



2008년 10월 21일

## 맥쿼리한국인프라투자회사 2008년 3분기 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2008년 9월 30일까지의 3분기 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

MKIF는 경기 침체와 어려운 시장 상황에도 견조한 3분기 실적을 달성하였습니다. 주요 실적 내용은 아래와 같습니다.

- 경기둔화에 따른 영향으로 3분기 통행량 및 통행료 수입<sup>1</sup>은 전년 동분기 대비 각 3.0% 및 2.2% 감소하였습니다. 그러나, 일정수준의 수익을 정부가 보장하고 있는 MKIF 자산의 특성상 동분기의 운용수익 및 당기순이익은 증가하였습니다.
- 3분기 중 MKIF의 운용수익 및 당기순이익<sup>2</sup>은 전년 동분기 대비 각 9.6% 및 3.9% 증가한 392억원과 274억원을 기록하였습니다.
- 3분기 누적 당기순이익은 1,554억원<sup>3</sup>으로 전년 동기간 대비 분배가능 이익은 165% 증가하였습니다.
- MKIF는 3분기말 현재 보수적이고 안정적인 차입구조를 유지하고 있습니다. MKIF가 투자한 자산의 차입금은 가중평균 만기가 10년 이상으로 상환기간이 길습니다. 또한 MKIF 및 투자자산의 차입금<sup>4</sup> 약 70%가 고정금리 혹은 이자율 헷징이 되어 있으며, 차입금 비율은 41% 수준으로 비교적 낮은 편입니다.
- 건설중인 자산은 당초의 공사비 범위내에서 공정계획대로 차질없이 공사가 진행되고 있습니다.
- 3분기에 예정된 정부의 재정지원금은 적기에 수령하였습니다.

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “모든 면에서 MKIF의 펀더멘털은 여전히 양호하다. MKIF는 최근의 경제내 금융시장의 변동성으로부터 큰 영향을 받지 않는 편인데 그 이유는 MKIF의 투자자산이 물가상승율에 연동되어 있을 뿐만 아니라 정부가 재정지원금을 지급하는 자산으로 구성되어 있기 때문이다.”라고 언급하였습니다.

“MKIF의 차입금 구조는 보수적으로 설계되어 있어 어려운 금융시장 환경에서도 유리한 지위에 있다. 또한, MKIF는 향후 3년내에 추가적인 외부 자금 조달을 필요로 하지 않는다. 건설중인 자산의 경우 현재 6개 자산중 5개 자산이 지금부터 12개월 이내에 준공후 운영을 개시할 예정이며 공기 일정이나 공사비는 당초 계획대로 진행되고 있다.”

“마지막으로, 안정적이면서 점증하는 MKIF의 분배금 지급 능력은 변함이 없다. MKIF는 국내 주식시장에서 상대적으로 높은 분배금 수익률을 제공하는 종목 중 하나로, 어제 (10월20일) 의 증가 기준 연환산

1 가중평균법으로 산출. 자산별 통행료에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정

2 3분기 및 누적 실적은 개별재무제표 기준

3 MKIF는 상반기 중 백양터널(유) 대출채권 유동화와 신대구부산고속도로(주)의 전환사채 매각을 통해 794억원의 매각이익을 실현하였음

4 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정

수익률<sup>1</sup>은 10%에 이른다. 더구나 전년 대비 당기 3분기 누적 배당가능 이익이 현저히 증가한 점을 감안할 때, 연말 분배금에 대해서 예년에 비해 추가적인 지급여력이 기대된다. 바로 이점이 지금과 같은 시장 환경에서 MKIF의 가치가 더욱 부각되는 이유라고 할 수 있다”고 덧붙였습니다.

## 영업성과 요약<sup>1</sup>

(단위: 백만원)

	2008년 누적	2008년 3분기	2007년 3분기
<b>운용수익</b>	<b>194,029</b>	<b>39,237</b>	<b>35,811</b>
이자수익	113,918	39,405	35,774
수수료수익	2,895	-	-
배당수익	482	-	-
채무증권평가손실 <sup>2</sup>	(2,922)	-	(107)
대출채권 및 채무증권 매각이익 <sup>3</sup>	79,400	-	-
기타운용수익 <sup>4</sup>	256	(168)	144
<b>운용비용</b>	<b>38,668</b>	<b>11,886</b>	<b>9,479</b>
운용수수료	21,861	6,935	8,110
이자비용	10,968	4,363	501
기타비용	5,839	588	868
<b>당기순이익</b>	<b>155,361</b>	<b>27,351</b>	<b>26,332</b>

1. 감사전, 비연결 재무실적 기준
2. 신대구부산고속도로(주)의 전환사채 평가손
3. 백양터널(유) 대출채권 유동화 및 신대구부산고속도로(주) 전환사채 매각이익
4. 양도성 예금증서의 평가손익 포함

## 통행량 및 통행료 수입

	2008년 3분기 비교		연간 총계 비교	
	통행량 (%) <sup>2</sup>	통행료수입 (%) <sup>3</sup>	통행량 (%) <sup>2</sup>	통행료수입 (%) <sup>3</sup>
가중평균법	(3.0%)	(2.2%)	(1.0%)	2.5%

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 <a href="mailto:Jason.Pak@macquarie.com">Jason.Pak@macquarie.com</a>	최남욱 IR 맥쿼리한국인프라투자회사 + 82 2 3705 4989 <a href="mailto:Namook.Choi@macquarie.com">Namook.Choi@macquarie.com</a>
--	---

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 권리가 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 접속이 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 특정 한 투자 요구나 목적 및 재무상황에 적합한지 여부에 대해 고려하여야 하며 필요한 경우 투자자문가와 상담하실 것을 권고합니다.

1 2008년 상반기 분배금 230원 및 2008년10월20일 종가 4,320원 기준

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<sup>1</sup>

### 대차대조표

2008년 9월 30일 현재

2008년 6월 30일 현재

(단위: 백만원)

	2008년 9월 30일	2008년 6월 30일
<b>자산</b>		
<b>I. 운용자산</b>	1,871,433	1,863,482
현금및예치금	167,964	226,346
대출금	1,107,648	1,070,896
지분증권	595,821	566,240
<b>II. 기타자산</b>	151,755	140,245
미수이자	140,599	128,940
미수금	2,424	2,436
선급비용	8,732	8,869
<b>자산총계</b>	<b>2,023,188</b>	<b>2,003,727</b>
<b>부채</b>		
미지급금	9,596	3
미지급운용수수료	6,935	7,342
장기차입금	291,615	234,904
기타부채	2,553	1,937
<b>부채총계</b>	<b>310,699</b>	<b>244,186</b>
<b>자본</b>		
<b>I. 자본금</b>	1,631,531	1,631,531
<b>II. 이익잉여금</b>	80,958	128,010
<b>자본총계</b>	<b>1,712,489</b>	<b>1,759,541</b>
<b>부채및자본총계</b>	<b>2,023,188</b>	<b>2,003,727</b>

**손익계산서**

2008년 1월 1일부터 2008년 9월 30일까지

2008년 7월 1일부터 2008년 9월 30일까지

2007년 7월 1일부터 2007년 9월 30일까지

(단위: 백만원)

	2008 년 누적	2008 년 3 분기	2007 년 3 분기
<b>운용수익</b>	<b>194,029</b>	<b>39,237</b>	<b>35,811</b>
이자수익	113,918	39,405	35,774
수수료수익	2,895	-	-
배당수익	482	-	-
채무증권평가차손	(2,922)	-	(107)
대출금매각이익	24,454	-	-
채무증권매각이익	54,946	-	-
기타운용수익	256	(168)	144
<b>운용비용</b>	<b>38,668</b>	<b>11,886</b>	<b>9,479</b>
운용수수료	21,861	6,935	8,110
자산보관수수료	300	86	126
사무관리수수료	226	76	74
이자비용	10,968	4,363	501
기타운용비용	5,313	426	668
<b>당기순이익</b>	<b>155,361</b>	<b>27,351</b>	<b>26,332</b>

## 첨부 2. 통행량 및 통행료수입

### 1. 통행량 및 통행료수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 3분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법<sup>1</sup>으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 통행량 및 통행료 수입은 3.0% 및 2.2% 감소하였습니다. 3분기 중 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 3분기 중 통행량 및 통행량 수입의 약세의 원인은 최근의 경제둔화에 따른 도로 이용객이 감소하였기 때문입니다.
- 우면산 터널 및 광주제2순환도로 3-1구간에서는 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 통행량 및 통행료수입이 큰 폭으로 증가하였습니다.
- 통행료 인상으로 인하여 통행량 감소에 대한 영향이 상쇄되었습니다.
- 통행량의 소폭 감소에도 불구하고, 2008년 누적 통행료수입은 물가에 연동된 통행료 조정의 영향으로 2.5% 증가하였습니다.

보고서상 통행료수입 증가율은 사업시행자가 관련 주무관청으로부터 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금을 포함하고 있지 않습니다. 통행료수입은, 통행량 증가는 물론 물가상승률에 연계된 통행료 인상과 각기 다른 통행료를 적용받는 대형과 소형차의 비중이 변동하는 것에 따라서 영향을 받을 수 있습니다.

투자 자산명	2008년 3분기		2008년 전체		MKIF 전체
	통행량(%) <sup>a</sup>	통행료수입(%) <sup>b</sup>	통행량 <sup>a</sup>	통행료수입(%) <sup>b</sup>	자산 중 비율 <sup>c</sup>
인천국제공항 고속도로	(7.4%)	(7.0%)	(3.7%)	0.0%	5.2
백양터널	(2.3%)	1.9%	(2.4%)	8.3%	0.1
광주제2순환도로 3-1구간	16.2%	16.3%	15.4%	15.1%	4.8
광주제2순환도로1구간	(3.5%)	(3.9%)	(2.6%)	(3.0%)	8.9
우면산터널	11.4%	11.1%	7.2%	7.0%	1.0
천안-논산 고속도로	(3.3%)	(3.4%)	(0.2%)	1.4%	12.7
수정산터널	(1.4%)	2.6%	(1.7%)	8.7%	6.4
대구광역시 제4차 순환도로	(4.0%)	(3.9%)	(2.6%)	(2.5%)	4.2
<b>가중 평균</b>	<b>(3.0%)</b>	<b>(2.2%)</b>	<b>(1.0%)</b>	<b>2.5%</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

### 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	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	74,057	68,597	-7.4%	69,297	66,744	-3.7%
일일 평균 통행료수입	420,486	391,221	-7.0%	383,751	383,775	0.0%

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

(1,000 원)						
-----------	--	--	--	--	--	--

주석: 동분기는 경기둔화 및 환율 상승에 따라 공항이용객 감소로 전년대비 통행량이 감소하는 결과를 보였습니다.

### 백양터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	68,218	66,674	-2.3%	68,691	67,035	-2.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	47,872	48,790	1.9%	45,349	49,091	8.3%

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

### 광주 제2순환도로 3-1구간

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	22,385	26,013	16.2%	21,466	24,774	15.4%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	17,940	20,859	16.3%	17,291	19,907	15.1%

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 되어 있습니다.

### 광주 제2순환도로 1구간

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	37,476	36,179	-3.5%	36,760	35,801	-2.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	32,756	31,480	-3.9%	32,241	31,284	-3.0%

주석: 광주광역시와의 협의에 따라 2008년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 광주광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

### 우면산터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,214	21,412	11.4%	19,083	20,458	7.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	33,531	37,246	11.1%	33,288	35,618	7.0%

주석: 전년 대비 통행량이 크게 증가한 것은 경부고속도로의 버스전일차로제 시행으로 인하여 우면산 터널의 통행량 유입이 증가하였기 때문입니다.

### 천안-논산 고속도로

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	34,299	33,151	-3.3%	32,187	32,128	-0.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	245,456	237,075	-3.4%	227,116	230,328	1.4%

### 수정산터널

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	39,741	39,190	-1.4%	40,008	39,309	-1.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	28,972	29,712	2.6%	27,432	29,831	8.7%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2008년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어있습니다.

### 대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,180	18,419	-4.0%	18,821	18,329	-2.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,210	18,464	-3.9%	18,850	18,373	-2.5%

주석: 대구광역시와의 협의에 따라 2007년에는 통행료 인상이 없었습니다. 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 대구광역시로부터 보전받도록 되어있습니다.

### 마창대교

구 분	3분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	N/A	10,280	N/A	N/A	10,280	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	N/A	21,804	N/A	N/A	21,804	N/A

주석: 마창대교는 2008년7월15일부터 유료운행을 개시하였습니다.

### 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.

3분기 중 사업시행자가 관련정부로부터 보전받은 최소통행료수입은 다음과 같습니다.

자산명	금액 (억원)	수령일자	적용기간
대구광역시 제4차 순환도로	79.5	2008.07.25	2007.01.01~2007.12.31
광주제2순환도로, 3-1구간	34.47	2008.09.12	2007.01.01~2007.12.31
광주제2순환도로,1구간	19.3	2008.09.12	2007.01.01~2007.12.31

상반기 중 백양터널, 수정산터널, 우면산터널 및 인천국제공항고속도로 등의 4개 자산은 해당 실시협약에 따라 재정지원금을 수령하였습니다. 천안-논산 고속도로의 재정지원금 및 광주제2순환도로, 1구간 및 광주제2순환도로, 3-1구간의 남은 재정지원금은 2009년1월에 수령할 예정입니다.