

2010년 7월 30일



맥쿼리한국인프라투자회사
2010년 상반기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사 (이하 “MKIF”)는 금일 2010년 1월부터 6월까지 (이하 “상반기”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- MKIF는 두 건의 재무관리(capital management) 거래¹를 성공적으로 마무리하였으며 동 거래로들부터 71억원의 특별이익이 발생하였습니다.
- 개별재무제표 기준으로, MKIF의 상반기 운용수익 및 당기순이익은 각 812억원 및 523억원으로 전년 동기대비 각6.5% 및 4.4% 증가하였습니다. 특별이익을 제외한 운용수익은 2009년 이래 있었던 자산매각에² 따른 이자수익이 감소하면서 전년 동기대비 약7.3% 감소하였습니다. 이자비용 증가 등의 요인으로 인하여 영업비용은 전년 동기대비 약10.5% 증가하였습니다.
- 운영중인 투자자산은 견조한 통행실적을 기록하였습니다. 가중평균법³으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년 상반기대비 각 4.1% 및 6.2% 증가하였습니다. 작년에 개통된 4개⁴ 신규개통 자산의 1분기 중 운영실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 65%⁵ 수준이었으나, 2분기 중에는 76% 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 984억원입니다.
- MKIF는 안정적이고 보수적인 재무구조를 유지하고 있습니다.
 - 보수적인 차입구조를 유지하는 한편 투자자산의 경우 지속적으로 부채를 상환함
 - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산은 약 4,675억원임⁶
 - MKIF의 순부채는 1,933억원이며, MKIF 차입금의 만기는 2014년 11월임
 - 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 51%⁷이며, 차입금의 53%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징⁸이 되어 있음
 - MKIF 영업활동에 의한 현금흐름 대부분은 여전히 정부수입보장에 기반함

1 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위 대출 매각 및 천안-논산 고속도로의 후순위 대출 이자를 유동화하는 제2차유동화증권 발행

2 인천대교 선순위 대출 및 서수원-오산-평택 고속도로 후순위 대출 매각

3 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월이후 신규 개통된 자산 제외

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

5 투자약정액 기준으로 가중한 실시협약 대비 일평균 통행량 실적 평균

6 MKIF의 현금 및 현금성 자산 2,047억원 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 인플레이션에 연동되며 정부수입보장이 있는 경기 비탄력적인 다양한 자산을 포트폴리오에 균형적으로 편입하고 있으며, 상반기 중에도 이러한 자산의 특성을 반영하여 견조한 재무 성과를 실현하였다. 투자자산 전반에 걸쳐 통행량 및 통행료수입이 증가한 것은 고무적이며, 특히 작년 대비 신규개통된 자산들의 경우 2분기 통행량이 1분기 통행량 대비 약 18.5%⁹ 증가하였다.”라며,

“재무관리 측면에서도, 상반기중 두 건의 거래를 성공적으로 마무리한 바 있다. 재무관리는 여전히 주요 경영목표로서 현재 유사한 종류의 거래들을 향후 6개월에서 18개월 사이에 실행하기 위해 검토중이다. 이러한 재무관리 거래를 통해 창출되는 현금유입은 MKIF의 부채 수준을 관리하고 신규 투자나 배당재원으로 활용할 수 있을 것이다.”라고 덧붙였습니다.

손익계산서 요약

(단위: 백만원)

	2010년 상반기	2009년 상반기
운용수익	81,157	76,230
이자수익	74,007	79,878
매매차익(차손)	7,148	(3,575) ⁴
기타수익	2	(73)
운용비용	28,821	26,095
운용수수료	11,229	11,594
이자비용 ²	13,183	11,266
기타비용	4,409 ³	3,235
당기순이익	52,336	50,135

1. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
2. 차입금의 변동금리부 마진 상승에 따른 이자비용 증가
3. 거래관련 일회성 비용 포함
4. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제1차)에 따른 매매차손

통행량 및 통행료수입

자산	2010년 2분기		2010년 상반기	
	통행량(%) ¹	통행료수입(%) ²	통행량(%) ¹	통행료수입(%) ²
가중평균 증가율	4.9%	6.3%	4.1%	6.2%

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

기타 자세한 문의사항 :

박윤식 전무

Chief Operating Officer

맥쿼리한국인프라투자회사

Phone +82 2 3705 8550

Email Jason.Pak@macquarie.com

안선경 차장

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 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 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 받지않은 비연결 재무제표 기준)

대차대조표

2010년 6월 30일 현재

2009년 6월 30일 현재

(단위: 백만원)

	2010년 6월 30일	2009년 6월 30일
자산		
I. 운용자산	1,898,722	2,015,883
현금 및 예치금	204,724	332,888
대출금	1,073,269	1,082,440
지분증권 ¹	620,729	600,555
II. 기타자산	197,348	152,677
미수이자	178,330	138,624
미수금	3,911	3,308
선급금	15,107	10,745
자산총계	2,096,070	2,168,560
부채 및 자본		
미지급금	1	9,599
미지급운용보수	5,579	5,735
기타부채	2,807	3,019
장기차입금	397,979	433,658
부채총계	406,366	452,011
자본		
I. 자본금	1,670,986	1,670,986
II. 이익잉여금	18,718	45,563
자본총계	1,689,704	1,716,549
부채 및 자본총계	2,096,070	2,168,560

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

손익계산서

2010년 1월 1일부터 6월 30일까지

2009년 1월 1일부터 6월 30일까지

(단위: 백만원)

	2010년 상반기	2009년 상반기
I. 운용수익	81,157	76,230
이자수익	74,007	79,878
수수료수익	-	144
채무증권평가차익(차손)	-	(290)
운용자산매매차익(차손)	7,148	(3,575) ⁴
기타운용수익	2	73
II. 운용비용	28,821	26,095
운용수수료	11,229	11,594
수탁수수료	166	169
사무관리수수료	145	147
이자비용	13,183 ²	11,266
기타비용	4,098 ³	2,919
III. 당기순이익	52,336	50,135

1. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
2. 차입금의 변동금리부 마진 상승에 따른 이자비용 증가
3. 거래관련 일회성 비용 포함
4. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제1차)에 따른 매매차손

현금흐름표

2010년 1월 1일부터 6월 30일까지

2009년 1월 1일부터 6월 30일까지

(단위: 백만원)

	2010년 상반기	2009년 상반기
자산운용활동 현금흐름		
자산운용활동 현금유입액	79,283	252,313
투자자산의 처분	29,786	183,051
이자수익 및 기타수익	42,232	67,463
대출금 회수액	7,265	1,799
자산운용활동 현금유입액:	(66,220)	(109,426)
대출금 및 지분증권의 취득	(53,543)	(91,259)
수수료 및 비용	(12,677)	(18,167)
자산운용활동 순현금흐름	13,063	142,887
재무활동 현금흐름		
차입금의 상환	5,000	82,000
차입금의 차입	(53,033)	(74,411)
재무활동 순현금흐름	(48,033)	7,589
현금 및 예치금의 증가	(34,970)	150,476
기초 현금 및 예치금	239,694	182,412
기말 현금 및 예치금	204,724	332,888

첨부2. 통행량 및 통행량수입

1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 "사업시행자")들의 2분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 통행량 및 통행료수입은 4.9% 및 6.3% 증가하였습니다. 동일기준으로, 금년 누적 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 4.1% 및 6.2% 증가하였습니다. 자산 전반에 걸쳐 경기회복의 영향으로 도로 이용객이 늘어나면서 통행 실적이 개선되었으며, 특히 마창대교, 우면산 터널, 광주 제2순환도로 3-1구간 및 천안-논산 고속도로 등에서는 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 2분기		2010년 상반기		MKIF 전체 자산 중 비율 ^c
	통행량(%) ^a	통행료수입 (%) ^b	통행량 ^a	통행료수입 (%) ^b	
인천국제공항 고속도로	(14.1%)	(6.6%)	(13.3%)	(6.1%)	6.2
백양터널	3.0%	3.1%	2.7%	2.8%	0.2
광주제 2 순환도로 3-1 구간	17.0%	16.8%	15.3%	20.7%	5.6
광주제 2 순환도로 1 구간	4.4%	4.6%	(0.1%)	8.3%	10.7
우면산터널	14.9%	14.9%	12.4%	12.4%	1.1
천안-논산 고속도로	11.2%	14.2%	10.1%	12.4%	15.2
수정산터널	3.9%	4.0%	3.9%	4.3%	7.3
대구광역시 제 4 차 순환도로	5.3%	5.3%	4.3%	4.2%	5.0
마창대교	22.5%	2.2%	24.5%	4.1%	5.6
용인-서울 고속도로	NA	NA	NA	NA	7.6
서울-춘천 고속도로	NA	NA	NA	NA	7.6
서울 도시철도 9 호선 1 단계	NA	NA	NA	NA	4.2
인천대교	NA	NA	NA	NA	9.2
가중 평균·	4.9%	6.3%	4.1%	6.2%	-

- 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 2009년중 신규 개통한 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	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	63,196	54,261	(14.1%)	60,336	52,303	(13.3%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	362,856	338,761	(6.6%)	349,722	328,262	(6.1%)

주석: 2009년10월 중 개통된 인천대교의 영향으로 전년대비 통행량이 감소하는 결과를 보였습니다. 동 감소는 실시협약상 예상통행량에 기 반영되어 있었습니다.

백양터널

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	66,996	68,978	3.0%	65,651	67,416	2.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	48,746	50,234	3.1%	47,745	49,088	2.8%

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	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	28,761	33,647	17.0%	27,678	31,910	15.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	25,510	29,803	16.8%	23,402	28,239	20.7%

주석: 통행량 및 통행료수입 실적이 향상된 것은 2007년 7월 이후 3-1구간에 직접 연결된 4구간이 개통되면서 통행량이 유입되고 있기 때문입니다. 상반기 총계 통행료수입 증가가 통행량 증가보다 현저히 높은 이유는 2009년 4월중 통행료가 900원에서 1,000원으로 인상이 있었기 때문입니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,979	36,521	4.4%	34,546	34,526	(0.1%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	36,073	37,722	4.6%	32,893	35,610	8.3%

주석: 통행료수입 증가는 2009년 4월중 통행료가 1,000원에서1,200원으로 인상되었기 때문입니다.

우면산터널

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	23,129	26,585	14.9%	22,425	25,214	12.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	40,118	46,083	14.9%	38,898	43,704	12.4%

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

천안-논산 고속도로

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	33,845	37,650	11.2%	32,724	36,016	10.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	254,123	290,154	14.2%	245,480	275,998	12.4%

주석: 2분기 통행량 및 통행료수입은 2009년 5월 개통된 대전-당진 고속도로로 부터의 통행량 유입에 따라 증가하였습니다. 통행료수입 증가가 통행량 증가보다 큰 이유는 2009년 12월중 통행료가 8,300원에서 8,400원으로 인상되었기 때문입니다.

수정산터널

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,196	40,730	3.9%	38,555	40,076	3.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,407	30,583	4.0%	28,882	30,128	4.3%

주석: 부산항의 컨테이너 물동량이 회복세를 보임에 따라 전년 동기대비 2분기 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	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	18,942	19,951	5.3%	18,350	19,131	4.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	18,995	20,005	5.3%	18,401	19,183	4.2%

주석: 대구광역시와의 협의에 따라 개통이후 통행료 인상은 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 실시협약에 의거 대구광역시로부터 보전받도록 되어있습니다.

마창대교

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	11,774	14,420	22.5%	10,989	13,678	24.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	25,390	25,939	2.2%	23,615	24,576	4.1%

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

용인-서울 고속도로

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	N/A	53,217	N/A	N/A	48,764	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	N/A	85,465	N/A	N/A	78,265	N/A

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운행을 개시하였습니다. 동 자산의 통행량은 빠르게 증가하고 있습니다. 2분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 67% 수준입니다.

서울-춘천 고속도로

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	N/A	34,567	N/A	N/A	31,559	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	N/A	220,338	N/A	N/A	200,077	N/A

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운행을 개시하였습니다. 2분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 77% 수준입니다.

서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (승객 / 일)	N/A	174,512	N/A	N/A	168,325	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	N/A	124,963	N/A	N/A	121,189	N/A

* 순승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울특별시 도시철도 9호선(1단계)는 2009년 7월 24부터 유료운행을 개시하였습니다. 서울시와의 협의에 따라, 개통 후 처음 1년동안 임시적으로 기본운임 900원을 적용하기로 하였으며, 실시협약에 따라, 2010년 10월까지의 승차(환승승차 포함) 실적에 근거하여 운임을 재조정하기로 하였습니다. 개통 후 1년 동안 적용되는 운임에 따라 발생하는 수입 부족분은 수입보장 혹은 운임 재조정을 통해서 보전받게 됩니다. 2분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 98% 수준입니다.

인천대교

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2009	2010	변동율 (%)	2009	2010	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	N/A	25,913	N/A	N/A	23,778	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	N/A	125,133	N/A	N/A	115,204	N/A

주석: 인천대교는 10월 19일부터 유료운행을 개시하였습니다. 2분기중 일평균 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.

2009년도 발생분 최소통행료수입보전에 따른 재정 지원금은 다음과 같이 수령하였습니다.

(단위: 십억원)

자산명	2009년 발생액	수령액	잔여분	
			액수	실시협약 상 수령 기한
인천국제공항 고속도로	101.7	101.8	-	2010년 6월
백양터널	2.9	2.9	-	2010년 4월
광주제 2 순환도로 1 구간	15.3	11.1	4.2	2010년 12월
광주제 2 순환도로 3-1 구간	6.0	4.3	1.7	2010년 12월
우면산터널	49.9	49.9	-	2010년 1월
천안-논산 고속도로	50.2	50.2	-	2010년 12월
수정산터널	7.7	7.7	-	2010년 4월
대구광역시 제 4 차 순환도로	18.9	11	7.9 ¹	2010년 6월
마창대교	11.9	10.8	1.1 ²	2010년 2월
용인-서울 고속도로	3.9	-	3.9	2011년 2월
서울-춘천 고속도로	0.9	-	0.9	2011년 2월
서울 도시철도 9 호선 1 단계	14.3	8.6	5.7	2010년 12월
인천대교	1.4	-	1.4	2010년 8월

주석:

- 1) 미수령 잔액은 미지급 이자와 함께 12월에 지급될 예정임
- 2) 미지급 이자와 함께 8월 중 지급될 예정임