



2009년 4월 30일

**맥쿼리한국인프라투자회사
2009년 1분기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표**

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2009년 1월부터 3월까지(“1분기”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량·통행료수입 실적을 발표하였습니다.

당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- 가중평균법¹으로 산출한 통행량 및 통행료수입은 전년동기 대비 각 1.7% 및 0.2% 감소하였습니다. 경기둔화에 따른 영향으로 도로 이용객이 줄어들면서 통행량은 소폭 감소하였으나, 통행료 인상으로 인하여 통행료 수입 감소는 적었습니다.
- 개별재무제표 기준으로, MKIF는 금년 1분기 중 409억원의 운용수익 및 291억원의 당기순이익을 실현하였습니다. 2008년 1분기 중 발생했던 비경상적 매매차익을 제외하면, 당기운용수익 및 당기순이익은 각각 8% 및 21% 증가하였습니다.
- 1분기중 MKIF는 인천대교(주)와 약정한 선순위 대출계약을 양도하였습니다. 동 거래는 장부가액으로 거래되었으며, 양도에 따른 현금유입액은 1,345억원²으로 이는 전체 1,880억원의 투자약정액 중 기 대출이 이루어진 금액입니다.
- 1분기말 현재 MKIF는 보수적인 자본구조를 바탕으로 안정적인 재무상태를 유지하고 있습니다.
 - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 투자한 자산의 총 현금 및 현금성자산은 약 3,537억원임³
 - 모든 자산의 차입은 원리금상환 구조로 조달되었으며, 평균 상환만기는 9년임
 - 향후 3년 이내에는 외부 자금 조달이 불필요함
 - 투자지분율에 기초한 총 부채비율은 51% 임⁴
- 6개의 건설중인 자산은 차질없이 공사가 진행되고 있으며 올 하반기 중 5개 자산이 개통될 예정입니다. 서울특별시 도시철도 9호선 1단계 및 용인-서울 고속도로 사업은 빠르면 6월중에 개통될 것으로 전망됩니다.

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “어려운 금융시장 여건하에서도 자본관리와 관련된 거래를 종결하였을 뿐만 아니라 물가에 연동되어 있으면서 정부수입보장이 있는 자산을 기반으로 이루어진 MKIF 포트폴리오의 우수성에 힘입어, 안정적인 재무 및 운용성과를 거두었다.”

“건설위험 관리는 MKIF의 주요 경영목표 중 하나이다. 6개의 건설중인 자산은 공정계획대로 순조롭게 공사가 진행되고 있으며, 이 중 5개 자산이 올해 중에 준공을 완료하여 운영을 개시할 예정이다.”

“1분기 중에도 견조한 운용성과를 실현하였으며, 회사의 주요 사업 목표도 계획대로 이행되고 있다. 전례가 없는 글로벌 금융시장, 경제적 변동성 및 불확실성에 직면하고 있는 현 상황에서 우리는 철저하고 신중한 자산운용을 통해 회사의 가치를 유지하는데 주력하고 있다.”

1. 각 자산의 통행료와 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였음
 2. 현금유입액 1,345억원 중 672.5억원은 4월 3일에 지급되었음
 3. MKIF의 현금 및 현금성 자산 2,126억원 포함
 4. 총부채비율=MKIF 순부채/(MKIF 순부채+ MKIF 시가총액(3개월평균)). MKIF 순부채=각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 +회사 순부채 (주주차입금 제외)

“MKIF는 지속적인 자본관리활동 즉 자산의 현금화 및 투자자산의 부채구조변경 등을 추진해 나갈 것이다. MKIF는 계속해서 경제 및 금융시장을 주시하면서 투자자산 특히 올해 개통되어 램프업(초기성장기)에 접어드는 자산에 미치는 영향 등을 예의주시할 것이다. 자산이 운영단계로 원활하게 전환되도록 관리하는 것은 자산의 성과를 극대화 하는데 있어 매우 중요한 요소이다.” 라고 강조했습니다.

영업성과 요약

(단위: 백만원)

	2009년 1분기	2008년 1분기
운용수익	40,867	117,224
이자 및 배당수익	40,534	37,407
매각이익	-	79,400 ¹
채무증권평가차익(차손)	-	(2,921)
기타수익	333	3,338
운용비용	11,746	13,791
운용수수료	5,859	7,584
이자비용	4,512	3,447
기타비용	1,375	2,760
당기순이익	29,121	103,433

1. 백양터널 대출채권 매각이익 245억원 및 대구-부산 고속도로 전환사채 매각이익 549억원 포함

통행량 및 통행료수입

자산	1분기 비교	
	통행량 (%) ¹	통행료수입 (%) ²
가중평균법	(1.7%)	(0.2%)

1. 일일 평균 통행량에 기초한 전년 동기 대비 증감을

2. 일일 평균 통행료수입에 기초한 전년 동기 대비 증감을

기타 자세한 문의사항 :

박윤식
Chief Operating Officer
맥쿼리한국인프라투자회사
+ 82 2 3705 8500
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. 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 호주 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.

첨부1. 재무요약

대차대조표

2009년 3월 31일 현재

2008년 12월 31일 현재

(단위: 백만원)

	<u>2009년 3월 31일</u>	<u>2008년 12월 31일</u>
자산		
I. 운용자산	1,948,621	1,929,621
현금및예치금	212,649	182,412
대출금	1,139,466	1,144,656
지분증권	596,506	602,553
II. 기타자산	172,108	170,211
미수이자	161,951	160,031
미수금	2,479	2,428
선급비용	7,678	7,752
자산총계	<u>2,120,729</u>	<u>2,099,832</u>
부채		
미지급금	9,602	9,606
미지급운용수수료	5,859	5,975
장기차입금	407,053	340,523
기타부채	2,680	2,900
부채총계	<u>425,194</u>	<u>359,004</u>
자본		
I. 자본금	1,670,986	1,631,531
II. 이익잉여금	24,549	109,297
이익잉여금(결손금)	(4,572)	(74,403)
당기순이익	29,121	183,700
자본총계	<u>1,695,535</u>	<u>1,740,828</u>
부채및자본총계	<u>2,120,729</u>	<u>2,099,832</u>

손익계산서

2009년 1월 1일부터 2009년 3월 31일까지

2008년 1월 1일부터 2008년 3월 31일까지

(단위: 백만원)

	<u>1Q 2009</u>	<u>1Q 2008</u>
운용수익	40,867	117,224
이자수익	40,534	36,925
배당수익	-	482
수수료수익	144	2,895
채무증권평가차익(차손)	-	(2,921)
대출채권매각이익	-	24,454
채무증권매각이익	-	54,946
기타수익	189	443
운용비용	11,746	13,791
운용수수료	5,859	7,584
자산보관수수료	84	127
사무관리수수료	73	74
이자비용	4,512	3,447
기타비용	1,218	2,559
당기순이익	29,121	103,433

첨부2. 통행량 및 통행량수입

1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 1분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법¹으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 각 1.7% 및 0.2% 감소하였습니다. 보고서상 통행료수입 증가율은 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료 수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다.

통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 1분기중 통행량 및 통행료수입의 약세 원인은 최근의 경기둔화에 따라 도로 이용객이 감소하였기 때문입니다.
- 우면산 터널 및 광주 제2순환도로 3-1구간 등 일부 자산에서는 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 통행량 및 통행료수입이 큰 폭으로 증가하였습니다.
- 한편 통행료가 인상되어 통행량 감소에 따른 통행료 수입은 영향을 적게 받은 편입니다.

투자 자산명	2009년 1분기		MKIF 전체
	통행량(%) ^a	통행료수입(%) ^b	자산 중 비율(%) ^c
인천국제공항 고속도로	(9.8%)	(9.2%)	5.7
백양터널	(3.9%)	(4.7%)	0.1
광주제2순환도로, 1구간	(0.7%)	(1.4%)	5.3
광주제2순환도로, 3-1구간	15.5%	15.1%	9.8
우면산터널	13.5%	12.9%	1.0
천안-논산 고속도로	1.6%	5.9%	13.9
수정산터널	(3.6%)	(5.1%)	7.0
대구광역시 제4차 순환도로	(0.4%)	(0.4%)	4.6
마창대교	N/A	N/A	5.1
가중 평균	(1.7)	(0.2)	-

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. 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.

인천국제공항 고속도로

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	57,445	63,719	(9.8%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	336,443	370,558	(9.2%)

주석: 동분기는 경기둔화 및 환율 상승에 따라 공항이용객이 감소하여 전년대비 통행량이 감소하는 결과를 보였습니다.

¹각 자산의 통행료와 통행료 수입의 가중평균은 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였습니다.

백양터널

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	64,291	66,882	(3.9%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	46,733	49,028	(4.7%)

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2007년 8월 1일 이후 통행료 인상이 없었습니다. 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

광주 제2순환도로, 3-1구간

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	26,584	23,007	15.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	21,270	18,472	15.1%

주석: 1분기의 통행량 및 통행료 실적이 대폭 향상된 것은 2007년 7월 1일자로 3-1구간과 직접 연결되는 4구간이 개통된 결과에 기인합니다. 2009년 4월 1일자로, 통행료가 대당 900원에서 1000원으로 일부분 인상되었습니다. 아직 반영되지 않은 통행료 미인상분에 대한 통행료수입 부족금액은 광주광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

광주 제2순환도로, 1구간

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,108	34,341	(0.7%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	29,678	30,102	(1.4%)

주석: 2009년 4월 1일자로, 통행료가 대당 900원에서 1000원으로 일부분 인상되었습니다. 아직 반영되지 않은 통행료 미인상분에 대한 통행료수입 부족금액은 광주광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

우면산터널

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	21,712	19,137	13.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	37,663	33,348	12.9%

주석: 실시협약상 우면산터널은 2009년까지 통행료가 2,000원으로 고정되어 있습니다. 경부고속도로의 버스 전용차로제 평일 확대 적용에 따라, 우면산터널이 우회도로로 부각되어, 경기문화에도 불구하고 우면산터널의 통행량은 지속적으로 증가하는 추세를 보였습니다.

천안-논산 고속도로

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	31,592	31,109	1.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	236,740	223,474	5.9%

주석: 1분기 통행료수입 증가율이 통행량 증가율보다 큰 것은 통행료가 2008년 10월부터 인플레이션에 연동하여 조정된 통행료인상에 따른 결과입니다.

수정산터널

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	37,906	39,318	(3.6%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	28,352	29,889	(5.1%)

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2007년 8월 1일 이후 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	17,753	17,827	(0.4%)
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	17,801	17,868	(0.4%)

주석: 대구광역시와의 협의에 따라 개통 이후 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 대구광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

마창대교

구 분	2009년 1분기	2008년 1분기	변동률 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	10,195	N/A	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	21,821	N/A	N/A

주석: 마창대교는 2008년7월15일부터 유료운행을 개시하였습니다.