



## 맥쿼리한국인프라투자회사 2006년 4분기 통행량, 통행료수입 및 정부지원금 보고서

(2007.1.23) 맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “ 회사” )는 2006년 10월 1일부터 2006년 12월 31일 (“ 4분기” ) 까지의 통행량, 통행료수입, 그리고 동기간중 정부지원금 수령현황 보고서를 발표하였습니다. 보고서는 MKIF가 투자한 15개 자산 중 현재 운영중인 다음의 9개 자산을 대상으로 작성되었습니다.

- 인천국제공항 고속도로
- 백양터널
- 광주 제2순환도로, 3-1구간
- 광주 제2순환도로, 1구간
- 우면산터널
- 천안-논산 고속도로
- 수정산터널
- 대구-부산 고속도로
- 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

회사의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주) 백철흠 대표이사는 MKIF 보유자산의 2006년도 4분기 통행량과 통행료수입은 전년도 동기간과 비교하여 지속적인 성장세를 시현하고 있으며, 이는 한국에서 연중 교통량의 절정기인 추석연휴가 금년에는 작년과는 달리 9월이 아닌 10월이었다는 계절적 요인에 일부 영향을 받은 것이라고 밝혔습니다.

또한 백철흠 대표이사는 MKIF 보유자산의 2006년 연간 통행량과 통행료수입은 2005년 대비 각 6.0% 및 8.6% 증가하였으며 이는 MKIF 보유자산의 견조한 성장 기초를 반영한 것임을 강조하였습니다.

### 1. 통행량 및 통행료수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “ 사업시행자” )들의 4분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법<sup>1</sup>으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 11.5% 및 13.5% 증가하였습니다. 또한 2006년 전체 기간의 통행량과 통행료수입은 전년도 동기간 대비 각각 6.0%와 8.6% 증가하였습니다. 보고서상 통행료수입 증가율에는 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료 수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금은 포함하고 있지 않습니다.

투자 자산명	2006년 4분기		2006년 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	7.1%	12.1%	4.4%	10.3%	5.4
백양터널	5.1%	5.4%	3.2%	3.5%	6.1
광주제2순환도로, 3-1구간	20.9%	20.8%	12.2%	11.8%	5.1
광주제2순환도로, 1구간	12.8%	11.2%	2.8%	1.1%	9.5

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

우면산터널	11.5%	10.3%	10.2%	10.0%	1.0
천안-논산 고속도로	18.8%	21.4%	9.1%	12.9%	13.1
수정산터널	8.7%	9.1%	7.3%	8.2%	6.9
대구-부산 고속도로	N/A	N/A	N/A	N/A	2.4
대구광역시 제4차 순환도로	(5.5%)	(5.5%)	(2.4%)	(2.5%)	4.4
<b>가중 평균</b>	<b>11.5%</b>	<b>13.5%</b>	<b>6.0%</b>	<b>8.6%</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 투자 약정금액의 비율

통행료수입의 경우, 통행량의 증가를 반영함은 물론 물가상승률에 연계된 통행료 인상과 각기 다른 통행료를 적용받는 대형과 소형 자동차의 비중이 변하는 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 통행료수입에는 목차 3에서 보게 될 관련 주무관청으로부터 수령할 수 있는 최소통행료수입보장금 및 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 따라서, 각 사업시행자의 통행료수입은 인프라자산 투자펀드인 회사의 수입과 일치하지 않을 수 있습니다.

### 인천국제공항 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	61,861	66,231	7.1%	62,831	65,571	4.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	311,688	349,530	12.1%	307,026	338,636	10.3%

주석: 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 상대적으로 높은 이유는 통행료가 2005년 7월 및 2006년 7월부터 물가상승률을 반영해 인상된 것과 부분적으로 관련이 있습니다. 이전 통행료 조정은 2003년 4월에 있었으므로 2005년 7월 및 2006년 7월 통행료 인상은 2003년 이후 물가상승률을 반영하고 있음을 의미합니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령할 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

### 백양터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	66,396	69,803	5.1%	65,861	67,954	3.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	42,313	44,582	5.4%	41,933	43,418	3.5%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2006년에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 부산광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한, 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

### 광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	15,679	18,962	20.9%	15,384	17,255	12.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	12,635	15,269	20.8%	12,412	13,882	11.8%

주석: 2004년 12월 이후, 유료도로법에 따라 경차에 대하여 50%의 통행료 감면이 적용되고 있으며, 광주광역시와의 협의에 따라 2006년도에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액 및 경차 통행료 감면에 따른 통행료수입 부족금액은 광주광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

**광주 제2순환도로, 1구간**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,254	38,635	12.8%	36,035	37,053	2.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	30,628	34,044	11.2%	32,288	32,638	1.1%

주석: 2004년 12월 이후, 유료도로법에 따라 경차에 대하여 50%의 통행료 감면이 적용되고 있으며, 광주광역시와의 협의에 따라 2006년에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액 및 경차 통행료 감면에 따른 통행료수입 부족금액은 광주광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

**우면산터널**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	17,164	19,140	11.5%	16,029	17,657	10.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,892	32,979	10.3%	27,875	30,671	10.0%

주석: 실시협약에 따르면, 우면산터널은 2004년 개통 이후 2009년까지 현재의 통행료 수준인 2,000원을 유지하게 되어 있습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

**천안-논산 고속도로**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	27,782	32,996	18.8%	27,517	30,017	9.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	189,741	230,437	21.4%	183,713	207,412	12.9%

주석: 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 통행료가 2005년 7월 및 2006년 7월부터 물가상승률을 반영해 인상된 것과 부분적으로 관련이 있습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

**수정산터널**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	37,244	40,488	8.7%	36,104	38,747	7.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	24,561	26,806	9.1%	23,763	25,715	8.2%

주석: 2006년 2월 대구-부산 고속도로가 개통됨에 따라 부산항과 북부지역 간에 교통이 원활해졌으며 이는 수정산터널 통행량과 통행료수입에 긍정적인 영향을 주었습니다.

부산광역시의와의 협의에 따라 2006년에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 부산광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

**대구-부산 고속도로**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	-	32,623	N/A	-	29,160	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	254,820	N/A	-	228,161	N/A

주석: 대구-부산 고속도로는 2006년 2월 정식 개통되었습니다.

**대구광역시 제4차 순환도로**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2005	2006	변동율 (%)	2005	2006	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,920	18,827	-5.5%	18,934	18,486	-2.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,954	18,852	-5.5%	18,993	18,512	-2.5%

주석: 2006년 2월 개통된 대구-부산 고속도로는 대구광역시 제4차 순환도로의 통행량과 통행료수입에 부정적인 영향을 주었습니다.

대구광역시의와의 협의에 따라 2006년도에는 물가상승률을 반영한 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 대구광역시로부터 보전받도록 별도로 합의되었습니다. 주무관청으로부터 수령한 또는 수령 예정인 재정지원금은 통행료수입 산정에 반영되지 않았습니다.

**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.

관련 협약에 따라 4분기중 각 사업시행자가 보전받은 최소통행료수입은 다음과 같습니다.

자산명	금액 (억원)	수령일자	적용기간
-----	---------	------	------

천안-논산 고속도로	90	2006.12.12	2005.1.1 – 2005.12.31
인천국제공항 고속도로	81	2006.12.15	2005.1.1 – 2005.12.31

천안-논산 고속도로의 경우 2005년도 통행료수입보장 요청금 390억원 중 지난 3분기에 수령한 300억원을 제외한 잔여분 90억원을 수령하였습니다.

인천국제공항 고속도로의 경우 2005년도 통행료수입보장 요청금 782억원 중 지난 2분기에 수령한 701억원을 제외한 잔여분 81억원을 수령하였습니다.

**좀 더 자세한 정보 요구 시:**

이재균	최남욱
투자자정보	투자자정보
맥쿼리인프라스트럭처투자회사	맥쿼리인프라스트럭처투자회사
+ 82 2 3705 8533	+ 82 2 3705 4989
+ 82 11 9870 1891	+ 82 16 320 3412

본 공시자료는 맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “맥쿼리인프라”)와 같은 주식의 청약, 취득 또는 청약의 권유가 금지된 미국 및 특정 지역에서 맥쿼리인프라 주식의 청약, 취득 또는 청약의 권유를 구성하지 않습니다. 미국 또는 특정 지역은 1933년 미국 연방 증권법 및 그 개정법률에 따라 등록하지 않은 주식 또는 등록을 면제받은 주식의 청약 또는 취득을 금지하고 있습니다. 맥쿼리인프라는 미국에서 모집 예정 주식의 일부를 등록하거나 또는 미국에서 주식의 공모를 시행할 의사가 없습니다.

본 공시자료는 예정 주식과 관련하여 청약, 취득 또는 청약의 권유가 금지된 미국 또는 기타 지역에서 배포할 수 없습니다.

본 문서는 (i) 영국 외에 있는 자 또는 (ii) Financial Services and Market Act 2000 (Financial Promotion) Order 2005 (이하 “Order”) 제 19(5)항에 해당하는 투자 전문가 또는 (iii) 고액 자산 기관, 그리고 합법적으로 전달이 가능한 Order 제 49 (2) (a)내지 (d)에 해당하는 자 (이하 총칭하여 “관련자”)에게만 배포될 수 있습니다. 오직 관련자만이 주식을 취득할 수 있으며 취득에의 권유, 모집, 청약, 모집 또는 청약계약서, 취득 또는 달리 주식을 매수하는데 참여할 수 있습니다. 귀하가 관련자에 속하지 않는 경우 본 문서 또는 그 내용을 신뢰하거나 그에 따라 행위하여서는 안됩니다.

맥쿼리인프라에 대한 투자는 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주), 맥쿼리 은행, 기타 맥쿼리은행그룹 (이하 “맥쿼리”) 계열에 대한 예금 또는 동사의 채무가 아니며, 상환지연 또는 수익 및 투자원금의 손실 가능성 등 투자위험에 노출됩니다. 맥쿼리인프라 그리고 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)를 포함한 맥쿼리는 맥쿼리인프라의 실적, 원금의 환금 또는 맥쿼리인프라 주식에 대한 특정 수익률의 지급을 보장하지 않습니다.

## 부 록

### 맥쿼리한국인프라투자회사가 보유하고 있는 운용중인 자산에 대한 투자지분

회사가 현재 투자한 운영 중인 유료도로의 사업시행자에 대한 지분은 다음과 같습니다:

- 신공항하이웨이(주) - 인천국제공항고속도로의 사업시행자. 24.1% 지분 및 후순위대출 (517억원) 투자
- 백양터널(유) - 백양터널의 사업시행자. 99.2% 지분 및 선순위대출 (1,244억원) 투자
- 광주순환(주) - 광주 제2순환도로, 3-1구간의 사업시행자. 75% 지분 및 선순위대출 (750억원) 투자
- 광주순환도로투자(주) - 광주 제2순환도로, 1구간의 사업시행자. 100% 지분 및 선순위대출, 후순위대출, 그리고 운전자금 대출약정 (1,820억원) 투자
- 우면산개발(주) - 우면산터널의 사업시행자. 36% 지분 투자
- 천안논산고속도로(주) - 천안-논산 고속도로의 사업시행자. 60% 지분 및 후순위대출 (1,823억원) 투자
- 수정산투자(주) - 수정산터널의 사업시행자. 100% 지분 그리고 선순위 및 후순위대출 (945억원) 투자
- 신대구부산고속도로(주) - 대구-부산 고속도로의 사업시행자. 전환사채 320억원 투자
- 대구동부순환도로(주) - 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)의 사업시행자. 85% 지분 및 후순위대출 (320억원) 투자