

2010년 4월 30일



**맥쿼리한국인프라투자회사**  
**2010년 1분기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표**

맥쿼리한국인프라투자회사 (이하 “ MKIF ” )는 금일 2010년 1월부터 3월까지 (이하 “ 1분기 ” )의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- MKIF는 경기고속도로(주)의 후순위 대출 매각 및 천안논산고속도로(주)의 후순위 대출 이자를 유동화하는 제2차유동화증권 발행 등 두 건의 재무관리 (capital management) 거래를 성공적으로 마무리하였으며 동 거래들로부터 71억원의 특별이익이 발생하였습니다.
- 개별재무제표 기준으로, MKIF는 1분기 중 거래에 의한 특별이익 등의 영향으로 전년 동기대비 각 8% 및 4% 증가한 운용수익 및 영업이익(EBITDA)을 기록하였습니다. 특별이익을 제외한 운용수익은 2009년 이후에 있었던 자산매각에<sup>1</sup> 따라 이자수익이 감소하면서 전년 동기대비 약 10% 감소하였으며, 당기순이익은 이자비용의 증가 및 거래관련 비용 발생에 따라 전년 동기대비 3% 감소한 283억원을 기록하였습니다.
- 운영중인 투자자산은 견조한 통행실적을 기록하였습니다. 가중평균법<sup>2</sup>으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년도 대비 각 3.3% 및 5.1% 증가하였습니다. 통행료수입이 통행량보다 큰 폭의 증가세를 보인 것은, 2009년 4월 이후 4개 자산이 물가상승에 연동하여 통행료를 인상하였기 때문입니다. 작년에 개통된 4개<sup>3</sup> 신규운영자산의 1분기 실적은 전분기와 비슷한 수준으로 실시협약상 예측통행량 대비 약 65%<sup>4</sup> 수준의 통행량 실적을 기록하였습니다.
- MKIF 투자자산중 유일하게 건설단계에 있는 부산 신항만2-3단계 사업의 건설은 일정에 차질없이 당초 예산범위내에서 진행되고 있습니다. 동 자산에 대하여 2011년 12월까지 인출될 MKIF의 투자약정잔액은 약 1,180억원입니다.
- MKIF는 안정적인 재무구조를 유지하고 있습니다.
  - 보수적인 차입구조를 유지하는 한편 투자자산의 경우 계획에 따라 부채비율을 낮춤
  - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산은 약 4,122억원임<sup>5</sup>
  - MKIF의 순부채는 1,872억원으로, MKIF 차입금의 만기는 2014년 11월임
  - 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 50%<sup>6</sup>이며, 차입금의 61%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징<sup>7</sup>이 되어 있음
  - MKIF 영업활동에 의한 현금흐름 대부분은 여전히 정부수입보장에 기반함

---

1 인천대교 선순위 대출 및 서수원-오산-평택 고속도로 후순위 대출 매각  
 2. 각 자산의 통행량과 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정. 2009년 7월이후 신규 개통된 자산 제외  
 3. 용인-서울 고속도로, 서울-춘천 고속도로, 서울특별시 도시철도 9호선 1단계 및 인천대교  
 4. 투자약정액 기준으로 가중한 실시협약 대비 일평균 통행량 실적 평균  
 5. MKIF의 현금 및 현금성 자산 2,041억원 포함  
 6. 총부채비율=MKIF 순부채/(MKIF 순부채+ MKIF 시가총액(3개월 평균)). MKIF 순부채=각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 +회사 순부채 (주주차입금 제외)  
 7. 헷징(고정금리 또는 고정금리로 스왑) = MKIF 의 투자지분율에 기초한 자산의 고정금리·고정금리스왑 부채/ MKIF 순부채

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “MKIF는 투자자산의 안정적인 운영성과 및 성공적인 재무관리 활동 등에 힘입어 견조한 기반을 마련하면서 올 한해를 성공적으로 시작하게 되었다. 특히 용인-서울 고속도로 및 서울 지하철 9호선 1단계 사업 등 주로 출퇴근 용도로 사용되고 있는 2개의 신규 개통자산에서는 빠른 속도로 램프-업이 이루어 지고 있어 매우 기쁘게 생각한다.” 라며,

“재무관리 측면도 계획대로 잘 진행되고 있으며, MKIF 현금흐름을 개선할 수 있는 거래를 금년중에 추가적으로 마무리 하기 위한 노력을 계속해 나가고 있다. 이러한 거래로 부터 창출되는 잉여현금은 회사의 부채를 줄이고, 신규투자 기회가 발생하는대로 활용할 수 있을 것이다.” 라고 덧붙였습니다.

## 영업성과 요약

	(단위: 백만원)	
	2010년 1분기	2009년 1분기
<b>운용수익</b>	<b>44,025</b>	<b>40,867</b>
이자수익	36,875	40,534
매매차익	7,148 <sup>1</sup>	-
기타수익	2	333
<b>운용비용</b>	<b>15,716</b>	<b>11,746</b>
운용수수료	5,650	5,859
이자비용	6,526	4,512
기타비용	3,540 <sup>2</sup>	1,375
<b>당기순이익</b>	<b>28,309</b>	<b>29,121</b>

1. 천안-논산고속도로의 이자수익 유동화에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
2. 거래관련 일회성 비용 포함

## 통행량 및 통행료수입

	2010년 1분기 비교	
	통행량 (%) <sup>1</sup>	통행료수입 (%) <sup>2</sup>
<b>가중평균법</b>	<b>3.3%</b>	<b>5.1%</b>

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](mailto:Jason.Pak@macquarie.com)

### 안선경

투자자 정보  
맥쿼리한국인프라투자회사

Phone +82 2 3705 8565

Email [Ally.An@macquarie.com](mailto: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 받지않은 비연결 재무제표 기준)**

**대차대조표**

2010년 3월 31일 현재  
 2009년 12월 31일 현재  
 2009년 3월 31일 현재

(단위: 백만원)

	2010년 3월 31일	2009년 12월 31일	2009년 3월 31일
<b>자산</b>			
<b>I. 운용자산</b>	<b>1,881,956</b>	<b>1,964,784</b>	<b>1,948,621</b>
현금 및 예치금	204,123	239,694	212,649
대출금	1,059,216	1,112,570	1,139,466
지분증권 <sup>1</sup>	618,617	612,520	596,506
<b>II. 기타자산</b>	<b>183,478</b>	<b>189,512</b>	<b>172,108</b>
미수이자	164,057	168,342	161,951
미수금	3,895	3,178	2,479
선급금	15,526	17,992	7,678
<b>자산총계</b>	<b>2,065,434</b>	<b>2,154,296</b>	<b>2,120,729</b>
<b>부채 및 자본</b>			
미지급금	3	7	9,602
미지급운용보수	5,650	5,814	5,859
기타부채	2,733	77,986	2,680
장기차입금	391,370	380,087	407,053
<b>부채총계</b>	<b>399,756</b>	<b>463,894</b>	<b>425,194</b>
<b>자본</b>			
<b>I. 자본금</b>	<b>1,670,986</b>	<b>1,670,986</b>	<b>1,670,986</b>
<b>II. 이익잉여금</b>	<b>(5,308)</b>	<b>19,416</b>	<b>24,549</b>
<b>자본총계</b>	<b>1,665,678</b>	<b>1,690,402</b>	<b>1,695,535</b>
<b>부채 및 자본총계</b>	<b>2,065,434</b>	<b>2,154,296</b>	<b>2,120,729</b>

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

## 손익계산서

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

(단위: 백만원)

	2010년 1분기	2009년 1분기	2009년
<b>I. 운용수익</b>	<b>44,025</b>	<b>40,867</b>	<b>153,978</b>
이자수익	36,875	40,534	157,818
수수료수익	-	144	144
운용자산매매차익(차손)	2	189	(3,575)
기타운용수익	-	-	(409)
<b>II. 운용비용</b>	<b>15,716</b>	<b>11,746</b>	<b>53,755</b>
운용수수료	5,650	5,859	23,382
수탁수수료	82	84	338
사무관리수수료	72	73	295
이자비용	6,526	4,512	22,961
기타비용	3,386	1,218	6,779
<b>III. 당기순이익</b>	<b>28,309</b>	<b>29,121</b>	<b>100,223</b>

## 첨부2. 통행량 및 통행량수입

### 1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자 (이하 “사업시행자”)들의 1분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 3.3% 및 5.1% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 경기회복의 영향으로 도로 이용객이 늘어나면서, 1분기 중 건조한 통행 실적을 기록하였습니다.
- 우면산 터널 및 광주 제2순환도로 3-1구간은 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 큰 폭의 통행량 증가가 있었습니다.
- 인천국제공항 고속도로의 통행량은 인천대교의 개통으로 인하여 감소하였으나, 감소폭은 실시협약상 예측한 교통량에 비해 적었습니다.

투자 자산명	2010년 1분기		MKIF 전체
	통행량(%) <sup>a</sup>	통행료수입(%) <sup>b</sup>	자산 중 비율 <sup>c</sup>
인천국제공항 고속도로	(12.4%)	(10.5%)	6.2
백양터널	2.4%	2.6%	0.2
광주제2순환도로, 3-1구간	13.4%	25.3%	5.6
광주제2순환도로, 1구간	(4.7%)	12.8%	10.7
우면산터널	9.7%	9.7%	1.1
천안-논산 고속도로	8.8%	10.5%	15.2
수정산터널	4.0%	4.6%	7.3
대구광역시 제4차 순환도로	3.1%	3.1%	5.0
마창대교	26.8%	6.3%	5.6
용인-서울 고속도로	N/A	N/A	7.6
서울-춘천 고속도로	N/A	N/A	7.6
서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)	N/A	N/A	4.2
인천대교	N/A	N/A	9.2
<b>가중 평균<sup>d</sup></b>	<b>3.3%</b>	<b>5.1%</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 투자액의 비율

d 2009년중 신규 개통한 자산 불포함

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

## 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	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	50,323	57,445	(12.4%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	301,036	336,443	(10.5%)

주석: 인천대교의 개통 영향으로 전년대비 통행량이 감소하는 결과를 보였습니다.

### 백양터널

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	65,836	64,291	2.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	47,930	46,733	2.6%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2007년 8월 이후 통행료 인상 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

### 광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	30,154	26,584	13.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	26,657	21,270	25.3%

주석: 통행량 및 통행료 실적이 향상된 것은 2007년 7월 1일자로 3-1구간과 직접 연결되는 4구간이 개통된 결과에 기인합니다. 통행료수입 증가가 통행량 증가보다 현저히 높은 이유는 2009년 4월중 통행료 인상이 있었기 때문입니다.

### 광주 제2순환도로, 1구간

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	32,508	34,108	(4.7%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	33,475	29,678	12.8%

주석: 통행료수입 증가는 2009년 4월중 통행료가 인상되었기 때문입니다.

### 우면산터널

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	23,827	21,712	9.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	41,300	37,665	9.7%

주석: 경부고속도로의 버스 전용차로제 평일 확대 적용에 따라 우면산터널이 우회도로로 부각되어, 우면산터널의 통행량은 지속적으로 증가하는 추세를 보였습니다.

**천안-논산 고속도로**

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,364	31,592	8.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	261,685	236,740	10.5%

주석: 통행료수입 증가가 통행량 증가보다 큰 이유는 2009년 12월중 통행료 인상이 있었기 때문입니다.

**수정산터널**

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,415	37,906	4.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,668	28,352	4.6%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2008년 이후에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

**대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)**

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	18,301	17,753	3.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	18,351	17,801	3.1%

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

**마창대교**

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	12,928	10,195	26.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	23,198	21,821	6.3%

주석: 경상남도와의 협의에 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	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	44,261	-	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	70,878	-	N/A

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운행을 개시하였습니다. 동 자산의 통행량은 빠르게 증가하고 있습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 58% 수준입니다.

**서울-춘천 고속도로**

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	28,518	-	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	179,592	-	N/A

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운행을 개시하였습니다. 관광객 수요가 많이 동 자산의 경우 계절적요인에 의해 통행량은 전분기대비 소폭 증가하였습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 63% 수준입니다.

### 서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 승승차* (명 / 일)	162,069	-	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	117,373	-	N/A

\* 승승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울특별시 도시철도 9호선(1단계)는 2009년 7월 24부터 유료운영을 개시하였습니다. 서울시와의 협의에 따라, 개통 후 처음 1년동안 임시적으로 타노선과 동일한 기본운임 900원을 적용하기로 하였으며, 실시협약에 따라, 2010년 10월까지의 승차(환승승차 포함) 실적에 근거하여 운임을 재조정하기로 하였습니다. 단 운영개시일로부터 2년 동안은 실제통행료수입이 추정통행료수입의 50% 미만일 경우에도 최소수입보장을 지급받을 수 있습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 91% 수준입니다.

### 인천대교

구 분	1분기 비교		
	2010년 1분기	2009년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 승승차* (명 / 일)	21,620	-	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	105,164	-	N/A

주석: 인천대교는 10월 19일부터 유료운영을 개시하였습니다. 1분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 61% 수준입니다.