

2011년 7월 29일



맥쿼리한국인프라투자회사
2011년 상반기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사 (이하 “MKIF”)는 금일 2011년 1월부터 6월까지 (이하 “상반기”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

상반기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- MKIF는 두 건의 재무관리 (capital management) 거래를 성공적으로 마무리하였습니다.
 - 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 현금유입 206억원 발생
 - 차입금의 이자율에 대한 가산금리 절감 (215bps)¹ 및 약정 만기 연장 (2.5년)¹의 조건으로 MKIF 부채의 5,000억원 자금재조달 실행
 - 권면총액 600억원의 5년만기 회사채 (고정금리4.57%), 권면총액1,900억원의 7년만기 회사채 (고정금리4.97%) 발행
 - 2,500억원 한도의 5년만기 신용공여약정 신규 조달 (91CD + 270bps)
- 개별재무제표 기준으로, MKIF의 상반기 운용수익 및 당기순이익은 각 792억원 및 471억원으로 전년 동기대비 각 2.4% 및 10.0% 감소하였습니다. 일회성 거래관련 수익을 제외한 운용수익 및 당기순이익은 전년 동기대비 각 6.2% 및 2.9% 증가하였습니다.
- 운영중인 투자자산은 견조한 통행실적을 기록하였습니다. 가중평균법²으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년 상반기대비 각 7.4% 증가하였습니다. 작년에 개통된 4개³ 신규개통 자산의 1분기 중 운영실적은 실시협약상 예측통행량 대비 약 76% 수준이었으나, 2분기 중에는 78% 수준의 통행량 실적⁴을 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 433억원입니다.
- MKIF는 안정적이고 보수적인 재무구조를 유지하고 있습니다.
 - MKIF 신용등급 AA-에서 AA로 상향조정
 - 보수적인 차입구조를 유지하는 한편 투자자산의 경우 지속적으로 부채를 상환하고 있음
 - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성자산은 약 3,770억원임⁵
 - MKIF 순부채는 2,710억원이며, 2016년 5월까지 외부 자금 조달 불필요
 - 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 49%⁶이며, 차입금의 66%가 고정금리 혹은 확정 이자율로 향후 1년동안 헷징⁷이 되어 있음

1 가중평균 기준 (91day CD 금리 3.4%)

2 각 자산의 통행료와 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정.

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 1,210억원 포함

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

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “상반기 주요 업적은 금리가 인상되는 시기임에도 불구하고 MKIF 부채를 성공적으로 리파이낸싱한 것이다. MKIF는 최근 일어난 신용등급의 상향조정을 레버리지하여 가산금리를 절감하고 만기일을 연장하는 조건의 자금재조달을 성사시켰으며, 이것은 MKIF의 수익에 긍정적인 효과를 가져다 줄 것이며 나아가 MKIF가 앞으로도 단기 현금 흐름을 효과적으로 관리할 수 있도록 할 것이다”라며,

“ MKIF의 2011년 하반기 목표는 내년 1월로 예정된 부산 신항만2-3단계의 성공적인 준공과 개통을 준비하는 것이다. 부산신항만 사업의 현금흐름은 사업 리스크에 노출되어 있지만, 현재 부산 전체의 컨테이너 물동량이 기록적으로 높은 수치를 보임에 따라 전반적인 사업환경은 호의적인 편이다. 특히 이러한 가운데 부산신항만의 성장이 가장 두드러졌는데 이는 기존 부산북항에서 부산신항만으로의 물동량 이전이 지속되고 있기 때문이다” 라고 덧붙였습니다.

손익계산서 요약

(단위: 백만원)

	2011년 상반기	2010년 상반기
운용수익	79,199	81,157
이자수익	78,577	74,007
운용자산매각이익(손실)	622 ¹	7,148 ²
기타운용수익	-	2
운용비용	32,091	28,822
운용수수료	11,969	11,229
이자비용	12,433	13,183
기타비용	7,689 ³	4,410
당기순이익	47,108	52,335
EPS (원)⁴	142	158
Normalised 당기순이익⁵	46,486	45,187
Normalised EPS (원)⁵	140	136

1. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익
2. 천안-논산 고속도로의 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함
3. 2009년 MKIF 부채 자금재조달에 대한 잔여 선급비용에 따른 일회성 비용 5,100백만원 포함
4. 총 발행 주식수 331.5백만주 기준
5. 거래 관련 일회성 수익 제외

통행량 및 통행료수입

자산	2011년 2분기		2011년 상반기	
	통행량(%) ¹	통행료수입(%) ²	통행량(%) ¹	통행료수입(%) ²
가중평균 증가율	7.0%	6.7%	7.4%	7.4%

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

어지루 차장

투자자 정보

맥쿼리한국인프라투자회사

Phone +82 2 3705 8636

Email Jiroo.Eoh@macquarie.com

⁷ 헷징(고정금리 또는 고정금리로 스왑) = MKIF의 투자지분율에 기초한 자산의 고정금리·고정금리스왑 부채 / MKIF 순부채
WS: MSIM_Seoul: 158321: v1

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

2011년 6월 30일 현재

2010년 6월 30일 현재

(단위: 백만원)

	2011년 6월 30일	2010년 6월 30일
자산		
I. 운용자산	1,858,363	1,898,722
현금 및 예치금	120,606	204,724
대출금	1,120,430	1,073,269
지분증권 ¹	617,327	620,729
II. 기타자산	221,521	197,348
미수이자	206,712	178,330
미수금	4,477	3,911
선급금	10,332	15,107
자산총계	2,079,884	2,096,070
부채 및 자본		
미지급금	1	1
미지급운용보수	6,009	5,579
기타부채	1,588	2,807
장기차입금	141,500	397,979
회사채	248,889	-
부채총계	397,987	406,366
자본		
I. 자본금	1,670,986	1,670,986
II. 이익잉여금	10,911	18,718
자본총계	1,681,897	1,689,704
부채 및 자본총계	2,079,884	2,096,070

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

손익계산서

2011년 1월 1일부터 6월 30일까지

2010년 1월 1일부터 6월 30일까지

(단위: 백만원)

	2011년 상반기	2010년 상반기
I. 운용수익	79,199	81,157
이자수익	78,577	74,007
운용자산매각이익(손실)	622 ¹	7,148 ²
기타운용수익	-	2
II. 운용비용	32,091	28,822
운용수수료	11,969	11,229
수탁수수료	166	166
사무관리수수료	103	145
이자비용	12,433	13,183
기타비용	7,420 ³	4,099
III. 당기순이익	47,108	52,335
EPS (원)⁴	142	158
Normalised 당기순이익⁵	46,486	45,187
Normalised EPS (원)⁵	140	136

1. 천안-논산 고속도로 후순위 대출에 대한 이자수익 유동화(제3차)에 따른 매매차익

2. 천안-논산 고속도로의 이자수익 유동화(제2차)에 따른 매매차익 249백만원과 서수원-오산-평택 고속도로의 후순위대출 매각차익에 따른 6,899백만원 포함

3. 2009년 MKIF 부채 자금재조달에 대한 잔여 선급비용에 따른 일회성 비용 5,100백만원 포함

4. 총 발행 주식수 331.5백만주 기준

5. 거래 관련 일회성 수익 제외

현금흐름표

2011년 1월 1일부터 6월 30일까지

2010년 1월 1일부터 6월 30일까지

(단위: 백만원)

	2011년 상반기	2010년 상반기
자산운용활동 및 투자활동 현금흐름		
자산운용활동및 투자활동 현금유입액	78,324	79,283
투자자산의 처분	20,550	29,786
대출금 회수액	7,265	7,265
이자수익 및 기타수익	50,509	42,232
자산운용활동 및 투자활동 현금유출액:	(54,037)	(66,220)
대출금 및 지분증권의 취득	(35,824)	(53,543)
수수료 및 비용	(18,213)	(12,677)
자산운용활동 순현금흐름	24,287	13,063
재무활동 현금흐름		
차입금의 차입	17,943	5,000
분배금의 지급	(60,989)	(53,033)
재무활동 순현금흐름	(43,046)	(48,033)
현금 및 예치금의 증가(감소)	(18,759)	(34,970)
기초 현금 및 예치금	139,365	239,694
기말 현금 및 예치금	120,606	204,724

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 7.0% 및 6.7% 증가하였습니다. 동일기준으로, 금년 누적 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 7.4% 증가하였습니다. 특히 신규 개통 자산이 전년도 동분기 대비 11.6%¹의 통행량 증가율을 보였으며, 천안-논산 고속도로, 광주 제2순환도로3-1구간, 마창대교 등의 자산이 주변 도로로부터의 통행량 유입으로 인해 큰 폭의 통행량 증가가 있었습니다. 반면, 인천국제공항 고속도로의 경우 2010년12월 개통한 인천공항철도의 영향으로 인해 통행량이 감소하였습니다.

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

투자 자산명	2011년 2분기		2011년 상반기		MKIF 전체 자산 중 비율 ^c
	통행량(%) ^a	통행료수입 (%) ^b	통행량 ^a	통행료수입 (%) ^b	
인천국제공항 고속도로	(4.3%)	(4.3%)	(4.2%)	(4.2%)	6.2
백양터널	3.3%	3.3%	3.3%	3.2%	0.2
광주제 2 순환도로 3-1 구간	9.0%	9.3%	9.4%	9.6%	5.1
광주제 2 순환도로 1 구간	5.2%	5.7%	5.3%	5.9%	10.7
우면산터널	3.7%	3.7%	5.3%	5.4%	1.1
천안-논산 고속도로	11.2%	10.3%	10.1%	9.8%	15.2
수정산터널	5.3%	5.2%	4.7%	4.5%	6.8
대구광역시 제 4 차 순환도로	2.7%	2.7%	3.3%	3.3%	5.0
마창대교	9.4%	9.5%	8.6%	8.9%	6.4
용인-서울 고속도로	19.6%	19.9%	23.9%	24.3%	7.6
서울-춘천 고속도로	11.0%	11.5%	11.7%	12.5%	7.7
서울 도시철도 9 호선 1 단계	13.2%	11.0%	13.1%	10.7%	4.2
인천대교	4.7%	4.0%	10.4%	10.9%	9.2
가중 평균	7.0%	6.7%	7.4%	7.4%	-

- 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

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 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		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	54,264	51,920	(4.3%)	52,304	50,109	(4.2%)

¹ 투자약정액 기준으로 가중평균한 일평균 통행량 실적 기준
 WS: MSIM_Seoul: 158321: v1

일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	338,784	324,204	(4.3%)	328,273	314,555	(4.2%)
--------------------------	---------	---------	--------	---------	---------	--------

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		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	69,152	71,395	3.2%	67,526	69,693	3.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	50,251	51,870	3.2%	49,097	50,642	3.1%

주석: 부산항의 컨테이너 물동량이 회복세를 보임에 따라 전년 동기대비 통행량 및 통행료수입이 증가하였습니다.

광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	33,647	36,679	9.0%	31,910	34,915	9.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,803	32,583	9.3%	28,239	30,961	9.6%

주석: 시내 통행량 유입의 증가와 2008년 5월에 개통한 광주-무안 고속도로와의 연결로 인해 통행량 및 통행료수입 실적이 향상되었습니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	36,521	38,418	5.2%	34,526	36,345	5.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	37,722	39,864	5.7%	35,610	37,702	5.9%

주석: 2010년 6월 개통한 문흥 JCT를 통한 25번국도로의 통행량 유입의 증가 및 각화교의 완공(2009년12월)으로 인해 통행량이 증가하였습니다.

우면산터널

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	26,585	27,562	3.7%	25,214	26,561	5.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	46,083	47,794	3.7%	43,704	46,049	5.4%

주석: 경부고속도로로부터의 통행량 유입과 서울 강남권으로의 통행량 유입으로 인해 우면산터널의 통행량이 증가하는 추세를 보였습니다.

천안-논산 고속도로

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	37,650	41,870	11.2%	36,016	39,638	10.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	290,154	320,147	10.3%	275,998	302,913	9.8%

주석: 2분기 통행량 및 통행료수입은 2011년 1월 순천-완주 구간의 통행량 유입에 따라 증가하였습니다.

수정산터널

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	40,730	42,871	5.3%	40,076	41,964	4.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	30,583	32,170	5.2%	30,128	31,491	4.5%

주석: 부산항의 컨테이너 물동량이 회복세를 보임에 따라 전년 동기대비 2분기 통행량 및 통행료 수입이 증가하였습니다.

대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,951	20,491	2.7%	19,131	19,768	3.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	20,005	20,549	2.7%	19,183	19,824	3.3%

주석: 2010년 7월 중 도로의 인근 지역에 대형마트가 개점하면서 고모 IC로부터 유입되는 통행량이 증가세를 기록하였습니다.

마창대교

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	14,420	15,779	9.4%	13,678	14,851	8.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	25,939	28,405	9.5%	24,576	26,765	8.9%

주석: 경상남도와의 합의에 따라 수입보장금 수령 시기를 앞당기는 조건으로 2009년 9월부터 2010년 12월 말까지 한시적으로 통행료를 2,400원에서 2,000원으로 인하하였습니다. 통행료 인하는 2011년 말까지 적용되며, 인하로 인해 발생하는 수입 부족분은 수입보장을 통해서 보전받게 됩니다.

용인-서울 고속도로

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	53,217	63,645	19.6%	48,764	60,431	23.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	85,474	102,502	19.9%	78,269	97,323	24.3%

주석: 용인-서울 고속도로는 2009년 7월 1일부터 유료운행을 개시하였습니다. 동 자산의 통행량은 빠르게 증가하고 있습니다. 2분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 76.1% 수준입니다.

서울-춘천 고속도로

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,567	38,366	11.0%	31,559	35,256	11.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	200,307	223,267	11.5%	181,889	204,625	12.5%

주석: 서울-춘천 고속도로는 2009년 7월 15일부터 유료운영을 개시하였습니다. 2분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 81.2% 수준입니다.

서울특별시 도시철도 9호선 (1단계)

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (승객 / 일)	174,512	197,490	13.2%	168,325	190,371	13.1%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	124,962	138,775	11.1%	121,189	134,222	10.8%

* 순승차인원에는 환승승차인원은 포함되지 않음

주석: 서울특별시 도시철도 9호선(1단계)는 2009년 7월 24부터 유료운영을 개시하였습니다. 서울시와의 협의에 따라, 개통 후 처음 1년동안 임시적으로 기본운임 900원을 적용하기로 하였으며, 실시협약에 따라, 승차(환승승차 포함) 실적에 근거하여 2011년 내로 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 96.3% 수준입니다.

인천대교

구 분	2분기 비교			상반기 총계 비교		
	2010	2011	변동율 (%)	2010	2011	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	25,913	27,126	4.7%	23,778	26,239	10.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	129,632	134,815	4.0%	117,961	130,492	10.6%

주석: 인천대교는 10월 19일부터 유료운영을 개시하였습니다. 2분기중 일평균 통행량은 실시협약상 예측 통행량 대비 67% 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.

2010년도 발생분 최소통행료수입보전에 따른 재정 지원금은 다음과 같이 수령하였습니다.

(단위: 십억원)

자산명	2010년 발생액	수령액	잔여분	
			액수	실시협약 상 수령 기한
인천국제공항 고속도로	75.5	75.5	-	2012년 12월
백양터널	4.0	2.1	1.9	2011년 4월
광주제 2 순환도로 1 구간	16.4	-	16.4	2011년 12월
광주제 2 순환도로 3-1 구간	5.4	-	5.4	2011년 12월
우면산터널	3.7	3.7	-	2011년 2월
천안-논산 고속도로	54.8	48.4	6.3	2012년 2월
수정산터널	7.6	7.6	-	2011년 4월
대구광역시 제 4 차 순환도로	20.4	-	20.4	2011년 6월
마창대교	9.4	9.4	-	2011년 2월
용인-서울 고속도로	-	-	-	2012년 2월
서울-춘천 고속도로	10.7	10.7	-	2012년 2월
서울 도시철도 9 호선 1 단계	37.6	32.3	5.3	2011년 12월
인천대교	6.1	6.1	-	2012년 2월