



맥쿼리한국인프라투자회사
2007년 1분기 통행량, 통행료수입 및 정부지원금 보고서

(2007.4.16) 맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “ 회사”)는 2007년 1월 1일부터 2007년 3월 31일 (“ 1분기”) 까지의 통행량, 통행료수입, 그리고 동기간중 정부지원금 수령현황 보고서를 발표하였습니다. 보고서는 MKIF가 투자한 15개 자산 중 현재 운영중인 다음의 9개 자산을 대상으로 작성되었습니다.

- 인천국제공항 고속도로
- 백양터널
- 광주 제2순환도로, 3-1구간
- 광주 제2순환도로, 1구간
- 우면산터널
- 천안-논산 고속도로
- 수정산터널
- 대구-부산 고속도로
- 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

회사의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주) 백철흠 대표이사는 MKIF 보유자산의 2007년도 1분기 통행량과 통행료수입은 전년도 동기간과 비교하여 지속적인 성장세를 시현하고 있다고 밝혔습니다.

또한 백철흠 대표이사는 MKIF 보유자산의 2007년 연간 통행량과 통행료수입은 2006년 대비 각 7.7% 및 9.7% 증가하였으며 이는 MKIF 보유자산의 견조한 성장 기조를 반영한 것임을 강조하였습니다. 이번 분기부터는 2006년 2월에 운영을 개시한 대구-부산고속도로의 통행량과 통행료수입 증가현황이 보고에 포함되었습니다. 개통 초기단계(램프업)에 있는 대구-부산고속도로는 견고한 성장세를 시현하고 있으며 광주제2순환도로, 3-1구간은 이와 직접 접촉되는 제2순환도로 4구간의 사전 시범 개통으로 인해 큰 폭의 성장세를 시현하였습니다.

1. 통행량 및 통행료수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “ 사업시행자”)들의 1분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법¹으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 7.7% 및 9.7% 증가하였습니다. 보고서상 통행료수입 증가율에는 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료 수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금은 포함하고 있지 않습니다.

투자 자산명	2007년 1분기		2007년 전체		MKIF 전체 자산 중 비율 ^c
	통행량(%) ^a	통행료수입(%) ^b	통행량 ^a	통행료수입(%) ^b	
인천국제공항 고속도로	7.9%	13.2%	7.9%	13.2%	5.4%
백양터널	2.0%	2.2%	2.0%	2.2%	6.1%
광주제2순환도로, 3-1구간	21.6%	21.9%	21.6%	21.9%	5.0%

¹각 자산의 통행료와 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였습니다.

광주제2순환도로,1구간	2.7%	2.1%	2.7%	2.1%	9.3%
우면산터널	12.3%	12.3%	12.3%	12.3%	1.0%
천안-논산 고속도로	8.9%	11.6%	8.9%	11.6%	13.2%
수정산터널	5.5%	5.6%	5.5%	5.6%	6.8%
대구-부산 고속도로 ^d	27.2%	27.1%	27.2%	27.1%	2.4%
대구광역시 제4차 순환도로	(2.1%)	(2.0%)	(2.1%)	(2.0%)	4.4%
가중 평균	7.7%	9.7%	7.7%	9.7%	-

- a 일일 평균 통행량에 기초한 전년 동기 대비 증가율
- b 일일 평균 통행료수입에 기초한 전년 동기 대비 증가율
- c 전체 MKIF 포트폴리오 자산 중 해당 자산에 대한 총 투자 약정 금액의 비율
- d 2006년 2월부터 운영개시

통행료수입의 경우, 통행량의 증가는 물론 물가상승률에 연계된 통행료 인상과 각기 다른 통행료를 적용받는 대형과 소형 자동차의 비중이 변하는 것에 따라서 영향을 받을 수 있습니다.

2. 통행량과 통행료수입 - 사업시행자별 현황

각 유료도로 자산의 통행량은 일일 평균 통행량에 기초하여 산정되었습니다. 주석에 달리 명기되지 않는 한, 통행료수입은 부가세를 제외한 실제 통행료수입을 의미합니다. 실제 통행료수입에는 목차 3에서 보게 될 관련 주무관청으로부터 수령할 수 있는 최소통행료수입보장금 및 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 따라서, 각 사업시행자의 통행료수입은 인프라자산 투자펀드인 회사의 수입과 일치하지 않을 수 있습니다.

인천국제공항 고속도로

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	60,778	65,596	7.9%	60,778	65,596	7.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	308,716	349,544	13.2%	308,716	349,544	13.2%

주석: 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 상대적으로 높은 이유는 통행료가 2005년 7월 및 2006년 7월부터 물가상승률을 반영해 인상된 것과 부분적으로 관련이 있습니다. 이전 통행료 조정은 2003년 4월에 있었으므로 2005년 7월 및 2006년 7월 통행료 인상은 2003년 이후 물가상승률을 반영하고 있음을 의미합니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령할 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

백양터널

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2007	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	66,326	67,672	2.0%	66,326	67,672	2.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	42,331	43,253	2.2%	42,331	43,253	2.2%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2006년에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 부산광역시로부터 보전받도록 별도로 협의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한, 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	15,790	19,193	21.6%	15,790	19,193	21.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	12,694	15,471	21.9%	12,694	15,471	21.9%

주석: 3-1구간과 직접 접속되는 제2순환도로 4구간이 2006년 12월, 사전 시범 개통되었으며, 순환도로 인근 택지지구 개발이 완료됨에 따라 통행량 및 통행료 수입이 크게 증가하였습니다.

2004년 12월 이후, 유료도로법에 따라 경차에 대하여 50%의 통행료 감면이 적용되고 있으며, 광주광역시와의 협의에 따라 2006년도에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액 및 경차 통행료 감면에 따른 통행료수입 부족금액은 광주광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,308	35,226	2.7%	34,308	35,226	2.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	30,314	30,938	2.1%	30,314	30,938	2.1%

주석: 2004년 12월 이후, 유료도로법에 따라 경차에 대하여 50%의 통행료 감면이 적용되고 있으며, 광주광역시와의 협의에 따라 2006년에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액 및 경차 통행료 감면에 따른 통행료수입 부족금액은 광주시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

우면산터널

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	16,174	18,157	12.3%	16,174	18,157	12.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	28,172	31,632	12.3%	28,172	31,632	12.3%

주석: 실시협약에 따르면, 우면산터널은 2004년 개통 이후 2009년까지 현재의 통행료 수준인 2,000원을 유지하게 되어 있습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

천안-논산 고속도로

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	27,803	30,273	8.9%	27,803	30,273	8.9%
일일 평균 통행료수입	190,068	212,113	11.6%	190,068	212,113	11.6%

(1,000 원)						
-----------	--	--	--	--	--	--

주석: 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 통행료가 2005년 7월 및 2006년 7월부터 물가상승률을 반영해 인상된 것과 부분적으로 관련이 있습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

수정산터널

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	37,428	39,487	5.5%	37,428	39,487	5.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	24,806	26,206	5.6%	24,806	26,206	5.6%

주석: 2006년 2월 대구-부산 고속도로가 개통됨에 따라 부산항과 북부지역 간에 교통이 원활해졌으며 이는 수정산터널 통행량과 통행료수입에 긍정적인 영향을 주었습니다.

부산광역시와의 협의에 따라 2006년에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 부산광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

대구-부산 고속도로

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	25,051	31,874	27.2%	25,051	31,874	27.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	197,920	251,517	27.1%	197,920	251,517	27.1%

주석: 대구-부산 고속도로는 2006년 2월 정식 개통되어, 램프업 단계에 있으며 통행량 및 통행료수입이 급속히 증가하고 있습니다.

대구광역시 제4차 순환도로

구 분	1분기 비교			연간 총계 비교		
	2006	2007	변동율 (%)	2006	2007	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	18,132	17,744	(2.1%)	18,132	17,744	(2.1%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	18,151	17,784	(2.0%)	18,151	17,784	(2.0%)

주석: 2006년 2월 개통된 대구-부산 고속도로는 대구광역시 제4차 순환도로의 통행량과 통행료수입에 부정적인 영향을 주었습니다.

대구광역시와의 협의에 따라 2006년도에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 대구광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

3. 주무관청으로부터의 재정지원금 수취 현황

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

관련 협약에 따라 1분기 중 각 사업시행자가 보전받은 최소통행료수입은 다음과 같습니다.

자산명	금액 (억원)	수령일자	적용기간
우면산 터널	92	2007.2.13	2005.7.1 – 2006.6.30

좀 더 자세한 정보 요구 시:

이재균
 투자자정보
 맥쿼리인프라스트럭처투융자회사
 + 82 2 3705 8533
 + 82 11 9870 1891

최남욱
 투자자정보
 맥쿼리인프라스트럭처투융자회사
 + 82 2 3705 4989
 + 82 16 320 3412

본 공시자료는 맥쿼리한국인프라투융자회사(이하 “맥쿼리인프라”)와 같은 주식의 청약, 매매 또는 청약의 권유가 금지된 미국과 다른 재판관할지(이하 “기타 지역”) 에서 MKIF 주식의 매매를 위한 청약의 목적으로 제공하는 것은 아닙니다. 1933 년 미국 연방 증권법 및 그 개정 법률에 따른 등록을 필하거나 등록 면제받지 아니한 주식은 미국에서 청약이나 매매를 할 수 없으며, 그러한 청약이나 매매가 허용되지 않은 기타 지역에서도 청약 또는 매매가 허용되지 않습니다. MKIF는 MKIF 주식을 미국에서 등록 또는 공모할 의사가 없습니다.

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

본 문서는 (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. 만일 위의 관련자에 해당하지 않는다면 본 문서 또는 그 내용에 따라 투자하거나 이를 근거로 투자하여서는 안됩니다.

맥쿼리인프라에 대한 투자는 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주), 맥쿼리 은행, 기타 맥쿼리은행그룹 (이하 “맥쿼리”) 계열에 대한 예금 또는 동사의 채무가 아니며, 상환지연 또는 수익 및 투자원금의 손실 가능성 등 투자위험에 노출됩니다. 맥쿼리인프라 그리고 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)를 포함한 맥쿼리는 맥쿼리인프라의 실적, 원금의 환금 또는 맥쿼리인프라 주식에 대한 특정 수익률의 지급을 보장하지 않습니다.

부 록

맥쿼리한국인프라투자회사가 보유하고 있는 운영중인 자산에 대한 투자지분

회사가 현재 투자한 운영 중인 유료도로의 사업시행자에 대한 지분은 다음과 같습니다:

- 신공항하이웨이(주) - 인천국제공항고속도로의 사업시행자. 24.1% 지분 및 후순위대출 (517억원) 투자약정
- 백양터널(유) - 백양터널의 사업시행자. 99.2% 지분 및 선순위대출 (1,244억원) 투자약정
- 광주순환(주) - 광주 제2순환도로, 3-1구간의 사업시행자. 75% 지분 및 선순위대출 (733억원) 투자약정
- 광주순환도로투자(주) - 광주 제2순환도로, 1구간의 사업시행자. 100% 지분 및 선순위대출, 후순위대출, 그리고 운전자금 대출 (1,772억원) 투자약정
- 우면산인프라웨이(주) - 우면산터널의 사업시행자. 36% 지분 투자
- 천안논산고속도로(주) - 천안-논산 고속도로의 사업시행자. 60% 지분 및 후순위대출 (1,823억원) 투자약정
- 수정산투자(주) - 수정산터널의 사업시행자. 100% 지분 그리고 선순위 및 후순위대출 (913억원) 투자약정
- 신대구부산고속도로(주) - 대구-부산 고속도로의 사업시행자. 전환사채 320억원 투자
- 대구동부순환도로(주) - 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)의 사업시행자. 85% 지분 및 후순위대출 (320억원) 투자약정