

Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA)



# 맥쿼리한국인프라투자회사

Investor Presentation

2020년 상반기



# 주요 공지



## 책임제한

이 자료 및 정보는 대한민국의 자본시장과 금융투자업에 관한 법률에 따른 맥쿼리한국인프라투자회사 (이하 "MKIF")의 증권(이하 "증권")에 대한 모집, 매출, 청약의 권유 또는 광고에 해당하지 않습니다. MKIF는 이 자료를 이용하여 직·간접적으로 증권의 모집, 매출이나 청약의 권유를 하려는 의도가 없습니다. 증권의 모집은 MKIF의 재무제표를 포함한 MKIF와 MKIF의 경영에 관한 구체적인 정보가 기재된 투자설명서를 사용하는 방법에 따를 것입니다.

MKIF 및 맥쿼리자산운용(주)(이하 "MKAM")은 호주 Banking Act 1959 상으로 예금을 수취할 수 있는 기관이 아니며, 그들의 채무는 맥쿼리은행(ABN 46 008 583 542)에 대한 예금이나 다른 채무에 해당하지 않습니다. 맥쿼리은행은 MKIF/MKAM의 의무를 보증하거나 다른 방법으로 보장을 제공하지 않습니다.

이 자료는 1933년 미국 증권법과 1940년 투자회사법 및 그 개정 법률에 따라 등록 또는 등록을 면제받은 경우 외에는 미국에서 증권의 청약, 매매 또는 청약의 권유를 목적으로 제공하는 것은 아닙니다. 이 자료는 미국에서 교부할 수 없고, 미국에 거주하는 자에게 청약 또는 매매가 허용되지 않습니다.

이 자료의 전부 또는 일부는 투자설명서에 해당하지 않습니다. 증권의 모집 또는 매출 과정에서 증권에 대한 투자판단은 MKIF가 모집과정에서 공시하는 투자설명서를 참조하여야 합니다.

이 자료는 미래에 대한 기대나 예측 등의 정보(이하 "예측정보")를 일부 포함하고 있습니다. 이러한 예측정보의 경우에는 "기대", "예상", "계획", "예측", "추정", "목표" 또는 이와 유사한 표현 등을 사용하고 있으며, MKIF의 목표나 계획을 서술하고 있는 부분은 모두 예측정보입니다. 이러한 예측정보는 실제 결과가 그와 현저하게 다를 위험성과 불확실성을 내포하고 있습니다. 예측정보는 MKIF 경영진이 입수 가능한 정보를 바탕으로 하며, 일정한 가정 하에서의 예상이나 예측에 기반하고 있습니다. MKIF는 새로운 정보가 입수되거나 새로운 사건이 발생하더라도 예측정보를 업데이트하거나 수정할 의무가 없습니다. 예측정보는 현재의 상황 하에서만 유효한 것이므로, 귀하는 예측정보에만 기반하여 부적절하게 판단 또는 행위 하여서는 아니 됩니다. 예측정보가 정확하거나, 추후 달성될 것은 보장되지 않습니다. 실제 결과, 성과나 사건들은 본 보고서에 명시된 위험 요소(risk factor) 외에 다른 요소로 인하여 중대하게 달라질 수 있습니다. 이 자료에 공개된 예측정보가 기반한 가정이 합리적이라는 점은 보장되지 않습니다. 투자는 투자손실위험을 수반하며, 투자전략이나 투자목표의 달성, 또는 투자자의 투자수익이 보장되지도 않습니다.

이하 MKIF에 대한 투자는 MKAM, 맥쿼리그룹, 기타 맥쿼리그룹 계열(이하 "맥쿼리")에 대한 예금이나 채무가 아니며, 투자원금이나 수입의 손실 또는 환급 지연 가능성 등의 투자위험에 노출됩니다. MKIF 그리고 MKAM을 포함한 맥쿼리는 MKIF의 실적, 원금의 환급 또는 MKIF 주식에 대한 특정 수익률의 지급을 보장하지 않습니다.



# 목차

<b>1</b>	<b>MKIF 소개</b>	<b>3</b>
	한국 인프라 펀드의 선두주자	4
	MKIF 연혁	5
	사업 구조	6
	포트폴리오 구성	7
	투자법인 실시협약 및 재정지원 기간	8
	재무 현황	9
	분배	10
	투자 하이라이트	11
<b>2</b>	<b>2020년 상반기 실적</b>	<b>12</b>
	주요 실적	13
	재무성과	14
	재무상태표	16
	도로자산 운영성과	17
	항만 운영성과	18
	부산항	19
	소송 및 분쟁 진행현황	20
<b>3</b>	<b>천안논산고속도로(주) 사업재구조화</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>동북선 도시철도 민간투자사업 투자</b>	<b>23</b>
<b>A</b>	<b>별첨</b>	<b>36</b>

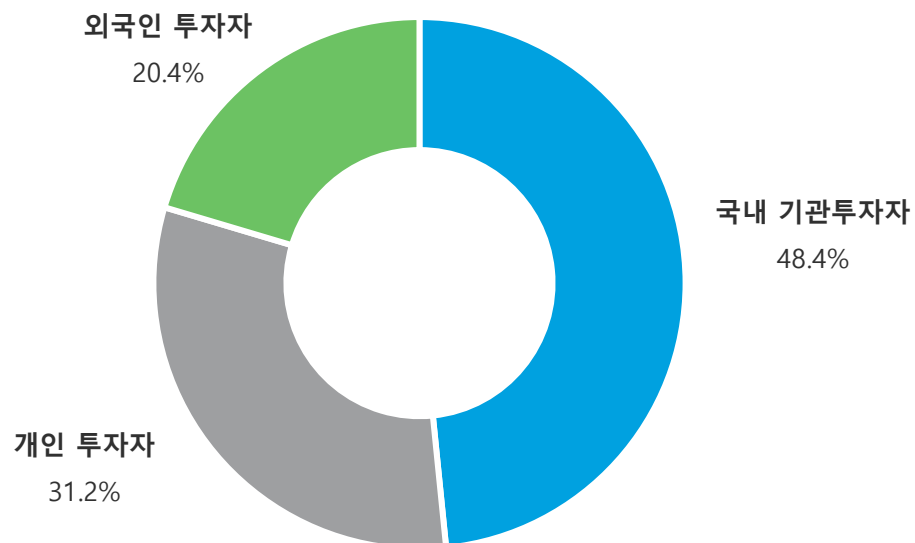
# 1 | MKIF 소개



# 한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~3.9조원<sup>1</sup>
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』(“민투법”)에 정의된 국내 사회기반시설사업(“인프라사업”)의 시행을 목적으로 하는 법인(“사업시행법인”)에 투자<sup>2</sup>
- 2019년도 기준 약 ~6.0% 수준의 시가 분배수익률 달성<sup>3</sup>
- 기업신용등급 AA0(안정적)<sup>4</sup>

## 주주현황<sup>5</sup>



1. 2020년 7월 30일 기준
2. 민투법은 도로, 철도, 항만, 하수도, 폐기물처리시설 등의 사회기반시설들을 명시함
3. 2019년 말 종가 11,600원 및 2019년도 분배금 기준 시가배당률; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님
4. 2020년 4월 3일 NICE 신용평가에서 평가한 기업신용등급
5. 2020년 6월 30일 기준

# MKIF 연혁



<p>설립 / 상장 <b>2002 / 2006</b></p>	<p>투자대상 <b>코어 및 코어+ 인프라</b> (국내 자산)</p>	<p>포트폴리오 <b>도로 11개, 항만 1개, 철도 1개</b> (전 자산 실시협약 체결)</p>	<p>시가총액 <b>~3.9조원</b> (KOSPI 56위)</p>
---------------------------------------	---	---	---

## MKIF 연혁

국내 최고 수준의 인프라 펀드 운용 기준을 수립 및 적용하여 시장에 우수 벤치마크 사례 제공

### 2002 ~ 2006

#### 펀드 설립 및 투자자금 유치

- 2002년 12월 설립
- 15개의 자산에 투자 약정
  - 14개의 도로 자산
  - 1개의 지하철 노선
- 총 1.3조원의 투자자금 유치

### 2006 ~ 2009

#### 기업공개 및 자산 안정화

- 2006년 3월 상장(1.0조원)<sup>1</sup>
- 한국 거래소와 런던 증권거래소에 상장<sup>1</sup>
- 건설자산 5개 성공적 개통
- 투자자산 운영 안정화 달성

### 2007 ~

#### 적극적인 펀드 및 투자자산 관리

##### 펀드 관리

- 투자 7건<sup>2</sup> / 매각 4건<sup>3</sup>
- 9건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행<sup>4</sup>
- 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화

##### 투자자산 관리

- 15건의 투자자산 사업재구조화<sup>5</sup>
- 14건의 투자자산 분쟁 해결<sup>6</sup>
- 관련 현안 적극대응

### 2017 ~

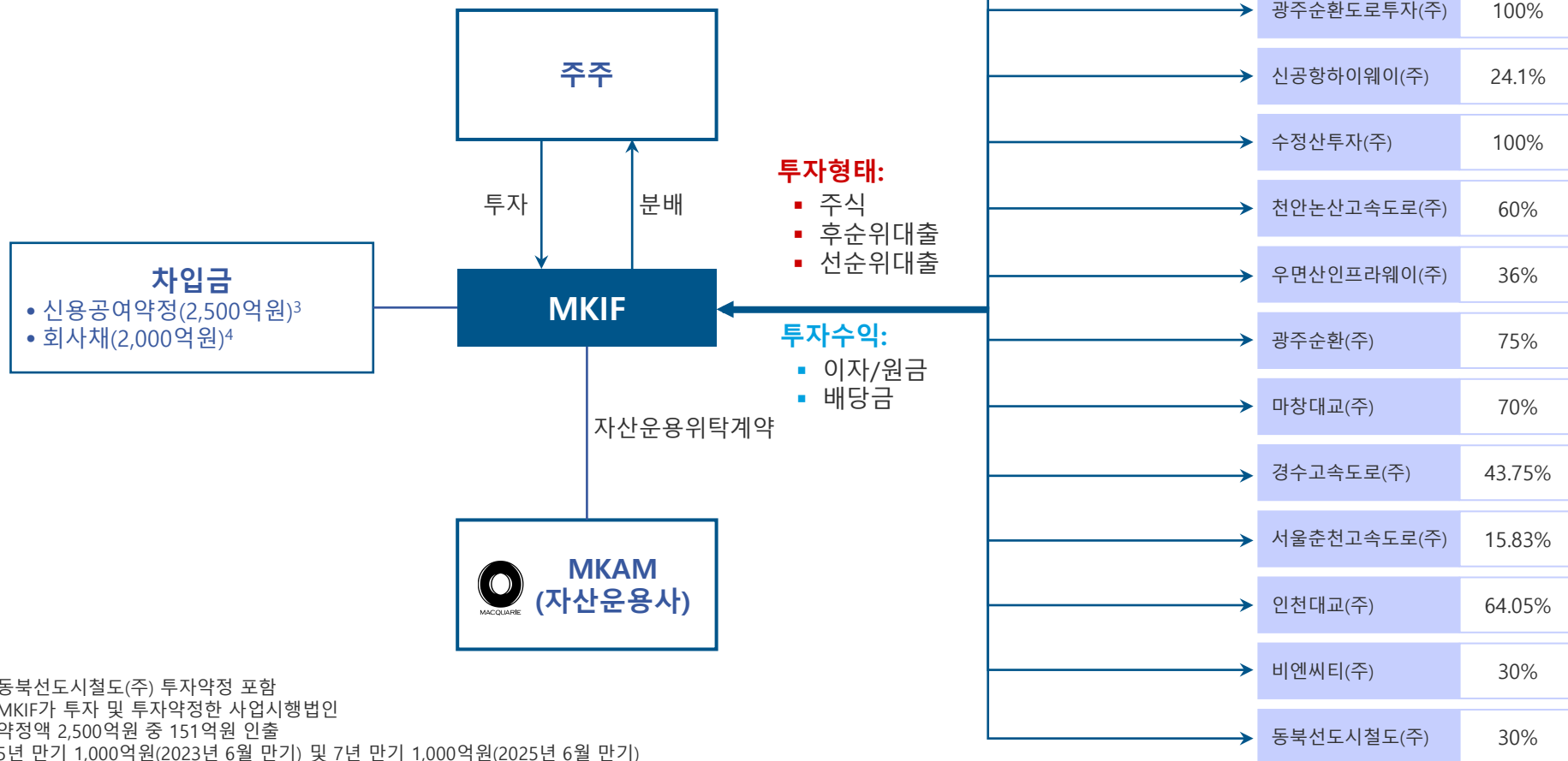
#### 유상증자 및 신성장 추진

- 정부 유권해석을 통한 투자대상 범위 확대
- 유상증자(1,472억원)
- 다양한 신규투자 기회 모색

1. 신주발행 0.6조원, 구주매출 0.4조원 / 2016년 3월에 런던 증권거래소 상장 폐지  
 2. BNP 2-3 신규투자(2008년); MCB 추가투자(2008년); BNP 2-3 추가투자(2013년); YSE 추가투자(2015년); IBC 추가투자(2017년); SCH 추가투자(2018년); DBR 신규투자(2019년)  
 3. 신대구부산고속도로(2008년); 서수원-오산-평택 고속도로(2010년); 대구 4차 순환도로(2012년); 지하철 9호선(2013년)  
 4. MKIF가 발표한 펀드 자금재조달 공시 참조: 2007년 5월; 2009년 4월; 2009년 11월; 2011년 5월; 2011년 6월; 2014년 2월; 2016년 5월; 2018년 6월; 2019년 1월  
 5. MKIF가 발표한 투자자산 사업재구조화 공시 참조(영문 축약어는 본 자료 7면 참조): 2007년 2월(대구 4차 순환도로); 2008년 1월(BYTL); 2008년 12월(WIC); 2009년 3월(IBC); 2009년 5월(CNEC); 2010년 11월(MCB); 2015년 8월(NAHC); 2015년 10월(YSE); 2016년 1월(WIC); 2016년 12월(KBICL); 2017년 1월(MCB); 2017년 8월(IBC); 2018년 6월(SCH); 2019년 4월(BNP 2-3); 2019년 12월(CNEC)  
 6. 2013년 10월(BNP 2-3); 2015년 4월(MCB); 2015년 8월(KBICL); 2016년 12월(KBICL); 2019년 1월(SICL & BYTL); 2019년 3월(SICL); 2018년~2019년(SICL, WIC, KBICL, NAHC, CNEC 관련 총 5건의 세무소송), 2020년 5월(BYTL), 2020년 6월(IBC)

# 사업 구조

- 인프라자산을 운영하는 13개의 개별 사업시행법인에 투자<sup>1</sup>
- 투자법인<sup>2</sup>에 대한 적극적인 경영 참여/활동
- 맥쿼리자산운용(MKAM)을 통해 위탁운용되는 회사형 펀드
- 펀드는 법인세법상 배당소득공제 대상 - 해당연도 배당가능 이익의 90% 이상 배당하는 경우

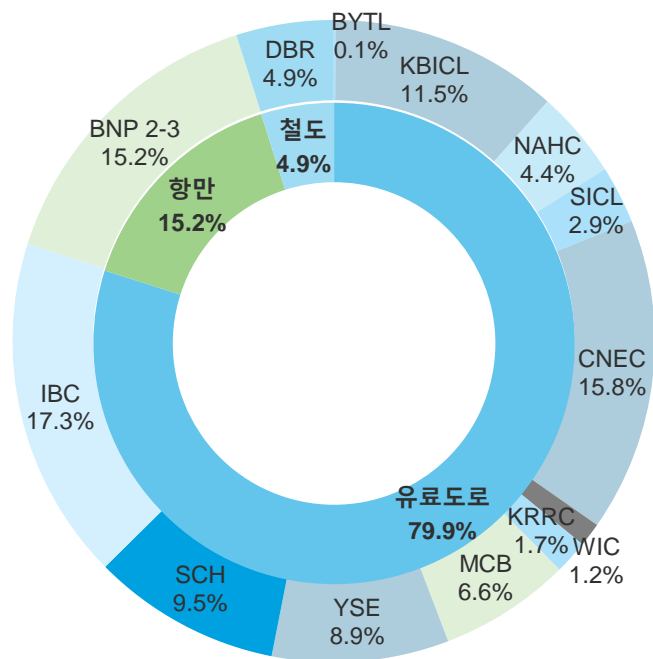


1. 동북선도시철도(주) 투자약정 포함
2. MKIF가 투자 및 투자약정한 사업시행법인
3. 약정액 2,500억원 중 151억원 인출
4. 5년 만기 1,000억원(2023년 6월 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 만기)

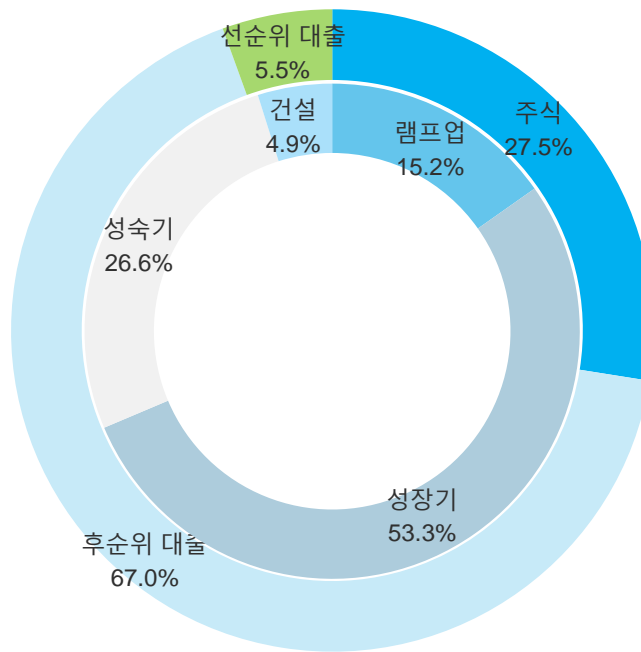
# 포트폴리오 구성<sup>1</sup>

- 총 13개 국내 인프라사업에 총 1.7조원을 투자
- 포트폴리오 자산 잔여 운영기간 16.5년(자산의 실시협약 기간 평균 29.4년)
- 주무관청 비율은 중앙정부 71%, 지방정부 29%

자산별 구성<sup>1</sup>



자산의 투자형태<sup>1</sup> 및 단계별 구성<sup>1,2</sup>



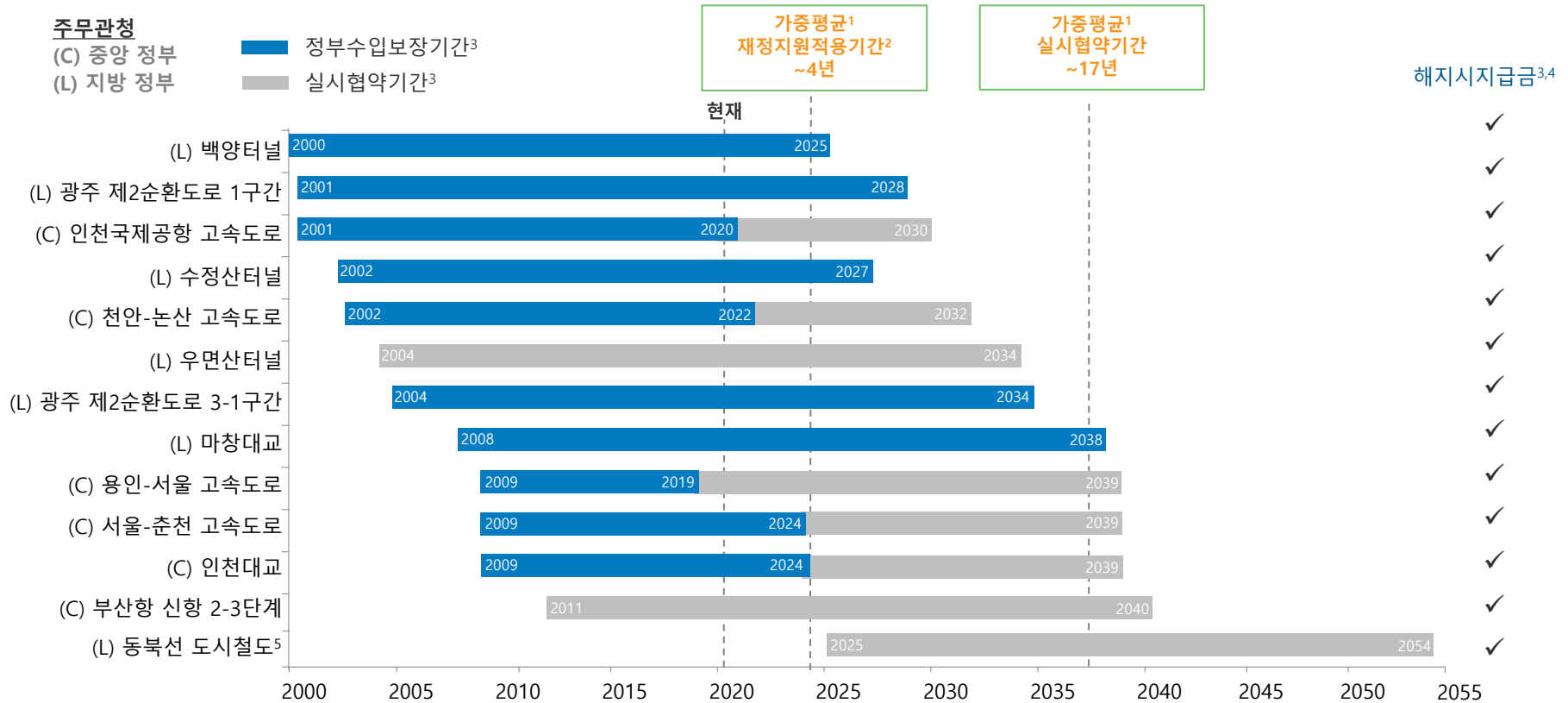
자산명	축약어
백양터널	BYTL
광주 제2순환도로, 1구간	KBICL
인천 국제공항 고속도로	NAHC
수정산 터널	SICL
천안-논산 고속도로	CNEC
우면산터널	WIC
광주 제2순환도로, 3-1구간	KRRC
마창대교	MCB
용인-서울 고속도로	YSE
서울-춘천 고속도로	SCH
인천대교	IBC
부산항 신항 2-3단계	BNP 2-3
동북선 도시철도	DBR

1. MKIF 투자금액 기준(동북선도시철도(주) 투자약정금액 포함(약정금액 827억원 중 827억원 미인출))  
 2. 램프업(운영기간 ≤ 10년 또는 직전년도 일평균 통행량 증가율 ≥ 직전년도 소비자물가상승률+7%): BNP 2-3  
 성장기(직전년도 일평균 통행량 증가율 ≥ 직전년도 소비자물가상승률+3%, 램프업 자산 제외): NAHC, KBICL, KRRC, YSE, SCH, IBC  
 성숙기(직전년도 일평균 통행량 증가율 < 직전년도 소비자물가상승률+3%): BYTL, WIC, CNE, SICL, MCB  
 건설: DBR  
 (소비자물가상승률 = www.index.go.kr 에서 공개하는 대한민국 소비자물가상승률; 2019년도 = 0.4%)



# 투자법인 실시협약 및 재정지원 기간

- 실시협약상 운영기간의 가중평균<sup>1</sup> 기준 잔여 기간은 약 17년임
- 10개 도로 투자법인에 대해 통행료 수입 외에 정부의 재정지원을<sup>2</sup> 받을 수 있으며, 가중평균 기준 잔여기간은 약 4년임
- 모든 투자법인은 사업운영권 조기 해지시 해지시지급금을 받을 권리가 있음



1. MKIF 투자금액으로 가중(동북선도시철도(주) 투자약정금액 포함(약정금액 827억원 중 827억원 미인출))
2. 최소통행료수입보장금, 최소처분가능수입보장금, 비용보전금, 기타 통행료 미인상에 따른 보전금 등; 통행료 미인상 보전금은 통상 실시협약기간 전체에 대해 적용되므로 가중평균 재정지원 적용기간은 그 외 재정지원 기간들을 고려하여 산정
3. 재정지원금 및 해지시지급금은 각 실시협약마다 차이가 있음
4. 투자법인들은 관련 실시협약상, 투자법인 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시지급금을 받을 권리가 있음
5. 건설(2020년~2024년 예상) 후 실시협약기간인 30년(2025년~2054년 예상) 동안 운영

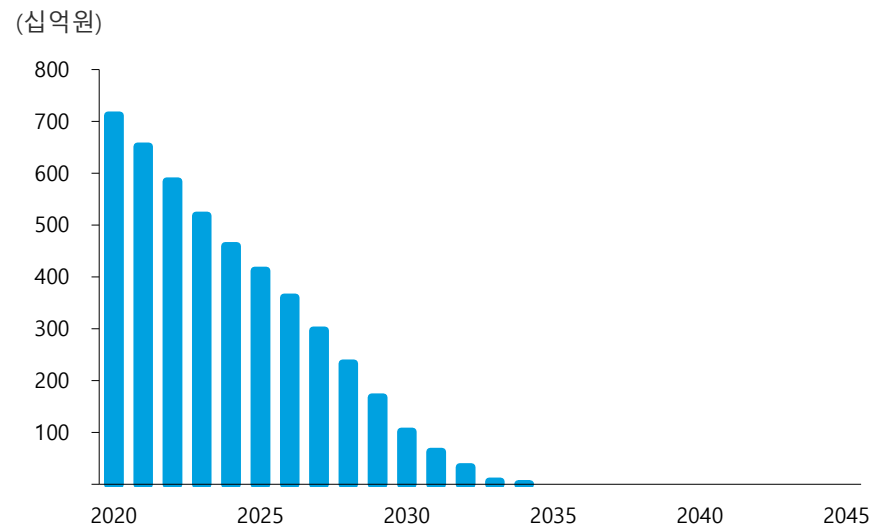
# 재무 현황

(2020년 6월 30일 기준)

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 30%<sup>1</sup>로 제한되며, 현재 조달 차입금 약정액 4,500억원 중 차입 잔액은 2,151억원임
  - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정에서 기준일 현재 151억원 인출
  - 회사채 2,000억원(5년 만기 1,000억원(2023년 6월 만기 도래) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 만기 도래))
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 3.08%이고, 상환 평균 잔여 만기는 3.7년임
- 투자법인의 부채는 선순위 차입금이 상환됨에 따라 점차 감소할 예정이며, 외부차입금<sup>2</sup> 상환 평균 만기<sup>3</sup>는 약 6.4년임

투자법인의 외부차입금 예상 잔액<sup>6</sup>

현금 <sup>4</sup>	3,522억원
부채상환 만기 <sup>3</sup>	6.4년
부채비율 <sup>5</sup>	17.2%

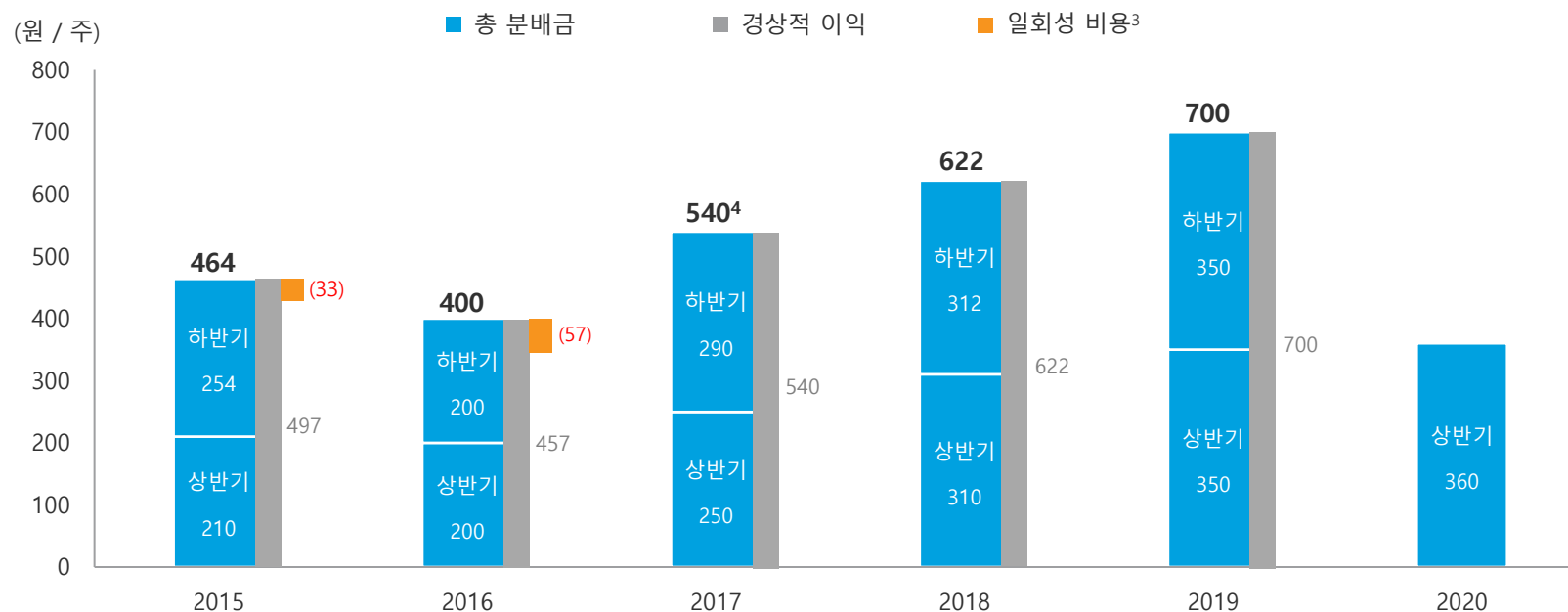


1. 민투법 상 현재 MKIF 차입금 한도는 5,447억원임 (MKIF 자본금 18,156억원의 30%)
2. 투자법인의 외부차입금은 투자법인이 인출한 전체 차입금에서 다음을 공제한 금액을 의미함: (i) MKIF로부터 차입("MKIF대출")한 금액; (ii) MKIF대출과 동일한 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 상환위험이 주무관청으로 이전되어 있는 투자법인의 차입 금액
3. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 가중평균만기
4. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 총 현금 및 현금성자산(MKIF 현금 및 현금성 자산 301억원 포함)
5. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 순부채 / (MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 순부채 + MKIF의 직전 3개월 평균 시가총액)
6. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 예상 잔액으로, 추가 사업재구조화 및 신규 투자 자산이 없을 경우를 가정

# 분배

- 분배금은 연 2회 지급(6월말 기준 / 12월말 기준)
- 최저 분배금 지급기준은 세무상이익 또는 배당가능이익 중 큰 금액(법인세 공제 적용)
- 2020년 상반기 분배금 주당 360원<sup>1</sup>(총 1,257억원)은 2020년 8월 31일에 지급 예정

## 분배 실적<sup>2</sup>

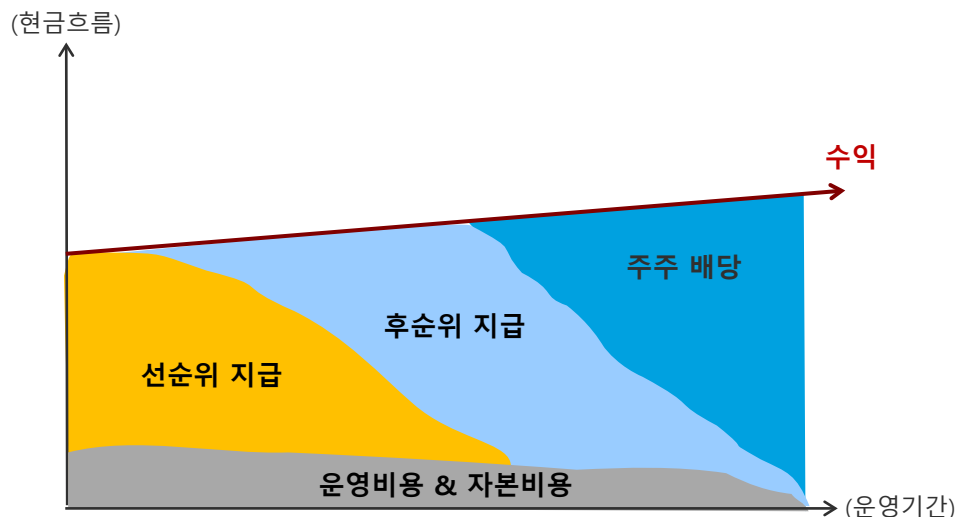


1. 분배금 전액은 소득세법상 배당소득세의 원천징수 대상임. 투자자들은 배당소득에 대한 정확한 세무처리에 대해서는 개별적으로 세무전문가의 자문 필요
2. 과거의 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님
3. 초과분배금 포함
4. 2017년도 주당 분배금 단순 합산금액 540원은 유상증자에 따른 희석효과로 인해 2017년도 주당 순이익 557원 대비 낮은 수준으로 나타남

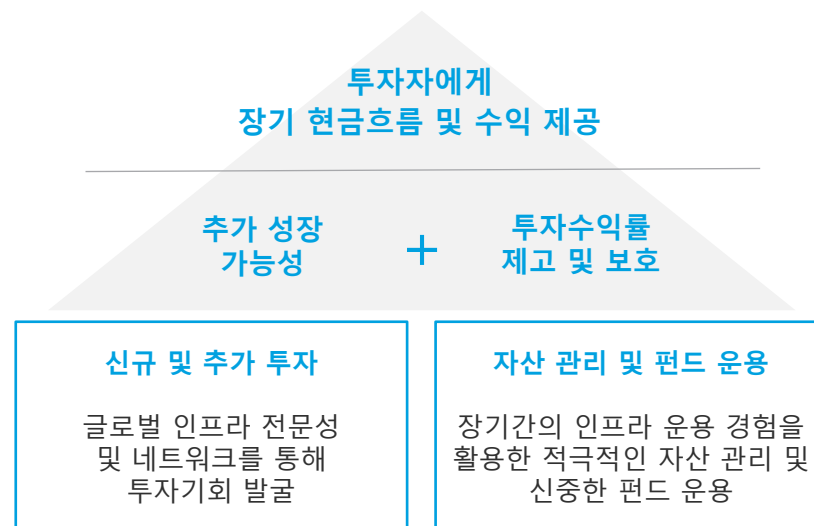
# 투자 하이라이트

- 신규 투자, 적극적인 자산 관리, 신중한 펀드 운용 등을 통해 투자자에게 장기 현금흐름 및 수익 제공 목표
  - 신규 투자 및 기 투자법인에 대한 투자 확대에 따른 추가 성장 가능성 존재
  - 투자법인들의 운영, 재구조화, 분쟁 등 다양한 분야에 대한 관리를 통해 투자 수익률 제고 및 보호 목표
  - 일부 자산들은 물가연동 재정지원에 의해 상대적으로 안정적이고 예측 가능한 수익 창출 가능
  - 지속적인 MKIF의 자본구조 및 투자법인의 재무 건전성 관리

## 사회기반시설 사업시행법인 현금흐름 예시<sup>1</sup>



## MKIF 운용 전략 및 목표



1. 장기 프로젝트 파이낸싱을 통해 사회기반시설 사업을 시행하는 법인이 추가 사업재구조화 없이 목표 수익을 창출할 경우의 거시적인 현금흐름의 예시일 뿐으로, 맥쿼리인프라가 투자한 투자법인의 실제 현금흐름을 의미하는 것은 아님. 대내외 요인에 따라 목표한 수익을 창출하지 못할 경우 실제 현금흐름은 달라질 수 있음



# 2 | 2020년 상반기 실적

# 주요 실적



## • MKIF 운용수익 및 순이익 (P14)

- 2020년 상반기(이하 "상반기") 운용수익 및 순이익은 전년 대비 각 1.2% 및 2.7% 증가한 1,912억원 및 1,690억원임
- 운용수익 증가의 주요 요인은 투자법인 배당수익 증가<sup>1</sup>에 기인하며, 순이익 증가의 주요 요인은 운용수익 증가와 운용비용의 감소임

## • 도로자산 통행량 및 통행료수입 실적 (P17)

- 상반기 11개 유료도로 투자자산의 가중평균 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 8.3% 및 20.7% 감소하였고, 이는 코로나바이러스 감염자 확산에 따른 외부활동 자제, 학교 개학 연기, 재택근무 시행 등에 기인함
- 통행료수입 감소율이 상대적으로 높은 이유는 2019년 12월 천안-논산 고속도로 사업재구조화로 통행료가 인하<sup>2</sup> 되었기 때문이며, 통행료 인하로 사업시행자의 매출이 감소하는 부분은 각 분기 종료 직후 월의 말일까지 보전 받음

## • 부산항 신항 2-3단계("BNP 2-3") 실적 (P18)

- 상반기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 3.3% 하락한 109만 TEU를 기록하였으며, 이는 코로나바이러스 이슈로 세계 경제 활동이 둔화된 부분에 기인함
- 상반기 영업수익은 전년 동기 대비 3.1% 상승한 589억원을 기록하였고, 이는 물동량 구성(volume mix) 개선 및 요율 인상에 기인함
- 상반기 EBITDA는 전년 동기 대비 10.4% 상승한 284억원을 기록하였고, 이는 영업수익 증가 및 영업비용 하락에 기인함. EBITDA 마진은 48.2%를 달성함

## • 백양터널(유) 미지급 재정지원금 지급 청구 소송 종결 (P20)

## • 인천대교(주) 국제 중재 종결 (P20)

1. 2020년 상반기: 신공항하이웨이(주) 배당수익 289억원, 천안논산고속도로(주) 배당수익 453억원, 수정산투자(주) 배당수익 170억원  
2019년 상반기: 신공항하이웨이(주) 배당수익 277억원, 천안논산고속도로(주) 배당수익 518억원, 수정산투자(주) 배당수익 70억원
2. 2019년 12월 23일부터 천안-논산 고속도로의 통행료는 1종차량(소형차) 기준, 9,400원/대에서 4,900원/대로 48% 인하 되지만, 잔존 실시협약기간 동안 통행료 인하로 사업시행자 매출이 감소하는 부분과 최소운영수입 보장기간 동안 발생하는 최소운영수입 보전금은 국토교통부가 지정한 한국도로공사가 전액 보전하며, 궁극적인 지급 의무는 국토교통부가 부담함. 자세한 내용은 MKIF 홈페이지([www.mkif.co.kr](http://www.mkif.co.kr))에 게시된 2019년 12월 10일자 공시 참조

# 재무성과

감사받지 않은 개별 재무제표 기준 – 2020년 상반기 및 2019년 상반기

- 2020년 상반기 운용수익과 순이익은 전년 대비 각 1.2% 및 2.7% 증가함
- 순이익 증가의 주요 요인은 배당수익 증가<sup>1</sup> 및 운용비용 감소에 기인함

(단위: 백만원)

	2020년 상반기	2019년 상반기	증감률(%)
<b>운용수익</b>	<b>191,163</b>	<b>188,843</b>	<b>1.2%</b>
이자수익	99,844	99,955	
배당수익 <sup>1</sup>	91,184	86,489	
기타수익	135	2,399	
<b>운용비용</b>	<b>22,158</b>	<b>24,289</b>	<b>(8.8%)</b>
운용수수료	16,867	18,476	
이자비용	3,609	4,275	
기타비용	1,682	1,538	
<b>당기순이익</b>	<b>169,005</b>	<b>164,554</b>	<b>2.7%</b>
<b>경상적 당기순이익<sup>2</sup></b>	<b>169,005</b>	<b>162,324</b>	<b>4.1%</b>
<b>주당순이익(EPS)(원)</b>	<b>484</b>	<b>471</b>	
<b>경상적 EPS(원)<sup>2</sup></b>	<b>484</b>	<b>465</b>	

1. 2020년 상반기: 신공항하이웨이(주) 배당수익 289억원, 천안논산고속도로(주) 배당수익 453억원, 수정산투자(주) 배당수익 170억원  
2019년 상반기: 신공항하이웨이(주) 배당수익 277억원, 천안논산고속도로(주) 배당수익 518억원, 수정산투자(주) 배당수익 70억원
2. 일회성 항목 제외  
2020년 상반기: 일회성 항목 없음  
2019년 상반기: 비엔씨티(주) 자금재조달 거래 관련 조기상환수수료 수익 22억원

# 재무성과

감사받지 않은 개별 재무제표 기준 – 2020년 2분기 및 2019년 2분기

- 2020년 2분기 운용수익과 순이익은 전년 대비 각 2.4% 및 3.5% 감소함
- 운용수익 및 순이익 감소의 주요 요인은 기타수익<sup>1</sup> 감소에 기인함

(단위: 백만원)

	2020년 2분기	2019년 2분기	증감률(%)
<b>운용수익</b>	<b>50,297</b>	<b>51,531</b>	<b>(2.4%)</b>
이자수익	50,237	49,295	
배당수익 <sup>1</sup>	-	-	
기타수익	60	2,236	
<b>운용비용</b>	<b>11,387</b>	<b>11,204</b>	<b>1.6%</b>
운용수수료	8,675	8,534	
이자비용	1,769	1,825	
기타비용	943	845	
<b>당기순이익</b>	<b>38,910</b>	<b>40,327</b>	<b>(3.5%)</b>
<b>경상적 당기순이익<sup>2</sup></b>	<b>38,910</b>	<b>38,097</b>	<b>2.1%</b>
<b>주당순이익(EPS)(원)</b>	<b>111</b>	<b>116</b>	
<b>경상적 EPS(원)<sup>2</sup></b>	<b>111</b>	<b>109</b>	

1. 2019년 2분기 기타수익으로 비엔씨티(주) 자금재조달 거래 관련 조기상환수수료 수익 22억원을 인식함
2. 일회성 항목 제외  
 2020년 2분기: 일회성 항목 없음  
 2019년 2분기: 비엔씨티(주) 자금재조달 거래 관련 조기상환수수료 수익 22억원



# 재무상태표

개별 재무제표 기준 - 2020년 6월 30일 및 2019년 12월 31일



(단위: 백만원)

	2020년 6월 30일	2019년 12월 31일
<b>총자산</b>		
<b>운용자산</b>	<b>1,660,734</b>	<b>1,667,890</b>
현금 및 예치금	30,109	28,241
대출금	1,188,008	1,197,032
지분증권	442,617	442,617
<b>기타자산</b>	<b>479,658</b>	<b>431,084</b>
미수이자	471,367	422,582
미수금	2,675	2,674
선급비용	3,675	3,954
선급금	1,941	1,874
<b>자산총계</b>	<b>2,140,392</b>	<b>2,098,974</b>
<b>부채</b>		
미지급운용수수료	8,675	9,047
장기차입금	15,148	20,009
사채	199,590	199,535
기타부채	6,392	6,635
<b>부채총계</b>	<b>229,805</b>	<b>235,226</b>
<b>자본</b>		
자본금	1,815,615	1,815,615
이익잉여금(결손금)	94,972	48,133
<b>자본총계</b>	<b>1,910,587</b>	<b>1,863,748</b>
<b>부채 및 자본총계</b>	<b>2,140,392</b>	<b>2,098,974</b>

## 투자집행 및 회수 세부내역

투자법인명	투자형태	2020년
광주순환도로투자(주)	선순위	(9,000)
<b>합계*</b>		<b>(9,000)</b>

\* 백양터널(유) 대출채권 상각액 24 백만원 제외

# 도로자산 운영성과

- 2020년 상반기 주요 하이라이트는 아래와 같음
  - 코로나바이러스 감염자 확산에 따른 외부활동 자제, 학교 개학 연기, 재택근무 시행 등으로 통행량이 전반적으로 감소함
  - 인천국제공항 고속도로 및 인천대교**: 공항 이용객 급감으로 상대적으로 높은 수준의 통행량 감소율을 보이고 있음
  - 우면산터널**: 2019년 3분기 경쟁도로 공사 종료로 그 전까지 누렸던 추가 차량 유입 효과가 정상화되는 가운데 코로나바이러스 이슈로 터널 이용객 수가 줄어들어 타 자산들 대비 높은 수준의 통행량 감소율을 기록함
  - 천안-논산 고속도로**: 통행료수입 감소율이 상대적으로 높은 이유는 2019년 12월 천안-논산 고속도로 사업재구조화로 통행료가 인하 되었기 때문이며, 통행료 인하로 사업시행자의 매출이 감소하는 부분은 각 분기 종료 직후 월의 말일까지 보전 받음
  - 코로나바이러스 감염자 수가 상대적으로 적은 지역에 위치한 **광주 제2순환도로 1구간 및 3-1구간, 천안-논산 고속도로, 서울-춘천 고속도로**는 타 자산들 대비 양호한 통행량 실적을 보이고 있음

	2020년 상반기				2020년 2분기			
	일평균 통행량		일평균 통행료수입 <sup>1</sup>		일평균 통행량		일평균 통행료수입 <sup>1</sup>	
	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)
백양터널	71,179	(7.8%)	58,910	(7.5%)	72,547	(7.0%)	60,008	(6.7%)
광주 제2순환도로, 1구간	58,170	1.2%	61,998	2.1%	62,033	3.6%	66,153	4.5%
인천국제공항 고속도로	71,230	(23.0%)	320,813	(29.5%)	63,364	(33.7%)	276,082	(42.0%)
수정산 터널	45,146	(7.4%)	41,443	(7.0%)	45,945	(6.7%)	42,166	(6.4%)
천안-논산 고속도로	52,986	(1.8%)	243,013	(43.7%)	55,320	0.9%	259,918	(43.5%)
우면산 터널	31,892	(9.0%)	69,776	(8.8%)	33,630	(6.0%)	73,637	(5.7%)
광주 제2순환도로, 3-1구간	51,307	0.1%	55,020	0.2%	54,625	2.6%	58,602	2.6%
마창대교	37,152	(5.0%)	80,288	(6.0%)	39,058	(2.8%)	86,070	(3.9%)
용인-서울 고속도로	92,209	(5.2%)	146,249	(5.5%)	96,262	(3.9%)	154,882	(4.1%)
서울-춘천 고속도로	56,506	4.0%	307,349	3.3%	62,105	8.1%	345,621	7.1%
인천대교	44,250	(20.9%)	198,885	(21.4%)	40,020	(29.9%)	182,458	(30.4%)
<b>가중평균증가율<sup>2</sup></b>		<b>(8.3%)</b>		<b>(20.7%)</b>		<b>(9.3%)</b>		<b>(22.9%)</b>

1. 통행료수입은 정부의 재정지원금을 포함하지 않은 금액이며, 백양터널, 광주 제2순환도로 1구간 및 3-1구간, 인천국제공항 고속도로, 수정산 터널, 천안-논산 고속도로, 마창대교, 서울-춘천 고속도로, 인천대교는 실시협약에 따라 정해진 기간의 수입 또는 현금흐름이 특정 수준을 하회할 경우, 정부의 재정지원을 받게 됨

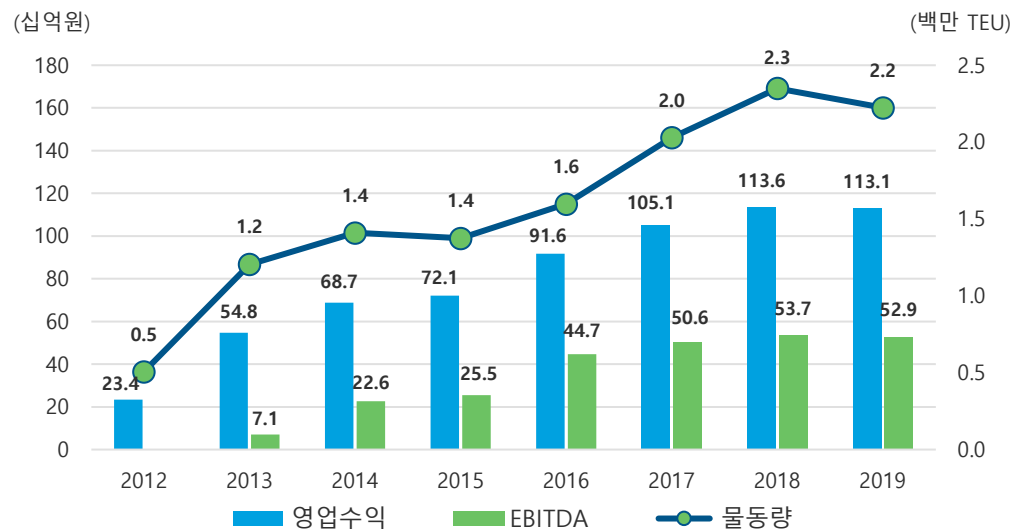
2. 자산별 통행수입에 대한 가중치 및 각 투자법인의 MKIF 지분율에 기초하여 산정

# 항만 운영성과

## 비엔씨티(주) 2020년 상반기 실적

	2020년 상반기	2019년 상반기	증감률	2020년 2분기	2019년 2분기	증감률
물동량(백만 TEU)	1.09	1.13	(3.3%)	0.58	0.58	(0.7%)
영업수익(십억원)	58.9	57.1	3.1%	31.7	30.2	5.1%
EBITDA(십억원)	28.4	25.7	10.4%	16.6	14.4	15.6%
EBITDA 마진(%)	48.2%	45.1%	3.1%p	52.4%	47.6%	4.8%p

## 비엔씨티(주) 과거 실적



- 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 3.3% 하락한 109만 TEU를 기록하였고, 이는 코로나바이러스 이슈로 세계 경제 활동이 둔화된 부분에 기인함
- 영업수익은 전년 동기 대비 3.1% 상승한 589억원을 기록하였고, 이는 물동량 구성(volume mix) 개선 및 효율 인상에 기인함
- EBITDA는 전년 동기 대비 10.4% 상승한 284억원을 기록하였고, 이는 영업수익 증가 및 영업비용 하락에 기인함
- EBITDA 마진은 48.2%를 기록함
- 2019년 4월, 비엔씨티(주)는 자금재조달 거래를 통해 BNP 2-3 용량 증설을 위한 추가설비 투자금을 유치하였음
  - 추가설비 투자금을 활용하여 2020년 말까지 BNP 2-3의 연간 최대 처리가능 용량을 3.2백만 TEU로 증설할 것을 목표로함<sup>1</sup>

1. 향후 달성될 실제 운영실적은 비엔씨티(주) 경영진이 제공한 목표와 다를 수 있음

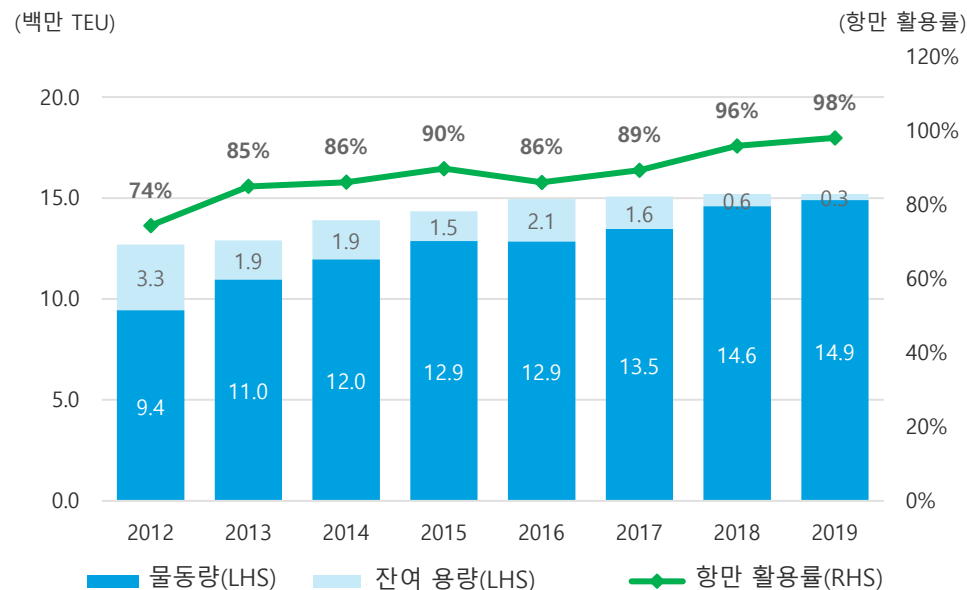
# 부산항

- 부산항은 부산항 신항(이하 "신항")과 부산항 북항(이하 "북항")으로 구성되어 있음
- 2019년도 기준 부산항이 처리한 컨테이너 물동량은 총 21.6백만 TEU이고, 이 중 신항은 69%, 즉 14.9백만 TEU를 처리하였음
- 지난 7년간 신항에서 처리한 물동량은 꾸준히 증가하였으며, 이는 (i) 부산항으로 유입되는 컨테이너 물동량이 안정적인 증가세를 보이고, (ii) 컨테이너 선박들이 북항에서 신항으로 계속해서 이전해 왔기 때문임
- 부산항만공사에서는 부산항의 전반적인 물동량 증가세는 이어질 것으로 전망 - 2020년도 부산항 전체 목표 처리물동량은 전년대비 약 3.2% 증가한 22.6백만 TEU<sup>2</sup>임

## 부산항 현황

2019년도	BNP 2-3	신항 <sup>1</sup>	북항 <sup>1</sup>
운영중인 컨테이너 항만 수	(신항 항만)	5개	3개
연간 처리가능 용량 <sup>1</sup> (TEU)	2.5백만	15.2백만	7.0 백만
2019년도 물동량 <sup>3</sup> (TEU)	2.22백만	14.9백만	6.7백만
전년 대비 물동량 증가율	(5.4%)	2.3%	(0.5%)
컨테이너 항만 활용률	89%	98%	96%
부산항 내 점유율 <sup>4</sup>	10%	69%	31%

## 신항 물동량 추이<sup>3</sup>



1. 출처: 부산항만공사  
 2. 부산항만공사 목표(<https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&idx=24990&page=4&mCode=MN1387>)  
 3. 출처: BNP 2-3의 물동량은 이적(shifting volume)을 포함, 신항 및 북항 컨테이너 항만들의 물동량은 부산항만공사가 이적을 제외하고 집계한 통계  
 4. 2019년도 물동량 기준

# 주요 소송 및 분쟁 현황



(2020년 6월 30일 기준)

투자법인 (MKIF 투자금액 비중)	분쟁 내용	진행 경과	결과 및 MKIF 영향
백양터널(유) (0.1%)	미지급 재정지원금 청구	<ul style="list-style-type: none"> <li>2016년 1월 백양터널(유)는 부산시를 상대로 미지급 재정지원금 청구 소송을 제기</li> <li>2016년 10월 부산지방법원은 투자법인의 패소 판결을 내렸고, 2017년 4월 부산고등법원에서 투자법인의 패소 판결을 내림</li> <li>2019년 1월 대법원은 투자법인의 패소 판결을 파기하고 본 소송을 부산고등법원으로 환송</li> <li>2020년 4월 부산시와 백양터널(유)는 기존 대법원 파기환송심 취지에 따라, 실시협약기간 동안 법인세율이 변경될 경우, 이는 통행료 조정 사유에 해당함을 인정하는 합의를 체결함</li> <li>2020년 5월 부산고등법원은 두 당사자들의 합의를 존중하여 화해권고결정을 내렸고, 본 결정은 2020년 6월에 확정됨</li> </ul>	<p><b>중결(화해권고결정):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>실시협약기간 동안 법인세율이 변경될 경우, 이는 통행료 조정 사유에 해당함을 상호 인정</li> <li>백양터널 개통 이후 현재까지 변경된 법인세율 관련 영향은 이미 반영되어, 화해권고결정이 MKIF 및 백양터널(유)에 미치는 영향은 없음</li> <li>향후 법인세율이 추가적으로 변경되면 백양터널의 통행료는 변경된 법인세율을 반영하여 조정될 것으로 예상함</li> </ul>
인천대교(주) (17.3%)	실시협약 상의 경쟁방지 조항의 해석에 대한 확인을 구하기 위한 중재 신청	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017년 11월 국토교통부는 인천대교 실시협약 상의 경쟁방지 조항(이하 "경쟁방지 조항")에 대한 해석<sup>1</sup>을 발표함</li> <li>2018년 4월 인천대교(주)는 국제상업회의소에 경쟁방지 조항의 적용 요건 및 보상 범위를 확인하기 위한 중재를 신청</li> <li>2020년 6월 인천대교(주)는 본건 중재에 대한 판정문 정본을 수령하여, 본건 중재는 종결됨</li> </ul>	<p><b>중결(중재 판정):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>신규 경쟁도로 개통으로 인천대교 통행량이 5% 이상만 감소하더라도 경쟁방지 조항이 적용됨</li> <li>인천시가 추진 중인 제3연륙교는 경쟁방지 조항의 적용을 받는 신규 경쟁도로에 해당<sup>2</sup>될 것임</li> <li>인천대교(주)는 제3연륙교 개통일로부터 인천대교 실시협약기간 종료일까지 제3연륙교가 없었을 경우의 추정 통행료 수입<sup>3</sup>과 매년 실제 통행료 수입의 차액 전액에 대해 국토교통부로부터 보상<sup>4</sup> 받을 권리를 가짐</li> <li>본 판정은 양 당사자에게 최종 구속력을 가지며, 본 판정에 따라 인천대교(주)는 향후 실시협약 상 경쟁방지 조항의 적용을 받는 경쟁도로가 신설 되더라도, 동 경쟁도로로 인하여 감소되는 통행료 수입을 전부 보전<sup>4</sup> 받을 수 있게 됨</li> </ul>

1. 국토교통부는 경쟁방지 조항 적용 요건을 신규 경쟁도로 개통 후 인천대교의 통행량이 신규 경쟁도로 개통 직전년도 실제 통행량 대비 70% 이하가 되는 경우로 한정하고, 조항 적용 시의 국토교통부 보상의 범위로 상기 70% 이하에 해당하는 통행료 부족분에 대한 손실만 인천대교(주)에 보전하는 것으로 해석
2. 본건 판정문에 따르면 ICC 중재판정부는 제3연륙교가 개통되는 경우, (i) 제3연륙교는 인천대교의 통행량을 현저하게 감소(5% 이상)시킬 것으로 예상하고, (ii) 실시협약 상 경쟁방지 조항에 따른 주무관청의 손실보상 의무를 발생시킬 것으로 예상한다고 판시함
3. 신규 추정 통행료 수입의 상한은 실시협약 상 해당년도 추정 통행료 수입
4. 신규 경쟁도로의 개통과 무관한 사유로 통행료 수입이 감소하는 부분은 보상 금액에서 제외되며, 보상의 대상은 5%를 초과하는 부분에 한하지 않고 인과관계가 있는 감소분 전체임

# 3 | 천안논산고속도로(주) 사업재구조화

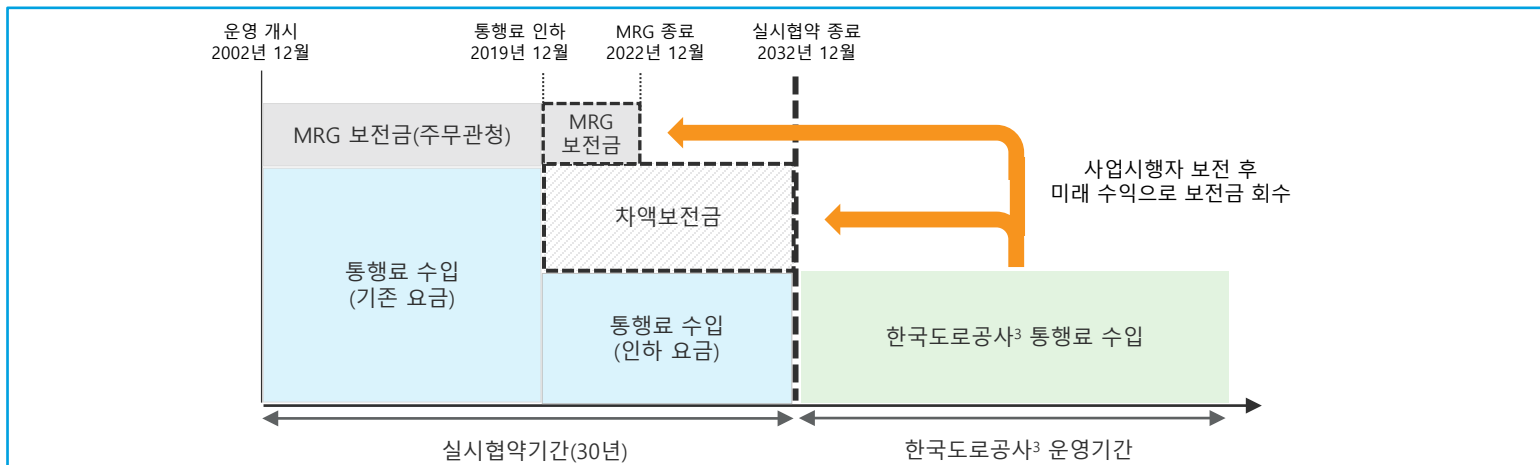


# 사업재구조화 거래 하이라이트

## 사업재구조화 거래 하이라이트

- 2019년 12월 천안논산고속도로의 사업시행자인 천안논산고속도로(주)는 사업재구조화 거래를 시행하였음:
  - (i) 천안논산고속도로 통행료 48%<sup>1</sup> 인하(2019년 12월 23일부터 적용)
  - (ii) 잔존 실시협약기간 동안 위 통행료 인하로 사업시행자 매출이 감소하는 부분과, 최소운영수입 보장기간<sup>2</sup> 동안 발생하는 최소운영수입 보전금은 국토교통부가 지정한 한국도로공사<sup>3</sup>가 전액 보전(각 "차액보전금" 및 "MRG 보전금")하나, 궁극적인 지급 의무는 국토교통부가 부담
    - 한국도로공사<sup>3</sup>는 사업시행자에게 차액보전금 및 MRG 보전금을 지급하고, 사업시행자의 실시협약기간이 종료된 후 주무관청과 합의한 기간 동안 천안논산고속도로를 운영하며 얻는 통행료 수입으로 이를 회수
    - 차액보전금 및 MRG 보전금은 각 분기 종료 직후 월의 말일까지 수령
    - 차액보전금 산정 시 탄력계수를 적용하여 통행료 인하로 통행량이 증가하는 효과 제외
  - (iii) 실시협약기간, 최소운영수입보장(MRG) 범위 및 기간, 사업시행자의 주주구성 및 재무구조는 변동없음

## 차액보전금 정산 구조<sup>4</sup>



- 1종차량(소형차), 실제 징수 통행료 기준; 9,400원/대에서 4,900원/대로 인하
- 2 운영개시일로부터 20년
- 3 국토교통부 산하 공기업으로, 공시일 현재 국내 신용평가 3사(한국신용평가, 한국기업평가, NICE신용평가) 기준 신용등급 AAA 보유; 변경실시협약에 따라 한국도로공사가 지급하지 않은 보전금은 국토교통부가 직접 지급
- 4 개념도; 실제와 일치하지 않을 수 있음



# 4 | 동북선 도시철도 민간투자사업 투자



# 투자 하이라이트

## 1 서울 도시철도 사업에 투자 약정

### • 동북선도시철도 민간투자사업

- 서울 동북권에 계획된 도시철도를 건설, 운영, 관리하는 수익형 민자투자사업
- 주무관청은 서울시이고, 사업시행자는 동북선도시철도(주)임
- 총 민간투자비 7,797억원은 자본금, 후순위 및 선순위 대출금으로 구성
- 건설기간은 5년(2020-2024 예상)이고, 운영기간은 30년(2025-2054 예상)임

### • MKIF 총 투자금액 827억원

- 사업시행자 지분 30%(354억원)와 후순위대출금 50%(473억원) 투자 계획
- 동 투자 약정액은 MKIF 포트폴리오의 약 5%<sup>1</sup>에 해당
- 투자 재원은 보유 현금과 미사용 신용공여대출금을 활용<sup>2</sup>하고, 약정금액은 건설기간(2020-2024) 동안 인출 예정

## 2 동북선은 노선 경쟁력을 바탕으로 여러 수요층에게 편익 제공 예정

### • 역세권 시민들에게 노선 구간 내 최적의 교통수단 제공

- 동북선 역세권 인구수는 52만명<sup>3</sup>으로, 서울 인구 밀집도가 높은 지역에 위치
- 반면 주변 교통 인프라는 상대적으로 취약한 편
- 동북선이 개통되면 노선 구간을 낮은 비용으로 신속하게 이동할 수 있는 경쟁력 있는 교통수단이 되어, 기존 교통수단의 수요 중 일부가 동북선으로 전환될 것으로 기대

### • 환승 구간을 통해 서울 주요 업무지구까지 접근 편익 제공

- 동북선 정거장 16개 중 7개는 환승 구간으로, 다른 9개의 서울 도시철도 노선과 연결됨
- 동북선은 환승역/연결 노선을 통해 서울 주요 업무지구인 도심, 여의도, 강남 권역까지 접근 편익을 이용객에게 제공

## 3 MKIF에 긍정적인 기대효과 예상<sup>4</sup>

### • MKIF 배당가능이익 증대

- 본 투자에서 유입되는 수입으로 MKIF 배당가능이익은 증대될 것으로 예상
- 사업수입 Risk에 대비하여 주무관청과 건설출자자들로부터 다양한 보호장치<sup>5</sup> 확보

### • 수익률 개선 예상

- 투자 후 MKIF의 총주주수익률은 개선될 것으로 전망

### • MKIF 투자 포트폴리오 운영기간 약 1년 연장<sup>1</sup>

- 투자 후 MKIF 투자 포트폴리오 평균 잔여 운영기간은 약 16.5년으로, 투자 전 대비 약 1년 연장<sup>1</sup>

1. 2020년 6월 30일 기준 투자금액으로 가장 평균하여 산출; MKIF의 동 투자 약정액 전액이 투자된 것을 전제  
 2. 2020년 6월 30일 기준 MKIF는 현금 301억원 및 미사용 신용공여대출금 2,349억원을 확보 중  
 3. 출처: 통계청 통계지리정보시스템; 2018년 기준 각 역이 위치한 행정동의 인구 합계  
 4. 예상은 실제와 다를 수 있음  
 5. 서울시 주요의무: (i) 무임승차 수요에 의한 손실 보전(실시협약상 연도별 추정교통수요의 21.2%~30.8% 범위 내), (ii) 실시협약상 운임과 추정운임 간의 운임차액 지급, (iii) 실시협약 해지시 해지시지급금 지급 등  
 6. 건설출자자 주요의무: (i) 운영기간 5년차부터 운영기간 종료시점까지 매년 산정한 누적 실제 사업수입이 동기간 실시협약상 추정 사업수입의 80% 이하일 경우, 자금재조달을 통해 재무출자자들의 자본금 및 후순위대출 원리금 전액 상환, (ii) 사업자 귀책시의 해지시지급금으로 재무출자자들의 자본금 및 대출 원리금을 상환하기 부족할 경우, 부족액을 연대하여 자금 제공, (iii) 운영기간 중 누적 실제 운영비용이 동기간 실시협약상 추정 운영비용을 초과할 경우, 그 초과분을 사업시행자에게 자금보충, (iv) 운영기간 중 재무출자자의 분기별 수익률이 일정 수준을 하회할 경우, 그 부족분을 600억원 한도 이내에서 사업시행자에게 자금보충

# 사업 개요

동북선 도시철도는 인구밀집도가 높은 서울 동북권 지역에 위치하여, 이용객에게 노선 구간 내 경쟁력 있는 대체 교통수단과 환승역을 통해 서울 주요 업무지구까지 쉽게 접근할 수 있는 편의를 제공할 예정

## 사업 개요

사업시행자	동북선도시철도(주)
주무관청	서울시
사업종류	수익형 민간투자사업(Build-Transfer-Operate)
대상자산	동북선 도시철도
위치	서울 동북권(성동구 왕십리~ 노원구 상계)
총 연장	13.4km
정거장(역) 수	16개(환승역 7개 포함)
건설기간	5년 2020년 1월 ~ 2024년 12월 예상
실시협약기간 (운영기간)	운영개시일로부터 30년 2025년 1월 ~ 2054년 12월 예상
민간투자비 <sup>1</sup>	7,797억원

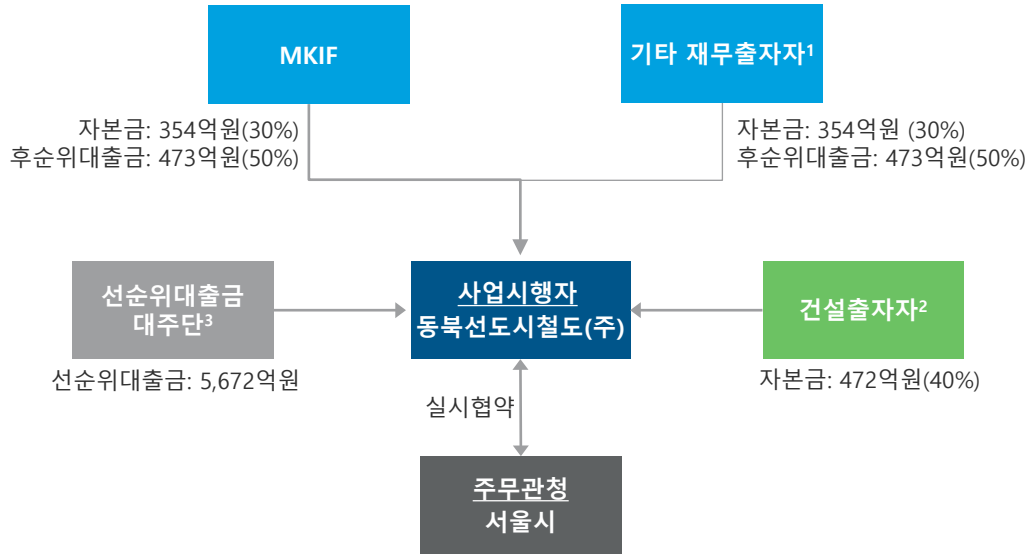
1. 정부보조금 제외한 민간투자비  
 2. 노선 역세권(역이 위치한 행정동) 인구수 출처: 통계청 통계지리정보시스템  
 3. 주요 업무지구(도심: 종로구, 중구 / 여의도: 영등포구, 마포구 / 강남: 강남구, 서초구) 취업자 수 출처: 서울시 서울열린데이터광장

## 동북선 노선



# 사업 구조

## 사업 구조



## 민간투자비 요약

자본금	1,179억원
후순위대출금	946억원
선순위대출금	5,672억원
<b>민간투자비 총계</b>	<b>7,797억원</b>



1. 중소기업은행 산하의 펀드(16.88%), 한국산업은행 자회사 산하의 펀드(13.12%)
2. 현대엔지니어링(주)(12.80%), 현대로템(주)(8.84%), 금호산업(주)(6.96%), 코오롱글로벌(주)(4.20%), (주)호반산업(4.20%), (주)대명건설(3.00%)
3. 국민은행, 한국산업은행, 중소기업은행 등
4. 금리는 신용보증기금 보증 활용으로 발생하는 관련 수수료가 가산된 수치
5. 2020년 6월 30일 기준 2.25%(금융투자협회)

## 주요 금융조건

대출 Tranche	금액	금융조건 <sup>4</sup>
선순위대출금 Tranche A / B	5,000억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 금리:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고정금리 3.3%</li> <li>- 3년 무보증 회사채(AA-)⁵+연 1.3%</li> </ul> </li> <li>• 대출기간: 29년</li> </ul>
선순위대출금 Tranche C / D	672억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 금리:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고정금리 3.3%</li> <li>- 3년 무보증 회사채(AA-)⁵+연 1.3%</li> </ul> </li> <li>• 대출기간: 7년</li> </ul>
<b>선순위대출금 소계</b>	<b>5,672억원</b>	
후순위대출금	946억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 금리:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고정금리 9%(건설기간)</li> <li>- 고정금리 14%(운영기간)</li> </ul> </li> <li>• 대출기간: 34.5년</li> </ul>
<b>대출금 총계</b>	<b>6,618억원</b>	

# 사업 참여기관

## 주요 건설출자자

사업 참여기관	투자형태	신용등급 <sup>1</sup>	자산총액 <sup>2</sup>	매출액 <sup>2</sup>	비고
	지분	AA-	6.2조원	6.3조원	국내 주요 시공사
	지분	A-	4.0조원	2.4조원	글로벌 철도차량 제작사

## 주요 재무출자자 및 대주기관

사업 참여기관	투자형태	신용등급 <sup>1</sup>	자산총액 <sup>2</sup>	매출액 <sup>2</sup>	비고
	선순위대출	AAA	357.0조원	11.4조원	국내 1위 은행(총자산 기준 <sup>2</sup> )
	지분 선순위대출	AAA	289.5조원	9.9조원	정부 산하의 공공기관/은행
	지분 선순위대출	AAA	260.1조원	6.6조원	정부 산하의 공공기관/은행

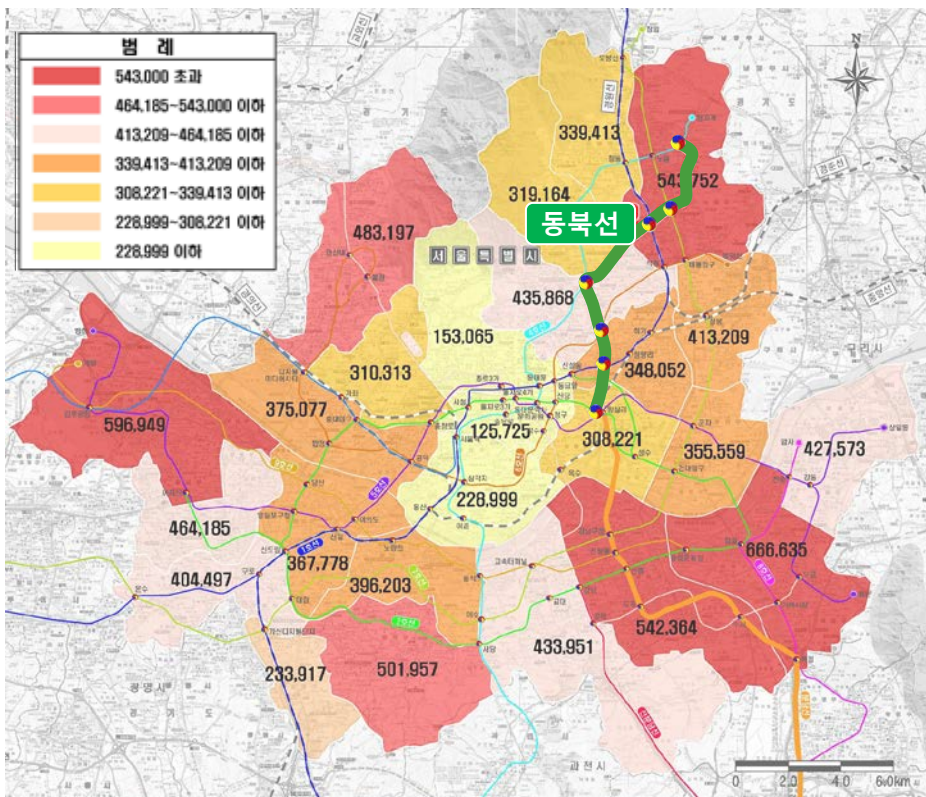
1. 공시일 기준 한국기업평가, 한국신용평가, 또는 NICE신용평가에서 가장 최근에 부여한, 각 기관이 발행한 채권 등급  
 2. 자산총액 및 매출액은 2018년 연결 감사보고서 기준; 은행들의 매출액은 이자수익과 수수료수익의 합계

# 자산 경쟁력(1) – 지리적 이점 및 다양한 수요층

동북선 도시철도는 노선 구간 내 수요와 서울 주요 업무지구 수요 등 다양한 이용객에게 편의 제공 예정

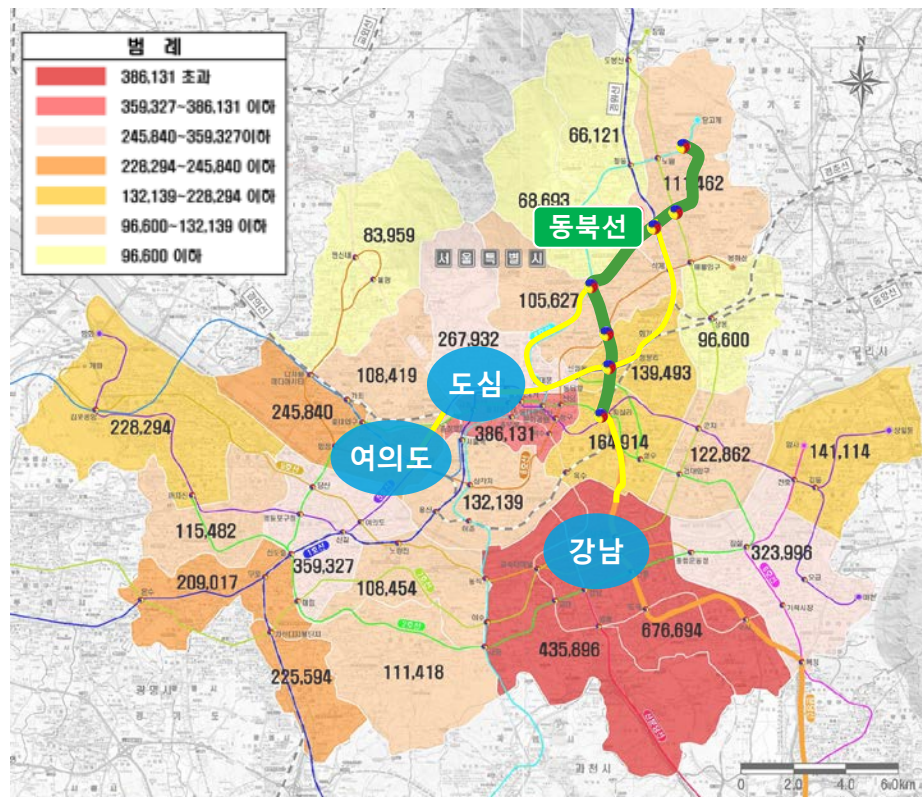
## 서울시 인구 현황<sup>1</sup>

- 동북선 도시철도는 서울시 주요 인구집중 지역에 위치
- 노선 역세권 인구수 약 52만명



## 서울시 취업자 현황<sup>2</sup>

- 동북선 도시철도는 환승역을 통해 주요 업무지구인 도심, 여의도, 강남 권역과 연결
- 주요 업무지구 취업자 수는 약 238만명(서울시 전체 인구의 약 47%)

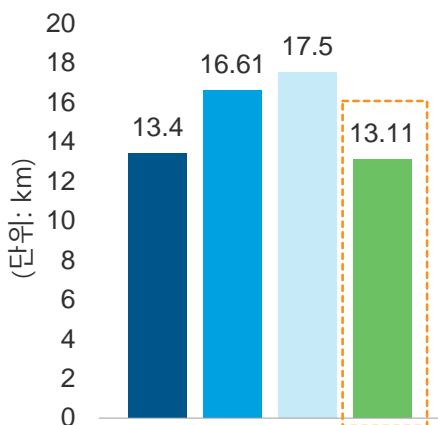


1. 서울시 인구 현황 및 노선 역세권(역이 위치한 행정동) 인구수 출처: 통계청 통계지리정보시스템  
 2. 서울시 취업자 현황 및 주요 업무지구(도심: 종로구, 중구 / 여의도: 영등포구, 마포구 / 강남: 강남구, 서초구) 취업자 수 출처: 서울시 서울열린데이터광장

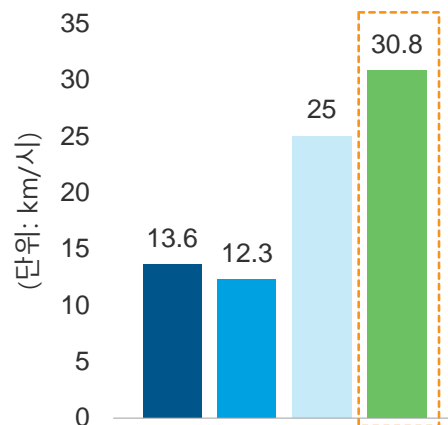
# 자산 경쟁력(2) - 노선 구간 내 최적의 교통수단1

동북선 도시철도가 개통되면 잦은 교통체증이 발생하고 있는 노선 구간 내 경쟁력 있는 교통수단이 될 것으로 예상

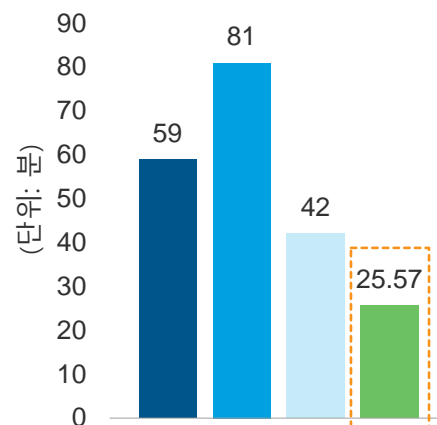
노선 거리



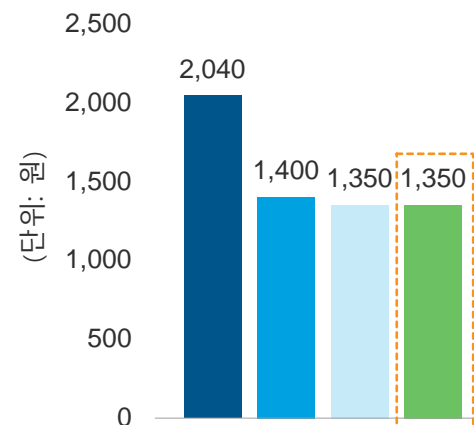
이동 속도



소요 시간



소요 비용



■ 승용차   ■ 버스  
■ 현존 지하철   ■ 동북선

■ 승용차   ■ 버스  
■ 현존 지하철   ■ 동북선

■ 승용차   ■ 버스  
■ 현존 지하철   ■ 동북선

■ 승용차   ■ 버스  
■ 현존 지하철   ■ 동북선



동북선 도시철도는 노선 구간을 낮은 비용으로 신속하게 이동할 수 있는 최적의 교통수단이 될 것으로 예상

1. 승용차/버스/현존 지하철: 국내 주요 지도/네비게이션 서비스  
동북선: 2019년 9월 25일 서울시 보도자료 및 사업시행자/MKIF 교통실사 자료

# 자산 경쟁력(3) – 견조한 인근 대중교통 수요

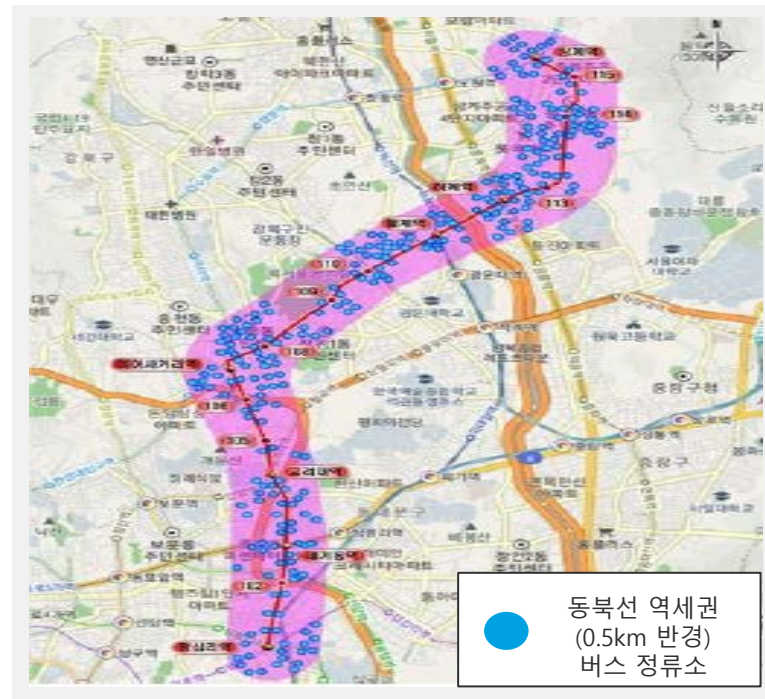
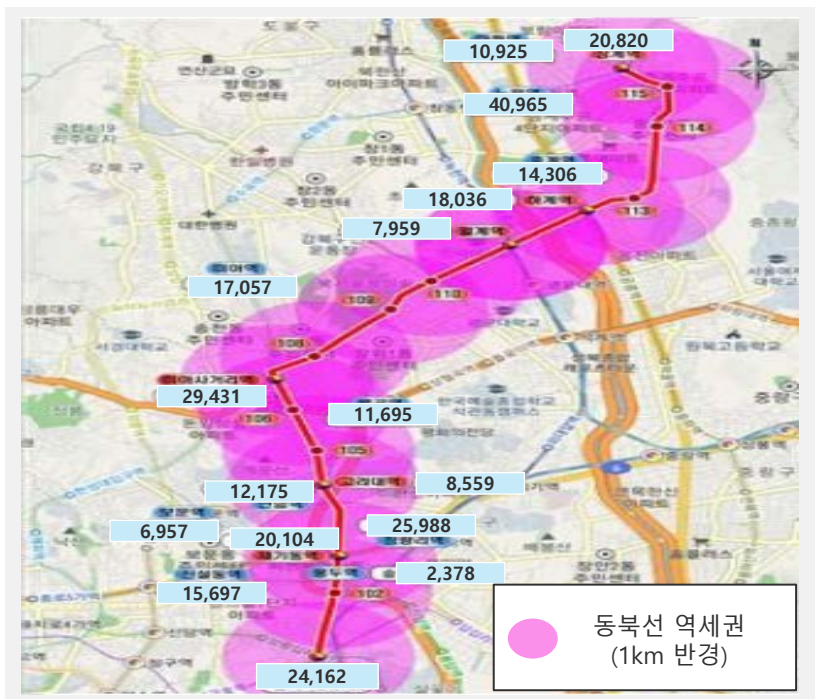
인근 대중교통 일일 수요는 약 64만명으로, 이 중 일부는 경쟁력을 갖춘 동북선 도시철도로 전환 기대

## 기존 지하철 수요<sup>1</sup>

- 동북선 도시철도 역세권 기존 지하철의 일일 수요는 약 29만명

## 버스 수요<sup>2</sup>

- 동북선 도시철도 역세권 버스의 일일 수요는 약 35만명



1. 동북선 도시철도 역세권(1km 반경) 기존 지하철 수요 출처: 서울시 서울열린데이터광장  
 2. 동북선 도시철도 역세권(0.5km 반경) 버스 수요 출처: 국토교통부 철도통계

# 주요 역세권 환경(1)

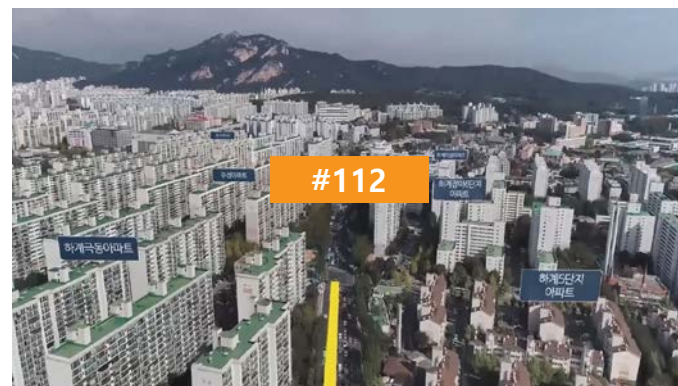
동북선 도시철도는 인구밀집도가 높고 도로 폭이 좁은 지역을 지하로 관통함





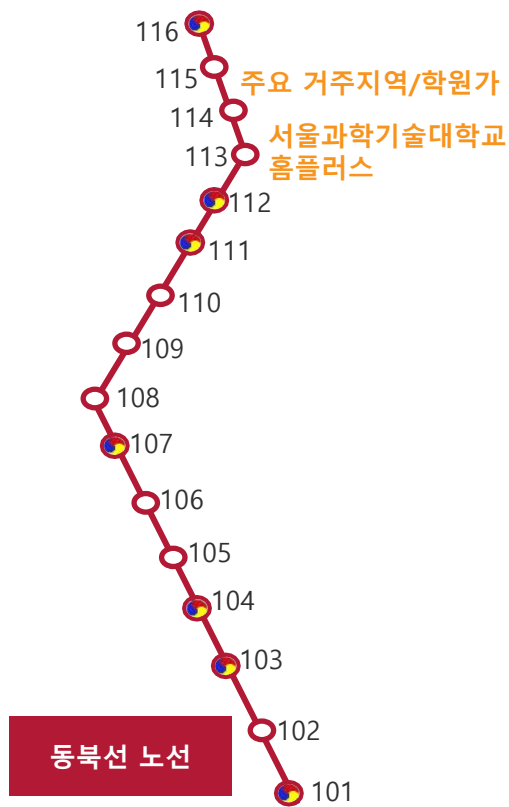
# 주요 역세권 환경(2)

동북선 도시철도는 인구밀집도가 높고 도로 폭이 좁은 지역을 지하로 관통함



# 주요 역세권 환경(3)

동북선 도시철도는 인구밀집도가 높고 도로 폭이 좁은 지역을 지하로 관통함



# 주요 역세권 환경(4)

동북선 도시철도 역세권에는 이용객들이 방문 가능한 주요 시설 및 명소가 다수 존재함



# 수입 구조

## 1 운임수입

### A 유임 수입

$$\left[ \begin{array}{c} P \\ 1,250\text{원}^1 \\ \text{(추정 기본운임)} \end{array} \times \begin{array}{c} Q \\ \text{유임 직승고객 수} \end{array} + \begin{array}{c} \text{거리추가 수입 총액} \\ (>10\text{km}) \\ \text{(거리추가운임}^2) \end{array} \right] - \begin{array}{c} \text{환승 정산}^3 \end{array}$$

### B 주무관청 무임<sup>4</sup> 손실 보전<sup>5</sup>

$$\begin{array}{c} 1,250\text{원}^1 \\ \text{(추정 기본운임)} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{무임}^4 \text{ 직승고객 수} \end{array}$$

### C 주무관청 운임차액<sup>6</sup> 지급

$$\begin{array}{c} \text{운임차액}^6 \end{array} \times \begin{array}{c} \text{직승고객} + \text{환승고객 수} \end{array}$$

## 2 부속사업수입

$$\begin{array}{c} \text{상가 임대수입} \end{array} + \begin{array}{c} \text{광고사업수입} \end{array} + \begin{array}{c} \text{통신사업수입} \end{array}$$

전체 사업수입 Risk에 대한 재무출자자(MKIF) 보호장치 별도 존재<sup>7</sup>

1. 2019년 기준 추정 기본운임
2. 10km 초과 50km 이내: 매 5km, 100원 추가; 50km 초과: 매 8km, 100원 추가
3. 수도권 대중교통 통합환승할인제에 따른 타 대중교통 환승 정산
4. 65세 이상 경로우대자, 장애인, 유공자 등 대한민국 법에서 열거한 무임승차 대상은 규정된 대중교통 시설을 무료로 이용할 수 있음
5. 실시협약상 연도별 추정교통수요의 21.2%~30.8% 범위 내에서 보전
6. 실시협약상 운임과 추정운임 간의 차액; 현재 실시협약상 운임은 2007년 불변가 기준 1,120원이며 매년 물가상승률에 따라 상승함
7. 운영기간 5년차부터 운영기간 종료시점까지 매년 산정한 누적 실제 사업수입이 동기간 실시협약상 추정 사업수입의 80% 이하일 경우, 건설출자자들은 자금재조달을 통해 재무출자자들이 출자한 자본금 및 후순위대출 원리금 전액을 상환할 의무를 연대 부담하기로 합의

# A | 별첨



# 자산 운용 보수



(2020년 6월 30일 기준)

## 기본 운용보수

- MKIF의 (순투자가치(NIV\*) + 약정금액)의 연 0.85%
- 약정금액이란 MKIF가 향후 투자를 위하여 확약 하였으나 아직 투자가 이루어지지 않은 금액을 의미; 기준일 현재 약정금액은 827억원
- 기본 운용보수는 분기별로 산정 및 지급

## \*분기별 NIV 산정 방법:

- 해당 분기에 속하는 모든 거래일의 평균 MKIF 시가총액<sup>1</sup>
- 단, 분기말 MKIF 순차입금(차입금-현금 및 현금성자산)이 음수일 경우, NIV는 이를 반영하여 하향 조정됨

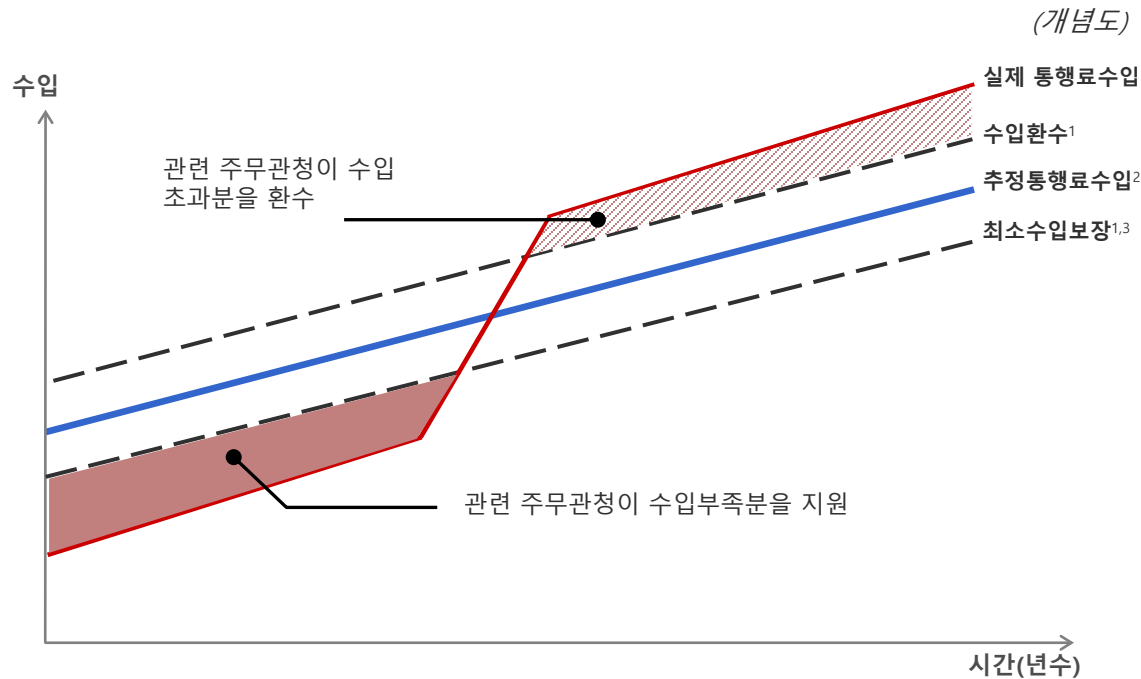
1. 해당 분기의 거래일 가중 평균 주가 기준

# 정부수입보장 (MRG)



(2020년 6월 30일 기준)

## 정부수입보장 구조



- 물가에 연동하여 일정 수준에서 정부가 통행료수입 지원
- MRG 수준과 수입환수 수준은 실시협약상에 추정통행료 수입과 연동되어 결정 (MRG 수준은 통상 추정통행료수입의 70%~90%선)
- 현재 대한민국 신용등급:
  - S&P : AA (안정적)
  - Moody's : Aa2 (안정적)

1. 최소수입보장과 수입환수조건은 개별 자산의 실시협약에 따라 적용되는 비율이 다름  
 2. 실시협약에 명시  
 3. MRG 적용 도로 자산 중 2개 자산은 실제통행료수입이 추정통행료수입의 50% 미만일 경우 MRG가 적용되지 않음

# MKIF 투자법인별 운영성과<sup>1</sup>



(단위: 백만원)

투자법인명	2019						2018					
	조정된 영업수익 <sup>2</sup>	영업비용	조정된 EBITDA <sup>2</sup>	순부채 <sup>3</sup>	조정된 EBITDA 마진	순부채/ 조정된 EBITDA	조정된 영업수익 <sup>2</sup>	영업비용	조정된 EBITDA <sup>2</sup>	순부채 <sup>3</sup>	조정된 EBITDA 마진	순부채/ 조정된 EBITDA
백양터널(유)	26,669	(4,411)	22,258	68,700	83.5%	3.1x	26,305	(5,317)	20,987	81,767	79.8%	3.9x
광주순환도로투자(주)	34,889	(7,865)	27,024	(5,691)	77.5%	(0.2x)	47,701	(7,018)	40,683	(8,507)	85.3%	(0.2x)
신공항하이웨이(주)	259,892	(32,731)	227,161	(60,810)	87.4%	(0.3x)	252,953	(31,230)	221,723	(63,752)	87.7%	(0.3x)
수정산투자(주)	24,806	(4,535)	20,272	(16,354)	81.7%	(0.8x)	24,472	(4,794)	19,678	(7,315)	80.4%	(0.4x)
천안논산고속도로(주)	247,819	(36,267)	211,552	(253,531)	85.4%	(1.2x)	239,165	(34,090)	205,076	(234,525)	85.7%	(1.1x)
우면산인프라웨이(주) <sup>4</sup>	28,158	(4,927)	23,232	(10,796)	82.5%	(0.5x)	27,403	(4,995)	22,408	(8,164)	81.8%	(0.4x)
광주순환(주)	22,912	(8,212)	14,700	(2,022)	64.2%	(0.1x)	22,245	(7,735)	14,509	(2,320)	65.2%	(0.2x)
마창대교(주) <sup>5</sup>	34,560	(6,310)	28,249	(3,020)	81.7%	(0.1x)	34,136	(5,791)	28,345	(3,351)	83.0%	(0.1x)
경수고속도로(주)	63,641	(16,273)	47,368	344,192	74.4%	7.3x	58,740	(14,253)	44,487	349,590	75.7%	7.9x
서울-춘천고속도로(주)	139,605	(27,612)	111,994	395,694	80.2%	3.5x	135,739	(24,626)	111,114	412,584	81.9%	3.7x
인천대교(주)	113,559	(24,580)	88,979	339,842	78.4%	3.8x	98,795	(18,358)	80,436	372,618	81.4%	4.6x
비엔씨티(주)	113,113	(60,203)	52,910	543,351	46.8%	10.3x	113,632	(59,954)	53,678	438,460	47.2%	8.2x
<b>지분율에 기초한 평균<sup>6</sup></b>	<b>505,813</b>	<b>(104,104)</b>	<b>401,710</b>	<b>466,260</b>	<b>79.4%</b>	<b>1.2x</b>	<b>497,937</b>	<b>(96,642)</b>	<b>401,295</b>	<b>491,299</b>	<b>80.6%</b>	<b>1.2x</b>

1. 감사 받은 재무제표 기준
2. 주무관청으로 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금은 발생 기준으로 반영됨(지급 기준 아니므로, 감사보고서 상 금액과 상이함)
3. 순부채 = 외부차입금 - 현금 및 현금성자산
4. 순부채 계산시 주무관청이 원리금 상환을 보증하는 주주차입금A와 주무관청이 통제하는 처분승인대상사업수입 현금 계좌 잔고는 제외
5. 순부채 계산시 주무관청이 원리금 상환을 보증하는 선순위차입금은 제외
6. MKIF 지분율에 기초하여 산정





(2020년 6월 30일 기준)

# MKIF 투자법인별 투자 형태<sup>1</sup>

(단위: 십억원, %)

투자법인명	자산명 약자	주식	지분율(%)	후순위대출	선순위대출	총계
백양터널(유)	BYTL	1.2	100.0	-	1.2	2.4
광주순환도로투자(주)	KBICL	33.1	100.0	85.2 <sup>2</sup>	78.3	196.6
신공항하이웨이(주)	NAHC	23.6	24.1	51.7	-	75.3
수정산투자(주)	SICL	47.1	100.0	-	-	47.1
천안논산고속도로(주)	CNEC	87.8	60.0	182.3	-	270.1
우면산인프라웨이(주)	WIC	5.3	36.0	-	15.0	20.3
광주순환(주)	KRRC	28.9	75.0	-	-	28.9
마창대교(주)	MCB	33.8	70.0	79.0	-	112.8
경수고속도로(주)	YSE	51.5	43.75	99.6	-	151.1
서울-춘천고속도로(주)	SCH	0.6	15.83	161.7	-	162.3
인천대교(주)	IBC	54.4	64.05	241.0	-	295.4
비엔씨티(주)	BNP 2-3	66.4	30.0	193.0	-	259.4
동북선도시철도(주)	DBR	35.4	30.0	47.3	-	82.7
<b>총계</b>		<b>469.1</b>		<b>1,140.8</b>	<b>94.5</b>	<b>1,704.4</b>
<b>비율(%)</b>		<b>27.5%</b>		<b>67.0%</b>	<b>5.5%</b>	<b>100%</b>

1. MKIF 투자금액 및 동북선도시철도(주) 투자약정금액(약정금액 827억원 중 827억원 미인출)

2. 운전자금 32억원 및 신규 주주차입금 500억원을 포함한 금액임



# MKIF 투자자산별 재정 지원금 조항

(2020년 6월 30일 기준)

(단위 : 연, %)

투자자산명	주무관청	사업 시행기간	사업시행 기간 잔존	재정지원기간	재정지원기간 잔존	통행료수입 보장기준 <sup>1</sup>	통행료수입 환수기준 <sup>1,2</sup>	비고
백양터널	부산시	25.0	4.5	25.0	4.5	90%	110%	
광주 제2순환도로, 1구간	광주시	28.0	8.5	28.0	8.5	투자비 보전 방식		MKIF 투자에 대한 투자법인의 현금흐름을 보장
인천국제공항 고속도로	국토교통부	30.0	10.5	20.0	0.5	80%	110%	실제 통행료수입이 80% 초과~110% 이하 구간에 속할 경우, 해당구간 수입 일부를 주무관청에 환수함
수정산 터널	부산시	25.0	6.8	25.0	6.8	90%	110%	통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%만 수입보장금 제공
천안-논산 고속도로	국토교통부	30.0	12.5	20.0	2.5	82%	110%	실제 통행료수입이 82% 초과~110% 이하 구간에 속할 경우, 해당구간 수입 일부를 주무관청에 환수함
우면산터널	서울시	30.0	13.5	N/A				2016년 1월 자금재조달 거래 종결에 따라 최소 수입보장규정 삭제
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	14.4	30.0	14.4	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	18.0	30.0	18.0	75.78%	100%	통행료수입보장기준은 처분가능수입계좌에 대해 적용 <sup>3</sup> 추정수입의 100% 초과시 주무 관청과 사업자가 초과수입 50:50 공유
용인-서울 고속도로 <sup>4</sup>	국토교통부	30.0	19.0	10.0	-	70%	130%	
서울-춘천 고속도로 <sup>4</sup>	국토교통부	30.0	19.1	15.0	4.1	60%	140%	
인천대교	국토교통부	30.0	19.3	15.0	4.3	80%	120%	
부산항 신항 2-3단계	해양수산부	28.3	19.8	N/A				
동북선 도시철도	서울시	30.0	30.0	N/A				건설기간: 2020년~2024년 예상 운영기간: 준공 후 30년(2025년~2054년 예상)
<b>가중평균<sup>5</sup></b>		<b>29.4</b>	<b>16.5</b>	<b>15.4</b>	<b>4.2</b>			

1. 실시협약상의 연간 추정통행료수입에 대한 실제통행료수입 비율(%)
2. 관련 주무관청이 수입 초과분을 환수
3. MKIF 웹사이트(www.mkif.co.kr)에 게시된 2017년 1월 2일 마창대교 사업재구조화 공시 참조
4. 실제 통행료수입이 추정 통행료수입의 50% 미만일 경우 통행료수입보장이 적용되지 않음
5. MKIF 투자금액 및 동북선도시철도(주) 투자약정금액을 가중치로 하여 가중평균

# 맥쿼리그룹 및 MIRA

MIRA는 맥쿼리자산운용그룹의 주요 사업부로, 인프라 투자 및 운용 분야에서 26년의 경력을 보유  
 맥쿼리자산운용(주)는 MIRA 소속으로, 2002년 설립 이후 국내 굴지의 인프라 자산 투자 및 운용 중

## 맥쿼리그룹 (Macquarie Group Limited)

### 맥쿼리자산운용그룹 (Macquarie Asset Management)

운용자산(AUM) : \$A606 billion<sup>1</sup>

Commodities and  
Global Markets  
(CGM)

Banking and  
Financial Services  
(BFS)

Macquarie Capital  
(MacCap)

### Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA)

투자분야

대체투자  
(인프라, 신재생, 부동산 등)

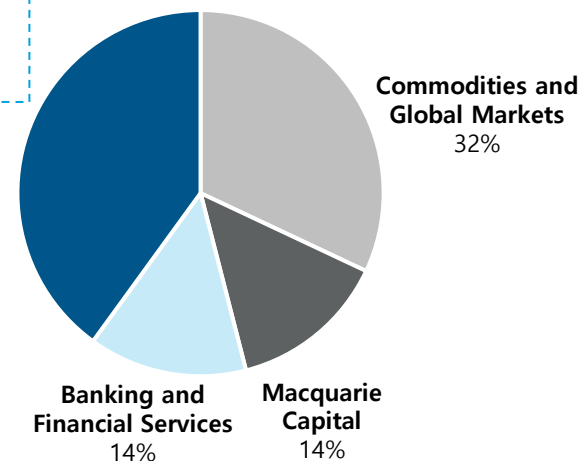
### Macquarie Investment Management (MIM)

투자분야

주식 및 채권

### 맥쿼리그룹 이익 기여도<sup>2</sup>

맥쿼리  
자산운용그룹  
40%



1. 2020년 3월 31일 기준  
 2. 2020년 연간(2019년 4월 1일 - 2020년 3월 31일) 순이익 기준