 (고정금리 또는 고정금리로 스왑) = (자산의 고정금리/고정금리스왑 부채 + MKIF 고정금리/고정금리스왑 부채) / 투자지분율에 기초한 MKIF 순부채

재무성과



회계감사를 받지않은 개별 재무제표 기준

(단위: 백만원)

	2011년 상반기	2010년 상반기	변동률
운용수익	79,199	81,157	
이자수익	78,577	74,007	6.2%
운용자산매각이익 (손실)	622 ¹	7,148 ²	
기타운용수익	-	2	
운용비용	32,091	28,822	
운용수수료	11,969	11,229	
이자비용	12,433	13,183	
기타비용	7,689 ³	4,410	
당기순이익	47,108	52,335	
EPS (원)⁴	142	158	
Normalised 당기순이익⁵	46,486	45,187	2.9%
Normalised EPS (원)⁵	140	136	

1. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익
 2. 천안-논산고속도로의 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
 3. 2009년 MKIF 부채 자금재조달에 대한 잔여 선급비용에 따른 일회성 비용 5,100백만원 포함
 4. 총 발행 주식수 331.5백만주 기준
 5. 거래 관련 일회성 수익 제외

투자자산의 운영성과



통행량 증가¹

7.4%

통행료수입 증가¹

7.4%

평균 자산 운영기간²

5 년

	2011년 상반기				2011년 2분기			
	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	50,109	(4.2%)	314,555	(4.2%)	51,920	(4.3%)	324,204	(4.3%)
백양터널	69,725	3.3%	50,667	3.2%	71,433	3.3%	51,899	3.3%
광주 제2순환도로, 3-1구간	34,915	9.4%	30,961	9.6%	36,679	9.0%	32,583	9.3%
광주 제2순환도로, 1구간	36,345	5.3%	37,702	5.9%	38,418	5.2%	39,864	5.7%
우면산 터널	26,561	5.3%	46,049	5.4%	27,562	3.7%	47,794	3.7%
천안-논산 고속도로	39,638	10.1%	302,913	9.8%	41,870	11.2%	320,147	10.3%
수정산 터널	41,964	4.7%	31,491	4.5%	42,871	5.3%	32,170	5.2%
대구광역시 제4차 순환도로	19,768	3.3%	19,824	3.3%	20,491	2.7%	20,549	2.7%
마창대교	14,851	8.6%	26,765	8.9%	15,779	9.4%	28,405	9.5%
용인-서울 고속도로	60,431	23.9%	97,323	24.3%	63,645	19.6%	102,502	19.9%
서울-춘천 고속도로	35,256	11.7%	204,625	12.5%	38,366	11.0%	223,267	11.5%
서울특별시도시철도 9호선, 1단계	190,371	13.1%	134,215	10.7%	197,490	13.2%	138,762	11.0%
인천대교	26,239	10.4%	130,813	10.9%	27,126	4.7%	134,815	4.0%
가중평균증가율		7.4%		7.4%		7.0%		6.7%

1. 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정
2. 개별 자산의 운영기간을 투자약정액으로 가중

신규 개통 자산의 운영성과

포트폴리오 비중

29%

실시협약상 예측통행량 대비 실제 통행량¹

77.5%

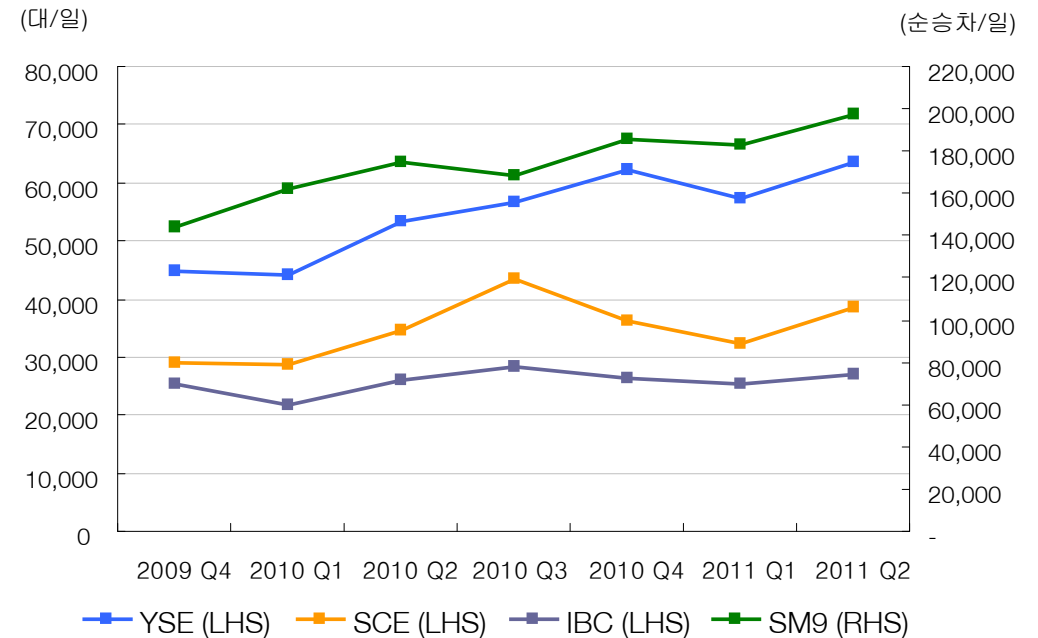
전년동기 대비 통행량 증가율²

14.7%

2011년 2분기 통행실적

분기별 통행실적 동향

자산	운영개시일	통행량 증가율 ³	통행료수입 증가율 ³	실시협약상 예측 대비 통행량
용인-서울 고속도로 (YSE)	2009년 7월 1일	19.6%	19.9%	76.1%
서울-춘천 고속도로 (SCE)	2009년 7월 15일	11.0%	11.5%	81.2%
서울지하철 9호선, 1단계 (SM9)	2009년 7월 24일	13.2%	11.0%	96.3%
인천대교 (IGB)	2009년 10월 19일	4.7%	4.0%	67.0%



1. 2011년 2분기 중, 투자약정액으로 가중평균한 일일평균 통행량 기준
 2. 2010년 상반기 가중평균 통행량 대비 2011년 상반기 가중평균 통행량 증가율
 3. 전년동기대비 증가율

2011년 상반기 주요 재무 거래

MKIF의 내재가치 및 재투자 전략 확인



후순위 대출채권 미수이자 유동화

3회차 유동화증권 발행

천안-논산 고속도로



MKIF 차입 자금재조달



MKIF

거래내역

- 후순위 대출에 대한 이자 유동화 - 총 8회차에 걸쳐 약 1,572억원¹의 무보증 유동화사채를 발행 예정
- 2011년 3회차분 총 211억원에 이르는 유동화증권 발행 - 표면이율 6.40%

- 2,500억원의 무보증 회사채 발행
 - 제1-1회차 (권면총액 600억원, 5년만기) - 고정금리 4.57%
 - 제1-2회차 (권면총액 1,900억원, 7년만기) - 고정금리 4.97%
- 2,500억원 한도의 신용공여약정 신규 조달
 - 금리는 CD+400bps (변동금리부) 및 7.2%(고정금리부)에서 CD+ 270bps로 낮아짐 (고정금리부 없음)
 - 약정의 만기는 2016년 6월까지 연장

거래개요

- 미지급 상태의 후순위 대출 이자를 유동화시키는 효과
- 매력적인 가격

- 차입비용 감소 및 만기 연장 효과
- 자금조달 방법의 다각화

거래조건

- MKIF 자산에 대한 높은 시장 수요를 반증함
 - 유동화 증권이 독특한 구조로 설계되었음에도 좋은 가격으로 거래 성사

- 벤치마크 대비 매력적인 금리 조건
 - 회사채 및 ICS 등급 모두 신용등급 AA 획득
 - 사채발행에 따른 효과를 포함한 MKIF의 총 차입비용은 기존 약정에서 약215bps² 낮아짐
 - MKIF의 총 차입금 약정 만기 약2.5년 연장
 - MKIF 전체차입금중 변동금리비중이 절반 이하로 축소

현금유입

- MKIF로 206억원의 즉각적인 순현금 유입

- 향후 5년간 매년 70~90억원의 비용절감 효과 있음

1. 2009년 5월 14일 기준, 만기별 무보증 회사채 AA- 등급의 금리 기준

2. 기존 차입금의 비용 약 7.4% 대비 MKIF의 총 차입금(회사채 및 신규 약정)에 대한 가중평균 금리



사업개요

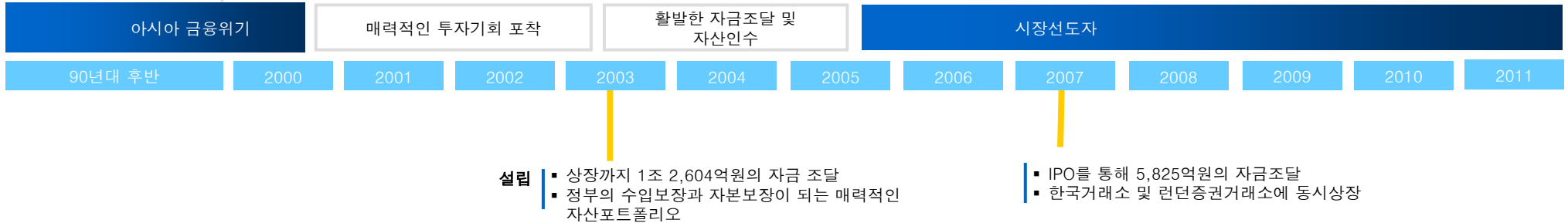
2

MKIF 역사

2002년 12월 설립



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



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

주식정보

국내 유일의 상장 인프라 펀드

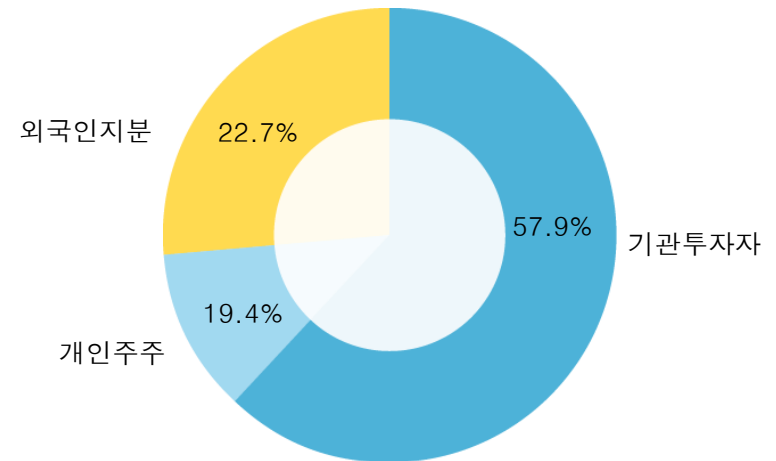


2011년 6월 30일 기준

거래소	한국거래소(088980) 런던증권거래소(MKIF.LI)
시가총액 ¹	1.6조원
일평균 거래량 ²	366,574주 (거래대금 18억원)

1. 2011년 6월 30일 종가 기준
2. 3개월 평균 거래량 및 거래대금
3. 출처: 금융감독원 전자공시

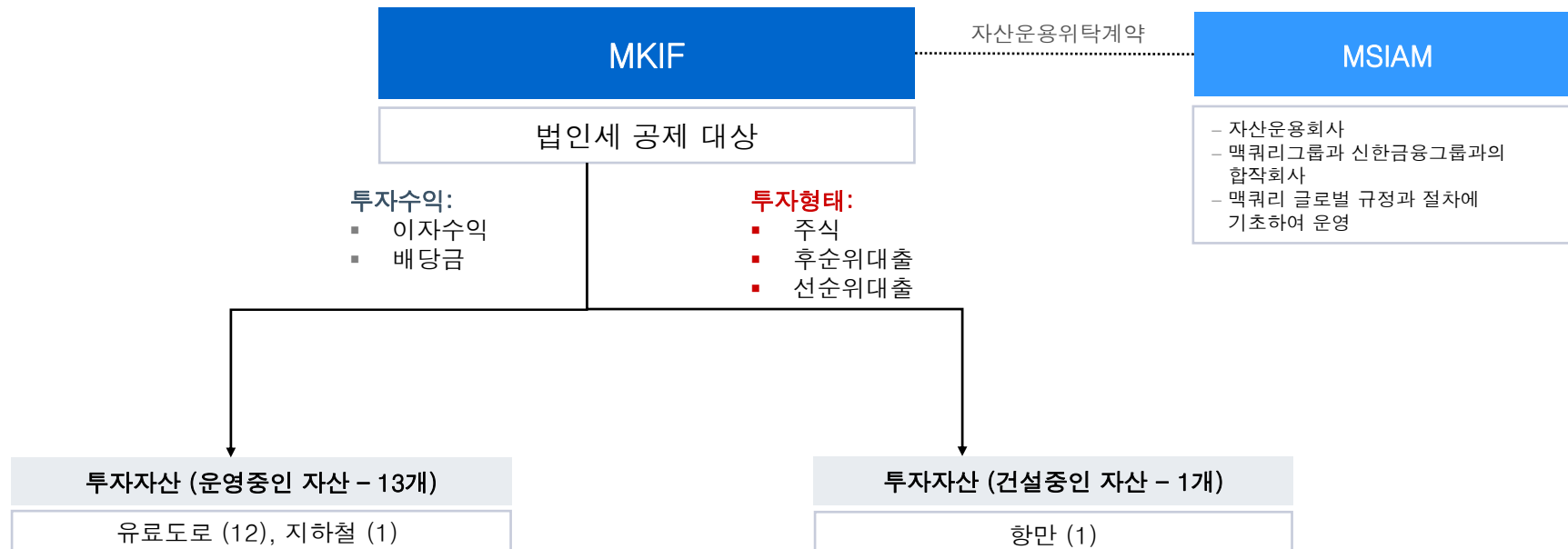
주주현황



주요주주 현황³

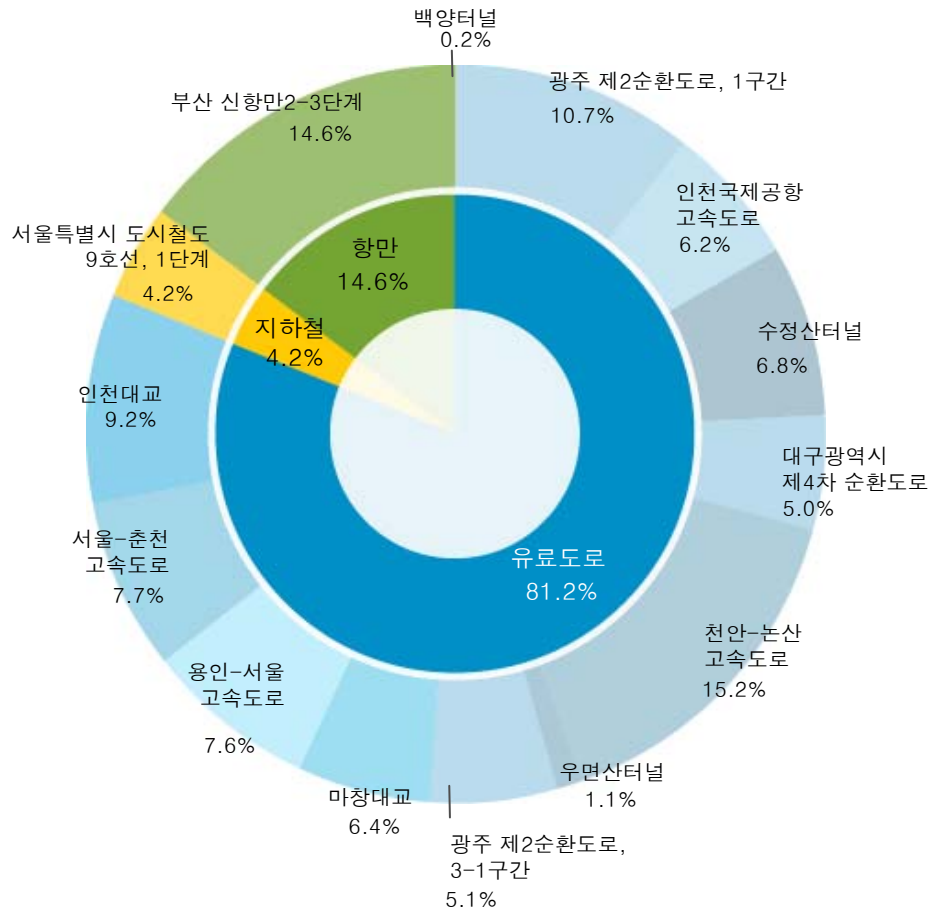
1. 군인공제회	11.8%
2. 신한금융그룹	11.2%
3. 대한생명	7.1%
4. 공무원연금	5.4%
5. 라자드자산운용	5.0%
6. 캐피탈 리서치 & 매니지먼트	4.9%
7. KDB 생명	4.5%
8. 맥쿼리그룹	4.4%

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

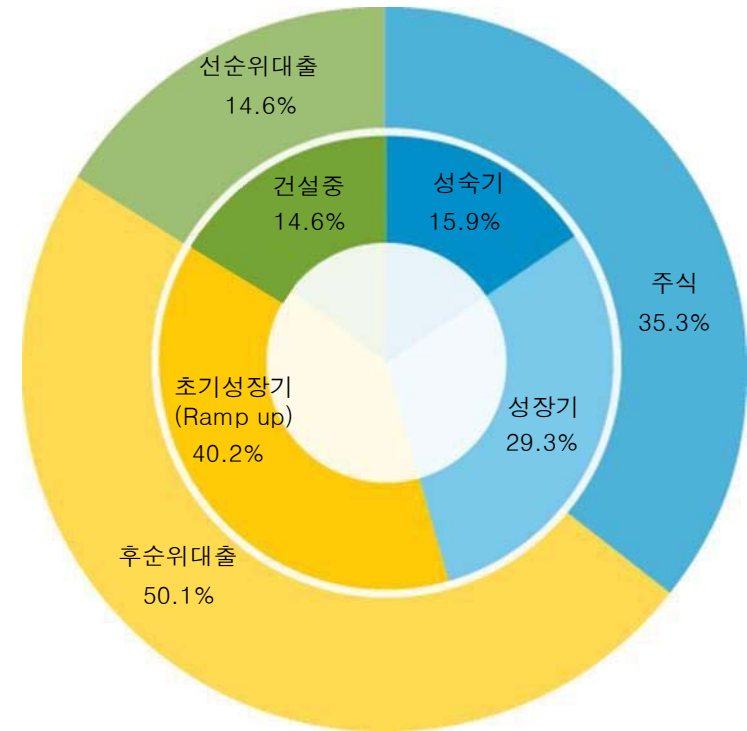


1. 2012년 말까지 개인주주의 배당소득에 대하여 15.4%의 원천징수세율로 분리과세가 적용되며, 이 중 투자금액(자본금/발행주식수*보유주식수) 1억원까지는 배당소득에 대하여 5.5%의 저율과세가 적용됨.

자산별 구성¹



자산의 투자형태 및 단계별 구성



1. 투자약정금 기준

자산위치

국내 주요 대도시 및 인근지역에 자산 보유



장기 실시 협약

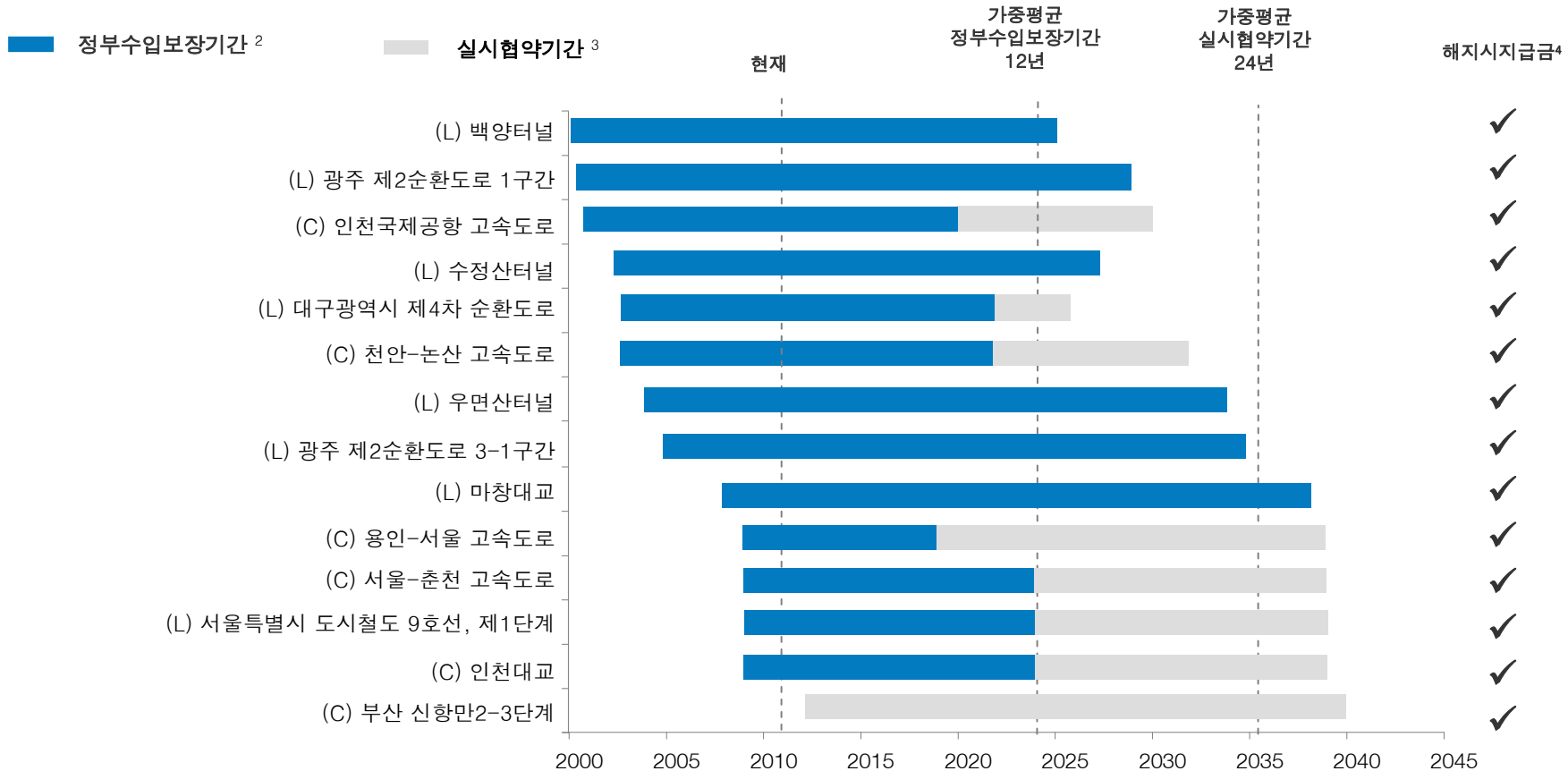
정부의 수입 보장은 투자 안정성의 토대



실시협약기간 VS. 정부수입보장기간

2011년 6월 30일 기준

주무관청 (C) 중앙 정부 (L) 지방 정부



- 수입보장 및 해지시지급금은 각 실시협약마다 차이가 있음
- 수입보장은 최소 2023년 까지 지속되며, 가중평균 기준 12년의 잔여기간이 있음 (부산 신항만2-3단계 제외)
- 실시협약은 최소 2035년까지 지속되며, 가중평균기준 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

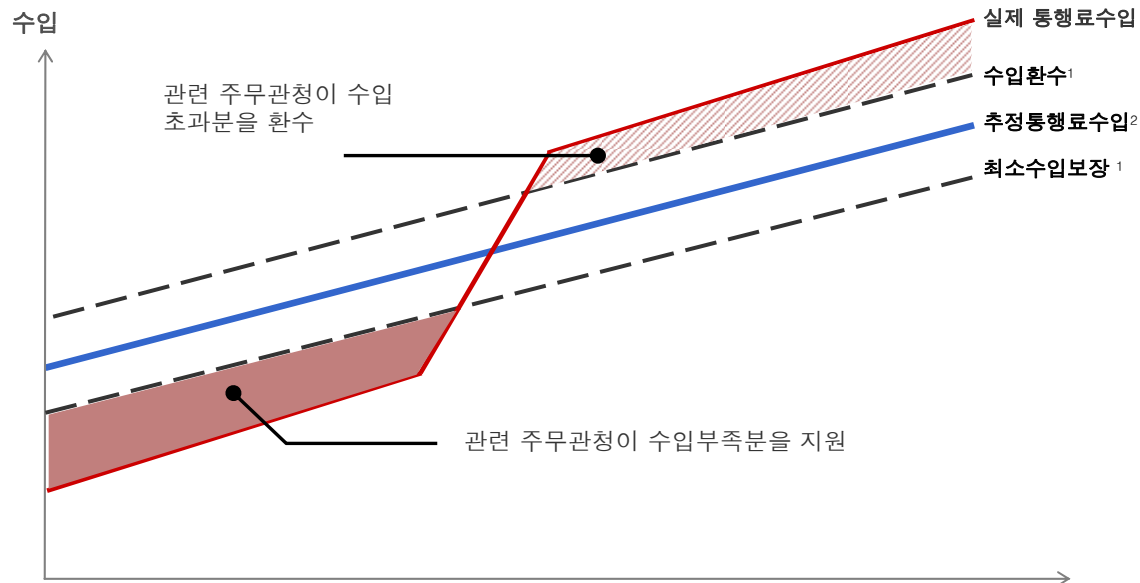
정부수입보장

구조



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
- 2011년 6월 현재 대한민국 신용평가등급:
 - S&P : A (안정적)
 - Moody's : A1 (안정적)
- 자산별 정부수입보장 세부내역 - 슬라이드 28 참조

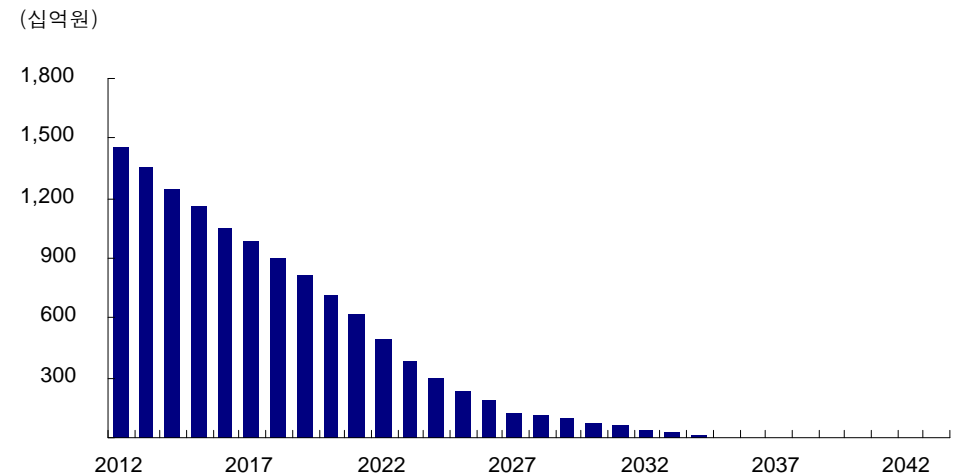
1 최소수입보장과 수입환수조건은 개별 자산의 실시협약에 따라 적용되는 비율이 다름
 2 실시협약에 명시
 3 3개 자산은 실제통행료수입이 추정통행료수입의 50% 미만일 경우 통행료수입보장이 적용되지 않음

차입 현황

2011년 6월 30일 기준

현금 ¹	3,770억 원
부채상환 만기 ²	8.9 년
부채비율 ³	49%
EBITDA 대비 순부채비율 ⁴	2.7x
이자했징 ⁵	66% 2011년 말까지

차입금 잔액 현황 ⁶



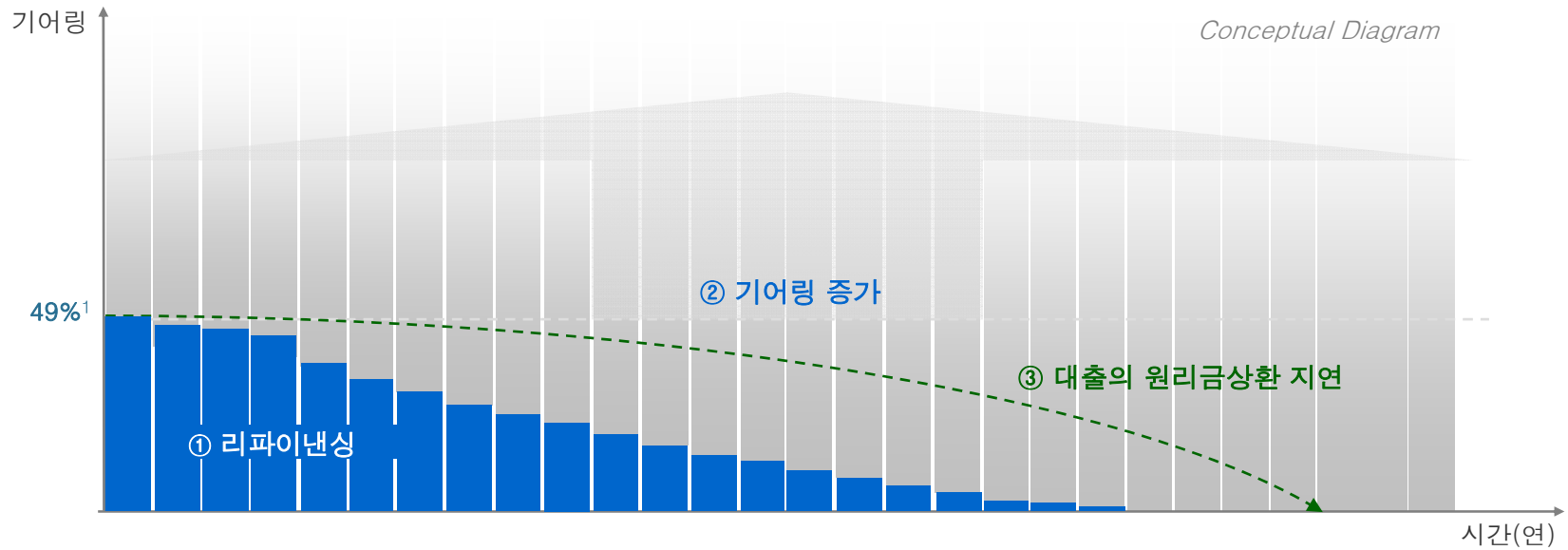
1. 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산 (MKIF의 현금 및 현금성 자산 1,210억원 포함)
 2. 총 투자자산 대출의 가중평균만기
 3. 기어링 = 투자지분율에 기초한 MKIF 순부채 / (투자지분율에 기초한 MKIF 순부채 + MKIF 시가총액(3개월평균)).
 4. 운영중인 자산에 대한 MKIF의 투자지분율에 기초한 EBITDA 대비 순부채 비율. 2008년 및 2009년에 개통한 자산 제외
 5. 헷징 (고정금리 또는 고정금리로 스왑) = (자산의 고정금리/고정금리스왑 부채 + MKIF 고정금리/고정금리스왑 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. 2011년 6월말 기준, 각 자산에 대한 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산출한 기어링

분배



분배금 지급 연 2회 (6월말/ 12월 말)

최저 분배금 지급 기준

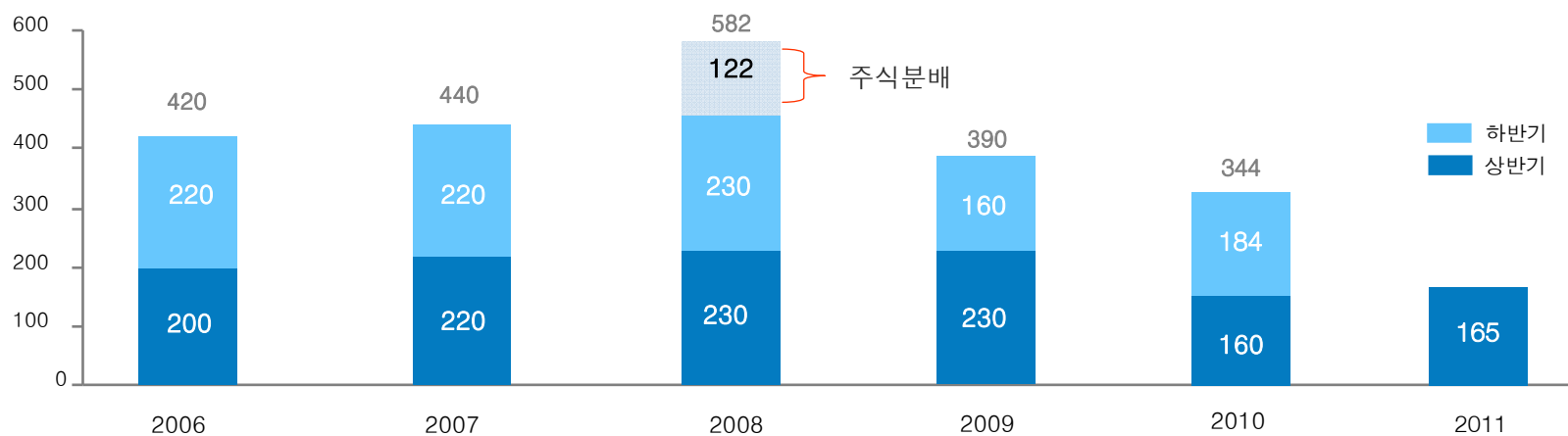
세무상이익 또는 배당가능이익 중 큰 금액

- 법인세 면제

2011년 상반기 분배금 주당 165원¹

시가 분배수익률 약 6.8%²

상장후 주당 분배금 지급실적



1. 이익배당 주당 142원 및 이익초과분배금 주당 23원 (이익잉여금의 감소)
 2. 2011년도 상반기 분배금 및 2011년도 증가(연간화) 기준

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 견실한 재무구조
- 비용이 예측가능한 바, 자산운용상의 현금흐름이 안정적임

맥쿼리 인프라운용 펀드

- 전세계 24개국에서 운영중인 자산 기업가치는 기준 호주\$920억¹ 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 12월 31일 기준으로 맥쿼리 보유 지분에 따른 기업가치



별칭

3

재무상태표

회계감사를 받지않은 개별 재무제표 기준- 2011년 6월 30일, 2010년 12월 31일 기준



(단위: 백만원)

	2011년 6월	2010년 12월
총자산	2,079,884	2,064,941
운용자산	1,858,363	1,848,587
현금 및 예치금	120,606	139,365
대출금	1,120,430	1,098,823
지분증권	617,327	610,399
기타자산 (미수이자, 선급비용 등)	221,521	216,354
부채총계	397,987	369,164
미지급금	1	1
미지급 운용수수료	6,009	5,958
장기차입금	141,500	360,551
회사채	248,889	-
기타부채	1,588	2,654
자본총계	1,681,897	1,695,777
부채 및 자본총계	2,079,884	2,064,941

투자집행 세부내역 ¹		
자산명	투자형태	2011년 상반기
부산신항만	지분	6,928
	후순위대출	28,896
광주 제2순환도로 3-1구간	선순위대출	(3,668)
수정산터널	선순위대출	(3,597)
합계		28,559

1. 2008년 백양터널 선순위대출 유동화 관련 비용 24백만원 제외

손익계산서

회계감사를 받지않은 2011년 상반기 개별 재무제표 기준 (2010년 상반기 비교)



(단위: 백만원)

	2011년 상반기	2010년 상반기
운용수익	79,199	81,157
이자수익	78,577	74,007
운용자산매각이익 (손실)	622 ¹	7,148 ²
기타운용수익	-	2
운용수익	32,091	28,822
운용수수료	11,969	11,229
이자비용	12,433	13,183
기타비용	7,689 ³	4,410
당기순이익	47,108	52,335
EPS (원)⁴	142	158
Normalised 당기순이익⁵	46,486	45,187
Normalised EPS (원)⁵	140	136

1. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익
2. 천안-논산고속도로의 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
3. 2009년 MKIF 부채 자금재조달에 대한 잔여 선급비용에 따른 일회성 비용 5,100백만원 포함
4. 총 발행 주식수 331.5백만주 기준
5. 거래 관련 일회성 수익 제외

현금흐름표

회계감사를 받지않은 2011년 상반기 개별 재무제표 기준 (2010년 상반기 비교)



(단위: 백만원)

	2011년 상반기	2010년 상반기	변동률
자산운용활동 및 투자활동 현금흐름			
자산운용활동 및 투자활동 현금유입액	78,324	79,283	-1%
투자자산의처분	20,550	29,786	-31%
대출금 회수액	7,265	7,265	
이자수익 및 기타수익	50,509	42,232	20%
자산운용활동 및 투자활동 현금유출액	(54,037)	(66,220)	-18%
대출금 및 지분증권의 취득	(35,824)	(53,543)	-33%
수수료 및 비용	(18,213)	(12,677)	44%
자산운용활동 순현금흐름	24,287	13,063	86%
재무활동 현금흐름			
차입금의 차입	17,943	5,000	259%
분배금의 지급	(60,989)	(53,033)	15%
재무활동 순현금흐름	(43,046)	(48,033)	-10%
현금 및 예치금의 증가(감소)	(18,759)	(34,970)	-46%
기초 현금 및 예치금	139,365	239,694	
기말 현금 및 예치금	120,606	204,724	

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	54.0	8.5	120.4
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	-	-	62.4	7.85	91.3
마창대교	MCB	33.8	70.0	79.0	11.4	-	-	112.8
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		626.4		889.4		259.9		1,775.7
비율(%)		35.3%		50.1%		14.6%		100.0%

1. 운전자금 32억원을 포함한 금액임

자산별 운영성과¹

2010년 12월말 기준



(단위:백만원)

자산명	2010 ²						2009					
	영업수익 ³	영업비용	EBITDA	순부채 ⁴	EBITDA 마진	순부채: EBITDA	영업수익 ³	영업비용	EBITDA	순부채 ⁴	EBITDA 마진	순부채: EBITDA
광주 제2순환도로, 1구간	28,870	(6,269)	22,601	(1,434)	78%	(0.1x)	26,531	(4,781)	21,751	(603)	82%	(0.0x)
광주 제2순환도로, 3-1구간	16,731	(4,140)	12,591	(6,798)	75%	(0.5x)	15,778	(3,439)	12,338	(8,568)	78%	(0.7x)
수정산터널	23,637	(2,834)	20,802	(13,014)	88%	(0.6x)	22,530	(2,622)	19,908	(9,667)	88%	(0.5x)
백양터널	23,400	(4,077)	19,323	151,352	83%	7.8x	21,425	(3,568)	17,856	159,104	83%	8.9x
인천국제공항 고속도로	218,041	(21,352)	196,689	288,752	90%	1.5x	225,370	(17,548)	207,822	419,151	92%	2.0x
천안-논산 고속도로	165,517	(22,958)	142,559	296,966	86%	2.1x	147,709	(22,941)	124,767	397,170	84%	3.2x
우면산터널	21,595	(4,068)	17,527	90,884	81%	5.2x	21,307	(3,841)	17,466	96,772	82%	5.5x
대구광역시 제4차 순환도로	26,040	(3,746)	22,294	65,672	86%	2.9x	23,654	(3,082)	20,572	78,586	87%	3.8x
마창대교 ⁵	21,495	(4,486)	17,010	214,352	79%	12.6x	14,695	(4,616)	10,078	195,217	69%	19.4x
투자지분율에 기초한 합계⁶	31,696	(4,777)	26,919	68,685	85%	2.6x	29,748	(4,463)	25,285	86,509	85%	3.4x

1. 2009년과 2010년에 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. 마창대교의 지분율은 2009년에는 100% 2010년에는 70% 적용
6. 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였음

자산별 통행료수입보장



2011년 6월 30일 기준

	자산명	사업시행기간	사업시행 기간 잔존	통행료수입 보장기간	통행료수입 보장기간 잔존	통행료수입 보장기준 ¹	통행료수입 환수기준 ^{1,2}	비고
관공채인 자산	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	16	25	16	90%	110%	
	대구광역시 제4차 순환도로	24	15	20	11	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	27	30	27	75.78%	120%	
	용인-서울 고속도로 ⁵	30	28	10	8	70%	130%	
	서울-춘천 고속도로 ⁵	30	28	15	13	80%/70%/60%	120%/130%/140%	5년마다 변동
	서울특별시 도시철도 9호선, 1단계 ⁵	30	28	15	13	90%/80%/70%	110%/120%/130%	5년마다 변동
	인천대교	30	29	15	14	80%	120%	
	부산 신항만2-3단계	29	29	N/A	N/A			건설중인 자산
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) :

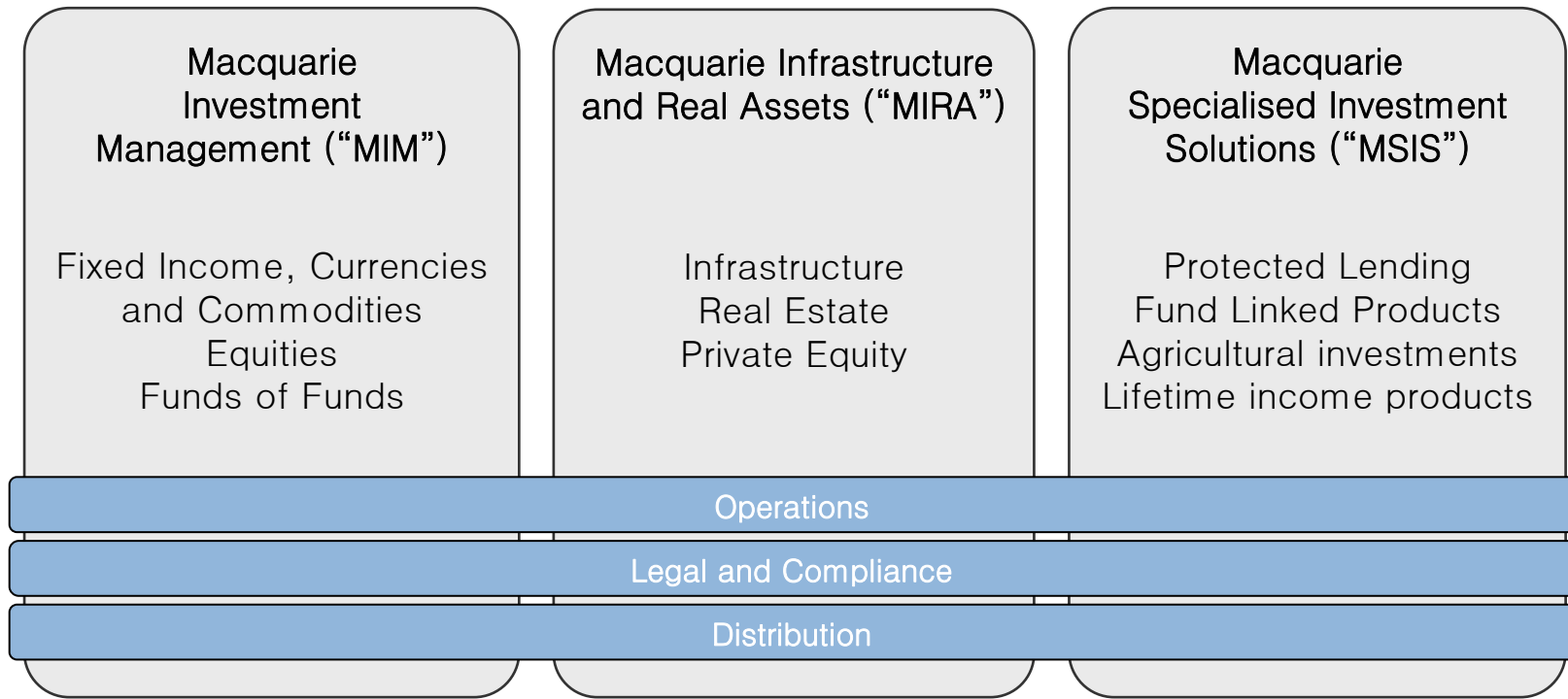
- 해당 기간 일일 거래종료시점의 평균 시가총액; 더하기 (+)
- MKIF의 외부차입금액; 빼기 (-)
- MKIF의 현금 또는 현금등가물

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 그룹 (MFG)



맥쿼리 펀드 그룹은 운용자산규모 기준, 전세계 Top 40 자산운용사 임



+A\$3,050억

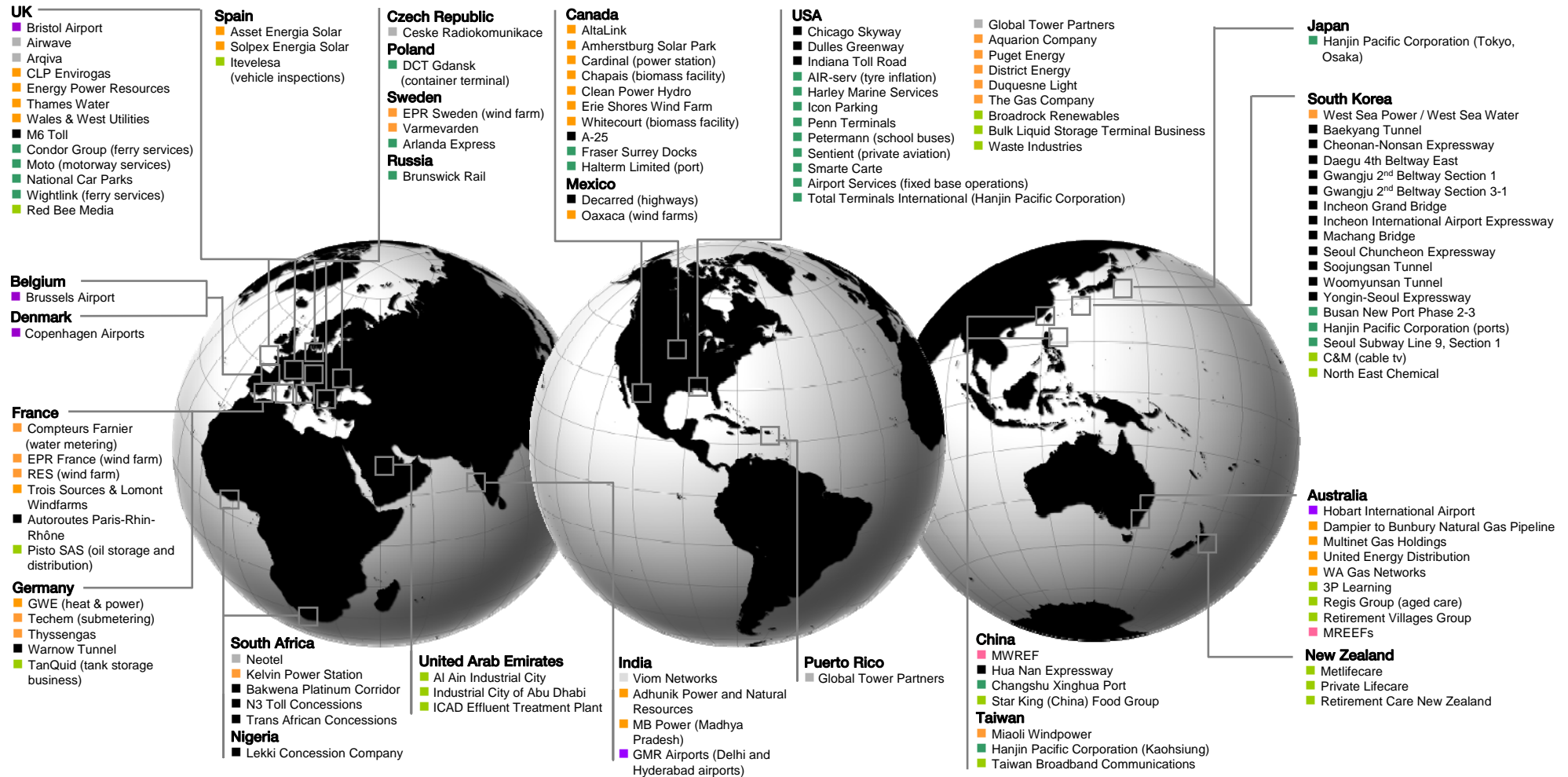
운영중인 자산의 기업가치

전세계 **21** 개 사무소

임직원 **~1,500**명

맥쿼리의 세계적인 투자활동

+105개 인프라자산 및 +120부동산에 투자실행!



Real Estate

Airports

Communications

Utilities

Roads

Transport & Related Services

Other

1. As at 31 March 2011. Represents portfolio businesses which Macquarie Infrastructure and Real Assets manages on behalf of investors with various direct percentage stakes held in each. Above list of portfolio businesses is not exhaustive.

MIRA (Macquarie Infrastructure and Real Assets) 부문 경쟁적 우위



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 24개국에서 운영중인 자산기업가치는 AUD920억¹
높은 거래수준	<ul style="list-style-type: none">- 맥쿼리그룹만의 독점적인 거래 능력 포착
이익일치	<ul style="list-style-type: none">- 맥쿼리 및 회사의 임직원도 약 AUD18억을 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. 2010년12월 31일 기준으로 맥쿼리 보유 지분에 따른 기업가치

MIRA 인프라스트럭처 SNAPSHOT



			1996		2011년 3월
펀드	비상장펀드	수	-	▶	24
	상장펀드	수	2	▶	6
사업		수	4	▶	97
운영중인 자산기업가치		A\$ 십억	1.6	▶	89 ¹
주식투자가치	비상장펀드	A\$ 십억	-	▶	28 ²
	상장펀드	A\$ 십억	0.6	▶	4 ²

1. 2010년 12월 31일 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.