



2011년 4월 29일

맥쿼리한국인프라투자회사
2011년 1분기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사 (이하 “ MKIF ”)는 금일 2011년 1월부터 3월까지 (이하 “ 1분기 ”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- MKIF는 천안논산고속도로(주)의 후순위 대출 이자를 유동화하는 제3차유동화증권 발행을 성공적으로 마무리하였으며 동 거래를 통하여 206억원의 현금을 조기수령하는 효과를 거뒀습니다.
- 개별재무제표 기준으로, MKIF는 1분기 중 운용수익 및 당기순이익으로 각 394억원 및 258억원을 기록하였습니다. 2010년 1분기중 발생한 일회성 특별이익 71억원을 제외하면, 운용수익 및 당기순이익은 전년 동기대비 각 5% 및 19% 증가하였습니다. 부산 신항만 2-3단계의 대출 잔액이 증가함에 따라, 이자수익은 20억원 증가하였으며, 이자비용 및 거래관련 비용이 감소하면서 운용비용은 21억원 감소하였습니다.
- 운영중인 투자자산은 견조한 통행실적을 기록하였습니다. 가중평균법¹으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년도 대비 각 7.8% 및 8.0%² 증가하였습니다. 4개 신규운영자산의³ 1분기 통행량 실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 70%⁴ 수준으로 전년 동기대비 약 4.5% 증가하였습니다.
- MKIF 투자자산중 유일하게 건설단계에 있는 부산 신항만 2-3단계 사업의 건설은 일정에 차질없이 당초 예산범위내에서 진행되고 있습니다. 동 자산에 대하여 2011년 12월까지 인출될 MKIF의 투자약정잔액은 약 660억원입니다. 부산 신항만 2-3단계 사업은 2012년 1월에 개항될 예정입니다.
- MKIF는 안정적인 재무구조를 유지하고 있습니다.
 - MKIF의 신용등급은 AA-(안정적)에서 AA0(안정적)으로 한등급 상향 조정됨⁵
 - 보수적인 차입구조를 유지하는 한편 투자자산의 경우 지속적으로 차입금을 상환중
 - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산은 약 3,231억원임⁶
 - MKIF의 순부채는 2,531억원이며 차입금의 만기는 2014년 11월임
 - 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 49%⁷ 이며, 차입금의 48%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징⁸이 되어 있음

1. 각 자산의 통행료와 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정
 2. 통행료 미인상에 따른 재정지원금 불포함
 3. 용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계 및 인천대교
 4. 투자약정액 기준으로 가중한 실시협약 대비 일평균 통행량 실적 평균
 5. 평정사: 한국기업평가 (2011년 4월 4일)
 6. MKIF의 현금 및 현금성 자산 1,138억원 포함
 7. 총부채비율=MKIF 순부채/(MKIF 순부채+ MKIF 시가총액(3개월평균)). MKIF 순부채=각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 + 회사 순부채 (주주차입금 제외)
 8. 헷징(고정금리 또는 고정금리로 스왑) = MKIF 의 투자지분율에 기초한 자산의 고정금리·고정금리스왑 부채/ MKIF 순부채

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “MKIF는 재무 측면 및 투자자산의 운영성과 양면에서 모두 양호한 실적을 달성하였고 이에 따라 금년 한해도 순조로운 출발을 하게 되었다. 특히, 4개의 신규개통 자산 모두 빠른 통행량 증가세를 보이며, 전년 동기대비 투자자산 성장률 기록하였다. 모든 투자자산의 통행 실적은 크게 증가한 점은 매우 고무적이나 인천공항고속도로는 인천공항철도와 인천대교가 개통됨에 따라 예상대로 통행량이 감소하였다.” 라며,

“건실한 재무구조 및 현금흐름을 확보함에 따라, MKIF의 신용등급은 한단계 상향 조정되었다. 자산의 통행료수입이 소비자물가지수(CPI)에 연동되어 있어 최근과 같은 물가상승 국면에서 장점으로 부각된 점도 등급조정에 영향을 미쳤다. 재무관리는 여전히 사업의 주요 활동 과제이며, MKIF는 현금흐름 및 수익증대를 위해 계속해서 재무관리활동을 추진해 나갈 계획이다.” 라고 언급했습니다.

영업성과 요약

	(단위: 백만원)	
	2011년 1분기	2010년 1분기
운용수익	39,454	44,025
이자수익	38,833	36,875
매매차익	621 ¹	7,148 ²
기타수익	-	2
운용비용	13,620	15,716
운용수수료	5,877	5,650
이자비용	6,233	6,526
기타비용 ³	1,510	3,540
당기순이익	25,834	28,309
경상 당기순이익⁴	25,213	21,161

1. 천안-논산 고속도로의 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익
2. 천안-논산 고속도로의 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
3. 거래관련 일회성 비용 포함
4. 일회성 매매차익 제외

통행량 및 통행료수입

	2011년 1분기 비교	
	통행량 (%) ¹	통행료수입 (%) ²
가중평균법	7.8%	8.0%

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
 Phone +82 2 3705 8550
 Email Jason.Pak@macquarie.com

안선경

투자자 정보
 맥쿼리한국인프라투자회사
 Phone +82 2 3705 8565
 Email Ally.An@macquarie.com

본 공시자료는 맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “맥쿼리인프라”)와 같은 주식의 청약, 매매 또는 청약의 권유가 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 권유가 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.

첨부 1. 재무요약 (감사를 받지 않은 비연결 재무제표 기준)

대차대조표

2011년 3월 31일 현재
 2010년 12월 31일 현재
 2010년 3월 31일 현재

(단위: 백만원)

	2011년 3월 31일	2010년 12월 31일	2010년 3월 31일
자산			
I. 운용자산	1,832,446	1,848,587	1,881,956
현금 및 예치금	113,771	139,365	204,123
대출금	1,104,789	1,098,823	1,059,216
지분증권 ¹	613,886	610,399	618,617
II. 기타자산	203,530	216,354	183,478
미수이자	186,642	199,145	164,057
미수금	4,460	3,860	3,895
선급금	12,428	13,349	15,526
자산총계	2,035,976	2,064,941	2,065,434
부채 및 자본			
미지급금	63	1	3
미지급운용보수	5,877	5,958	5,650
기타부채	2,496	2,654	2,733
장기차입금	366,917	360,551	391,370
부채총계	375,353	369,164	399,756
자본			
I. 자본금	1,670,986	1,670,986	1,670,986
II. 이익잉여금	(10,363)	24,791	(5,308)
자본총계	1,660,623	1,695,777	1,665,678
부채 및 자본총계	2,035,976	2,064,941	2,065,434

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

손익계산서

2011년 1월 31일부터 3월 31일까지
2010년 1월 31일부터 3월 31일까지
2009년 1월 31일부터 12월 31일까지

(단위: 백만원)

	2011년 1분기	2010년 1분기
I. 운용수익	39,454	44,025
이자수익	38,833	36,875
운용자산매매차익	621	7,148
기타운용수익	-	2
II. 운용비용	13,620	15,716
운용수수료	5,877	5,650
수탁수수료	82	82
사무관리수수료	51	72
이자비용	6,233	6,526
기타비용	1,377	3,386
III. 당기순이익	25,834	28,309

첨부2. 통행량 및 통행료수입

1. 통행량 및 통행료수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자 (이하 “사업시행자”)들의 1분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법으로¹ 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 7.8% 및 8.0% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 동 분기 중의 통행 실적 증가는 주로 아래의 요인에 기인합니다.
 - 4개의 신규개통 자산은 램프-업 효과로, 전년 동기 대비 통행량이 18.5%² 증가하였습니다.
 - 우면산 터널, 천안-논산 고속도로, 광주 제2순환도로 3-1구간 및 마창대교 등 일부 자산의 경우 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 큰 폭의 통행량 증가가 있었습니다.
- 인천국제공항 고속도로는 2010년 12월부터 인천공항철도가 전구간 개통됨에 따라 통행량이 감소하였습니다.
- 부산 신항만 2-3단계 및 우면산 터널을 제외한 모든 사업의 사업시행자는 실시협약에 따라, 매년 전년도 물가상승률(CPI)을 반영하여 통행료를 조정하거나 통행료 미인상에 대한 재정지원을 받을 수 있습니다. 2010년도 물가상승률에 대해 적용하게 되는 평균 CPI는 3.5%입니다.³

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 통행료 미인상에 따른 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 따라서, 각 사업시행자의 통행료수입은 회사의 수입과 일치하지 않을 수 있습니다.

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

투자 자산명	2010년 1분기		MKIF 전체 자산 중 비율 ^c
	통행량(%) ^a	통행료수입(%) ^b	
인천국제공항 고속도로	(4.1%)	(4.0%)	6.2
백양터널	3.1%	3.1%	0.2
광주제2순환도로, 3-1구간	9.9%	10.0%	5.3
광주제2순환도로, 1구간	5.4%	6.1%	10.7
우면산터널	7.2%	7.2%	1.1
천안-논산 고속도로	8.8%	9.1%	15.1
수정산터널	4.1%	3.8%	7.0
대구광역시 제4차 순환도로	4.0%	4.0%	5.0
마창대교	7.6%	8.2%	6.3
용인-서울 고속도로	29.2%	29.7%	7.6
서울-춘천 고속도로	12.6%	13.8%	7.6
서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)	13.0%	10.4%	4.2
인천대교	17.2%	18.8%	9.2
가중 평균	7.8%	8.0%	-

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

1. 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정

2. 2010년 1분기 대비 2011년 1분기 중의 가중평균 통행량 증가

3. 가중평균 기준, 개별 자산별로 적용하는 CPI 증가율은 주무관청의 계산 방식에 따라 상이함

2. 사업시행자별 현황

인천국제공항 고속도로

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	48,278	50,323	(4.1%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	304,799	317,646	(4.0%)

주석: 전년 동기대비 통행량 및 통행료 수입이 감소한 것은 2010년 12월부터 인천공항철도(2단계: 김포공항 - 서울역)가 개통함에 따른 영향 때문입니다.

백양터널

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	67,865	65,836	3.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	49,401	47,930	3.1%

광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	33,130	30,154	9.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,321	26,657	10.0%

주석: 통행량 및 통행료 수입이 크게 증가한 이유는 시내외 통행 차량의 증가 및 2008년 5월에 개통된 광주-무안 고속도로로 부터의 통행량 유입이 지속되고 있기 때문입니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,515	32,508	5.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	34,248	33,475	6.1%

주석: 각화대교의 연결 (2009년 12월) 및 호남고속도로의 문흥 나들목 개통(2010년 6월)에 따른 통행량 유입이 지속되면서, 통행량 및 통행료 실적이 향상되었습니다.

우면산터널

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	25,550	23,827	7.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	44,284	41,300	7.2%

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

천안-논산 고속도로

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	37,381	34,364	8.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	285,487	261,685	9.1%

주석: 전년대비 길어진 설연휴 기간동안의 통행량 증가 및 2011년 1월에 개통된 순천-완주 고속도로의 영향으로 동분기 통행 실적이 전년대비 큰 폭으로 증가하였습니다.

수정산터널

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	41,047	39,415	4.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	30,804	29,668	3.8%

대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,037	18,301	4.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,091	18,351	4.0%

마창대교

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	13,912	12,928	7.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	25,106	23,198	8.2%

용인-서울 고속도로

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	57,182	44,261	29.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	92,086	70,878	29.7%

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운행을 개시하였습니다. 동 자산의 통행량은 램프-업 효과로 개통후부터 빠르게 증가하고 있습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 68% 수준입니다.

서울-춘천 고속도로

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	32,112	28,518	12.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	185,776	179,592	13.8%

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운행을 개시하였습니다. 램프-업 효과로 전분기 대비 통행량이 크게 증가하였습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 68% 수준입니다.

서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 순승차* (명 / 일)	183,173	162,069	13.0%
일일 평균 운임 수입 (1,000 원)	129,618	117,373	10.4%

* 순승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울특별시 도시철도 9호선(1단계)는 2009년 7월 24부터 유료운영을 개시하였습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 89% 수준입니다. 동분기에 순승차 인원이 운임 수입보다 큰폭으로 증가한 것은 버스에서 동 노선으로 환승하는 환승객이 크게 증가하면서 환승에 따른 순수입이 감소하였기 때문입니다. 서울시와의 협의에 따라, 임시적으로 타노선과 동일한 기본운임 900원을 적용하기로 하였으며, 승차(환승승차 포함) 실적에 근거하여 2011년 6월말까지 운임을 재조정 할 예정입니다. 실시협약과 다른 최초운임 적용에 따른 수입 부족분은 수입보장 혹은 운임 재조정을 통해서 보전받게 됩니다.

인천대교

구 분	1분기 비교		
	2011년 1분기	2010년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 순승차* (명 / 일)	25,343	21,620	17.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	126,122	106,160	18.8%

주석: 인천대교는 2009년 10월 19일부터 유료운영을 개시하였습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 63% 수준입니다.