



2009년 10월 30일

**맥쿼리한국인프라투자회사**  
**2009년 3분기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표**

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2009년 7월부터 9월까지(이하 “3분기”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- 개별재무제표 기준으로, MKIF는 금년 3분기 중 395억원의 운용수익 및 257억원의 당기순이익을 실현하였으며, 이는 전년 동기대비 각 1% 증가 및 6% 감소한 것입니다. 영업이익(EBITDA)은 315억원으로 전년 동기대비 비슷한 수준을 유지했습니다. 당기순이익이 감소한 것은 올해 초 인천대교 선순위 대출 매각 및 기 약정한 자산의 투자를 실행하고자 차입금이 증가하여 이에 대한 이자비용이 증가하였기 때문입니다. MKIF가 향후 2년반 동안 투자하기로 약정한 총 투자약정금액은 약 1,701억원입니다<sup>1</sup>.
- 운영중인 투자자산은 경기회복에 따른 영향으로 대체로 견조한 통행실적을 시현하였습니다. 가중평균법<sup>2</sup>으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년도 대비 각 5.0% 및 7.9% 증가하였습니다. 통행료수입이 통행량보다 큰 폭의 증가세를 보인 것은, 2008년 10월 이후 4개 자산이 물가상승에 연동하여 통행료를 인상하였기 때문입니다.
- 동 분기 중 용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계 등 세개 자산이 신규 개통되면서 투자자산 포트폴리오의 위험이 현저히 낮아졌습니다.
  - 용인-서울 고속도로: 2009년 7월 1일부터 유료 운영개시. 운영 개시일부터 3분기말까지의 일평균 통행량은 32,953 대로, 실시협약의 예측통행량의 44% 수준입니다. 개통직후 통행량이 낮았던 이유는 대체로 도로주변 신도시 개발 지연에 따른 영향때문이나, 가파른 속도로 통행량이 증가하고 있습니다. 이런 추세는 용인-서울 고속도로 주변 신도시에 입주하는 가구수 증가로 예상했던 출퇴근 차량 통행량이 증가함에 따라 당분간 계속 유지될 것으로 예상됩니다.
  - 서울-춘천 고속도로: 2009년 7월 15일 유료 운영개시<sup>3</sup>. 운영 개시일부터 3분기말까지 일평균 통행량은 32,190 대로, 실시협약의 예측통행량의 70% 수준입니다.
  - 서울특별시 도시철도 9호선 1단계: 2009년 7월 24일 유료 운영개시. 운영 개시일로부터 3분기말까지 일평균 승차인원<sup>4</sup>은 130,687 명으로, 실시협약의 예측승차인원 79% 수준입니다.

인천대교 및 서수원-오산-평택 고속도로 역시 10월 중 개통되어 운영이 시작되었습니다. 전체 투자자산 포트폴리오 중 부산 신항만 2-3 단계만이 아직 건설중에 있습니다.

---

1 용인-서울 고속도로의 추가지분 32%에 대한 조건부 투자약정액 불포함  
 2 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월이후 신규 개통된 자산 제외  
 3 실시협약상 개통일은 8월 12일부터임  
 4 순승차인원. 환승승차인원 불포함

- 자본관리 측면에서 MKIF는 7월 중, 서수원-오산-평택 고속도로의 사업시행자인 경기고속도로(주)에 제공하기로 약정한 후순위 대출 800억원의 매각을 위하여 국내 기관 투자자와 양수도 계약을 체결하였습니다. 동 거래의 금융종결은 12월로 예상됩니다.
- 3분기말, MKIF는 안정적인 재무구조를 유지하고 있습니다.
  - MKIF 영업활동에 의한 현금흐름 대부분이 정부수입보장에 기반함
  - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산은 약 4,979억원임<sup>1</sup>
  - 모든 자산의 차입은 원리금상환 구조로 조달되었으며, 평균 상환만기는 8.5년임
  - MKIF의 순부채는 1,323억원으로, MKIF 차입금의 만기는 2012년임
  - 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 48% 임<sup>2</sup>

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “3분기 중 MKIF가 투자한 대부분의 자산에서 통행량이 증가하는 등 양호한 운영성과를 실현하였다. 이에 따라 올해 누적 통행량 및 통행료수입은 전년 동기간 누적 대비 각 1.7% 및 4.3% 증가하였다”

“3분기 중 세계의 신규자산이 성공적으로 개통되면서 전체 포트폴리오에서 건설 위험은 상당히 감소되었다. 세계 자산 모두가 예정된 기간 내에 당초 계획한 공사비 내에서 완공되어 개통되었으며, 통행실적은 대체로 회사의 기대에 부합하고 있다. 용인-서울 고속도로의 경우 개통 직후 통행량이 다소 낮았으나, 통행량이 매우 빠른 속도로 증가하고 있어, 동 자산은 장기적으로 매우 견조한 운영성과를 낼 것으로 기대된다.”

“자본관리는 여전히 MKIF의 최우선 과제이다. 지난 12개월에 걸쳐, 전세계 인프라 시장은 차입수준 및 이익초과분배에 대한 우려 등으로 다양한 형태의 구조조정을 실행하고 있다. 차입수준에 관한 한 MKIF는 상대적으로 안전하지만, 현재의 분배금 수준을 유지하기 위해서는 향후 몇년간 자본관리 활동에 집중하여야 할 것이다. 이는 MKIF의 자산 포트폴리오가 대체로 초기 성장기에 있고, 투자한 사업시행자의 자본구조가 독특하기 때문에, 대부분의 현금이 외부 선순위 차입금 상황에 사용되어, 현재의 분배금 수준을 유지하기 위한 수익이 단기적으로는 부족할 수 있으나 중장기적으로 점차 증가하는 수익을 내는 등 사업 후반에 수익이 쌓이는 구조이기 때문이다.”

“전세계 인프라 시장의 변화 그리고 2012년에 개통될 부산 신항만 2-3단계 사업 등 MKIF 자산에 영향을 미칠 수 있는 전세계 경제환경을 고려하여, MKIF는 더욱 더 신중한 자본 운용을 할 것이다. MKIF는 현재 중단기 분배금 지급 정책에 대해 검토하고 있으며, 이사회를 거쳐, 2009년 12월 중순경에 하반기 예상분배금 관련 안내공시를 발표할 예정이다. 장기간에 걸쳐 안정적으로 분배금을 지급하고자 하는 것이 회사의 주요 목표이며 이는 향후 회사의 분배 정책의 기본이 될 것이다.”이라고 언급했습니다.

## 영업성과 요약

	(단위: 백만원)	
	2009년 3분기	2008년 3분기
<b>운용수익</b>	<b>39,488</b>	<b>39,237</b>
이자수익	39,688	39,405
기타수익	(200)	(168)
<b>운용비용</b>	<b>13,763</b>	<b>11,885</b>
운용수수료	5,973	6,934
이자비용	5,742	4,363
기타비용	2,048 <sup>1</sup>	588
<b>당기순이익</b>	<b>25,725</b>	<b>27,352</b>

1. 거래관련 비용 포함

1. MKIF의 현금 및 현금성 자산 2,712억원포함

2. 총부채비율=MKIF 순부채/(MKIF 순부채+ MKIF 시가총액(3개월평균)). MKIF 순부채=각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 +회사 순부채 (주주차입금 제외)

## 통행량 및 통행료수입

	2009년 3분기 비교		연간 총계 비교	
	통행량 (%) <sup>1</sup>	통행료수입 (%) <sup>2</sup>	통행량 (%) <sup>1</sup>	통행료수입 (%) <sup>2</sup>
가중평균법	5.0%	7.9%	1.7%	4.3%

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

### 기타 자세한 문의사항 :

박윤식  
Chief Operating Officer  
맥쿼리한국인프라투자회사  
+ 82 2 3705 8500  
[Jason.Pak@macquarie.com](mailto:Jason.Pak@macquarie.com)

안선경  
투자자 정보  
맥쿼리한국인프라투자회사  
+ 82 2 3705 8565  
[Ally.An@macquarie.com](mailto:Ally.An@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 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.

**첨부1. 재무요약 (감사를 받지않은 비연결 재무제표 기준)**

**대차대조표**

2009년 9월 30일 현재

2009년 6월 30일 현재

2008년 9월 30일 현재

(단위: 백만원)

	2009년 9월 30일	2009년6월30일	2008년 9월 30일
<b>자산</b>			
<b>I. 운용자산</b>	<b>1,982,284</b>	<b>2,015,883</b>	<b>1,871,433</b>
현금 및 예치금	271,213	332,888	167,964
대출금	1,103,086	1,082,440	1,107,648
지분증권 <sup>1</sup>	607,985	600,555	595,821
<b>II. 기타자산</b>	<b>166,398</b>	<b>152,677</b>	<b>151,755</b>
미수이자	152,541	138,624	140,599
미수금	3,219	3,308	2,424
선급금	10,638	10,745	8,732
<b>자산총계</b>	<b>2,148,682</b>	<b>2,168,560</b>	<b>2,023,188</b>
<b>부채 및 자본</b>			
미지급금	4	9,599	9,596
미지급운용보수	5,973	5,735	6,935
기타부채	73,128	3,019	2,553
장기차입금	403,538	433,658	291,615
<b>부채총계</b>	<b>482,643</b>	<b>452,011</b>	<b>310,699</b>
<b>자본</b>			
<b>I. 자본금</b>	<b>1,670,986</b>	<b>1,670,986</b>	<b>1,631,531</b>
<b>II. 이익잉여금</b>	<b>(4,947)</b>	<b>45,563</b>	<b>80,958</b>
<b>자본총계</b>	<b>1,666,039</b>	<b>1,716,549</b>	<b>1,712,489</b>
<b>부채 및 자본총계</b>	<b>2,148,682</b>	<b>2,168,560</b>	<b>2,023,188</b>

1 자본시장과 금융투자업에 관한 법률상 MKIF는 모든 비상장주식에 대해 취득가격으로 평가하고 있습니다. 그러나 외부감사를 받지 않았는 바 추후 변경될 수 있습니다.

**손익계산서**

2009년 7월 1일부터 2009년 9월 30일까지

2009년 4월 1일부터 2009년 6월 30일까지

2008년 7월 1일부터 2008년 9월 30일까지

(단위: 백만원)

	2009년 3분기	2009년 2분기	2008년 3분기
<b>I. 운용수익</b>	<b>39,488</b>	<b>35,363</b>	<b>39,237</b>
이자수익	39,688	39,344	39,405
채무증권매각차익(차손)	(241)	(424)	(239)
대출채권매각 차익(차손)	-	(3,575)	-
기타수익	41	18	71
<b>II. 운용비용</b>	<b>13,763</b>	<b>14,349</b>	<b>11,885</b>
운용수수료	5,973	5,735	6,934
수탁수수료	84	85	86
사무관리수수료	73	74	76
이자비용	5,742	6,754	4,363
기타비용	1,891	1,701	426
<b>III. 당기순이익</b>	<b>25,725</b>	<b>21,014</b>	<b>27,352</b>

## 첨부2. 통행량 및 통행량수입

### 1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 3분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법<sup>1</sup>으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 5.0% 및 7.9% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 경기회복의 영향으로 도로 이용객이 늘어나면서, 3분기 중 건조한 통행 실적을 기록하였습니다.
- 우면산 터널 및 광주 제2순환도로 3-1구간은 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 큰 폭의 통행량 증가가 있었습니다.
- 일부 자산의 통행료 인상으로 인하여 2009년 3분기 통행료수입은 전년 동기대비 7.9% 증가하였습니다.

투자 자산명	2009년 3분기		2009년 전체		MKIF 전체 자산 중 비율 <sup>c</sup>
	통행량(%) <sup>a</sup>	통행료수입(%) <sup>b</sup>	통행량 <sup>a</sup>	통행료수입(%) <sup>b</sup>	
인천국제공항 고속도로	3.8%	4.1%	(4.1%)	(3.8%)	5.7
백양터널	(0.2%)	(0.6%)	(1.6%)	(2.2%)	0.1
광주제2순환도로, 3-1구간	14.9%	27.5%	14.7%	23.0%	5.3
광주제2순환도로, 1구간	(3.5%)	13.8%	(3.2%)	8.3%	9.8
우면산터널	8.7%	8.5%	11.0%	10.6%	1.0
천안-논산 고속도로	7.0%	10.9%	4.8%	9.2%	13.9
수정산터널	(0.1%)	(0.9%)	(1.4%)	(2.6%)	7.0
대구광역시 제4차 순환도로	3.2%	3.3%	1.3%	1.4%	4.6
마창대교	20.0%	16.0%	11.3%	10.9%	5.1
용인-서울 고속도로 <sup>d</sup>	N/A	N/A	N/A	N/A	10.6
서울-춘천 고속도로 <sup>d</sup>	N/A	N/A	N/A	N/A	7.0
서울특별시 도시철도9호선 (1단계) <sup>d</sup>	N/A	N/A	N/A	N/A	3.8
<b>가중 평균<sup>d</sup></b>	<b>5.0%</b>	<b>7.9%</b>	<b>1.7%</b>	<b>4.3%</b>	-

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

d 2009년 7월에 개통한 3개 자산은 가중평균 계산에 포함되지 않음

통행료수입은, 통행량 증가는 물론 물가상승률에 연계된 통행료 인상과 각기 다른 통행료를 적용받는 대형과 소형차의 비중이 변동하는 것에 따라서 영향을 받을 수 있습니다.

### 2. 사업시행자별 현황

각 유료도로 자산의 통행량은 일일 평균 통행량에 기초하여 산정되었습니다. 주석에 달리 명기되지 않는 한, 통행료수입은 부가세를 제외한 실제 통행료수입을 의미합니다. 실제 통행료수입은 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	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)

<sup>1</sup>각 자산의 통행료와 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였습니다.

일일 평균 통행량 (차량 / 일)	68,597	71,202	3.8%	66,744	63,998	-4.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	391,221	407,171	4.1%	383,775	369,082	-3.8%

주석: 당 분기 중 인천국제공항을 이용하는 여행객이 증가하면서, 전년대비 통행량이 증가하였습니다.

### 백양터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	66,674	66,529	-0.2%	67,035	65,947	-1.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	48,790	48,480	-0.6%	49,091	47,993	-2.2%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2007년 8월 1일 이후 통행료 인상이 없었습니다. 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받고 있습니다.

### 광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	26,013	29,891	14.9%	24,774	28,424	14.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	20,859	26,596	27.5%	19,907	24,478	23.0%

주석: 2007년 7월 1일자로 3-1구간과 직접 연결되는 4구간이 개통되어 통행량이 지속적으로 증가하고 있습니다. 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 2009년 4월 1일부터 통행료가 인상되었기 때문입니다.

### 광주 제2순환도로, 1구간

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	36,179	34,913	-3.5%	35,801	34,670	-3.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	31,480	35,831	13.8%	31,284	33,883	8.3%

주석: 통행량 감소에도 불구하고, 2009년 4월 1일부터 통행료가 인상됨에 따라 통행료수입이 증가하였습니다.

### 우면산터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	21,412	23,280	8.7%	20,458	22,713	11.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	37,246	40,398	8.5%	35,618	39,404	10.6%

주석: 실시협약상 우면산터널은 2009년까지 통행료가 2,000원으로 고정되어 있습니다. 경부고속도로의 버스 전용차로제 평일 확대 적용에 따라, 우면산터널이 우회도로로 부각되어, 우면산터널의 통행량은 지속적으로 증가하는 추세를 보였습니다.

**천안-논산 고속도로**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	33,151	35,487	7.0%	32,128	33,655	4.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	236,146	261,997	10.9%	229,930	251,046	9.2%

주석: 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 2008년 10월부터 인플레이션에 연동하여 조정된 통행료인상에 따른 결과입니다.

**수정산터널**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,190	39,146	-0.1%	39,309	38,754	-1.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,712	29,430	-0.9%	29,831	29,067	-2.6%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2007년 8월 1일 이후 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

**대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	18,419	19,016	3.2%	18,329	18,575	1.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	18,464	19,072	3.3%	18,373	18,627	1.4%

주석: 대구광역시와의 협의에 따라 개통 이후 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 대구광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

**마창대교**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	10,280	12,334	20.0%	10,280	11,442	11.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	21,804	25,294	16.0%	21,804	24,181	10.9%

주석: 마창대교는 2008년 7월 15일부터 유료운행을 개시하였습니다. 경상남도와의 합의에 따라, 최소수입보장금의 지급시기를 조정하는 대신 통행료를 2009년 9월 1일부터 2010년 말까지 2,400원에서 2,000원으로 인하하였습니다.

**용인-서울 고속도로**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	-	32,953	N/A	-	32,953	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	52,735	N/A	-	52,735	N/A

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운영을 개시하였습니다. 개통이후, 일평균 통행량은 7월 25,218대, 8월 33,003대, 9월 40,892대로 큰 폭의 증가를 보였습니다.

**서울-춘천 고속도로**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	-	32,190	N/A	-	32,190	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	199,669	N/A	-	199,669	N/A

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운영을 개시하였습니다. 일평균 통행량은 7월 31,779대, 8월 38,058대, 9월 26,346대로, 여름철 휴가 교통수요가 집중된 7~8월에 큰 폭의 증가를 보였습니다.

**서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 승승차* (명 / 일)	-	130,687	N/A	-	130,687	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	96,143	N/A	-	96,143	N/A

\* 승승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울특별시 도시철도 9호선(1단계)는 2009년 7월 24일부터 유료운영을 개시하였습니다. 서울시와의 협의에 따라, 개통 후 처음 1년동안 임시적으로 기본운임 900원을 적용하기로 하였으며, 2010년 10월까지의 승차(환승승차 포함) 실적에 따라 운임을 재조정하기로 하였습니다. 개통후 2년동안 서울시는 실시협약상 예상운임대비 실제 운임실적이 50%를 하회하는 경우에도 정부수입보장을 지급하기로 하였습니다. 일평균 승승차인원은 8월 123,569명, 9월 138,153명으로 증가세를 보였습니다.