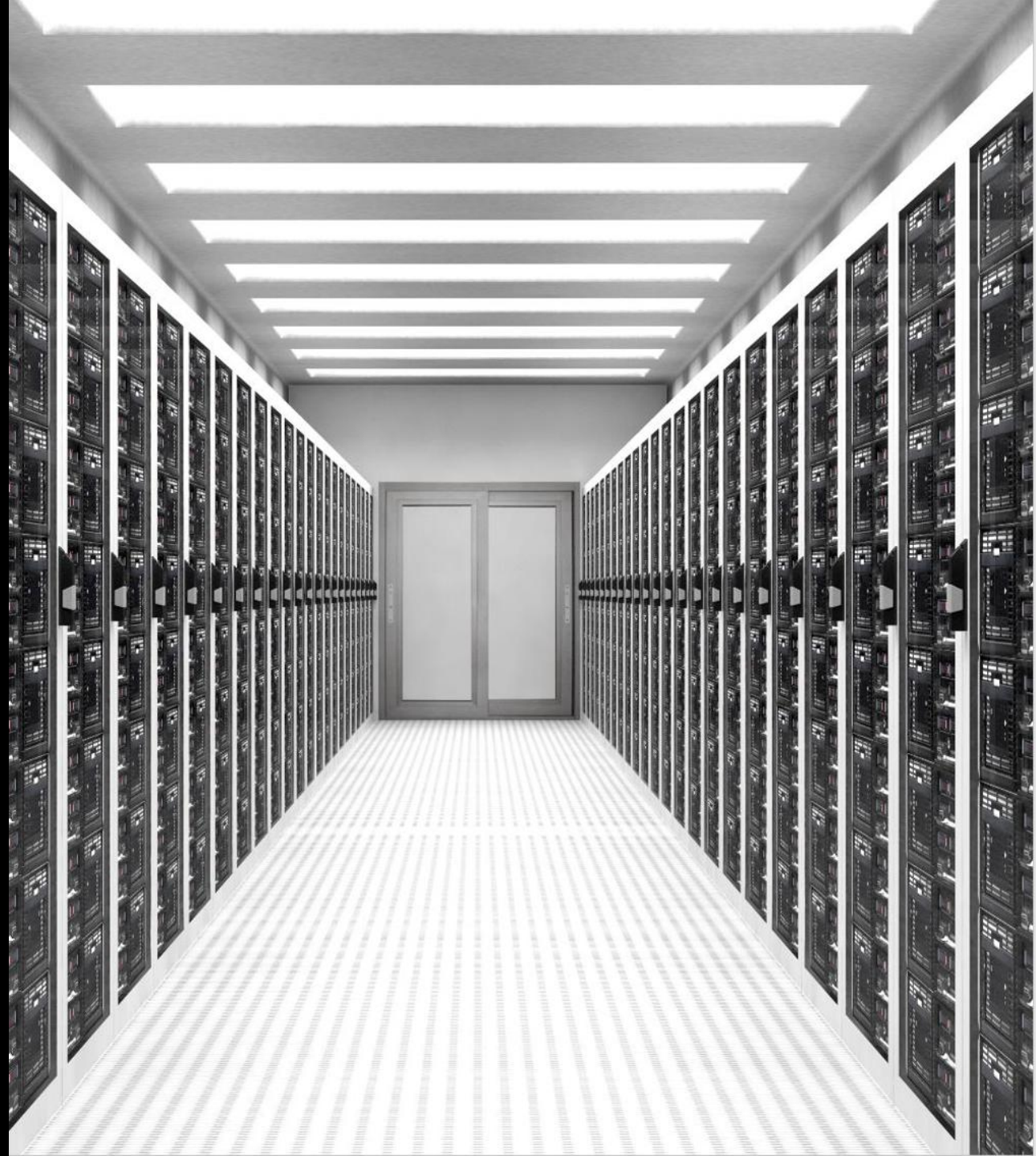
MACQUARIE

맥쿼리한국인프라투융자회사

Investor Presentation

2026년 3분기



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.

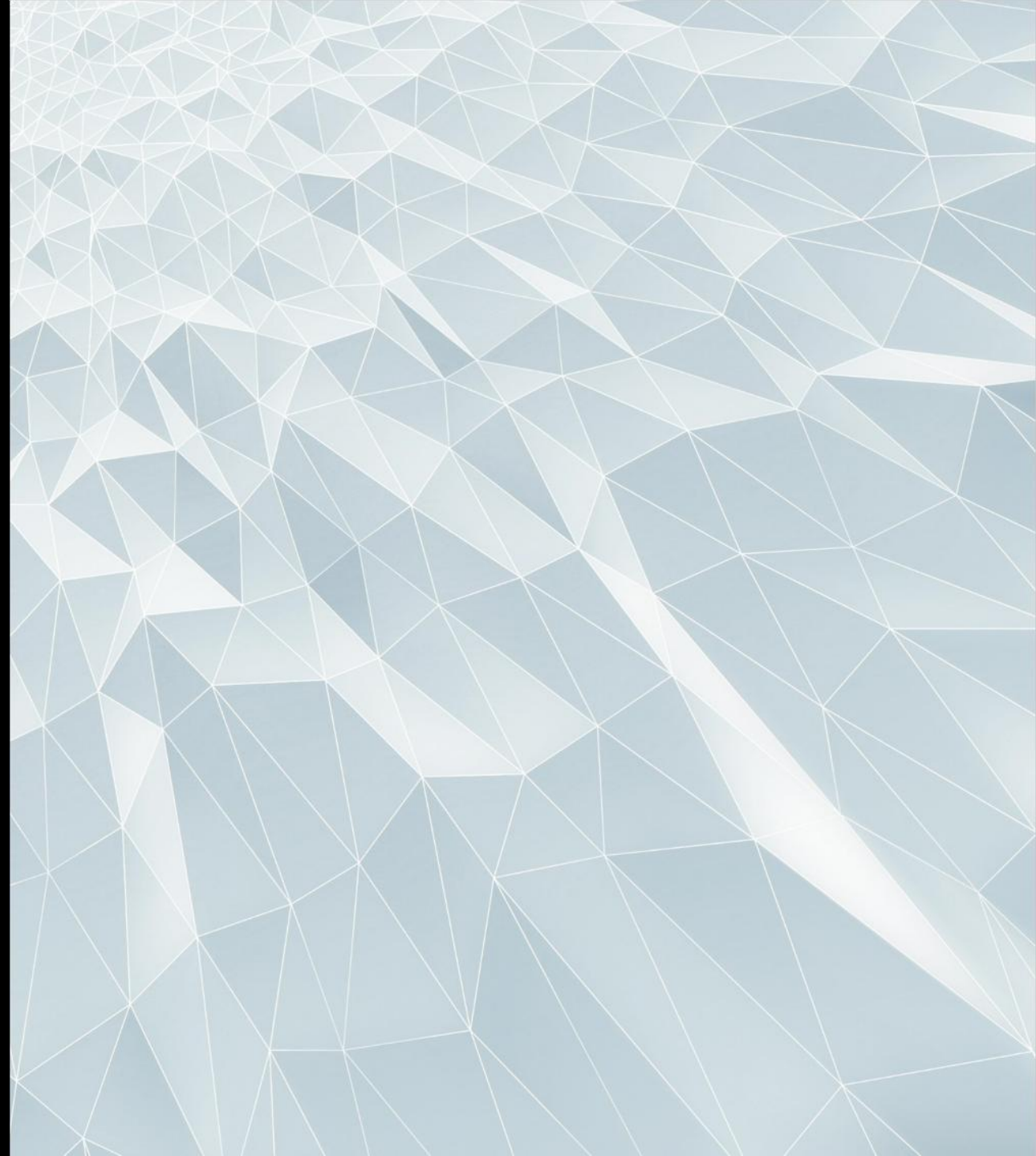
이 자료는 미래에 대한 기대나 예측 등의 정보(이하 "예측정보")를 일부 포함하고 있습니다. 이러한 예측정보의 경우에는 "기대", "예상", "계획", "예측", "추정", "목표" 또는 이와 유사한 표현 등을 사용하고 있으며, MKIF의 목표나 계획을 서술하고 있는 부분은 모두 예측정보입니다. 이러한 예측정보는 실제 결과가 그와 현저하게 다를 위험성과 불확실성을 내포하고 있습니다. 예측정보는 MKIF 경영진이 입수 가능한 정보를 바탕으로 하며, 일정한 가정 하에서의 예상이나 예측에 기반하고 있습니다. MKIF는 새로운 정보가 입수되거나 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

목차

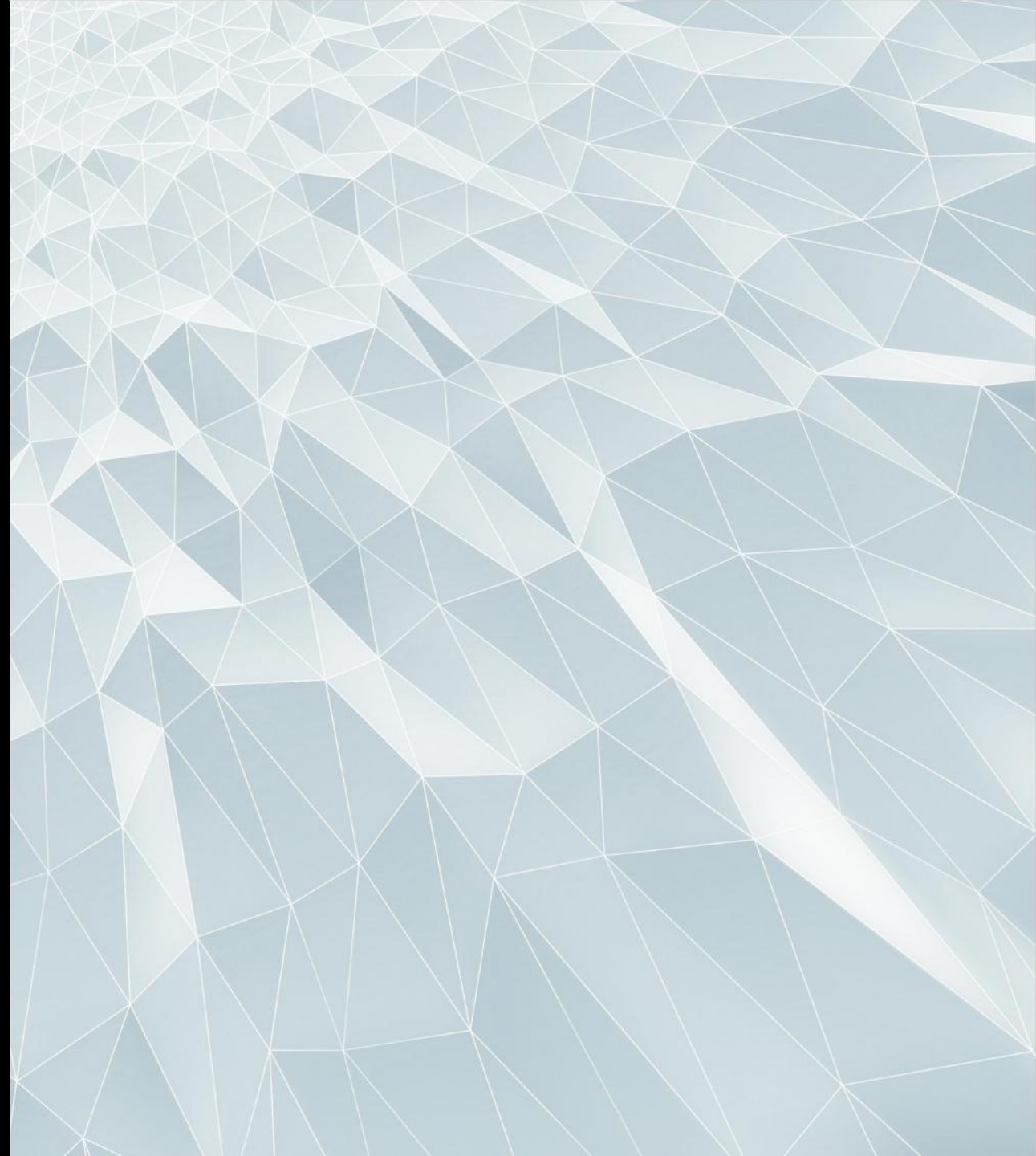
1	**MKIF 소개**	**4**
	한국 인프라 펀드의 선두주자	5
	MKIF 연혁	6
	사업 구조	7
	포트폴리오 구성	8
	투자법인 운영 및 실시협약 기간	9
	재무 현황	10
	분배	11
2	**2026년 3분기 실적**	**12**
	재무 및 운영성과 요약	13
	주요 거래 및 이슈 요약	14
	재무성과	15
	재무상태표	17
	도로자산 실적	18
	컨테이너 항만 실적	19
	부산항	20
	도시가스 사업 실적	21
A	**별첨**	**22**



MACQUARIE

01

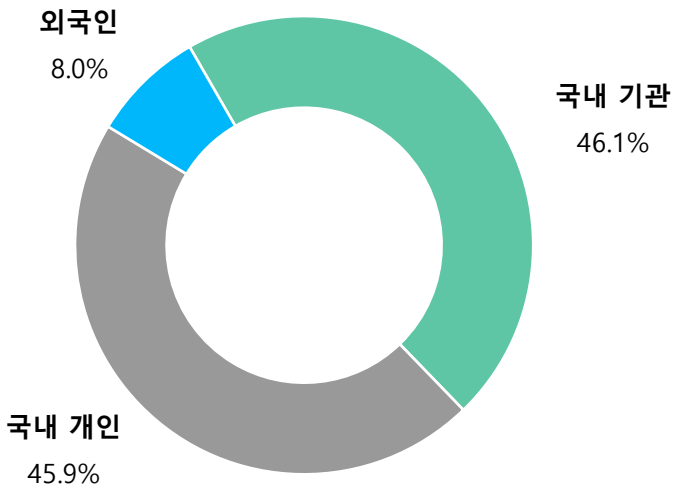
MKIF 소개



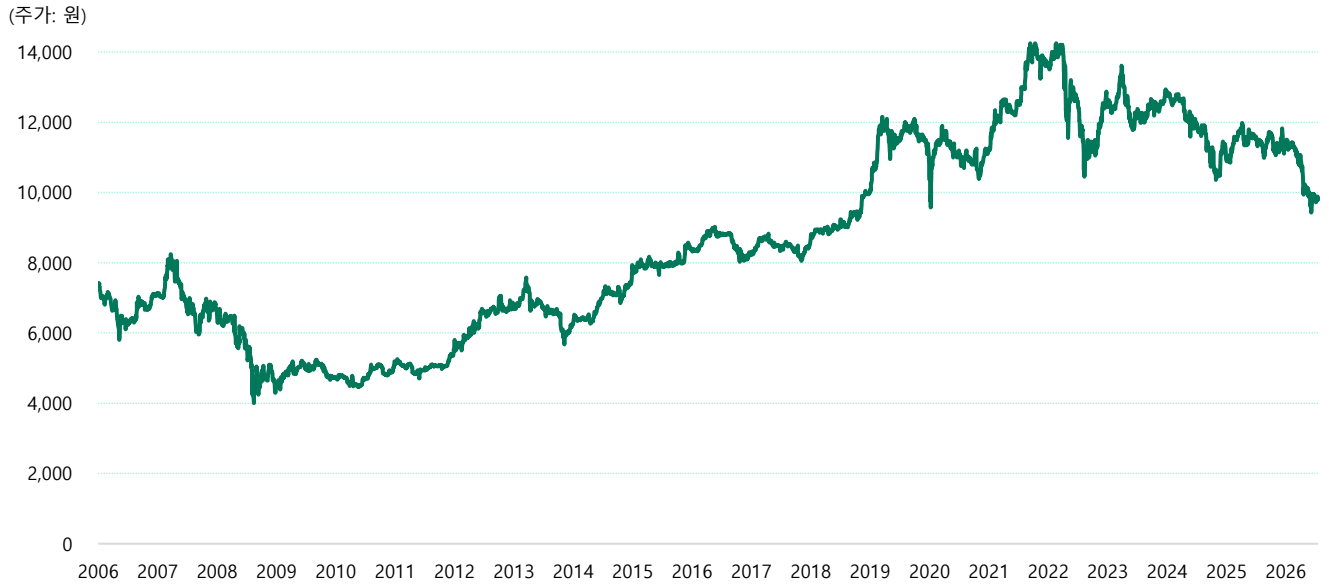
한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~4.7조원[1]
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』("민투법")에 정의된 국내 사회기반시설사업("인프라사업")의 시행을 목적으로 하는 법인("사업시행법인")에 투자[2]
- 2025년도 기준 6.8%의 시가 분배수익률 달성[3]
- 신용등급 AA0(안정적)[4]

주주 현황[1]



주가 추이[5]



1. 2026년 9월 30일 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. 2026년 6월 중 한국기업평가, NICE 신용평가, 한국신용평가에서 평가한 MKIF 회사채 신용등급 기준
5. 맥쿼리인프라 상장일인 2006년 3월 15일부터 2026년 9월 30일까지의 주가 추이; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님

MKIF 연혁

(2026년 9월 30일 기준)

설립 / 상장	투자대상	포트폴리오	시가총액
2002 / 2006	**국내 인프라사업**	**도로 13개, 항만 1개, 철도 1개, 도시가스 3개, 디지털 1개**	**4.7조원** (KOSPI 103위)

MKIF 연혁[1]

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 상장[2]
- 건설자산 5개 성공적 개통
- 투자자산 운영 안정화 달성

2007 ~
적극적인 펀드 및 투자자산 관리

펀드 관리
- 투자 15건[3] / 매각 4건[4] / 사업 만료 1건[4]
- 16건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행[5]
- 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화

투자자산 관리
- 18건의 투자자산 사업재구조화[6]
- 16건의 투자자산 분쟁 종결[7]
- 관련 현안 적극대응

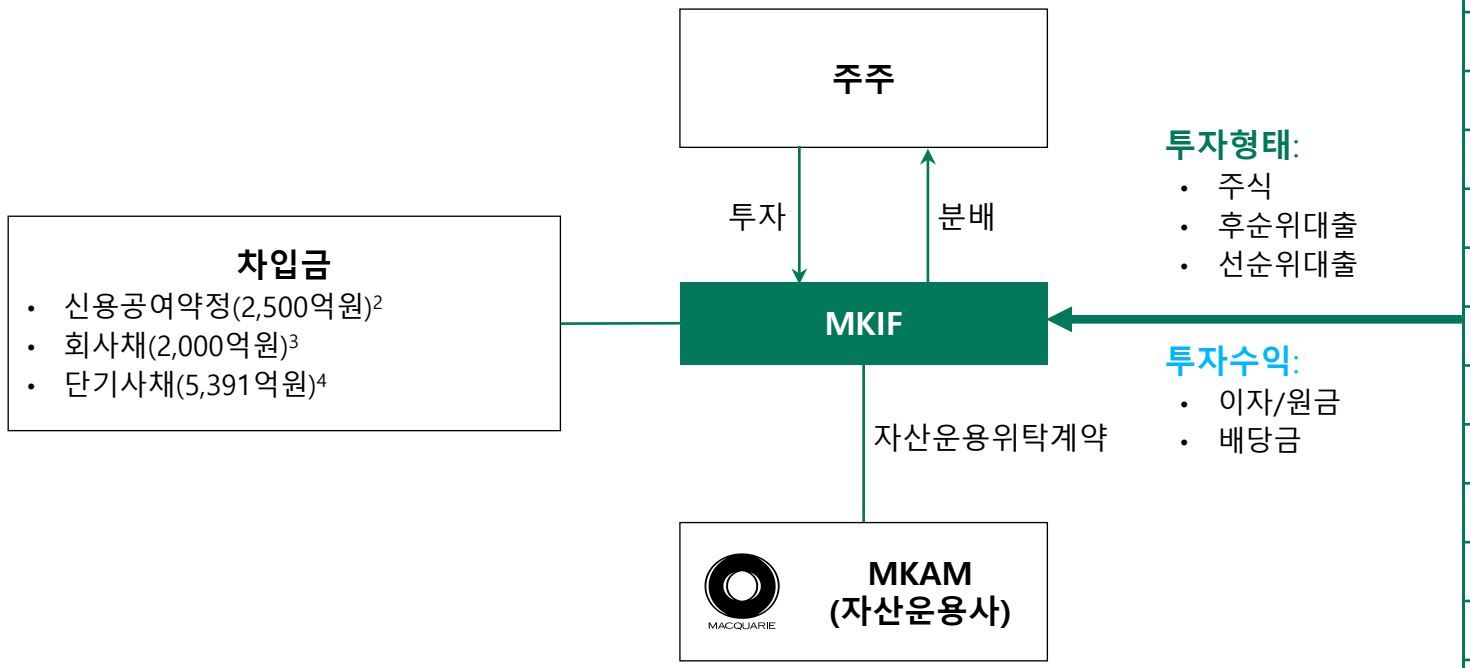
2017 ~
유상증자 및 신성장 추진

- 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. 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); SCH 추가투자(2022년); CNCITY 신규투자(2023년), SEUE 신규투자(2023년), HDC 신규투자(2024년)
4. 신대구부산고속도로 매각(2008년); 서수원-오산-평택 고속도로 매각(2010년); 대구 4차 순환도로 매각(2012년); 지하철 9호선 매각(2013년); 백양터널 민간투자사업 관리운영권 만료(2025년)
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; 2023년 6월; 2023년 9월; 2024년 1월, 2024년 12월, 2025년 6월
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), 2023년 9월(NAHC), 2025년 12월(IBC)
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), 2025년 6월(MCB)

사업 구조

- 인프라자산을 운영하는 19개의 개별 사업시행법인에 투자
- 투자법인[1]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



(2026년 9월 30일 기준)

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%

1. MKIF가 투자 및 투자약정한 사업시행법인; 각 투자법인에 대한 MKIF 지분율은 투자약정금 전액 투자 가정
2. 약정액 2,500억원(2029년 1월 26일에 약정 만기) 중 2,380억원 인출
3. 5년 만기 1,000억원(2028년 6월 12일 만기) 및 5년 만기 1,000억원(2030년 6월 11일 만기)
4. 총 발행한도 5,391억원의 단기사채 인수약정(2026년 12월 11일에 인수약정 만기) 관련 1,518억원 발행

포트폴리오 구성[1]

(2026년 9월 30일 기준)

- 19개 국내 인프라사업에 총 3.0조원을 투자 중이며, 투자 형태는 주식(30%), 후순위 대출(69%), 선순위 대출(1%)로 구성됨

● 유료도로 (54%) ● Port (9%) ● Rail (3%) ● City Gas (20%) ● Digital (14%)

Toll Roads (54%)

인천국제공항 고속도로(NAHC)
- 38.2km, 왕복 6-8차선 도로
- MKIF 투자금액: 753억원(3%)

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%)

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

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

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

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

서울-춘천 고속도로(SCH)
- 61.4km, 왕복 4-6차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,616억원(5%)

동부간선도로 지하화(SEUE)
- 10.1km, 왕복 4차선 지하도로
- MKIF 투자금액: 2,147억원(7%)

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

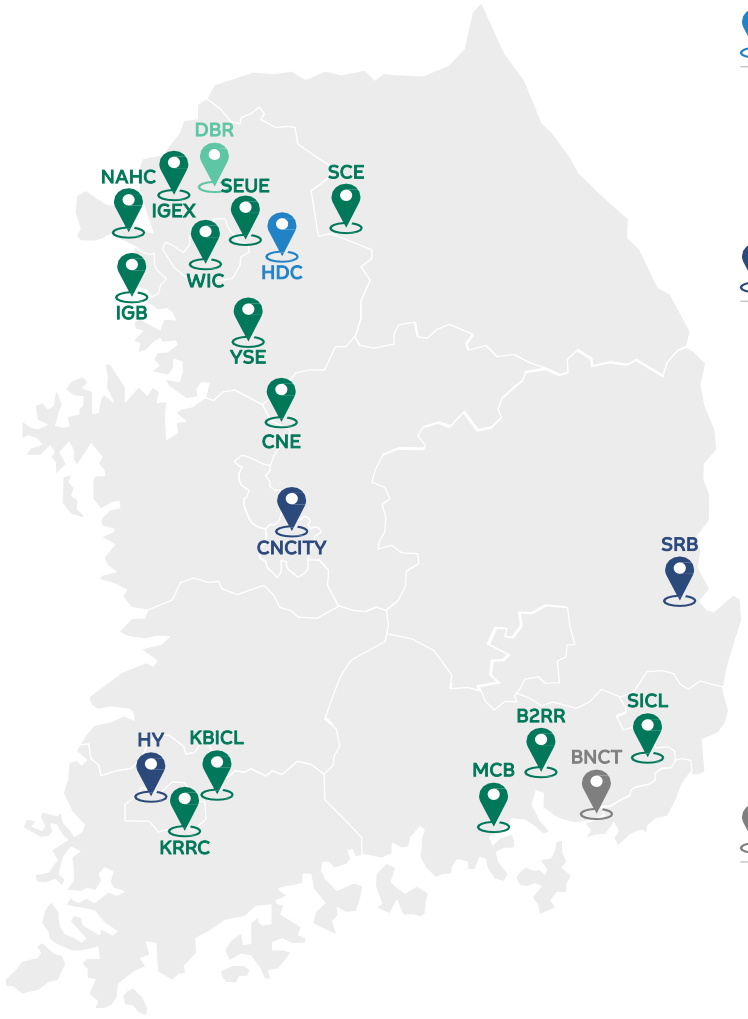
천안-논산 고속도로(CNEC)
- 81.0km, 왕복 4차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,880억원(6%)

광주 제2순환도로, 1구간(KBICL)
- 5.6km, 왕복 6차선 도로
- MKIF 투자금액: 695억원(2%)

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

Rail (3%)

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



Digital (14%)

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

City Gas (20%)

씨엔씨티에너지(주)(CNCITY)
- 총 배관 1,799km의 대전시 및 계룡시 도시가스 공급회사 겸 113MW 규모의 열전기 사업자
- MKIF 투자금액: 1,832억원(6%)

(주)해양에너지(HY)
- 총 배관 2,602km의 광주시 및 전라남도 내 8개 지역 도시가스 공급회사
- MKIF 투자금액: 3,225억원(11%)

서라벌도시가스(주)(SRB)
- 총 배관 665km의 경상북도 내 2개 지역 도시가스 공급회사
- MKIF 투자금액: 871억원(3%)

Port (9%)

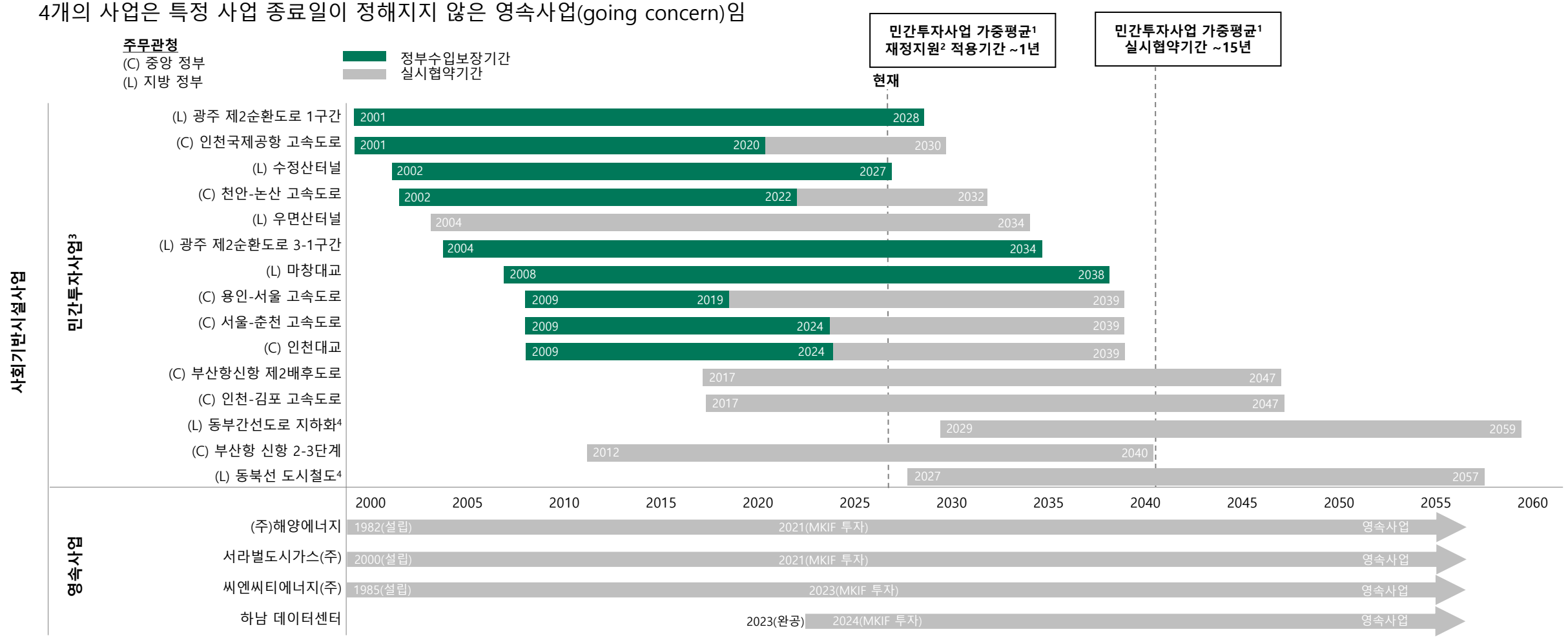
부산항신항 2-3단계(BNP 2-3)
- 연 3백만 TEU 처리 능력을 갖춘 컨테이너 항만
- MKIF 투자금액: 2,594억원(9%)

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

투자법인 운영 및 실시협약 기간

(2026년 9월 30일 기준)

- 회사는 총 19개 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. MKIF 투자금액으로 가중하였으며, 투자약정금 전액 투자 가정
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. 민간투자사업 투자법인들은 관련 실시협약상, 투자법인 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시지급금을 받을 권리가 있음
4. 건설 후 실시협약기간인 30년 동안 운영(건설기간은 주무관청 예상기간으로 동부간선도로 지하화의 경우 총 5년, 동북선 도시철도의 경우 총 6년 4개월 예상)

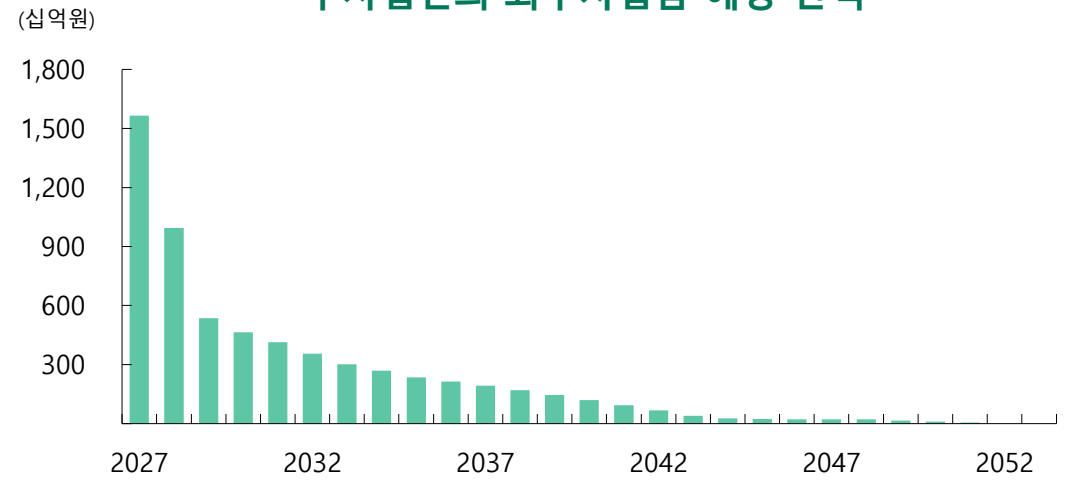
재무 현황

(2026년 9월 30일 기준)

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 100%[1]로 제한되며, 현재 MKIF의 법상 차입한도는 3조 2,972억원임
- MKIF는 차입한도 3조 2,972억원 중 9,891억원에 대해 차입 약정을 하였고, 그 중 인출하여 사용 중인 차입금은 5,898억원임
  - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정(2029년 1월 26일에 약정 만기)에서 기준일(2026년 9월 30일) 현재 2,380억원 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(2026년 9월 30일) 현재 1,518억원 발행
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 4.2%이고, 상환 평균 잔여 만기는 1.2년임
- 투자법인들의 외부차입금[2] 상환 평균 만기[3]는 약 4.8년임

현금[4]	4,446억원
부채상환 만기[3]	4.8년
부채비율[5]	30.6%

투자법인의 외부차입금 예상 잔액[6]

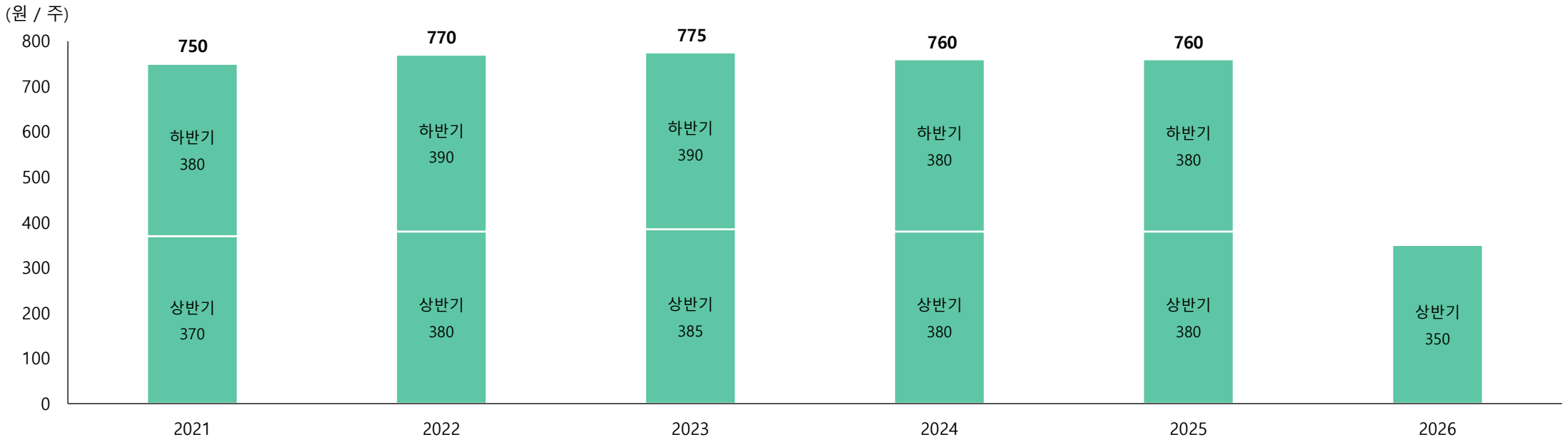


1. 민투법이 2026년 2월 19일 개정되고 같은 법 시행령이 2026년 4월 14일 개정됨에 따라, MKIF의 차입한도는 법령 개정 전 자본금의 30%인 9,891억원에서 법령 개정 후 자본금의 100%인 3조 2,972억원으로 확대됨
2. 투자법인의 외부차입금은 투자법인이 인출한 전체 차입금에서 다음을 공제한 금액을 의미함: (i) MKIF 및 타 투자법인으로부터 차입한 금액(각 "MKIF대출" 및 "투자법인간 대출"); (ii) MKIF대출과 동일한 약정 또는 상환 순위가 MKIF대출 대비 후순위인 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 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 281억원 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 가능성이 존재함

분배

- 분배금은 연 2회 지급(6월말 기준 / 12월말 기준)
- 최저 분배금 지급기준은 세무상이익 또는 배당가능이익 중 큰 금액(법인세 공제 적용)
- 2026년 상반기 분배금 주당 350원[1](총 1,676억원)으로, 2026년 8월 28일에 지급 완료

분배 실적[2]

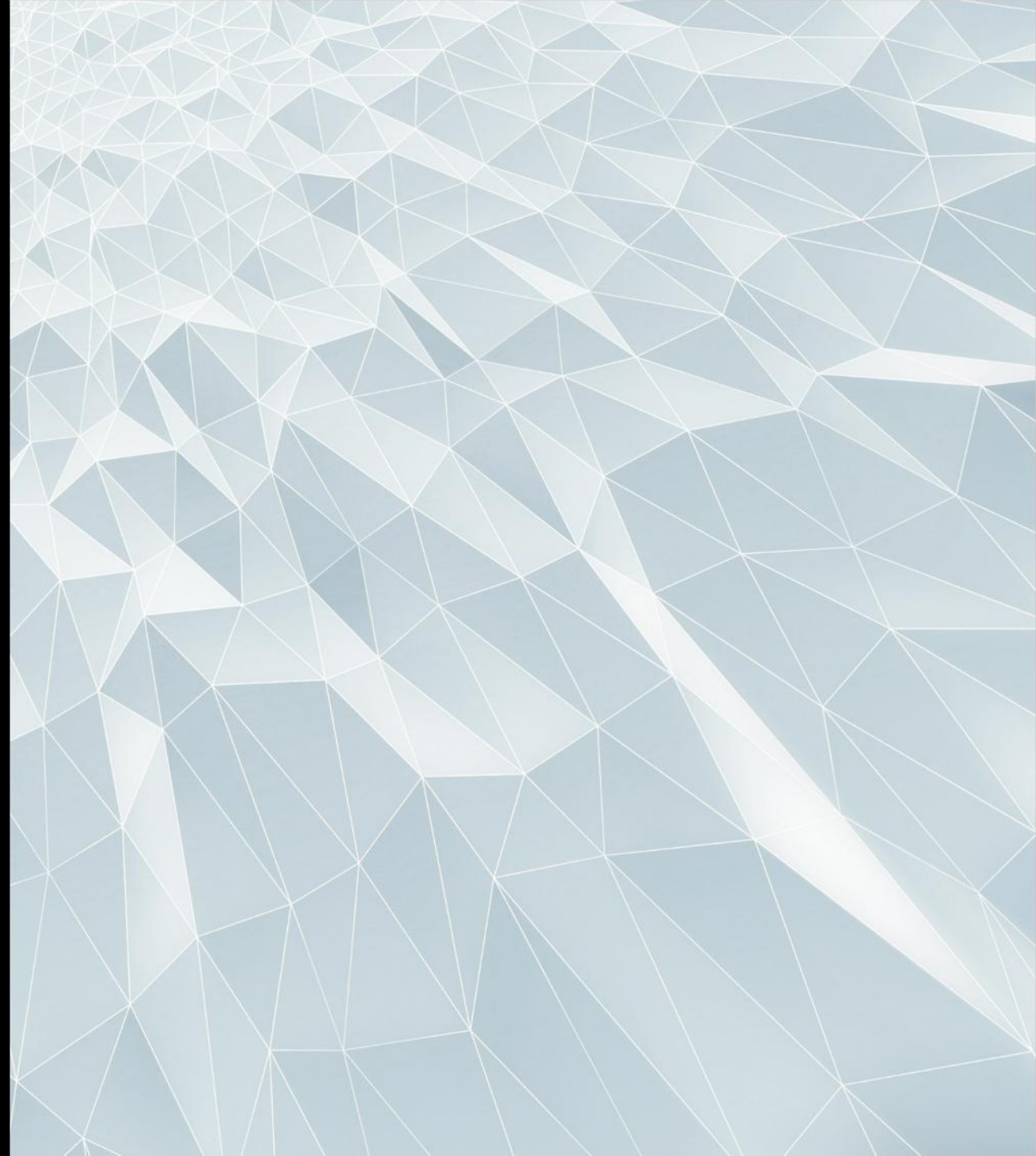


1. 분배금 전액은 소득세법상 배당소득세의 원천징수 대상임. 투자자들은 배당소득에 대한 정확한 세무처리에 대해서는 개별적으로 세무전문가의 자문 필요
2. 과거의 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님; 더 자세한 과거 분배 내역은 본 자료 별첨 "MKIF 과거 분배 내역" 참고

MACQUARIE

02

2026년 3분기 실적



재무 및 운영성과 요약

MKIF 운용수익 및 순이익 (P15)

- 2026년 3분기 (이하 "동 분기") 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 2.6% 및 2.4% 감소한 754억원 및 586억원을 기록하였음. 운용수익 및 순이익 감소는 배당수익 감소에 주로 기인함.

도로자산 실적 (P18)

- 동 분기 12개의 운영중인 유료도로 투자자산의 가중평균[1] 통행량은 전년 동기 대비 0.8% 증가함.

컨테이너 항만 실적 (P19)

- 부산항 신항 2-3단계의 운영사인 (주)비엔씨티가 동 분기에 처리한 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 21.9% 증가한 0.76백만 TEU임. 동 분기 매출액은 전년 동기 대비 28.2% 증가한 456억원, EBITDA는 전년 동기 대비 68.8% 증가한 216억원, EBITDA 마진은 47.3%를 기록함. 환적 화물 증가, 신규 고객 유치 등에 힘입어 물동량이 증가하였고, 평균 단가도 상승하며 매출액 및 EBITDA가 전년 동기 대비 크게 증가함.

도시가스 사업 실적 (P21)

- 동 분기 (주)해양에너지의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 2.2% 증가한 117백만 m^3임. 매출액은 전년 동기 대비 19.5% 증가한 1,206억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 10.3% 증가한 109억원을 기록함. 비용 절감 등을 통해 수익성이 개선되며 판매량 증감률 대비 더욱 높은 EBITDA 증가율을 기록함.
- 동 분기 서라벌도시가스(주)의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 5.4% 증가한 35백만 m^3 임. 매출액은 전년 동기 대비 26.8% 증가한 371억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 11.5% 증가한 28억원을 기록함. 비용 절감 등을 통해 수익성이 개선되며 판매량 증감률 대비 더욱 높은 EBITDA 증가율을 기록함.
- 동 분기 씨엔씨티에너지(주)의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 1.0% 감소한 80백만 m^3임. 매출액은 전년 동기 대비 14.4% 증가한 915억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 -20억원에서 +5억원으로 흑자 전환하였음. 평균 기온 하락으로 냉방공조용 판매량이 줄어들며 전체적인 판매량은 감소하였으나, 비용 절감 등으로 EBITDA는 상승하였음.

데이터센터 운영 및 구축공사 현황

- MKIF가 그린디지털인프라(주)를 통해 투자한 하남 데이터센터는, 목표 IT 부하 25.44MW의 99%에 대해 임대차계약이 체결되었고, 구축공사는 2025년 2분기에 완료되었음. 운영 램프업도 이루어지고 있으며, 2027년 중순에 램프업이 완료되어 목표 IT 부하 전체에 대한 약정 임대수익이 발생할 것으로 예상함.
- 동 분기 매출액은 155억원, EBITDA는 76억원을 기록하였으며, 이는 전년 동기 대비 각각 51.3%, 101.8% 상승한 수치임. 매출액과 EBITDA의 증가는 지속적인 운영 램프업에 기인함.

최근 주요 거래 및 이슈

사회기반시설에 대한 민간투자법 개정

- 2026년 2월 19일, 사회기반시설에 대한 민간투자법이 개정되었고, 2026년 4월 14일에는 관련 시행령도 개정(이하 "본 법령 개정")되었음. MKIF와 관련된 주요 변경내용은 다음과 같음:

주요 개정내용*	개정 전	개정 후
차입한도 상향	자본금의 30% 한도로 차입 또는 사채 발행 가능	자본금의 100% 한도로 차입 또는 사채 발행 가능
자산운용 범위 확대	사회기반시설사업에 100% 투자	사회기반시설사업에 90% 이상 투자

(*) 사회기반시설에 대한 민간투자법상 공모 투융자집합투자기구에 해당되는 주요 변경내용

- 본 법령 개정 후 MKIF의 법상 차입한도는 기존 약 1조원(자본금 약 3.3조원의 30%)에서 약 3.3조원(자본금 약 3.3조원의 100%)으로 증액되었음. MKIF는 미래 신규투자 규모, 재무건전성, 시장환경 등을 고려하여 적절한 자금조달 전략을 실행할 계획임.

신공항하이웨이(주)의 손실보상금 청구 소송 제기

- MKIF가 투자한 인천국제공항고속도로의 사업시행자인 신공항하이웨이(주)는 2026년 9월 10일 대한민국 정부(주무관청: 국토교통부)와 인천광역시를 상대로 서울행정법원에 약 292억원의 손실보상금 지급을 청구하는 소장을 제출함.
- 사업시행자와 국토교통부가 2023년 9월 24일에 체결한 변경실시협약(이하 "변경실시협약")에 따르면, 사업시행기간 중 인천국제공항고속도로 교통량의 현저한 감소를 초래하는 신규노선(이하 "경쟁도로")이 신설될 경우 국토교통부는 이에 대한 보전대책을 수립해야 함(이하 "경쟁방지 조항").
- 한편, 인천국제공항고속도로의 경쟁도로에 해당하는 제3연륙교의 건설이 본격적으로 진행됨에 따라, 국토교통부, 인천광역시 및 사업시행자는 2020년 12월 22일 부속 합의서(이하 "부속 합의서")를 체결하여 (i) 제3연륙교 관련 사업시행자에게 발생하는 손실에 대한 보상방안을 구체화하고, (ii) 국토교통부가 손실보상금(이하 "경쟁도로 손실보상금") 지급 의무를 부담하되, 제3연륙교 건설사업의 주체인 인천광역시를 1차적 지정지급인으로 규정하였음.
- 2026년 1월 5일 제3연륙교 개통 이후 인천국제공항고속도로의 교통량은 현저하게 감소하였고, 이에 따라 사업시행자의 매출액도 하락하였음. 사업시행자는 2026년 상반기 중에 발생한 경쟁도로 손실보상금 약 292억원을 지급받지 못하여 변경실시협약 분쟁해결 절차에 따라 본건 소송을 제기하였음.

재무성과(분기별)[1]

- 2026년 3분기 운용수익 및 순이익은 전년 대비 각 2.6% 및 2.4% 감소함
- 운용수익 및 순이익 감소는 배당수익 감소에 주로 기인함

(단위: 백만원)

	2026년 3분기	2025년 3분기	증감률
운용수익	**75,433**	**77,462**	**(2.6%)**
이자수익	71,309	71,036	
배당수익[2]	4,122	6,426	
기타수익	2	-	
처분손익	-	-	
운용비용	**16,873**	**17,481**	**(3.5%)**
운용수수료	10,548	12,219	
이자비용	5,115	3,792	
기타비용	1,210	1,470	
당기순이익	**58,560**	**59,981**	**(2.4%)**
주당순이익(EPS)(원)	**122**	**125**	**(2.4%)**

1. 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준
2. 2026년 3분기 배당수익: 씨엔씨티에너지(주) 41억원
   2025년 3분기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 60억원 및 백양터널 유동화회사 4억원

재무성과(누적)[1]

- 2026년 3분기 누적 운용수익 및 순이익은 전년 대비 각 5.3% 및 6.6% 감소함
- 운용수익 및 순이익 감소는 배당수익 감소에 주로 기인함

(단위: 백만원)

	2026년 3분기 누계	2025년 3분기 누계	증감률
운용수익	**335,454**	**354,367**	**(5.3%)**
이자수익	211,671	211,358	
배당수익[2,3]	123,772	143,008	
기타수익	9	1	
처분손익[4]	2	-	
운용비용	**51,844**	**50,848**	**2.0%**
운용수수료	33,901	35,662	
이자비용	14,450	11,534	
기타비용	3,493	3,652	
당기순이익	**283,610**	**303,519**	**(6.6%)**
주당순이익(EPS)(원)	**592**	**634**	**(6.6%)**

1. 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준
2. 2026년 3분기 누계 배당수익: 천안논산고속도로(주) 630억원, 신공항하이웨이(주) 313억원, 광주순환(주) 150억원, 수정산투자(주) 40억원, 씨엔씨티에너지(주) 82억원, 우면산인프라웨이(주) 22억원
   2025년 3분기 누계 배당수익: 천안논산고속도로(주) 540억원, 신공항하이웨이(주) 301억원, 광주순환(주) 120억원, 수정산투자(주) 185억원, 씨엔씨티에너지(주) 41억원, 우면산인프라웨이(주) 21억원, 백양터널 유동화회사 221억원
3. 2026년 3분기 누계 배당수익이 감소한 사유는, 백양터널 투자법인 청산에 따른 일회성 배당수익이 부재한 부분 및 수정산투자(주)의 주주사 대상 자본금 반환에 대비하여 배당수익이 감소한 부분에 기인함
4. 2026년 3분기 일회성 항목: 백양터널(유) 청산에 따른 일회성 처분이익 2백만원

재무상태표[1]

(단위: 백만원)

	2026년 9월 30일	2025년 12월 31일
자산		
운용자산	**4,580,289**	**4,624,689**
현금 및 예치금	28,092	24,885
대출금	2,389,841	2,439,151
지분증권	2,162,356	2,160,653
기타자산	**964,742**	**856,101**
미수이자[2]	960,671	851,623
미수배당금	-	-
선급비용	1,944	2,386
선급금	2,127	2,092
자산총계	**5,545,031**	**5,480,790**
부채		
사채	351,153	349,723
장기차입금	238,000	107,000
미지급운용보수	10,548	12,082
기타	4,949	5,601
부채총계	**604,650**	**474,406**
자본		
자본금	3,297,209	3,297,209
평가손익 관련 이익잉여금 (결손금)[2]	1,590,795	1,590,795
평가손익 외 이익잉여금 (결손금)	52,377	118,380
자본총계	**4,940,381**	**5,006,384**
부채 및 자본총계	**5,545,031**	**5,480,790**

투자집행 및 회수 세부내역

(단위: 백만원)

투자법인명	투자형태	2026년
광주순환도로투자(주)	후순위대출	(17,600)
천안논산고속도로(주)	후순위대출	(27,337)
서울-춘천고속도로(주)	후순위대출	(4,373)
백양터널(유)[3]	지분증권	(337)
동서울지하도로(주)	지분증권	2,040
합계		**(47,607)**

1. 2025년 12월 31일은 감사 받은 개별 재무제표 기준, 2026년 9월 30일은 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준
2. 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 및 맥쿼리자산운용(주)의 내부 평가위원회 의결에 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 손익계산서 및 재무상태표에 적절하게 반영됨. 당분기말 집합투자재산은 2025년 12월 31일 기준 외부 전문기관의 평가금액을 기초로 2026년 9월 30일까지의 기간 동안의 이자 또는 배당 발생액과 신규 투자금액을 가산하고, 이자 또는 배당 수령액 그리고 원금상환이나 원본 반환금액을 차감한 방식으로 계산됨.
3. 백양터널(유) 청산 후 백양터널(유) 지분증권의 2025년 12월 31일 기준 공정가액 평가액 337백만원을 제거

도로자산 실적

- 2026년 3분기 주요 하이라이트는 아래와 같음:
  - 2026년 2월부터 지속된 고유가로 상당 수의 도로자산의 통행량 증가율이 둔화됨
  - 인천국제공항 고속도로[2] 및 부산항신항 제2배후도로의 경우 경쟁도로 개통 영향으로 통행량이 크게 감소하였으며, 각 도로의 사업시행법인은 각 주무관청을 상대로 손실보상금 청구 소송을 제기하였으며, 광주 제2순환도로, 1구간의 경우 인근에서 진행되던 지하철 건설 관련 상부구간 공사가 2025년 12월에 완료되며, 그간 본 도로로 유입된 통행량이 정상화 되고 있음

	2026년 3분기 누적		2026년 3분기	
	일평균 통행량		일평균 통행량	
	대/일	전년 동기 대비 증감(%)	대/일	전년 동기 대비 증감(%)
광주 제2순환도로, 1구간	65,190	(3.5%)	65,057	(5.7%)
인천국제공항 고속도로[2]	108,377	(17.5%)	111,286	(18.5%)
수정산 터널	47,247	(2.0%)	48,299	(0.9%)
천안-논산 고속도로	56,734	0.4%	57,737	1.3%
우면산 터널	29,100	(2.0%)	29,565	(2.7%)
광주 제2순환도로, 3-1구간[3]	63,417	(0.9%)	63,688	(2.7%)
마창대교	48,284	0.3%	48,553	(0.7%)
용인-서울 고속도로	91,720	0.0%	93,643	(1.2%)
서울-춘천 고속도로	66,638	2.3%	72,860	2.2%
인천대교	82,884	9.4%	86,716	11.1%
부산항신항 제2배후도로	18,335	(7.6%)	18,133	(8.6%)
인천-김포 고속도로	53,758	2.2%	54,939	1.2%
가중평균증가율[1]		**0.6%**		**0.8%**

1. 자산별 통행수입에 대한 가중치 및 각 투자법인의 MKIF 지분율에 기초하여 산정(투자약정금 전액 투자 가정)
2. 인천국제공항 고속도로는 2026년에 개통된 경쟁도로와 근접하게 위치하여 통행량이 크게 감소하였음
3. 광주 제2순환도로 1구간 및 3-1구간, 수정산터널, 마창대교는 실시협약에 따라 정해진 기간의 수입 또는 현금흐름이 특정 수준을 하회할 경우, 정부의 재정지원을 받게 됨

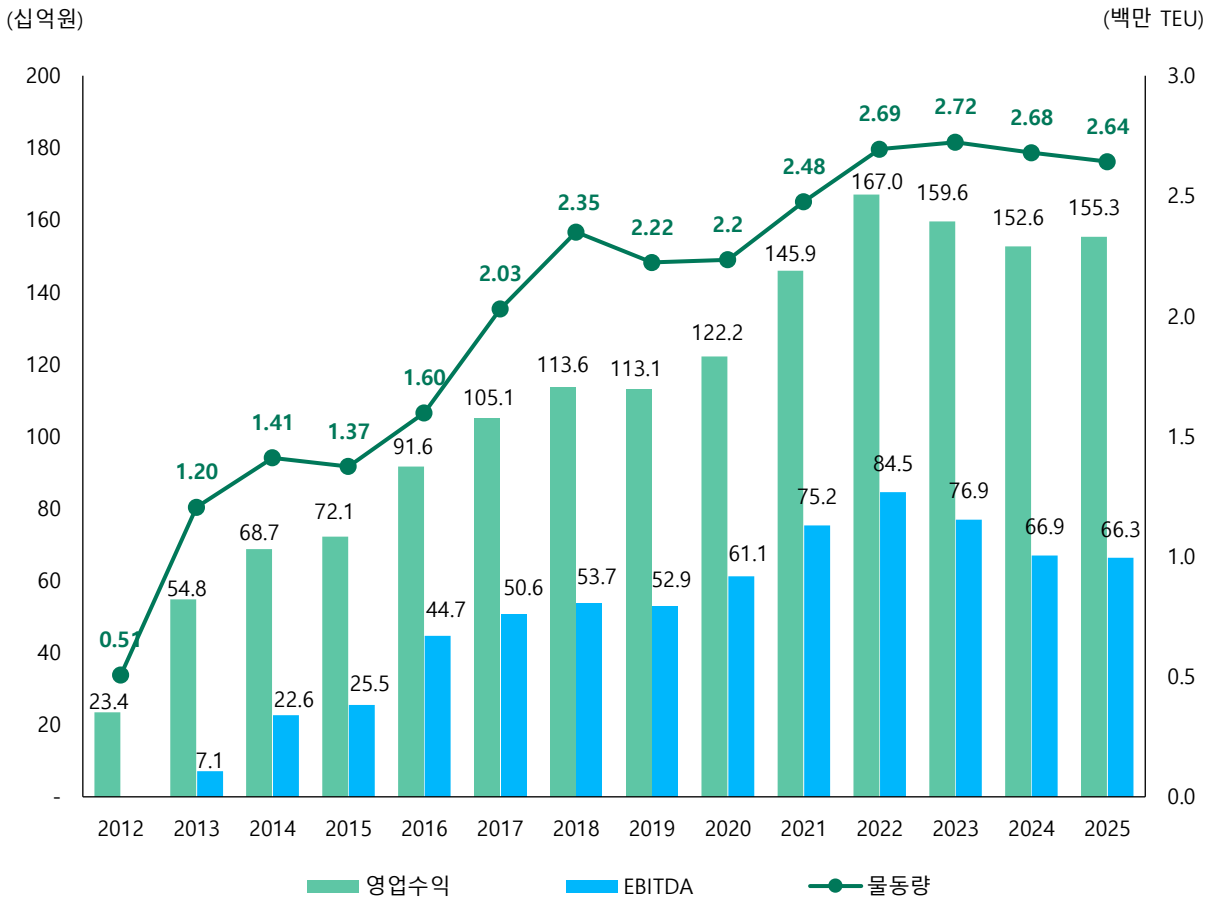
컨테이너 항만 실적

(주)비엔씨티 2026년 3분기 실적

	2026년 3분기 누계	2025년 3분기 누계	증감률	2026년 3분기	2025년 3분기	증감률
물동량(백만 TEU)	2.07	1.97	5.2%	0.76	0.62	21.9%
매출액(십억원)	126.8	115.3	10.0%	45.6	35.6	28.2%
EBITDA(십억원)	56.8	48.0	18.4%	21.6	12.8	68.8%
EBITDA 마진	44.8%	41.6%	3.2%p	47.3%	35.9%	11.4%p

- 물동량은 전년 동기 대비 21.9% 증가한 0.76백만 TEU를 기록함
- 매출액은 전년 동기 대비 28.2% 증가한 456억원을 기록함
- EBITDA는 전년 동기 대비 68.8% 증가한 216억원을 기록하였고, EBITDA 마진은 47.3%를 기록함
- 환적화물 증가 및 신규 고객 유치 등에 힘입어 물동량이 증가하였고, 평균 단가 상승으로 매출액 및 EBITDA가 전년 동기 대비 크게 증가함

(주)비엔씨티 과거 실적



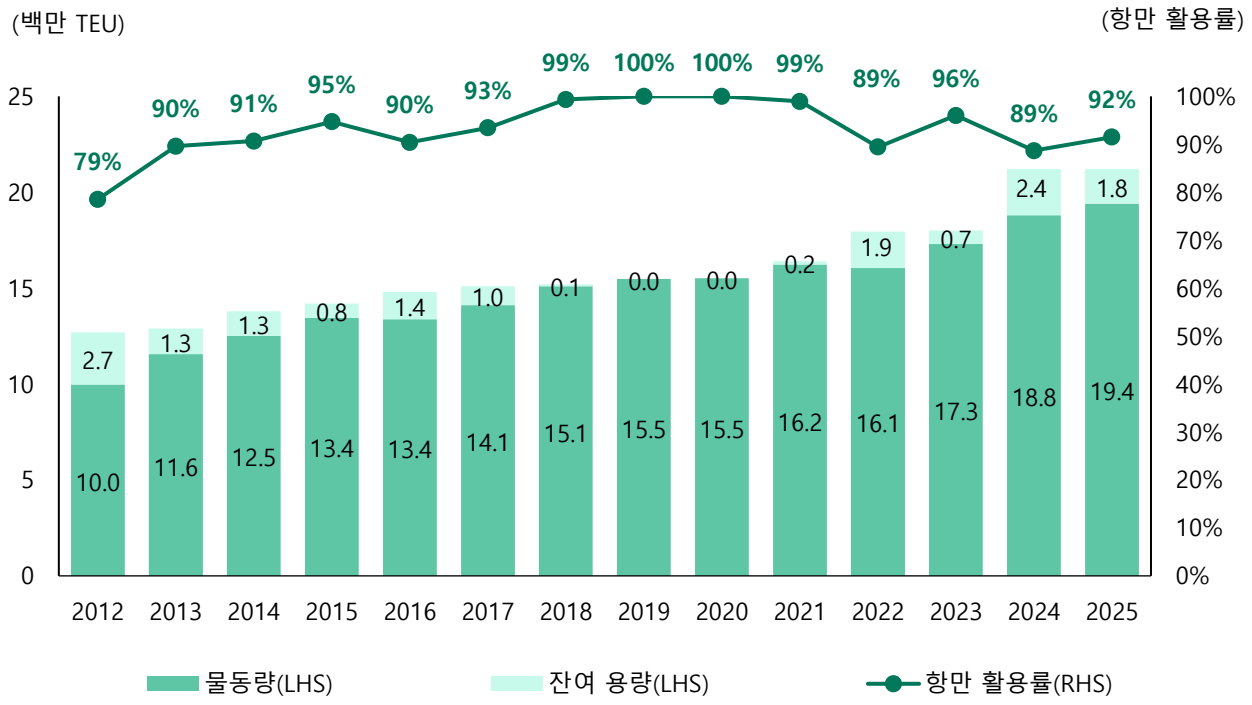
부산항[1]

- 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 2026년 3분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 2.2% 증가한 117백만 m^3를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 19.5% 증가한 1,206억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 10.3% 증가한 109억원을 기록하였음

서라벌도시가스(주) 2026년 3분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 5.4% 증가한 35백만 m^3를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 26.8% 증가한 371억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 11.5% 증가한 28억원을 기록하였음

씨엔씨티에너지(주) 2026년 3분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 1.0% 감소한 80백만 m^3를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 14.4% 증가한 915억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 -20억원에서 +5억원으로 흑자 전환하였음

	2026년 3분기 누계	2025년 3분기 누계	증감률	2026년 3분기	2025년 3분기	증감률
판매량(백만 m^3)	570	577	(1.3%)	117	115	2.2%
매출액(십억원)[1]	530.0	535.2	(1.0%)	120.6	101.0	19.5%
EBITDA(십억원)[2]	46.5	43.3	7.4%	10.9	9.8	10.3%
배관 길이	2,602km	2,576km	1.0%	2,602km	2,576km	1.0%

	2026년 3분기 누계	2025년 3분기 누계	증감률	2026년 3분기	2025년 3분기	증감률
판매량(백만 m^3)	149	146	2.0%	35	33	5.4%
매출액(십억원)[1]	139.9	136.1	2.8%	37.1	29.2	26.8%
EBITDA(십억원)[2]	11.7	10.4	13.3%	2.8	2.5	11.5%
배관 길이	665km	649km	2.5%	665km	649km	2.5%

	2026년 3분기 누계	2025년 3분기 누계	증감률	2026년 3분기	2025년 3분기	증감률
판매량(백만 m^3)	462	478	(3.4%)	80	81	(1.0%)
매출액(십억원)[1]	477.6	489.8	(2.5%)	91.5	80.0	14.4%
EBITDA(십억원)[2]	33.7	33.0	2.1%	0.5	(2.0)	-
배관 길이	1,799km	1,787km	0.7%	1,799km	1,787km	0.7%

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 / 서라벌도시가스(주): 누계 기준, 비용 절감 등을 통해 수익성이 개선되며 판매량 증감률 대비 더욱 높은 EBITDA 증가율을 기록함
   씨엔씨티에너지(주): 2026년 3분기 기준, 평균 기온 하락으로 냉방공조용 판매량이 줄어들며 전체적인 판매량은 감소하였으나, 비용 절감 등으로 EBITDA는 상승하였음. 누계 기준, 일부 산업용 고객의 스팀 사용량 비중 확대로 판매량은 감소하였으나, 씨엔씨티의 100% 자회사인 대전열병합발전(주)의 스팀/열/전기 판매량은 개선된 바, 연결 기준 손익에는 중립적임(2026년 3분기 누계 대전열병합발전(주)의 EBITDA는 165억원으로, 전년 동기 99억원 대비 약 67% 증가)

MACQUARIE

A

별첨

운용보수[1]

(2026년 9월 30일 기준)

운용보수(분기별로 산정 및 지급)

- **운용보수 산정 산식[2]: (NIV + C[3]) x 0.85% x (N/365)**

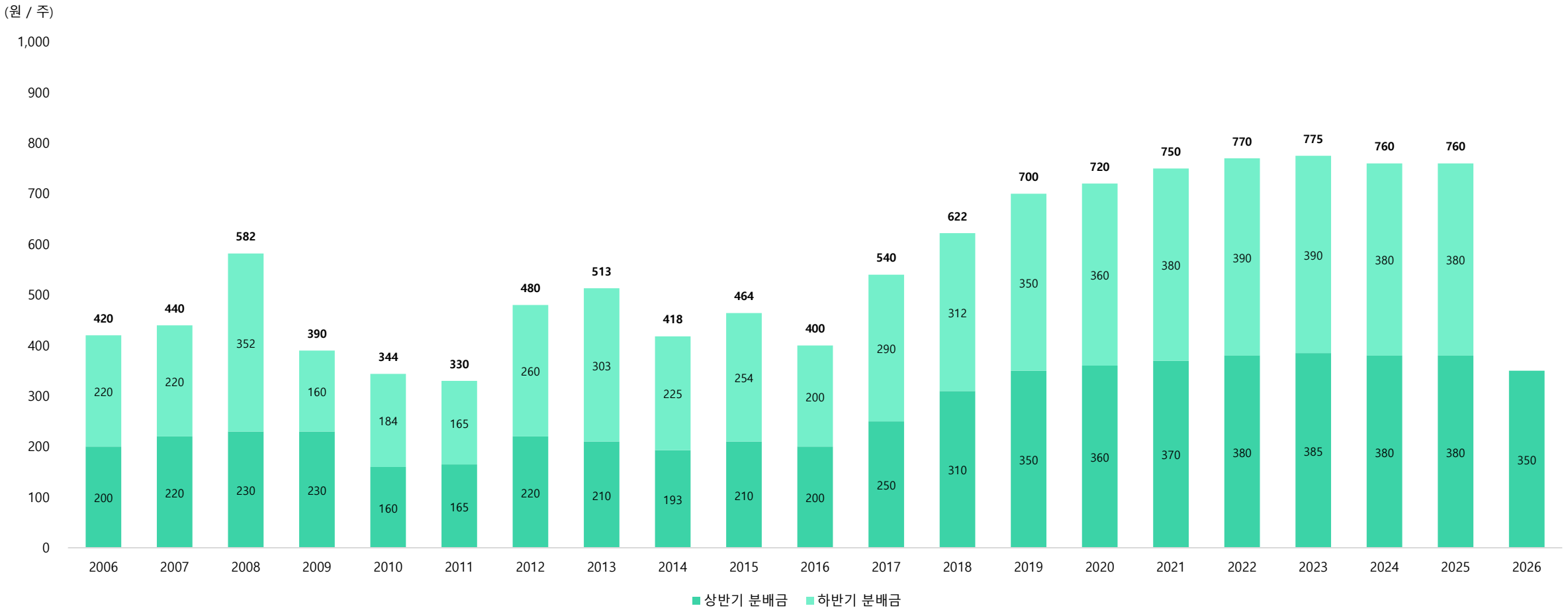
  - NIV (순투자가치): 해당 분기 회사가 발행한 주식의 거래량 가중평균 시가총액을 의미하며, 만일 회사가 순현금 상태일 경우(현금에서 차입금을 차감한 금액이 양수일 경우) 해당 금액을 순투자가치에서 차감

  - C (장래 투자를 확정한 약정금액)[3]: 해당 분기 말 기준 회사가 투자를 위해 기존에 약정한 금액 중 잔여 약정금액(즉, 장래 투자를 확정한 약정금액)을 의미

  - N: 해당 분기의 일자 수

1. 운용보수에 대한 자세한 설명은 MKIF 투자설명서 참고
2. 가상의 가정을 활용한 운용보수 산정 예시는 다음과 같음: (i) 해당 분기 거래량 가중평균 주가 11,000원 및 일평균 발행주식 수 2억주, (ii) 해당 분기 말 회사의 순현금 -0.2조원 및 잔여 약정금액 0.25조원, (iii) 해당 분기 일수 90일 가정시, NIV = 2.2조원(11,000원 x 2억주; 순현금이 음수이므로 NIV에서 차감하지 않음); C = 0.25조원; 운용보수 = 약 51.3억원[(NIV 2.2조원 + C 0.25조원) x 0.85%] x (90일 / 365일)
3. 기준일 현재 1,829억원(동서울지하도로(주) 미인출 약정금액 1,829억원)

MKIF 과거 분배 내역[1]



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

MKIF 투자법인별 운영성과[1]

(단위: 백만원)

		2025						2024					
투자법인명	자산명 약자	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	28,454	(5,523)	22,932	(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	65,663	(16,898)	48,766	264,434	74%	5.4x	66,760	(19,429)	47,331	279,778	71%	5.9x
서울-춘천고속도로(주)[6]	SCH	188,999	(34,780)	154,219	48,740	82%	0.3x	184,988	(30,417)	154,572	148,064	84%	1.0x
인천대교(주)	IBC	167,950	(23,623)	144,326	81,275	86%	0.6x	158,217	(22,306)	135,911	134,875	86%	1.0x
부산신항제이배후도로(주)[7,8]	B2RR	16,049	(8,902)	7,146	274,064	45%	38.3x	16,236	(7,896)	8,340	276,466	51%	33.2x
인천김포고속도로(주)[6,7]	IGEX	63,897	(12,353)	51,544	575,097	81%	11.2x	64,988	(11,194)	53,793	590,405	83%	11.0x
(주)비엔씨티	BNP 2-3	155,334	(89,042)	66,291	408,363	43%	6.2x	152,630	(85,728)	66,902	446,577	44%	6.7x
(주)해양에너지	HY	732,295	(677,166)	55,129	(55,089)	8%	(1.0x)	722,033	(665,294)	56,739	(51,453)	8%	(0.9x)
서라벌도시가스(주)	SRB	187,653	(173,192)	14,461	(14,027)	8%	(1.0x)	189,706	(175,455)	14,251	(18,789)	8%	(1.3x)
씨엔씨티에너지(주)	CNCITY	683,847	(638,400)	45,446	112,106	7%	2.5x	656,886	(618,274)	38,612	114,680	6%	3.0x
지분율에 기초한 합계 및 평균[9]		**1,835,659**	**(1,286,286)**	**549,373**	**246,927**	**30%**	**0.4x**	**1,835,791**	**(1,268,015)**	**567,777**	**334,770**	**31%**	**0.6x**

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. (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 소제기 관련 일회성 비용 발생으로 2025년 영업비용은 각 전년 대비 증가; 9. 2025년 12월 31일 MKIF 지분율에 기초하여 산정(마진 및 배수는 평균, 그 외 수치는 합계)

MKIF 투자법인별 투자 형태[1]

(2026년 9월 30일 기준)

(단위: 십억원)

투자법인명	자산명	자산명 약자	주식	지분율(%)	후순위대출	선순위대출	총계
광주순환도로투자(주)	광주 제2순환도로 1구간	KBICL	33.1	100%	36.4[2]	-	69.5
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%	100.2	-	188.0
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%	157.4	-	161.6
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			**903.9**		**2,042.5**	**15.0**	**2,961.4**
비율(%)			**30.5%**		**69.0%**	**0.5%**	**100%**

1. MKIF 투자금액 기준이며, 투자약정금 전액 투자 가정
2. 운전자금 33억원 및 중순위 주주차입금 12억원을 포함한 금액임

MKIF 투자자산별 주무관청 재정지원 조건[1]

(2026년 9월 30일 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	2.3	28.0	2.3	투자비 보전 방식		투자법인에 분기별 자금제공금을 지급하여 MKIF 투자수익률을 보장
수정산 터널	부산시	25.0	0.5	25.0	0.5	90%	110%	실제 통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%에 대해서만 재정지원금을 제공
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	8.2	30.0	8.2	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	11.8	30.0	11.8	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

맥쿼리그룹 및 MAM Real Assets

MAM Real Assets는 맥쿼리 내 맥쿼리자산운용그룹의 실물자산(Real Assets) 사업부로, 인프라 투자 및 운용 분야에서 32년 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)

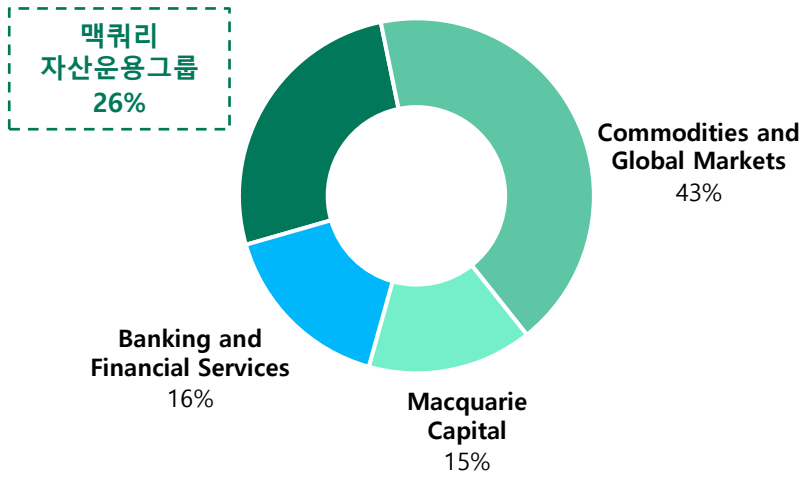
맥쿼리자산운용그룹 (Macquarie Asset Management)

운용자산(AUM) : US$498 billion[1]

- **Real Estate** — AUM: US$18 billion (부동산, 섹터 특화 전략)
- **Credit & Insurance** — AUM: US$162 billion (프라이빗 크레딧, 보험 등)
- **Solutions** — AUM: US$76 billion (투자/자산관리 솔루션)
- **Real Assets** — AUM: US$242 billion (인프라, 그린 투자, 농지 등)

- **Commodities and Global Markets (CGM)**
- **Banking and Financial Services (BFS)**
- **Macquarie Capital (MacCap)**

맥쿼리그룹 이익 기여도[2]



1. 2026년 3월 31일 기준
2. 2025년 4월 1일 – 2026년 3월 31일 순이익 기준

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 대해서는[1], 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.