



2009년 2월 3일

## 맥쿼리한국인프라투자회사 2008년 재무실적 및 통행량·통행료수입 발표

맥쿼리한국인프라투자회사(이하 “MKIF”)는 금일 2008년 12월 31일로 만료된 2008년 사업연도(이하 “당기”)의 재무실적 및 투자자산의 통행량 및 통행료수입 실적을 발표하였습니다.

MKIF는 사업 전반에 걸쳐 견조한 성과를 달성하였으며, 당기의 주요 실적은 다음과 같습니다.

- 개별재무제표 기준으로, 운용수익 및 당기순이익은 전년대비 각 56% 및 124% 증가한 2,350억원 및 1,837억원을 기록하였습니다. 실적증가의 주요 원인은 2008년에 이루어진 백양터널 및 대구-부산 고속도로 사업과 관련, 두 건의 거래로부터 매매차익이 발생하였기 때문입니다.
- 가중평균법<sup>1</sup>으로 산출한 통행량은 경기둔화에 따른 영향으로 도로 이용객이 줄어들면서, 전년대비 1.6% 감소하였습니다. 그러나 통행료 인상으로 인하여 실제 통행료 수입은 전년대비 1.5% 증가하였습니다.
- 회사는 자본이익이 있었던 거래(이하 “거래”)<sup>2</sup>로부터 발생한 특별 이익을 포함하여 주당 582원의 분배금 지급을 결의하였습니다. 동 분배금은<sup>3</sup> 주당 460원의 현금분배 및 주당 122원의 주식분배 형태로 지급됩니다. 총 분배금은 연환산 11.5%<sup>4</sup>에 해당하는 분배수익률이자 현금분배만을 기준으로 할 때 전년도 대비 4.5% 증가한 금액입니다.
- 보수적인 자본 구조를 유지하였습니다. (2008년12월31일 기준)
  - MKIF 영업활동에 의한 현금흐름 대부분이 정부수입보장에 기반함
  - 투자지분율에 기초한 MKIF 및 자산의 총 현금 및 현금성 자산은<sup>5</sup> 약 3,500억원임
  - 향후 3년 이내에는 외부 자금 조달이 불필요함
  - 모든 자산의 차입은 원리금상환 구조로 조달되었으며, 평균 상환만기는 9년임
  - 투자지분율에 기초한 총 부채비율<sup>6</sup>은 47%이며, 차입금의 59%가 고정금리 혹은 이자율 헷징<sup>7</sup>이 되어 안정적인

<sup>1</sup>각 자산의 통행량과 통행료수입의 가중평균은 자산별 통행료수입에 대한 가중치 및 각 자산에 대한 회사의 투자지분율에 기초하여 산정하였음

<sup>2</sup>백양터널 대출채권 유동화, 대구-부산 고속도로 전환사채 매각 및 우면산 터널 자금재조달 포함

<sup>3</sup>자세한 사항은 별도 공시 참조

<sup>4</sup>2009년 2월 2일 종가 5,050원 기준

<sup>5</sup>MKIF의 현금 및 현금성 자산1,820억원 포함

<sup>6</sup>총부채비율 = MKIF 순 부채 / ( MKIF 순 부채 + MKIF 시가총액(3개월평균)). MKIF 순 부채 = 각 자산에 대해 MKIF의 투자지분율에 기초하여 산정된 외부차입금 + 회사 순 부채 (주주차입금 제외)

<sup>7</sup>헷징 (고정금리 또는 고정금리로 스왑) = MKIF의 투자지분율에 기초한 자산의 고정금리·고정금리스왑 부채 / MKIF 순 부채

- MKIF가 투자하고 있는 6개의 건설중인 자산 역시 계획된 공정 및 예산에 맞춰 차질없이 공사가 진행되고 있으며, 이 중 5개 자산은 올해 하반기 중 완공될 예정입니다. 준공 예정일은 다음과 같습니다.
  - 용인-서울 고속도로 (6월)
  - 서울 도시철도 9호선, 제1단계 (7월)
  - 서울-춘천 고속도로 (8월)
  - 인천대교 (10월)
  - 서수원-오산-평택 고속도로 (10월)

MKIF의 자산운용사인 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용(주)의 백철흠 대표이사는 “실적에서 보여 주듯이 MKIF는 어려운 시장환경에도 불구하고 우수한 실적을 달성하였다. 또한 어려운 금융시장 환경에서도 MKIF는 필요에 따라 자산유동화나 매각, 기타 금융조건의 개선 등 주주들에게 유리한 자산운용을 적절히 할 수 있음을 보여주었다.”고 언급하였습니다.

MKIF 운용성과의 안정성은 투자자산의 수입이 물가에 연동된 정부수입보장을 기반으로 하고 있어, 불안정한 경제 및 금융 시장의 영향으로부터 보호받고 있기 때문입니다. 이는 경기 악화에도 불구하고 투자자산의 통행료 수입 및 MKIF의 경상적 운용수입이 증가하는 결과를 낳았습니다.

자본관리 측면에서 MKIF는 우수한 조건으로 다수의 거래를 성공적으로 완료함에 따라 당기중 2,899억원의 추가현금이<sup>1</sup> 유입되었습니다. 이러한 거래는 MKIF의 보유 자산에 대한 시장의 수요가 여전히 높음을 확인한 것이며, 이는 MKIF가 적절한 시기에 자산운용에 필요한 거래를 언제든지 실행할 수 있음을 보여주는 것입니다. 또한 이러한 거래는 MKIF 보유자산의 가치가 매우 높다는 점을 입증할 수 있는 벤치마크를 제공하였다는 점에서도 의미가 큼니다.

마지막으로 건설중인 자산의 경우 계획된 공정대로 공사가 순조롭게 진행되고 있으며, 운영중인 자산 역시 철저하고 적극적인 자산관리를 통해 안정적인 통행 실적을 달성하였습니다.

백철흠 대표는 “경제 및 금융시장을 예의 주시하고 있다. 지금과 같은 불안정한 시장 환경에서는 매우 신중하고 철저한 경영이 필요하다. MKIF는 신규투자 기회 및 사업상 발생할 수 있는 여러가지 상황에 대비할 수 있도록 재무적 유연성을 확보하는 것이 중요하고 또한 현재의 경제적 여건을 감안하여 적절한 수준의 현금 확보와 안정적인 자본구조를 유지하는데 초점을 둘 것이다.”라며,

“한편 올 하반기까지 완공될 예정인 5개 자산이 준공후 운영단계로 원활하게 전환되도록 관리하는 것이 올해의 또하나 주요한 과제이다. 투자자산 포트폴리오에서 현재 48% 수준인 운영중인 자산의 비중이 연말까지 90%로 증가하는 등 현저한 변화가 예상된다.”고 덧붙였습니다.

백철흠 대표이사는 “전체적으로 MKIF는 2008년 사업연도중 모든 측면에서 탁월한 실적을 기록했다.”고 언급했습니다.

2008년도 실적에 대한 프레젠테이션 자료는 회사 홈페이지([www.mkif.co.kr](http://www.mkif.co.kr))에서 받아보실 수 있습니다.

<sup>1</sup> 우면산터널 자금제조달로 인하여 2009년 1월에 수취한 96억원의 현금유입액 포함

## 영업성과 요약

(단위: 백만원)

	2008년	2007년
<b>운용수익</b>	<b>235,064</b>	<b>150,480</b>
이자 및 배당수익	154,870	150,205
매매차익 <sup>2</sup>	79,400	-
기타운용수익	794	275

<b>운용비용</b>	<b>51,364</b>	<b>68,449</b>
운용보수	27,836	32,139
이자비용	16,235	1,722
성과보수	-	27,341
기타비용	7,293	7,247
<b>당기순이익</b>	<b>183,700</b>	<b>82,031</b>

- 회계감사를 받은 비연결 재무실적 기준
- 백양터널 대출채권 유통화 및 대구-부산 고속도로 전환사채 매각을 통해 실현한 매매차익

## 통행량 및 통행료 수입

	2008년 4분기 비교		연간 총계 비교	
	통행량 (%) <sup>1</sup>	통행료수입 (%) <sup>2</sup>	통행량 (%) <sup>1</sup>	통행료수입 (%) <sup>2</sup>
가중평균법	(3.5%)	(1.3%)	(1.6%)	1.5%

- 일일 평균 통행량에 기초한 전년 동기 대비 증가율
- 일일 평균 통행료수입에 기초한 전년 동기 대비 증가율

## 기타 자세한 문의사항 :

박윤식  
Chief Operating Officer  
맥쿼리한국인프라투자회사  
+ 82 2 3705 8550  
[Jason.Pak@macquarie.com](mailto:Jason.Pak@macquarie.com)

안선경  
투자자 정보  
맥쿼리한국인프라투자회사  
+ 82 2 3705 8565  
[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<sup>1</sup>

### 대차대조표

2008년 12월 31일 현재

2007년 12월 31일 현재

(단위: 백만원)

	2008년	2007년
<b>자산</b>		
<b>I. 운용자산</b>	1,929,621	1,668,493
현금및예치금	182,412	83,530
대출금	1,144,656	1,070,291
지분증권	602,553	473,504
채무증권	-	41,168
<b>II. 기타자산</b>	170,211	156,498
미수이자	160,031	148,290
미수금	2,428	55
선급비용	7,752	8,153
<b>자산총계</b>	<u>2,099,832</u>	<u>1,824,991</u>
<b>부채</b>		
미지급금	9,606	121
미지급운용수수료	5,975	8,139
장기차입금	340,523	113,009
기타부채	2,900	1,024
<b>부채총계</b>	<u>359,004</u>	<u>122,293</u>
<b>자본</b>		
<b>I. 자본금</b>	1,631,531	1,652,985
<b>II. 이익잉여금</b>	109,297	49,713
<b>자본총계</b>	<u>1,740,828</u>	<u>1,702,698</u>
<b>부채및자본총계</b>	<u>2,099,832</u>	<u>1,824,991</u>

1. 회계감사를 받은 비연결 재무실적 기준

손익계산서

2008년 1월 1일부터 2008년 12월 31일까지

2007년 1월 1일부터 2007년 12월 31일까지

(단위: 백만원)  
2008년                      2007년

	2008년	2007년
<b>운용수익</b>	<b>235,064</b>	<b>150,480</b>
이자수익	154,388	140,363
수수료수익	2,895	875
배당수익	482	9,842
채무증권평가차손	(2,922)	(3,786)
대출금매각이익	24,454	-
채무증권매각이익	54,946	-
기타운용수익	821	3,186
<b>운용비용</b>	<b>51,364</b>	<b>68,449</b>
운용수수료	27,836	32,139
자산보관수수료	387	513
사무관리수수료	302	300
성과수수료	-	27,341
이자비용	16,235	1,722
기타운용비용	6,604	6,434
<b>당기순이익</b>	<b>183,700</b>	<b>82,031</b>

## 첨부 2. 통행량 및 통행량수입

### 1. 통행량 및 통행량수입 요약

회사가 투자한 운용중인 자산의 사업시행자(이하 “사업시행자”)들의 4분기 통행량과 통행료수입은 가중평균법<sup>1</sup>으로 산출되었으며 전년도 동분기 대비 통행량 및 통행료 수입은 3.5% 및 1.3% 감소하였습니다. 동일기준으로, 금년 누적 통행량은 전년 동기 대비 1.6% 감소하였으나, 통행료수입은 1.5% 증가하였습니다. 통행량 및 통행료수입의 주요 사항은 다음과 같습니다.

- 4분기중 통행량 및 통행료 수입의 약세 원인은 최근의 경기둔화에 따라 도로 이용객이 감소하였기 때문입니다.
- 우면산 터널 및 광주제2순환도로3-1구간 등 일부자산에서는 인근도로로부터 통행량이 유입되면서 통행량 및 통행료수입이 큰 폭으로 증가하였습니다.
- 통행량의 소폭 감소에도 불구하고, 통행료 인상으로 인하여 2008년도 통행료수입은 전년대비 1.5% 증가하였습니다.

투자 자산명	2008년 4분기		2008년 연간총계		MKIF 전체 자산 중 비율 <sup>c</sup>
	통행량(%) <sup>a</sup>	통행료수입(%) <sup>b</sup>	통행량 <sup>a</sup>	통행료수입(%) <sup>b</sup>	
인천국제공항 고속도로	(11.0%)	(9.4%)	(5.5%)	(2.4%)	5.2
백양터널	(4.1%)	(4.8%)	(2.8%)	4.6%	0.1
광주제2순환도로 3-1구간	13.4%	12.6%	14.9%	14.4%	4.8
광주제2순환도로1구간	(2.8%)	(3.6%)	(2.7%)	(3.1%)	9.0
우면산터널	12.6%	11.9%	8.6%	8.3%	1.0
천안-논산 고속도로	(1.7%)	4.5%	(0.6%)	2.2%	12.7
수정산터널	(3.6%)	(4.9%)	(2.2%)	5.0%	6.4
대구광역시 제4차 순환도로	(5.2%)	(5.1%)	(3.3%)	(3.2%)	4.2
<b>가중 평균</b>	<b>(3.5%)</b>	<b>(1.3%)</b>	<b>(1.6%)</b>	<b>1.5%</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 투자약정금액의 비율

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.

### 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 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	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	66,974	59,630	-11.0%	68,711	64,956	-5.5%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	385,895	349,630	-9.4%	384,291	375,192	-2.4%

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

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

**백양터널**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	69,691	66,851	-4.1%	68,943	66,989	-2.8%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	51,215	48,732	-4.8%	46,828	49,001	4.6%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2008년에는 통행료 인상이 없었습니다. (전년도 통행료 인상-2007년 8월 1일) 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

**광주 제2순환도로, 3-1구간**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	24,073	27,308	13.4%	22,123	25,411	14.9%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,479	21,924	12.6%	17,843	20,414	14.4%

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	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	36,594	35,571	-2.8%	36,719	35,743	-2.7%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	32,289	31,114	-3.6%	32,253	31,241	-3.1%

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

**우면산터널**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	20,570	23,160	12.6%	19,458	21,137	8.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	35,940	40,232	11.9%	33,956	36,778	8.3%

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

**천안-논산 고속도로**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	32,992	32,447	-1.7%	32,390	32,209	-0.6%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	237,391	248,092	4.5%	229,706	234,794	2.2%

**수정산터널**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	40,922	39,444	-3.6%	40,238	39,343	-2.2%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	31,225	29,681	-4.9%	28,388	29,793	5.0%

주석: 부산광역시와의 협의에 따라 2008년에는 통행료 인상이 없었습니다. (전년도 통행료 인상-2007년 8월 1일)  
 통행료 미인상에 따른 통행료수입 부족금액은 협약에 의거 부산광역시로부터 보전받도록 되어 있습니다.

**대구광역시 제4차 순환도로 (범물지구-안심국도)**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	19,456	18,448	-5.2%	18,981	18,359	-3.3%
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	19,481	18,494	-5.1%	19,009	18,403	-3.2%

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

**마창대교**

구 분	4분기 비교			연간 총계 비교		
	2007	2008	변동율 (%)	2007	2008	변동율 (%)
일일 평균 통행량 (차량 / 일)	N/A	10,076	N/A	N/A	10,170	N/A
일일 평균 통행료수입 (1,000 원)	N/A	21,679	N/A	N/A	21,736	N/A

주석: 마창대교는 2008년7월15일부터 유료운행을 개시하였습니다.

**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.

2007년도 발생분 최소통행료수입보전에 따른 재정 지원금은 다음과 같이 일정대로 전액 수령하였습니다.

(단위: 억 원)

자산명	2007년 발생액	수령액	잔여분	
			액수	실시협약 상 수령 기한
대구광역시 제4차 순환도로	152.1	142.5 <sup>1)</sup>	15.2 <sup>2)</sup>	2009년2월
백양터널	26.0	26.0 <sup>3)</sup>	-	2008년1월
수정산터널	50.0	50.0 <sup>3)</sup>	-	2008년1월
광주제2순환도로,1구간	116.7	116.7 <sup>4)</sup>	-	2008년12월
광주제2순환도로,3-1구간	65.3	65.3 <sup>4)</sup>	-	2008년12월
천안논산고속도로	390.0	390.0	-	2008년12월
우면산터널	64.5	64.5	-	2008년 2월
인천국제공항고속도로	811.4	811.4	-	2008년12월
<b>합계</b>	<b>1,676.0</b>	<b>1,666.4<sup>1)</sup></b>		

주석:

1) 지연이자 5.6억 원 포함

2) 실시협약에 따라 최소통행료수입 보전금의 10%는2009년 2월까지 지급될 예정

3) 실시협약에 따른 2005~2007년 발생분의 4회 분할 지급분 중 1차 지급분

4) 2009년1월2일수령