



2008년 4월 30일

**맥쿼리한국인프라투자회사
2008년 1분기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표**

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2008년 1월부터 3월까지(“1분기”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

개별재무제표 기준으로 MKIF는 금년 1분기 중 1,172억원의 운용수익 및 1,034억원의 당기순이익을 실현하여 전년 동분기대비 각각 143.5% 및 159.5% 상승하였습니다. 이러한 큰 폭의 실적증가는 동기간중 MKIF가 자산운용을 적극적으로 한 결과라고 생각됩니다. 지난 1월 MKIF는 백양터널(유)에 제공하였던 선순위 대출채권을 유동화하였으며, 3월에는 보유중이던 신대구부산고속도로(주)의 전환사채를 매각함에 따라 각각 245억원 및 549억원의 매매차익이 발생하였습니다.

1분기중 이자수익은 사업시행자에 대한 신규대출 증가에 따라 전년 1분기대비 9.3% 증가하였으나 배당수익은 전년동분기 대비 감소하였는데, 이는 인천공항고속도로가 금년중 실시예정인 대규모 유지보수에 필요한 현금을 확보하고자 배당금 지급결의를 최소화한 결과입니다. 한편 운용비용은 총 138억원으로 전년 동분기 대비 66.4% 증가하였는데, 증가의 주요 요인은 MKIF가 차입한 대출금에 대한 이자비용에서 발생하였으며, 자산운용보수는 전년도와 비슷한 수준입니다.

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “MKIF가 투자한 자산의 통행실적은 전체적으로 양호합니다. 가중평균법¹으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년도 대비 각 0.8% 및 6.7% 증가하였습니다. 예년에 비해 이례적으로 추웠던 금년 1월과 2월의 날씨로 인해 장거리 여행객의 이용률이 높은 자산의 통행량 성장세는 주춤하였으나, 도심을 통과하는 운전자의 이용률이 높은 자산의 경우에는 큰 영향을 미치지 않았습니다.”

“1분기 중 MKIF는 백양터널 및 대구-부산 고속도로 거래 등 적극적인 자산운용을 통해 탁월한 운용실적을 기록하였습니다. 두 건의 거래는 수익을 측면에서 뿐만 아니라 불안정한 시장 환경에서도 좋은 가격으로 거래를 성사시켰는 바 이는 결국 MKIF 보유자산의 내재가치를 확인시켜 주었다는 점에서 중요한 의미가 있습니다.” 라고 덧붙였습니다.

“주주들에게 지급할 분배금 재원 및 향후 투자 재원으로 활용할 수 있는 현금을 연초부터 충분히 확보하게 된 것은 큰 성과라고 생각합니다. 아울러 어려운 시장상황에서도 MKIF의 사업은 건조하게 유지되고 있으며, 투자자산 역시 지속적으로 좋은 성과를 나타내고 있습니다.” 라고 강조하였습니다.

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

영업성과 요약

(단위: 백만원)

	2008년 1분기	2007년 1분기
운용수익	117,224	48,138
이자수익	36,925	33,787
배당수익	482	9,842
수수료수익	2,895	-
대출채권매각이익	24,454	-
채무증권매각이익	54,946	-
채무증권평가차익(차손)	(2,922)	1,693
기타수익	444	2,816
운용비용	13,791	8,285
운용수수료	7,584	7,693
이자비용	3,447	-
기타비용	2,760	592
당기순이익	103,433	39,853

통행량 및 통행료수입

자산	1분기 비교	
	통행량 (%) ¹	통행료수입 (%) ²
가중평균법	0.8%	6.7%

1. 일일 평균 통행량에 기초한 전년 동기 대비 증가율
2. 일일 평균 통행료수입에 기초한 전년 동기 대비 증가율

기타 자세한 문의사항 :

박윤식
투자자정보
맥쿼리한국인프라투자회사
+ 82 2 3705 8550
Jason.Pak@macquarie.com

최남욱
투자자정보
맥쿼리한국인프라투자회사
+ 82 2 3705 4989
Namwook.Choi@macquarie.com

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 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 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 투자가 자신의 특정한 투자 요구나 목적 및 재무상황에 적합인지 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.

첨부1. 재무요약

대차대조표

2008년 3월 31일 현재

2007년 3월 31일 현재

(단위: 백만원)

	2008년 3월 31일	2007년 3월 31일
자산		
I. 운용자산	1,889,961	1,625,565
현금및예치금	311,947	153,744
대출금	1,028,695	978,143
지분증권	549,319	447,030
채무증권	-	46,648
II. 기타자산	128,249	115,995
미수이자	113,044	106,559
미수금	2,424	310
선급비용	12,781	9,126
자산총계	<u>2,018,210</u>	<u>1,741,560</u>
부채		
미지급금	2,182	1,580
미지급운용수수료	7,584	7,693
장기차입금	271,222	-
기타부채	2,258	332
부채총계	<u>283,246</u>	<u>9,605</u>
자본		
I. 자본금	1,631,531	1,692,102
자본금	1,631,531	1,692,102
II. 이익잉여금	103,433	39,853
당기순이익	103,433	39,853
자본총계	<u>1,734,964</u>	<u>1,731,955</u>
부채및자본총계	<u>2,018,210</u>	<u>1,741,560</u>

손익계산서

2008년 1월 1일부터 2008년 3월 31일까지

2007년 1월 1일부터 2007년 3월 31일까지

(단위: 백만원)

	2008	2007
운용수익	117,224	48,138
이자수익	36,925	33,787
배당수익	482	9,842
수수료수익	2,895	-
대출채권매각이익	24,454	-
채무증권매각이익	54,946	-
채무증권평가차익(차손)	(2,922)	1,693
기타수익	444	2,816
운용비용	13,791	8,285
운용수수료	7,584	7,693
자산보관수수료	127	128
사무관리수수료	74	75
성과수수료	-	-
이자비용	3,447	-
기타운용비용	2,559	389
당기순이익	103,433	39,853

첨부2. 통행량 및 통행량수입

1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 1분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법¹으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 0.8% 및 6.7% 증가하였습니다. 보고서상 통행료수입 증가율은 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료 수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다.

투자 자산명	2008년 1분기		MKIF 전체 자산 중 비율 ^c
	통행량(%) ^a	통행료수입(%) ^b	
인천국제공항 고속도로	(2.9%)	6.0%	5.2
백양터널	(1.2%)	13.4%	0.1
광주제2순환도로, 3-1구간	19.9%	19.4%	4.8
광주제2순환도로, 1구간	(2.5%)	(2.7%)	8.9
우면산터널	5.4%	5.4%	1.0
천안-논산 고속도로	2.8%	5.5%	12.7
수정산터널	(0.4%)	14.1%	6.4
대구광역시 제4차 순환도로	0.5%	0.5%	4.2
가중 평균	0.8%	6.7%	-

- 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 투자약정금액의 비율

통행료수입은, 통행량 증가는 물론 물가상승률에 연계된 통행료 인상과 각기 다른 통행료를 적용받는 대형과 소형차의 비중이 변동하는 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 통행료수입은 목차 3에서 보게 될 관련 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	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	65,596	63,719	(2.9%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	349,544	370,558	6.0%

주석: 1분기 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 상대적으로 높은 이유는 2007년 7월부터 인플레이션에 연동하여 조정된 통행료인상에 따른 결과입니다.

백양터널

구 분	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	67,672	66,882	(1.2%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	43,253	49,028	13.4%

주석: 1분기 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 상대적으로 높은 이유는 2007년 8월부터 조정된 통행료 인상에 따른 결과입니다.

광주 제2순환도로, 3-1구간

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

구 분	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,193	23,007	19.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	15,471	18,472	19.4%

주석: 1분기의 통행량 및 통행료 실적이 대폭 향상된 것은 2007년 7월 1일자로 3-1구간과 직접 연결되는 4구간이 개통된 결과에 기인합니다. 광주광역시와의 협의에 따라 2007년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 광주광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	35,226	34,341	(2.5%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	30,938	30,102	(2.7%)

주석: 1분기의 통행량 및 통행료 수입이 감소한 것은 2007년 7월 1일자로 운영을 시작한 인접한 4구간의 개통에 기인합니다. 광주광역시와의 협의에 따라 2007년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 광주광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다.

우면산터널

구 분	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	18,157	19,137	5.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	31,639	33,348	5.4%

주석: 실시협약상 우면산터널은 2009년까지 통행료가 2,000원으로 고정되어 있습니다.

천안-논산 고속도로

구 분	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	30,273	31,109	2.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	212,113	223,722	5.5%

주석: 1분기 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 통행료가 2007년 7월부터 인플레이션에 연동하여 조정된 통행료인상에 따른 결과입니다.

수정산터널

구 분	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,487	39,318	(0.4%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	26,206	29,889	14.1%

주석: 1분기 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 상대적으로 높은 이유는 2007년 8월부로 조정된 통행료 인상에 따른 결과입니다.

대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	2007년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	17,744	17,827	0.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	17,784	17,868	0.5%

주석: 대구광역시와의 협의에 따라 2007년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 대구광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다.

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.

1분기 중 사업시행자가 관련정부로부터 보전받은 최소통행료수입은 다음과 같습니다. 기타 최소통행료수입보장 자산은 2분기, 3분기 중에 최소통행료수입을 보전받을 예정입니다.

자산명	금액 (억원)	수령일자	적용기간
백양터널	26	2008.01.31	2005~2007 4회 분할지급 중 1차분
광주 제2순환도로, 3-1구간	72	2008.01.10	2006.01.01~2006.12.31
광주 제2순환도로, 1구간	100	2008.01.10	2006.01.01~2006.12.31
우면산터널	81	2008.01.25	2006.07.01~2007.06.30
수정산터널	50	2008.01.31	2005~2007 4회 분할지급 중 1차분
대구광역시 제4차 순환도로	9	2008.02.27	2006.01.01~2006.12.31
합계	338		