



2008년 7월 22일

맥쿼리한국인프라투자회사 2008년 상반기 실적보고 및 분배금 지급 결의 발표

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2008년 6월 30일까지의 상반기 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다. MKIF는 또한 이사회 결의를 통해 2008년도 상반기 분배금을 주당 230원으로 확정하였습니다.

상반기 중 MKIF는 투자자산의 견고한 운영성과 및 상당한 규모의 매매차익이 발생한 자산매각에 힘입어 양호한 재무 성과를 실현하였습니다. 개별재무제표 기준으로 MKIF는 상반기 중 운용수익은 1,548억원을 달성하여 전년 동기 대비 91.2%, 당기순이익은 1,280억원으로 전년 동기대비 296.1% 증가하였습니다.

상반기 운용수익의 대폭적인 증가는 MKIF의 활발한 자산운용의 결과로 지난 1월에는 백양터널(유)에 제공한 대출채권을 유동화하였으며 3월에는 MKIF가 보유중이던 신대구부산고속도로(주)가 발행한 전환사채를 매각하였습니다. 두 건의 거래를 통해서 거둔 MKIF의 매매차익은 794억원입니다. 운영측면에서는 물가에 연동되고 정부의 수익보장이 있는 투자자산을 기초로 양호한 실적을 달성하였습니다. 매매차익을 제외한 일반운용수익은 주로 이자수익에서 발생하였는데 양호한 투자자산을 기초로 전년도와 유사한 실적을 달성하였습니다. 이자수익은 전년동기 대비 8.8% 증가하였으나, 배당수익은 인천공항고속도로가 시설물 유지보수 비용 총당을 위해 배당금 지급규모를 최소화한 결과 감소하였습니다.

운용비용은 268 억원으로 전년 동기간 대비 44.9% 감소하였는데, 이는 작년에 발생한 성과보수가 금년 상반기에는 발생하지 않았기 때문입니다. 자산운용보수는 전년 대비 약 6.1% 감소하였습니다.

한편 상반기 운영자산의 통행실적 역시 안정적인 모습을 나타냈습니다. 유가급등과 화물연대 파업 등 불안정한 시장환경 및 예년보다 일찍 도래한 장마의 영향에도 불구하고, 가중평균법¹으로 산출한 상반기 통행량 및 통행료수입은 각 0.2% 및 5.2% 증가하였습니다. 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 2007년 하반기중 4개 자산에서 인플레이션에 연동하여 조정된 통행료 인상의 결과입니다. 아울러, 정부로부터 예정된 재정지원금은 적기에 수령하였으며, MKIF가 투자하고 있는 건설중인 자산 역시 공정계획대로 차질없이 공사가 진행되고 있습니다. 이미 공시한대로, 마창대교는 이번달에 당초 계획대로 운영을 개시하였습니다.

2008년 상반기 중 MKIF의 견조한 재무성과를 반영하여, MKIF는 상반기 분배금으로 주당 230원을 지급하겠다고 밝혔으며 이는 전년도 상반기 분배금 대비 약 4.5% 증가된 금액입니다. 위 금액은 분배금지급기준일인 2008년 6월 30일자 주주에게 금년 8월 21일자로 지급될 예정입니다.

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “MKIF 및 자산 포트폴리오는 2008년도 상반기 중 견조한 성과를 기록하였으며, 주주들에게 실질적인 가치를 제공하였다.”고 언급하였습니다.

1 각 자산의 통행량과 통행료수입의 가중평균은 자산별 통행료에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정

백대표는 이어, “MKIF는 지난1월 21일자로 부산신항만2-3단계 사업에 대한 자금 인출을 처음으로 실행하였는데 동 사업은 MKIF의 국내 항만시설에 대한 최초 투자로, MKIF의 투자포트폴리오를 다각화 하였다는 점에서 의미가 있다. 또한 1분기 중, 백양터널의 대출채권 유동화 및 대구-부산 고속도로의 전환사채의 매각등 두건의 거래를 실행함으로써 상당한 규모의 주주이익을 실현한 바 있다.”면서

“현금 및 차입금 부문에서 MKIF는 양호한 재무상태를 나타내고 있을 뿐만 아니라 정부로부터 재정지원금을 받고 있는 MKIF 자산의 우수성이 결국 투자자들에게 장기 안정적인 투자수단을 제공하고 있다는 점에서 다행스럽게 생각한다. MKIF의 내재수익은 물가변동에 대해 탄력적이며, 견실한 성장을 지속하고 있다.”고 강조하였습니다.

이어 “MKIF는 하락장에서는 가치가 더욱 부각된다. 지금과 같은 시장 환경에서 MKIF의 자산은 상대적으로 유리한 위치에 있고 이를 바탕으로 향후에도 MKIF는 지속적으로 투자자산의 펀더멘탈 강화를 위해 최선의 노력을 다할 것”이라고 덧붙였습니다.

MKIF의 2008년도 상반기 재무실적에 대한 자세한 설명자료는 회사 홈페이지(www.mkif.co.kr)에서 제공됩니다.

영업성과 요약¹

(단위: 백만원)

	2008년 상반기	2007년 상반기
운용수익	154,792	80,955
이자수익	74,513	68,754
수수료수익	2,895	875
배당수익	482	9,842
채무증권평가차손	(2,922)	(1,440)
대출금매각이익	24,454	-
채무증권매각이익	54,946	-
기타운용수익	424	2,924
운용비용	26,782	48,637
운용수수료	14,926	15,891
성과 수수료	-	27,341
이자비용	6,605	70
기타비용	5,251	5,335
당기순이익	128,010	32,318

1. 감사전, 비연결 재무실적 기준

통행량 및 통행료 수입

	2008년 2분기 비교		연간 총계 비교	
	통행량 (%) ²	통행료수입 (%) ³	통행량 (%) ²	통행료수입 (%) ³
가중평균법	(0.4%)	3.8%	0.2%	5.2%

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

기타 자세한 문의사항 :

박윤식
COO
맥쿼리한국인프라투자회사
+ 82 2 3705 8550
Jason.Pak@macquarie.com

최남욱
IR
맥쿼리한국인프라투자회사
+ 82 2 3705 4989
Namook.Choi@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 투자자 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

2008년 6월 30일 현재

2007년 6월 30일 현재

(단위: 백만원)

	2008년 6월 30일	2007년 6월 30일
자산		
I. 운용자산	1,863,482	1,646,918
현금및예치금	226,346	162,791
대출금	1,070,896	989,449
지분증권	566,240	451,164
채무증권	-	43,514
II. 기타자산	140,245	127,625
미수이자	128,940	118,774
미수금	2,436	185
선급비용	8,869	8,666
자산총계	2,003,727	1,774,543
부채		
미지급금	3	123
미지급운용수수료	7,342	8,198
미지급성과수수료	-	27,341
장기차입금	234,904	14,000
기타부채	1,937	461
부채총계	244,186	50,123
자본		
I. 자본금	1,631,531	1,692,102
II. 이익잉여금	128,010	32,318
자본총계	1,759,541	1,724,420
부채및자본총계	2,003,727	1,774,543

1 감사전, 비연결 재무실적 기준

손익계산서

2008년 1월 1일부터 2008년 6월 30일까지
 2007년 1월 1일부터 2007년 6월 30일까지

(단위: 백만원)

	2008년 상반기	2007년 상반기
운용수익	154,792	80,955
이자수익	74,513	68,754
수수료수익	2,895	875
배당수익	482	9,842
채무증권평가차손	(2,922)	(1,440)
대출금매각이익	24,454	-
채무증권매각이익	54,946	-
기타운용수익	424	2,924
운용비용	26,782	48,637
운용수수료	14,926	15,891
자산보관수수료	214	259
사무관리수수료	150	151
성과수수료	-	27,341
이자비용	6,605	70
기타운용비용	4,887	4,925
당기순이익	128,010	32,318

첨부 2. 통행량 및 통행량수입

1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 2분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법¹으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 통행량은 0.4% 감소하였고, 통행료수입은 3.8% 증가하였습니다. 동일기준으로, 상반기 중 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 0.2% 및 5.2% 증가하였습니다. 보고서상 통행료수입 증가율은 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다.

투자 자산명	2008년 2분기		2008년 전체		MKIF 전체
	통행량(%) ^a	통행료수입(%) ^b	통행량 ^a	통행료수입(%) ^b	자산 중 비율 ^c
인천국제공항 고속도로	(0.4%)	2.4%	(1.6%)	4.1%	5.2
백양터널	(3.7%)	10.2%	(2.5%)	11.7%	0.1
광주제2순환도로, 3-1구간	11.0%	10.5%	15.0%	14.5%	4.8
광주제2순환도로, 1구간	(1.8%)	(2.2%)	(2.2%)	(2.5%)	8.9
우면산터널	4.8%	4.5%	5.0%	4.9%	1.0
천안-논산 고속도로	0.5%	3.0%	1.6%	4.2%	12.7
수정산터널	(3.4%)	10.4%	(1.9%)	12.2%	6.4
대구광역시 제4차 순환도로	(4.0%)	(3.9%)	(1.9%)	(1.8%)	4.2
가중 평균	(0.4%)	3.8%	0.2%	5.2%	-

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

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 목차 3에서 보게 될 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			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	68,145	67,895	-0.4%	66,878	65,807	-1.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	380,443	389,465	2.4%	365,079	380,011	4.1%

주석: 통행료수입 변동율이 통행량 변동율보다 상대적으로 높은 이유는 2007년 7월부터 인플레이션에 연동하여 조정된 통행료인상에 따른 결과입니다. 전년대비 일찍 시작된 장마의 영향으로, 전년 동분기 대비 일평균 통행량이 소폭 감소하였습니다.

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

백양터널

구 분	2분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	70,176	67,554	-3.7%	68,931	67,218	-2.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	44,871	49,458	10.2%	44,067	49,243	11.7%

주석: 통행료수입 변동율이 통행량 변동율보다 상대적으로 높은 이유는 2007년 8월부터 조정된 통행료 인상에 따른 결과입니다. 화물연대 파업의 영향으로 전년 동분기 대비 일평균 통행량이 감소하였습니다.

광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	2분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	22,785	25,287	11.0%	20,999	24,147	15.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	18,436	20,381	10.5%	16,962	19,427	14.5%

주석: 통행량 및 통행료 실적이 향상된 것은 2007년 7월 1일자로 3-1구간과 직접 연결되는 4구간이 개통된 결과에 기인합니다. 광주광역시와의 협의에 따라 2008년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 광주광역시로부터 보전받도록 합의되었습니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	2분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	37,555	36,878	-1.8%	36,397	35,610	-2.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	33,008	32,270	-2.2%	31,979	31,186	-2.5%

주석: 전년 대비 일찍 시작된 장마의 영향으로, 전년 동분기 대비 일평균 통행량은 소폭 감소하였습니다. 광주광역시와의 협의에 따라 2008년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 광주광역시로부터 보전받도록 합의되었습니다.

우면산터널

구 분	2분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,867	20,815	4.8%	19,016	19,976	5.0%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	34,673	36,242	4.5%	33,164	34,795	4.9%

주석: 실시협약상 우면산터널은 2009년까지 통행료가 2,000원으로 고정되어 있습니다. 우면산터널의 통행량은 전년동분기 대비 일평균 통행량이 소폭 증가하였습니다.

천안-논산 고속도로

구 분	2분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	31,943	32,114	0.5%	31,113	31,611	1.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	223,412	230,114	3.0%	217,794	226,918	4.2%

주석: 2분기 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 2007년 7월부로 인플레이션에 연동하여 조정된 통행료 인상에 따른 결과입니다.

수정산터널

구 분	2분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	40,791	39,421	-3.4%	40,143	39,369	-1.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	27,087	29,893	10.4%	26,649	29,891	12.2%

주석: 2분기 통행료수입 변동율이 통행량 변동율보다 상대적으로 높은 이유는 2007년 8월부로 조정된 통행료 인상에 따른 결과입니다. 화물연대 파업의 영향으로 전년 동분기 대비 일평균 통행량이 감소하였습니다.

대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	2분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,521	18,741	-4.0%	18,638	18,284	-1.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,541	18,785	-3.9%	18,667	18,327	-1.8%

주석: 대구광역시와의 협의에 따라 2007년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 대구광역시로부터 보전받도록 되어있습니다. 전년대비 일찍 시작된 장마의 영향으로, 전년 동분기 대비 일평균 통행량이 감소하였습니다.

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.

2분기 중 사업시행자가 관련정부로부터 보전받은 최소통행료수입은 다음과 같습니다.

자산명	금액 (억원)	수령일자	적용기간
인천국제공항 고속도로	811.4	2008.06.27	2007.01.01~2007.12.31

백양터널, 수정산터널 및 우면산터널 등의 3개 자산은 해당 실시협약에 따라 재정지원금을 1분기에 수령하였으며, 천안논산고속도로, 광주 제2순환도로 3-1구간, 광주 제2순환도로 1구간, 대구광역시 제4차 순환도로 등 4개 자산은 실시협약에 따라 3~4분기에 수령할 예정입니다.