



2010년10월 29일

**맥쿼리한국인프라투자회사**  
**2010년 3분기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표**

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2010년 7월부터 9월까지(이하 “3분기”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- 개별재무제표 기준으로, MKIF의 운용수익 및 당기순이익은 전년동기 대비 각 5.7% 및 5.2% 감소한 373억원 및 244억원을 기록하였습니다. 이는 2010년 1월에 매각된 서수원-오산-평택 고속도로로 부터의 이자수입 감소 및 현금에 대한 예금수입 감소가 반영된 것 입니다. 전년동기 대비 운용비용은 운용수수료 및 일회성 거래관련 비용이 감소함에 따라 약 6.5% 감소하였습니다.
- 운영중인 투자자산은 견조한 실적 증가를 기록하였습니다. 가중평균법<sup>1</sup>으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년도 대비 각 10.6% 및 12.0% 증가하였습니다. 작년에 개통된 4개<sup>2</sup> 신규개통 자산의 2분기 중 운영실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 76%<sup>3</sup> 수준이었으나, 3분기 중에는 84% 수준의 통행량 실적을 기록하였습니다.
- MKIF 투자자산중 유일하게 건설단계에 있는 부산 신항만 2-3단계 사업의 건설은 일정에 차질없이 당초 예산범위내에서 진행되고 있습니다. 동 자산에 대하여 예상 완공시점인 2011년 12월까지 인출될 MKIF의 투자약정잔액은 약 881억원입니다.
- MKIF는 안정적이고 보수적인 재무구조를 유지하고 있습니다.
  - 보수적인 차입구조를 유지하는 한편 투자자산의 경우 지속적으로 부채를 상환함
  - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산은 MKIF의 현금 1,033억원을 포함하여 약 3,557억원임
  - MKIF는 2010년 8월 중 500억원의 차입금을 상환한 바 있으며, 이에 따른 차입금 잔액은 3,546억원으로, 동 차입금의 만기는 2014년 11월임
  - 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 52%<sup>4</sup>이며, 차입금의 47%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징<sup>5</sup>이 되어 있음

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “자산의 운영 실적은 특히 신규개통 자산들이 2009년 하반기 개통 이후 지속적인 통행량 증가를 기록하면서 MKIF 포트폴리오의 우수성을 확인 시켰다. 신규개통 자산의 운영성과는 장기적으로 MKIF의 현금 수입이 증가하는데 중요한 역할을 할 것이다.”

“재무적 측면에서 동분기 실적은 MKIF의 수익 및 현금 수입을 최대화 하기 위하여 지속적으로 실행하고 있는 재무 활동에 따른 결과를 반영하고 있다. 동 분기중 이자수입의 감소는 올 해 실행된 재무관리

1 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월 신규 개통된 자산 중 3개 자산 포함 (용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계)

2 용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계 및 인천대교

3 투자약정액 기준으로 가중한 실시협약 대비 일평균 통행량 실적 평균

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

5 헷징(고정금리 또는 고정금리로 스왑) = MKIF의 투자지분율에 기초한 자산의 고정금리·고정금리스왑 부채/ MKIF 순부채

거래로부터 인식된 자본이익으로 대체로 상쇄되었으며, 잉여현금은 차입금 상환에 사용되어 이자비용을 최소화하는데 기여했다.”라고 언급했습니다.

## 영업성과 요약

	(단위: 백만원)	
	2010년 3분기	2009년 3분기
<b>운용수익</b>	<b>37,257</b>	<b>39,488</b>
이자수익	37,253	39,688
기타수익	4	(200)
<b>운용비용</b>	<b>12,863</b>	<b>13,763</b>
운용수수료	5,704	5,973
이자비용	6,349	5,742
기타비용	810	2,048 <sup>1</sup>
<b>당기순이익</b>	<b>24,394</b>	<b>25,725</b>

1. 거래관련 비용 포함

## 통행량 및 통행료수입

	2010년 3분기 비교 <sup>2</sup>		연간 총계 비교 <sup>3</sup>	
	통행량 (%)	통행료수입 (%)	통행량 (%)	통행료수입 (%)
<b>가중평균법<sup>1</sup></b>	<b>10.6%</b>	<b>12.0%</b>	<b>4.6%</b>	<b>6.5%</b>

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

2. 2009년 7월 신규 개통된 3개 자산 포함 (웅인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계)

3. 2009년 7월이후 신규 개통된 모든 자산 불포함

## 기타 자세한 문의사항 :

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

안선경 차장  
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 개별 재무제표 기준)**

**대차대조표**

2010년 9월 30일 현재

2009년 9월 30일 현재

(단위: 백만원)

	2010년 9월 30일	2009년 9월 30일
<b>자산</b>		
<b>I. 운용자산</b>	<b>1,803,963</b>	<b>1,982,284</b>
현금 및 예치금	103,340	271,213
대출금	1,077,957	1,103,086
지분증권 <sup>1</sup>	622,666	607,985
<b>II. 기타자산</b>	<b>219,957</b>	<b>166,398</b>
미수이자	201,481	152,541
미수금	3,883	3,219
선급금	14,593	10,638
<b>자산총계</b>	<b>2,023,920</b>	<b>2,148,682</b>
<b>부채및자본</b>		
미지급금	1	4
미지급운용보수	5,704	5,973
기타부채	2,596	73,128
장기차입금	354,554	403,538
<b>부채총계</b>	<b>362,855</b>	<b>482,643</b>
<b>자본</b>		
<b>I. 자본금</b>	<b>1,670,986</b>	<b>1,670,986</b>
<b>II. 이익잉여금</b>	<b>(9,921)</b>	<b>(4,947)</b>
<b>자본총계</b>	<b>1,661,065</b>	<b>1,666,039</b>
<b>부채및자본총계</b>	<b>2,023,920</b>	<b>2,148,682</b>

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

**손익계산서**

2010년 7월 1일부터 2009년 9월 30일까지

2009년 7월 1일부터 2008년 9월 30일까지

(단위: 백만원)

	2010년 3분기	2009년 3분기
<b>I. 운용수익</b>	<b>37,257</b>	<b>39,488</b>
이자수익	37,253	39,688
운용자산매각이익(손실)	-	(241)
기타수익	4	41
<b>II. 운용비용</b>	<b>12,863</b>	<b>13,763</b>
운용수수료	5,704	5,973
수탁수수료	84	84
사무관리수수료	52	73
이자비용	6,349	5,742
기타비용	674	1,891
<b>III. 당기순이익</b>	<b>24,394</b>	<b>25,725</b>

## 첨부2. 통행량 및 통행량수입

### 1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 3분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 10.6% 및 12.0% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 동 분기 통행량 및 통행료수입의 가파른 증가는 2009년 7월에 개통후 빠른 통행실적 증가를 보이고 있는 세개의 신규 개통자산(용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계)이 포함되었기 때문입니다.
- 우면산 터널 및 광주 제2순환도로 3-1구간 등 일부 자산에서는 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 큰 폭의 통행량 증가가 있었습니다.

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

투자 자산명	2010년 3분기 <sup>2</sup>		2010년 전체 <sup>3</sup>		MKIF 전체 자산 중 비율 <sup>c</sup>
	통행량(%)	통행료수입(%)	통행량	통행료수입(%)	
인천국제공항 고속도로	(19.5%)	(12.6%)	(15.6%)	(8.5%)	6.2
백양터널	5.6%	5.4%	3.7%	3.7%	0.2
광주제2순환도로, 3-1구간	14.6%	13.7%	15.1%	18.1%	5.5
광주제2순환도로, 1구간	8.9%	9.3%	3.0%	8.6%	10.7
우면산터널	14.0%	13.8%	13.0%	12.8%	1.1
천안-논산 고속도로	14.4%	17.7%	11.6%	14.3%	15.2
수정산터널	6.1%	5.4%	4.7%	4.7%	7.1
대구광역시 제4차 순환도로	8.1%	8.1%	5.6%	5.6%	5.0
마창대교	26.7%	10.0%	25.3%	6.2%	5.6
용인-서울 고속도로	71.7%	72.4%	NA	NA	7.6
서울-춘천 고속도로	34.5%	36.5%	NA	NA	7.7
서울특별시 도시철도9호선 (1단계)	29.2%	26.6%	NA	NA	4.2
인천대교	NA	NA	NA	NA	9.2
<b>가중 평균<sup>1</sup></b>	<b>10.6%</b>	<b>12.0%</b>	<b>4.6%</b>	<b>6.5%</b>	-

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

2. 2009년 7월 신규 개통된 3개 자산 포함 (용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계)

3. 2009년 7월 이후 신규 개통된 모든 자산 불포함

## 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		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	71,202	57,313	(19.5%)	63,998	53,992	(15.6%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	407,171	355,988	(12.6%)	369,082	337,613	(8.5%)

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

### 백양터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	66,529	70,223	5.6%	65,947	68,362	3.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	48,480	51,090	5.4%	47,993	49,763	3.7%

주석: 부산항의 컨테이너 물동량이 회복세를 보임에 따라 전년 동기대비 통행량 및 통행료수입이 증가하였습니다. 부산광역시와의 협의에 따라 2007년 8월 이후 통행료 인상 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 실시협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

### 광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	29,891	34,269	14.6%	28,424	32,705	15.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	26,596	30,241	13.7%	24,478	28,914	18.1%

주석: 3-1구간과 직접 연결되는 4구간 개통 (2007년7월) 및 인근 지역의 신도시 개발 진행에 따라 통행량이 지속적으로 증가하고 있습니다.

### 광주 제2순환도로, 1구간

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,913	38,014	8.9%	34,670	35,701	3.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	35,831	39,169	9.3%	33,883	36,810	8.6%

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

### 우면산터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	23,280	26,528	14.0%	22,713	25,657	13.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	40,398	45,964	13.8%	39,404	44,466	12.8%

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

### 천안-논산 고속도로

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	35,487	40,602	14.4%	33,655	37,562	11.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	261,997	308,494	17.7%	251,046	286,949	14.3%

주석: 전년 동기 대비 통행량 및 통행료수입이 두드러지게 증가한 것은 작년에는 10월(4분기)중에 있었던 추석 연휴가 9월(3분기)로 앞당겨졌기 때문입니다.

### 수정산터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,146	41,541	6.1%	38,754	40,570	4.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,430	31,013	5.4%	29,067	30,426	4.7%

주석: 부산항의 컨테이너 물동량이 회복세를 보임에 따라 전년 동기대비 통행량 및 통행료 수입이 증가하였습니다. 부산광역시와의 협의에 따라 2007년 8월 이후 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 실시협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

### 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,016	20,561	8.1%	18,575	19,613	5.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,072	20,619	8.1%	18,627	19,667	5.6%

주석: 2010년 7월중 도로의 인근 지역에 대형마트가 개점하면서 도로의 통행량이 큰 폭의 증가세를 기록하였습니다.

### 마창대교

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	12,334	15,624	26.7%	11,442	14,334	25.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	25,294	27,820	10.0%	24,181	25,669	6.2%

주석: 경상남도와의 협의에 따라 수입보장금 수령 시기를 앞당기는 조건으로 2009년 9월부터 2010년 12월 말까지 한시적으로 통행료를 2,400원에서 2,000원으로 인하하였습니다.

**용인-서울 고속도로**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	32,953	56,576	71.7%	32,953	51,396	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	52,735	90,918	72.4%	52,735	82,532	N/A

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운영을 개시하였습니다. 3분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 71% 수준입니다.

**서울-춘천 고속도로**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	32,190	43,303	34.5%	32,190	35,517	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	199,669	272,641	36.5%	199,669	224,531	N/A

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운영을 개시하였습니다. 3분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 96% 수준입니다.

**서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 승승차* (명 / 일)	130,687	168,865	29.2%	130,687	168,507	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	96,143	121,720	26.6%	96,134	121,368	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, 연말부터 적용되는 운임 재조정을 위한 협의가 진행중입니다. 개통 후 1년 동안 적용되는 운임에 따라 발생하는 수입 부족분은 수입보장 혹은 운임 재조정을 통해서 보전받게 됩니다. 3분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 95% 수준입니다.

**인천대교**

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	N/A	28,294	N/A	N/A	25,300	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	N/A	133,038	N/A	N/A	121,214	N/A

주석: 인천대교는 2009년 10월 19일부터 유료운영을 개시하였습니다. 3분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 73% 수준입니다.