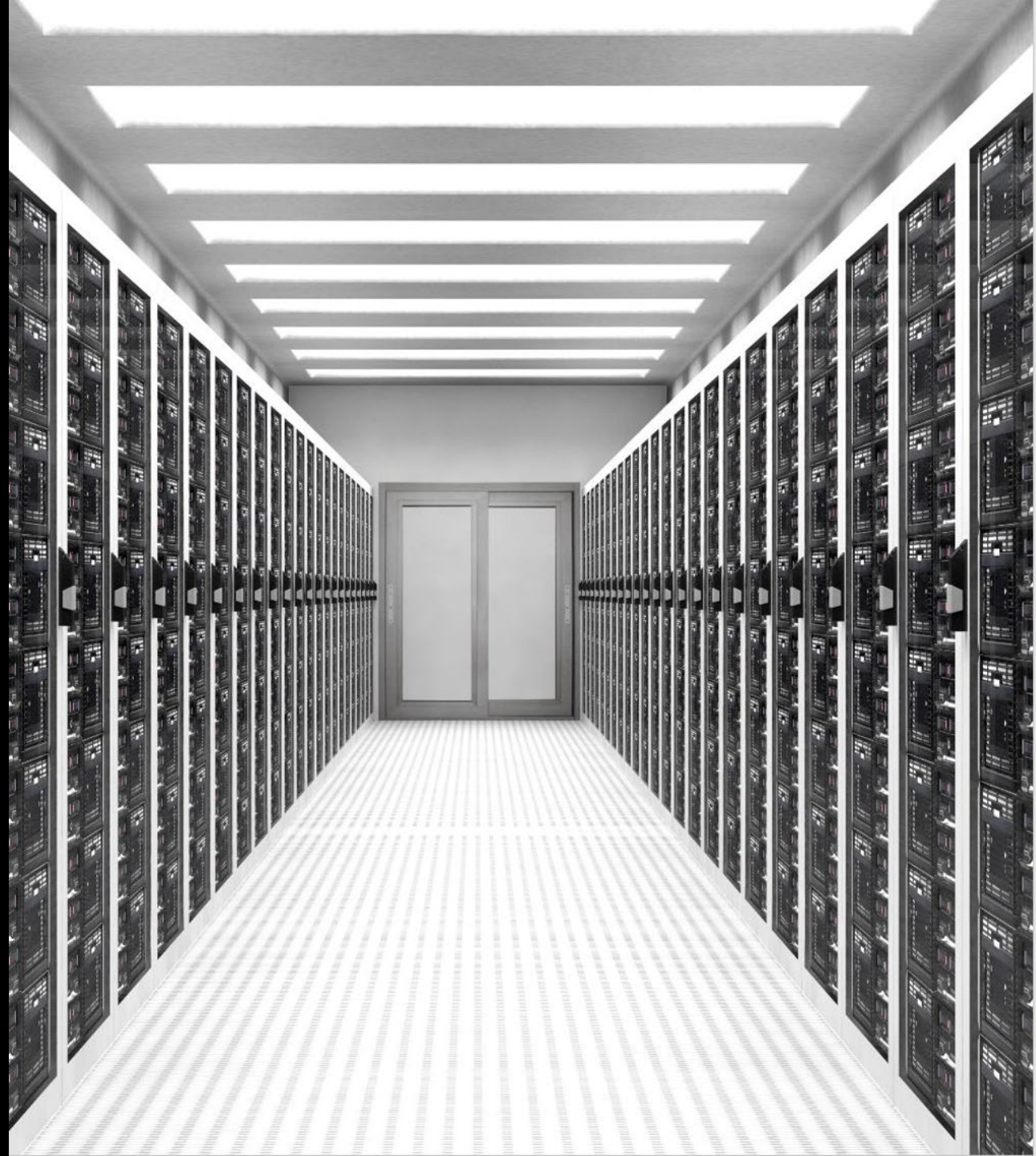
MACQUARIE

맥쿼리한국인프라투융자회사

Investor Presentation

2025년 1분기



주요 공지

책임제한

이 자료 및 정보는 대한민국의 자본시장과 금융투자업에 관한 법률에 따른 맥쿼리한국인프라투융자회사 (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 참조하셔야 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.

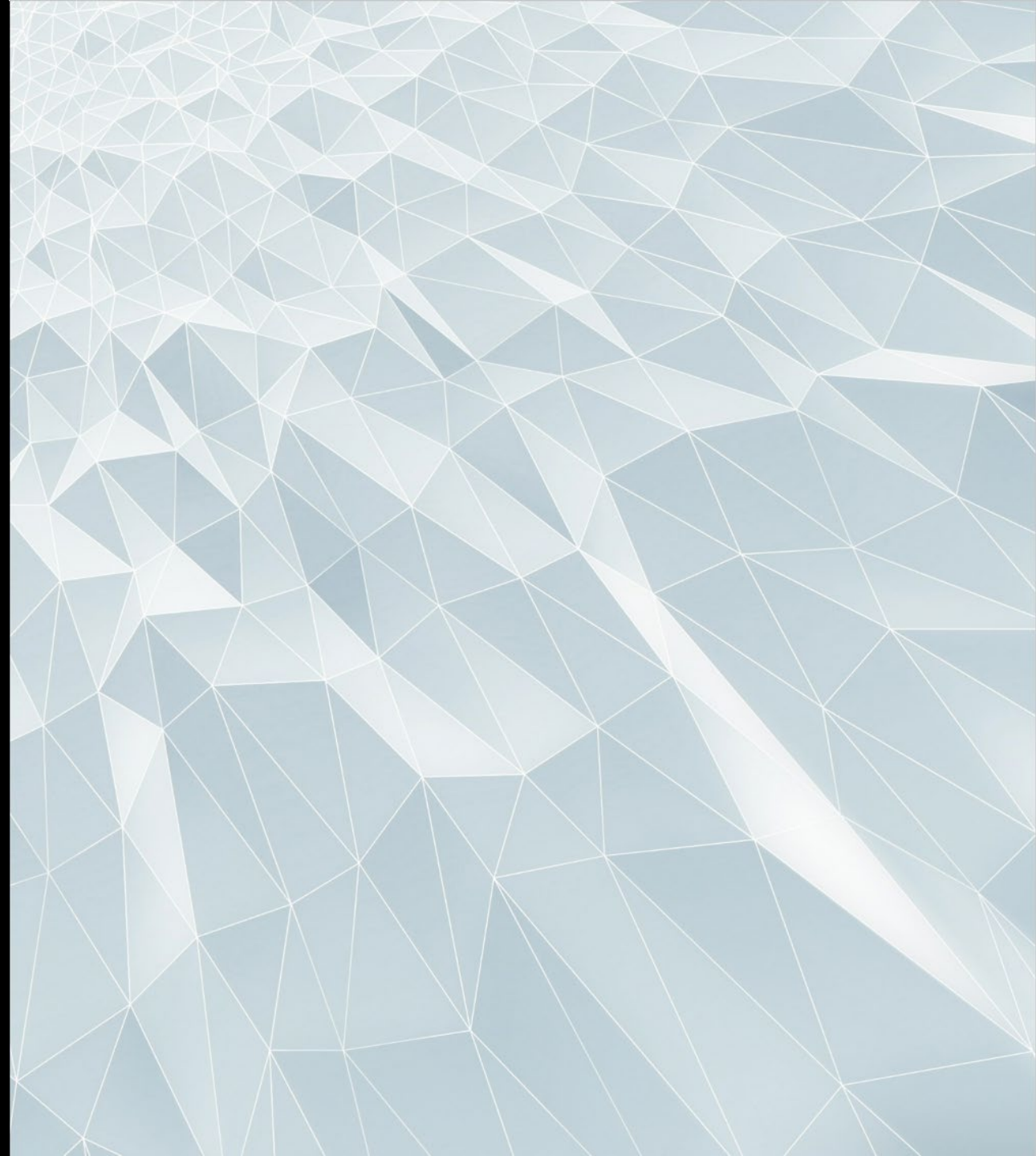
이하 MKIF에 대한 투자는 MKAM, 맥쿼리그룹, 기타 맥쿼리그룹 계열(이하 "맥쿼리")에 대한 예금이나 채무가 아니며, 투자원금이나 수입의 손실 또는 환급 지연 가능성 등의 투자위험에 노출됩니다. MKIF 그리고 MKAM을 포함한 맥쿼리는 MKIF의 실적, 원금의 환급 또는 MKIF 주식에 대한 특정 수익률의 지급을 보장하지 않습니다.

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MACQUARIE

목차

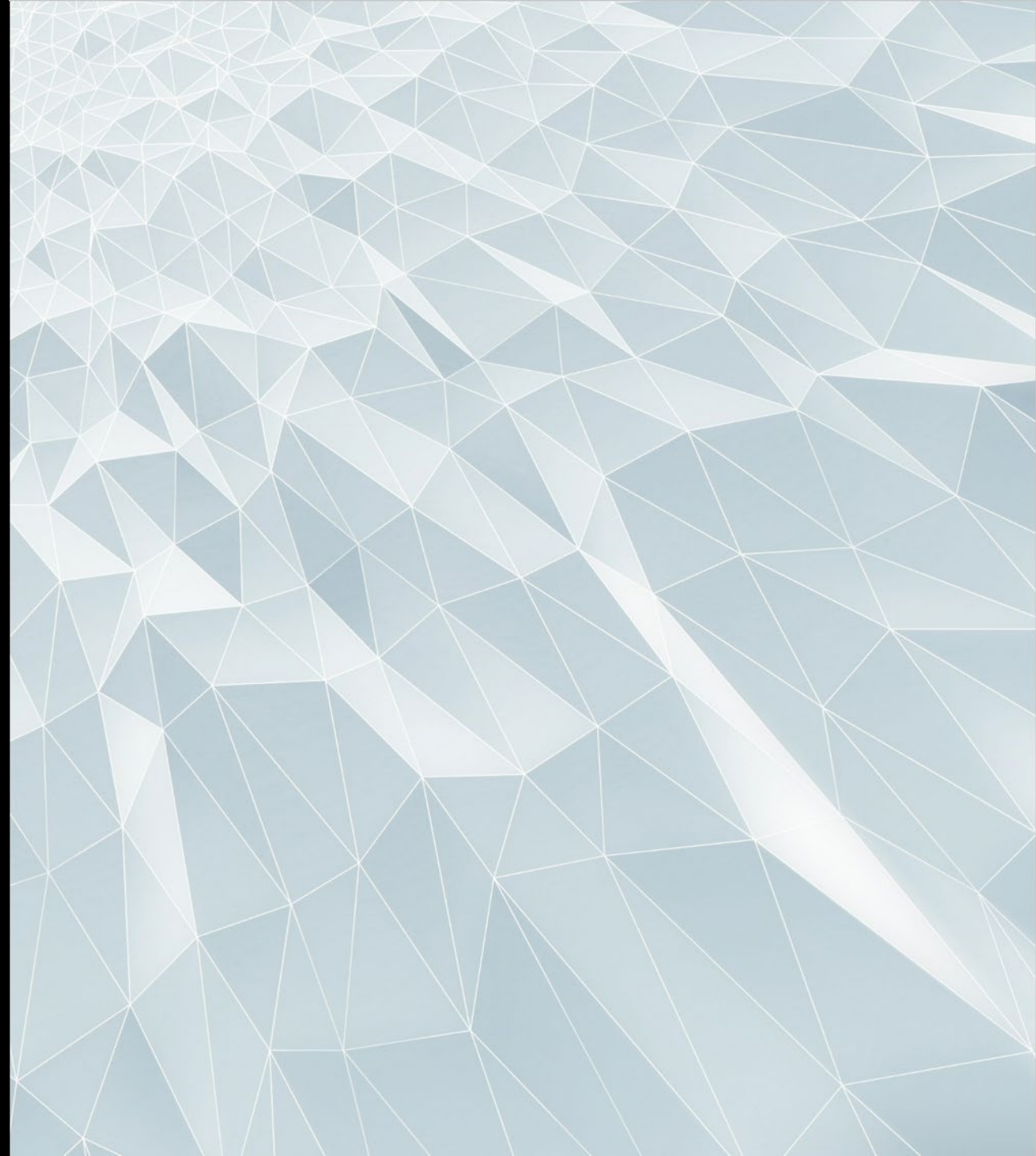
1	**MKIF 소개**	**4**
	한국 인프라 펀드의 선두주자	5
	MKIF 연혁	6
	사업 구조	7
	포트폴리오 구성	8
	투자법인 운영 및 실시협약 기간	9
	재무 현황	10
	분배	11
2	**2025년 1분기 실적**	**12**
	재무 및 운영성과 요약	13
	주요 거래 및 이슈 요약	14
	재무성과	15
	재무상태표	16
	도로자산 실적	17
	컨테이너 항만 실적	18
	부산항	19
	도시가스 사업 실적	20
A	**별첨**	**21**



MACQUARIE

01

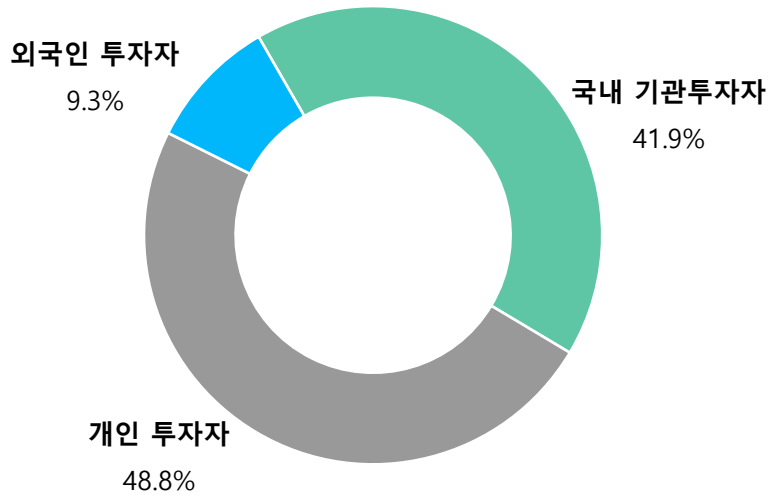
MKIF 소개



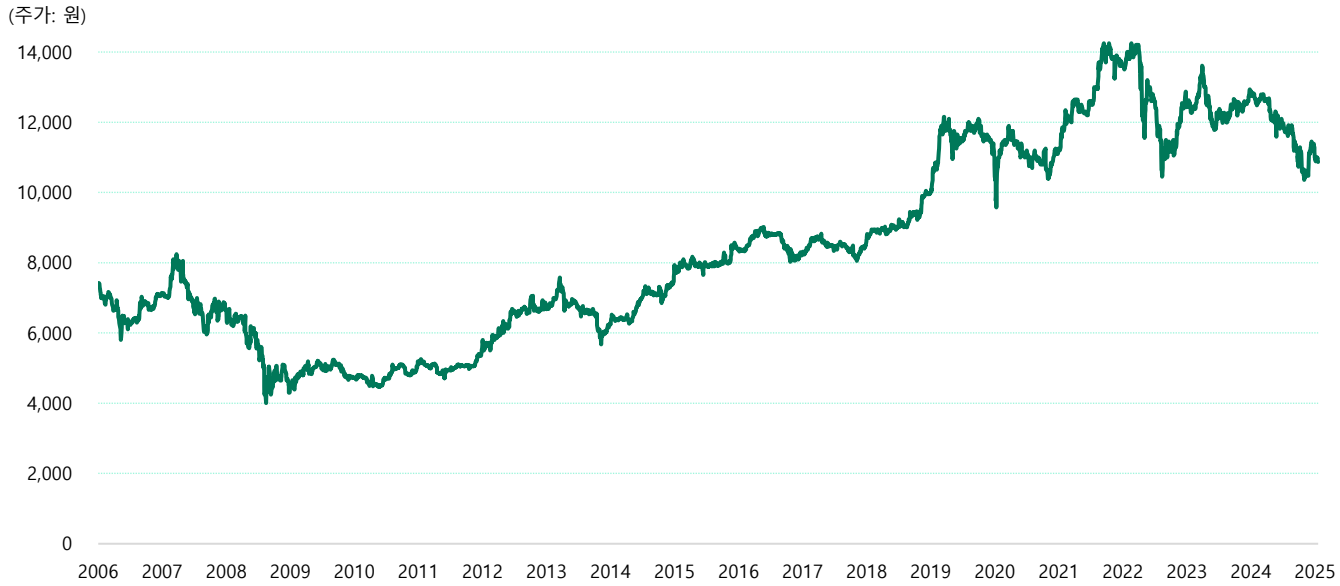
한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~5.2조원[1]
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』("민투법")에 정의된 국내 사회기반시설사업("인프라사업")의 시행을 목적으로 하는 법인("사업시행법인")에 투자[2]
- 2024년도 기준 7.2%의 시가 분배수익률 달성[3]
- 신용등급 AA0(안정적)[4]

주주 현황[1]



주가 추이[5]



1. 2025년 3월 31일 기준
2. 민투법은 도로, 철도, 항만, 하수도, 폐기물처리시설 등의 사회기반시설들을 명시함
3. 2024년 말 종가 10,590원 및 2024년도 연간 분배금 주당 760원 기준 시가배당률; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님
4. 2024년 6월 중 한국기업평가, NICE 신용평가, 한국신용평가에서 평가한 MKIF 회사채 신용등급 기준
5. 맥쿼리인프라 상장일인 2006년 3월 15일부터 2025년 3월 31일까지의 주가 추이; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 연혁

설립 / 상장	투자대상	포트폴리오	시가총액
2002 / 2006	**국내 인프라사업**	**도로 13개[1], 항만 1개, 철도 1개, 도시가스 3개, 디지털 1개**	**5.2조원[2]** (KOSPI 77위)

MKIF 연혁[3]

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)[4]
- 한국 거래소와 런던 증권거래소에 상장[4]
- 건설자산 5개 성공적 개통
- 투자자산 운영 안정화 달성

2007 ~
적극적인 펀드 및 투자자산 관리

펀드 관리
- 투자 15건[5] / 매각 4건[6] / 사업 만료 1건[6]
- 15건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행[7]
- 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화

투자자산 관리
- 17건의 투자자산 사업재구조화[8]
- 15건의 투자자산 분쟁 해결[9]
- 관련 현안 적극대응

2017 ~
유상증자 및 신성장 추진

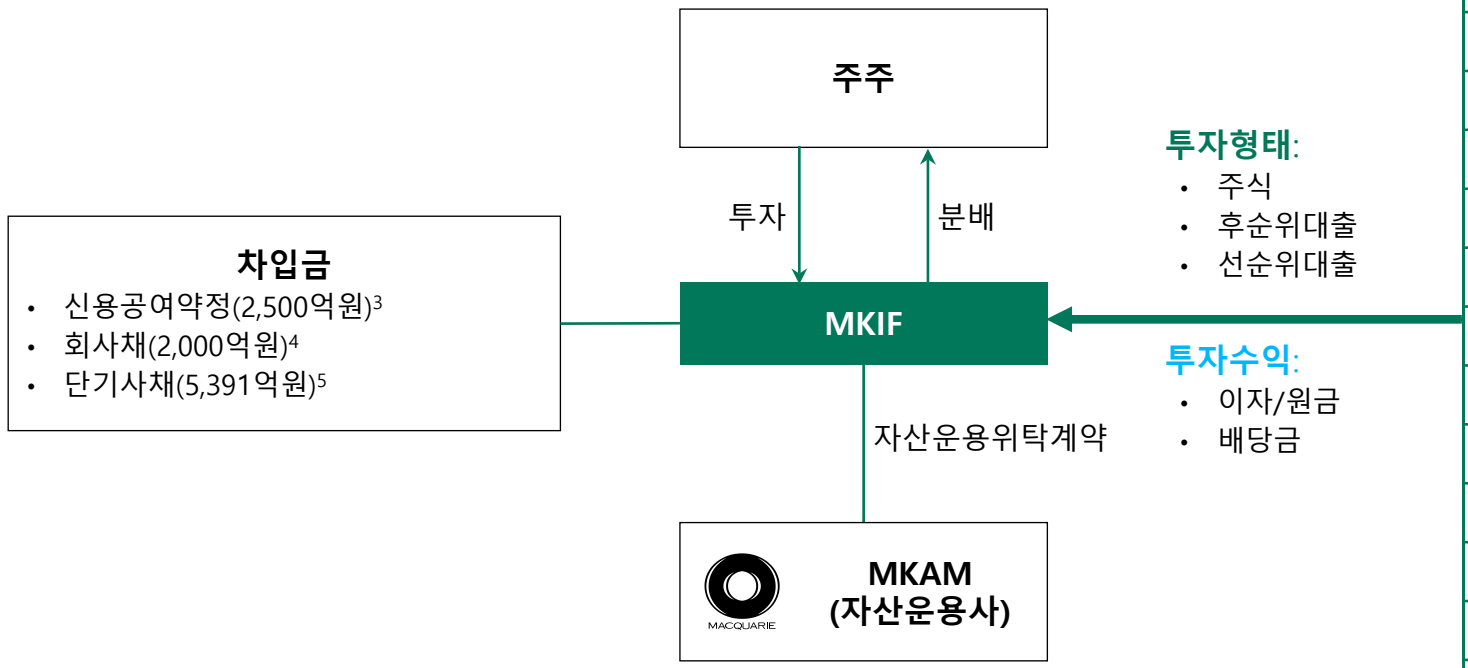
- 정부 유권해석을 통한 투자대상 범위 확대
- 다양한 신규투자 기회 모색
- 2017년 - 유상증자(1,472억원)
- 2020년 - 유상증자(2,442억원)
- 2021년 - 유상증자(3,935억원)
- 2023년 - 유상증자(3,610억원)
- 2024년 – 유상증자(4,931억원)

1. 기존 투자자산 중 백양터널 민간투자사업 관리운영권이 2025년 1월 9일에 만료됨에 따라 투자자산 수에서 차감하였으며, 투자법인인 백양터널(유)의 해산 절차는 2025년 11월에 종결 예정임에 따라 MKIF 투자금액은 유효함
2. 2025년 3월 31일 기준
3. 영문 축약어는 본 자료 8면 참조
4. 신주발행 0.6조원, 구주매출 0.4조원 / 2016년 3월에 런던 증권거래소 상장 폐지
5. 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); SCH 추가투자(2022년); CNCITY 신규투자(2023년), SEUE 신규투자(2023년), HDC 신규투자(2024년)
6. 신대구부산고속도로 매각(2008년); 서수원-오산-평택 고속도로 매각(2010년); 대구 4차 순환도로 매각(2012년); 지하철 9호선 매각(2013년); 백양터널 민간투자사업 관리운영권 만료(2025년)
7. 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; 2023년 6월; 2023년 9월; 2024년 1월, 2024년 12월
8. 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), 2023년 9월(NAHC)
9. 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)

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

사업 구조

- 인프라자산을 운영하는 19개[1]의 개별 사업시행법인에 투자
- 투자법인[2]에 대한 적극적인 경영 참여/활동
- 맥쿼리자산운용(주)(MKAM)을 통해 위탁운용되는 회사형 펀드
- 펀드는 법인세법상 배당소득공제 대상 – 해당연도 배당가능 이익의 90% 이상 배당하는 경우



(2025년 3월 31일 기준)

MKIF 투자법인	MKIF 지분
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)	18.16%
인천대교(주)	64.05%
부산신항제이배후도로(주)	47.56%
인천김포고속도로(주)	22.76%
동서울지하도로(주)	40%
(주)비엔씨티	30%
동북선도시철도(주)	30%
영산클린에너지(유)	100%
보문클린에너지(유)	100%
씨엔씨티에너지(주)	48%
그린디지털인프라(주)	100%

1. 기존 투자자산 중 백양터널 민간투자사업 관리운영권이 2025년 1월 9일에 만료됨에 따라 투자자산 수에서 차감하였으며, 투자법인인 백양터널(유)의 해산 절차는 2025년 11월에 종결 예정임에 따라 MKIF 투자금액은 유효함
2. MKIF가 투자 및 투자약정한 사업시행법인; 각 투자법인에 대한 MKIF 지분율은 투자약정금 전액 투자 가정
3. 약정액 2,500억원(2029년 1월 26일에 약정 만기) 중 480억원 인출
4. 5년 만기 1,000억원(2028년 6월 12일 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 11일 만기)
5. 총 발행한도 5,391억원의 단기사채 인수약정(2026년 12월 11일에 인수약정 만기) 관련 2,000억원 발행

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

포트폴리오 구성[1]

(2025년 3월 31일 기준)

- 19개[2] 국내 인프라사업에 총 3.1조원을 투자 중이며, 투자 형태는 주식(29%), 후순위 대출(70%), 선순위 대출(1%)로 구성됨

동북선 도시철도(DBR)
- 13.4km, 지하 도시철도
- MKIF 투자금액: 827억원(3%)

인천국제공항 고속도로(NAHC)
- 38.2km, 왕복 6-8차선 도로
- MKIF 투자금액: 753억원(2%)

인천-김포 고속도로(IGEX)
- 28.9km, 왕복 4-6차선 터널
- MKIF 투자금액: 1,280억원(4%)

우면산터널(WIC)
- 3.0km, 왕복 4차선 터널
- MKIF 투자금액: 203억원(1%)

인천대교(IBC)
- 12.3km, 왕복 6차선 교량
- MKIF 투자금액: 2,954억원(10%)

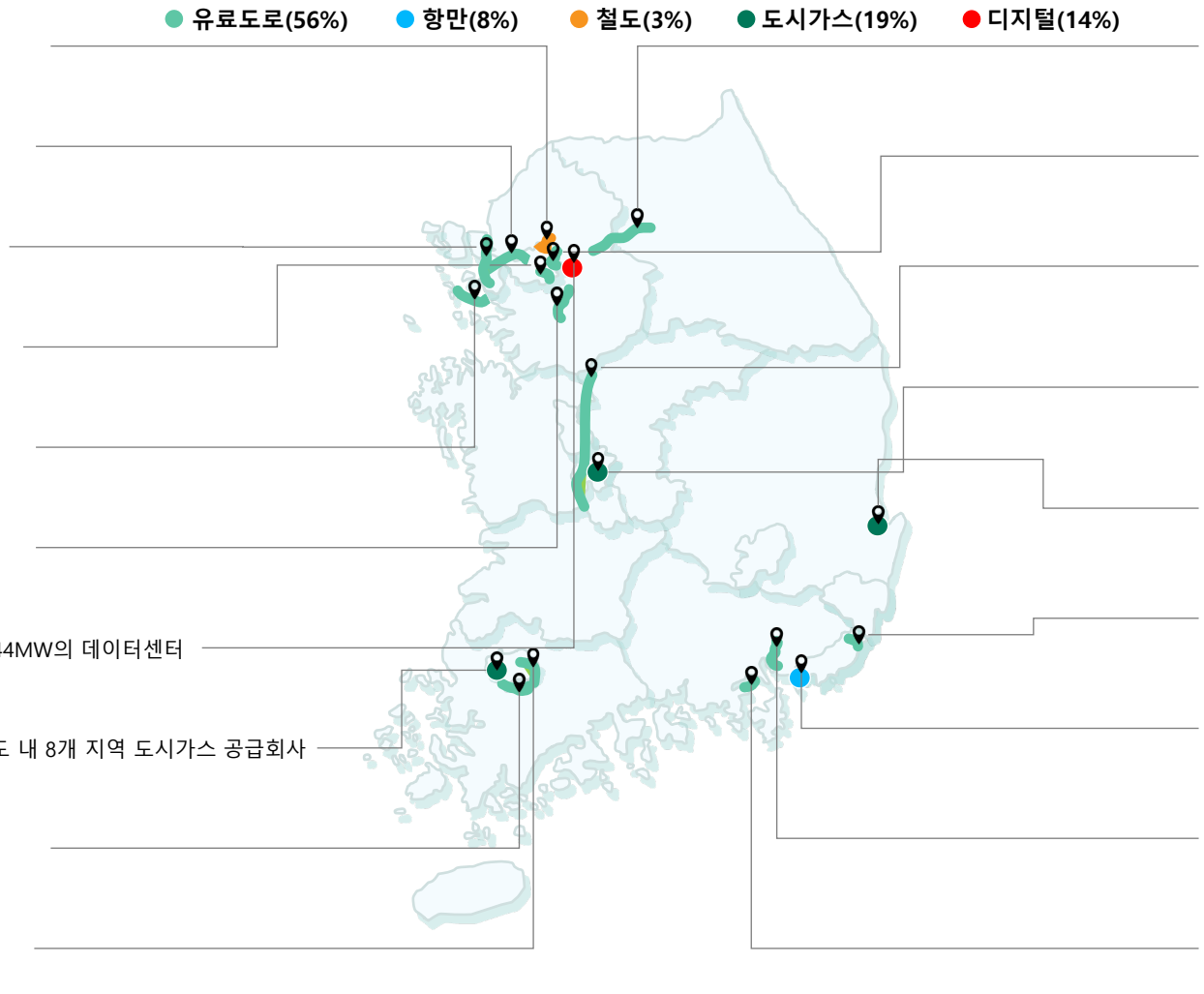
용인-서울 고속도로(YSE)
- 22.9km, 왕복 4-6차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,511억원(5%)

하남 데이터센터(HDC)
- 총 수전용량 40MW, 목표 IT Load 25.44MW의 데이터센터
- MKIF 투자금액: 4,230억원(14%)

(주)해양에너지(HY)
- 총 배관 2,569km의 광주시 및 전라남도 내 8개 지역 도시가스 공급회사
- MKIF 투자금액: 3,225억원(10%)

광주 제2순환도로, 3-1구간(KRRC)
- 3.5km, 왕복 6차선 도로
- MKIF 투자금액: 289억원(1%)

광주 제2순환도로, 1구간(KBICL)
- 5.6km, 왕복 6차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,058억원(3%)



서울-춘천 고속도로(SCH)
- 61.4km, 왕복 4-6차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,660억원(5%)

동부간선도로 지하화(SEUE)
- 10.1km, 왕복 4차선 지하도로
- MKIF 투자금액: 2,148억원(7%)

천안-논산 고속도로(CNEC)
- 81.0km, 왕복 4차선 도로
- MKIF 투자금액: 2,427억원(8%)

씨엔씨티에너지(주)(CNCITY)
- 총 배관 1,786km의 대전시 및 계룡시 도시가스 공급회사 겸 113MW 규모의 열전기 사업자
- MKIF 투자금액: 1,832억원(6%)

서라벌도시가스(주)(SRB)
- 총 배관 637km의 경상북도 내 2개 지역 도시가스 공급회사
- MKIF 투자금액: 871억원(3%)

수정산터널(SICL)
- 2.3km, 왕복 4차선 터널
- MKIF 투자금액: 471억원(2%)

부산항신항 2-3단계(BNP 2-3)
- 연 3백만 TEU 처리 능력을 갖춘 컨테이너 항만
- MKIF 투자금액: 2,594억원(8%)

부산항신항 제2배후도로(B2RR)
- 15.3km, 왕복 4차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,107억원(4%)

마창대교(MCB)
- 1.7km, 왕복 4차선 교량
- MKIF 투자금액: 1,128억원(4%)

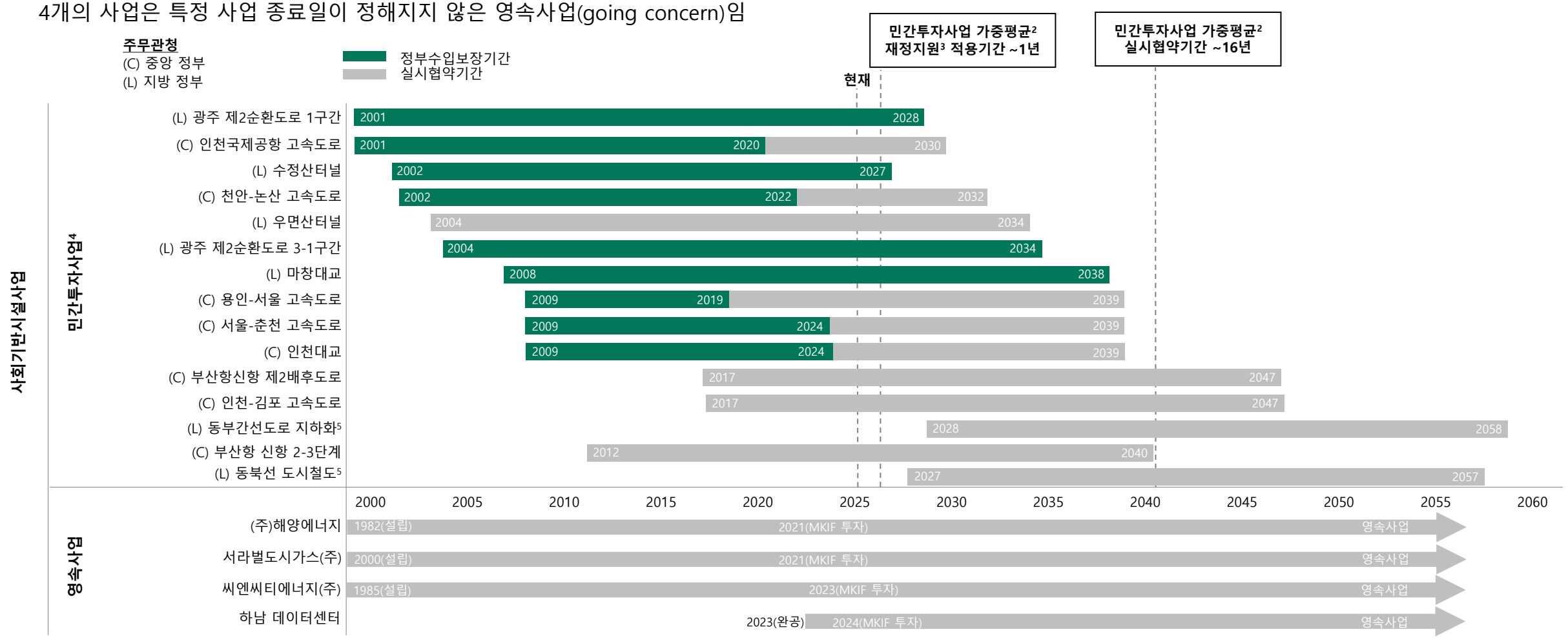
1. 각 금액 및 괄호 안에 표시된 구성%은 MKIF 투자금액 기준이며, 투자약정금 전액 투자 가정
2. 기존 투자자산 중 백양터널 민간투자사업 관리운영권이 2025년 1월 9일에 만료됨에 따라 투자자산 수에서 차감하였으며, 투자법인인 백양터널(유)의 해산 절차는 2025년 11월에 종결 예정임에 따라 MKIF 투자금액은 유효함

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

투자법인 운영 및 실시협약 기간

(2025년 3월 31일 기준)

- 회사는 총 19개[1] 사업에 투자하고 있으며, 이 중 15개의 사업은 주무관청과 실시협약을 체결하여 정해진 기간 동안 사업을 시행하는 민간투자사업이고, 그 외 4개의 사업은 특정 사업 종료일이 정해지지 않은 영속사업(going concern)임



1. 기존 투자자산 중 백양터널 민간투자사업 관리운영권이 2025년 1월 9일에 만료됨에 따라 투자자산 수에서 차감하였으며, 투자법인인 백양터널(유)의 해산 절차는 2025년 11월에 종결 예정임에 따라 MKIF 투자금액은 유효함
2. MKIF 투자금액으로 가중하였으며, 투자약정금 전액 투자 가정
3. 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
4. 민간투자사업 투자법인들은 관련 실시협약상, 투자법인 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시지급금을 받을 권리가 있음
5. 건설 후 실시협약기간인 30년 동안 운영(건설기간은 주무관청 예상기간으로 동부간선도로 지하화의 경우 총 5년, 동북선 도시철도의 경우 총 6년 4개월 예상)

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

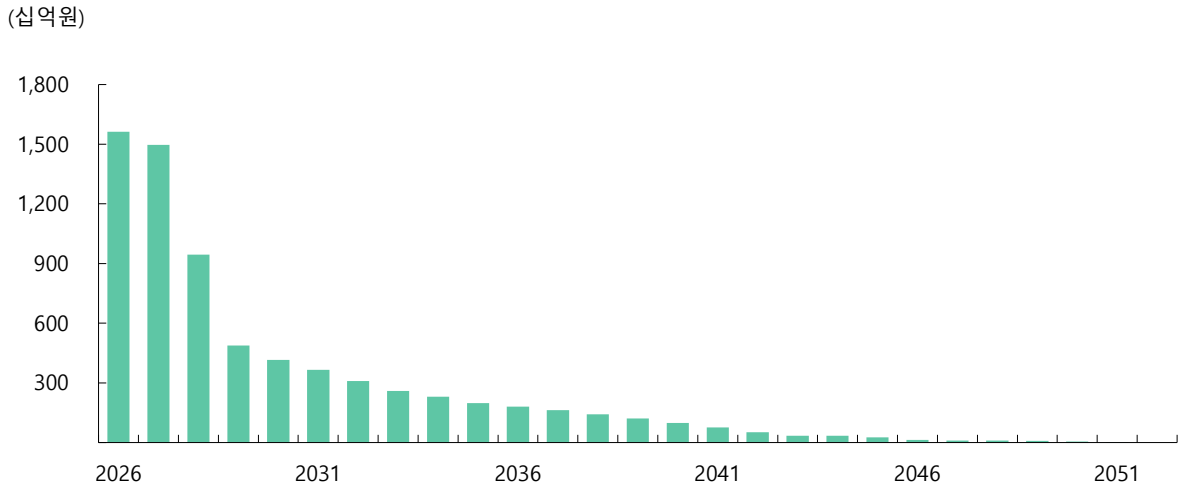
재무 현황

(2025년 3월 31일 기준)

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 30%[1]로 제한되며, 현재 차입 약정액 9,891억원 중 차입 잔액은 4,480억원임
  - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정(2029년 1월 26일에 약정 만기)에서 기준일 현재 480억원 인출
  - 회사채 2,000억원(5년 만기 1,000억원(2028년 6월 12일 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 11일 만기))
  - 총 발행한도 5,391억원의 단기사채 인수약정(2026년 12월 11일에 인수약정 만기) 관련 기준일 현재 2,000억원 발행
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 3.8%이고, 상환 평균 잔여 만기는 2.2년임
- 투자법인들의 외부차입금[2] 상환 평균 만기[3]는 약 5.7년임

현금[4]	4,213억원
부채상환 만기[3]	5.7년
부채비율[5]	27.2%

투자법인의 외부차입금 예상 잔액[6]



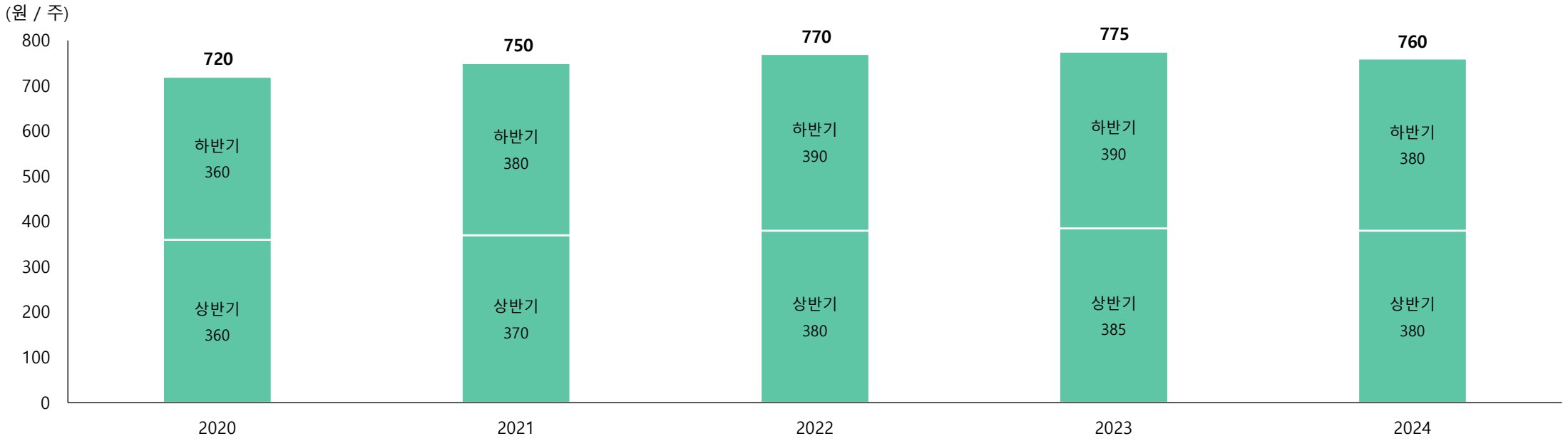
1. 민투법상 기준일 현재 MKIF 차입한도는 9,891억원임(MKIF 자본금 3조 2,972억원의 30%; 억원 미만 절사)
2. 투자법인의 외부차입금은 투자법인이 인출한 전체 차입금에서 다음을 공제한 금액을 의미함: (i) MKIF로부터 차입("MKIF대출")한 금액; (ii) MKIF대출과 동일한 약정 또는 상환 순위가 MKIF대출 대비 후순위인 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 상환위험이 주무관청으로 이전되어 있는 투자법인의 차입 금액
3. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 가중평균만기
4. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 총 현금 및 현금성자산(MKIF 현금 및 현금성 자산 693억원 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 투자가 없을 경우를 가정
   2028년 및 2029년도에 외부차입금 예상 잔액이 크게 감소하는 사유는, 그린디지털인프라(주) 및 영산클린에너지(유)의 외부차입 만기가 도래하기 때문이며, 각 회사는 해당 외부차입 만기 도래시 자금재조달을 진행할 가능성이 존재함

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

분배

- 분배금은 연 2회 지급(6월말 기준 / 12월말 기준)
- 최저 분배금 지급기준은 세무상이익 또는 배당가능이익 중 큰 금액(법인세 공제 적용)
- 2024년 하반기 분배금 주당 380원[1](총 1,820억원)은 2025년 2월 28일에 지급 완료

분배 실적[2]



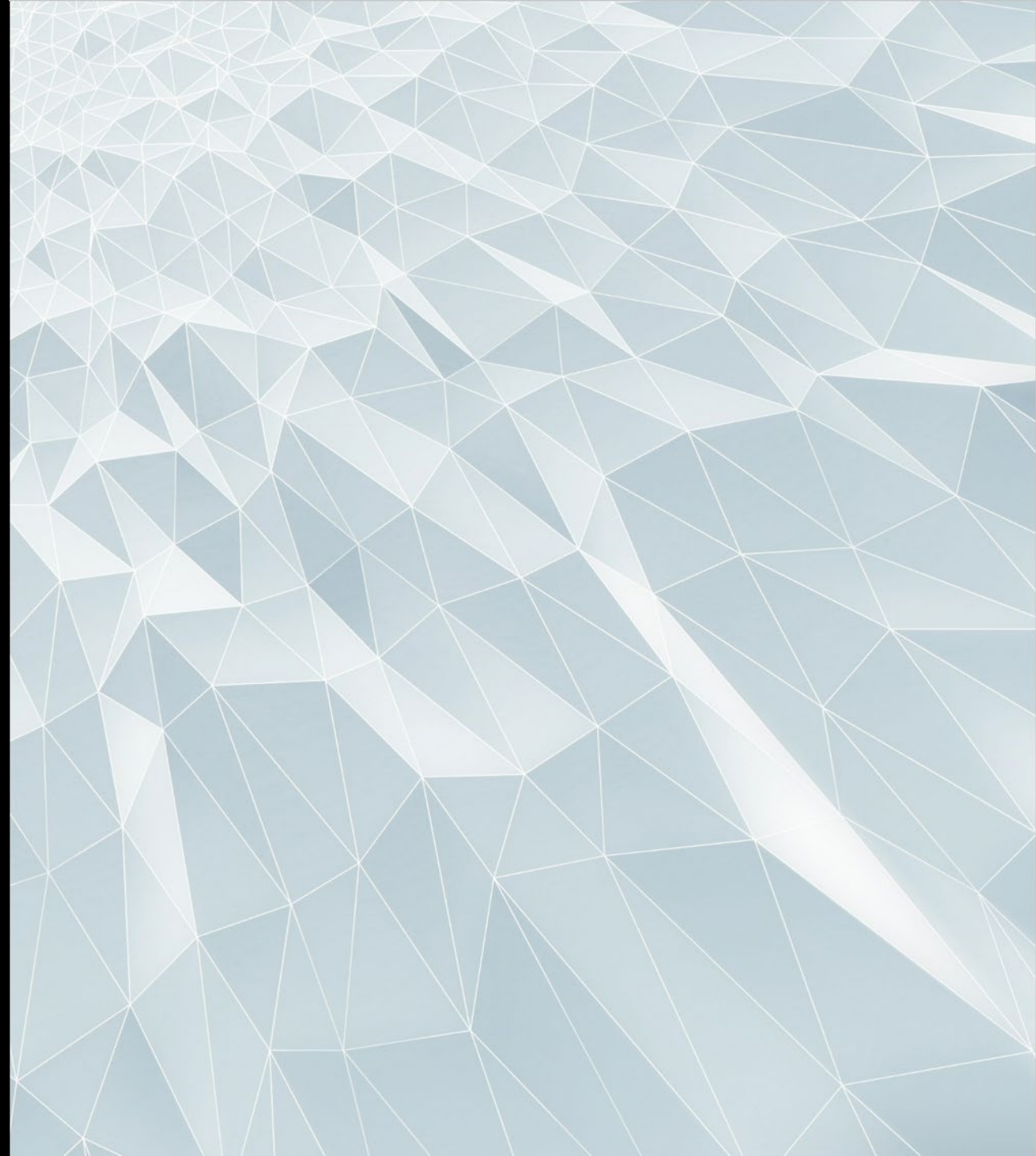
1. 분배금 전액은 소득세법상 배당소득세의 원천징수 대상임. 투자자들은 배당소득에 대한 정확한 세무처리에 대해서는 개별적으로 세무전문가의 자문 필요
2. 과거의 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MACQUARIE

02

2025년 1분기 실적



재무 및 운영성과 요약

MKIF 운용수익 및 순이익 (P15)

- 2025년 1분기 (이하 "동 분기") 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 8.2% 및 10.0% 상승한 1,992억원 및 1,827억원을 기록하였으며, 운용수익 및 순이익 증가는 배당수익 증가 및 운용비용 감소에 주로 기인함.

도로자산 실적 (P17)

- 동 분기 12개의 운영중인 유료도로 투자자산의 가중평균 통행량은 전년 동기 대비 1.4% 감소하였고, 이는 잦은 강설, 긴 한파, 경기 불확실성 증대가 통행량에 부정적인 영향을 미친 점과 직간접 경쟁도로 개통이 일부 자산(천안-논산 고속도로, 용인-서울 고속도로, 부산항신항 제2배후도로)의 통행량 실적에 추가적인 부담 요인으로 작용한 점에 기인함.

컨테이너 항만 실적 (P18)

- 동 분기 부산항 신항 2-3단계의 운영사인 (주)비엔씨티의 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 1.9% 상승한 0.69백만 TEU를 기록함. 매출액은 전년 동기 대비 5.7% 상승한 393억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 3.3% 상승한 169억원을 기록함.

도시가스 사업 실적 (P20)

- 동 분기 (주)해양에너지의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 6.1% 상승한 310백만 m^3임. 매출액은 전년 동기 대비 11.1% 상승한 2,902억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 14.6% 감소한 160억원을 기록함. 판매량 증가에도 EBITDA가 감소한 사유는, 2024년 1분기에 발생한 일회성 수익(일부 업종 분류 변경으로 조정된 판매단가 소급적용)이 동 분기에는 부재한 부분 등에 기인함.
- 동 분기 서라벌도시가스(주)의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 3.9% 상승한 73백만 m^3임. 매출액은 전년 동기 대비 5.0% 상승한 691억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 0.1% 감소한 45억원을 기록함. 판매량 증가에도 EBITDA가 감소한 사유는, 판관비가 동 분기에 조금 더 집중된 점 및 일부 비용이 동 분기에 조기 집행된 점 등에 기인함.
- 동 분기 씨엔씨티에너지(주)의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 2.1% 상승한 284백만 m^3임. 매출액은 전년 동기 대비 11.7% 상승한 3,025억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 36.0% 상승한 314억원을 기록함. EBITDA 증가율이 판매량 증가율 대비 더욱 높은 사유는, 가스/열/전기/스팀 사업의 판매단가가 전반적으로 상승한 점 등에 기인함.

데이터센터 운영 및 구축공사 현황

- MKIF가 그린디지털인프라(주)를 통해 투자한 하남 데이터센터는, 목표 IT 부하 25.44MW의 99%에 대해 임대차계약을 체결하였음. 2025년 3월 31일 기준, 목표 IT 부하 중 19.04MW에 대해서는 구축공사가 완료되었고, 잔여 6.40MW는 2025년 6월까지 구축공사 완료를 목표함. 구축공사 진척에 따라 운영 램프업이 이루어지고 있으며, 그린디지털인프라(주)는 2027년 중순에 램프업이 완료되어 목표 IT 부하 전체에 대한 약정 임대수익이 발생할 것으로 예상함.

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

주요 거래 및 이슈 요약

백양터널 민간투자사업 관리운영권 만료[1]

- 백양터널(유)는 주무관청인 부산광역시와 체결한 백양터널 민간투자사업[2] 실시협약에 근거하여, 2000년 1월 10일부터 2025년 1월 9일까지 백양터널을 관리 및 운영할 수 있는 권리(이하 "관리운영권")를 설정받은 사업시행자임. 2025년 1월 9일에 관리운영권이 만료됨에 따라, 백양터널은 2025년 1월 10일부터 부산광역시가 이관받아 관리/운영함.
- MKIF는 2004년 총 1,254억원(이하 "최초 투자금")을 백양터널(유)에 지분 및 대출 방식으로 투자한 뒤, 2008년 별도 유동화회사(이하 "유동화회사")에게 대출채권을 매각(이하 "유동화")하여 원금 조기 회수와 매각 차익을 실현하는 한편, 유동화회사의 지분증권을 취득하여 유동화회사에서 발생하는 순현금흐름[3] 전액을 MKIF가 배당으로 수령할 수 있는 권리를 확보함. 유동화를 통해 2008년에 이미 최초 투자금의 99%에 해당하는 금액을 회수함에 따라, 2025년 3월 31일 기준[4] 백양터널(유)에 대한 MKIF의 투자금액은 22억원이고, 이는 MKIF 투자 포트폴리오의 0.1%에 해당함.
- 백양터널(유)는 2025년 4월까지 부산광역시로부터 잔여 재정지원금을 수령한 뒤, 상법이 정하는 절차에 따라 2025년 11월까지 법인 해산을 완료할 계획이며, 해산 전까지 대출채권 투자자인 MKIF와 유동화회사에 원리금 지급을 지속할 예정임. 유동화회사는 순현금흐름 전액을 MKIF에 배당한 뒤 상법이 정하는 절차에 따라 2025년 11월까지 법인 해산을 완료할 계획임.

1. 더 자세한 내용은 2025년 1월 9일자 MKIF 공시(백양터널 민간투자사업 관리운영권 만료) 참고
2. 백양터널은 부산광역시에 위치한 연장 2.3km, 왕복 4차선 유료터널이고, 백양터널 민간투자사업은 주무관청인 부산광역시가 추진한 수익형(BTO) 민간투자사업으로, 사업시행자가 백양터널을 건설하고, 준공과 동시에 소유권은 주무관청에 귀속되며, 사업시행자는 운영개시일로부터 25년(2000년 1월 10일부터 2025년 1월 9일까지) 동안 백양터널에 대한 관리운영권을 설정받는 구조임
3. 유동화회사의 순현금흐름은 백양터널(유) 대출채권 보유분(99.2%)으로부터 발생한 수입에서, 유동화회사가 자체적으로 발행한 사채의 원리금, 운영비용 및 타 지분증권 원본반환금을 제한 금액이며, 유동화회사가 자체 발행한 사채는 2024년 상반기 중 상환 완료됨
4. 관리운영권은 만료되었으나 투자법인 해산절차는 2025년 11월에 종결 예정임에 따라, MKIF의 투자금액은 지금도 유효하며, 투자금액 22억원은 지분증권 12억원(지분율 100%) 및 대출채권 10억원(대출채권 총액의 0.8%)으로 구성됨

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

재무성과(분기별)[1]

- 2025년 1분기 운용수익 및 순이익은 전년 대비 각 8.2% 및 10.0% 상승함
- 운용수익 및 순이익 증가는 배당수익 증가 및 운용비용 감소에 주로 기인함

(단위: 백만원)

	2025년 1분기	2024년 1분기	증감률
운용수익	**199,165**	**184,133**	**8.2%**
이자수익[2]	69,683	73,122	
배당수익[3]	129,482	111,010	
기타수익	-	1	
운용비용	**16,514**	**18,014**	**(8.3%)**
운용수수료	11,327	12,092	
이자비용	4,098	4,829	
기타비용	1,089	1,093	
당기순이익	**182,651**	**166,119**	**10.0%**
경상적 당기순이익[4]	**182,651**	**166,119**	
주당순이익(EPS)(원)	**381**	**381**	**-%**
경상적 EPS(원)[4]	**381**	**381**	

1. 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준
2. 2025년 1분기 이자수익 감소는 2024년 7월 1일부터 시행된 (주)비엔씨티 후순위대출 약정 조건 변경에 주로 기인함
3. 2025년 1분기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 241억원, 천안논산고속도로(주) 540억원, 수정산투자(주) 185억원, 광주순환(주) 120억원, 우면산인프라웨이(주) 21억원, 씨엔씨티에너지(주) 41억원, 백양터널 유동화회사 146억원
   2024년 1분기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 217억원, 천안논산고속도로(주) 540억원, 수정산투자(주) 170억원, 광주순환(주) 120억원, 우면산인프라웨이(주) 22억원, 씨엔씨티에너지(주) 41억원
4. 일회성 항목 제외: 2025년 1분기 및 2024년 1분기 일회성 항목 없음

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

재무상태표[1]

(단위: 백만원)

	2025년 3월 31일	2024년 12월 31일
자산		
운용자산	**2,926,486**	**2,904,637**
현금 및 예치금	69,250	48,878
대출금	2,045,304	2,044,347
지분증권	811,932	811,412
기타자산	**951,580**	**924,967**
미수이자	946,559	915,765
미수배당금	-	4,122
선급비용	2,945	3,014
선급금	2,076	2,066
자산총계	**3,878,066**	**3,829,604**
부채		
사채	398,603	398,209
장기차입금	48,000	-
미지급운용보수	11,327	11,781
기타	5,273	5,411
부채총계	**463,203**	**415,401**
자본	-	
자본금	3,297,209	3,297,209
이익잉여금(결손금)	117,654	116,994
자본총계	**3,414,863**	**3,414,203**
부채 및 자본총계	**3,878,066**	**3,829,604**

투자집행 및 회수 세부내역

(단위: 백만원)

투자법인명	투자형태	2025년
광주순환도로투자(주)	후순위대출	(6,250)
천안논산고속도로(주)	후순위대출	(9,113)
동서울지하도로(주)	지분증권	520
	후순위대출	320
그린디지털인프라(주)	후순위대출	16,000
합계		**1,477**

1. 2024년 12월 31일은 감사 받은 개별 재무제표 기준, 2025년 3월 31일은 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준; 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 및 MKAM의 내부 평가위원회 의결에 따라 MKIF는 모든 비상장주식에 대해 취득가격으로 평가함

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

도로자산 실적

- 2025년 1분기 주요 하이라이트는 아래와 같음:
  - 동 분기 통행량 실적이 전반적으로 저조한 사유는, 잦은 강설, 긴 한파, 경기 불확실성 증대가 통행량에 부정적인 영향을 미친 점에 기인함
  - 천안-논산 고속도로, 용인-서울 고속도로, 부산항신항 제2배후도로의 경우, 최근 직간접 경쟁도로 개통이 통행량 실적에 추가적인 부담 요인으로 작용함

	2025년 1분기	
	일평균 통행량	
	대/일	전년 동기 대비 증감(%)
광주 제2순환도로, 1구간	63,178	(3.5%)
인천국제공항 고속도로	124,328	6.1%
수정산 터널	47,087	1.0%
천안-논산 고속도로	54,462	(5.4%)
우면산 터널	28,445	1.0%
광주 제2순환도로, 3-1구간	60,454	(2.0%)
마창대교	45,881	2.5%
용인-서울 고속도로	86,481	(4.4%)
서울-춘천 고속도로	56,937	1.5%
인천대교	73,502	2.9%
부산항신항 제2배후도로	19,625	(4.5%)
인천-김포 고속도로	49,885	(4.5%)
가중평균감소율[1]		**(1.4%)**

1. 자산별 통행수입에 대한 가중치 및 각 투자법인의 MKIF 지분율에 기초하여 산정(투자약정금 전액 투자 가정)

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

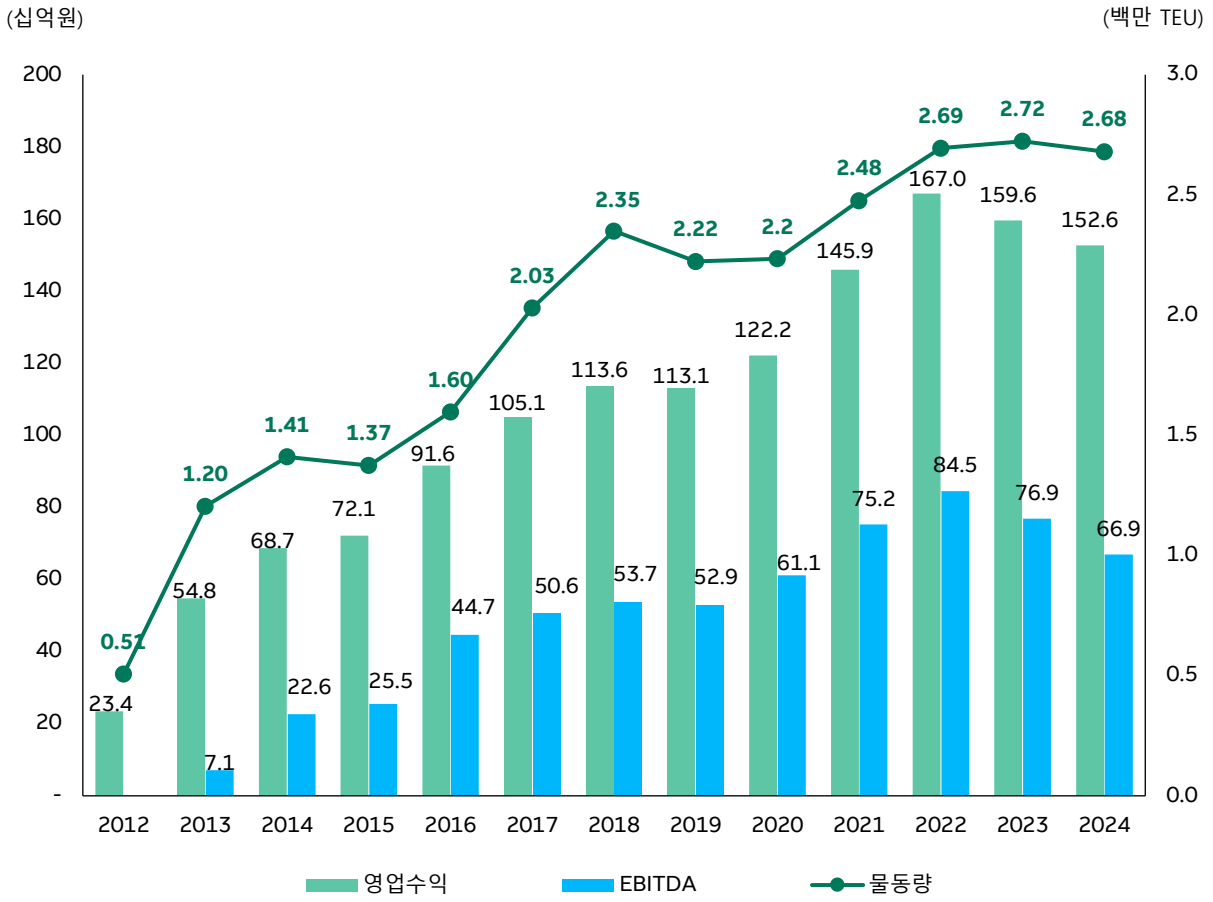
컨테이너 항만 실적

(주)비엔씨티 2025년 1분기 실적

	2025년 1분기	2024년 1분기	증감률
물동량(백만 TEU)	0.69	0.68	1.9%
영업수익(십억원)	39.3	37.2	5.7%
EBITDA(십억원)	16.9	16.3	3.3%
EBITDA 마진	42.9%	43.9%	(1.0%p)

- 동 분기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 1.9% 상승한 0.69백만 TEU를 기록함
- 매출액은 전년 동기 대비 5.7% 상승한 393억원을 기록함.
- EBITDA는 전년 동기 대비 3.3% 상승한 169억원을 기록하였고, EBITDA 마진은 42.9%를 달성함

(주)비엔씨티 과거 실적



© Macquarie Korea Infrastructure Fund

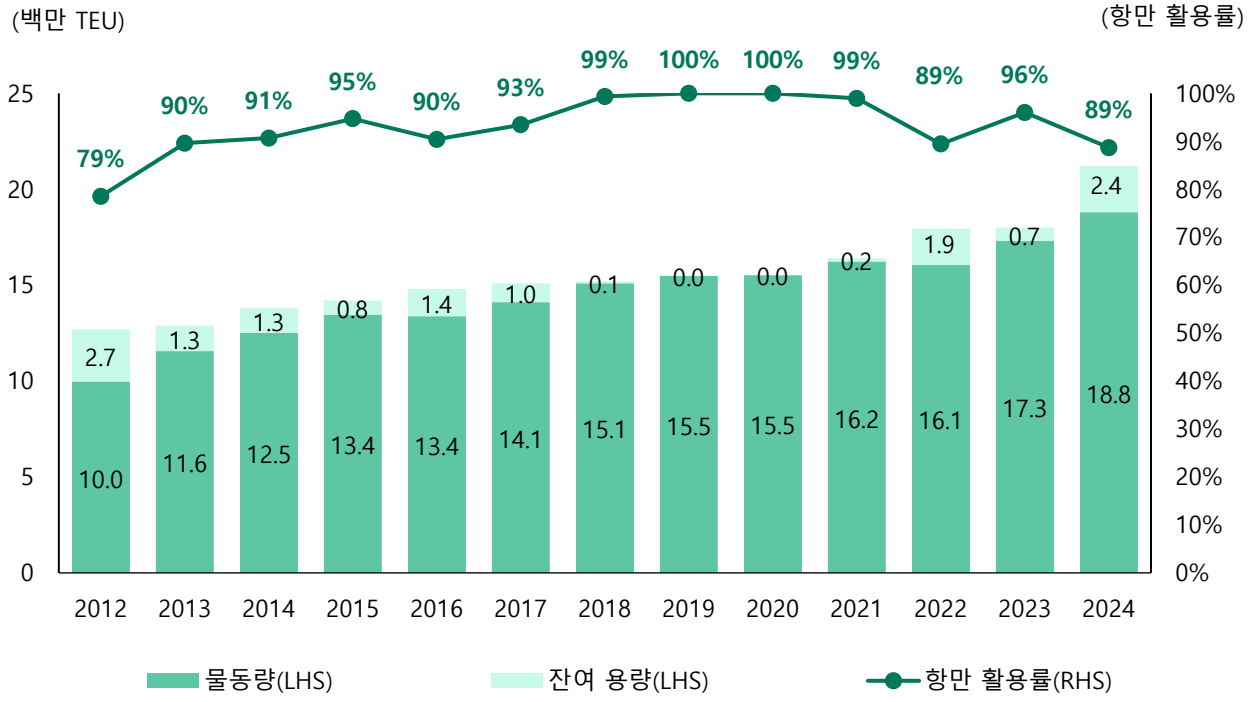
부산항[1]

- 부산항은 부산항 신항(이하 "신항")과 부산항 북항(이하 "북항")으로 구성되어 있음
- 2024년도 기준 부산항이 처리한 컨테이너 물동량은 총 25.1백만 TEU이고, 이 중 신항은 75%, 즉 18.8백만 TEU를 처리하였음

부산항 현황

	(주)비엔씨티 (부산항 신항 2-3단계)	신항	북항
운영중인 컨테이너 항만 수	(신항 항만)	7개	2개
연간 처리가능 용량 (TEU)	3.0백만	21.2백만	5.4백만
2024년도 물동량 (TEU)	2.7백만	18.8백만	6.3백만
전년 대비 물동량 증감율	(1.6%)	8.5%	(4.9%)
컨테이너 항만 활용률	89%	89%	117%
부산항 내 점유율[2]	11%	75%	25%

신항 물동량 추이



1. 출처: 각 항만 운영사 통계
2. 2024년도 물동량 기준

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

도시가스 사업 실적

(주)해양에너지 2025년 1분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 6.1% 상승한 310백만 m^3를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 11.1% 상승한 2,902억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 14.6% 감소[2]한 160억원을 기록하였음

	2025년 1분기	2024년 1분기	증감률
판매량(백만 m^3)	310	292	6.1%
매출액(십억원)[1]	290.2	261.1	11.1%
EBITDA(십억원)[2]	16.0	18.8	(14.6%)
배관 길이	2,569km	2,535km	1.3%

서라벌도시가스(주) 2025년 1분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 3.9% 상승한 73백만 m^3를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 5.0% 상승한 691억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 0.1% 감소[3]한 45억원을 기록하였음

	2025년 1분기	2024년 1분기	증감률
판매량(백만 m^3)	73	70	3.9%
매출액(십억원)[1]	69.1	65.8	5.0%
EBITDA(십억원)[3]	4.5	4.5	(0.1%)
배관 길이	637km	602km	5.8%

씨엔씨티에너지(주) 2025년 1분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 2.1% 상승한 284백만 m^3를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 11.7% 상승한 3,025억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 36.0% 상승[4]한 314억원을 기록하였음

	2025년 1분기	2024년 1분기	증감률
판매량(백만 m^3)	284	278	2.1%
매출액(십억원)[1]	302.5	270.8	11.7%
EBITDA(십억원)[4]	31.4	23.1	36.0%
배관 길이	1,786km	1,766km	1.1%

1. 매출액은 판매량, 한국가스공사(주) 도매단가 및 소매공급비용 변동에 주로 영향을 받음. 평균 도매단가는 천연가스 가격 변동에 따라 조정되며, 이는 매출액 및 매출원가에 영향을 미침
2. (주)해양에너지의 판매량 증가에도 EBITDA가 감소한 사유는, 2024년 1분기에 발생한 일회성 수익(일부 업종 분류 변경으로 조정된 판매단가 소급적용)이 동 분기에는 부재한 부분 등에 기인함
3. 서라벌도시가스(주)의 판매량 증가에도 EBITDA가 감소한 사유는, 판관비가 동 분기에 조금 더 집중된 점 및 일부 비용이 동 분기에 조기 집행된 점 등에 기인함
4. 씨엔씨티에너지(주)의 EBITDA 증가율이 판매량 증가율 대비 더욱 높은 사유는, 가스/열/전기/스팀 사업의 판매단가가 전반적으로 상승한 점 등에 기인함

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MACQUARIE

A

별첨

자산 운용 보수

(2025년 3월 31일 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 1,926억원[1]
- 기본 운용보수는 분기별로 산정 및 지급

*분기별 NIV 산정 방법:

- 해당 분기에 속하는 모든 거래일의 평균 MKIF 시가총액[2]
- 단, 분기말 MKIF 순차입금(차입금-현금 및 현금성자산)이 음수일 경우, NIV는 이를 반영하여 하향 조정됨

1. 동서울지하도로(주) 미인출 약정금액 1,886억원 및 그린디지털인프라(주) 미인출 약정금액 40억원
2. 해당 분기의 거래일 가중 평균 주가 기준

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 투자법인별 운영성과[1]

(단위: 백만원)

투자법인명	2024 조정된 매출액[2]	2024 영업비용	2024 조정된 EBITDA[2]	2024 순부채[3]	2024 조정된 EBITDA 마진	2024 순부채 / 조정된 EBITDA	2023 조정된 매출액[2]	2023 영업비용	2023 조정된 EBITDA[2]	2023 순부채[3]	2023 조정된 EBITDA 마진	2023 순부채 / 조정된 EBITDA
백양터널(유)	33,456	(5,622)	27,834	(1,635)	83%	(0.1x)	31,456	(6,760)	24,696	9,189	79%	0.4x
광주순환도로투자(주)[4]	51,581	(8,274)	43,307	(2,845)	84%	(0.1x)	50,795	(8,092)	42,703	(5,710)	84%	(0.1x)
신공항하이웨이(주)	277,346	(37,322)	240,024	(193,291)	87%	(0.8x)	221,467	(37,769)	183,697	(171,320)	83%	(0.9x)
수정산투자(주)	27,895	(5,217)	22,678	(17,541)	81%	(0.8x)	27,081	(5,234)	21,848	(16,927)	81%	(0.8x)
천안논산고속도로(주)	222,709	(46,796)	175,913	(321,861)	79%	(1.8x)	216,459	(42,985)	173,474	(354,432)	80%	(2.0x)
우면산인프라웨이(주)[4]	23,693	(5,557)	18,136	(24,113)	77%	(1.3x)	23,645	(5,295)	18,349	(23,916)	78%	(1.3x)
광주순환(주)	29,965	(8,564)	21,401	(17,119)	71%	(0.8x)	29,237	(7,847)	21,389	(17,288)	73%	(0.8x)
마창대교(주)[4]	45,539	(7,925)	37,613	(3,651)	83%	(0.1x)	43,118	(7,441)	35,677	(3,307)	83%	(0.1x)
경수고속도로(주)	66,760	(19,429)	47,331	279,778	71%	5.9x	64,174	(17,482)	46,692	305,204	73%	6.5x
서울-춘천고속도로(주)[4]	184,988	(30,417)	154,572	148,064	84%	1.0x	168,438	(28,288)	140,150	182,957	83%	1.3x
인천대교(주)	158,217	(22,306)	135,911	134,875	86%	1.0x	132,482	(20,190)	112,292	168,658	85%	1.5x
부산신항제이배후도로(주)	16,236	(7,896)	8,340	276,466	51%	33.2x	17,243	(7,252)	9,991	279,797	58%	28.0x
인천김포고속도로(주)	64,988	(11,194)	53,793	590,405	83%	11.0x	61,547	(11,128)	50,419	603,937	82%	12.0x
(주)비엔씨티	152,630	(85,728)	66,902	446,577	44%	6.7x	159,574	(82,688)	76,886	485,899	48%	6.3x
(주)해양에너지	722,033	(665,294)	56,739	(51,453)	8%	(0.9x)	724,981	(673,858)	51,123	(36,534)	7%	(0.7x)
서라벌도시가스(주)	189,706	(175,455)	14,251	(18,789)	8%	(1.3x)	198,224	(184,272)	13,952	(20,831)	7%	(1.5x)
씨엔씨티에너지(주)	656,886	(618,274)	38,612	114,680	6%	3.0x	670,030	(628,142)	41,889	104,662	6%	2.5x
지분율에 기초한 합계 및 평균[5]	**1,835,791**	**(1,268,015)**	**567,777**	**334,770**	**31%**	**0.6x**	**1,811,648**	**(1,284,127)**	**527,520**	**392,912**	**29%**	**0.7x**

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. 2025년 3월 31일 MKIF 지분율에 기초하여 산정(마진 및 배수는 평균, 그 외 수치는 합계)

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 투자법인별 투자 형태[1]

(2025년 3월 31일 기준)

(단위: 십억원)

투자법인명	자산명	자산명 약자	주식	지분율(%)	후순위대출	선순위대출	총계
백양터널(유)[2]	백양터널	BYTL	1.2	100%	-	1.0	2.2
광주순환도로투자(주)	광주 제2순환도로 1구간	KBICL	33.1	100%	72.7[2]	-	105.8
신공항하이웨이(주)	인천국제공항 고속도로	NAHC	23.6	24.1%	51.7	-	75.3
수정산투자(주)	수정산터널	SICL	47.1	100%	-	-	47.1
천안논산고속도로(주)	천안-논산 고속도로	CNEC	87.8	60%	154.9	-	242.7
우면산인프라웨이(주)	우면산터널	WIC	5.3	36%	-	15.0	20.3
광주순환(주)	광주 제2순환도로 3-1구간	KRRC	28.9	75%	-	-	28.9
마창대교(주)	마창대교	MCB	33.8	70%	79.0	-	112.8
경수고속도로(주)	용인-서울 고속도로	YSE	51.5	43.75%	99.6	-	151.1
서울-춘천고속도로(주)	서울-춘천 고속도로	SCH	4.2	18.16%	161.8	-	166.0
인천대교(주)	인천대교	IBC	54.4	64.05%	241.0	-	295.4
부산신항제이배후도로(주)	부산항신항 제2배후도로	B2RR	41.5	47.56%	69.2	-	110.7
인천김포고속도로(주)	인천-김포 고속도로	IGEX	43.7	22.76%	84.3	-	128.0
동서울지하도로(주)	동부간선도로 지하화	SEUE	100.0	40%	114.8		214.8
(주)비엔씨티	부산항 신항 2-3단계	BNP 2-3	66.4	30%	193.0	-	259.4
동북선도시철도(주)	동북선 도시철도	DBR	35.4	30%	47.3	-	82.7
영산클린에너지(유)	(주)해양에너지	HY	32.3	100%	290.2	-	322.5
보문클린에너지(유)	서라벌도시가스(주)	SRB	8.7	100%	78.4	-	87.1
씨엔씨티에너지(주)	씨엔씨티에너지(주)	CNCITY	183.2	48%	-	-	183.2
그린디지털인프라(주)	하남 데이터센터	HDC	23.0	100%	400.0	-	423.0
총계			**905.1**		**2,137.9**	**16.0**	**3,059.0**
비율(%)			**29.6%**		**69.9%**	**0.5%**	**100%**

1. MKIF 투자금액 기준이며, 투자약정금 전액 투자 가정
2. 백양터널 민간투자사업 관리운영권은 2025년 1월 9일에 만료되었으나, 투자법인인 백양터널(유)의 해산 절차는 2025년 11월에 종결 예정임에 따라 MKIF 투자금액은 유효함
3. 운전자금 32억원 및 중순위 주주차입금 375억원을 포함한 금액임

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 투자자산별 주무관청 재정지원 조건[1]

(2025년 3월 31일 기준)

(단위 : 연, %)

투자시설명	주무관청	사업시행기간	잔존 사업시행기간	재정지원기간	잔존 재정지원기간	수입보장 기준[2]	수입환수 기준[2,3]	비고
광주 제2순환도로, 1구간	광주시	28.0	3.8	28.0	3.8	투자비 보전 방식		투자법인에 분기별 자금제공금을 지급하여 MKIF 투자수익률을 보장
수정산 터널	부산시	25.0	2.0	25.0	2.0	90%	110%	실제 통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%에 대해서만 재정지원금을 제공
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	9.7	30.0	9.7	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	13.3	30.0	13.3	75.78%	100%	수입보장기준은 처분가능수입계좌에 대해 적용 추정 통행료수입이 100% 초과 시 주무관청과 사업자가 초과분을 50:50 비율로 공유

1. 기준일 현재 주무관청의 재정지원 의무가 유효한 투자자산들 기준
2. 실시협약상 연간 추정 통행료수입에 대한 실제 통행료수입 비율(%)
3. 주무관청이 수입 초과분을 환수

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

맥쿼리그룹 및 MAM Real Assets

MAM Real Assets는 맥쿼리 내 맥쿼리자산운용그룹의 Private Markets 중 실물자산(Real Assets) 사업부로, 인프라 투자 및 운용 분야에서 30년 이상의 경력을 보유

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

맥쿼리그룹 (Macquarie Group Limited)

맥쿼리자산운용그룹
(Macquarie Asset Management)

운용자산(AUM) : US$585 billion[1]

Private Markets

투자분야

대체투자
(실물자산, 농지 등)

Public Markets

투자분야

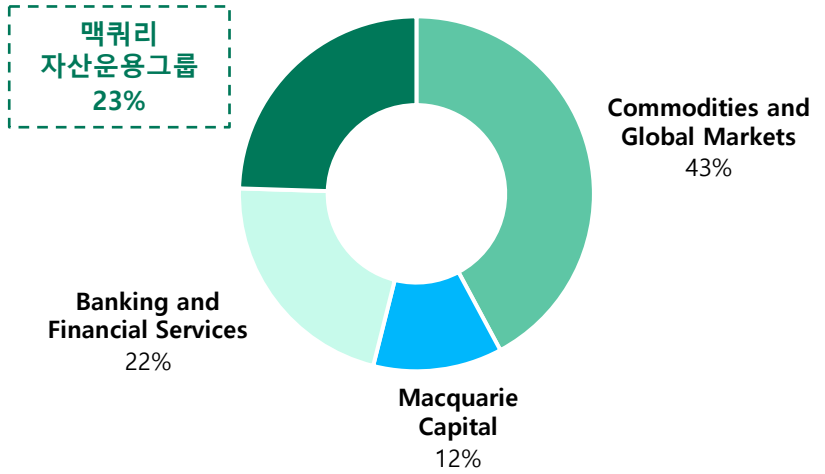
주식 및 채권

Commodities and Global Markets (CGM)

Banking and Financial Services (BFS)

Macquarie Capital (MacCap)

맥쿼리그룹 이익 기여도[2]



1. 2024년 12월 31일 기준
2. 2023년 10월 1일 – 2024년 9월 30일 순이익 기준

© Macquarie Korea Infrastructure Fund

지속가능경영 관련 공지

지속가능경영 목표

맥쿼리자산운용(주)는 맥쿼리 그룹의 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. 각 펀드의 투자회사에 대한 ESG 관련 정보는 펀드 보고서 및 발표 자료를 통해 최소한 일년에 한 차례씩 주주에게 제공됩니다. 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.

맥쿼리자산운용 그룹의 넷제로를 위한 노력

맥쿼리자산운용그룹(MAM)은 2040년까지 전 세계 탄소 배출량 넷제로를 목표로 포트폴리오 투자 및 운용을 진행하겠다고 2020년 12월에 발표했습니다.

넷제로 목표를 실현하려면 다양한 노력이 요구되며, 현재 MAM은 목표 달성을 위한 여정의 초기 단계에 있습니다. 2020년 이후로 넷제로와 관련된 새로운 방안들이 도입되었고, MAM이 투자하는 사업 분야와 자산군 전반에서 넷제로 달성을 위한 다양한 방안 및 관련된 고충에 대한 이해를 더해가는 등 지난 3년간 많은 발전이 있었습니다.

이를 고려하여, MAM은 전 세계에 걸쳐 MAM이 컨트롤이 있거나 상당한 영향력을 보유한 자산들에 대해 2040년까지 Scope 1과 Scope 2 온실가스(GHG) 배출 넷제로 계획에 발맞추어 포트폴리오 투자 및 운용을 진행할 계획입니다[1]. 공모 증권 운용 포트폴리오와 같이 MAM이 컨트롤이 없거나 상당한 영향력을 보유하지 않은 자산들의 경우, 고객 입장이 반영된 신탁 및 규제 책임에 부합하는 방식으로 파리기후협정[2]의 목표를 계속해서 추진할 것입니다.

MAM은 다양한 자산군에서 넷제로를 실현하기 위한 보다 구체적인 계획을 향후 수개월 내에 발표할 예정입니다. 또한 이를 위해 설정한 가정, 실현 방안 및 잠정 목표치에 대한 추가적인 정보도 제공할 것입니다[3].

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.

1. MAM은 일반적으로 Scope 1과 Scope 2 배출량에 대해서만 영향력을 보유함. 그러나 MAM이 컨트롤을 갖거나 상당한 영향력을 보유한 자산들의 경우 '넷제로 자산운용사 이니셔티브(Net Zero Asset Managers Initiative) 지침'에 따라 Scope 3 배출량 감축을 최대한 지원할 계획임.
2. 파리기후협정의 핵심 목표는 금세기 지구 온도 상승분을 산업화 이전 대비 2°C보다 훨씬 낮게 유지하고 1.5°C 내로 제한하기 위한 공통된 노력을 통해 전 세계의 기후변화에 대한 대응을 강화하는 것임. 기후변화에 관한 정부간 협의체(IPCC)는 이러한 1.5°C 목표치에 부합하려면 2050년까지 넷제로 목표가 달성되어야 한다고 발표함
3. 참고: Macquarie Asset Management - Our approach to sustainability (https://mim.fgsfulfillment.com/download.aspx?sku=MAM-SUSTAIN-APPROACH)

© Macquarie Korea Infrastructure Fund