



2010년 2월 1일

맥쿼리한국인프라투자회사 2009년 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2009년 12월 31일로 만료된 2009년 사업연도(이하 “당기”)의 실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- 견조한 재무 및 운영 실적을 시현하였습니다.
 - 개별재무제표 기준으로 특별손익을 제외한¹ 운용수익 및 EBITDA는 전년대비 각 1.2% 및 5.2% 증가하였으며, 당기순이익 역시 특별손익을 제외할 경우 전년대비 변동 거의 없음
 - 투자자산의 통행량 및 통행료수입은² 전년대비 각 3.0% 및 4.8% 증가
- 자산의 성공적인 준공 및 운영개시로 포트폴리오의 건설 위험이 감소하였습니다.
 - 4개의 신규 자산을 당초 계획한 일정 및 예산범위에 맞추어 개통
 - 신규자산의 개통후 현재까지의 통행실적은 대체로 회사의 기대에 부합
 - 현재 14개 포트폴리오의 자산 중 1개 자산만이 건설단계에 있음
 - 평균 운영기간이 약 4년³밖에 안된 초기단계의 자산으로 포트폴리오 구성
- 적극적인 재무관리 활동으로 재무적 안정성이 제고 되었습니다.
 - MKIF의 차입약정 만기를 2014년 말까지 연장함으로써 자금재조달 위험 최소화함
 - 비핵심 자산을 성공적으로 매각함으로써 투자약정 자산을 위한 투자재원 마련
 - 시장 환경을 반영하여, 분배금을 회사의 이익금 수준에 맞추므로써 재무 건전성 및 유연성을 강화함
- 안정적인 재무제표를 유지하고 있습니다. (2009년 12월 31일 기준)
 - MKIF 영업활동에 의한 현금흐름 대부분이 정부수입보장에 기반함
 - 보수적인 차입구조 및 자산의 차입규모 지속적으로 감소
 - 향후 5년동안은 외부 자금 조달이 불필요함
 - 투자지분율에 기초한 총 부채비율⁴은 49%이며, 차입금의 59%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징⁵이 되어 있음
 - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성 자산은⁶ 약 4,610억원임

¹ 거래에 의해 발생한 매매차익(차손) 제외

² 각 자산의 통행량과 통행료수입의 가중평균은 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였음. 2009년 7월이후 신규개통된 자산 제외. 마창대교의 2008년도 실적은 운영기간 중 실적을 연환산 하여 산정

³ 개별 자산의 운영기간을 투자약정액으로 가중

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

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

⁶ MKIF의 현금 및 현금성 자산 2,400억원 포함

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “MKIF는 지난해 역시 양호한 운영성과 및 재무실적을 기록한 바 이는 어려운 시장환경에서도 방어적인 MKIF의 성향을 입증한 것이다. 한편, 지난해 운영 과제중 우선순위로 꼽았던 자산의 신규 개통 및 재무관리활동 양면에서 모두 성공적인 결과를 거두게 되어 만족스럽다. 이에 따라 MKIF 자산 대부분이 운영단계에 성공적으로 진입하게 되었으며 또한 견실한 재무구조를 바탕으로 안정적인면서 성장하는 배당 지급 역량을 확보하게 되었다,” 고 언급하였습니다.

“펀드 자산의 약 29%를 차지하는 4개의 신규 개통자산은 모두 서울시 및 서울 근교에 위치한 랜드마크 자산들로서 상당한 성장이 기대된다. 3개 도로자산들의 경우 지역 부근이 거주 및 상업지구로 개발이 지속됨에 따라 상당한 인구 유입이 예상된다. 동 개발계획은 약 2~3년에 걸쳐 진행될 예정으로, 자산의 교통수요 증가에 박차를 가할 것으로 기대된다. 지하철 9호선 1단계는 MKIF가 지하철에 투자하고 있는 유일한 자산으로서 역시 우수한 운영성과를 실현할 것으로 예상된다. 동 노선은 서울의 주요 거주지역 및 상업지구를 관통하는 지리적 장점을 갖추고 있다. 또한 서울시 지하철 노선중에서는 유일하게 급행 노선을 제공하는 등 높은 수준의 서비스를 제공하고 있으며, 많은 서울시민에게 안전하면서도 쾌적한 지하철 노선으로 평가받고 있다. 작년말 기준으로 이들 4개 자산은 실시협약상 예측통행량 대비 약 67%¹ 수준의 통행량 실적을 기록하고 있으며 대체로 회사의 기대 수준에 부합하고 있다.”

백 대표는 이어, “MKIF는 재무적 안정성 및 유연성을 유지하기 위하여 여러가지 적절한 방안을 실행함으로써 재무구조를 신중하게 관리하여 왔다.”라며,

“첫번째로, 불안정한 신용시장이 지속되는 것에 대비하여 향후 MKIF의 차입부분에 대해 자금재조달이 필요하지 않도록 조처를 취하였다. 또한 2개의 비핵심 자산을 성공적으로 매각함으로써 신규투자 재원으로 활용할 수 있게 하였으며, 차별화된 유동화증권 구조를 통해 자산에 묶여 있는 유휴현금이 MKIF로 유입될 수 있도록 하였다. 마지막으로 MKIF의 중단기적 분배금 수준을 회계상 이익 및 운영현금흐름 수준에 일치시켰고 이는 현재의 시장상황이나 MKIF가 투자한 자산의 독특한 자본 및 과세 구조를 고려하여 적절하게 결정하였다고 믿는다. MKIF가 투자한 자산에서 발생하는 운영현금흐름의 상당 부분이 투자자산의 차입금 상환재원으로 사용됨에 따라 MKIF를 포함한 투자자산 전체 포트폴리오의 순부채비율이 점차 축소되어 장기적으로는 현금흐름에 이익이 되는 효과가 있으나 단기적으로는 투자자산에서 MKIF로 지급할 수 있는 현금 수준이 낮아진다. 변경된 분배금 지급 정책에 따라 순수 운영현금흐름을 재원으로 배당이 지급될 것이라고 예상되는 향후 4~5년까지는 점차적으로 배당금이 증가하면서 그 시점 이후 부터는 배당 지급여력이 크게 증가할 것으로 예상된다” 라고 언급했습니다.

“MKIF 투자자산 대부분은 정부수입보장기간 동안에 수입보장에 의해 운영수입이 증가하지만, 회사는 추가적인 성장 발굴을 위해 계속 노력할 것이다. 투자자산의 자금재조달 및 운영비용 절감 등 활발한 재무관리는 올해도 계속될 것이고 한편 신규 개통된 자산에 대해 우선협상권을 통한 신규투자 기회에 대해서도 검토할 예정이다.”

백철흠 대표이사는 “MKIF는 경제 및 금융시장의 변동성을 극복할 수 재무적 입지와 성장을 위한 새로운 기회를 적극 추구할 수 있는 안정적인 기반을 구축하였다.”고 언급했습니다.

2009년도 실적에 대한 프레젠테이션 자료는 회사 홈페이지(www.mkif.co.kr)에서 받아보실 수 있습니다.

¹ 2009년에 신규 개통한 4개 자산의 투자약정액으로 가중한 실시협약 대비 일일평균 통행량 실적 평균. 개통일부터 2009년 12월 31일까지의 일평균 실제통행량

영업성과 요약¹

(단위: 백만원)

	2009년	2008년
운용수익	153,978	235,064
이자 및 배당수익	157,818	154,870
매매차익	(3,575) ²	79,400 ³
기타운용수익	(265)	794
운용비용	53,755	51,364
운용보수	23,382	27,836
이자비용	22,961	16,235
기타비용	7,412	7,293
운용수익	100,223	183,700
경상운용수익 ⁴	157,553	155,664
경상 당기순이익 ⁴	103,798	104,300
경상 EPS	313	315
경상 EBITDA ⁴	126,759	120,535

1. 2009년 개별 감사 재무제표 기준
2. 천안-논산 고속도로 후순위 대출 미수이자 유동화(Tranche 1 및 Tranche 2) 에 따른 매매차손
3. 백양터널 대출채권 유동화 및 대구-부산 고속도로 전환사채 매각을 통해 실현한 매매차익
4. 2008년중 발생한 매매차익 794억원 및 2009년 중 발생한 36억원의 매매차손 제외
5. 유통주식수 331.5백만주 기준. 2008년도 EPS는 2009년 2월에 발생한 주식분배를 고려하여 조정하였음

통행량 및 통행료 수입

	2009년 4분기 비교		연간 총계 비교	
	통행량 (%) ¹	통행료수입 (%) ²	통행량 (%) ¹	통행료수입 (%) ²
가중평균법	7.0%	6.4%	3.0%	4.8%

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 8550
Jason.Pak@macquarie.com

안선경
투자자 정보
맥쿼리한국인프라투자회사
+ 82 2 3705 8565
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. 1933 년 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. 재무요약¹

대차대조표

2009년 12월 31일 현재

2008년 12월 31일 현재

(단위: 백만원)

	2009년	2008년
자산		
운용자산	1,964,784	1,929,621
현금및예치금	239,694	182,412
대출금	1,112,570	1,144,656
지분증권	612,520	602,553
기타자산	189,512	170,211
미수이자	168,342	160,031
미수금	3,178	2,428
선급비용	17,992	7,752
자산총계	<u>2,154,296</u>	<u>2,099,832</u>
부채		
미지급금	7	9,606
미지급운용수수료	5,814	5,975
장기차입금	380,087	340,523
기타부채	77,986	2,900
부채총계	<u>463,894</u>	<u>359,004</u>
자본		
자본금	1,670,986	1,631,531
이익잉여금	19,416	109,297
자본총계	<u>1,690,402</u>	<u>1,740,828</u>
부채및자본총계	<u>2,154,296</u>	<u>2,099,832</u>

1. 2009년 개별 감사 재무제표 기준

손익계산서

2009년 1월 1일부터 2009년 12월 31일까지
 2008년 1월 1일부터 2008년 12월 31일까지

	2009년	(단위: 백만원) 2008년
운용수익	153,977	235,064
이자수익	157,818	154,388
수수료수익	144	2,895
배당수익	-	482
채무증권평가차손	(531)	(2,922)
대출금매각이익		24,454
채무증권매각이익	(3,575)	54,946
기타운용수익	121	821
운용비용	53,754	51,364
운용수수료	23,381	27,836
자산보관수수료	338	387
사무관리수수료	294	302
성과수수료	-	-
이자비용	22,961	16,235
기타운용비용	3,780	6,604
당기순이익	100,223	183,700

손익계산서

2009년 1월 1일부터 2009년 12월 31일까지

2008년 1월 1일부터 2008년 12월 31일까지

	2009년	(단위: 백만원) 2008년
자산운용활동 현금흐름		
자산운용활동 현금유입액 :		
투자자산의 처분	377,423	386,127
대출금 회수액	183,051	280,319
이자수익 및 기타수익	5,396	-
선수금 수령	116,211	105,808
수수료 및 비용	72,765	-
자산운용활동 현금유출액	(186,495)	(355,673)
대출금 및 지분증권의 취득	(146,571)	(314,485)
수수료 및 비용	(39,924)	(41,188)
자산운용활동 순현금흐름	190,928	30,454
재무활동 현금흐름		
대출금 회수액	(120,000)	(100,000)
차입금의 차입	137,000	314,000
분배금의 지급	(150,646)	(145,571)
재무활동 순현금흐름	(133,646)	68,429
현금 및 예치금의 증가	57,282	98,883
기초 현금 및 예치금	182,412	83,529
기말 현금 및 예치금	239,694	182,412

첨부2. 통행량 및 통행량수입

1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 4분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법¹으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 통행량 및 통행료 수입은 7.0% 및 6.4% 증가하였습니다. 동일기준으로, 전년 동기 대비 전년 누적 통행량 및 통행료 수입은 3.0% 및 4.8% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 우면산 터널 및 광주제2순환도로3-1구간 등 일부자산에서는 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 통행량 및 통행료수입이 연 10%이상 큰 폭으로 증가하였습니다.
- 마창대교는 2009년7월 개통이후 연10% 이상의 높은 성장율을 보이고 있습니다.
- 통행료수입이 통행량보다 큰 폭의 증가세를 보인 것은, 2008년10월 이후 4개 자산이 물가상승에 연동하여 통행료를 인상하였기 때문입니다.

투자 자산명	2009년 4분기		2009년 연간총계		MKIF 전체 자산 중 비율 ^c
	통행량(%) ^a	통행료수입(%) ^b	통행량 ^a	통행료수입(%) ^b	
인천국제공항 고속도로	(4.9%)	(5.8%)	(4.3%)	(4.3%)	6.2
백양터널	2.1%	2.0%	(0.7%)	(1.2%)	0.2
광주제2순환도로,3-1구간	13.8%	25.5%	14.5%	23.7%	5.7
광주제2순환도로, 1구간	(3.6%)	13.7%	(3.3%)	9.7%	10.7
우면산터널	11.2%	11.0%	11.1%	10.7%	1.1
천안-논산 고속도로	13.3%	10.6%	6.9%	9.6%	15.1
수정산터널	3.6%	3.5%	(0.2%)	(1.0%)	7.3
대구광역시 제4차 순환도로	5.8%	5.8%	2.5%	2.5%	5.0
마창대교	35.1%	12.7%	17.9%	11.5%	5.6
용인-서울 고속도로	N/A	N/A	N/A	N/A	7.6
서울-춘천 고속도로	N/A	N/A	N/A	N/A	7.6
서울특별시 도시철도9호선 (1단계)	N/A	N/A	N/A	N/A	4.2
인천대교	N/A	N/A	N/A	N/A	9.2
가중 평균	7.0%	6.4%	3.0%	4.8%	-

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 (서수원-오산-평택 고속도로 제외)

보고서상 통행료수입 증가율은 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 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 주무관청으로부터 수령할 수 있는 최소통행료수입보장금 및 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 따라서, 각 사업시행자의 통행료수입은 회사의 수입과 일치하지 않을 수 있습니다.

¹ 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 자산별 통행료에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였습니다.

인천국제공항 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	59,630	56,726	-4.9%	64,956	62,165	-4.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	349,630	329,183	-5.8%	375,192	359,025	-4.3%

주석: 10월에 개통된 인천대교의 영향으로 전년대비 통행량이 감소하는 결과를 보였습니다.

백양터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	66,851	68,233	2.1%	66,989	66,523	-0.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	48,732	49,710	2.0%	49,001	48,426	-1.2%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2009년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	27,308	31,069	13.8%	25,411	29,091	14.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	21,924	27,511	25.5%	20,414	25,242	23.7%

주석: 통행량 및 통행료 실적이 향상된 것은 2007년 7월 1일자로 3-1구간과 직접 연결되는 4구간이 개통된 결과에 기인합니다. 광주광역시와의 협의에 따라 2009년 4월, 통행료가 일부 인상되었습니다. 통행료 미인상 분에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 광주광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	35,571	34,300	-3.6%	35,743	34,576	-3.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	31,114	35,381	13.7%	31,241	34,261	9.7%

주석: 광주광역시와의 협의에 따라 2009년 4월, 통행료가 일부 인상되었습니다. 통행료 미인상 분에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 광주광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

우면산터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	23,160	25,754	11.2%	21,137	23,479	11.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	40,232	44,663	11.0%	36,778	40,730	10.7%

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	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	32,447	36,757	13.3%	32,209	34,437	6.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	239,991	265,537	10.6%	232,459	254,698	9.6%

주석: 천안-논산 고속도로와 직접 연결되는 대전-당진 고속도로가 2009년 5월 개통함에 따라 통행량 및 통행료 실적이 전년대비 향상되었습니다.

수정산터널

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,444	40,854	3.6%	39,343	39,283	-0.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,681	30,712	3.5%	29,793	29,482	-1.0%

주석: 부산광역시의와의 협의에 따라 2009년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	18,448	19,518	5.8%	18,359	18,813	2.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	18,494	19,571	5.8%	18,403	18,865	2.5%

주석: 대구광역시의와의 협의에 따라 2009년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 대구광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

마창대교

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	10,076	13,614	35.1%	10,170	11,990	17.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	21,679	24,442	12.7%	21,736	24,247	11.5%

주석: 마창대교는 2008년 7월 15일부터 유료운행을 개시하였습니다. 경상남도와의 합의에 따라 2009년 9월, 통행료가 2,400원에서 2,000원으로 인하되었습니다. 통행료 인하는 2010년 12월 말까지 유효하며, 이후 실시협약에 따라 인상될 예정입니다.

용인-서울 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	-	44,913	N/A	-	38,933	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	72,027	N/A	-	62,381	N/A

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운행을 개시하였습니다. 개통일로부터 2009년 12월 말까지 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 50% 수준입니다.

서울-춘천 고속도로

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	-	28,959	N/A	-	30,432	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	180,271	N/A	-	189,115	N/A

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운행을 개시하였습니다. 개통일로부터 2009년 12월 말까지 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 68% 수준입니다.

서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 승승차* (명 / 일)	-	143,502	N/A	-	138,010	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	105,307	N/A	-	101,379	N/A

* 승승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울특별시 도시철도 9호선(1단계)는 2009년 7월 24일부터 유료운행을 개시하였습니다. 개통일로부터 2009년 12월 말까지 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 83% 수준입니다. 서울시와의 합의에 따라, 개통 후 처음 1년동안 임시적으로 타노선과 동일한 기본운임 900원을 적용하기로 하였으며, 실시협약에 따라, 2010년 10월까지의 승차(환승승차 포함) 실적에 근거하여 운임을 재조정하기로 하였습니다.

인천대교

구분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2008	2009	변동율 (%)	2008	2009	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	-	25,467	N/A	-	25,467	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	-	123,188	N/A	-	123,188	N/A

주석: 인천대교는 10월 19일부터 유료운행을 개시하였습니다. 개통일로부터 2009년 12월말까지 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 73% 수준입니다.

3. 주무관청으로부터의 재정지원금 수령 내역

실시협약에 따라 사업시행자는 통행료수입 외에 정부로부터 통행료와 관련하여 수입을 보전받을 수 있습니다. 일반적으로 이러한 재정지원금은 해당기간 이후 6개월에서 18개월 이내에 지급됩니다.

2008년도 발생분 최소통행료수입보전에 따른 재정 지원금은 다음과 같이 일정대로 전액 수령하였습니다.

(단위: 억 원)

자산명	2008년 발생액	수령액	잔여분	
			액수	실시협약 상 수령 기한
대구광역시 제4차 순환도로	169.3	152.4 ¹⁾	16.9 ²⁾	2010년2월
백양터널	15.2	15.2	-	2009년4월
수정산터널	69.7	69.7	-	2009년4월
광주제2순환도로,1구간	140.3	140.3 ³⁾	-	2009년12월
광주제2순환도로,3-1구간	65.6	65.6 ³⁾	-	2009년12월
천안-논산고속도로	471.5	471.5	-	2009년12월
우면산터널	49.9	-	49.9	2010년 2월
인천국제공항고속도로	1,017.0	941.1 ⁴⁾	-	2009년12월
마창대교	58.5	58.5	-	2010년2월
합계	2,057.0	1,914.3¹⁾	66.8	

주석:

1) 지연이자 1.8억 원 포함

2) 실시협약에 따라 최소통행료수입 보전금의 10%는 2010년 2월까지 지급될 예정

3) 2010년1월5일수령 완료

4) 2010년 이후 법인세 인하 효과를 선반영하여 조정된 금액으로, 향후 조정에 대해 정부와 협의 중