

Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA)



맥쿼리한국인프라투자회사

Investor Presentation

2021년 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 아니합니다. 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 아니합니다. 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.

귀사는 MKIF 또는 MKAM의 명시적인 사전 동의 없이 본 자료의 일부 또는 전부를 직접 또는 복제 등의 방법을 통하여 제3자에게 제공하여서는 아니됩니다.



목차

1	MKIF 소개	3
	한국 인프라 펀드의 선두주자	4
	MKIF 연혁	5
	사업 구조	6
	포트폴리오 구성	7
	투자법인 운영 및 실시협약 기간	8
	재무 현황	9
	분배	10
2	2021년 상반기 실적	11
	주요 실적	12
	재무성과	13
	재무상태표	15
	도로자산 운영성과	16
	항만 운영성과	17
	부산항	18
3	서울-춘천고속도로(주) 사업재구조화	19
4	유상증자	21
5	(주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주) 투자	23
A	별첨	28

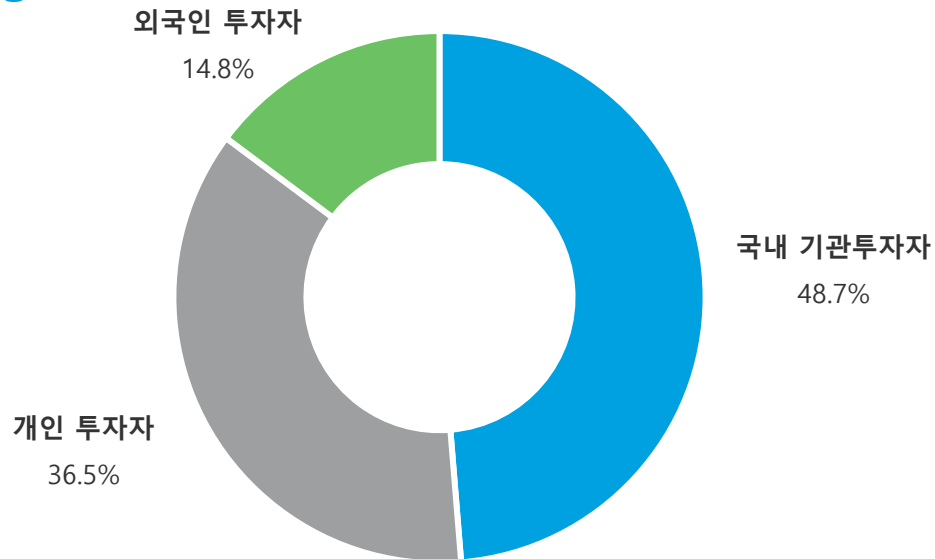
1 | MKIF 소개



한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~4.7조원¹
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』(“민투법”)에 정의된 국내 사회기반시설사업(“인프라사업”)의 시행을 목적으로 하는 법인(“사업시행법인”)에 투자²
- 2020년도 기준 약 ~6.8% 수준의 시가 분배수익률 달성³
- 기업신용등급 AA0(안정적)⁴

주주현황⁵



1. 2021년 6월 30일 기준
 2. 민투법은 도로, 철도, 항만, 하수도, 폐기물처리시설 등의 사회기반시설들을 명시함
 3. 2020년 말 종가 10,650원 및 2020년도 분배금 기준 시가배당률; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님
 4. 2021년 4월 2일 NICE 신용평가에서 평가한 기업신용등급
 5. 2021년 6월 30일 기준

설립 / 상장
2002 / 2006

투자대상
코어 및 코어+ 인프라
(국내 자산)

포트폴리오
**도로 12개, 항만 1개,
철도 1개, 도시가스 2개**

시가총액
~4.7조원
(KOSPI 69위)

MKIF 연혁¹

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)²
- 한국 거래소와 런던 증권거래소에 상장²
- 건설자산 5개 성공적 개통
- 투자자산 운영 안정화 달성

2007 ~

적극적인 펀드 및 투자자산 관리

펀드 관리

- 투자 10건³ / 매각 4건⁴
- 9건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행⁵
- 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화

투자자산 관리

- 16건의 투자자산 사업재구조화⁶
- 14건의 투자자산 분쟁 해결⁷
- 관련 현안 적극대응

2017 ~

유상증자 및 신성장 추진

- 정부 유권해석을 통한 투자대상 범위 확대
- 다양한 신규투자 기회 모색
- 2017년 - 유상증자(1,472억원)
- 2020년 - 유상증자(2,442억원)
- 2021년 - 유상증자(3,984억원 예상)

1. 영문 축약어는 본 자료 7면 참조

2. 신주발행 0.6조원, 구주매출 0.4조원 / 2016년 3월에 런던 증권거래소 상장 폐지

3. 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), B2RR 신규투자(2020년), HY 신규투자(2021년), SRB 신규투자(2021년)

4. 신대구부산고속도로(2008년); 서수원-오산-평택 고속도로(2010년); 대구 4차 순환도로(2012년); 지하철 9호선(2013년)

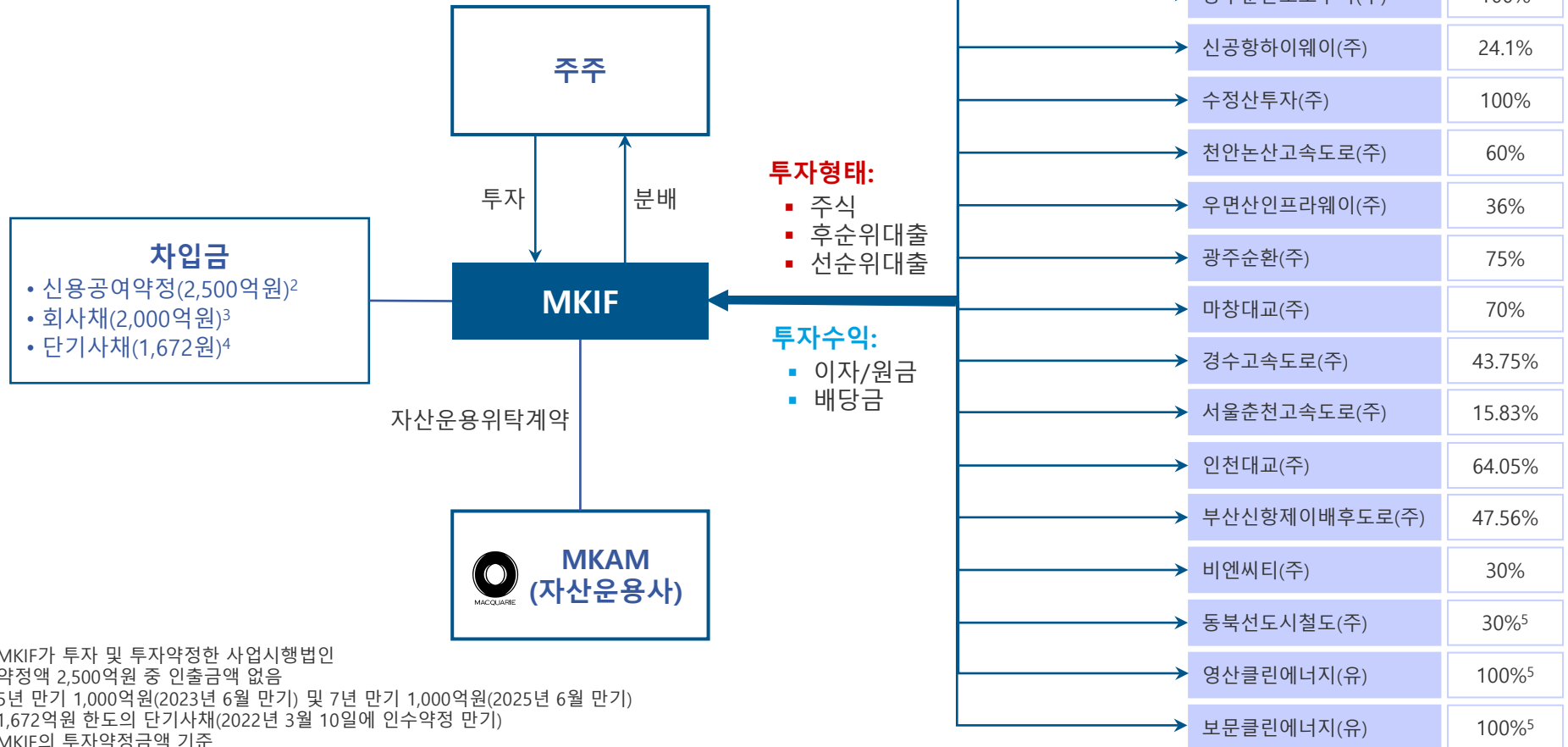
5. MKIF가 발표한 펀드 자금재조달 공시 참조: 2007년 5월; 2009년 4월; 2009년 11월; 2011년 5월; 2011년 6월; 2014년 2월; 2016년 5월; 2018년 6월; 2019년 1월

6. MKIF가 발표한 투자자산 사업재구조화 공시 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); 2020년 12월(SCH)

7. 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 16개의 개별 사업시행법인에 투자
- 투자법인¹에 대한 적극적인 경영 참여/활동
- 맥쿼리자산운용(MKAM)을 통해 위탁운용되는 회사형 펀드
- 펀드는 법인세법상 배당소득공제 대상 – 해당연도 배당가능 이익의 90% 이상 배당하는 경우



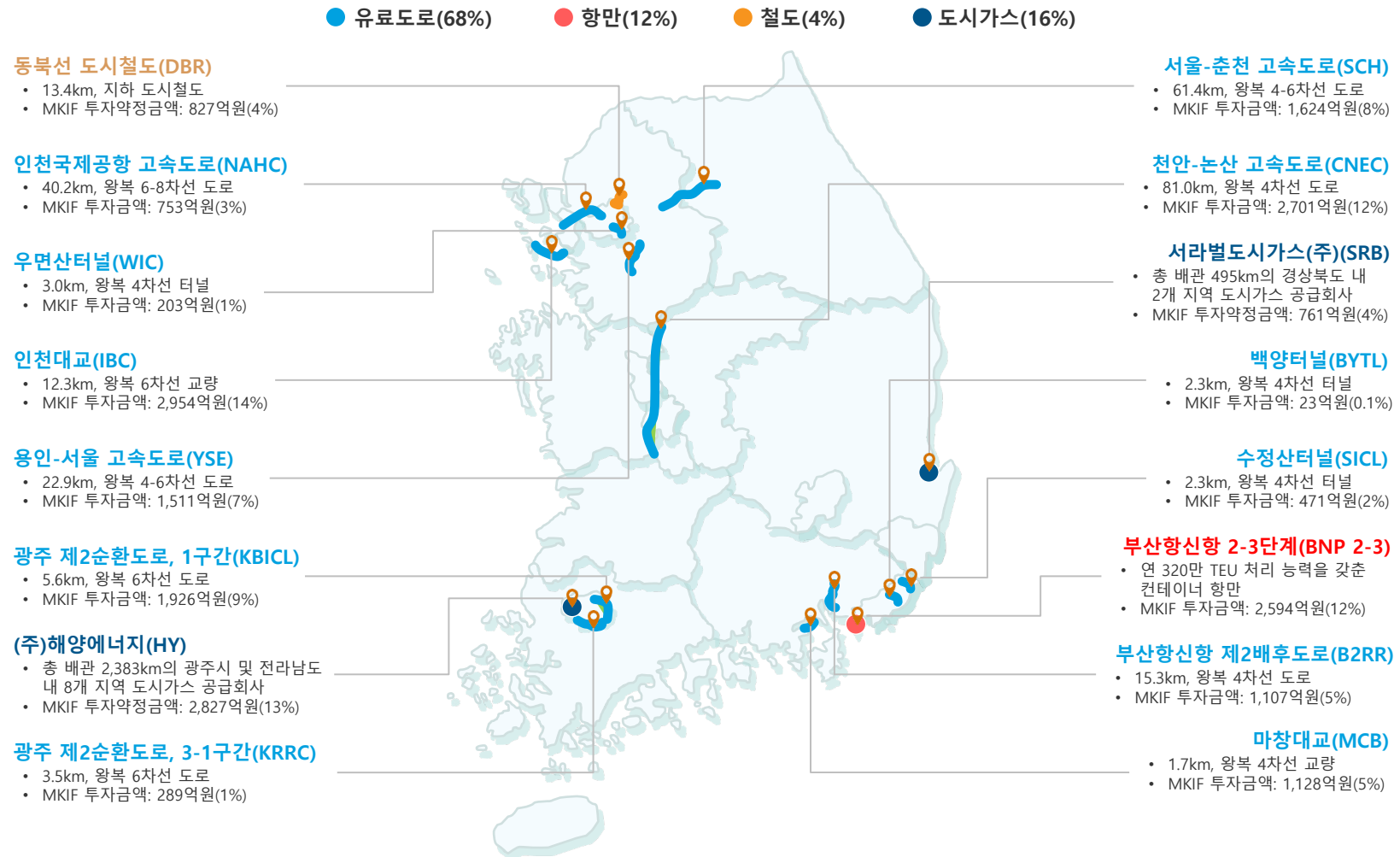
1. MKIF가 투자 및 투자약정한 사업시행법인
2. 약정액 2,500억원 중 인출금액 없음
3. 5년 만기 1,000억원(2023년 6월 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 만기)
4. 1,672억원 한도의 단기사채(2022년 3월 10일에 인수약정 만기)
5. MKIF의 투자약정금액 기준

포트폴리오 구성¹



(2021년 6월 30일 기준)

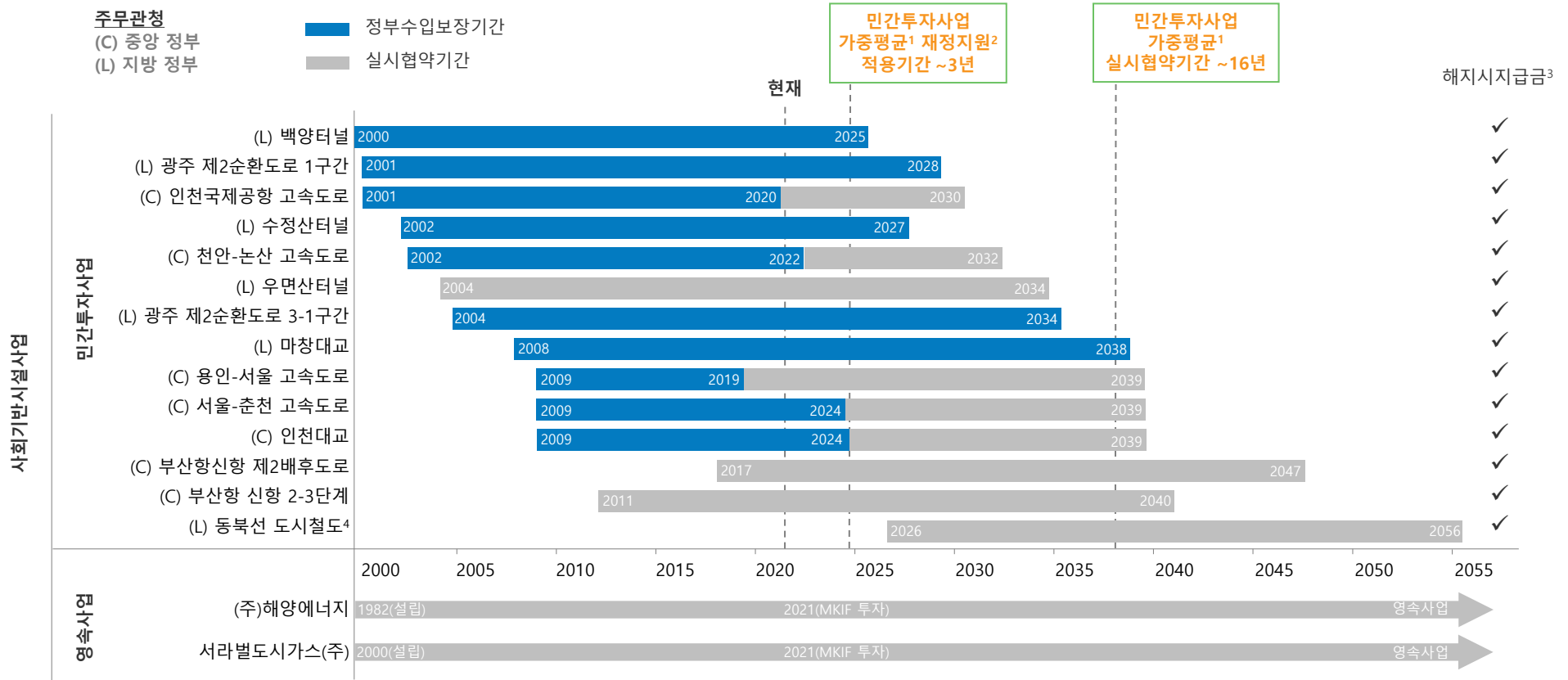
- 16개 국내 인프라사업에 총 2.2조원을 투자 중이며, 투자 형태는 주식(25%), 후순위 대출(71%), 선순위 대출(4%)로 구성됨



1. 각 금액 및 괄호 안에 표시된 구성%은 MKIF 투자금액 기준(동북선도시철도(주), 영산클린에너지(유)(HY의 투자법인) 및 보문클린에너지(유)(SRB의 투자법인) 투자약정금액 포함)

투자법인 운영 및 실시협약 기간

- 회사는 총 16개 사업에 투자하고 있으며, 이 중 14개의 사업은 주무관청과 실시협약을 체결하여 정해진 기간 동안 사업을 시행하는 민간투자사업이고, 그 외 2개의 사업은 특정 사업 종료일이 정해지지 않은 영속사업(going concern)임



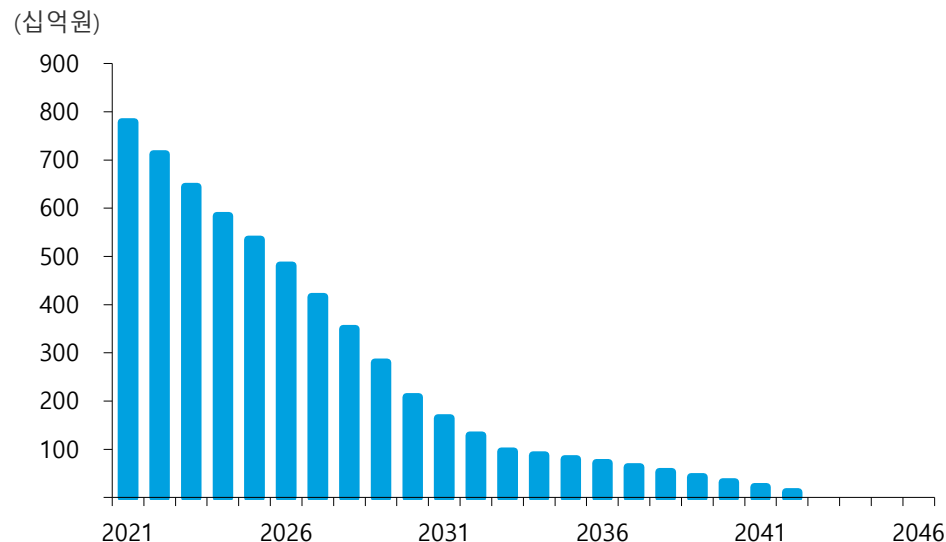
- 회사 투자금액으로 가중(동북선도시철도(주) 투자약정금액 포함)
- 최소통행료수입보장금, 최소처분가능수입보장금, 비용보전금, 기타 통행료 미인상에 따른 보전금 등; 통행료 미인상 보전금은 통상 실시협약기간 전체에 대해 적용되므로 가중평균 재정지원 적용기간은 그 외 재정지원 기간들을 고려하여 산정
- 투자법인들은 관련 실시협약상, 투자법인 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시지급금을 받을 권리가 있음
- 건설(2021년 상반기~2026년 상반기 예상) 후 실시협약기간인 30년 동안 운영

재무 현황

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 30%¹로 제한되며, 현재 조달 차입금 약정액 4,500억원 중 차입 잔액은 2,000억원임
 - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정에서 기준일 현재 인출금액 없음
 - 회사채 2,000억원(5년 만기 1,000억원(2023년 6월 만기 도래) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 만기 도래))
 - 총 발행한도 1,672억원의 약정 단기사채 관련 기준일 현재 발행금액 없음
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 3.09%이고, 상환 평균 잔여 만기는 2.7년임
- 투자법인의 부채는 선순위 차입금이 상환됨에 따라 점차 감소할 예정이며, 외부차입금² 상환 평균 만기³는 약 7.3년임

투자법인의 외부차입금 예상 잔액⁶

현금 ⁴	4,064억원
부채상환 만기 ³	7.3년
부채비율 ⁵	15.6%

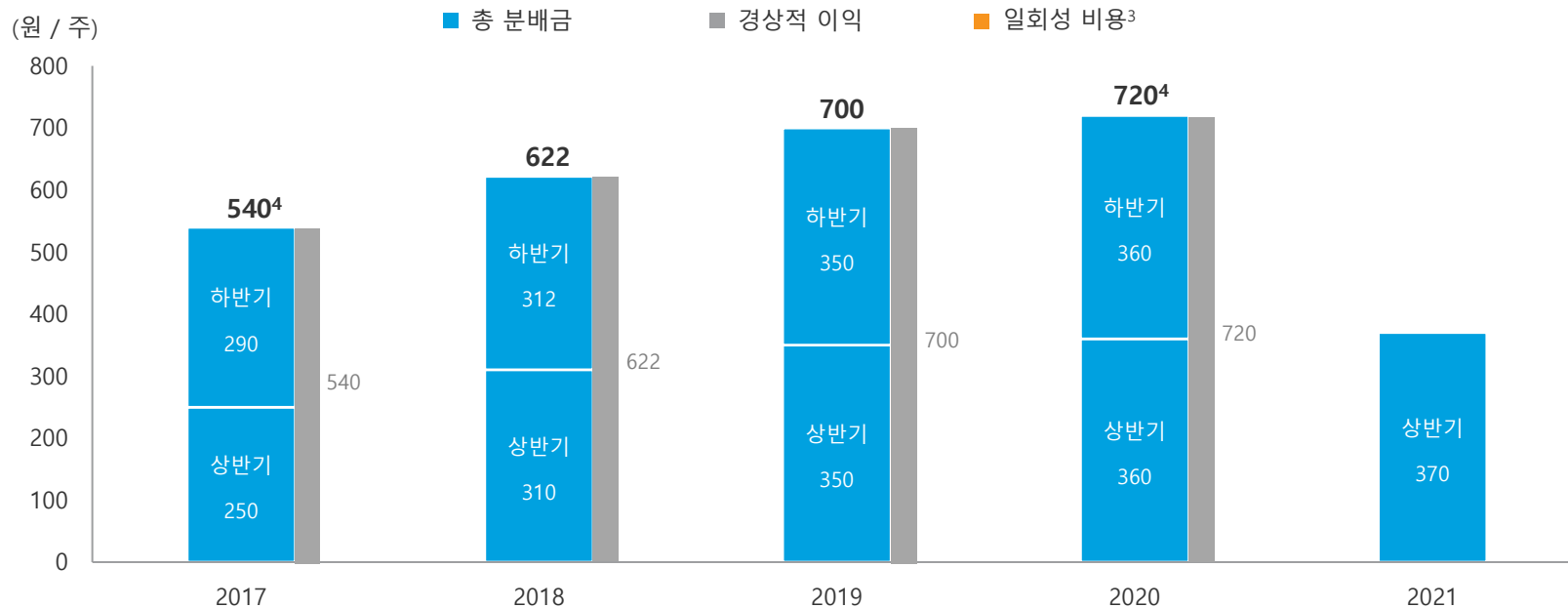


1. 민투법상 현재 MKIF 차입금 한도는 6,173억원임(MKIF 자본금 20,575억원의 30%)
2. 투자법인의 외부차입금은 투자법인이 인출한 전체 차입금에서 다음을 공제한 금액을 의미함: (i) MKIF로부터 차입("MKIF대출")한 금액; (ii) MKIF대출과 동일한 약정 또는 상환 순위가 MKIF대출 대비 후순위인 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 상환위험이 주무관청으로 이전되어 있는 투자법인의 차입 금액
3. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 가중평균만기
4. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 총 현금 및 현금성자산(MKIF 현금 및 현금성 자산 857억원 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)
- 2021년 상반기 분배금 주당 370원¹(총 1,377억원)은 2021년 8월 27일에 지급 예정

분배 실적²



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

2 | 2021년 상반기 실적



주요 실적

• MKIF 운용수익 및 순이익 (P13)

- 2021년도 상반기(이하 "상반기") 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 14.8% 및 15.7% 증가한 2,194억원 및 1,956억원을 기록함
- 운용수익 증가는 이자수익 및 배당수익 증가¹에 기인하며, 순이익 증가는 운용수익 증가에 기인함

• 도로자산 통행량 및 통행료수입 실적 (P16)

- 상반기 12개 유료도로 투자자산의 가중평균 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 1.5% 및 1.1% 상승하였음. 이는 신종 코로나바이러스(이하 "COVID-19") 여파로 시행된 사회적 거리두기 지침이 완화된에 따라 위축되었던 통행량 실적이 점차 회복된 부분에 기인함

• 부산항 신항 2-3단계("BNP 2-3") 실적 (P17)

- 상반기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 7.1% 증가한 117만 TEU이며, 영업수익 및 EBITDA는 전년 동기 대비 각 15.7% 및 20.7% 상승한 681억원 및 343억원임
- 영업수익 상승은 물동량 증가, 물동량 구성(volume mix) 개선 및 효율 인상이며, EBITDA 상승은 영업수익 증가에 주로 기인함

• 단기사채 인수계약 체결

- 2021년 6월 11일, MKIF는 KB증권(주), 신한금융투자(주), 한국투자증권(주), NH투자증권(주)(이하 "인수단")와 단기사채 인수계약(이하 "단기사채 인수계약")을 체결하였고, 단기사채 인수계약 내용에 따라 MKIF는 2021년 6월 11일부터 2022년 3월 10일까지 9개월 동안 발행한도인 1,672억원 이내에서 만기 90일 이하의 단기사채를 91일물 CD의 할인율로 회차 제한 없이 발행할 수 있으며, 인수단은 MKIF가 발행하는 본건 단기사채를 전액 인수하기로 하였음

• (주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주) 투자 (P23)

- 2021년 6월 15일, MKIF는 MKIF가 설립한 법인인 영산클린에너지(유)(이하 "영산에너지")와 보문클린에너지(유)(이하 "보문에너지")(이하 각 "SPC")를 통해 코리아에너지홀딩스(이하 "매도인")로부터 각 (주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주)의 지분 100%를 취득(이하 "본건 투자")하기로 결정하였고, 이에 영산에너지와 보문에너지는 매도인과 주식 매매 계약을 체결하였음
- 2021년 7월 12일, MKIF는 보유 현금 및 미사용 신용대출금 1,916억원 및 단기사채 발행을 통해 조달한 1,672억원을 활용하여 영산에너지와 보문에너지에 총 3,588억원을 지급하였고, 두 SPC는 외부 금융기관들로부터 차입금 4,627억원을 추가적으로 조달하여 본건 투자에 필요한 투자비 8,215억원을 마련하였음. 이에 따라 두 SPC는 매도인에게 지분 거래 금액 7,951억원을 지급하여 (주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주)의 지분 100%를 취득하였고, 잔여 264억원으로는 본건 투자와 관련된 각종 부대비용 등을 지급하는데 사용할 예정임

• 유상증자 추진 (P21)

- 2021년 6월 18일, MKIF의 이사회는 32,653,062주의 보통주(현재 총 발행주식수의 8.77%)(이하 "신주")를 발행(이하 "본건 유상증자")하는 안건에 대한 결의를 하였음. 이와 관련하여 MKIF는 KB증권(주), 신한금융투자(주), 한국투자증권(주), NH투자증권(주), 삼성증권(주)(이하 "공동대표주관회사들")와 인수계약을 체결하였고, 금융감독원에는 증권신고서를 제출하였음
- 본건 유상증자는 주주배정 후 실권주 일반공모 방식으로 진행되며, MKIF는 2021년 7월 2일을 신주배정 기준으로 설정하여 모집 규모 전체에 대해 신주배정 기준일 MKIF 주주명부에 등재된 주주들께 지분율에 따라 안분한 주식수에 대해 우선적으로 청약할 수 있는 신주인수권을 부여하였음
- 최종 발행가액 발표는 2021년 8월 2일, 신주인수권 행사를 통한 청약/초과청약은 2021년 8월 4~5일, 미 청약된 신주가 있을 경우 진행되는 일반공모 청약은 2021년 8월 9~10일, 주금 납입은 2021년 8월 12일, 신주 상장 및 거래는 2021년 8월 23일에 진행될 예정임

1. 2021년 상반기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 108억원, 천안논산고속도로(주) 840억원, 수정산투자(주) 125억원, 광주순환(주) 30억원
2020년 상반기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 289억원, 천안논산고속도로(주) 453억원, 수정산투자(주) 170억원

재무성과

감사받지 않은 개별 재무제표 기준 – 2021년 상반기 및 2020년 상반기

- 2021년 상반기 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 14.8% 및 15.7% 증가함
- 운용수익 및 순이익 증가는 이자수익 및 배당수익¹ 증가에 기인함

(단위: 백만원)

	2021년 상반기	2020년 상반기	증감률(%)
운용수익	219,402	191,163	14.8%
이자수익	109,047	99,844	
배당수익 ¹	110,350	91,184	
기타수익	5	135	
운용비용	23,784	22,158	7.3%
운용수수료	19,227	16,867	
이자비용	3,122	3,609	
기타비용	1,435	1,682	
당기순이익	195,618	169,005	15.7%
경상적 당기순이익²	195,618	169,005	15.7%
주당순이익(EPS)(원)	526	484	
경상적 EPS(원)²	526	484	

1. 2021년 상반기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 108억원, 천안논산고속도로(주) 840억원, 수정산투자(주) 125억원, 광주순환(주) 30억원
2020년 상반기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 289억원, 천안논산고속도로(주) 453억원, 수정산투자(주) 170억원
2. 일회성 항목 제외
2021년 상반기 및 2020년 상반기: 일회성 항목 없음

재무성과

감사받지 않은 개별 재무제표 기준 – 2021년 2분기 및 2020년 2분기

- 2021년 2분기 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 9.8% 및 8.8% 증가함
- 운용수익 및 순이익 증가는 이자수익 증가에 기인함

(단위: 백만원)

	2021년 2분기	2020년 2분기	증감률(%)
운용수익	55,214	50,297	9.8%
이자수익	55,211	50,237	
배당수익	-	-	
기타수익	3	60	
운용비용	12,886	11,387	13.2%
운용수수료	10,557	8,675	
이자비용	1,557	1,769	
기타비용	772	943	
당기순이익	42,328	38,910	8.8%
경상적 당기순이익¹	42,328	38,910	8.8%
주당순이익(EPS)(원)	114	111	
경상적 EPS(원)¹	114	111	

1. 일회성 항목 제외
2021년 2분기 및 2020년 2분기: 일회성 항목 없음

재무상태표

개별 재무제표 기준 - 2021년 6월 30일 및 2020년 12월 31일



(단위: 백만원)

	2021년 6월 30일	2020년 12월 31일
총자산		
운용자산	1,815,325	1,801,033
현금 및 예치금	85,678	71,362
대출금	1,265,737	1,265,761
지분증권	463,910	463,910
기타자산	580,298	532,855
미수이자	572,791	525,281
미수금	2,349	2,348
선급비용	3,007	3,267
선급금	2,151	1,959
자산총계	2,395,623	2,333,888
부채		
미지급운용보수	10,557	8,329
장기차입금	-	-
사채	199,698	199,644
기타	6,615	8,791
부채총계	216,870	216,764
자본		
자본금	2,057,517	2,057,517
이익잉여금(결손금)	121,236	59,607
자본총계	2,178,753	2,117,124
부채 및 자본총계	2,395,623	2,333,888

투자집행 및 회수 세부내역

백양터널(유) 대출채권 상각액 24백만원 외에는 2021년 상반기 중 투자집행 또는 회수는 없었음

도로자산 운영성과

- 2021년 상반기 주요 하이라이트는 아래와 같음
 - COVID-19 여파로 시행된 사회적 거리두기 지침이 완화됨에 따라 위축되었던 통행량 실적이 점차 회복되었음
 - 일부 도로 자산들의 통행료수입 증가율이 통행량 증가율 대비 높은 주 사유는, 2020년 1분기 설 연휴 동안 일부 자산들은 정부 방침에 따라 통행료 면제를 시행하여 통행료수입이 감소한 반면, 2021년 1분기 설 연휴 때에는 해당 방침이 존재하지 않아 통행료수입이 정상화 되었기 때문임. 한편, 2020년 1분기 통행료 면제를 시행한 자산들은 해당 방침 시행으로 감소된 통행료수입 정부로부터 전액 보전 받음
 - 서울-춘천 고속도로의 통행량은 증가한 반면, 통행료수입이 감소한 이유는 2020년 12월 사업재구조화를 실행하여 통행료가 인하 되었기 때문이며, 통행료 인하로 사업시행자의 매출이 감소하는 부분은 대주단이 신규 장기대출을 통해 제공하는 분기별 인출금으로 전액 보전 받음

	2021년 상반기				2021년 2분기			
	일평균 통행량		일평균 통행료수입 ¹		일평균 통행량		일평균 통행료수입 ¹	
	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)
백양터널	73,275	2.9%	61,073	3.7%	74,981	3.4%	62,561	4.3%
광주 제2순환도로, 1구간	63,047	8.4%	67,077	8.2%	67,023	8.0%	71,260	7.7%
인천국제공항 고속도로	64,156	(9.9%)	282,915	(11.8%)	67,877	7.1%	299,805	8.6%
수정산 터널	46,151	2.2%	42,757	3.2%	47,330	3.0%	43,907	4.1%
천안-논산 고속도로	54,576	3.0%	254,284	4.6%	57,068	3.2%	265,997	2.3%
우면산 터널	33,015	3.5%	72,411	3.8%	34,108	1.4%	74,849	1.6%
광주 제2순환도로, 3-1구간	56,811	10.7%	61,113	11.1%	60,314	10.4%	64,969	10.9%
마창대교	40,974	10.3%	90,275	12.4%	43,085	10.3%	94,865	10.2%
용인-서울 고속도로	93,383	1.3%	149,986	2.6%	98,295	2.1%	157,830	1.9%
서울-춘천 고속도로	58,199	3.0%	256,772	(16.5%)	64,661	4.1%	284,851	(17.6%)
인천대교	41,857	(5.4%)	192,676	(3.1%)	44,627	11.5%	204,103	11.9%
부산항신항 제2배후도로	19,217	11.9%	37,427	12.5%	19,809	15.0%	38,475	14.2%
가중평균증가율²		1.5%		1.1%		6.1%		4.7%

1. 통행료수입은 정부의 재정지원금을 포함하지 않은 금액이며, 백양터널, 광주 제2순환도로 1구간 및 3-1구간, 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

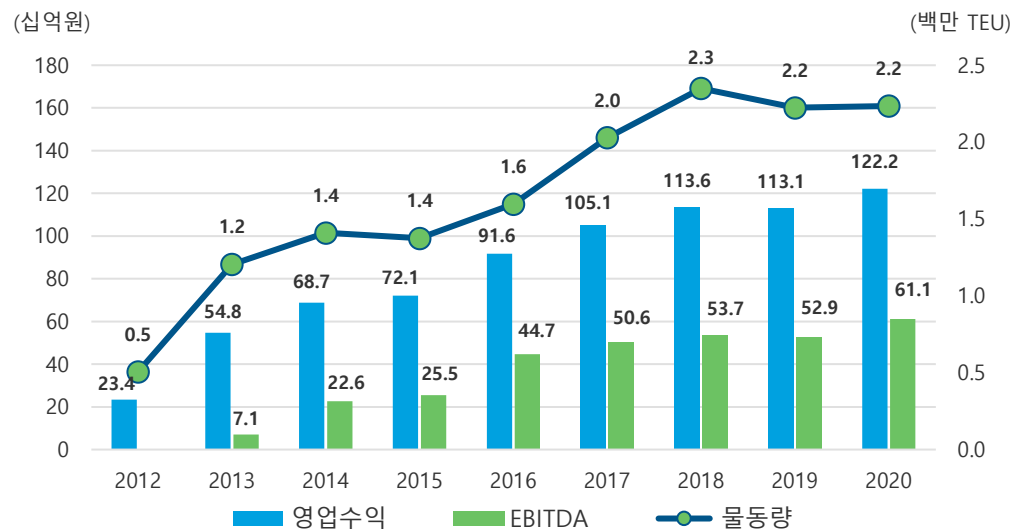


비엔씨티(주) 2021년 상반기 실적

	2021년 상반기	2020년 상반기	증감률	2021년 2분기	2020년 2분기	증감률
물동량(백만 TEU)	1.17	1.09	7.1%	0.61	0.58	5.6%
영업수익(십억원)	68.1	58.9	15.7%	36.3	31.7	14.4%
EBITDA(십억원)	34.3	28.4	20.7%	19.6	16.6	18.2%
EBITDA 마진(%)	50.3%	48.2%	2.1%p	54.1%	52.4%	1.7%p

- 2021년 상반기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 7.1% 증가한 117만 TEU를 기록하였음
- 영업수익은 물동량 증가, 물동량 구성(volume mix) 개선 및 요율 인상에 기인하여 전년 동기 대비 15.7% 상승한 681억원을 기록함
- EBITDA는 전년 동기 대비 20.7% 상승한 343억원을 기록하였고, 이는 영업수익 증가에 주로 기인함. EBITDA 마진은 50%를 달성함

비엔씨티(주) 과거 실적



- 2019년 4월, 비엔씨티(주)는 자금재조달 거래를 통해 BNP 2-3 용량 증설을 위한 추가설비 투자금을 유치하였으며, 이를 활용하여 2021년 1월 기준 BNP 2-3의 연간 최대 처리가능 용량은 기존 2.5백만 TEU에서 3.2백만 TEU로 증설됨

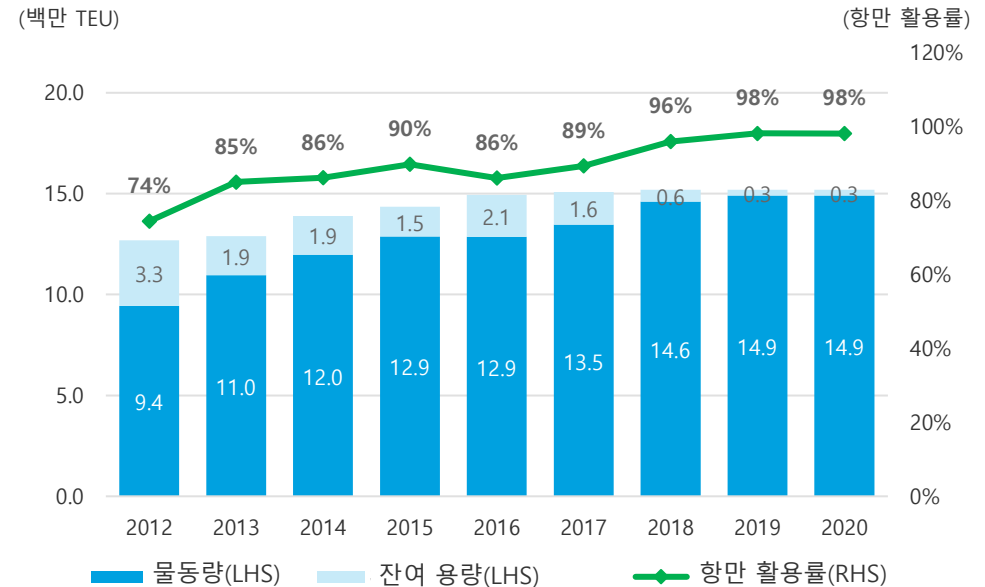
부산항

- 부산항은 부산항 신항(이하 "신항")과 부산항 북항(이하 "북항")으로 구성되어 있음
- 2020년도 기준 부산항이 처리한 컨테이너 물동량¹은 총 21.5백만 TEU이고, 이 중 신항은 69%, 즉 14.9백만 TEU를 처리하였음
- 지난 8년간 신항의 항만 활용률 및 부산항 내 점유율은 증가세를 보여 왔으며, 이는 (i) 부산항으로 유입되는 컨테이너 물동량이 안정적인 증가세를 보이고, (ii) 컨테이너 선박들이 북항에서 신항으로 이전해 왔기 때문임

부산항 현황

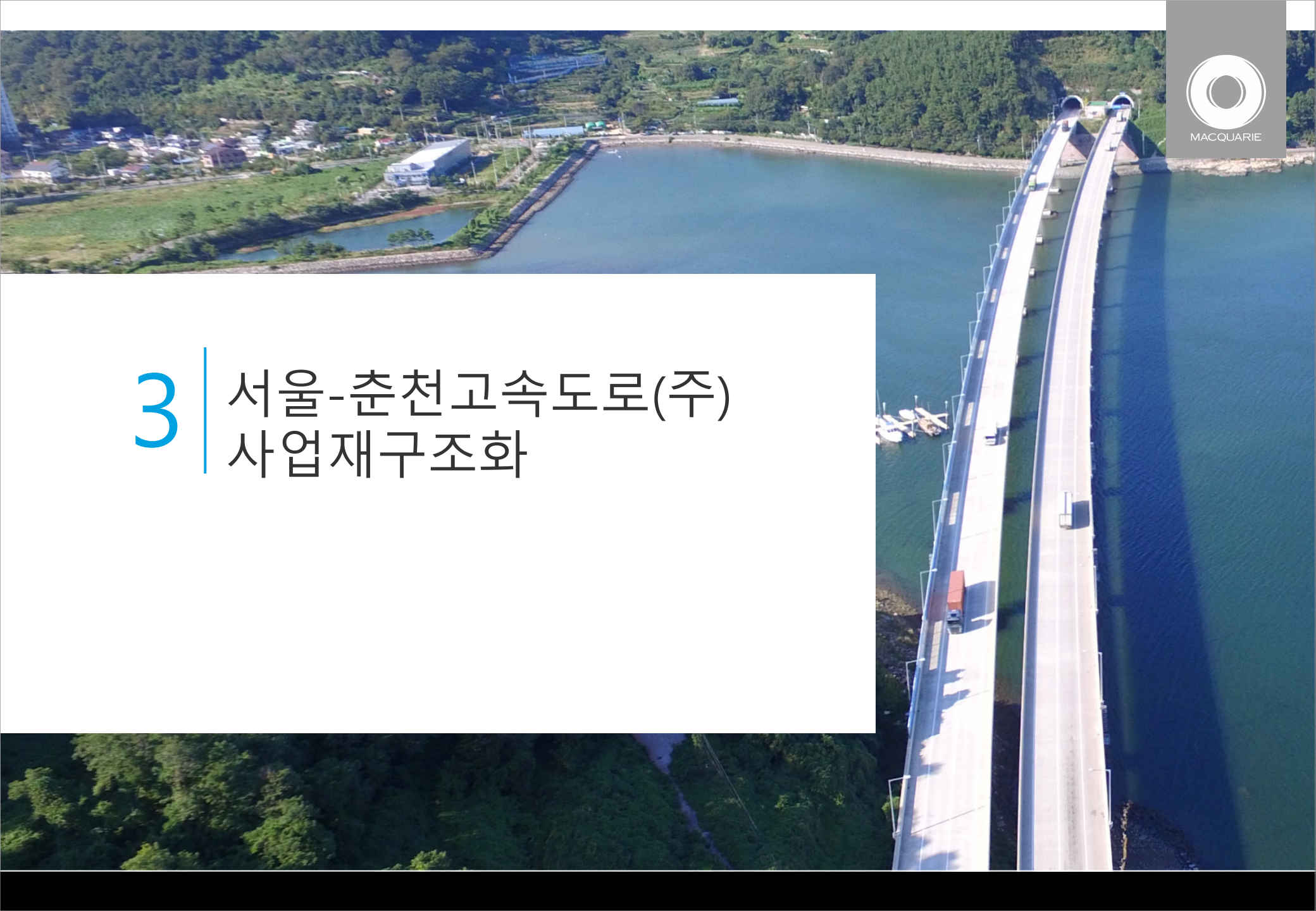
2020년도	BNP 2-3	신항 ¹	북항 ¹
운영중인 컨테이너 항만 수	(신항 항만)	5개	3개
연간 처리가능 용량 ² (TEU)	2.5백만	15.2백만	7.3백만
2020년도 물동량 ³ (TEU)	2.23백만	14.9백만	6.6백만
전년 대비 물동량 증가율	0.5%	(0.3%)	(1.1%)
컨테이너 항만 활용률	89%	98%	91%
부산항 내 점유율 ⁴	10%	69%	31%

신항 물동량 추이³



1. 출처: 부산항만공사
 2. BNP 2-3 증설은 2021년 1월에 마무리 된 바, 2020년 기준 BNP 2-3의 연간 처리가능 용량은 증설 전 기준임
 3. BNP 2-3의 물동량은 이적(shifting volume)을 포함, 신항 및 북항 컨테이너 항만들의 물동량은 부산항만공사가 이적을 제외하고 집계한 통계
 4. 2020년도 물동량 기준

3 | 서울-춘천고속도로(주) 사업재구조화

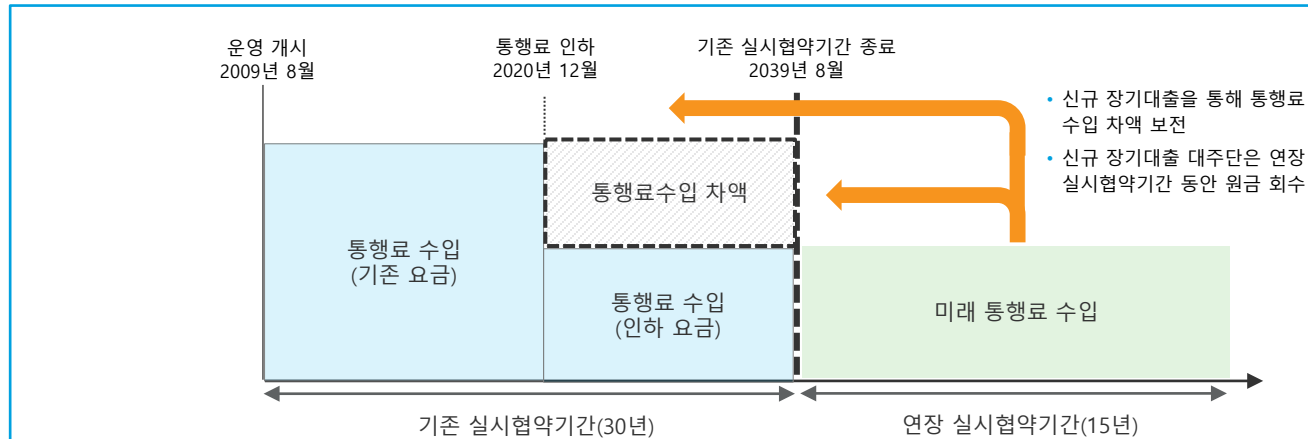


사업재구조화 거래 하이라이트

사업재구조화 거래 하이라이트

- 2020년 12월 서울-춘천고속도로의 사업시행자인 서울-춘천고속도로(주)는 사업재구조화 거래를 시행하였음:
 - (i) 서울-춘천고속도로 통행료 28%¹ 인하(2020년 12월 24일부터 적용)
 - (ii) 잔존 실시협약기간 동안 위 통행료 인하로 사업시행자 수입이 감소하는 부분(이하 “통행료수입 차액”)은 신규 대주단이 총 1조 700억원 한도의 신규 장기대출을 통해 제공하는 분기별 인출금으로 전액 보전
 - 분기별 인출금에는 통행료수입 차액, 신규 장기대출 이자비용 및 주선비용, 본 거래 관련 비용 등이 모두 포함됨²
 - 통행료수입 차액 산정시 탄력계수를 적용하여 통행료 인하로 통행량이 증가하는 효과는 제외
 - (iii) 서울-춘천고속도로의 실시협약기간은 2039년 8월 12일부터 2054년 8월 11일까지 15년간 연장(이하 “연장 실시협약기간”)되며, 신규 장기대출 원금은 연장 실시협약기간 동안 상환될 예정
 - MKIF는 비용보전방식³에 기반한 연장 실시협약기간 동안 추정되는 사업수익률이 MKIF가 목표하는 투자수익률에는 적절하지 않다고 판단하여, 연장 실시협약기간에 잔류하지 않고 기존 실시협약기간 내에 투자금을 회수하고 투자를 종료할 계획임
 - (iv) 기존 실시협약기간 내 MKIF 투자금액 및 투자조건은 변동 없음

통행료수입 차액 보전 구조⁴



- 1종차량(소형차), 전 구간 통행료 기준; 5,700원/대에서 4,100원/대로 인하
- 본 거래로 사업시행자의 법인세 비용이 절감되는 부분은 기존 출자자 보전금에서 차감
- 실제 사업수입에서 변경실시협약에서 정한 각종 비용들을 차감한 금액이 음수(부족분)일 경우 주무관청이 이를 보전해 주고, 양수일 경우(초과수익) 주무관청이 이를 환수함
- 개념도; 실제와 일치하지 않을 수 있으며, 최소운영수입보장은 2024년 8월까지 존재하지만 최근 통행량 증가율을 고려하여 이에 의존하지 않는 수준의 통행량이 미래에도 지속된다고 가정함

4 | 유상증자



2021년도 MKIF 유상증자¹

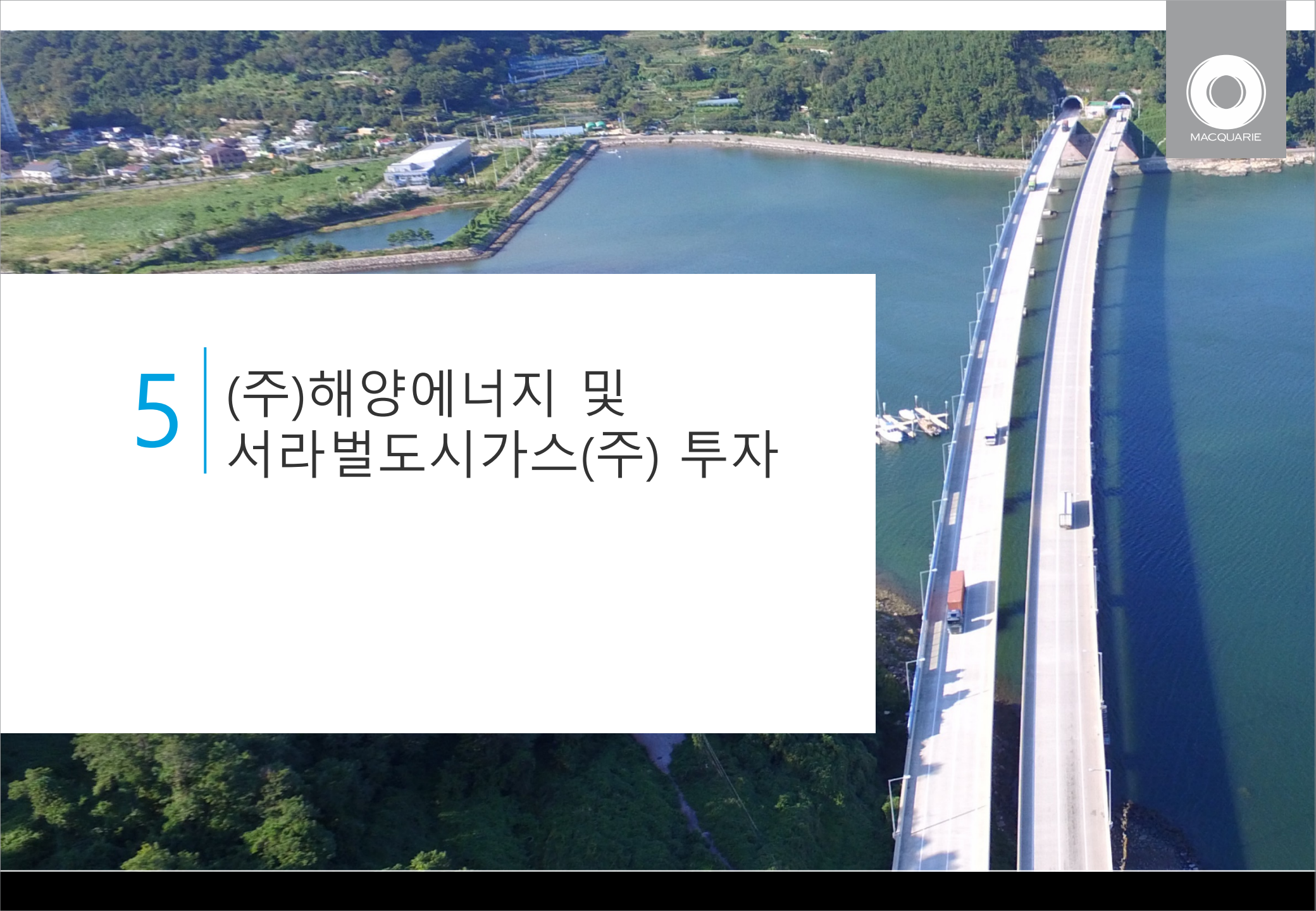
- **발행 주식수:** 32,653,062주의 보통주(유상증자 전 총 발행주식수의 8.77%) / 약 4,000억원 규모
- **자금² 사용 계획:**
 - 3,588억원: MKIF가 영산클린에너지(유) 및 보문클린에너지(유)를 통해 각 (주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주)에 투자하기 위해 인출한 차입금을 상환
 - 잔여 금액: MKIF는 잔여 유상증자 주금 및 MKIF 차입금을 활용하여 마련한 507억원을 영산에너지 및 보문에너지에 추가 투자하여 영산에너지 및 보문에너지가 외부 금융기관들부터 조달한 단기차입금 총 507억원을 상환하고 MKIF의 (주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주)에 대한 투자 금액을 증액
- **증자 구조:** 주주배정 후 실권주 일반공모
 - 모집 규모 전체에 대해 신주배정 기준일(2021년 7월 2일) 주주명부에 등재된 주주들께 지분율에 따라 안분한 주식수(이하 "배정 물량")에 대해 우선적으로 청약할 수 있는 신주인수권을 부여하였고, 신주인수권 증서는 2021년 7월 21일 ~ 2021년 7월 27일 동안 상장되었음
 - 신주인수권 행사를 통한 청약 시, 배정 물량의 100%까지 초과 청약 가능(이하 "초과 청약")
- **대표주관회사 / 인수단:** KB증권(주), 신한금융투자(주), 한국투자증권(주), NH투자증권(주), 삼성증권(주)(이하 "공동대표주관회사들")
- **발행가격:** 기준가격³에 사전 확정 할인율 2.4%를 적용하여 결정되며, 2021년 8월 2일에 공시 예정
- **청약 및 잔액인수:**
 - 신주인수권 행사를 통한 청약 및 초과 청약(2021년 8월 4일 - 2021년 8월 5일)
 - 미 청약된 신주가 있을 경우, 이는 일반공모를 통해 모집(2021년 8월 9일 - 2021년 8월 10일)
 - 일반공모 청약 후에도 미 청약된 신주 가 있을 경우, 이는 공동대표주관회사들이 연대하여 발행가격으로 인수
- **주금 납입 및 신주 상장:** 2021년 8월 12일에 유상증자 주금 납입 예정 / 신주는 2021년 8월 23일에 한국거래소에 상장 예정

1. 자세한 내용은 MKIF가 2021년 6월 18일에 공시한 "유상증자 결정 및 신주인수권증서 배정 기준일 설정" 및 2021년 6월 18일에 금융감독원에 최초 제출하고 2021년 6월 30일에 정정 제출한 MKIF 증권신고서 참조; 모든 일정은 금융감독원 심사에 따른 증권신고서 정정요구 등에 따라 변경될 수 있음

2. 유상증자 주금에서 발행비용을 차감한 금액 기준

3. 국내 시장에서 일반적으로 통용되는, (구) 유가증권의 발행 및 공시 등에 관한 규정 제57조를 일부 준용하여 산정

5 | (주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주) 투자

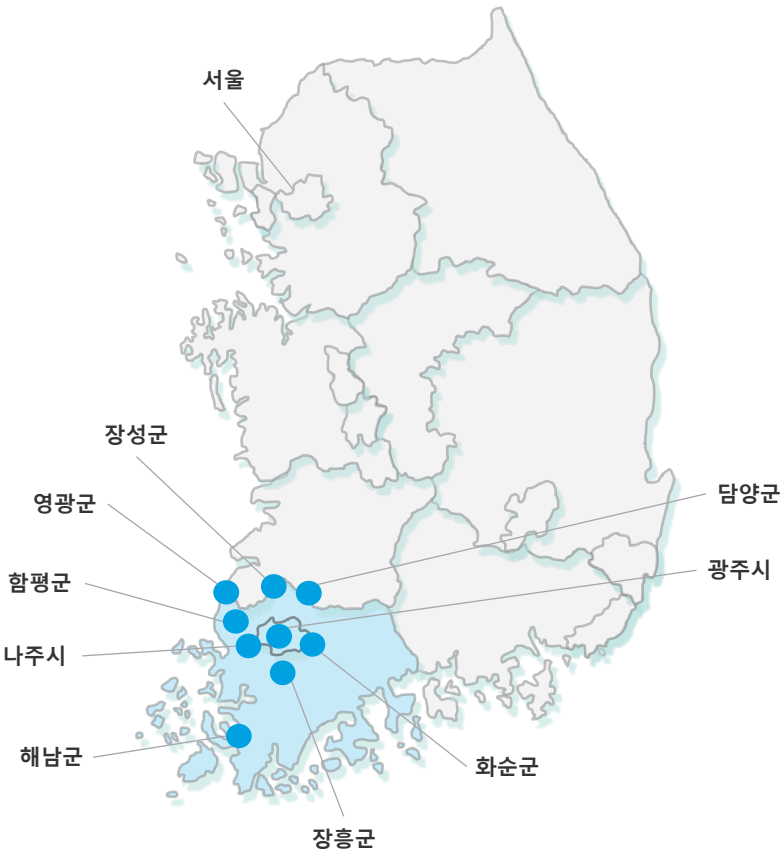


(주)해양에너지 개요

사업 개요¹

사업시행자	(주)해양에너지
설립년도	1982
목적사업	도시가스 및 가스용품의 판매 등
공급권역(보급률)	광주시(100%) 전라남도 내 8개 지역(33%): 나주시, 화순군, 장성군, 담양군, 영광군, 해남군, 함평군, 장흥군
자산규모 / 매출액	4,836억원 / 5,200억원
배관연장	총 2,383km
수요가수	738,593
공급량	33,398백만MJ ²
용도별 공급비중	광주시: - 가정용: 59% - 일반용/업무용: 15% - 산업용: 20% - 기타: 6% 전라남도 내 8개 지역: - 가정용: 26% - 일반용/업무용: 8% - 산업용: 52% - 기타: 14%

공급 권역



1. 출처: 한국도시가스협회 및 (주)해양에너지 감사보고서; 모든 수치는 2020년말 및 2020년 연간 기준
2. 도시가스 열량 단위인 메가줄(Megajoule)의 축약어

서라벌도시가스(주) 개요

사업 개요¹

사업시행자	서라벌도시가스(주)
설립년도	2000
목적사업	도시가스 및 가스용품의 판매 등
공급권역(보급률)	경상북도 내 2개 지역(71%): 경주시, 영천시
자산규모 / 매출액	1,046억원 / 1,224억원
배관연장	총 495km
수요가수	128,549
공급량	8,100백만MJ ²
용도별 공급비중	경상북도 내 2개 지역: - 가정용: 36% - 일반용/업무용: 11% - 산업용: 51% - 기타: 2%

공급 권역



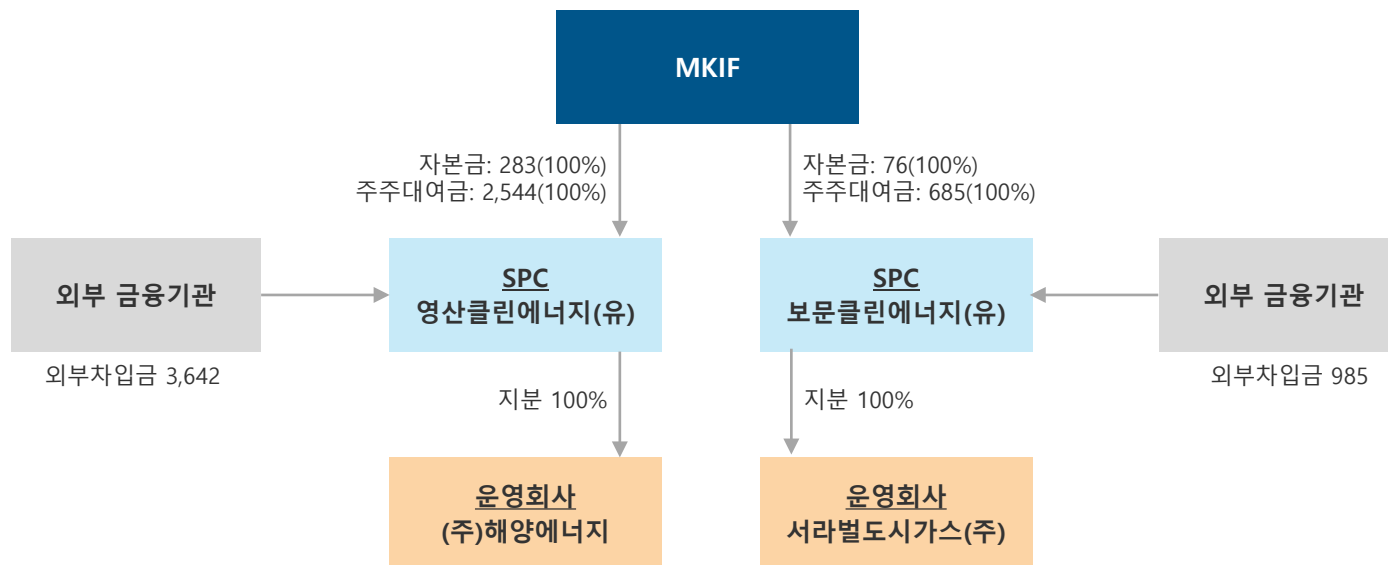
1. 출처: 한국도시가스협회 및 서라벌도시가스(주) 감사보고서; 모든 수치는 2020년말 및 2020년 연간 기준
 2. 도시가스 열량 단위인 메가줄(Megajoule)의 축약어

투자 구조



투자 구조

(단위: 억원)



투자금액 요약

(단위: 억원)

	영산클린에너지(유)	보문클린에너지(유)	합계
MKIF 투자금 (MKIF 100%)	2,827 - 자본금 283 - 주주대여금 2,544	761 - 자본금 76 - 주주대여금 685	3,588 - 자본금 359 - 주주대여금 3,229
외부차입금 (외부 금융기관 100%)	3,642 - 장기차입금 3,218 - 단기차입금 397 - 신용차입금 27	985 - 장기차입금 868 - 단기차입금 110 - 신용차입금 7	4,627 - 장기차입금 4,086 - 단기차입금 507 - 신용차입금 34
합계	6,469	1,746	8,215

도시가스 요금 산정방식¹

도시가스 요금 산정방식¹

도매단가

$$\text{소매단가 (최종 소비자가격)} = \left[\begin{array}{l} \text{원료비 (천연가스 원료비 연동제)} \\ + \\ \text{도매 공급비용 (한국가스공사 공급비용)} \end{array} \right] + \text{소매 공급비용 (소매사업자 공급비용)}$$

$$\text{소매 공급비용 (소매사업자 공급비용)} = \left[\begin{array}{l} \text{적정원가} \\ + \text{영업비용} \\ + \text{영업외 비용} \\ - \text{영업외 수익} \\ +/- \text{특별손익 등} \end{array} + \begin{array}{l} \text{적정투자보수} \\ \text{요금기저}^2 \\ \times \\ \text{투자보수율}^3 \end{array} \right] / \text{공급물량}$$

1. 출처: 산업통상자원부 도시가스요금 산정절차
2. 도시가스 제조, 공급에 직접 공여하는 유무형자산, 건설중인 자산, 일정분의 운전자금을 환산한 금액
3. 자기자본에 대한 보수율과 타인자본에 대한 보수율을 자기자본과 타인자본 구성비로 각각 가중평균하여 산정

A | 벌침



자산 운용 보수



(2021년 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 4,265억원
- 기본 운용보수는 분기별로 산정 및 지급

*분기별 NIV 산정 방법:

- 해당 분기에 속하는 모든 거래일의 평균 MKIF 시가총액¹
- 단, 분기말 MKIF 순차입금(차입금-현금 및 현금성자산)이 음수일 경우, NIV는 이를 반영하여 하향 조정됨

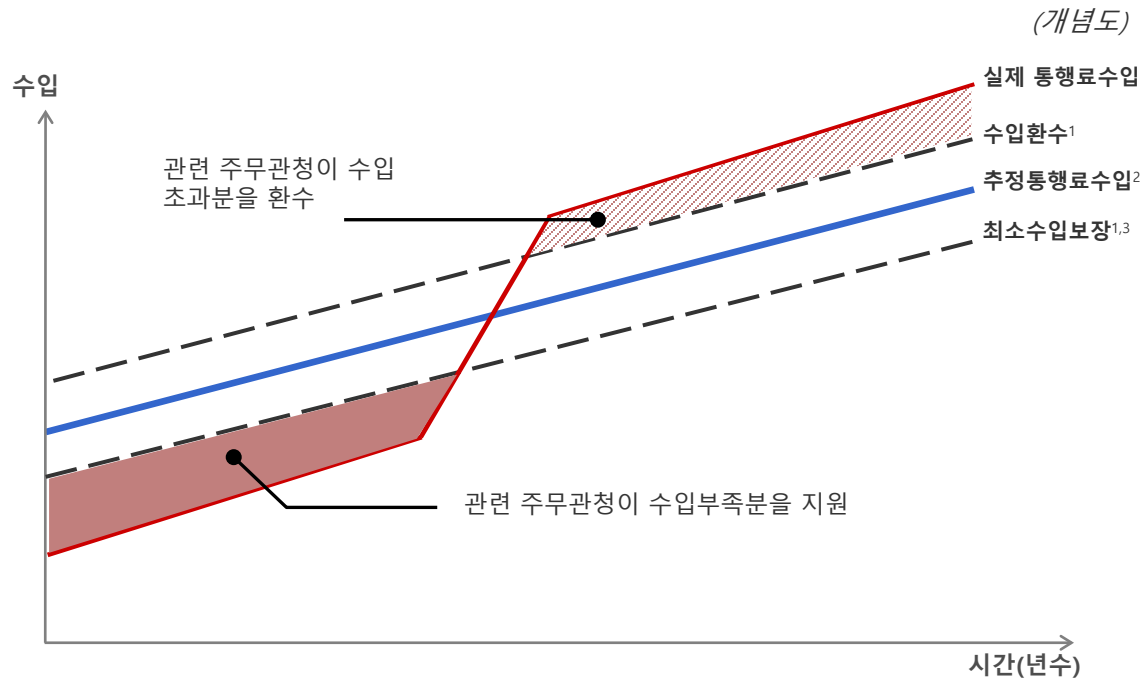
1. 해당 분기의 거래일 가중 평균 주가 기준
2. 동북선도시철도(주) 투자약정금액 677억원, 영산클린에너지(유)(HY의 투자법인) 투자약정금액 2,827억원, 보문클린에너지(유)(SRB의 투자법인) 투자약정금액 761억원

정부수입보장 (MRG)



(2021년 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 운영성과¹



(단위: 백만원)

투자법인명	2020						2019					
	조정된 영업수익 ²	영업비용	조정된 EBITDA ²	순부채 ³	조정된 EBITDA 마진	순부채/ 조정된 EBITDA	조정된 영업수익 ²	영업비용	조정된 EBITDA ²	순부채 ³	조정된 EBITDA 마진	순부채/ 조정된 EBITDA
백양터널(유)	27,036	(4,816)	22,220	54,973	82%	2.5x	26,669	(4,411)	22,258	68,700	83%	3.1x
광주순환도로투자(주)	42,858	(9,097)	33,761	(6,604)	79%	(0.2x)	34,889	(7,865)	27,024	(5,691)	77%	(0.2x)
신공항하이웨이(주)	275,118	(33,719)	241,399	(7,535)	88%	(0.0x)	259,892	(32,731)	227,161	(60,810)	87%	(0.3x)
수정산투자(주)	24,872	(4,926)	19,945	(12,911)	80%	(0.6x)	24,806	(4,535)	20,272	(16,354)	82%	(0.8x)
천안논산고속도로(주)	259,542	(34,163)	225,379	(397,312)	87%	(1.8x)	247,819	(36,267)	211,552	(253,531)	85%	(1.2x)
우면산인프라웨이(주) ⁴	27,212	(5,063)	22,148	(12,725)	81%	(0.6x)	28,158	(4,927)	23,232	(10,796)	83%	(0.5x)
광주순환(주)	23,462	(7,187)	16,276	(6,354)	69%	(0.4x)	22,912	(8,212)	14,700	(2,022)	64%	(0.1x)
마창대교(주) ⁵	33,855	(5,810)	28,045	(3,755)	83%	(0.1x)	34,560	(6,310)	28,249	(3,020)	82%	(0.1x)
경수고속도로(주)	62,187	(16,585)	45,602	328,770	73%	7.2x	63,648	(16,273)	47,375	344,192	74%	7.3x
서울-춘천고속도로(주)	162,001	(27,462)	134,540	348,843	83%	2.6x	139,605	(27,612)	111,994	395,694	80%	3.5x
인천대교(주)	98,850	(17,841)	81,009	305,124	82%	3.8x	113,559	(24,548)	89,011	339,842	78%	3.8x
부산신항제이배후도로(주)	12,841	(7,779)	5,062	266,310	39%	52.6x	12,183	(6,260)	5,922	265,098	49%	44.8x
비엔씨티(주)	122,167	(61,049)	61,118	568,942	50%	9.3x	113,113	(60,203)	52,910	543,351	47%	10.3x
지분율에 기초한 평균⁶	526,809	(103,788)	423,021	475,121	80%	1.1x	511,611	(107,061)	404,550	592,351	79%	1.5x

1. 감사 받은 재무제표 기준

2. 주무관청으로 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금은 발생 기준으로 반영됨(지급 기준 아니므로, 감사보고서상 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

MKIF 투자법인별 투자 형태¹

(2021년 6월 30일 기준)

(단위: 십억원)

투자법인명	자산명 약자	주식	지분율(%)	후순위대출	선순위대출	총계
백양터널(유)	BYTL	1.2	100%	-	1.1	2.3
광주순환도로투자(주)	KBICL	33.1	100%	85.2 ²	74.3	192.6
신공항하이웨이(주)	NAHC	23.6	24.1%	51.7	-	75.3
수정산투자(주)	SICL	47.1	100%	-	-	47.1
천안논산고속도로(주)	CNEC	87.8	60%	182.3	-	270.1
우면산인프라웨이(주)	WIC	5.3	36%	-	15.0	20.3
광주순환(주)	KRRC	28.9	75%	-	-	28.9
마창대교(주)	MCB	33.8	70%	79.0	-	112.8
경수고속도로(주)	YSE	51.5	43.75%	99.6	-	151.1
서울-춘천고속도로(주)	SCH	0.6	15.83%	161.8	-	162.4
인천대교(주)	IBC	54.4	64.05%	241.0	-	295.4
부산신항제이배후도로(주)	B2RR	41.5	47.56%	69.2	-	110.7
비엔씨티(주)	BNP 2-3	66.4	30%	193.0	-	259.4
동북선도시철도(주)	DBR	35.4	30%	47.3	-	82.7
영산클린에너지(유)	HY	28.3	100%	254.4	-	282.7
보문클린에너지(유)	SRB	7.6	100%	68.5	-	76.1
총계		546.5		1,533.0	90.4	2,169.9
비율(%)		25.2%		70.6%	4.2%	100%

1. MKIF 투자금액 및 동북선도시철도(주), 영산클린에너지(유), 보문클린에너지(유) 투자약정금액
2. 운전자금 32억원 및 신규 주주차입금 500억원을 포함한 금액임

MKIF 투자자산별 주무관청 재정지원 조건¹

(2021년 6월 30일 기준)

(단위 : 연, %)

투자시설명	주무관청	사업시행기간	잔존 사업시행기간	재정지원기간	잔존 재정지원기간	수입보장 기준 ²	수입환수 기준 ^{2,3}	비고
백양터널	부산시	25.0	3.5	25.0	3.5	90%	110%	
광주 제2순환도로, 1구간	광주시	28.0	7.5	28.0	7.5	투자비 보전 방식		투자법인에 분기별 자금제공금을 지급하여 MKIF 투자 수익률을 보장
수정산 터널	부산시	25.0	5.8	25.0	5.8	90%	110%	실제 통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%에 대해서만 재정지원금을 제공
천안-논산 고속도로	국토교통부	30.0	11.5	20.0	1.5	82%	110%	실제 통행료수입이 82% 초과~110% 이하 구간에 속할 경우, 주무관청은 해당구간 수입 일부를 환수함
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	13.4	30.0	13.4	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	17.0	30.0	17.0	75.78%	100%	수입보장기준은 처분가능수입계좌에 대해 적용 추정 통행료수입이 100% 초과 시 주무관청과 사업자가 초과분을 50:50 비율로 공유
서울-춘천 고속도로 ⁴	국토교통부	30.0	18.1	15.0	3.1	60%	140%	
인천대교	국토교통부	30.0	18.3	15.0	3.3	80%	120%	

1. 기준일 현재 주무관청의 재정지원 의무가 유효한 투자자산들 기준
2. 실시협약상 연간 추정 통행료수입에 대한 실제 통행료수입 비율(%)
3. 주무관청이 수입 초과분을 환수
4. 실제 통행료수입이 추정 통행료수입의 50% 미만일 경우 최소수입보장이 적용되지 않음

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) : \$A562 billion¹

Commodities and
Global Markets
(CGM)

Banking and
Financial Services
(BFS)

Macquarie Capital
(MacCap)

Macquarie Infrastructure
and Real Assets (MIRA)

투자분야

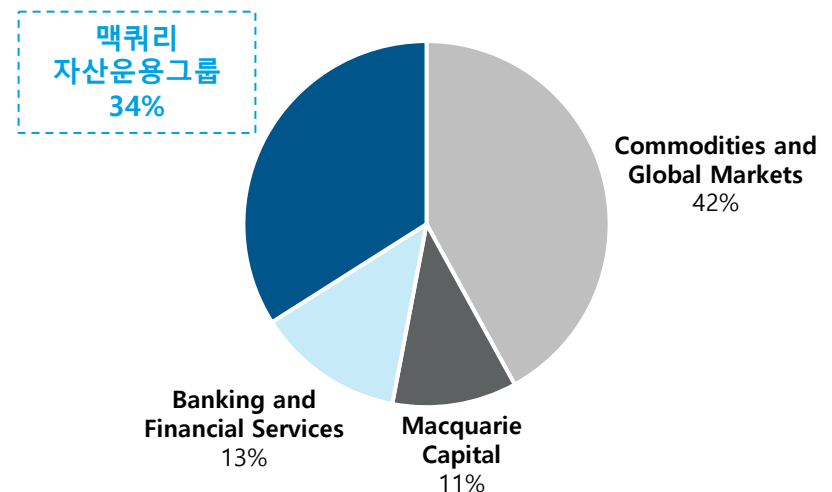
대체투자
(인프라, 신재생, 부동산 등)

Macquarie Investment
Management (MIM)

투자분야

주식 및 채권

맥쿼리그룹 이익 기여도²



1. 2021년 3월 31일 기준

2. 2021년 연간(2020년 4월 1일 - 2021년 3월 31일) 순이익 기준

환경, 사회 및 거버넌스 관련 공지

맥쿼리자산운용(주)는 맥쿼리 그룹의 계열사 그리고 맥쿼리인프라의 집합투자업자 및 법인이사로서, 맥쿼리인프라를 운용함에 있어 MIRA(Macquarie Infrastructure and Real Assets, 이하 "MIRA")의 ESG 관련 정책을 적용하고 있습니다. MIRA는 각 펀드의 투자회사에서 발생할 수 있는 주요 ESG 문제들을 제시함과 동시에 투자자를 위한 장기적 가치를 향상시킬 방안을 제안함으로써, 각 펀드의 투자회사가 ESG 측면에서 지속 가능한 성과를 달성할 수 있도록 하고 있습니다. 또한, 투자 대상 회사에 대한 사전 조사 그리고 실사에서부터 지속적인 자산 관리와 매각에 이르기까지 각 투자 절차 전반에 걸쳐 광범위한 ESG 조사를 통해 관련된 위험을 발견하고 더 나아가 이를 함께 극복하고 향상시킬 기회를 발굴해 나가고 있습니다.

이를 더 구체적으로 실현시키기 위해, MIRA는 각 펀드의 투자회사로부터 다양한 ESG 관련 정보를 정기적으로 수집하여 각 투자회사의 ESG에 대한 성과를 관찰하고 개선할 수 있도록 지원을 아끼지 않고 있습니다. 각 펀드의 투자회사에 대한 ESG 관련 정보는 펀드 보고서 및 발표 자료를 통해 최소한 일년에 한 차례씩 주주에게 제공됩니다. 맥쿼리자산운용(주)는 이러한 MIRA의 ESG 정책을 기반으로 각 펀드의 투자회사에 대한 ESG 성과를 지속적으로 개선하기 위해 최선을 다하고 있으며 진행 상황을 투자자와 지속적으로 공유하도록 노력할 것입니다.

Macquarie Asset Management (MAM) 기후 변화 약속

MIRA는 세계 경제와 지역 사회를 뒷받침하는 기업들이 수행하는 여러 중요한 사업의 투자자 및 청지기로써, 지구 온난화를 포함한 여러 기후 변화와 관련된 문제를 해결하기 위한 세계 각국의 노력에 각 펀드의 투자회사들이 적극적으로 동참하여 일조할 수 있는 환경을 조성하기 위해 노력하고 있습니다.

맥쿼리 그룹은 기후 변화를 완화함과 동시에 이로 인한 영향에 적응할 수 있도록 다양한 계획을 추진함으로써 저탄소 경제로의 전환이 이루어질 수 있도록 지원하고 있습니다. 파리 기후협약 5주년을 맞아 MIRA가 속한 사업그룹(business group)인 Macquarie Asset Management(MAM)는 2040년까지 탄소배출량의 목표를 순제로(ZERO)로 설정하여 세계 각 국 펀드의 투자회사들을 관리하겠다고 선언하였습니다.

이 공개적인 선언은 2022년말까지 각 펀드의 투자회사에서 파리 기후협약에 따른 탄소배출 순제로(ZERO) 사업 계획을 구현하겠다는 MIRA의 목표를 명확히 하고 있으며 이미 몇가지 사안들은 실행중에 있습니다.

- 각 펀드의 투자회사에 대한 온실가스 배출량을 측정합니다.
- 온실가스 배출을 줄이기 위한 방안을 강구합니다.
- 2040년 또는 그 이전에 탄소배출 순제로(ZERO) 경제에 기여하는 사업 계획을 수립합니다.
- 신규 투자의 경우 인수 후 24개월 이내에 기후 변화와 관련된 사항을 완료하는 것을 목표로 합니다.
- 각 펀드의 투자회사와 2030 년까지 파리 기후협약과 연계된 순제로(ZERO) 배출 감소 경로를 달성하기 위해 협력합니다.
- 이와 관련된 진행 상황을 매년 보고합니다.

이 세부적인 노력들은 재생 가능 에너지 프로젝트를 개발 및 관리하고, 탈탄소화를 위한 방향을 제시하며, 기후 복원을 위한 인프라를 구축하고자 하는 맥쿼리 그룹의 광범위한 노력을 매듭 짓는 중요한 역할을 할 것입니다.

MIRA는 투자자, 각 펀드의 투자회사, 규제 기관 및 기타 이해 관계자와의 협력을 통해 이러한 혁신적인 목표를 달성할 수 있을 것으로 기대하고, 이러한 협력을 위한 관계를 매우 중요하게 여기고 있습니다. 앞으로 보다 지속가능한 미래를 구축하는 데 있어 MIRA의 역할 수행과 상기 언급된 타 기관들과의 협력이 지속될 수 있기를 희망합니다.

MIRA의 기후 변화 약속과 ESG, 지속 가능성 및 책임있는 투자에 대한 접근 방식에 대한 자세한 내용은 MIRA Funds.com을 방문해 주시기 바랍니다.