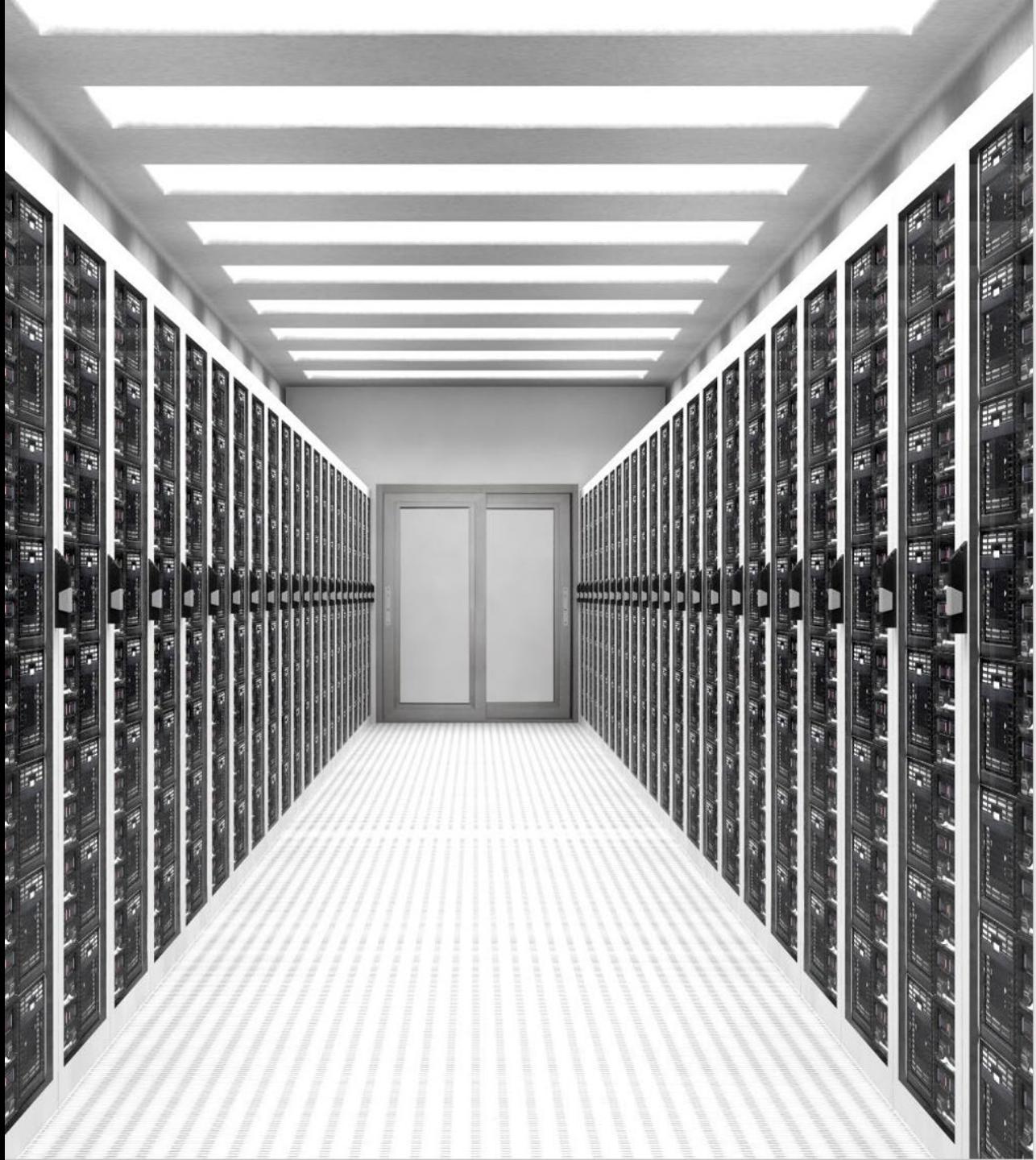




맥쿼리한국인프라투융자회사

Investor Presentation

2025년 4분기



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 달성을 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

1 MKIF 소개

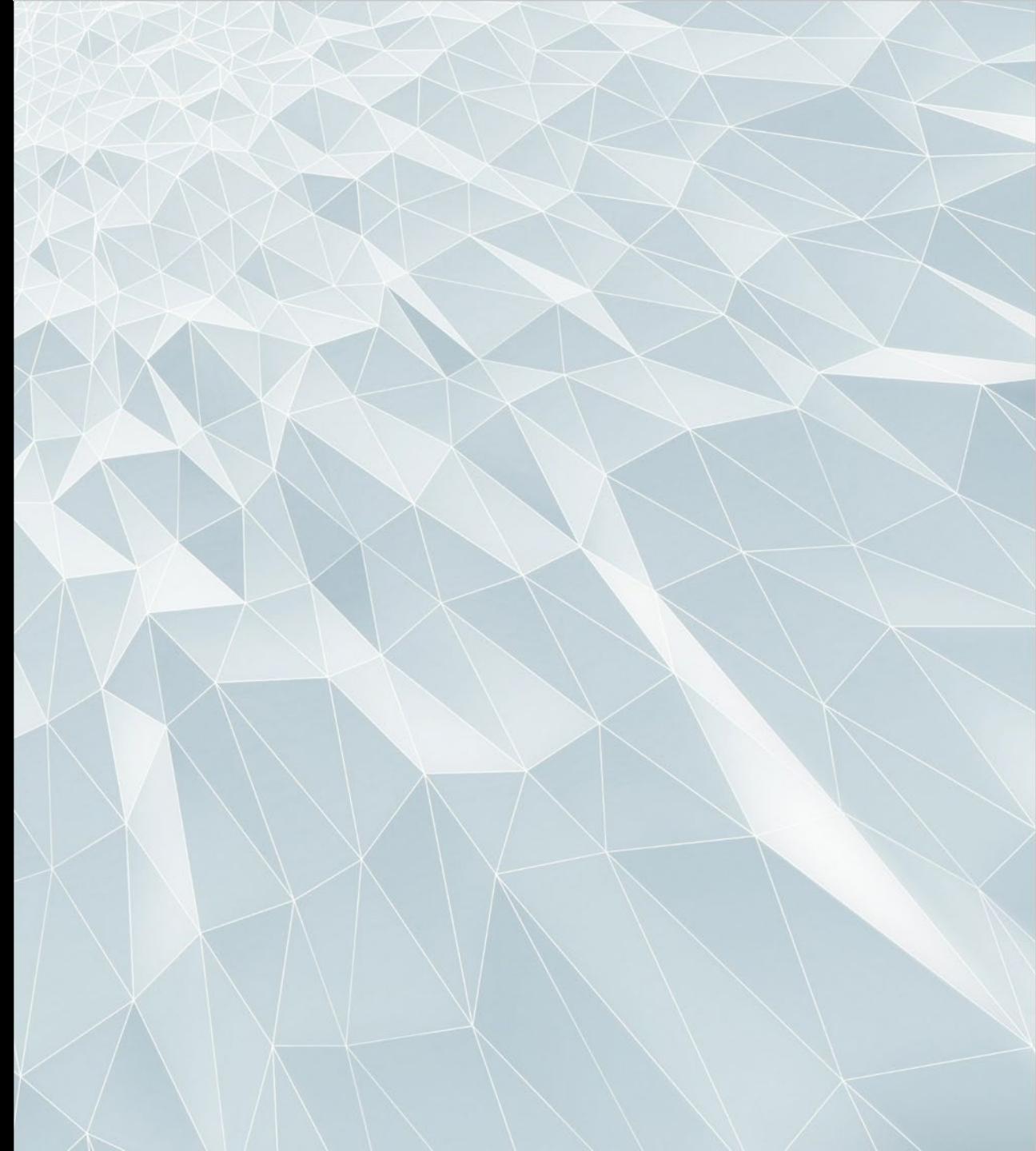
한국 인프라 펀드의 선두주자	4
MKIF 연혁	5
사업 구조	6
포트폴리오 구성	7
투자법인 운영 및 실시협약 기간	8
재무 현황	9
분배	10
	11

2 2025년 실적

재무 및 운영성과 요약	12
주요 거래 및 이슈 요약	13
재무성과	14
재무상태표	18
도로자산 실적	20
컨테이너 항만 실적	21
부산항	22
도시가스 사업 실적	23
	24

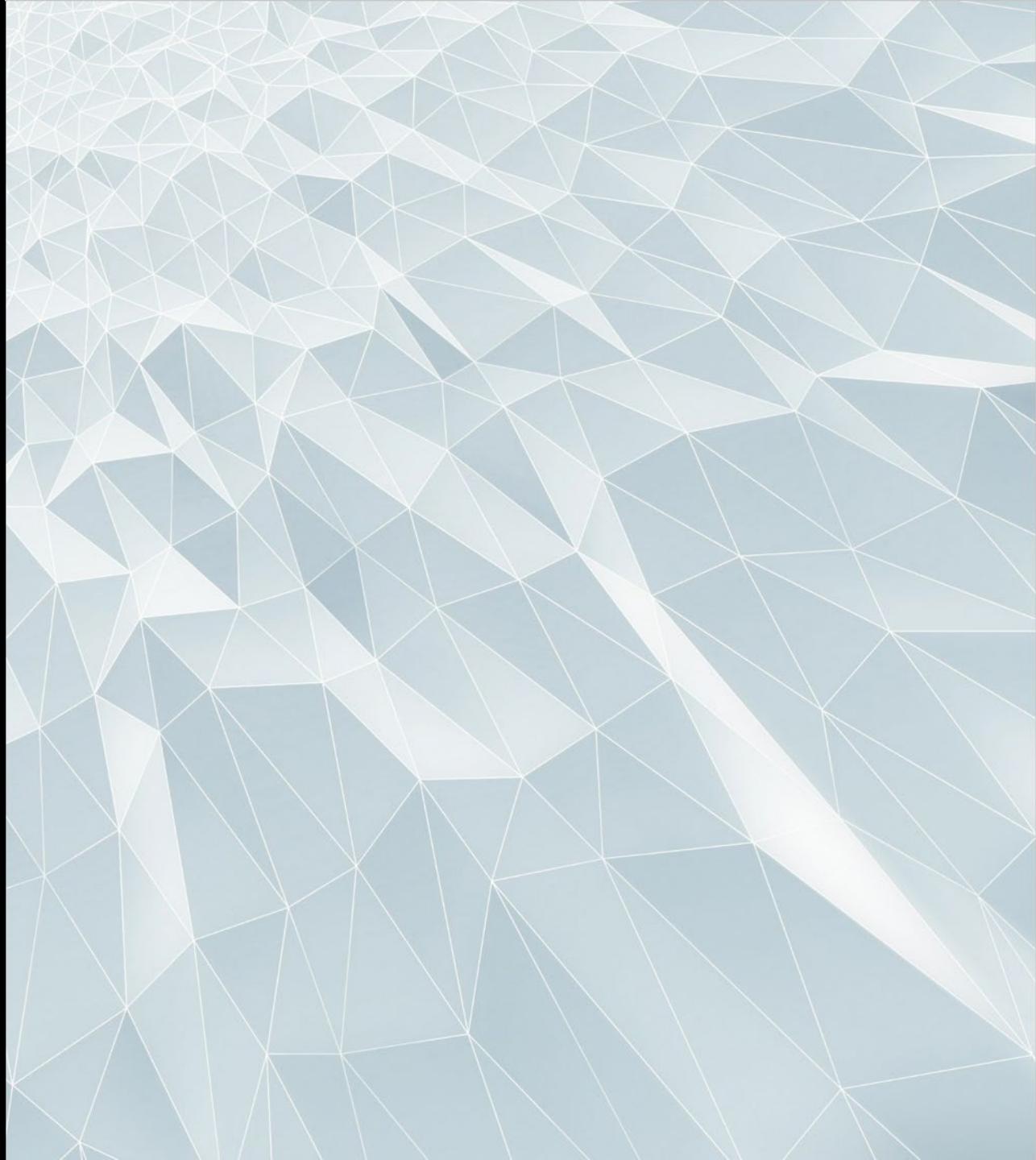
A 별첨

25



01

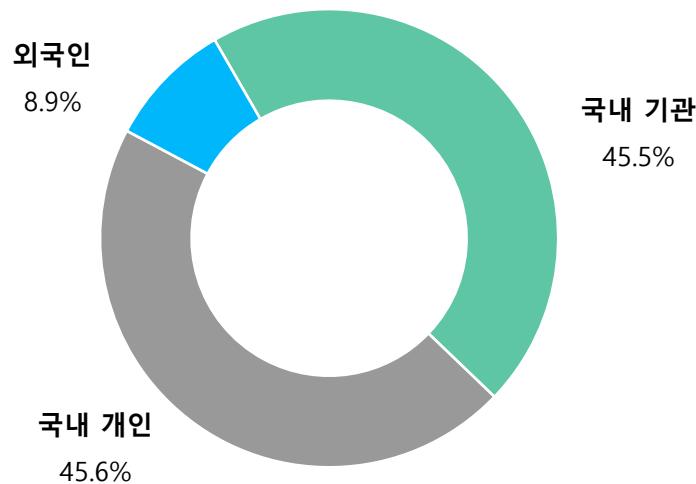
MKIF 소개



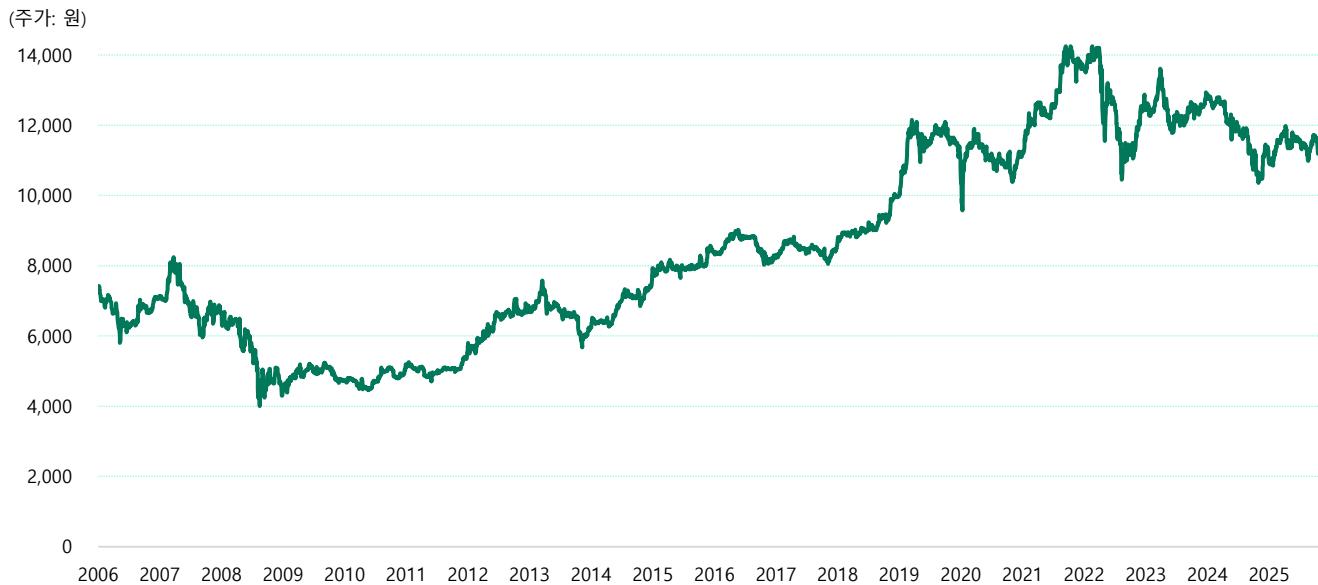
한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~5.4조원¹
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』(“민투법”)에 정의된 국내 사회기반시설사업(“인프라사업”)의 시행을 목적으로 하는 법인(“사업시행법인”)에 투자²
- 2025년도 기준 6.8%의 시가 분배수익률 달성³
- 신용등급 AA0(안정적)⁴

주주 현황¹



주가 추이⁵



1. 2025년 12월 31일 기준

2. 민투법은 도로, 철도, 항만, 하수도, 폐기물처리시설 등의 사회기반시설들을 명시함

3. 2025년 말 종가 11,250원 및 2025년도 연간 분배금 주당 760원 기준 시가배당률; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님

4. 2025년 6월 및 7월 중 한국기업평가, NICE 신용평가, 한국신용평가에서 평가한 MKIF 회사채 신용등급 기준

5. 맥쿼리인프라 상장일인 2006년 3월 15일부터 2025년 12월 31일까지의 주가 추이; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님

설립 / 상장 2002 / 2006	투자대상 국내 인프라사업	포트폴리오 도로 13개¹, 항만 1개, 철도 1개, 도시가스 3개, 디지털 1개	시가총액 5.4조원 (KOSPI 91위)
--------------------------------	--------------------------	--	---------------------------------------

MKIF 연혁²

2002 ~ 2006

펀드 설립 및 투자자금 유치

2006 ~ 2009

기업공개 및 자산 안정화

2007 ~

적극적인 펀드 및 투자자산 관리

2017 ~

유상증자 및 신성장 추진

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

- 2006년 3월 상장(1.0조원)³
- 한국 거래소와 런던 증권거래소에 상장³
- 건설자산 5개 성공적 개통
- 투자자산 운영 안정화 달성

- 펀드 관리**
- 투자 15건⁴ / 매각 4건⁵ / 사업 만료 1건⁵
 - 16건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행⁶
 - 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화
- 투자자산 관리**
- 18건의 투자자산 사업재구조화⁷
 - 16건의 투자자산 분쟁 종결⁸
 - 관련 현안 적극대응

- 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/청산 절차는 2026년 1월 26일에 종료되었으나, 기준일(2025년 12월 31일)상 MKIF 투자금액은 유효함
2. 영문 축약어는 본 자료 8면 참조

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

4. 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); CNCCITY 신규투자(2023년); SEUE 신규투자(2023년); HDC 신규투자(2024년)

5. 신대구부산고속도로 매각(2008년); 서수원-오산-평택 고속도로 매각(2010년); 대구 4차 순환도로 매각(2012년); 지하철 9호선 매각(2013년); 백양터널 민간투자사업 관리운영권 만료(2025년)

6. MKIF가 발표한 펀드 자금재조달 공시 참조: 2007년 5월; 2009년 4월; 2009년 11월; 2011년 5월; 2014년 2월; 2016년 5월; 2018년 6월; 2019년 1월; 2021년 6월; 2022년 3월; 2023년 6월; 2023년 9월; 2024년 1월, 2024년 12월, 2025년 6월

7. 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), 2025년 12월(IBC)

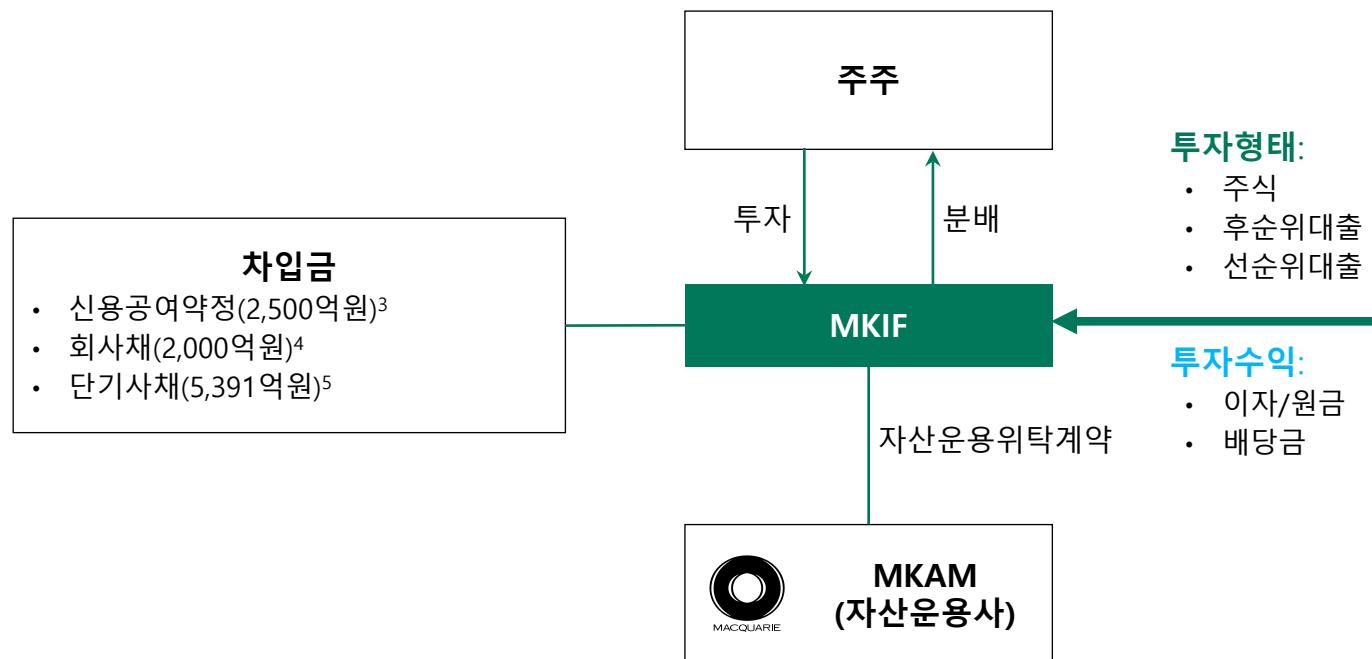
8. 2013년 10월(BNP 2-3); 2015년 4월(MCB); 2015년 8월(KBICL); 2016년 12월(KBICL); 2019년 1월(SICL & BYTL); 2019년 3월(SICL); 2018년~2019년(SICL, WIC, KBICL, NAHC, CNEC 관련 총 5건의 세무소송); 2020년 5월(BYTL); 2020년 6월(IBC); 2021년 12월(KBICL), 2025년 6월(MCB)

Macquarie Korea Infrastructure Fund

사업 구조

(2025년 12월 31일 기준)

- 인프라자산을 운영하는 19개¹의 개별 사업시행법인에 투자
- 투자법인²에 대한 적극적인 경영 참여/활동
- 맥쿼리자산운용(주)(MKAM)을 통해 위탁운용되는 회사형 펀드
- 펀드는 법인세법상 배당소득공제 대상 – 해당연도 배당가능 이익의 90% 이상 배당하는 경우



1. 기존 투자자산 중 백양터널 민간투자사업 관리운영권이 2025년 1월 9일에 만료됨에 따라 투자자산 수에서 차감하였으며, 투자법인인 백양터널(유)의 해산/청산 절차는 2026년 1월 26일에 종료되었으나, 기준일(2025년 12월 31일)상 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 1,070억원 인출

4. 5년 만기 1,000억원(2028년 6월 12일 만기) 및 5년 만기 1,000억원(2030년 6월 11일 만기)

5. 총 발행한도 5,391억원의 단기사채 인수약정(2026년 12월 11일에 인수약정 만기) 관련 1,505억원 발행

MKIF 투자법인	MKIF 지분
광주순환도로투자(주)	100%
신공항하이웨이(주)	24.1%
수정산투자(주)	100%
천안논산고속도로(주)	60%
우면산인프라웨이(주)	36%
광주순환(주)	75%
(주)마창대교	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%

포트폴리오 구성1

(2025년 12월 31일 기준)

- 19개² 국내 인프라사업에 총 3.0조원을 투자 중이며, 투자 형태는 주식(30%), 후순위 대출(69%), 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: 1,281억원(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)

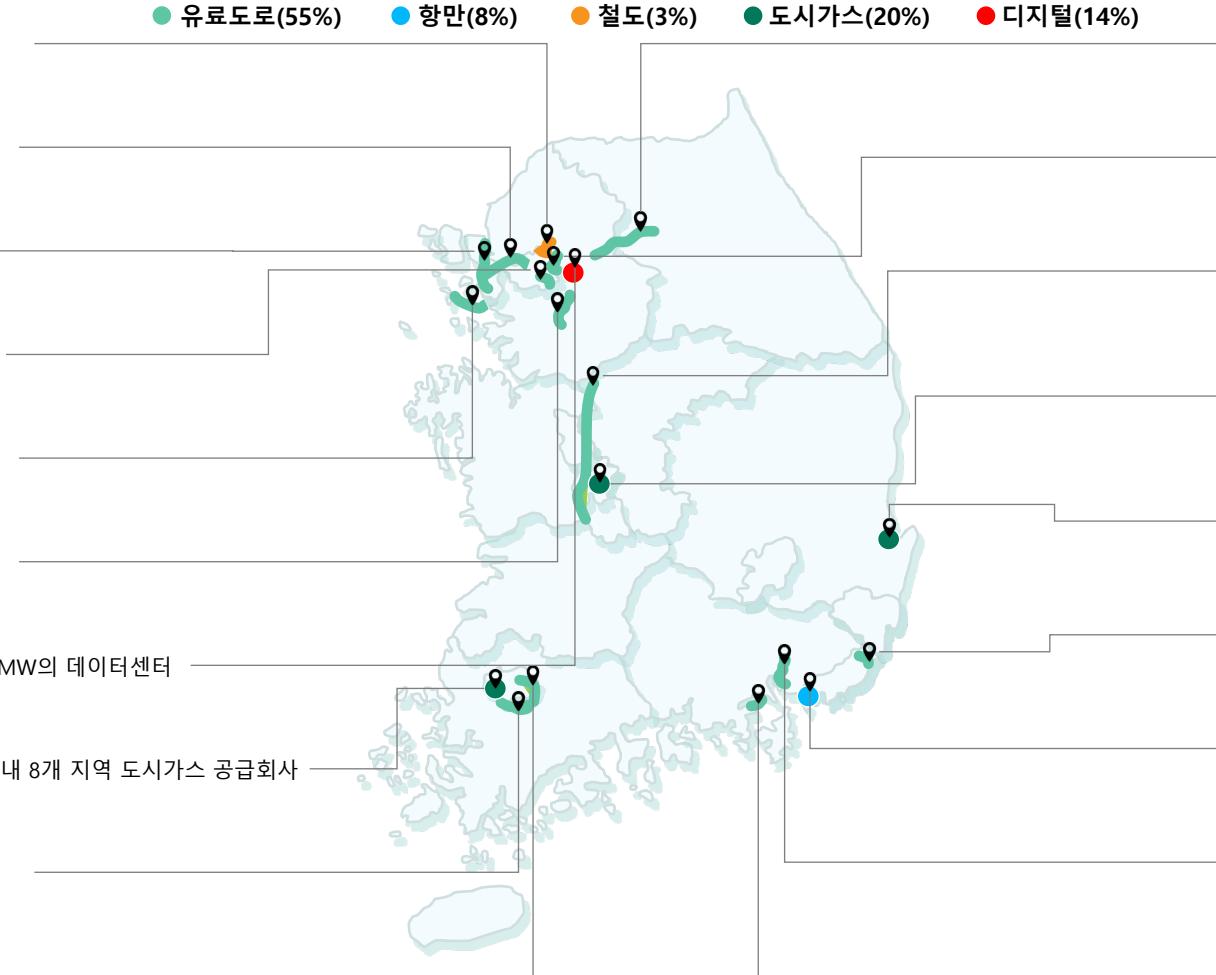
- 총 배관 2,588km의 광주시 및 전라남도 내 8개 지역 도시가스 공급회사
- MKIF 투자금액: 3,225억원(11%)

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: 871억원(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: 2,147억원(7%)

천안-논산 고속도로(CNEC)

- 81.0km, 왕복 4차선 도로
- MKIF 투자금액: 2,154억원(7%)

씨엔씨티에너지(주)(CNCITY)

- 총 배관 1,794km의 대전시 및 계룡시 도시가스 공급회사
- 113MW 규모의 열전기 사업자
- MKIF 투자금액: 1,832억원(6%)

서라벌도시가스(주)(SRB)

- 총 배관 657km의 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%)

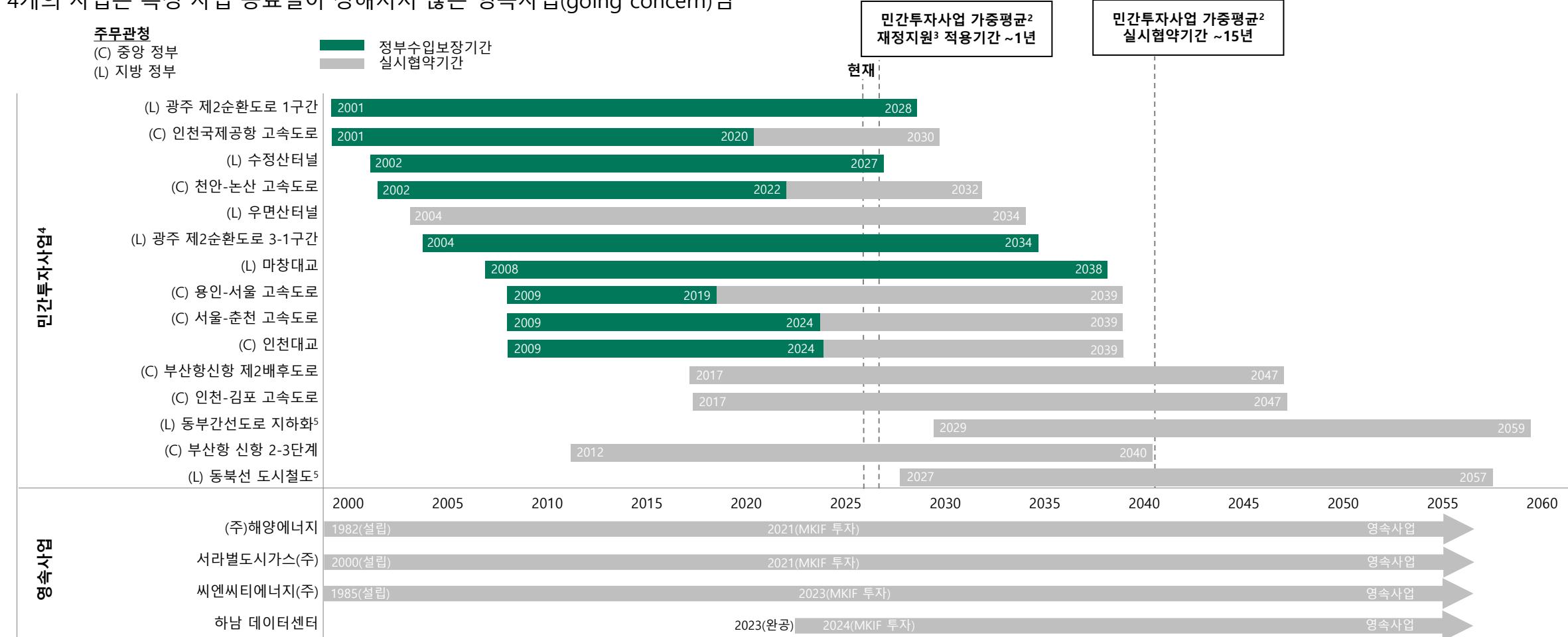
1. 각 금액 및 매클로 안에 표시된 구성%은 MKIF 투자금액 기준이며, 투자약정금 전액 투자 가정

2. 기준 투자자산 중 백양터널 민간투자사업 관리운영권이 2025년 1월 9일에 만료됨에 따라 투자자산 수에서 차감하였으며, 투자법인인 백양터널(유)의 해산/청산 절차는 2026년 1월 26일에 종료되었으나, 기준일(2025년 12월 31일)상 MKIF 투자금액은 유효함

투자법인 운영 및 실시협약 기간

(2025년 12월 31일 기준)

- 회사는 총 19개¹ 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/청산 절차는 2026년 1월 26일에 종료되었으나, 기준일(2025년 12월 31일)상 MKIF 투자금액은 유효함

2. MKIF 투자금액으로 가중하였으며, 투자약정금 전액 투자 가능

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)

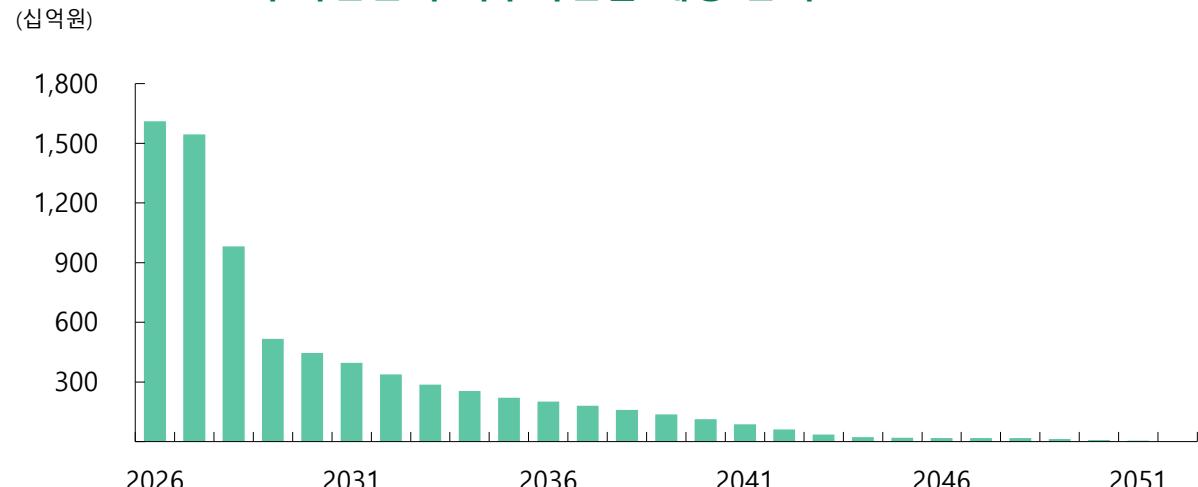
재무 현황

(2025년 12월 31일 기준)

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 30%¹로 제한되며, 현재 차입 약정액 9,891억원 중 차입 잔액은 4,575억원임
 - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정(2029년 1월 26일에 약정 만기)에서 기준일(2025년 12월 31일) 현재 1,070억원 인출
 - 회사채 2,000억원(5년 만기 1,000억원(2028년 6월 12일 만기) 및 5년 만기 1,000억원(2030년 6월 11일 만기))
 - 총 발행한도 5,391억원의 단기사채 인수약정(2026년 12월 11일에 인수약정 만기) 관련 기준일(2025년 12월 31일) 현재 1,505억원 발행
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 3.8%이고, 상환 평균 잔여 만기는 2.0년임
- 투자법인들의 외부차입금² 상환 평균 만기³는 약 5.3년임



투자법인의 외부차입금 예상 잔액⁶



1. 민투법상 기준일(2025년 12월 31일) 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) MKIF 및 타 투자법인으로부터 차입한 금액(각 "MKIF대출" 및 "투자법인간 대출"); (ii) MKIF대출과 동일한 약정 또는 상환 순위가 MKIF대출 대비 후순위인 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 상환위험에 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 249억원 포함)

5. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 순부채 / (MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 순부채 + MKIF의 직전 3개월 평균 시가총액)

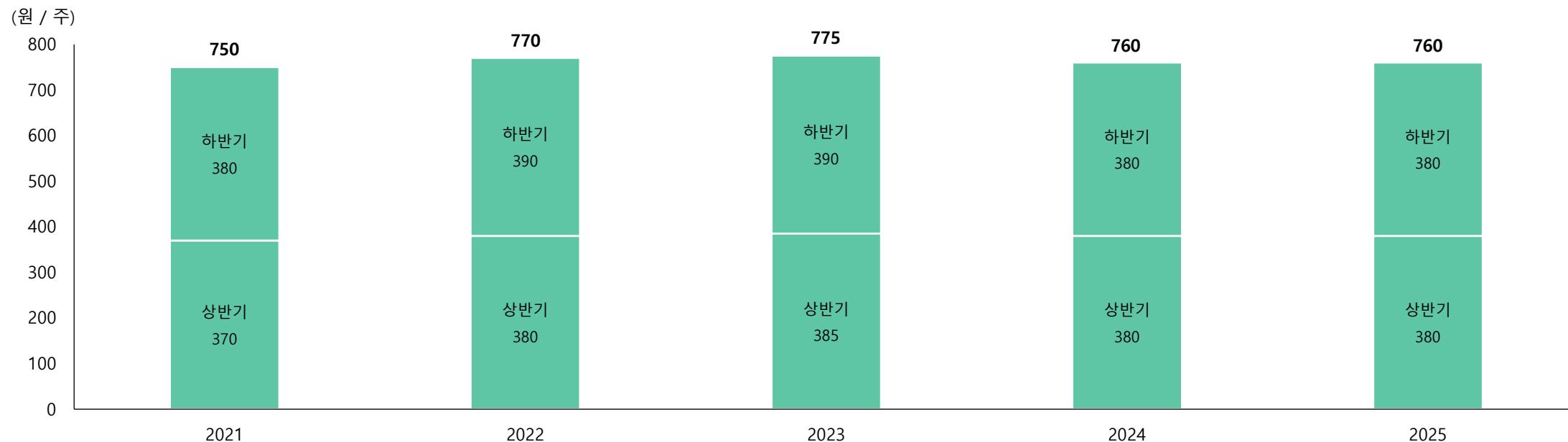
6. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 예상 잔액으로, 추가 사업재구조화 및 신규 투자가 없을 경우를 가정

2028년 및 2029년도에 외부차입금 예상 잔액이 크게 감소하는 사유는, 그린디지털인프라(주) 및 영산클린에너지(유)와 보문클린에너지(유)의 외부차입 만기가 도래하기 때문이며, 각 회사는 해당 외부차입 만기 도래시 자금재조달을 진행할 가능성성이 존재함

분배

- 분배금은 연 2회 지급(6월말 기준 / 12월말 기준)
- 최저 분배금 지급기준은 세무상이익 또는 배당가능이익 중 큰 금액(법인세 공제 적용)
- 2025년 하반기 분배금 주당 380원¹(총 1,820억원)은 2026년 2월 27일에 지급 예정

분배 실적²

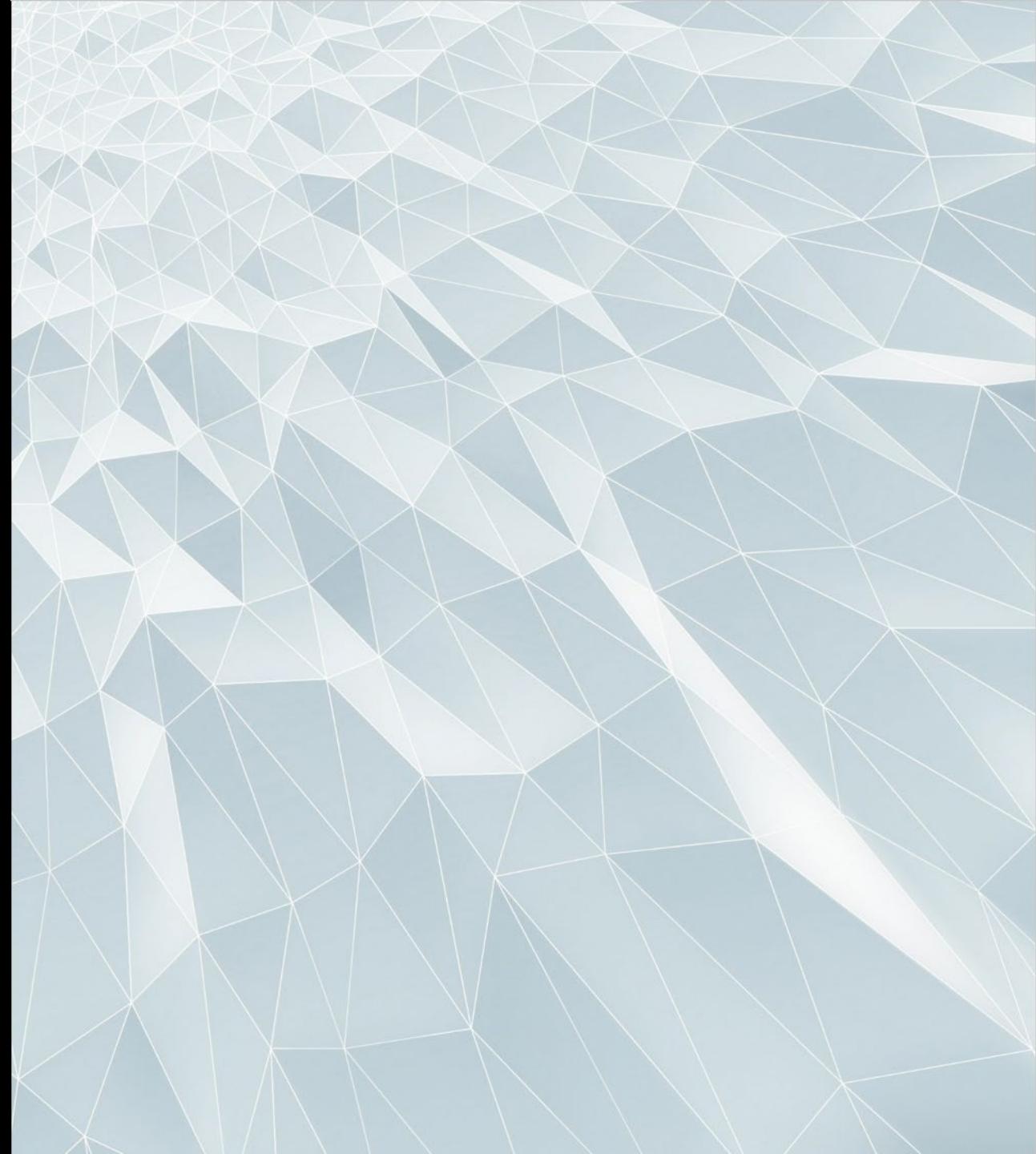


1. 분배금 전액은 소득세법상 배당소득세의 원천징수 대상임. 투자들은 배당소득에 대한 정확한 세무처리에 대해서는 개별적으로 세무전문가의 자문 필요

2. 과거의 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님; 더 자세한 과거 분배 내역은 본 자료 별첨 "MKIF 과거 분배 내역" 참고

02

2025년 실적



재무 및 운영성과 요약

MKIF 운용수익 및 순이익 (P18)

- 2025년 (이하 "당기") 평가손익을 제외¹한 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 3.1% 및 5.0% 상승한 4,354억원 및 3,654억원 기록하였으며, 운용수익 및 순이익 증가는 배당수익 증가 및 이자비용 감소에 기인함.

도로자산 실적 (P21)

- 당기 12개의 운영중인 유료도로 투자자산의 가중평균 통행량은 전년 동기 대비 0.2% 감소하였고, 이는 직간접 경쟁도로 개통이 일부 자산들 (천안-논산 고속도로, 용인-서울 고속도로, 부산항신항 제2배후도로)의 통행량에 부담 요인으로 작용한 점에 주로 기인함.

컨테이너 항만 실적 (P22)

- 부산항 신항 2-3단계의 운영사인 (주)비엔씨티의 총 처리 물동량은 전년 대비 1.4% 감소한 2.64백만 TEU를 기록함.
- 매출액은 전년 대비 1.8% 상승한 1,553억원, EBITDA는 전년 대비 0.9% 감소한 663억원, EBITDA 마진은 42.7%를 기록함.
- 물동량 감소에도 불구하고 요율 개선의 영향으로 매출액은 전년 대비 증가하였으나, 일부 비용 증가로 EBITDA는 전년 대비 소폭 하락함.

도시가스 사업 실적 (P24)

- 당기 (주)해양에너지의 도시가스 판매량은 전년 대비 1.9% 상승한 792백만 m³를 기록함. 매출액은 전년 대비 1.4% 상승한 7,323억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 대비 2.8% 감소한 551억원을 기록함. 판매량 증가에도 EBITDA가 감소한 사유는, 2024년에 발생한 일회성 수익(일부 업종 분류 변경으로 조정된 판매단가 소급적용)이 당기에는 부재한 부분 등에 기인함.
- 당기 서라벌도시가스(주)의 도시가스 판매량은 전년 대비 1.4% 상승한 203백만 m³를 기록함. 매출액은 전년 대비 1.1% 감소한 1,877억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 대비 1.5% 상승한 145억원을 기록함. 도매단가 하락으로 매출액이 감소하였으나, 이는 매출원가 하락과 상쇄되어 EBITDA는 판매량 증감률과 유사한 흐름을 보임.
- 당기 씨엔씨티에너지(주)의 도시가스 판매량은 전년 대비 1.5% 상승한 667백만 m³를 기록함. 매출액은 전년 대비 4.1% 상승한 6,837억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 대비 21.8% 상승한 470억원을 기록함. 가스/열/전기/스팀 사업의 판매단가가 전반적으로 상승하여 EBITDA가 증가함.

데이터센터 운영 및 구축공사 현황

- MKIF가 그린디지털인프라(주)를 통해 투자한 하남 데이터센터는, 목표 IT 부하 25.44MW의 99%에 대해 임대차계약을 체결하였음. 하남 데이터센터의 구축공사는 2025년 2분기에 완료되었고, 운영 램프업도 이루어지고 있으며, 그린디지털인프라(주)는 2027년 중순에 램프업이 완료되어 목표 IT 부하 전체에 대한 약정 임대수익이 발생할 것으로 예상함.

1. 2025년 12월 31일 공시("순자산가치 평가(2025년 12월 31일 기준)")를 통해 안내한 바와 같이, MKIF는 2025년 9월 시행된 개정 법규의 취지를 고려하여 2025년 12월 31일부터 최소 연 1회 MKIF 집합투자재산에 대해 외부 전문기관 평가를 진행하기로 결정함. 평가 결과는 재무제표상 계정과목(평가손익 등)에 적절하게 반영되었으나, 이는 MKIF의 당기 운용활동과 직접적인 연관이 없으므로 실적 요약에서는 해당 부분을 제외하고 표시함.

주요 거래 및 이슈 요약(1/4)

백양터널 민간투자사업 관리운영권 만료

- 백양터널(유)는 주무관청인 부산광역시와 체결한 백양터널 민간투자사업¹ 실시협약에 근거하여, 2000년 1월 10일부터 2025년 1월 9일까지 백양터널을 관리 및 운영할 수 있는 권리를 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 순현금흐름² 전액을 MKIF가 배당으로 수령할 수 있는 권리를 확보함. 유동화를 통해 2008년에 이미 최초 투자금의 99%에 해당하는 금액을 회수함에 따라, 2025년 12월 31일 기준³ 백양터널(유)에 대한 MKIF의 투자금액은 12억원이고, 이는 MKIF 투자 포트폴리오의 0.04%에 해당함.
- 관리운영권 만료 후, MKIF는 백양터널(유) 및 유동화회사의 해산 및 청산(이하 총칭하여 "청산")을 진행함. 백양터널(유)과 유동화회사는 잔여재산을 MKIF에 분배한 후, 각각 2026년 1월 26일과 2025년 11월 27일에 법인 청산 등기를 완료함.

회사채 1,000억원 발행

- MKIF의 이사회는 2025년 5월 27일 MKIF가 제4회차 총액 1,000억원, 5년 만기, 고정금리 무보증 공모 사채(이하 "본 회사채")를 발행하는 안건을 결의하였고, MKIF는 2025년 6월 11일 연 금리 3.014%에 본 회사채 발행을 완료함.
- 본 회사채 발행으로 유입된 1,000억원은 2025년 6월 11일 만기 도래한 MKIF의 기존 제2-2회차 총액 1,000억원, 7년 만기, 고정금리(연 금리 3.205%) 무보증 사채를 상환하는데 사용됨.

1. 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

2. 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

3. 투자법인인 백양터널(유)의 해산/청산 절차는 2026년 1월 26일에 종료된 바, 기준일(2025년 12월 31일) 상 MKIF 투자금액은 유효하며, 투자금액 12억원은 지분증권 12억원(지분율 100%)으로 구성됨

주요 거래 및 이슈 요약(2/4)

(주)마창대교 ICC 판정

- (주)마창대교는 주무관청인 경상남도로부터 2008년 7월 15일부터 2038년 7월 14일까지(이하 "실시협약기간") 30년간 마창대교를 관리 및 운영할 수 있는 관리운영권을 부여받은 사업시행자임. 2025년 12월 31일 기준, MKIF는 (주)마창대교의 지분 70%(338억원) 및 후순위대출 50%(790억원)에 투자하고 있으며, 이는 MKIF 투자 포트폴리오의 약 4%에 해당함.
- (주)마창대교와 주무관청은 2023년 1월부터 변경실시협약¹에서 규정하는 수입분할관리방식에 따른 재정지원금 산정 기준에 대한 견해 차이가 발생하였고, 이에 따라 (주)마창대교가 신청한 재정지원금의 일부가 미지급 되었음.
- (주)마창대교는 2023년 9월 25일 주무관청을 상대로 국제상업회의소(이하 "ICC")에 약 34억원 규모²의 미지급 재정지원금을 청구(이하 "본건 중재")하는 중재를 신청하였고, 2025년 6월 17일 본건 중재에 대한 판정문(이하 "본건 판정문")을 수령하였으며, 주요 판정 내용은 아래와 같음:

주요 쟁점	청구금액 ²	판정
소비자물가지수변동분 적용 기준	약 10억원	(주)마창대교 승소
재정지원금 산정시 부가통행료 포함 여부	약 2억원	(주)마창대교 승소
재정지원금 산정시 부가세 포함 여부	약 22억원	주무관청 승소
계	약 34억원	

- (주)마창대교는 본건 중재 결과를 바탕으로 주무관청과 협의하여 과거 미지급 재정지원금을 정산하였음.

1. 2017년 1월 26일 (주)마창대교와 주무관청이 체결한 변경실시협약

2. 2023년 1월 4월 7월에 신청한 각 2022년 4분기, 2023년 1분기, 2023년 2분기 재정지원금 중 미지급된 금액을 토대로 산정되었으며, 중재 판정문에서는 각 쟁점별 금액에 대한 지연이자 지급도 판정함
Macquarie Korea Infrastructure Fund

주요 거래 및 이슈 요약(3/4)

인천대교(주) 사업재구조화

- 인천대교는 인천국제공항이 위치한 영종도와 서울 수도권을 잇는 총 연장 12.3km의 왕복 6차선 유료도로이고, 인천대교(주)는 주무관청인 국토교통부로부터 2009년 10월 24일부터 2039년 10월 23일(이하 "기준 실시협약기간")까지 총 30년간 인천대교 민간투자사업에 대한 관리운영권을 부여받은 사업시행자임. 2025년 12월 31일 기준, MKIF는 사업시행자의 지분 약 64%(544억원) 및 후순위대출 원금 총액의 약 81%(2,410억원)에 투자하고 있으며, 사업시행자에 대한 MKIF의 총 투자금액 2,954억원은 MKIF 전체 포트폴리오의 약 10%에 해당함.
- 2025년 12월 15일, 사업시행자는 주무관청과 변경실시협약을 체결하였고, 본 거래의 주요 내용은 다음과 같음:
 - 인천대교 통행료 약 64% 인하(2025년 12월 18일부터 적용)차액보전금은 각 분기 종료 직후 월의 말일까지 수령하며, 궁극적인 지급 의무는 주무관청이 부담
 - (잔존 기준 실시협약기간 동안 위 통행료 인하로 사업시행자의 매출액이 감소하는 부분은 주무관청이 지정한 기관(이하 "차액보전금 지급 기관")이 전액 보전(이하 "차액보전금")
 - 차액보전금 지급 기관은 잔존 기준 실시협약기간 동안 사업시행자에게 분기별 차액보전금을 지급¹
 - 차액보전금은 각 분기 종료 직후 월의 말일까지 수령하며, 궁극적인 지급 의무는 주무관청이 부담
 - 차액보전금 산정 시 탄력계수를 적용하여 통행료 인하로 통행량이 증가하는 효과는 제외
 - 기준 실시협약기간 내 사업시행자의 주주구성 및 자본구조와 MKIF 투자금액 및 투자조건은 변동 없음

1. 차액보전금 지급 기관은 기준 실시협약기간이 종료된 후 주무관청과 합의한 기간(이하 "연장 실시협약기간") 동안 인천대교를 운영하며 얻는 통행료 수입으로 사업시행자에게 지급하였던 분기별 차액보전금을 회수
Macquarie Korea Infrastructure Fund

주요 거래 및 이슈 요약(4/4)

부산항신항 제2배후도로 민간투자사업의 재무출자자 보호장치 강화

- 부산항신항 제2배후도로는 부산항신항 배후부지와 남해고속도로 진례분기점을 잇는 총 연장 15.3km, 왕복 4차로 유료도로임. 부산신항제이배후도로(주)는 주무관청인 국토교통부로부터 2017년 1월 13일부터 2047년 1월 12일까지 30년간 부산항신항 제2배후도로 민간투자사업에 대한 관리운영권을 부여받은 사업시행자임. 2025년 12월 31일 기준, MKIF는 사업시행자의 지분 47.6%(415억원)와 후순위대출 원금 총액의 81.0%(692억원)에 투자하고 있으며, 총 투자금액 1,107억원은 MKIF 전체 포트폴리오의 약 4%에 해당함.
- 2020년 9월 24일, 재무출자자들¹과 건설출자자들로 구성된 사업시행자의 주주들은 본 사업 투자의 일환으로 주주협약서를 체결하였고, 이 중 재무출자자들은 후순위대출 약정서를 체결하였음(이하 총칭하여 "기존 계약서"). 기존 계약서에는 건설출자자들의 조건부 자금보증² 의무 및 재무출자자들의 자금재조달 요구권³ (이하 총칭하여 "재무출자자 보호장치")이 포함되어 있으며, 이 중 자금재조달 요구권은 계약상 요구건이 충족됨에 따라 실질적으로 2026년 3월 31일까지 행사가 가능함.
- 한편, 최근 사업시행자는 경쟁도로 개통, 부산항신항 주변지역 개발계획 지연 등에 따른 영향과 손실 보전 이슈를 주무관청과 협의하는 등의 관련 절차를 진행 중임. 주주들은 현안 해결에 집중하기 위해 자금재조달 요구권의 행사 기간을 약 5년간 연장하고 재무출자자 보호장치를 강화하는 내용의 부속합의서를 2025년 12월 31일에 체결하였으며⁴, 자세한 내용은 다음과 같음:

재무출자자 보호장치	본 거래 전	본 거래 후
1) 운영기간 중 재무출자자들의 분기별 현금수익률이 최소 보장 현금수익률⁵ 을 하회할 경우, 건설출자자들은 그 부족분을 사업시행자에게 자금보증하여 재무출자자들의 최소 보장 현금수익률이 충족되도록 함	- 재무출자자에 대한 최소 보장 현금수익률: 연 4.2%	- 재무출자자에 대한 최소 보장 현금수익률: 2026년 4월 1일부터 연 6.25%로 상향
2) 운영기간 중 특정 요건 이 충족되면 재무출자자들은 건설출자자들로 하여금 재무출자자들이 사업시행자의 주식 취득을 위해 지급한 금액 전액과 후순위피담보채무 전액이 상환될 수 있는 자금재조달을 하도록 요구할 수 있는 권리 보유	- 요건: 운영기간 중 실제 통행료수입 ⁶ 이 2년 연속 후순위대출 약정서상 추정 통행료수입 ⁷ 의 85%에 미달하고, 건설출자자 자금보증 소진액이 한도의 80%를 초과한 경우	- 요건: (a) 또는 (b)로 변경 (a) 실제 통행료수입이 본 거래 익년도부터 기산하여 3년 연속 후순위대출 약정서상 추정 통행료수입에 미달하고, 건설출자자 자금보증 소진액이 한도의 80%를 초과한 경우 (b) 실제 통행료수입이 본 거래 익년도부터 기산하여 5년 연속 후순위대출 약정서상 추정 통행료수입에 미달할 경우
3) 운영기간 중 실제 발생한 운영비용이 실시협약상 추정 운영비용을 초과할 경우, 건설출자자들은 그 초과분을 연대하여 사업시행자에게 자금을 제공하거나 공동으로 대체책임 운영의무를 부담		변동 없음
4) 사업시행자 귀책사의 해지시지급금으로 재무출자자들의 자본금 및 대출 원리금을 상환하기 부족할 경우, 그 부족액을 건설출자자들이 연대하여 사업시행자에게 자금 제공		변동 없음

1. MKIF도 재무출자자들에 포함; 2. 건설출자자들이 제공하는 자금보증과 자금대여를 총칭하며, 자금보증이 한도까지 모두 소진될 경우 건설출자자들은 재무출자자들에게 최소 보장 현금수익률을 보전할 수 있는 대안을 제공할 의무가 존재함; 3. 재무출자자들의 자금재조달 요구권과 별개로 건설출자자들은 재무출자자들이 보유한 사업시행자의 주식 및 후순위대출금의 전부를 매도할 것을 청구할 수 있는 매도청구권(콜 옵션)을 보유함. 두 권리의 행사 요건은 동일하므로, 요건 충족시 건설출자자들은 재무적 부담이 더욱 높은 자금재조달 대신 매도청구권을 행사할 가능성이 합리적으로 존재함; 4. 본 거래의 이행을 위해 건설출자자들은 2026년 4월 30일까지 변경된 건설출자자 약정서를 체결하여 재무출자자들에게 제출할 예정이며, 건설출자자들이 이를 적기에 이행하지 못할 경우에는 본 거래가 실효되어 기존 계약서의 조건(즉, 본 거래 전 조건)이 소급하여 적용됨; 5. 현금수익률 = (이자수의 수령액 + 배당수의 수령액 + 기타수의 수령액) / (직전 2개 분기말 후순위대출 원금 및 재무출자자 납입자본금 원금 합계의 단순산술평균); 6. 2025년 기준 실제 통행료수입은 추정 통행료수입에 미달함; 7. 2020년 9월 24일에 체결된 후순위대출 약정서 부록 3에 명시된 추정 통행료수입

재무성과(연간)¹

- 2025년 평가손익을 제외한 연간 운용수익 및 순이익은 전년 대비 각 3.1% 및 5.0% 상승함
- 운용수익 및 순이익 증가는 배당수익 증가 및 이자비용 감소에 기인함

(단위: 백만원)

	2025년	2024년	증감률
운용수익 (평가손익 제외)	435,358	422,111	3.1%
운용수익 (평가손익 포함)	2,026,153	422,111	380.0%
이자수익 ²	282,424	284,740	
배당수익 ³	155,925	137,364	
기타수익	1	7	
처분손익 ⁴	(2,992)	-	
평가손익 ⁵	1,590,795	-	
운용비용	69,991	74,033	(5.5%)
운용수수료	47,744	47,897	
이자비용	16,069	22,252	
기타비용	6,178	3,884	
당기순이익 (평가손익 제외)	365,367	348,078	5.0%
주당순이익 (평가손익 제외) (원)⁶	763	782	(2.4%)
당기순이익 (평가손익 포함) ⁵	1,956,162	348,078	462.0%
주당순이익 (평가손익 포함) (원) ^{5,6}	4,085	782	422.4%

1. 감사 받은 개별 재무제표 기준

2. 2025년 이자수익의 감소는 2024년 7월 1일부터 시행된 (주)비엔씨티 후순위대출 약정 조건 변경에 주로 기인함

3. 2025년 배당수익: 천안논산고속도로(주) 540억원, 백양터널 유동화회사 309억원, 신공항하이웨이(주) 301억원, 수정산투자(주) 185억원, 광주순환(주) 120억원, 씨엔씨티에너지(주) 82억원, 우면산인프라웨이(주) 22억원
2024년 배당수익: 천안논산고속도로(주) 540억원, 신공항하이웨이(주) 289억원, 수정산투자(주) 170억원, 백양터널 유동화회사 150억원, 광주순환(주) 120억원, 씨엔씨티에너지(주) 82억원, 우면산인프라웨이(주) 22억원

4. 2025년 일회성 항목: 백양터널(유) 대출채권 처분손실 29.9억

2024년 일회성 항목: 없음

5. 2025년 평가손익은, MKIF가 2025년 12월 31일 기준 외부 전문기관을 통해 제공받은 집합투자재산 평가금액이 공정가액으로 결정됨에 따라 새로 반영된 부분임. 공정가액 평가로 발생하는 평가손익은 원칙적으로 회사의 분배금 산정에 영향을 미치지 않는 회계적인 조치이며, 자세한 내용은 MKIF가 2025년 12월 31일에 공시한 "순자산가치평가(2025년 12월 31일 기준)" 참고

6. 당기순이익 증감률과 주당순이익(EPS) 증감률 간의 차이는, 2024년 4분기 중 종결된 유상증자로 MKIF 발행주식수가 증가한 점에 기인함

재무성과(분기별)¹

- 2025년 4분기 평가손익을 제외한 운용수익 및 순이익은 전년 대비 각 10.3% 및 14.1% 감소함
- 운용수익 및 순이익 감소는 배당수익 감소 및 기타비용 증가에 기인함

(단위: 백만원)

	2025년 4분기	2024년 4분기	증감률
운용수익 (평가손익 제외)	80,991	90,287	(10.3%)
운용수익 (평가손익 포함)	1,671,786	90,287	1,751.6%
이자수익 ²	71,066	71,163	
배당수익 ³	12,917	19,122	
기타수익	-	2	
처분손익 ⁴	(2,992)	-	
평가손익 ⁵	1,590,795	-	
운용비용	19,143	18,258	4.8%
운용수수료	12,082	11,781	
이자비용	4,535	5,628	
기타비용	2,526	849	
당기순이익 (평가손익 제외)	61,848	72,029	(14.1%)
주당순이익 (평가손익 제외) (원)⁶	129	153	(15.7%)
당기순이익 (평가손익 포함) ⁵	1,652,643	72,029	2,194.4%
주당순이익 (평가손익 포함) (원) ^{5,6}	3,451	153	2,155.6%

1. 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준

2. 2025년 4분기 이자수익의 감소는 자산들로부터 제공한 후순위대출 중 일부의 원금 상환이 이루어지는 점에 기인함

3. 2025년 4분기 배당수익: 씨엔씨티에너지(주) 41억원, 백양터널 유동화회사 88억원

4. 2024년 4분기 배당수익: 씨엔씨티에너지(주) 41억원, 백양터널 유동화회사 150억원

5. 2024년 4분기 일회성 항목: 백양터널(유) 대출채권 처분손실 29.9억

6. 2025년 4분기 일회성 항목: 없음

5. 2025년 평가손익은, MKIF가 2025년 12월 31일 기준 외부 전문기관을 통해 제공받은 집합투자재산 평가금액이 공정가액으로 결정됨에 따라 새로 반영된 부분임. 공정가액 평가로 발생하는 평가손익은 원칙적으로 회사의 분배금 산정에 영향을 미치지 않는 회계적인 조치이며, 자세한 내용은 MKIF가 2025년 12월 31일에 공시한 "순자산가치평가(2025년 12월 31일 기준)" 참고

6. 당기순이익 증감률과 주당순이익(EPS) 증감률 간의 차이는, 2024년 4분기 중 종결된 유상증자로 MKIF 발행주식수가 증가한 점에 기인함

재무상태표¹

(단위: 백만원)

	2025년 12월 31일	2024년 12월 31일
자산		
운용자산	4,624,689	2,904,637
현금 및 예치금	24,885	48,878
대출금	2,439,151	2,044,347
지분증권	2,160,653	811,412
기타자산	856,101	924,967
미수이자	851,623	915,765
미수배당금	-	4,122
선급비용	2,386	3,014
선금금	2,092	2,066
자산총계	5,480,790	3,829,604
부채		
사채	349,723	398,209
장기차입금	107,000	-
미지급운용보수	12,082	11,781
기타	5,601	5,411
부채총계	474,406	415,401
자본		
자본금	3,297,209	3,297,209
평가손익 관련 이익잉여금 (결손금) ²	1,590,795	-
평가손익 외 이익잉여금 (결손금)	118,380	116,994
자본총계	5,006,384	3,414,203
부채 및 자본총계	5,480,790	3,829,604

1. 감사 받은 개별 재무제표 기준

2. 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 및 맥쿼리자산운용(주)의 내부 평가위원회의 결의에 따라 MKIF는 2025년 12월 31일부터 최소 연 1회 집합투자재산(대출금, 지분증권, 미수이자)을 외부 전문기관을 통해 제공받은 평가금액을 공정가액으로 결정하기로 함. 이는 그 전까지 집합투자재산을 취득가격으로 평가한 방법과 상이하며, 해당 공정가액 평가 방법 변경으로 발생하는 평가손익 및 관련 이익잉여금(결손금)도 각 순익계산서 및 재무상태표에 적절하게 반영됨

투자집행 및 회수 세부내역

(단위: 백만원)

투자법인명	투자형태	2025년
광주순환도로투자(주)	후순위대출	(25,000)
천안논산고속도로(주)	후순위대출	(36,450)
동서울지하도로(주)	지분증권	4,200
	후순위대출	320
그린디지털인프라(주)	후순위대출	20,000
백양터널(유)	대출금 처분손실	(992)
	지분증권	1,345,041
평가손익	대출	436,926
합계		1,744,045

도로자산 실적

- 2025년 주요 하이라이트는 아래와 같음:
 - 통행량이 소폭 감소한 사유는, 직간접 경쟁도로 개통이 일부 자산들(천안-논산 고속도로, 용인-서울 고속도로, 부산항신항 제2배후도로)의 통행량에 부담 요인으로 작용한 점에 주로 기인함

	2025년 연간		2025년 4분기	
	일평균 통행량		일평균 통행량	
	대/일	전년 대비 증감(%)	대/일	전년 동기 대비 증감(%)
광주 제2순환도로, 1구간	68,404	(0.9%)	70,832	1.4%
인천국제공항 고속도로	132,784	5.3%	136,938	6.2%
수정산터널	48,212	1.5%	48,217	0.4%
천안-논산 고속도로	56,997	(3.1%)	58,424	1.3%
우면산터널	29,776	1.2%	29,988	(2.3%)
광주 제2순환도로, 3-1구간	64,707	0.3%	66,803	1.5%
마창대교	48,775	2.2%	50,669	2.1%
용인-서울 고속도로	92,092	(2.3%)	93,212	(2.9%)
서울-춘천 고속도로	65,482	1.0%	66,665	4.1%
인천대교	76,510	3.2%	78,742	6.2%
부산항신항 제2배후도로	19,709	(3.5%)	19,322	(4.9%)
인천-김포 고속도로	52,941	(3.1%)	53,967	(2.7%)
가중평균증감률 ¹		(0.2%)		2.2%

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

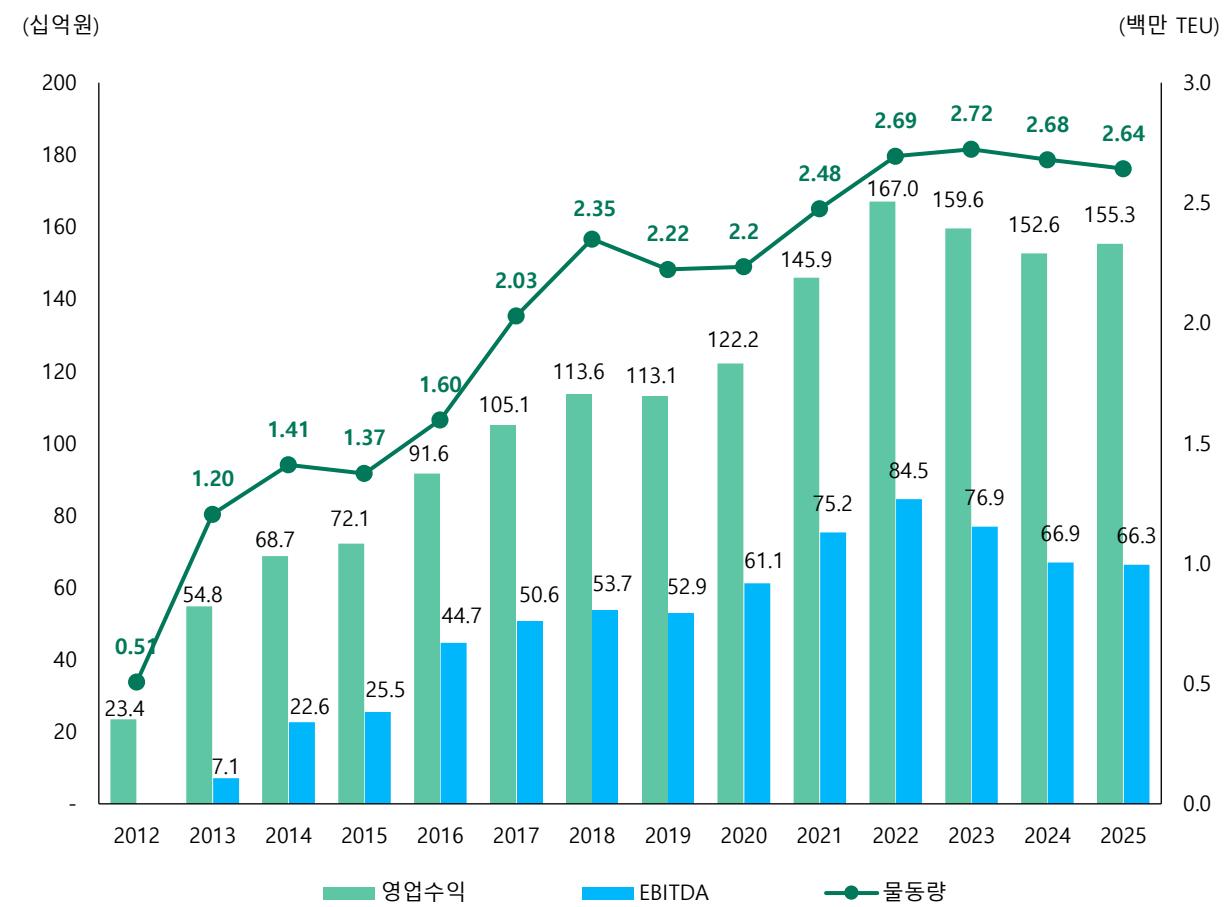
컨테이너 항만 실적

(주)비엔씨티 2025년 실적

	2025년	2024년	증감률	2025년 4분기	2024년 4분기	증감률
물동량 (백만 TEU)	2.64	2.68	(1.4%)	0.67	0.64	4.3%
매출액(십억원)	155.3	152.6	1.8%	40.0	36.0	11.1%
EBITDA(십억원)	66.3	66.9	(0.9%)	18.3	14.6	25.5%
EBITDA 마진	42.7%	43.8%	(1.2%p)	45.8%	40.6%	5.3%p

- 물동량 감소에도 불구하고 요율 개선의 영향으로 매출액은 전년 대비 증가하였으나, 일부 비용 증가로 EBITDA는 전년 대비 소폭 하락함
- 2025년 4분기 매출액 및 EBITDA 증가율이 물동량 증가율 대비 높은 사유는, 물동량/매출 구성 개선, 기타매출 증가, 비용 절감에 기인함

(주)비엔씨티 과거 실적



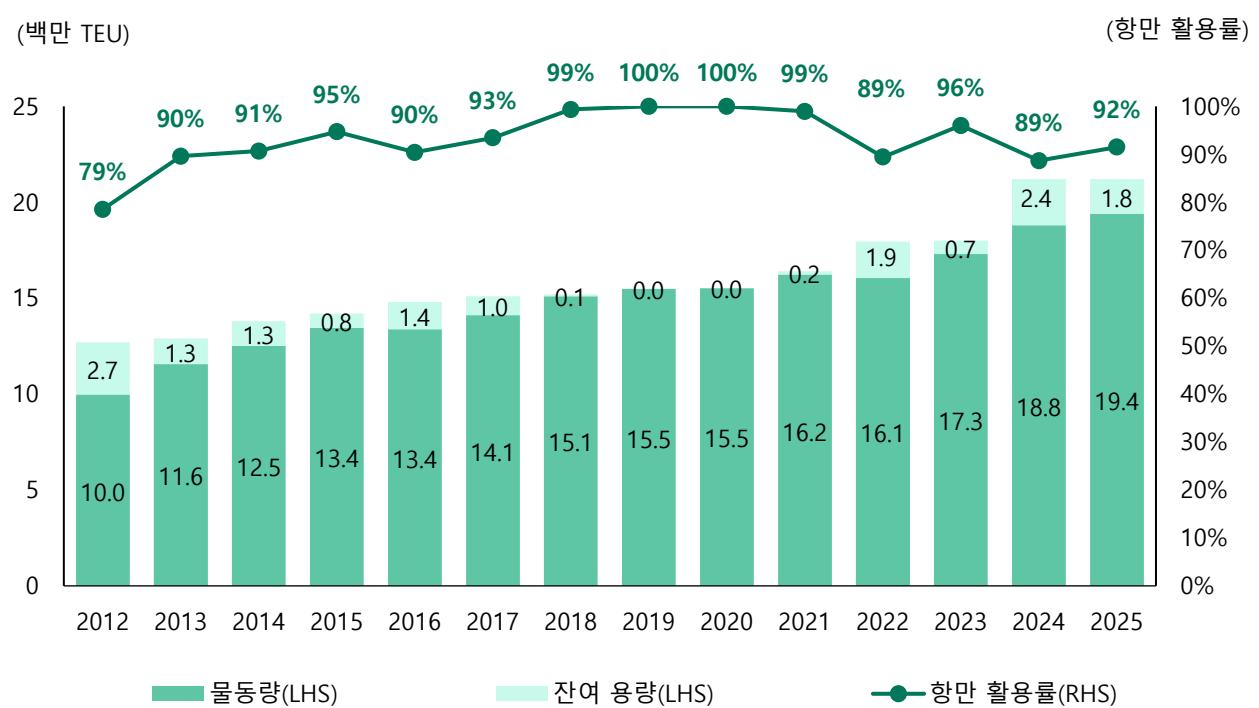
부산항1

- 부산항은 부산항 신항(이하 “신항”)과 부산항 북항(이하 “북항”)으로 구성되어 있음
- 2025년도 기준 부산항이 처리한 컨테이너 물동량은 총 25.4백만 TEU이고, 이 중 신항은 76%, 즉 19.4백만 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
2025년도 물동량 (TEU)	2.6백만	19.4백만	6.0백만
전년 대비 물동량 증감율	(1.4%)	3.5%	(4.4%)
컨테이너 항만 활용률	88%	92%	111%
부산항 내 점유율 ²	10%	76%	24%

신항 물동량 추이



1. 출처: 각 항만 운영사 통계

2. 2025년도 물동량 기준

도시가스 사업 실적

(주)해양에너지 2025년 실적

- 판매량은 전년 대비 1.9% 상승한 792백만 m³를 기록하였음
- 매출액은 전년 대비 1.4% 상승한 7,323억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 대비 2.8% 감소²한 551억원을 기록하였음

	2025년	2024년	증감률	2025년 4분기	2024년 4분기	증감률
판매량(백만 m ³)	792	778	1.9%	215	221	(2.7%)
매출액(십억원) ¹	732.3	722.0	1.4%	197.1	217.3	(9.3%)
EBITDA(십억원) ²	55.1	56.7	(2.8%)	11.8	13.4	(11.9%)
배관 길이	2,588km	2,567km	0.8%	2,588km	2,567km	0.8%

서라벌도시가스(주) 2025년 실적

- 판매량은 전년 대비 1.4% 상승한 203백만 m³를 기록하였음
- 매출액은 전년 대비 1.1% 감소한 1,877억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 대비 1.5% 상승³한 145억원을 기록하였음

	2025년	2024년	증감률	2025년 4분기	2024년 4분기	증감률
판매량(백만 m ³)	203	201	1.4%	57	58	(0.4%)
매출액(십억원) ¹	187.7	189.7	(1.1%)	51.5	56.2	(8.3%)
EBITDA(십억원) ³	14.5	14.3	1.5%	4.1	4.3	(4.2%)
배관 길이	657km	634km	3.5%	657km	634km	3.5%

씨엔씨티에너지(주) 2025년 실적

- 판매량은 전년 대비 1.5% 상승한 667백만 m³를 기록하였음
- 매출액은 전년 대비 4.1% 상승한 6,837억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 대비 21.8% 상승⁴한 470억원을 기록하였음

	2025년	2024년	증감률	2025년 4분기	2024년 4분기	증감률
판매량(백만 m ³)	667	657	1.5%	188	188	0.0%
매출액(십억원) ¹	683.7	656.9	4.1%	193.8	201.6	(3.8%)
EBITDA(십억원) ⁴	47.0	38.6	21.8%	14.0	12.6	10.5%
배관 길이	1,794km	1,781km	0.6%	1,794km	1,781km	0.6%

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

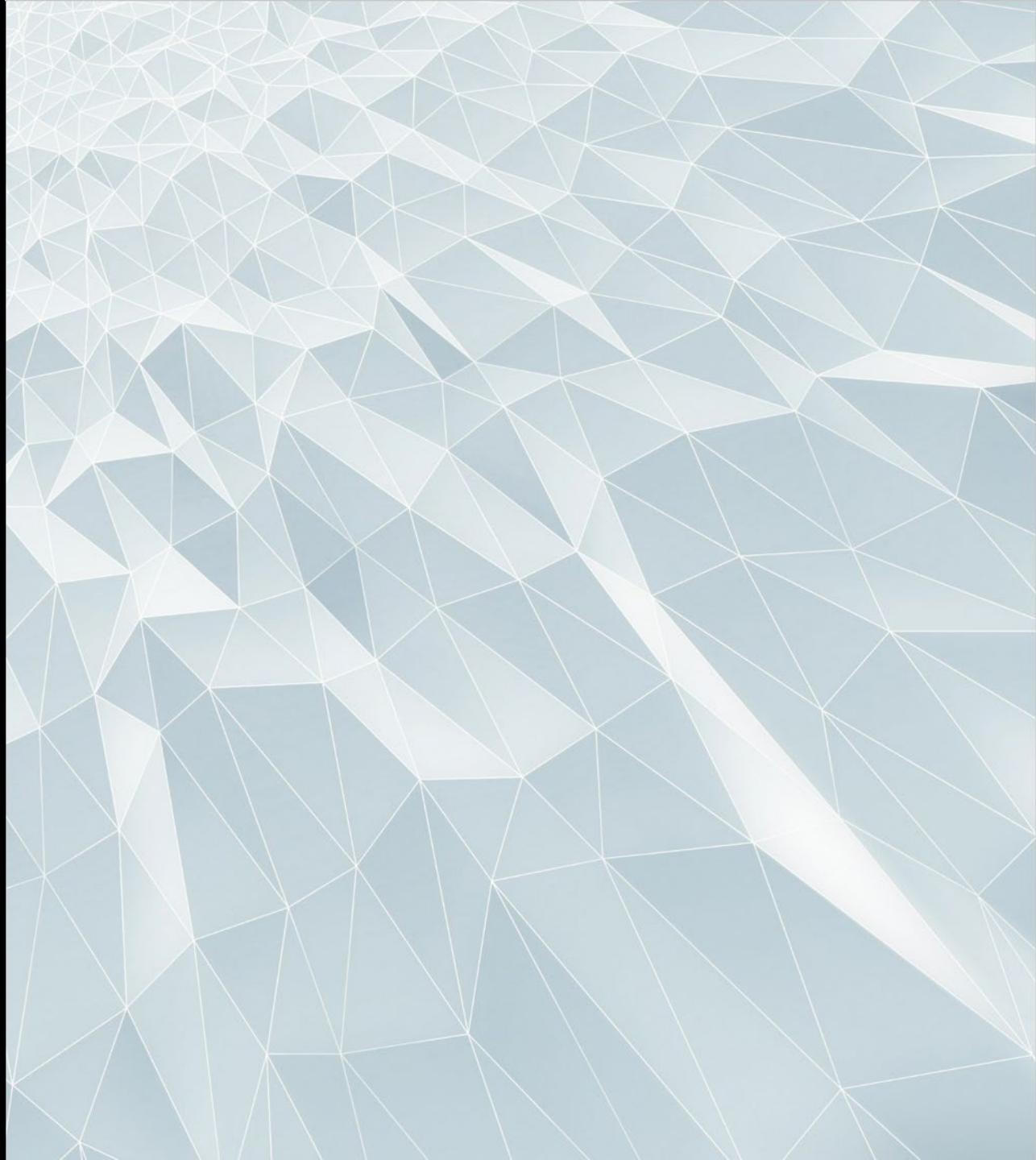
2. (주) 해양에너지: 2025년 연간 기준, 판매량 증가에도 EBITDA가 감소한 사유는 2024년에 발생한 일회성 수익(일부 업종 분류 변경으로 조정된 판매단가 소급 적용)이 2025년에는 부재한 부분에 주로 기인함. 한편, 2025년 4분기 EBITDA 감소는 12월 평균기온이 전년 동월 대비 높아 판매량이 감소한 점 및 일부 비용이 증가한 점에 기인함

3. 서라벌도시가스(주): 2025년 연간 기준, 도매단가 하락으로 매출액이 감소하였으나, 이는 매출원가 하락과 상쇄되어 EBITDA는 판매량 증감률과 유사한 흐름을 보임. 한편, 2025년 4분기에는 도매단가 하락으로 매출액이 감소하였고, 이와 관련된 수율효과 변동으로 EBITDA는 전년 동기 대비 소폭 감소함

4. 씨엔씨티에너지(주): 2025년 연간 및 2025년 4분기 기준, 가스/열/전기/스팀 사업의 판매단가가 전반적으로 상승하여 EBITDA가 증가함

A

별첨





기본 운용보수

- MKIF의 (순투자가치(NIV*) + 약정금액)의 연 0.85%
- 약정금액이란 MKIF가 향후 투자를 위하여 확약 하였으나 아직 투자가 이루어지지 않은 금액을 의미; 기준일(2025년 12월 31일)
현재 약정금액은 1,850억원¹
- 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. 동서울지하도로(주) 미인출 약정금액 1,850억원
2. 해당 분기의 거래일 가중 평균 주가 기준
Macquarie Korea Infrastructure Fund

MKIF 과거 분배 내역¹

(원 / 주)

1,000

900

800

700

600

500

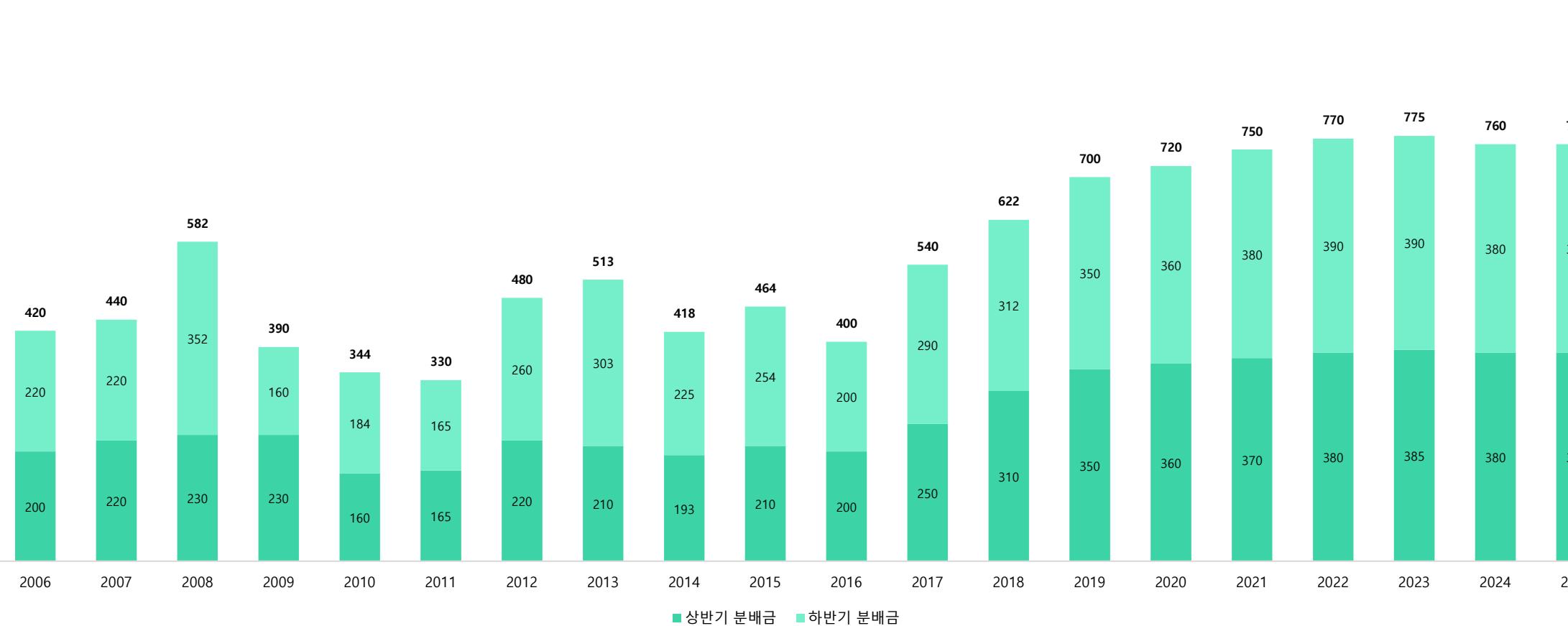
400

300

200

100

0



1. 차트에 표시된 분배금에는 다음 원본반환 및 주식배당 포함: 2006년(원본반환 403원); 2007년(원본반환 186원); 2008년(주식배당 122원)

MKIF 투자법인별 운영성과¹

(단위: 백만원)

투자법인명	자산명 약자	2025						2024					
		조정된 매출액 ²	영업비용	조정된 EBITDA ²	순부채 ^{3,4}	조정된 EBITDA 마진	순부채 / 조정된 EBITDA	조정된 매출액 ²	영업비용	조정된 EBITDA ²	순부채 ^{3,4}	조정된 EBITDA 마진	순부채 / 조정된 EBITDA
백양터널(유) ⁵	BYTL	467	(155)	312	(330)	67%	(1.1x)	33,456	(5,622)	27,834	(1,635)	83%	(0.1x)
광주순환도로투자(주)	KBICL	51,817	(9,757)	42,060	(1,866)	81%	(0.0x)	51,581	(8,274)	43,307	(2,845)	84%	(0.1x)
신공항하이웨이(주) ⁶	NAHC	294,454	(42,624)	251,829	(283,025)	86%	(1.1x)	277,346	(37,322)	240,024	(193,291)	87%	(0.8x)
수정산투자(주) ⁶	SICL	28,394	(5,523)	22,871	(19,065)	81%	(0.8x)	27,895	(5,217)	22,678	(17,541)	81%	(0.8x)
천안논산고속도로(주) ⁷	CNEC	219,279	(42,630)	176,648	(302,828)	81%	(1.7x)	222,709	(46,796)	175,913	(321,861)	79%	(1.8x)
우면산인프라웨이(주) ⁶	WIC	23,934	(5,836)	18,098	(24,775)	76%	(1.4x)	23,693	(5,557)	18,136	(24,113)	77%	(1.3x)
광주순환(주)	KRRC	31,597	(8,828)	22,768	(20,971)	72%	(0.9x)	29,965	(8,564)	21,401	(17,119)	71%	(0.8x)
(주)마창대교 ⁸	MCB	46,370	(9,836)	36,534	(3,625)	79%	(0.1x)	45,539	(7,925)	37,613	(3,651)	83%	(0.1x)
경수고속도로(주) ⁷	YSE	66,244	(16,973)	49,271	279,778	74%	5.7x	66,760	(19,429)	47,331	279,778	71%	5.9x
서울-춘천고속도로(주) ⁶	SCH	189,206	(34,601)	154,605	49,738	82%	0.3x	184,988	(30,417)	154,572	148,064	84%	1.0x
인천대교(주)	IBC	167,950	(22,821)	145,129	81,275	86%	0.6x	158,217	(22,306)	135,911	134,875	86%	1.0x
부산신항제이배후도로(주) ^{7,8}	B2RR	16,049	(8,899)	7,150	274,064	45%	38.3x	16,236	(7,896)	8,340	276,466	51%	33.2x
인천김포고속도로(주) ^{6,7}	IGEX	63,342	(11,985)	51,358	575,097	81%	11.2x	64,988	(11,194)	53,793	590,405	83%	11.0x
(주)비엔씨티	SEUE	155,334	(89,042)	66,291	408,363	43%	6.2x	152,630	(85,728)	66,902	446,577	44%	6.7x
(주)해양에너지	BNP 2-3	732,295	(677,166)	55,129	(55,089)	8%	(1.0x)	722,033	(665,294)	56,739	(51,453)	8%	(0.9x)
서라벌도시가스(주)	DBR	187,653	(173,182)	14,470	(14,027)	8%	(1.0x)	189,706	(175,455)	14,251	(18,789)	8%	(1.3x)
씨엔씨티에너지(주)	HY	683,686	(636,676)	47,010	114,680	7%	2.4x	656,886	(618,274)	38,612	114,680	6%	3.0x
지분율에 기초한 합계 및 평균 ⁹		1,835,687	(1,284,849)	550,838	255,056	30%	0.5x	1,835,791	(1,268,015)	567,777	334,770	31%	0.6x

1. 2025년은 감사 받지 않은 재무제표 기준, 2024년은 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. (KBICL, WIC, MCB, SCH) 순부채 계산시 주무관청이 원리금 상환을 보증하는 차입금은 제외; 주무관청이 통제하는 처분승인대상사업수입 현금 계좌 잔고는 제외; 5. (BYTL) 백양터널 민간투자사업의 관리운영권이 2025년 1월 9일 만료되어 운영이 종료됨에 따라, 2025년 백양터널(유)의 매출 및 비용은 제한적으로 발생함; 6. (NAHC, SICL, WIC, SCH, IGEX) 주기적 법정 점검 및 정비 시행, 이연된 유지보수비 집행, 일부 비용 인상 등으로 2025년 영업비용은 전년 대비 증가; 7. (CNEC, YSE, B2RR, IGEX) 직간접 경쟁도로 개통 및 경기 둔화로 통행량이 감소하여 2025년 매출액은 전년 대비 감소; 8. (MCB, B2RR) 법적분쟁 결과 반영 및 소체기 관련 일회성 비용 발생으로 2025년 영업비용은 전년 대비 증가; 9. 2025년 12월 31일 MKIF 지분율에 기초하여 산정(마진 및 배수는 평균, 그 외 수치는 합계)

MKIF 투자법인별 투자 형태¹

(2025년 12월 31일 기준)

(단위: 십억원)

투자법인명	자산명	자산명 약자	주식	지분율(%)	후순위대출	선순위대출	총계
백양터널(유) ²	백양터널	BYTL	1.2	100%	-	-	1.2
광주순환도로투자(주)	광주 제2순환도로 1구간	KBICL	33.1	100%	54.0 ³	-	87.1
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%	127.6	-	215.4
우면산인프라웨이(주)	우면산터널	WIC	5.3	36%	-	15.0	20.3
광주순환(주)	광주 제2순환도로 3-1구간	KRRC	28.9	75%	-	-	28.9
(주)마창대교	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	43.8	22.76%	84.3	-	128.1
동서울지하도로(주)	동부간선도로 지하화	SEUE	99.9	40%	114.8	-	214.7
(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		2,091.9	15.0	3,012.0
비율(%)			30.0%		69.5%	0.5%	100%

1. MKIF 투자금액 기준이며, 투자정금 전액 투자 가정

2. 기존 투자자산 중 백양터널 민간투자사업 관리운영권이 2025년 1월 9일에 만료됨에 따라 투자자산 수에서 차감하였으며, 투자법인인 백양터널(유)의 해산/청산 절차는 2026년 1월 26일에 종료되었으나, 기준일(2025년 12월 31일)상 MKIF 투자금액은 유효함

3. 운전자금 33억원 및 종순위 주주차입금 188억원을 포함한 금액임

MKIF 투자자산별 주무관청 재정지원 조건¹

(2025년 12월 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	3.0	28.0	3.0	투자비 보전 방식		투자법인에 분기별 자금제공금을 지급하여 MKIF 투자수익률을 보장
수정산 터널	부산시	25.0	1.3	25.0	1.3	90%	110%	실제 통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%에 대해서만 재정 지원금을 제공
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	8.9	30.0	8.9	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	12.5	30.0	12.5	75.78%	100%	수입보장기준은 처분가능수입계좌에 대해 적용 추정 통행료수입이 100% 초과 시 주무관청과 사업자가 초과분을 50:50 비율로 공유

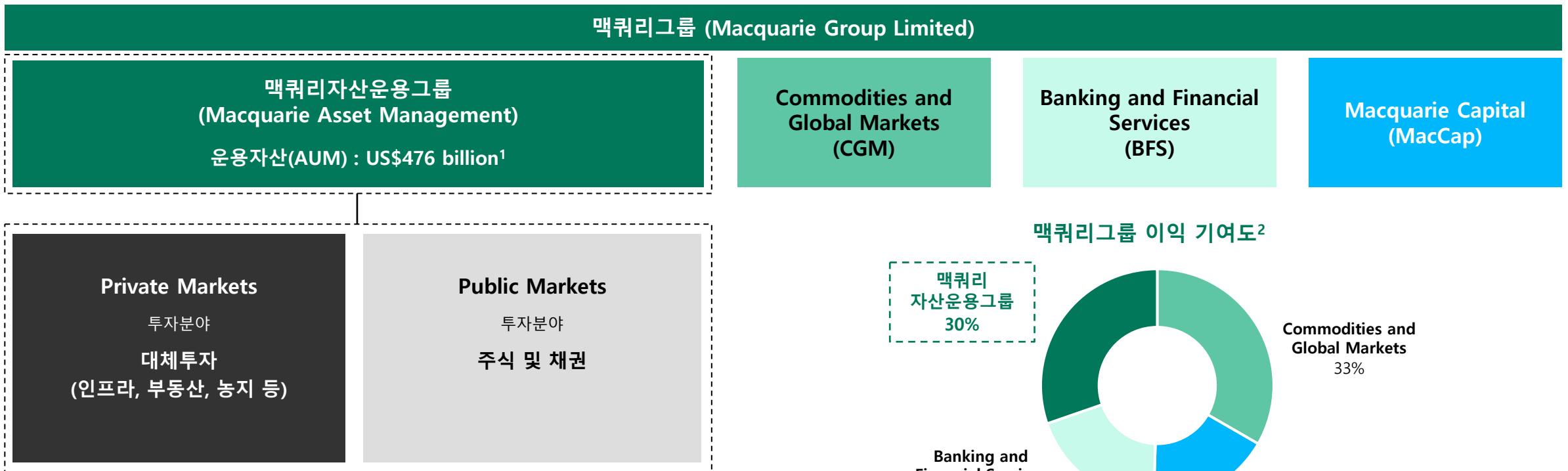
1. 기준일(2025년 12월 31일) 현재 주무관청의 재정지원 의무가 유효한 투자자산들 기준
2. 실시협약상 연간 주정 통행료수입에 대한 실제 통행료수입 비율(%)

3. 주무관청이 수입 초과분을 환수

맥쿼리그룹 및 MAM Real Assets

MAM Real Assets는 맥쿼리 내 맥쿼리자산운용그룹의 Private Markets 중 실물자산(Real Assets) 사업부로, 인프라 투자 및 운용 분야에서 31년 이상의 경력을 보유

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



1. 2025년 12월 1일 기준

2. 2024년 10월 1일 – 2025년 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 적용 가능한 범위에서 채택하고 있습니다.

MAM은 액티브 운용사이자 수탁사로서, 펀드가 투자한 회사(이하 "투자회사")와 관련된 주요 ESG 위험과 기회를 발굴 및 해결하여 투자자와 투자회사가 속한 지역사회에 장기적인 가치가 보존/창출되도록 하는 등, 투자회사들이 ESG 측면에서 지속 가능한 성과를 낼 수 있도록 노력하고 있습니다. 또한, MAM은 투자 대상 선별부터 실사, 투자 후 자산 관리, 매각에 이르기까지 투자 절차 전반에 걸쳐 ESG 부문을 포함하여 포괄적으로 사업성 검토를 진행합니다. 구체적으로, MAM은 각 펀드의 투자회사로부터 다양한 ESG 관련 정보를 정기적으로 수집하여 ESG 성과를 추적 및 분석하고, 이를 통해 투자회사가 ESG 성과를 개선시킬 수 있도록 적극적으로 지원합니다.

맥쿼리자산운용(주)는 이러한 MAM의 ESG 정책을 기반으로 각 펀드 투자회사의 ESG 성과를 개선시키기 위해 최선을 다하고 있으며, 관련 주요 업데이트 발생 시 이를 투자자와 공유하겠습니다.

맥쿼리자산운용 그룹의 넷제로 달성을 위한 노력

맥쿼리자산운용그룹(MAM)의 넷제로 (Net Zero) 약속은 다음과 같습니다:

- MAM이 지배력이 있거나 상당한 영향력을 보유하는 투자회사들에 대해서는¹, 2040년까지 Scope 1과 Scope 2의 넷제로 목표에 부합하도록 관리(일부 제한적인 예외 적용 가능).
- MAM이 지배력이 없거나 상당한 영향력을 보유하지 않은 투자회사들 (공모 증권 포트폴리오 등)에 대해서는, 투자자/고객이 제시한 신탁 의무 및 관련 규제상 책임을 충족하는 방식으로 파리기후협정의 목표 달성을 계속해서 지원.

1. MAM이 자산에 지배력 및 상당한 영향력을 보유하고 있는지의 여부는, 해당 자산을 2040년까지 넷제로로 관리할지 결정하는 데 중요한 기준입니다. MAM은 일반적으로 부동산 및 실물자산 사업에서 상당한 지분을 보유하고 이사회에도 참여하는 경우에만 지배력 및 상당한 영향력을 보유하고 있습니다.
Macquarie Korea Infrastructure Fund