



맥쿼리한국인프라투자회사

Investor Presentation

2022년 3분기



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 결과와 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	4
	한국 인프라 펀드의 선두주자	5
	MKIF 연혁	6
	사업 구조	7
	포트폴리오 구성	8
	투자법인 운영 및 실시협약 기간	9
	재무 현황	10
	분배	11
2	2022년 3분기 실적	12
	주요 실적	13
	재무성과	14
	재무상태표	16
	도로 투자자산 실적	17
	항만 투자자산 실적	18
	부산항	19
	도시가스 사업 실적	20
3	인천김포고속도로 민간투자사업 투자	21
A	별첨	25



01

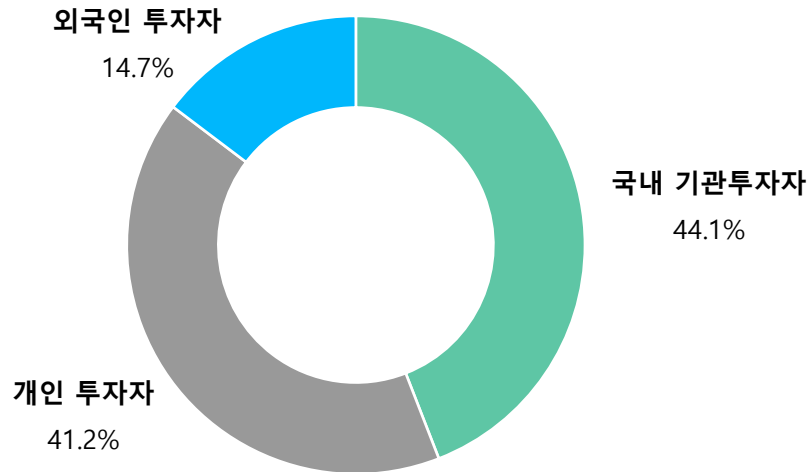
MKIF 소개



한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~4.8조원¹
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』(“민투법”)에 정의된 국내 사회기반시설사업(“인프라사업”)의 시행을 목적으로 하는 법인(“사업시행법인”)에 투자²
- 2021년도 기준 약 ~5.3% 수준의 시가 분배수익률 달성³
- 기업신용등급 AA0(안정적)⁴

주주현황¹



1. 시가총액은 2022년 9월 30일 기준, 주주현황은 2022년 6월 30일 기준
2. 민투법은 도로, 철도, 항만, 하수도, 폐기물처리시설 등의 사회기반시설들을 명시함
3. 2021년 말 종가 14,050원 및 2021년도 연간 분배금 주당 750원 기준 시가배당률; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님
4. 2022년 4월 1일 NICE 신용평가에서 평가한 기업신용등급
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 연혁

설립 / 상장 2002 / 2006	투자대상 코어 및 코어+ 인프라 (국내 자산)	포트폴리오 도로 13개, 항만 1개, 철도 1개, 도시가스 2개	시가총액 ~4.8조원 (KOSPI 57위)
--	--	--	--

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 11건³ / 매각 4건⁴
- 11건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행⁵
- 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화

투자자산 관리

- 16건의 투자자산 사업재구조화⁶
- 15건의 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(3,935억원)

1. 영문 축약어는 본 자료 8면 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), IGEX 신규투자(2022년)

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; 2021년 6월; 2022년 3월

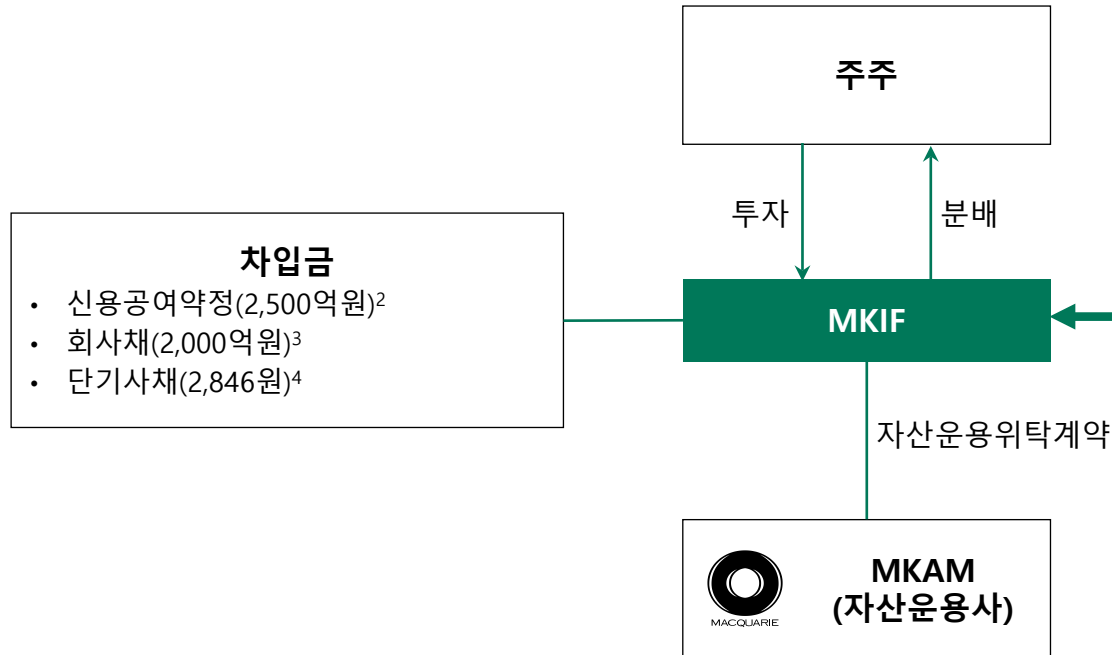
6. MKIF가 발표한 투자자산 사업재구조화 공시 참조: 2007년 2월(대구 4차 순환도로); 2008년 1월(BYTL); 2008년 12월(WIC); 2009년 3월(IBC); 2009년 5월(CNEC); 2010년 11월(MCB); 2015년 8월(NAHC); 2015년 10월(YSE); 2016년 1월(WIC); 2016년 12월(KBICL); 2017년 1월(MCB); 2017년 8월(IBC); 2018년 6월(SCH); 2019년 4월(BNP 2-3); 2019년 12월(CNEC); 2020년 12월(SCH)

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), 2021년 12월 (KBICL)

사업 구조

(2022년 9월 30일 기준)

- 인프라자산을 운영하는 17개의 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



투자형태:

- 주식
- 후순위대출
- 선순위대출

투자수익:

- 이자/원금
- 배당금

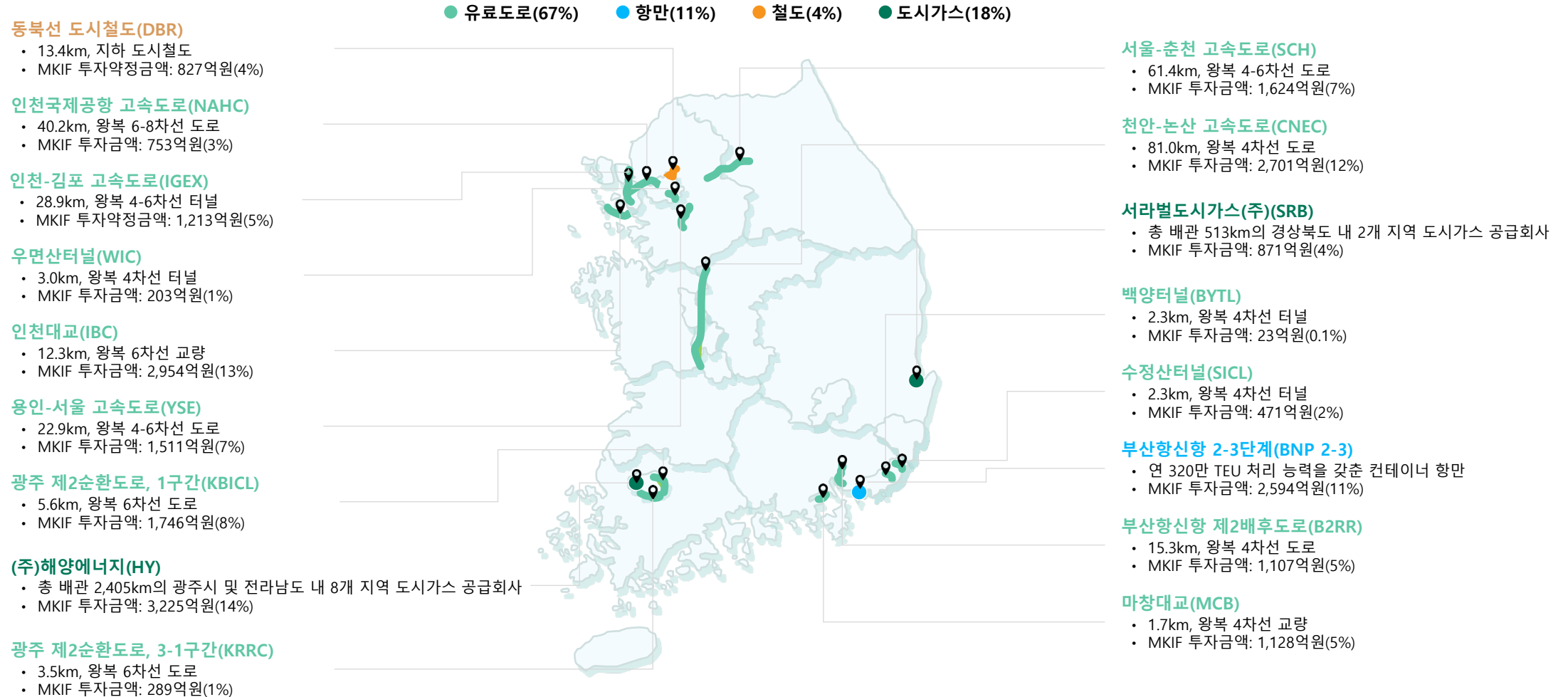
MKIF 투자법인	MKIF 지분
백양터널(유)	100%
광주순환도로투자(주)	100%
신공항하이웨이(주)	24.1%
수정산투자(주)	100%
천안논산고속도로(주)	60%
우면산인프라웨이(주)	36%
광주순환(주)	75%
마창대교(주)	70%
경수고속도로(주)	43.75%
서울춘천고속도로(주)	15.83%
인천대교(주)	64.05%
부산신항제이배후도로(주)	47.56%
인천김포고속도로(주)	22.8% ⁵
비엔씨티(주)	30%
동북선도시철도(주)	30% ⁵
영산클린에너지(유)	100%
보문클린에너지(유)	100%

1. MKIF가 투자 및 투자약정한 사업시행법인
 2. 약정액 2,500억원(2024년 1월 28일에 약정 만기) 중 1,230억원 인출
 3. 5년 만기 1,000억원(2023년 6월 11일 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 11일 만기)
 4. 2,846억원 한도의 단기사채(2023년 9월 11일에 인수약정 만기) 중 1,510억원 인출
 5. MKIF의 투자약정금액 기준

포트폴리오 구성¹

(2022년 9월 30일 기준)

- 17개 국내 인프라사업에 총 2.3조원을 투자 중이며, 투자 형태는 주식(25.3%), 후순위 대출(71.6%), 선순위 대출(3.1%)로 구성됨

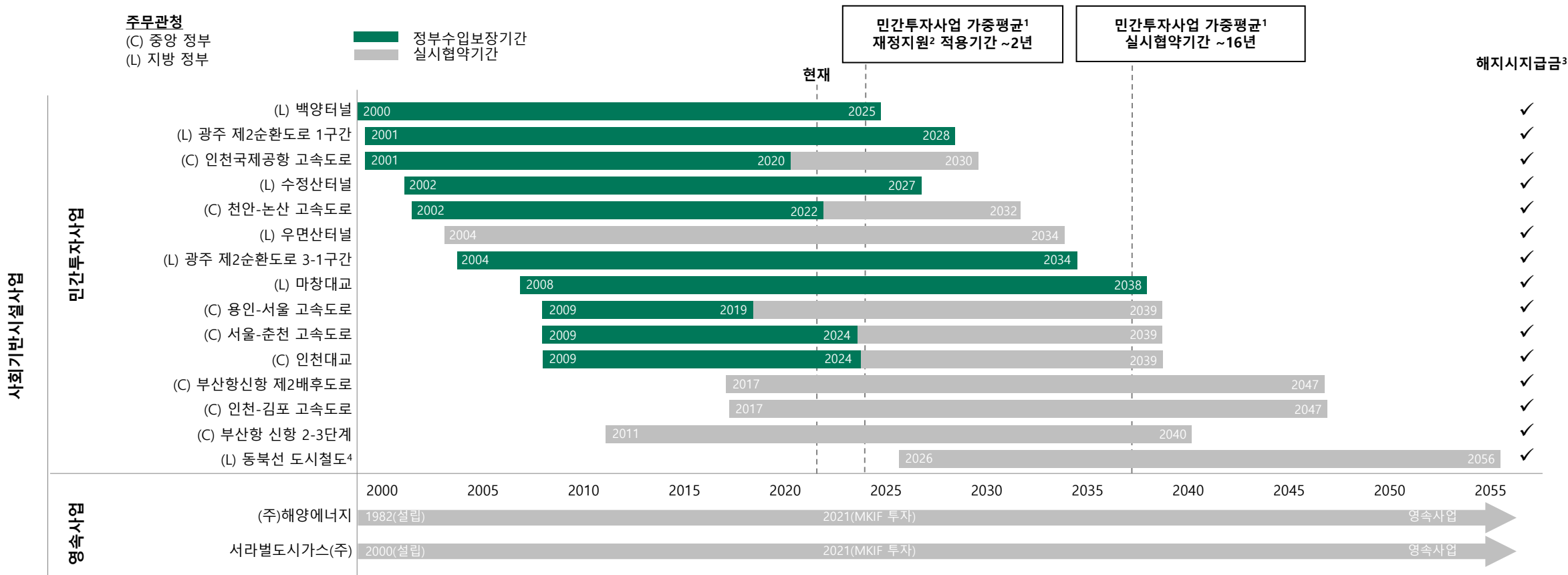


1. 각 금액 및 괄호 안에 표시된 구성성은 MKIF 투자금액 기준(동북선도시철도(주) 및 인천김포고속도로(주) 투자약정금액 포함)
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

투자법인 운영 및 실시협약 기간

(2022년 9월 30일 기준)

- 회사는 총 17개 사업에 투자하고 있으며, 이 중 15개의 사업은 주무관청과 실시협약을 체결하여 정해진 기간 동안 사업을 시행하는 민간투자사업이고, 그 외 2개의 사업은 특정 사업 종료일이 정해지지 않은 영속사업(going concern)임

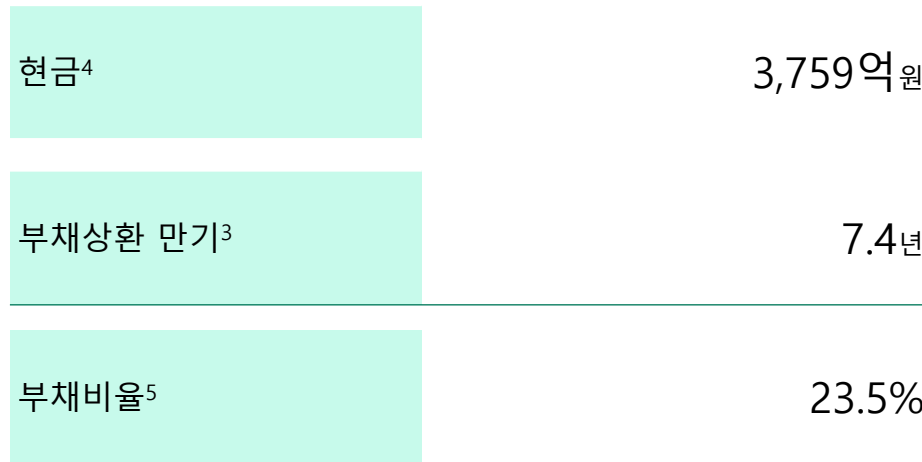


1. MKIF 투자금액으로 가중(동북선도시철도(주) 및 인천김포고속도로(주) 투자약정금액 포함)
2. 최소통행료수입보장금, 최소처분가능수입보장금, 비용보전금, 기타 통행료 미인상에 따른 보전금 등; 통행료 미인상 보전금은 통상 실시협약기간 전체에 대해 적용되므로 가중평균 재정지원 적용기간은 그 외 재정지원 기간들을 고려하여 산정
3. 투자법인들은 관련 실시협약상, 투자법인 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시지급금을 받을 권리가 있음
4. 건설(2021년~2026년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

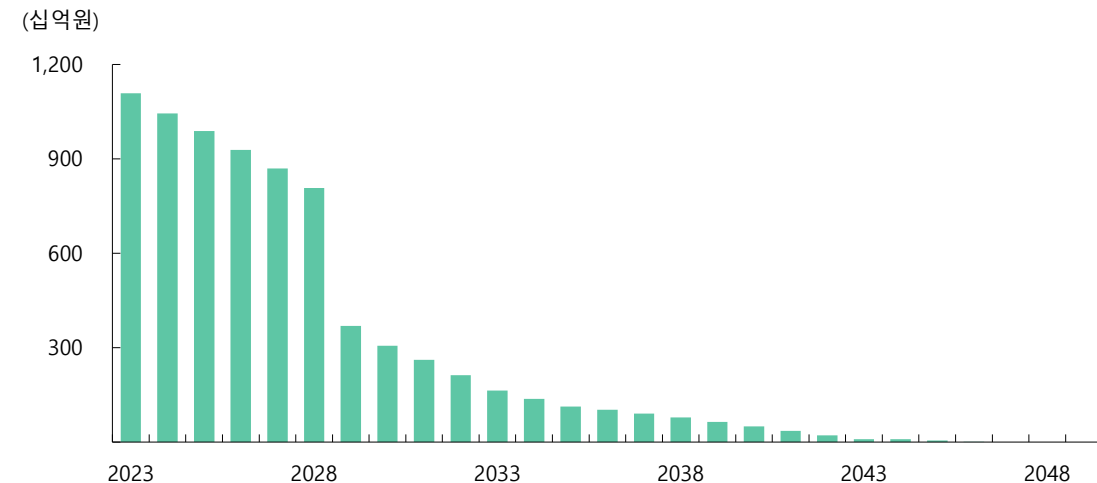
재무 현황

(2022년 9월 30일 기준)

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 30%¹로 제한되며, 현재 조달 차입금 약정액 7,346억원 중 차입 잔액은 4,740억원임
 - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정(2024년 1월 28일에 약정 만기)에서 기준일 현재 1,230억원 인출
 - 회사채 2,000억원(5년 만기 1,000억원(2023년 6월 만기 도래) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 만기 도래))
 - 총 발행한도 2,846억원의 약정 단기사채(2023년 9월 11일에 인수약정 만기) 관련 기준일 현재 1,510억원 인출
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 3.8%이고, 상환 평균 잔여 만기는 1.3년임
- 투자법인의 부채는 선순위 차입금이 상환됨에 따라 점차 감소할 예정이며, 외부차입금² 상환 평균 만기³는 약 7.4년임



투자법인의 외부차입금 예상 잔액⁶

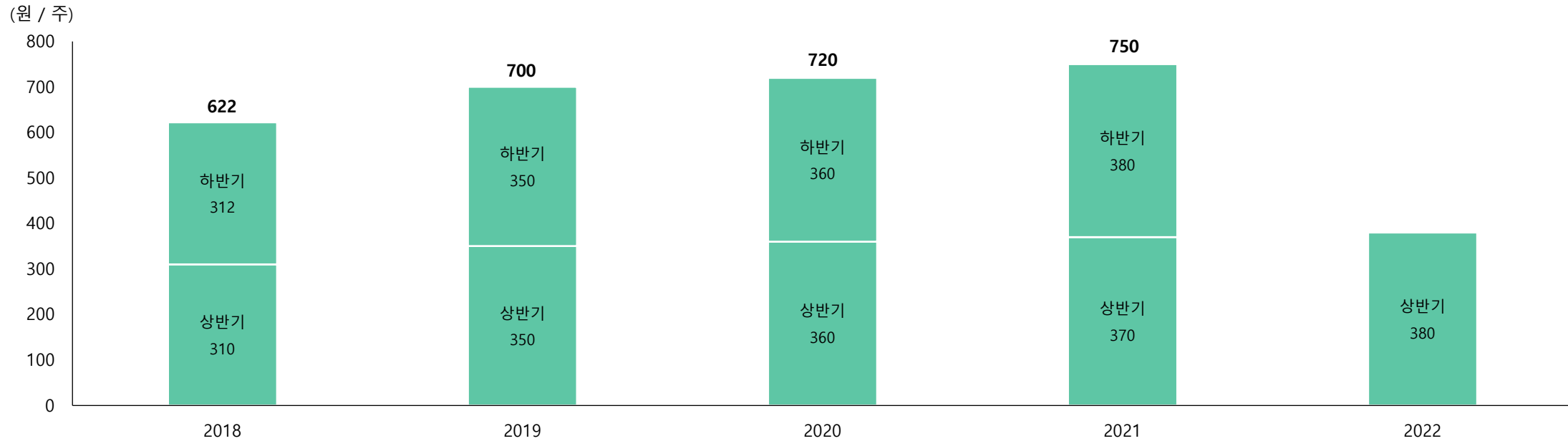


1. 민투법상 현재 MKIF 차입금 한도는 7,346억원임(MKIF 자본금 24,489억원의 30%; 억원 미만 절사)
2. 투자법인의 외부차입금은 투자법인이 인출한 전체 차입금에서 다음을 공제한 금액을 의미함: (i) MKIF로부터 차입("MKIF대출")한 금액; (ii) MKIF대출과 동일한 약정 또는 상환 순위가 MKIF대출 대비 후순위인 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 상환위험이 주무관청으로 이전되어 있는 투자법인의 차입 금액
3. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 가중평균만기
4. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 총 현금 및 현금성자산(MKIF 현금 및 현금성 자산 261억원 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)
- 2022년 상반기 분배금 주당 380원¹(총 1,538억원)은 2022년 8월 29일에 지급 완료

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

02

2022년 3분기 실적



주요 실적

MKIF 운용수익 및 순이익 (P14)

- 2022년 3분기(이하 “동 분기”) 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 9.6% 및 8.4% 증가한 708억원 및 557억원을 기록하였고, 2022년 3분기 누적 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 8.2% 및 5.9% 증가한 3,073억원 및 2,616억원을 기록함. 운용수익 증가는 이자수익 증가에 기인하며, 순이익 증가는 운용수익 증가에 기인함.

도로자산 통행량 및 통행료수입 실적 (P17)

- 동 분기 13개 유료도로 투자자산의 가중평균 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 6.8% 및 2.7% 상승하였음.
- 일부 자산들의 통행료수입 증감률이 통행량 증감률 대비 저조한 이유는, 2022년 3분기 추석 연휴 동안 정부 방침에 따라 통행료 면제를 시행하여 통행료수입이 감소한 반면 2021년 3분기 추석 연휴 때는 해당 방침이 시행되지 않았기 때문임. 한편, 통행료 면제를 시행한 자산들은 해당 방침 시행으로 감소된 통행료수입을 정부로부터 전액 보전 받게 됨.

부산항 신항 2-3단계(“BNP 2-3”) 실적 (P18)

- 동 분기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 0.8% 하락한 64만 TEU이며, 이는 2022년 3분기 중 태풍으로 총 5일간 BNP 2-3을 포함한 부산항 전체가 운영을 중단한 부분에 기인함(2021년 3분기에는 총 2일간 운영 중단).
- 동 분기 매출액 및 EBITDA는 전년 동기 대비 각 14.3% 및 14.2% 상승한 432억원 및 224억원을 기록하였고, 물동량 소폭 하락에도 불구하고 매출액이 증가한 이유는 일부 선사들과 합의한 2022년도 요율 조정이 소급 적용된 효과에 기인함.

도시가스 사업 실적 (P20)

- (주)해양에너지(이하 “해양”)의 판매량은 전년 동기 대비 0.2% 상승한 112백만 m³를 기록하였고, 매출액은 판매량 증가와 평균 도매단가 상승으로 전년 동기 대비 55.7% 상승한 1,148억원을 기록함. 매출액 증가율이 판매량 증가율 대비 더욱 높은 이유는, 한국가스공사(주) 평균 도매단가 상승이 매출액에 반영된 부분에 기인함.
- 해양의 EBITDA는 전년 동기 대비 87.0% 증가한 106억원을 기록하였고, 이는 계절적 요인 효과 확대에 의한 수익성 증대와 2021년 3분기에 발생한 해양 지분 거래 관련 일회성 비용의 부재에 기인함.
- 서라벌도시가스(주)(이하 “서라벌”)의 판매량은 전년 동기 대비 3.8% 증가한 34백만 m³를 기록하였고, 매출액은 판매량 증가와 평균 도매단가 상승으로 전년 동기 대비 73.1% 상승한 367억원을 기록함. 매출액 증가율이 판매량 증가율 대비 더욱 높은 이유는, 한국가스공사(주) 평균 도매단가 상승이 매출액에 반영된 부분에 기인함.
- 서라벌의 EBITDA는 전년 동기 대비 86.1% 증가한 26억원을 기록하였고, 이는 계절적 요인 효과 확대에 의한 수익성 증대와 2021년 3분기에 발생한 서라벌 지분 거래 관련 일회성 비용의 부재에 기인함.

재무성과¹

- 2022년 3분기 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 9.6% 및 8.4% 증가함
- 운용수익 및 순이익 증가는 이자수익 증가에 기인함

(단위: 백만원)

	2022년 3분기	2021년 3분기	증감률(%)
운용수익	70,833	64,631	9.6%
이자수익	68,365	62,218	
배당수익 ²	2,412	2,412	
기타수익	56	1	
운용비용	15,118	13,210	14.4%
운용수수료	10,821	10,385	
이자비용	3,447	2,100	
기타비용	850	725	
당기순이익	55,715	51,421	8.4%
경상적 당기순이익³	55,715	51,421	8.4%
주당순이익(EPS)(원)	138	132	
경상적 EPS(원)³	138	132	

1. 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준
 2. 2022년 3분기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 24억원
 2021년 3분기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 24억원
 3. 일회성 항목 제외: 2022년 3분기 및 2021년 3분기: 일회성 항목 없음
 © Macquarie Korea Infrastructure Fund

재무성과¹

- 2022년 3분기 누적 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 8.2% 및 5.9% 증가함
- 운용수익 및 순이익 증가는 이자수익 증가에 기인함

	2022년 3분기 누적	2021년 3분기 누적	(단위: 백만원) 증감률(%)
운용수익	307,339	284,033	8.2%
이자수익	199,190	171,265	
배당수익 ²	108,033	112,762	
기타수익	116	6	
운용비용	45,759	36,993	23.7%
운용수수료	34,442	29,612	
이자비용	8,767	5,221	
기타비용	2,550	2,160	
당기순이익	261,580	247,040	5.9%
경상적 당기순이익 ³	261,580	247,040	5.9%
주당순이익(EPS)(원) ⁴	646	664	
경상적 EPS(원) ^{3,4}	646	664	

1. 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준
2. 2022년 3분기 누적 배당수익: 신공항하이웨이(주) 192억원, 천안논산고속도로(주) 600억원, 수정산투자(주) 175억원, 광주순환(주) 112억원
2021년 3분기 누적 배당수익: 신공항하이웨이(주) 132억원, 천안논산고속도로(주) 840억원, 수정산투자(주) 125억원, 광주순환(주) 30억원
3. 일회성 항목 제외: 2022년 3분기 누적 및 2021년 3분기 누적: 일회성 항목 없음
4. 2022년 3분기 누적 당기순이익은 전년 동기 대비 상승하였으나, 2021년 8월에 종결된 유상증자에 따른 총 발행주식 수 증가로 주당순이익은 감소한 것으로 나타남
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

재무상태표¹

	2022년 9월 30일	2021년 12월 31일
자산		
운용자산	2,278,304	2,193,958
현금 및 예치금	26,103	53,510
대출금	1,710,335	1,628,614
지분증권	541,866	511,834
기타자산	699,388	628,768
미수이자	692,807	621,744
미수금	2,351	2,348
선급비용	2,109	2,582
선급금	2,121	2,094
자산총계	2,977,692	2,822,726
부채		
사채	349,296	250,409
장기차입금	123,000	20,106
미지급운용보수	10,821	11,995
기타	7,164	6,703
부채총계	490,281	289,213
자본		
자본금	2,448,937	2,448,937
이익잉여금(결손금)	38,474	84,576
자본총계	2,487,411	2,533,513
부채 및 자본총계	2,977,692	2,822,726

투자집행 및 회수 세부내역

투자법인명	투자형태	2022년
광주순환도로투자(주)	선순위대출	(5,000)
동북선도시철도(주)	지분증권	7,685
	후순위대출	8,100
인천김포고속도로(주)	지분증권	22,346
	후순위대출	78,656
합계*		111,787

* 백양터널(유) 대출채권 상각액 34백만원 비포함

1. 2022년 9월 30일은 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준이고, 2021년 12월 31일은 감사 받은 개별 재무제표 기준; 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 및 MKAM의 내부 평가위원회 의결에 따라 MKIF는 모든 비상장주식에 대해 취득가격으로 평가함
 © Macquarie Korea Infrastructure Fund

도로 투자자산 실적

- 2022년 3분기 주요 하이라이트는 아래와 같음
 - 2020년 코로나바이러스 확산으로 저조한 통행량 실적을 보였던 인천국제공항 고속도로와 인천대교는 최근 꾸준한 회복세를 보이고 있음
 - 일부 자산들의 통행료수입 증감률이 통행량 증감률 대비 저조한 이유는, 2022년 3분기 추석 연휴 동안 정부 방침에 따라 통행료 면제를 시행하여 통행료수입이 감소한 반면 2021년 3분기 추석 연휴 때는 해당 방침이 시행되지 않았기 때문임. 통행료 면제를 시행한 자산들은 해당 방침 시행으로 감소된 통행료수입을 정부로부터 전액 보전 받게됨
 - 우면산터널의 경우 최근 주변 경쟁도로 공사 완료로 통행량이 정상화되며 감소함

	2022년 3분기 누적				2022년 3분기			
	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	71,898	(1.5%)	59,920	(1.4%)	73,089	1.0%	60,866	1.1%
광주 제2순환도로, 1구간	65,295	1.8%	68,875	1.3%	67,535	1.8%	71,100	1.8%
인천국제공항 고속도로	77,645	16.5%	304,221	17.7%	88,610	23.7%	344,922	22.7%
수정산 터널	45,529	(1.1%)	42,210	(0.9%)	46,325	1.1%	42,895	1.2%
천안-논산 고속도로	57,849	3.9%	494,843	2.0%	59,944	3.5%	489,240	(2.8%)
우면산 터널	28,931	(11.1%)	63,599	(10.9%)	29,557	(6.5%)	64,980	(6.4%)
광주 제2순환도로, 3-1구간	61,249	5.5%	65,823	5.5%	63,580	5.1%	68,252	5.2%
마창대교	42,908	3.3%	93,202	1.8%	44,032	3.1%	91,981	(2.2%)
용인-서울 고속도로	92,289	(1.4%)	145,451	(3.2%)	93,584	(0.5%)	143,544	(4.8%)
서울-춘천 고속도로	63,854	3.1%	272,139	0.2%	70,702	2.0%	288,437	(4.2%)
인천대교	51,207	17.8%	226,967	13.9%	58,118	24.5%	248,112	17.0%
부산항신항 제2배후도로	20,231	4.6%	39,339	4.5%	20,426	4.4%	39,562	3.9%
인천-김포 고속도로	54,241	0.7%	160,407	(0.8%)	53,857	1.7%	155,199	(2.1%)
가중평균증가율²		5.0%		3.5%		6.8%		2.7%

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

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

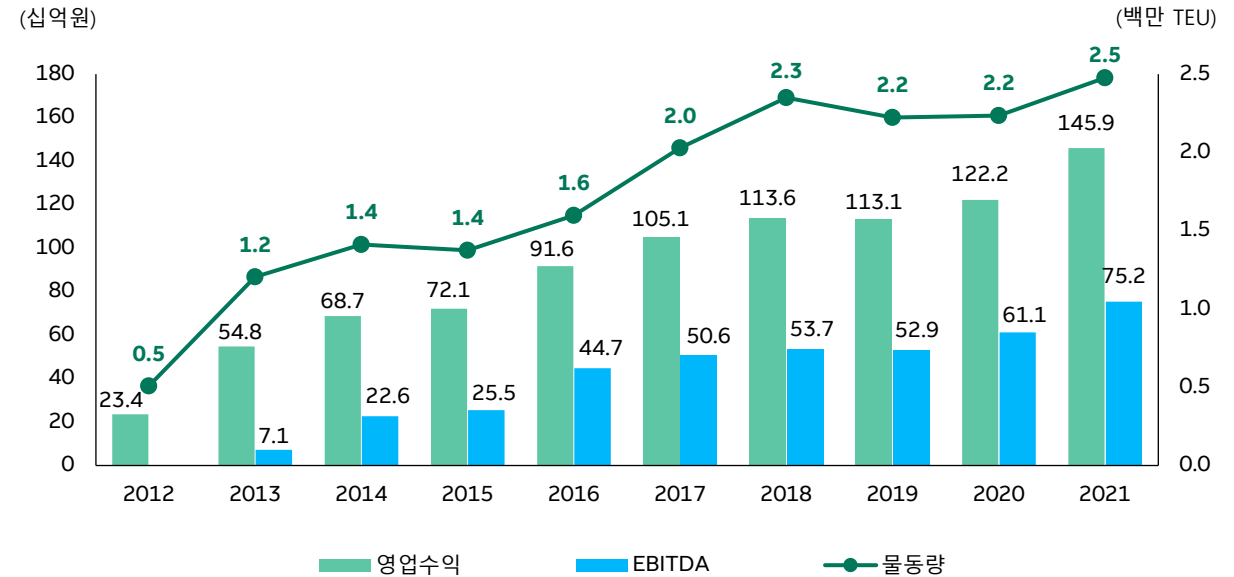
항만 투자자산 실적

비엔씨티(주) 2022년 3분기 실적

	2022년 3분기 누적	2021년 3분기 누적	증감률	2022년 3분기	2021년 3분기	증감률
물동량(백만 TEU)	2.02	1.82	11.1%	0.64	0.65	(0.8%)
매출액(십억원)	124.7	105.9	17.8%	43.2	37.7	14.3%
EBITDA(십억원)	63.5	53.9	17.9%	22.4	19.6	14.2%
EBITDA 마진	50.9%	50.9%	-	51.9%	52.0%	(0.1%p)

- 2022년 3분기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 0.8% 하락한 64만 TEU를 기록하였고, 이는 2022년 3분기 중 태풍으로 총 5일간 BNP 2-3을 포함한 부산항 전체가 운영을 중단한 부분에 기인함(2021년 3분기에는 총 2일간 운영 중단)
- 매출액은 전년 동기 대비 14.3% 상승한 432억원을 기록하였고, 물동량 소폭 하락에도 불구하고 매출액이 증가한 이유는 일부 선사들과 합의한 2022년도 요율 조정이 소급 적용된 효과에 기인함
- EBITDA는 전년 동기 대비 14.2% 상승한 224억원을 기록하였고, EBITDA 마진은 51.9%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

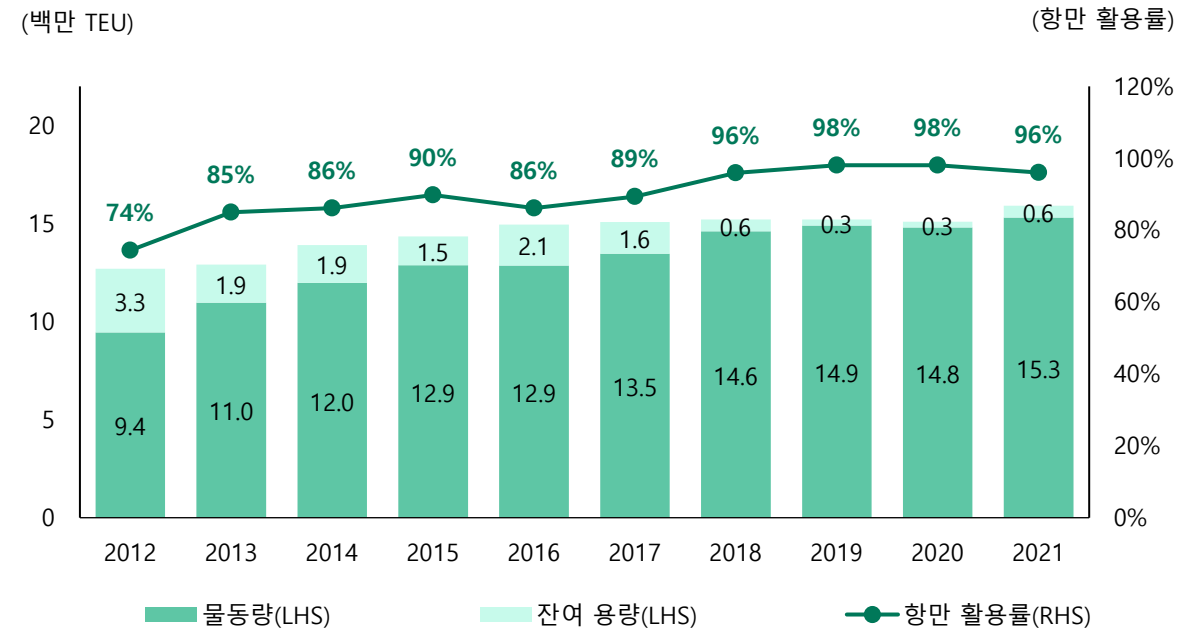
부산항

- 부산항은 부산항 신항(이하 "신항")과 부산항 북항(이하 "북항")으로 구성되어 있음
- 2021년도 기준 부산항이 처리한 컨테이너 물동량¹은 총 22.1백만 TEU이고, 이 중 신항은 69%, 즉 15.3백만 TEU를 처리하였음
- 지난 9년간 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

2021년도	BNP 2-3	신항 ¹	북항 ¹
운영중인 컨테이너 항만 수	(신항 항만)	5개	3개
연간 처리가능 용량 (TEU)	3.2백만	15.9백만	7.3백만
2021년도 물동량 ² (TEU)	2.5백만	15.3백만	6.8백만
전년 대비 물동량 증가율	10.8%	3.5%	3.1%
컨테이너 항만 활용률	77%	96%	93%
부산항 내 점유율 ³	11%	69%	31%

신항 물동량 추이²



1. 출처: 부산항만공사
 2. BNP 2-3의 물동량은 이적(shifting volume)을 포함, 신항 및 북항 컨테이너 항만들의 물동량은 부산항만공사가 이적을 제외하고 집계한 통계
 3. 2021년도 물동량 기준
 © Macquarie Korea Infrastructure Fund

도시가스 사업 실적

(주)해양에너지 2022년 3분기 실적

	2022년 3분기 누적	2021년 3분기 누적	증감률	2022년 3분기	2021년 3분기	증감률
판매량(백만 m³)	579	559	3.5%	112	112	0.2%
매출액¹(십억원)	484.5	356.2	36.0%	114.8	73.7	55.7%
EBITDA(십억원)	40.6	35.9	13.2%	10.6	5.7	87.0%
EBITDA 마진	8.4%	10.1%	(1.7%p)	9.2%	7.7%	1.5%p
배관 길이²	2,456km	2,405km	2.1%	2,456km	2,405km	2.1%
보급률²	82.9%	81.9%	1.0%p	82.9%	81.9%	1.0%p

- 판매량은 전년 동기 대비 0.2% 상승한 112백만 m³를 기록하였고, 매출액은 전년 동기 대비 55.7% 상승한 1,148억원을 기록함
- 매출액 증가율이 판매량 증가율 대비 더욱 높은 이유는, 한국가스공사(주) 평균 도매단가 상승이 매출액에 반영된 부분에 기인함
- EBITDA는 전년 동기 대비 87.0% 상승한 106억원을 기록하였고, 이는 계절적 요인 효과 확대에 의한 수익성 증대와 2021년 3분기에 발생한 해양 지분 거래 관련 일회성 비용의 부재에 기인함

1. 매출액은 판매량, 한국가스공사(주) 도매단가 및 소매공급비용 변동에 주로 영향을 받으며, 평균 도매단가는 천연가스 가격 상승 등으로 반등함
 2. 각 기간 말일 기준; 보급률의 경우 주택용 기준
 © Macquarie Korea Infrastructure Fund

서라벌도시가스(주) 2022년 3분기 실적

	2022년 3분기 누적	2021년 3분기 누적	증감률	2022년 3분기	2021년 3분기	증감률
판매량(백만 m³)	150	142	5.5%	34	33	3.8%
매출액¹(십억원)	134.5	89.6	50.1%	36.7	21.2	73.1%
EBITDA(십억원)	12.3	9.5	29.5%	2.6	1.4	86.1%
EBITDA 마진	9.2%	10.6%	(1.4%p)	7.1%	6.6%	0.5%p
배관 길이²	544km	513km	6.2%	544km	513km	6.2%
보급률²	70.8%	70.6%	0.2%p	70.8%	70.6%	0.2%p

- 판매량은 전년 동기 대비 3.8% 증가한 34백만 m³를 기록하였고, 매출액은 전년 동기 대비 73.1% 상승한 367억원을 기록함
- 매출액 증가율이 판매량 증가율 대비 더욱 높은 이유는, 한국가스공사(주) 평균 도매단가 상승이 매출액에 반영된 부분에 기인함
- EBITDA는 전년 동기 대비 86.1% 상승한 26억원을 기록하였고, 이는 계절적 요인 효과 확대에 의한 수익성 증대와 2021년 3분기에 발생한 서라벌 지분 거래 관련 일회성 비용의 부재에 기인함

03

인천김포고속도로
민간투자사업 투자



사업 개요

사업 개요¹

사업시행자	인천김포고속도로(주)
주무관청	국토교통부
사업종류	수익형 민간투자사업(Build-Transfer-Operate)
대상자산	인천-김포 고속도로
위치	인천광역시 중구 ~ 경기도 김포시 (수도권 제2외곽순환 고속도로 중 인천-김포 구간)
총 연장	28.9km(왕복 4~6차로)
주요 시설물	나들(IC): 5개소 교량: 40개소 터널: 1개소
건설기간	5년 2012년 3월 23일 ~ 2017년 3월 22일
실시협약기간 (운영기간)	운영개시일로부터 30년 2017년 3월 23일 ~ 2047년 3월 22일
통행료	2,600원/대 ¹

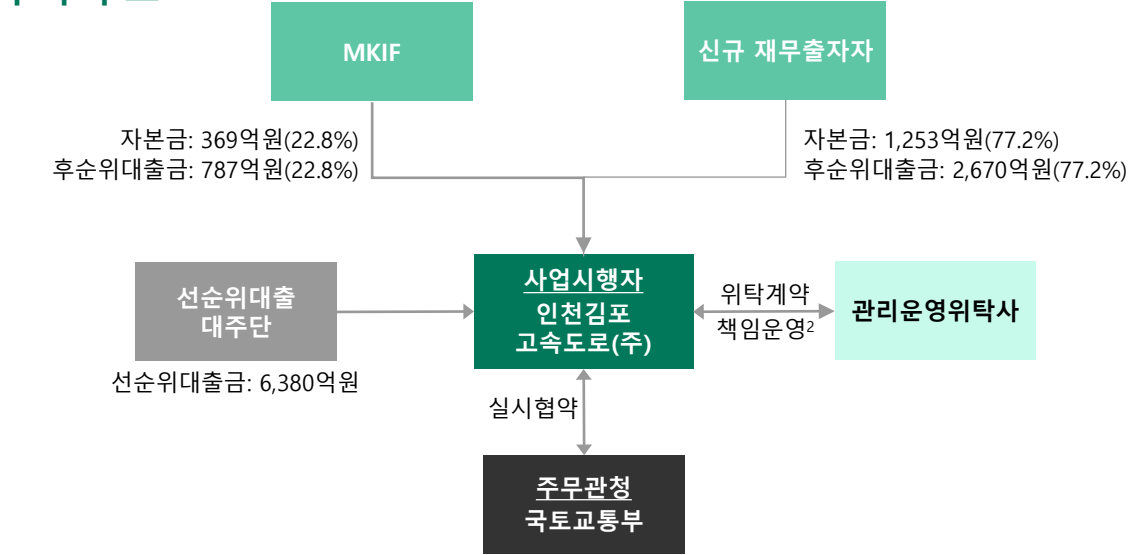
1. 2022년 4월 26일 2종 및 전구간 기준; 추후 이익공유 %가 확정되면 소폭 조정될 가능성 존재
2. 개통 예상년도 출처: 2020년 6월 1일자 국토교통부 보도자료 및 2022년 2월 24일자 안산시 보도자료
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

도로 위치



투자 구조

투자 구조¹



투자금액 요약

자본금	2,473억원 ³
후순위대출금	3,457억원
선순위대출금	6,380억원
민간투자비 총계	12,310억원 ⁴

주요 금융조건

대출 Tranche	금액	금융조건
선순위대출 Tranche A	1,190억원	• 연 금리: 91CD ⁵ + 1.8% • 대출기간: 14년
선순위대출 Tranche B	1,190억원	• 연 금리: 91CD ⁵ + 1.4% • 대출기간: 14년
선순위대출 Tranche C	2,400억원	• 연 금리: 3.5% • 대출기간: 20년
선순위대출 Tranche D	600억원	• 연 금리: 4.0% • 대출기간: 21년
선순위대출 Tranche E	1,000억원	• 연 금리: 4.4% • 대출기간: 23년
선순위대출금 소계	6,380억원	
후순위대출	3,457억원	• 연 금리: 11.5% ⁶ • 대출기간: 19년
대출금 총계	9,837억원 ⁴	

1. 사업시행자와 주무관청 간의 이익공유 2% 기준; 이익공유% 변동에 따른 모든 위험은 기존 건설출자자들이 부담하기로 서면으로 확약하였고, 이에 따라 MKIF의 지분 및 후순위대출 투자금액은 소폭 조정될 가능성 존재

2. 책임운영에 따라 사업 시설의 관리 및 운영과 연관된 비용에 대한 위험은 관리운영위탁사가 부담함

3. 사업시행자에 기 투자된 자본금은 2,473억원이나, MKIF를 포함한 신규 재무출자자들은 기존 출자자들이 보유한 사업시행자의 주식을 할인 매입하기로 약정함

4. 신규 재무출자자들의 현금수익률이 연 4.2% 미만일 때 투입되는 조건부 후순위 대출 약정금액 250억원(MKIF 약정금액 57억원)은 비포함

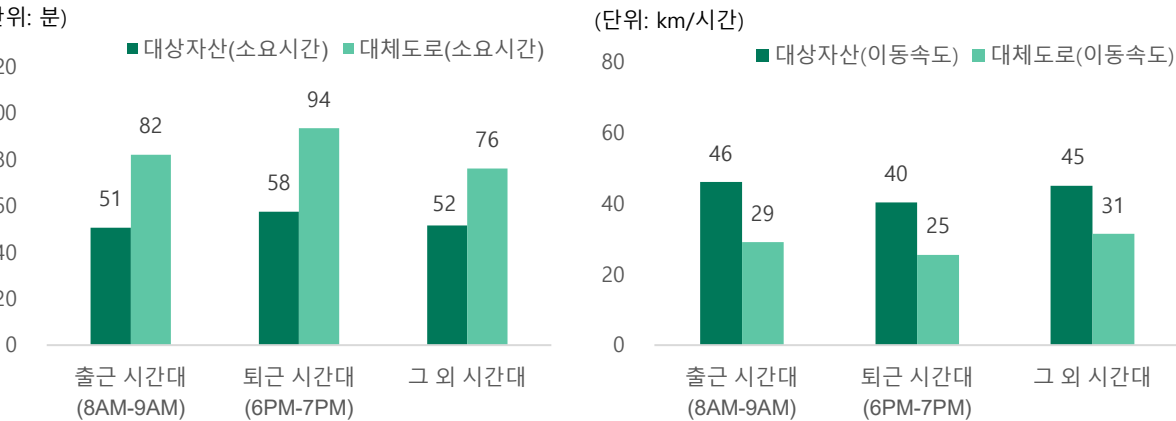
5. 2022년 9월 30일 기준 3.24%

6. 기본적으로 고정금리 연 11.5%이나, 만약 특정 년도에 해당 대출 tranche 이자 지급에 사용할 수 있는 잉여현금을 해당 대출 원금 잔액으로 나눈 값이 11.5% 보다 낮을 경우, 해당 대출 대주단은 그 해 년도 적용 금리를 그 결과값으로 일시적으로 조정할 수 있는 선택권이 존재

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

자산 경쟁력 및 교통수요

자산 경쟁력



주요 교통수요

분류	수요처	비고 ¹
공항 / 항만 / 물류	1 인천국제공항	연간 공항 이용객 7,177만명(Covid-19 전 2019년 기준)
	2 인천항	2021년 연간 335만 TEU 컨테이너 처리
	3 인천항 배후단지	2025년까지 총 255만m² 단지 조성 계획
주거 / 업무	4 검단 신도시	2023년까지 계획인구 약 19만의 복합도시 개발 목표
	5 청라 국제도시	현재 인구 11만; 2024년까지 인구 10만+ 비즈니스타운 조성 목표
	6 송도 국제도시	현재 인구 19만; 2030년까지 인구 26만 첨단 산업도시 구축 목표
	7 영종 국제도시	현재 인구 10만; 2027년까지 인구 18만 관광레저 도시 개발 목표
연결도로	8 김포-파주 고속도로	2025년 개통 목표
	9 인천 제3연륙교	2025년 개통 목표
	10 인천-안산 고속도로	2029년 개통 목표

1. 출처: 인천경제자유구역 홈페이지, 인천광역시 홈페이지, 인천국제공항공사 통계, 인천항만공사 통계, 국토교통부 및 안산시 보도자료
© Macquarie Korea Infrastructure Fund





A

별첨



자산 운용 보수

(2022년 9월 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; 분기말 현재 약정금액은 434억원¹
- 기본 운용보수는 분기별로 산정 및 지급



*분기별 NIV 산정 방법:

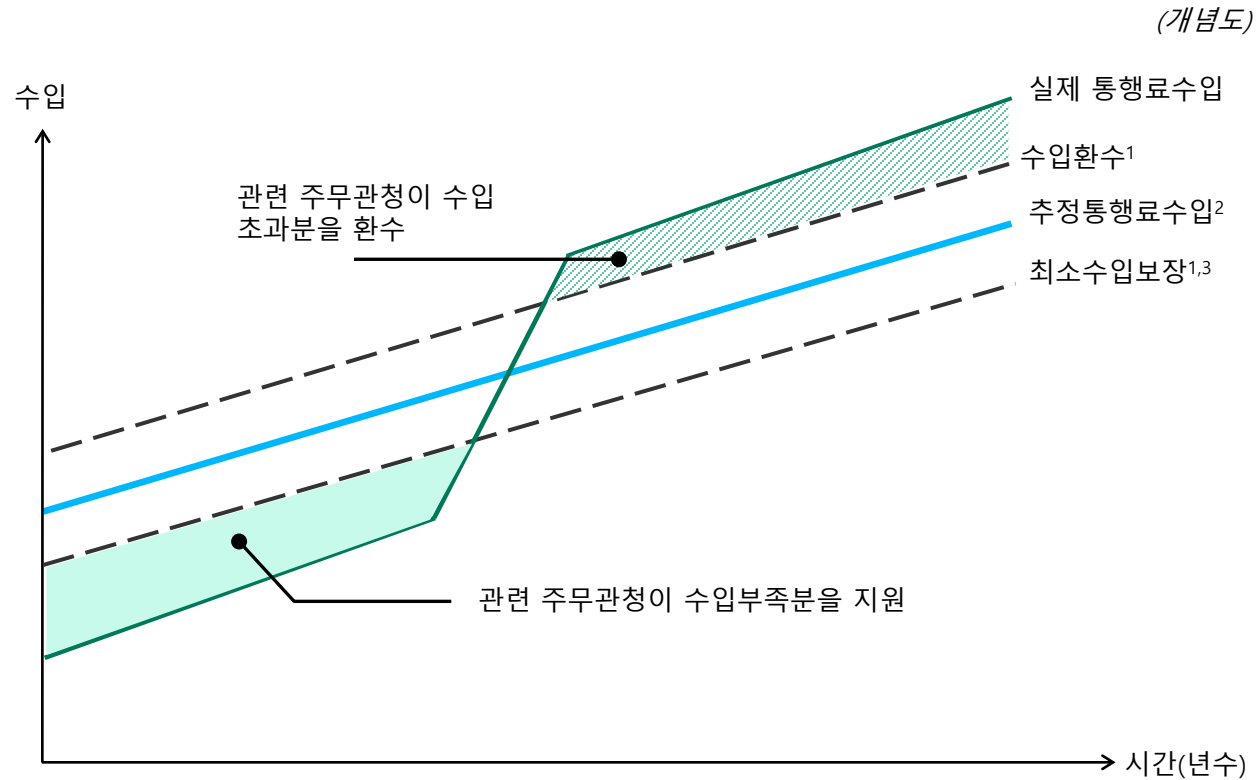
- 해당 분기에 속하는 모든 거래일의 평균 MKIF 시가총액²
- 단, 분기말 MKIF 순차입금(차입금-현금 및 현금성자산)이 음수일 경우, NIV는 이를 반영하여 하향 조정됨

1. 동북선도시철도(주) 약정금액 377억원 및 인천김포고속도로(주) 약정금액 57억원

2. 해당 분기의 거래일 가중 평균 주가 기준

정부수입보장(MRG)

(2022년 9월 30일 기준)



- 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
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 투자법인별 운영성과¹

(단위: 백만원)

투자법인명	2021						2020					
	조정된 매출액 ²	영업비용	조정된 EBITDA ²	순부채 ³	조정된 EBITDA 마진	순부채 / 조정된 EBITDA	조정된 매출액 ²	영업비용	조정된 EBITDA ²	순부채 ³	조정된 EBITDA 마진	순부채 / 조정된 EBITDA
백양터널(유)	27,864	(4,494)	23,370	40,512	84%	1.7x	27,036	(4,816)	22,220	54,973	82%	2.5x
광주순환도로투자(주) ⁴	45,308	(8,957)	36,351	(3,529)	80%	(0.1x)	42,858	(9,097)	33,761	(6,604)	79%	(0.2x)
신공항하이웨이(주)	142,116	(32,998)	109,118	(131,065)	77%	(1.2x)	275,118	(33,719)	241,399	(7,535)	88%	(0.0x)
수정산투자(주)	25,117	(5,043)	20,074	(17,104)	80%	(0.9x)	24,872	(4,926)	19,945	(12,911)	80%	(0.6x)
천안논산고속도로(주)	264,696	(37,738)	226,959	(335,033)	86%	(1.5x)	259,542	(34,163)	225,379	(397,312)	87%	(1.8x)
우면산인프라웨이(주) ⁴	26,048	(4,795)	21,253	(17,838)	82%	(0.8x)	27,212	(5,190)	22,022	(12,725)	81%	(0.6x)
광주순환(주)	25,247	(6,991)	18,256	(17,738)	72%	(1.0x)	23,462	(7,187)	16,276	(6,354)	69%	(0.4x)
마창대교(주) ⁴	37,182	(5,975)	31,208	(3,854)	84%	(0.1x)	33,855	(5,810)	28,045	(3,755)	83%	(0.1x)
경주고속도로(주)	62,748	(15,384)	47,364	326,891	75%	6.9x	62,187	(16,585)	45,602	337,770	73%	7.4x
서울-춘천고속도로(주) ⁴	181,687	(27,267)	154,420	295,898	85%	1.9x	162,001	(27,462)	134,540	348,843	83%	2.6x
인천대교(주)	101,199	(16,163)	85,035	261,398	84%	3.1x	98,850	(17,841)	81,009	305,124	82%	3.8x
부산신항제이배후도로(주)	14,040	(6,796)	7,244	269,864	52%	37.3x	12,841	(7,779)	5,062	266,310	39%	52.6x
인천김포고속도로(주) ⁵	57,464	(9,518)	47,946	627,292	83%	13.1x	53,980	(8,548)	45,431	640,253	84%	14.1x
비엔씨티(주)	145,949	(70,703)	75,247	557,985	52%	7.4x	122,167	(61,049)	61,118	568,942	50%	9.3x
(주)해양에너지	534,324	(483,066)	51,259	(54,002)	10%	(1.1x)	519,965	(467,553)	52,412	(49,591)	10%	(0.9x)
서라벌도시가스(주)	134,906	(121,824)	13,083	(26,328)	10%	(2.0x)	122,381	(108,981)	13,400	(21,365)	11%	(1.6x)
지분율에 기초한 평균⁶	1,199,523	(713,143)	486,380	480,576	41%	1.0x	1,181,463	(682,317)	499,146	554,080	42%	1.1x

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 차입금은 제외; 주무관청이 통제하는 처분승인대상사업수입 현금 계좌 잔고는 제외

5. MKIF는 2022년 3월 14일 인천김포고속도로(주)의 후순위대출에 투자 약정함에 따라, 2021년 및 2020년에도 동일하게 후순위대출에 투자했다는 가정으로 순부채 산정

6. MKIF 지분율에 기초하여 산정

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 투자법인별 투자 형태¹

(2022년 9월 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	56.3	174.6
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
인천김포고속도로(주)	IGEX	36.9	22.8%	84.4	-	121.3
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	32.3	100%	290.2	-	322.5
보문클린에너지(유)	SRB	8.7	100%	78.4	-	87.1
총계		588.5		1,663.1	72.4	2,324.0
비율(%)		25.3%		71.6%	3.1%	100%

1. MKIF 투자금액 및 동북선도시철도(주) / 인천김포고속도로(주) 투자약정금액

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

MKIF 투자자산별 주무관청 재정지원 조건¹

(2022년 9월 30일 기준)

(단위 : 연, %)

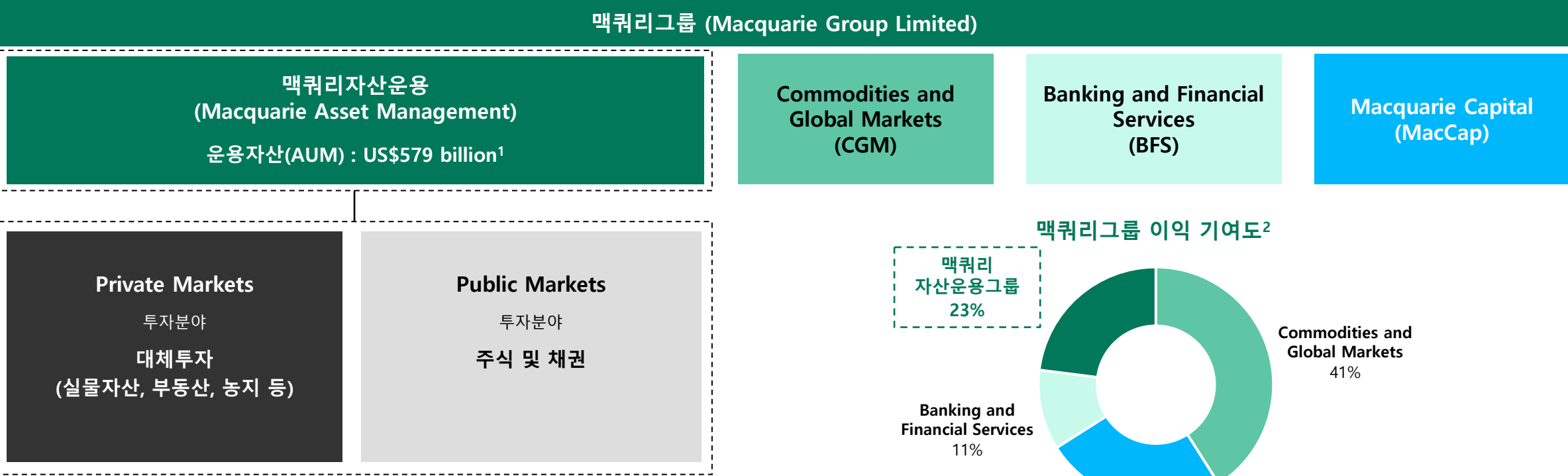
투자시설명	주무관청	사업시행기간	잔존 사업시행기간	재정지원기간	잔존 재정지원기간	수입보장 기준 ²	수입환수 기준 ^{2,3}	비고
백양터널	부산시	25.0	2.3	25.0	2.3	90%	110%	
광주 제2순환도로, 1구간	광주시	28.0	6.3	28.0	6.3	투자비 보전 방식		투자법인에 분기별 자금제공금을 지급하여 MKIF 투자수익률을 보장
수정산 터널	부산시	25.0	4.6	25.0	4.6	90%	110%	실제 통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%에 대해서만 재정지원금을 제공
천안-논산 고속도로	국토교통부	30.0	10.2	20.0	0.2	82%	110%	실제 통행료수입이 82% 초과~110% 이하 구간에 속할 경우, 주무관청은 해당구간 수입 일부를 환수함
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	12.2	30.0	12.2	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	15.8	30.0	15.8	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	16.9	15.0	1.9	60%	140%	
인천대교	국토교통부	30.0	17.1	15.0	2.1	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
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

맥쿼리그룹 및 MAM Real Assets

MAM Real Assets는 맥쿼리그룹 내 맥쿼리자산운용 부문의 Private Markets 중 실물자산(Real Assets) 사업부로, 인프라 투자 및 운용 분야에서 26년의 경력을 보유

맥쿼리자산운용(주)는 MAM Real Assets 소속으로, 2002년 설립 이후 국내 굴지의 인프라 자산에 투자 및 운용 중



1. 2022년 3월 31일 기준
2. 2022년(2021년 4월 1일 - 2022년 3월 31일) 순이익 기준
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

환경, 사회 및 거버넌스 관련 공지

맥쿼리자산운용(주)는 맥쿼리그룹의 계열사 그리고 맥쿼리인프라의 집합투자업자 및 법인이사로서, 맥쿼리인프라를 운용함에 있어 맥쿼리자산운용그룹(Macquarie Asset Management, 이하 “MAM”)의 환경, 사회 및 거버넌스(이하 “ESG”) 관련 정책을 적용하고 있습니다. MAM은 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, MAM은 각 펀드의 투자회사로부터 다양한 ESG 관련 정보를 정기적으로 수집하여 각 투자회사의 ESG에 대한 성과를 관찰하고 개선할 수 있도록 지원을 아끼지 않고 있습니다. 맥쿼리자산운용(주)는 이러한 MAM의 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 기후 변화 약속

MAM은 세계 경제와 지역 사회를 뒷받침하는 기업들이 수행하는 여러 중요한 사업의 투자자 및 청지기로서, 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.

맥쿼리그룹은 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 MAM은 2040년까지 탄소배출량의 목표를 순제로(ZERO)로 설정하여 세계 각국 펀드의 투자회사들을 관리하겠다고 선언하였습니다.

이 공개적인 선언은 2022년말까지 각 펀드의 투자회사에서 파리 기후협약에 따른 탄소배출 순제로(ZERO) 사업 계획을 구현하겠다는 MAM의 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 맥쿼리그룹의 광범위한 노력을 매듭 짓는 중요한 역할을 할 것입니다.

MAM은 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 MAM의 역할 수행과 상기 언급된 타 기관들과의 협력이 지속될 수 있기를 희망합니다.

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