



2011년 1월 28일

### 맥쿼리한국인프라투자회사 2010년 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2010년 12월 31일로 만료된 2010년 사업연도(이하 “당기”)의 실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- 견조한 재무 및 운영 실적 시현:
  - 개별재무제표 기준으로 운용수익 및 당기순이익은 전년대비 각 8.0% 및 11.2% 증가한 1,663억원 및 1,114억원 기록
  - 세 건의 재무관리(Capital management) 거래<sup>1</sup>를 성공적으로 마무리하였으며, 거래에 따른 순현금 유입액은 1,356억원으로 일회성 특별이익은 149억원 발생
  - 투자자산의 통행량 및 통행료수입<sup>2</sup>은 전년대비 각 4.2% 및 7.1% 증가
  - 전년도에 개통한 4개 신규 자산의 2010년도 누적 운영실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 76%<sup>3</sup>이며, 전년도 4분기 운영실적 대비 가중평균통행량 22.3% 증가
  - 운영중인 자산의 투자지분율에 기초한 평균 EBITDA 마진은 85%<sup>4</sup> 유지
- 당기에 지급 결의된 총 분배금은 주당 344원으로 재무관리 거래에 따른 특별이익을 반영:
  - 상반기 분배금 주당 160원 및 하반기 분배금 주당 184원
  - 2010년도 총 분배금은 당해 사업연도의 최소한의 세무상이익 금액으로, MKIF는 법인세를 부담하지 않음<sup>5</sup>
- MKIF 투자자산중 유일하게 건설단계에 있는 부산 신항만 2-3단계 사업의 건설은 일정에 차질없이 당초 예산범위내에서 진행중:
  - 동 자산에 대하여 예상 완공시점인 2011년 12월까지 투자할 MKIF의 투자약정잔액은 약 790억원임
- 안정적인 재무구조 유지: (2010년 12월 31일 기준)
  - 보수적인 차입구조 및 자산의 차입규모는 상환스케줄에 따라 지속적으로 감소
  - MKIF의 장기차입금 잔액은 3,606억원이며, 미인출 잔액은 1,394억원임
  - 향후 4년동안은 외부 자금 조달이 불필요함

1 (1) 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위 대출 매각 및 (2) 천안-논산 고속도로의 후순위 대출 이자를 유동화하는 제2차유동화증권 발행 및 (3) 마창대교의 일부 지분 매각 건  
 2 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월이후 개통된 신규 자산 불포함  
 3 투자약정액으로 가중평균한 일일평균 통행량 기준  
 4 재무제표 감사전 예상금액임. 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였음. 2008년 및 2009년에 신규 개통된 자산 제외. EBITDA 마진 = EBITDA/운영수입 (수입보장금 및 기타 보상금은 현금 기준으로 반영)  
 5 세무상이익 또는 배당가능 이익의 90% 중 큰 금액을 배당하는 경우 당해연도 소득에서 배당금액을 공제함

- 투자지분율에 기초한 총 부채비율<sup>1</sup>은 49%로 전년동기 52% 대비 감소하였으며, 차입금의 54%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징<sup>2</sup>이 되어 있음
- 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성 자산은<sup>3</sup> 약 4,041억원임

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “작년에 수립하였던 여러가지 사업목표들을 성공적으로 수행한 결과 MKIF는 양호한 경영성과를 달성하면서 지난해를 마무리하였고 이제 새로운 한해를 시작하게 되었다” 고 언급하였습니다.

“4개의 신규 개통 자산은 포트폴리오의 상당 비중을 차지하고 있어, 이들 자산의 통행량 증진은 경영의 주요 목표중 하나였다. 2009년 하반기에 개통된 이래, 이들 신규 개통자산들의 통행량이 현저하게 증가하였고, 실시협약상 예측통행량 수준에 근접해 가고 있다.”

“투자자산은 운영초기 단계에서의 부채상환 부담으로 인하여 중단기적으로 MKIF로 지급되는 현금흐름이 제한적인 구조로 되어 있어, 신중하고 면밀한 재무관리 계획을 필요로 한다. 당기중 MKIF는 비핵심자산의 매각거래 및 투자자산의 재무구조 변경 등을 포함 세 건의 거래를 실행하였으며, 모든 거래가 수익 및 현금 수익을 개선에 기여하였다. 또한 거래로부터 창출된 약 1,356억원의 순현금유입액 중 약 500억원은 MKIF 차입금 수준을 낮추는데 사용되었다.”

“한편 MKIF는 부산 신항만 2-3단계 사업의 건설공정 관리 및 운영단계 진입을 위한 경영계획 수립에 적극적인 노력을 기울이고 있고 이러한 부분들을 원활히 진행중이며 부산 지역의 컨테이너 물동량에 대한 보고도 긍정적이다. 동 자산은 개항 예정시점인 2012년 1월까지 계획된 일정과 예산에 따라 개항 준비를 마칠 것으로 예상된다.”라고 언급했습니다.

백 대표는 이어, “신규개통 자산의 성장 지원 및 활발한 재무관리 거래 실행은 MKIF가 계속해서 우선순위로 추진할 계획이다. 구체적인 예로는 신규 접속도로에 대한 정부와의 협의, 투자자산 전반에 걸친 운영비 절감 방안 모색, 향상된 조건으로 서비스 제공업자 및 위탁운영업체와의 계약 체결, 금융비용 절감 및 상환 기일 연장을 위한 차입 자금재조달 등이 현재 자산에서 검토되고 있다. 또한 신용시장의 변동성을 대비하여 차입금 관리를 재무관리 차원에서 신중하게 검토중이다. 마지막으로, 신규 개통자산에 대한 지분 투자 비중을 늘릴 수 있는 기회도 적극 검토중이다.”

“MKIF는 현재 인플레이션에 연동되며 정부수입보장에 기반한 수입실적이 예측가능한 수입구조가 입증된 운영중인 자산으로 포트폴리오 전반이 구성되어 있다. 이와 더불어 활발한 운영 및 재무관리 활동에 따라 MKIF의 분배금 지급 여력이 점증할 것으로 예상된다.”라며,

“MKIF는 올해에도 다시 지속적인 자산 포트폴리오 관리 및 다양한 가치창출 활동을 담은 또하나의 견고한 실적 소식을 주주들에게 전해드릴 것을 기대한다.”라고 언급했습니다.

2010년도 실적에 대한 프레젠테이션 자료는 MKIF 홈페이지(www.mkif.co.kr)에서 받아 보실 수 있습니다.

<sup>1</sup>총부채비율 = MKIF 순 부채 / ( MKIF 순 부채 + MKIF 시가총액(3개월평균)). MKIF 순 부채 = 각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 + 회사 순 부채 (주주차입금 제외)

<sup>2</sup> 헷징 (고정금리 또는 고정금리로 스왑) = MKIF의 투자지분율에 기초한 자산의 고정금리·고정금리스왑 부채 / MKIF 순 부채

<sup>3</sup> MKIF의 현금 및 현금성 자산1,394억원 포함

## 영업성과 요약<sup>1</sup>

(단위: 백만원)

	2010년	2009년
<b>운용수익</b>	<b>166,275</b>	<b>153,978</b>
이자 및 배당수익	151,281	157,818
매매차익	14,888 <sup>2</sup>	(3,575) <sup>3</sup>
기타운용수익	106	(265)
<b>운용비용</b>	<b>54,833</b>	<b>53,755</b>
운용보수	22,891	23,382
이자비용	25,620	22,961
기타비용	6,322	7,412
<b>당기순이익</b>	<b>111,442</b>	<b>100,223</b>
<b>주당순이익(EPS)</b>	<b>336</b>	<b>302</b>

1. 2010년 개별 감사 재무제표 기준
2. 세 건의 재무관리 거래에 따른 일회성 매매차익 포함
3. 천안-논산 고속도로 후순위 대출 미수이자 유동화(Tranche 1-1 및 Tranche 1-2)에 따른 매매차손

## 통행량 및 통행료 수입

	2010년 4분기 비교 <sup>2</sup>		연간 총계 비교 <sup>3</sup>	
	통행량 (%)	통행료수입 (%)	통행량 (%)	통행료수입 (%)
가중평균법 <sup>1</sup>	8.1%	11.5%	4.2%	7.1%

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

## 기타 자세한 문의사항 :

박윤식 전무 Chief Operating Officer 맥쿼리한국인프라투자회사 + 82 2 3705 8550 <a href="mailto:Jason.Pak@macquarie.com">Jason.Pak@macquarie.com</a>	안선경 차장 투자자 정보 맥쿼리한국인프라투자회사 + 82 2 3705 8565 <a href="mailto:Ally.an@macquarie.com">Ally.an@macquarie.com</a>
---	--

본 공시자료는 맥쿼리한국인프라투자회사(이하 "맥쿼리인프라")와 같은 주식의 청약, 매매 또는 청약의 권리가 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 경우의에는 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 권리가 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 적합한지 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

2010년 12월 31일 현재

2009년 12월 31일 현재

(단위: 백만원)

	2010년	2009년
<b>자산</b>		
<b>운용자산</b>	<b>1,848,587</b>	<b>1,964,784</b>
현금및예치금	139,365	239,694
대출금	1,098,823	1,112,570
지분증권	610,399	612,520
<b>기타자산</b>	<b>216,354</b>	<b>189,512</b>
미수이자	199,145	168,342
미수금	3,860	3,178
선급비용	13,349	17,992
<b>자산총계</b>	<b>2,064,941</b>	<b>2,154,296</b>
<b>부채</b>		
미지급금	1	7
미지급운용수수료	5,958	5,814
장기차입금	360,551	380,087
기타부채	2,654	77,986
<b>부채총계</b>	<b>369,164</b>	<b>463,894</b>
<b>자본</b>		
자본금	1,670,986	1,670,986
이익잉여금	24,791	19,416
<b>자본총계</b>	<b>1,695,777</b>	<b>1,690,402</b>
<b>부채및자본총계</b>	<b>2,064,941</b>	<b>2,154,296</b>

1. 2010년 개별 감사 재무제표 기준

**손익계산서**

2010년 1월 1일부터 2010년 12월 31일까지  
 2009년 1월 1일부터 2009년 12월 31일까지

	2010년	(단위: 백만원) 2009년
<b>운용수익</b>	<b>166,275</b>	<b>153,978</b>
이자수익	151,281	157,818
수수료수익	100	144
운용자산 매각이익(손실)	14,888 <sup>1</sup>	(3,575) <sup>2</sup>
기타운용수익	6	(409)
<b>운용비용</b>	<b>54,833</b>	<b>53,755</b>
운용수수료	22,891	23,382
자산보관수수료	335	338
사무관리수수료	251	295
이자비용	25,620	22,961
기타운용비용	5,736	6,779
<b>당기순이익</b>	<b>111,442</b>	<b>100,223</b>

1. 세 건의 재무관리 거래에 따른 일회성 매매차익 포함

2. 천안-논산 고속도로 후순위 대출 미수이자 유동화(Tranche 1-1 및 Tranche 1-2) 에 따른 매매차손

**현금흐름표**

2010년 1월 1일부터 2010년 12월 31일까지  
 2009년 1월 1일부터 2009년 12월 31일까지

	2010년	(단위: 백만원) 2009년
<b>자산운용활동 현금흐름</b>		
자산운용활동 현금유입액 :		
투자자산의 처분	227,663	377,423
대출금 회수액	46,834	183,051
이자수익 및 기타수익	75,797	5,396
선수금 수령	105,032	116,211
선수금 수령	0	72,765
자산운용활동 현금유출액:	(176,925)	(186,495)
대출금 및 지분증권의 취득	(151,861)	(146,571)
수수료 및 비용	(25,064)	(39,924)
<b>자산운용활동 순현금흐름</b>	<b>50,738</b>	<b>190,928</b>
<b>재무활동 현금흐름:</b>		
대출금 회수액	(50,000)	(120,000)
차입금의 차입	5,000	137,000
분배금의 지급	(106,607)	(150,646)
<b>재무활동 순현금흐름</b>	<b>(151,067)</b>	<b>(133,646)</b>
현금 및 예치금의 증가 (감소)	(100,329)	57,282
기초 현금 및 예치금	239,694	182,412
<b>기말 현금 및 예치금</b>	<b>139,365</b>	<b>239,694</b>

## 첨부2. 통행량 및 통행량수입

### 1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 4분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법<sup>1</sup>으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 통행량 및 통행료 수입은 8.1% 및 11.5% 증가하였습니다. 동일기준으로, 2009년 하반기 중 개통한 4개 신규운영자산을 제외한 전년 대비 금년 누적 통행량 및 통행료수입은 4.2% 및 7.1% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 4분기 통행량 및 통행료수입의 전년대비 실적이 크게 증가한 것은 2009년에 신규 개통된 4개 자산이 포함되었기 때문이며, 특히 용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계의 통행실적 증가는 매우 컸습니다.
- 우면산 터널 및 광주 제2순환도로 3-1구간 등 일부 자산에서는 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 전년 동기대비 10% 이상의 통행량 및 통행료수입 증가가 있었습니다.

투자 자산명	2010년 4분기 <sup>2</sup>		2010년 연간총계 <sup>3</sup>		MKIF 전체 자산 중 비율 <sup>o</sup>
	통행량(%)	통행료수입(%)	통행량	통행료수입(%)	
인천국제공항 고속도로	(8.3%)	(0.3%)	(14.0%)	(6.6%)	6.2
백양터널	5.9%	5.9%	4.2%	4.3%	0.2
광주제2순환도로, 3-1구간	13.4%	13.6%	14.6%	16.9%	5.3
광주제2순환도로, 1구간	7.8%	8.4%	4.2%	8.6%	10.7
우면산터널	8.7%	8.7%	11.8%	11.7%	1.1
천안-논산 고속도로	6.4%	14.4%	10.2%	14.3%	15.1
수정산터널	5.5%	4.6%	4.9%	4.7%	7.0
대구광역시 제4차 순환도로	4.8%	4.8%	5.4%	5.4%	5.0
마창대교	16.4%	16.0%	22.7%	8.7%	6.3
용인-서울 고속도로	38.5%	40.1%	N/A	N/A	7.6
서울-춘천 고속도로	25.5%	29.0%	N/A	N/A	7.6
서울특별시 도시철도9호선 (1단계)	29.4%	27.3%	N/A	N/A	4.2
인천대교	3.2%	1.3%	N/A	N/A	9.2
<b>가중 평균<sup>1</sup></b>	<b>8.1%</b>	<b>11.5%</b>	<b>4.2%</b>	<b>7.1%</b>	

- 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정.
- 2009년 신규 개통된 모든 자산 포함 (용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계 및 인천대교)
- 2009년 신규 개통된 모든 자산 불포함

보고서상 통행료수입 증가율은 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 통행료수입은, 통행량 증가는 물론 물가상승률에 연계된 통행료 인상과 각기 다른 통행료를 적용받는 대형과 소형차의 비중이 변동하는 것에 따라서 영향을 받을 수 있습니다.

<sup>1</sup> 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 자산별 통행료에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였습니다.

## 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 통행료수입은 주무관청으로부터 수령할 수 있는 최소통행료수입보장금 및 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 따라서, 각 사업시행자의 통행료수입은 회사의 수입과 일치하지 않을 수 있습니다.

### 인천국제공항 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	56,726	51,999	(8.3%)	62,165	53,490	(14.0%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	329,183	328,204	(0.3%)	359,025	335,242	(6.6%)

주석: 2009년 10월 중 개통된 인천대교의 영향으로 전년대비 통행량이 감소하는 결과를 보였습니다. 동 감소는 실시협약상 예상통행량에 기 반영되어 있었습니다.

### 백양터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	68,233	72,278	5.9%	66,523	69,349	4.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	49,710	52,634	5.9%	48,426	50,487	4.3%

주석: 부산항의 컨테이너 물동량이 회복세를 보임에 따라 전년 동기대비 통행량 및 통행료수입이 증가하였습니다.

### 광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	31,069	35,242	13.4%	29,091	33,344	14.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	27,511	31,251	13.6%	25,242	29,503	16.9%

주석: 통행량 및 통행료수입 실적이 향상된 것은 2007년 7월 이후 3-1구간에 직접 연결된 4구간이 개통되면서 통행량이 유입되고 있기 때문입니다.

### 광주 제2순환도로, 1구간

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,300	36,963	7.8%	34,576	36,019	4.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	35,381	38,370	8.4%	34,261	37,203	8.6%

주석: 2009년 12월에 개통된 문흥 나들목으로부터의 통행량 유입이 지속되면서, 통행량이 증가하는 추세를 보였습니다.

### 우면산터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	25,754	27,994	8.7%	23,479	26,246	11.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	44,663	48,545	8.7%	40,730	45,494	11.7%

주석: 경부고속도로로 부터의 통행량 유입이 지속되면서, 우면산터널의 통행량이 증가하는 추세를 보였습니다.

### 천안-논산 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	36,757	39,115	6.4%	34,437	37,953	10.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	265,537	303,780	14.4%	254,698	291,191	14.3%

주석: 3분기 통행량 및 통행료수입은 2009년 5월 개통된 대전-당진 고속도로로 부터의 통행량 유입에 따라 증가하였습니다. 통행료수입 증가가 통행량 증가보다 두드러지게 큰 이유는 한국도로공사에서 정산하는 12월 분 하이패스 등 선·후불 카드 이용 대금을 12월 결산을 위하여 1개월 앞당겨 지급하였기 때문입니다.

### 수정산터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	40,854	43,111	5.5%	39,283	41,210	4.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	30,712	32,132	4.6%	29,482	30,856	4.7%

주석: 부산항의 컨테이너 물동량이 회복세를 보임에 따라 전년 동기대비 통행량 및 통행료 수입이 증가하였습니다.

### 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,518	20,455	4.8%	18,813	19,825	5.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,571	20,510	4.8%	18,865	19,879	5.4%

주석: 2010년 7월 중 도로의 인근 지역에 대형마트가 개점하면서 고모 IC로부터 차량이 유입되어 통행량이 증가하였습니다.

## 마창대교

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	13,614	15,853	16.4%	11,990	14,717	22.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	24,442	28,355	16.0%	24,247	26,346	8.7%

주석: 경상남도와의 합의에 따라 미인상된 통행료에 대해서는 보상금을 지급받기로 하였습니다.

## 용인-서울 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	44,913	62,208	38.5%	38,933	54,121	NA
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	72,027	100,881	40.1%	62,381	87,157	NA

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운영을 개시하였습니다. 동 자산의 통행량은 빠르게 증가하고 있습니다. 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 78% 수준입니다.

## 서울-춘천 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	28,959	36,340	25.5%	30,432	35,724	NA
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	180,271	232,462	29.0%	189,115	226,530	NA

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운영을 개시하였습니다. 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 77% 수준입니다.

## 서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 순승차* (명 / 일)	143,502	185,697	29.4%	138,010	172,840	NA
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	105,307	134,050	27.3%	101,379	124,564	NA

\* 순승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울특별시 도시철도 9호선(1단계)는 2009년 7월 24일부터 유료운영을 개시하였습니다. 서울시와의 합의에 따라, 개통 후 처음 1년동안 임시적으로 기본운임 900원을 적용하기로 하였으며, 실시협약에 따라, 승차(환승승차 포함) 실적에 근거하여 2011년 3월까지 운임을 재조정하기로 하였습니다. 운임재조정 이전에 적용되는 운임에 따라 발생하는 수입 부족분은 수입보장 혹은 운임 재조정을 통해서 보전받게 됩니다. 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 105% 수준입니다.

**인천대교**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	25,467	26,287	3.2%	25,467	25,549	NA
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	123,188	124,851	1.3%	123,188	122,131	NA

주석: 인천대교는 10월 19일부터 유료운영을 개시하였습니다. 4분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 74% 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.

2009년도 발생분 최소통행료수입보전에 따른 재정 지원금은 다음과 같이 일정대로 전액 수령하였습니다.

(단위: 십억원)

자산명	2009년 발생액	수령액	잔여분	
			액수	실시협약 상 수령 기한
인천국제공항 고속도로	101.7	101.8	-	2011년 2월
백양터널	2.9	2.9	-	2010년 4월
광주제2순환도로, 1구간	15.3	15.3	-	2010년 12월
광주제2순환도로, 3-1구간	6.0	6.0	-	2010년 12월
우면산터널	49.9	49.9	-	2010년 14월
천안-논산 고속도로	50.2	50.2	-	2011년 2월
수정산터널	7.7	7.7	-	2010년 4월
대구광역시 제4차 순환도로	18.9	17.0	1.9	2011년 2월
마창대교	11.9	11.9	-	2010년 2월
용인-서울 고속도로	3.9	-	3.9	2011년 2월
서울-춘천 고속도로	9.3	3.6	5.7	2011년 2월
서울특별시 도시철도9호선 (1단계)	14.3	14.3	-	2010년 12월
인천대교	1.4	-	1.4	2011년 2월