

Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA)



# 맥쿼리한국인프라투자회사

Investor Presentation

2021년 1분기



# 주요 공지



## 책임제한

이 자료 및 정보는 대한민국의 자본시장과 금융투자업에 관한 법률에 따른 맥쿼리한국인프라투자회사 (이하 "MKIF")의 증권(이하 "증권")에 대한 모집, 매출, 청약의 권유 또는 광고에 해당하지 아니합니다. MKIF는 이 자료를 이용하여 직·간접적으로 증권의 모집, 매출이나 청약의 권유를 하려는 의도가 없습니다. 증권의 모집은 MKIF의 재무제표를 포함한 MKIF와 MKIF의 경영에 관한 구체적인 정보가 기재된 투자설명서를 사용하는 방법에 따를 것입니다.

MKIF 및 맥쿼리자산운용(주)(이하 "MKAM")은 호주 Banking Act 1959 상으로 예금을 수취할 수 있는 기관이 아니며, 그들의 채무는 맥쿼리은행(ABN 46 008 583 542)에 대한 예금이나 다른 채무에 해당하지 않습니다. 맥쿼리은행은 MKIF/MKAM의 의무를 보증하거나 다른 방법으로 보장을 제공하지 않습니다.

이 자료는 1933년 미국 증권법과 1940년 투자회사법 및 그 개정 법률에 따라 등록 또는 등록을 면제받은 경우 외에는 미국에서 증권의 청약, 매매 또는 청약의 권유를 목적으로 제공하는 것은 아닙니다. 이 자료는 미국에서 교부할 수 없고, 미국에 거주하는 자에게 청약 또는 매매가 허용되지 않습니다.

이 자료의 전부 또는 일부는 투자설명서에 해당하지 아니합니다. 증권의 모집 또는 매출 과정에서 증권에 대한 투자판단은 MKIF가 모집과정에서 공시하는 투자설명서를 참조하여야 합니다.

이 자료는 미래에 대한 기대나 예측 등의 정보(이하 "예측정보")를 일부 포함하고 있습니다. 이러한 예측정보의 경우에는 "기대", "예상", "계획", "예측", "추정", "목표" 또는 이와 유사한 표현 등을 사용하고 있으며, MKIF의 목표나 계획을 서술하고 있는 부분은 모두 예측정보입니다. 이러한 예측정보는 실제 결과가 그와 현저하게 다를 위험성과 불확실성을 내포하고 있습니다. 예측정보는 MKIF 경영진이 입수 가능한 정보를 바탕으로 하며, 일정한 가정 하에서의 예상이나 예측에 기반하고 있습니다. MKIF는 새로운 정보가 입수되거나 새로운 사건이 발생하더라도 예측정보를 업데이트하거나 수정할 의무가 없습니다. 예측정보는 현재의 상황 하에서만 유효한 것이므로, 귀하는 예측정보에만 기반하여 부적절하게 판단 또는 행위 하여서는 아니 됩니다. 예측정보가 정확하거나, 추후 달성될 것은 보장되지 않습니다. 실제 결과, 성과나 사건들은 본 보고서에 명시된 위험 요소(risk factor) 외에 다른 요소로 인하여 중대하게 달라질 수 있습니다. 이 자료에 공개된 예측정보가 기반한 가정이 합리적이라는 점은 보장되지 않습니다. 투자는 투자손실위험을 수반하며, 투자전략이나 투자목표의 달성, 또는 투자자의 투자수익이 보장되지도 않습니다.

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

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



# 목차

<b>1</b>	<b>MKIF 소개</b>	<b>3</b>
	한국 인프라 펀드의 선두주자	4
	MKIF 연혁	5
	사업 구조	6
	포트폴리오 구성	7
	투자법인 실시협약 및 재정지원 기간	8
	재무 현황	9
	분배	10
	투자 하이라이트	11
<b>2</b>	<b>2021년 1분기 실적</b>	<b>12</b>
	주요 실적	13
	재무성과	14
	재무상태표	16
	도로자산 운영성과	17
	항만 운영성과	18
	부산항	19
	주요 소송 및 분쟁 현황	20
<b>3</b>	<b>서울-춘천고속도로(주) 사업재구조화</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>유상증자</b>	<b>23</b>
<b>5</b>	<b>동북선도시철도 민간투자사업 투자</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>부산항신항 제2배후도로 민간투자사업 투자</b>	<b>38</b>
<b>A</b>	<b>별첨</b>	<b>45</b>



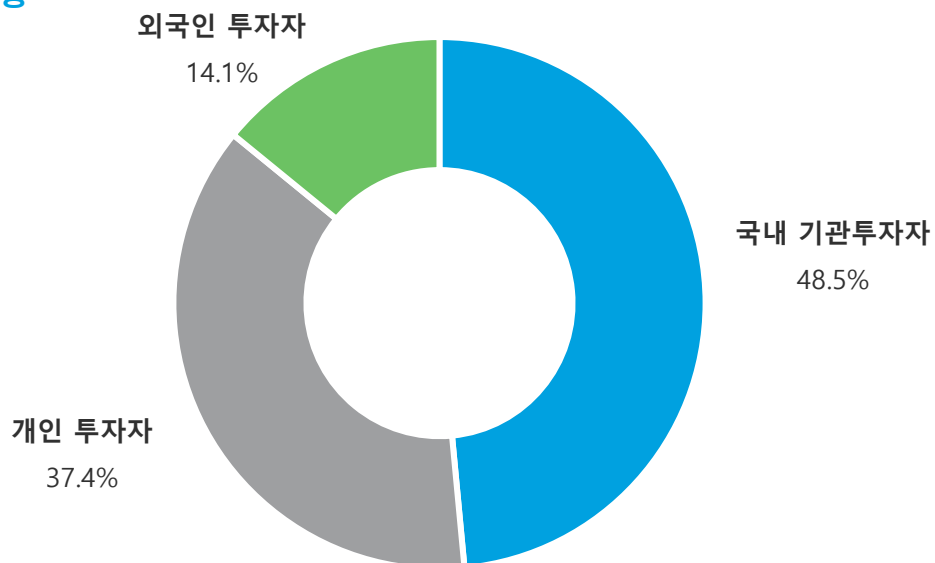
# 1 | MKIF 소개



# 한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~4.5조원<sup>1</sup>
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』(“민투법”)에 정의된 국내 사회기반시설사업(“인프라사업”)의 시행을 목적으로 하는 법인(“사업시행법인”)에 투자<sup>2</sup>
- 2020년도 기준 약 ~6.8% 수준의 시가 분배수익률 달성<sup>3</sup>
- 기업신용등급 AA0(안정적)<sup>4</sup>

## 주주현황<sup>5</sup>



1. 2021년 4월 30일 기준
2. 민투법은 도로, 철도, 항만, 하수도, 폐기물처리시설 등의 사회기반시설들을 명시함
3. 2020년 말 종가 10,650원 및 2020년도 분배금 기준 시가배당률; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님
4. 2021년 4월 2일 NICE 신용평가에서 평가한 기업신용등급
5. 2020년 12월 31일 기준

# MKIF 연혁



<p>설립 / 상장 <b>2002 / 2006</b></p>	<p>투자대상 <b>코어 및 코어+ 인프라</b> (국내 자산)</p>	<p>포트폴리오 <b>도로 12개, 항만 1개, 철도 1개</b> (전 자산 실시협약 체결)</p>	<p>시가총액 <b>~4.5조원</b> (KOSPI 71위)</p>
---------------------------------------	---	---	---

## MKIF 연혁<sup>1</sup>

### 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)<sup>2</sup>
- 한국 거래소와 런던 증권거래소에 상장<sup>2</sup>
- 건설자산 5개 성공적 개통
- 투자자산 운영 안정화 달성

### 2007 ~

#### 적극적인 펀드 및 투자자산 관리

##### 펀드 관리

- 투자 8건<sup>3</sup> / 매각 4건<sup>4</sup>
- 9건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행<sup>5</sup>
- 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화

##### 투자자산 관리

- 16건의 투자자산 사업재구조화<sup>6</sup>
- 14건의 투자자산 분쟁 해결<sup>7</sup>
- 관련 현안 적극대응

### 2017 ~

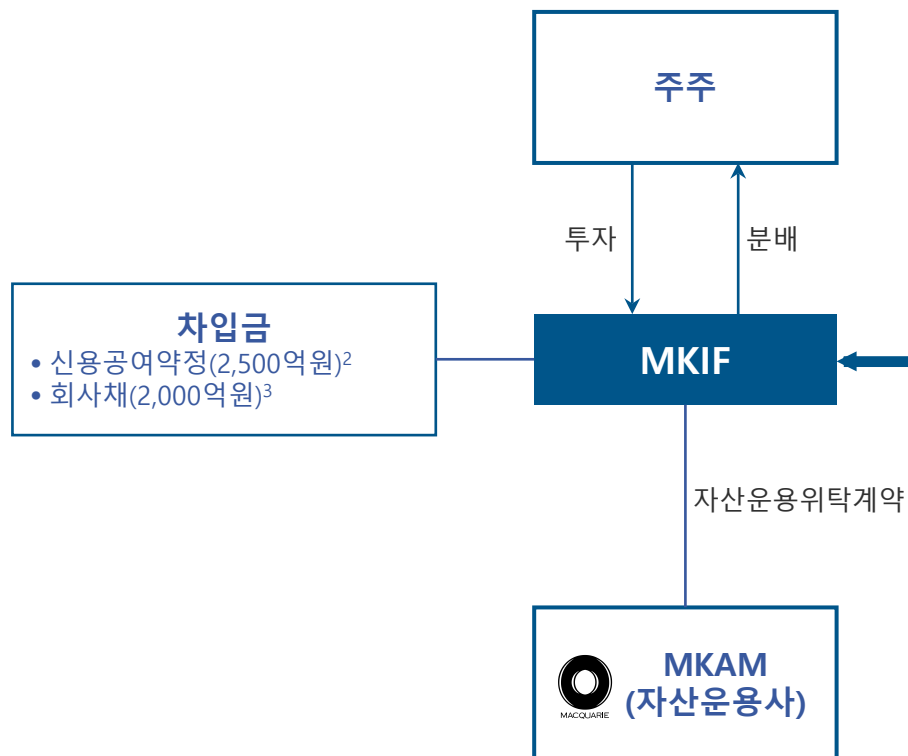
#### 유상증자 및 신성장 추진

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

1. 영문 축약어는 본 자료 7면 참조  
 2. 신주발행 0.6조원, 구주매출 0.4조원 / 2016년 3월에 런던 증권거래소 상장 폐지  
 3. BNP 2-3 신규투자(2008년); MCB 추가투자(2008년); BNP 2-3 추가투자(2013년); YSE 추가투자(2015년); IBC 추가투자(2017년); SCH 추가투자(2018년); DBR 신규투자(2019년), B2RR 신규투자(2020년)  
 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 6월; 2014년 2월; 2016년 5월; 2018년 6월; 2019년 1월  
 6. MKIF가 발표한 투자자산 사업재구조화 공시 참조: 2007년 2월(대구 4차 순환도로); 2008년 1월(BYTL); 2008년 12월(WIC); 2009년 3월(IBC); 2009년 5월(CNEC); 2010년 11월(MCB); 2015년 8월(NAHC); 2015년 10월(YSE); 2016년 1월(WIC); 2016년 12월(KBICL); 2017년 1월(MCB); 2017년 8월(IBC); 2018년 6월(SCH); 2019년 4월(BNP 2-3); 2019년 12월(CNEC); 2020년 12월(SCH)  
 7. 2013년 10월(BNP 2-3); 2015년 4월(MCB); 2015년 8월(KBICL); 2016년 12월(KBICL); 2019년 1월(SICL & BYTL); 2019년 3월(SICL); 2018년~2019년(SICL, WIC, KBICL, NAHC, CNEC 관련 총 5건의 세무소송), 2020년 5월(BYTL), 2020년 6월(IBC)

# 사업 구조

- 인프라자산을 운영하는 14개의 개별 사업시행법인에 투자
- 투자법인<sup>1</sup>에 대한 적극적인 경영 참여/활동
- 맥쿼리자산운용(MKAM)을 통해 위탁운영되는 회사형 펀드
- 펀드는 법인세법상 배당소득공제 대상 - 해당연도 배당가능 이익의 90% 이상 배당하는 경우



**투자형태:**

- 주식
- 후순위대출
- 선순위대출

**투자수익:**

- 이자/원금
- 배당금

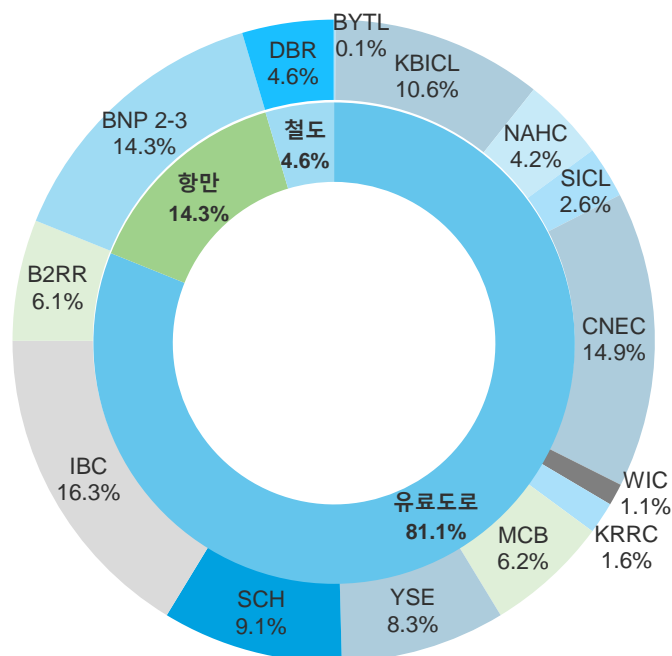
MKIF 투자법인	MKIF 지분
백양터널(유)	100%
광주순환도로투자(주)	100%
신공향하이웨이(주)	24.1%
수정산투자(주)	100%
천안논산고속도로(주)	60%
우면산인프라웨이(주)	36%
광주순환(주)	75%
마창대교(주)	70%
경주고속도로(주)	43.75%
서울-춘천고속도로(주)	15.83%
인천대교(주)	64.05%
부산신항제이배후도로(주)	47.56%
비엔시티(주)	30%
동북선도시철도(주)	30% <sup>4</sup>

1. MKIF가 투자 및 투자약정한 사업시행법인  
 2. 약정액 2,500억원 중 인출금액 없음  
 3. 5년 만기 1,000억원(2023년 6월 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 만기)  
 4. MKIF의 동북선도시철도(주) 투자약정금액 기준

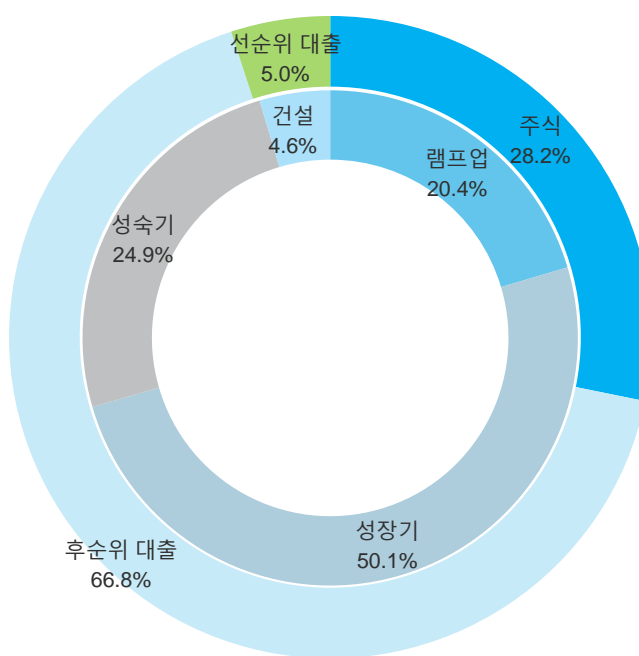
# 포트폴리오 구성<sup>1</sup>

- 총 14개 국내 인프라사업에 총 1.8조원을 투자
- 포트폴리오 자산 잔여 운영기간 16.5년(자산의 실시협약 기간 평균 29.4년)
- 주무관청 비율은 중앙정부 73%, 지방정부 27%

자산별 구성<sup>1</sup>



자산의 투자형태<sup>1</sup> 및 단계별 구성<sup>1,2</sup>



자산명

축약어

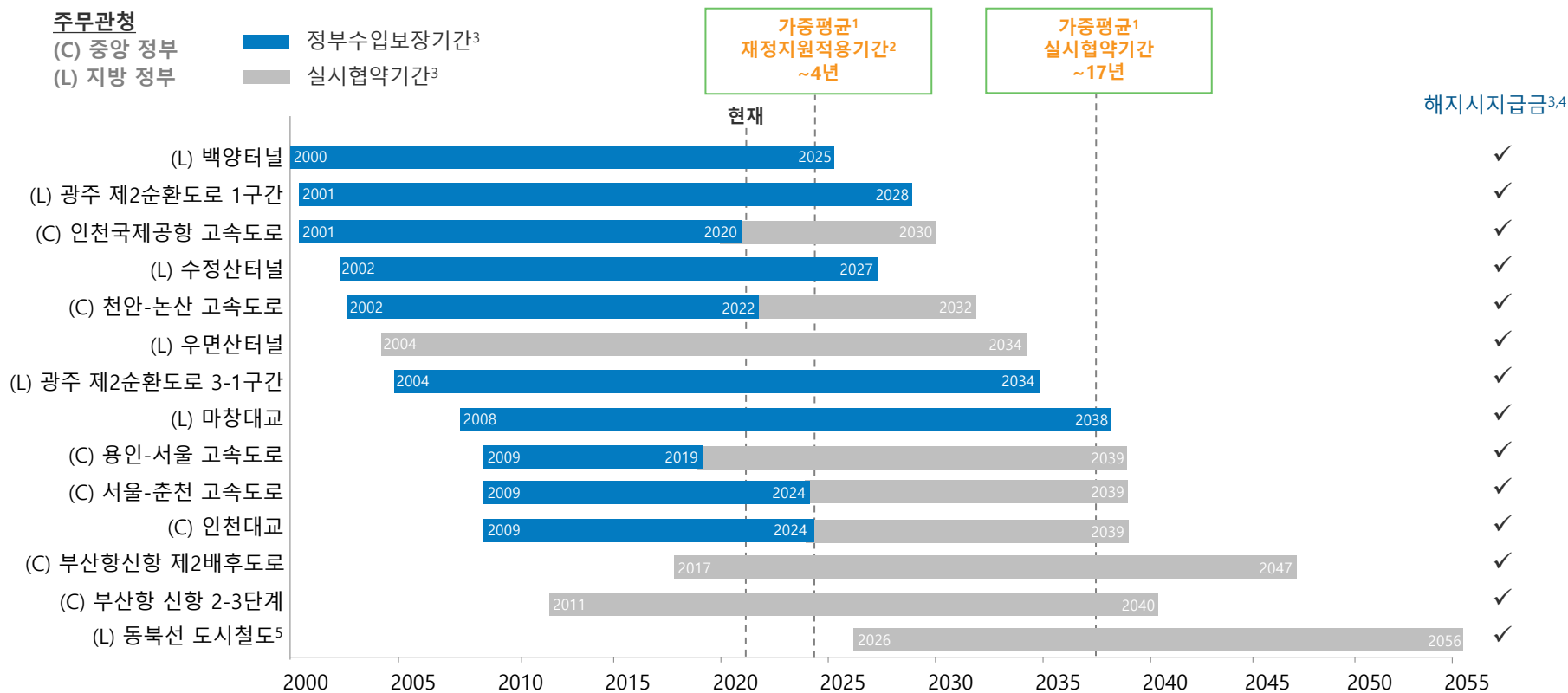
자산명	축약어
백양터널	BYTL
광주 제2순환도로, 1구간	KBICL
인천 국제공항 고속도로	NAHC
수정산 터널	SICL
천안-논산 고속도로	CNEC
우면산터널	WIC
광주 제2순환도로, 3-1구간	KRRC
마창대교	MCB
용인-서울 고속도로	YSE
서울-춘천 고속도로	SCH
인천대교	IBC
부산항신항 제2배후도로	B2RR
부산항 신항 2-3단계	BNP 2-3
동북선 도시철도	DBR

1. MKIF 투자금액 기준(동북선도시철도(주) 투자약정금액 포함(약정금액 827억원 중 150억원 인출))  
 2. 램프업(운영기간 ≤ 10년 또는 2019년도 일평균 통행량 증가율 ≥ 2019년도 소비자물가상승률+7%): BNP 2-3, B2RR  
 성장기(2019년도 일평균 통행량 증가율 ≥ 2019년도 소비자물가상승률+3%, 램프업 자산 제외): NAHC, KBICL, KRRC, YSE, SCH, IBC  
 성숙기(2019년도 일평균 통행량 증가율 < 2019년도 소비자물가상승률+3%): BYTL, WIC, CNE, SICL, MCB  
 건설: DBR  
 (신종 코로나바이러스 사태가 발생한 2020년도는 이례적인 통행량 증감을 보여, 2019년도 실적을 기반으로 단계별 구성을 산정함  
 소비자물가상승률 = www.index.go.kr 에서 공개하는 대한민국 소비자물가상승률; 2019년도 = 0.4%)



# 투자법인 실시협약 및 재정지원 기간

- 실시협약상 운영기간의 가중평균<sup>1</sup> 기준 잔여 기간은 약 17년임
- 10개 도로 투자법인에 대해 통행료 수입 외에 정부의 재정지원을<sup>2</sup> 받을 수 있으며, 가중평균 기준 잔여기간은 약 4년임
- 모든 투자법인은 사업운영권 조기 해지시 해지시지급금<sup>3,4</sup>을 받을 권리가 있음



1. MKIF 투자금액으로 가중(동북선도시철도(주) 투자약정금액 포함(약정금액 827억원 중 150억원 인출))
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. 재정지원금 및 해지시지급금은 각 실시협약마다 차이가 있음
4. 투자법인들은 관련 실시협약상, 투자법인 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시지급금을 받을 권리가 있음
5. 건설(2021년 상반기~2026년 상반기 예상) 후 실시협약기간인 30년 동안 운영

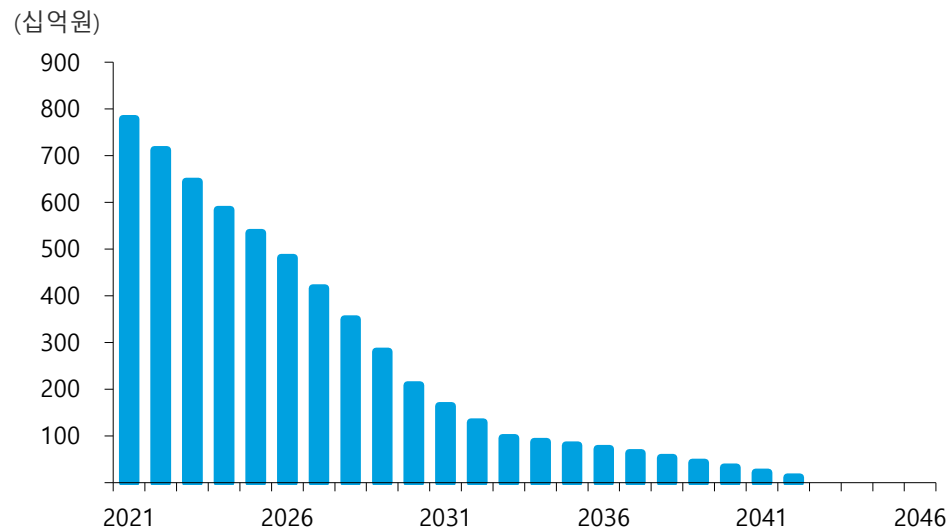
# 재무 현황

(2021년 3월 31일 기준)

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 30%<sup>1</sup>로 제한되며, 현재 조달 차입금 약정액 4,500억원 중 차입 잔액은 2,500억원임
  - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정에서 기준일 현재 인출금액 없음
  - 회사채 2,000억원(5년 만기 1,000억원(2023년 6월 만기 도래) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 만기 도래))
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 3.09%이고, 상환 평균 잔여 만기는 3.0년임
- 투자법인의 부채는 선순위 차입금이 상환됨에 따라 점차 감소할 예정이며, 외부차입금<sup>2</sup> 상환 평균 만기<sup>3</sup>는 약 7.4년임

투자법인의 외부차입금 예상 잔액<sup>6</sup>

현금 <sup>4</sup>	3,173억원
부채상환 만기 <sup>3</sup>	7.4년
부채비율 <sup>5</sup>	18.0%

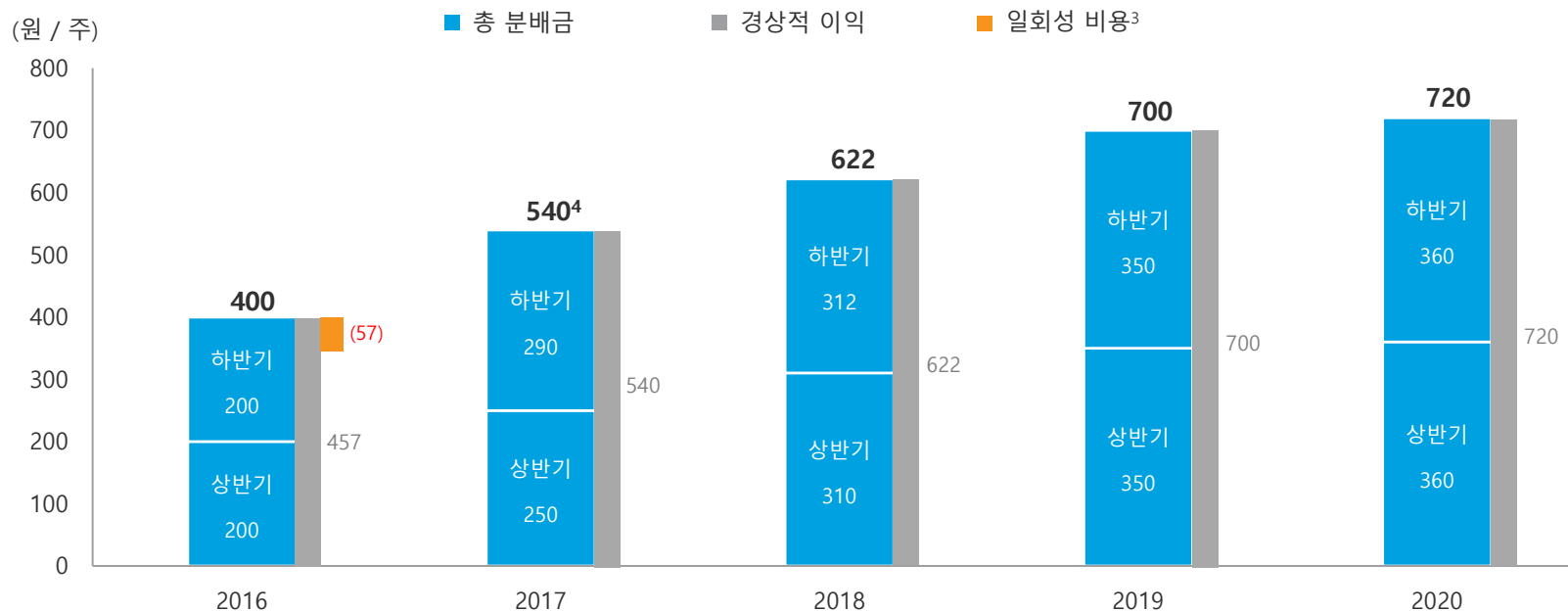


1. 민투법상 현재 MKIF 차입금 한도는 6,173억원임(MKIF 자본금 20,575억원의 30%)
2. 투자법인의 외부차입금은 투자법인이 인출한 전체 차입금에서 다음을 공제한 금액을 의미함: (i) MKIF로부터 차입("MKIF대출")한 금액; (ii) MKIF대출과 동일한 약정 또는 상환 순위가 MKIF대출 대비 후순위인 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 상환위험이 주무관청으로 이전되어 있는 투자법인의 차입 금액
3. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 가중평균만기
4. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 총 현금 및 현금성자산(MKIF 현금 및 현금성 자산 657억원 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)
- 2020년 하반기 분배금 주당 360원<sup>1</sup>(총 1,340억원)은 2021년 2월 26일에 지급됨

## 분배 실적<sup>2</sup>

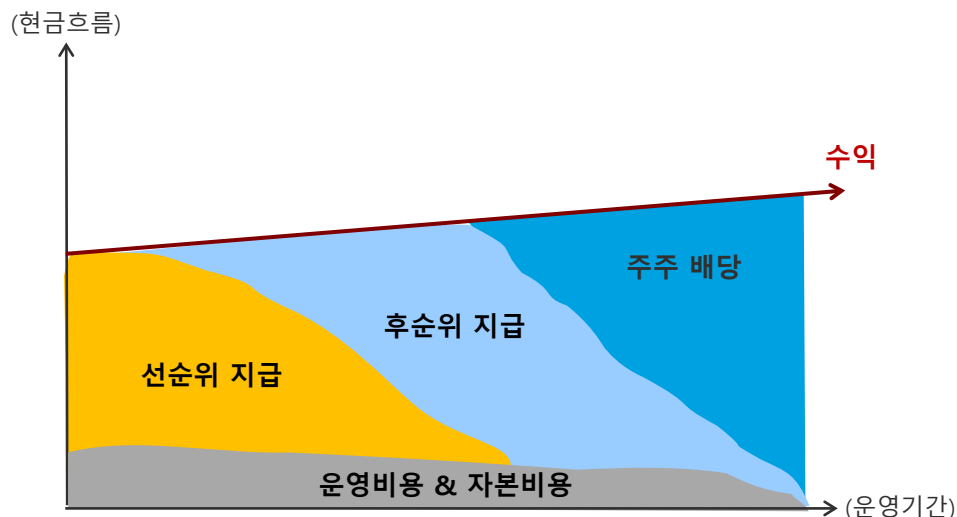


1. 분배금 전액은 소득세법상 배당소득세의 원천징수 대상임. 투자자들은 배당소득에 대한 정확한 세무처리에 대해서는 개별적으로 세무전문가의 자문 필요
2. 과거의 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님
3. 초과분배금 포함
4. 2017년도 및 2020년도 주당 분배금 단순 합산금액은 유상증자에 따른 희석효과로 인해 각해년도 주당 순이익 대비 낮은 수준으로 나타남

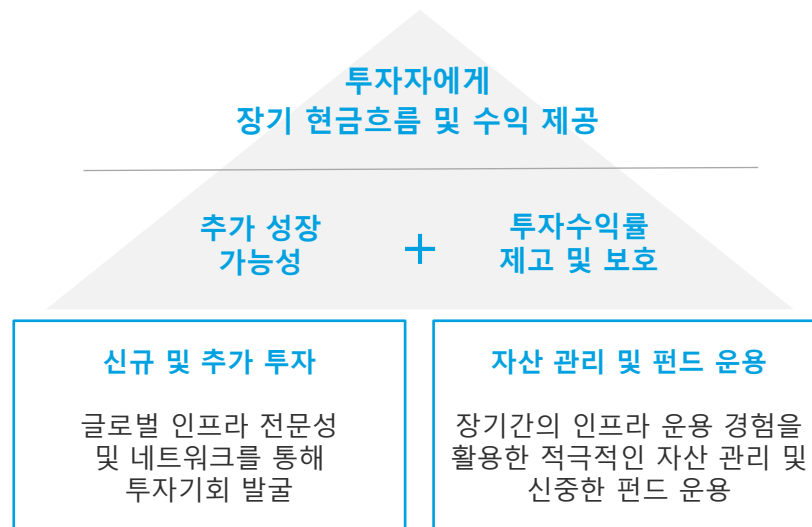
# 투자 하이라이트

- 신규 투자, 적극적인 자산 관리, 신중한 펀드 운용 등을 통해 투자자에게 장기 현금흐름 및 수익 제공 목표
  - 신규 투자 및 기 투자법인에 대한 투자 확대에 따른 추가 성장 가능성 존재
  - 투자법인들의 운영, 재구조화, 분쟁 등 다양한 분야에 대한 관리를 통해 투자 수익률 제고 및 보호 목표
  - 일부 자산들은 물가연동 재정지원에 의해 상대적으로 안정적이고 예측 가능한 수익 창출 가능
  - 지속적인 MKIF의 자본구조 및 투자법인의 재무 건전성 관리

## 사회기반시설 사업시행법인 현금흐름 예시<sup>1</sup>



## MKIF 운용 전략 및 목표



1. 장기 프로젝트 파이낸싱을 통해 사회기반시설 사업을 시행하는 법인이 추가 사업재구조화 없이 목표 수익을 창출할 경우의 거시적인 현금흐름의 예시일 뿐으로, 맥쿼리인프라가 투자한 투자법인의 실제 현금흐름을 의미하는 것은 아님. 대내외 요인에 따라 목표한 수익을 창출하지 못할 경우 실제 현금흐름은 달라질 수 있음



# 2 | 2021년 1분기 실적



# 주요 실적

## • MKIF 운용수익 및 순이익 (P14)

- 2021년도 1분기(이하 "동 분기") 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 16.6% 및 17.8% 증가한 1,642억원 및 1,533억원을 기록함
- 운용수익 증가는 이자수익 및 배당수익 증가<sup>1</sup>에 기인하며, 순이익 증가는 운용수익 증가에 기인함

## • 도로자산 통행량 및 통행료수입 실적 (P17)

- 동 분기 12개 유료도로 투자자산의 가중평균 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 3.4% 및 2.6% 하락하였고, 이는 신종 코로나바이러스 감염자 확산에 따른 공항 이용객 감소로 인천국제공항과 연결된 두 도로(인천국제공항 고속도로, 인천대교)의 통행량이 하락한 것에 기인함
- 동 분기 통행료수입 감소율이 통행량 감소율 대비 낮은 주 사유는, 2020년 1분기 설 연휴 동안 일부 자산들은 정부 방침에 따라 통행료 면제를 시행하여 통행료수입이 감소한 반면, 2021년 1분기 설 연휴 때는 해당 방침이 존재하지 않아 통행료수입이 정상화 되었기 때문임. 한편, 2020년 1분기 통행료 면제를 시행한 자산들은 해당 방침 시행으로 감소된 통행료수입을 정부로부터 전액 보전 받았음

## • 부산항 신항 2-3단계("BNP 2-3") 실적 (P18)

- 당기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 8.9% 증가한 55만 TEU이며, 영업수익 및 EBITDA는 전년 대비 각 17.3% 및 24.3% 상승한 318억원 및 146억원임
- 영업수익 상승은 물동량 증가, 물동량 구성(volume mix) 개선 및 요율 인상이며, EBITDA 상승은 영업수익 증가 및 영업비용 하락에 기인함

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

# 재무성과

감사받지 않은 개별 재무제표 기준 – 2021년 1분기 및 2020년 1분기

- 2021년 1분기 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 16.6% 및 17.8% 증가함
- 운용수익 및 순이익 증가는 이자수익 및 배당수익<sup>1</sup> 증가에 기인함

(단위: 백만원)

	2021년 1분기	2020년 1분기	증감률(%)
<b>운용수익</b>	<b>164,187</b>	<b>140,866</b>	<b>16.6%</b>
이자수익	53,836	49,607	
배당수익 <sup>1</sup>	110,350	91,184	
기타수익	1	75	
<b>운용비용</b>	<b>10,898</b>	<b>10,771</b>	<b>1.2%</b>
운용수수료	8,670	8,192	
이자비용	1,565	1,840	
기타비용	663	739	
<b>당기순이익</b>	<b>153,289</b>	<b>130,095</b>	<b>17.8%</b>
<b>경상적 당기순이익<sup>2</sup></b>	<b>153,289</b>	<b>130,095</b>	<b>17.8%</b>
<b>주당순이익(EPS)(원)</b>	<b>412</b>	<b>373</b>	
<b>경상적 EPS(원)<sup>2</sup></b>	<b>412</b>	<b>373</b>	

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

# 재무성과

감사받은 개별 재무제표 기준 - 2020년 및 2019년

- 2020년 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 3.1% 및 4.4% 증가함
- 운용수익의 증가는 이자수익 및 배당수익<sup>1</sup> 증가에 기인하며, 순이익 증가는 운용수익 증가 및 운용비용 감소에 기인함

(단위: 백만원)

	2020년	2019년	증감률(%)
<b>운용수익</b>	<b>304,396</b>	<b>295,204</b>	<b>3.1%</b>
이자수익	205,730	198,935	
배당수익 <sup>1</sup>	98,471	93,721	
기타수익 <sup>2</sup>	195	2,548	
<b>운용비용</b>	<b>45,101</b>	<b>46,917</b>	<b>(3.9%)</b>
운용수수료	33,684	36,087	
이자비용	8,377	7,942	
기타비용	3,040	2,888	
<b>당기순이익</b>	<b>259,295</b>	<b>248,287</b>	<b>4.4%</b>
<b>경상적 당기순이익<sup>2</sup></b>	<b>259,295</b>	<b>246,057</b>	<b>5.4%</b>
<b>주당순이익(EPS)(원)</b>	<b>742</b>	<b>711</b>	
<b>경상적 EPS(원)<sup>2</sup></b>	<b>742</b>	<b>705</b>	

1. 2020년 배당수익: 신공향하이웨이(주) 313억원, 천안논산고속도로(주) 453억원, 수정산투자(주) 170억원, 광주순환(주) 49억원  
2019년 배당수익: 신공향하이웨이(주) 349억원, 천안논산고속도로(주) 518억원, 수정산투자(주) 70억원
2. 일회성 항목 제외  
2020년: 일회성 항목 없음  
2019년: 기타수익(비엔씨티(주) 자금재조달 거래 관련 조기상환수수료 수익) 22억원



# 재무상태표

개별 재무제표 기준 - 2021년 3월 31일 및 2020년 12월 31일



(단위: 백만원)

	2021년 3월 31일	2020년 12월 31일
<b>총자산</b>		
<b>운용자산</b>	<b>1,795,390</b>	<b>1,801,033</b>
현금 및 예치금	65,731	71,362
대출금	1,265,749	1,265,761
지분증권	463,910	463,910
<b>기타자산</b>	<b>556,055</b>	<b>532,855</b>
미수이자	548,408	525,281
미수금	2,349	2,348
선급비용	3,217	3,267
선급금	2,081	1,959
<b>자산총계</b>	<b>2,351,445</b>	<b>2,333,888</b>
<b>부채</b>		
미지급운용보수	8,670	8,329
장기차입금	-	-
사채	199,671	199,644
기타	6,680	8,791
<b>부채총계</b>	<b>215,021</b>	<b>216,764</b>
<b>자본</b>		
자본금	2,057,517	2,057,517
이익잉여금(결손금)	78,907	59,607
<b>자본총계</b>	<b>2,136,424</b>	<b>2,117,124</b>
<b>부채 및 자본총계</b>	<b>2,351,445</b>	<b>2,333,888</b>

## 투자집행 및 회수 세부내역

백양터널(유) 대출채권 상각액 12백만원 외에는 2021년 1분기 중 투자집행 또는 회수는 없었음

# 도로자산 운영성과

- 2021년 1분기 주요 하이라이트는 아래와 같음
  - 통행량 및 통행료수입이 감소한 주요 사유는, 신종 코로나바이러스 감염자 확산에 따른 공항 이용객 감소로 인천국제공항과 연결된 두 도로 (인천국제공항 고속도로, 인천대교)의 통행량이 하락하였기 때문임
  - 통행료수입 감소율이 통행량 감소율 대비 낮은 주 사유는, 2020년 1분기 설 연휴 동안 일부 자산들은 정부 방침에 따라 통행료 면제를 시행하여 통행료수입이 감소한 반면, 2021년 1분기 설 연휴 때에는 해당 방침이 존재하지 않아 통행료수입이 정상화 되었기 때문임. 한편, 2020년 1분기 통행료 면제를 시행한 자산들은 해당 방침 시행으로 감소된 통행료수입 정부로부터 전액 보전 받음
  - 서울-춘천 고속도로의 통행량은 증가한 반면, 통행료수입이 감소한 이유는 2020년 12월 사업재구조화를 실행하여 통행료가 인하 되었기 때문이며, 통행료 인하로 사업시행자의 매출이 감소하는 부분은 대주단이 신규 장기대출을 통해 제공하는 분기별 인출금으로 전액 보전 받음

	2021년 1분기			
	일평균 통행량		일평균 통행료수입 <sup>1</sup>	
	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)
백양터널	71,550	2.5%	59,569	3.0%
광주 제2순환도로, 1구간	59,027	8.7%	62,846	8.6%
인천국제공항 고속도로	60,393	(23.6%)	265,837	(27.3%)
수정산 터널	44,960	1.4%	41,594	2.1%
천안-논산 고속도로	52,057	2.8%	242,441	7.2%
우면산 터널	31,909	5.8%	69,945	6.1%
광주 제2순환도로, 3-1구간	53,270	11.0%	57,213	11.2%
마창대교	38,840	10.2%	85,635	14.9%
용인-서울 고속도로	88,417	0.3%	142,054	3.2%
서울-춘천 고속도로	51,665	1.5%	228,382	(15.1%)
인천대교	39,057	(19.4%)	181,122	(15.9%)
부산항신항 제2배후도로	18,618	8.8%	36,367	10.8%
<b>가중평균증가율<sup>2</sup></b>		<b>(3.4%)</b>		<b>(2.6%)</b>

1. 통행료수입은 정부의 재정지원금을 포함하지 않은 금액이며, 백양터널, 광주 제2순환도로 1구간 및 3-1구간, 수정산 터널, 천안-논산 고속도로, 마창대교, 서울-춘천 고속도로, 인천대교는 실시협약에 따라 정해진 기간의 수입 또는 현금흐름이 특정 수준을 하회할 경우, 정부의 재정지원을 받게 됨
2. 자산별 통행수입에 대한 가중치 및 각 투자법인의 MKIF 지분율에 기초하여 산정

# 항만 운영성과

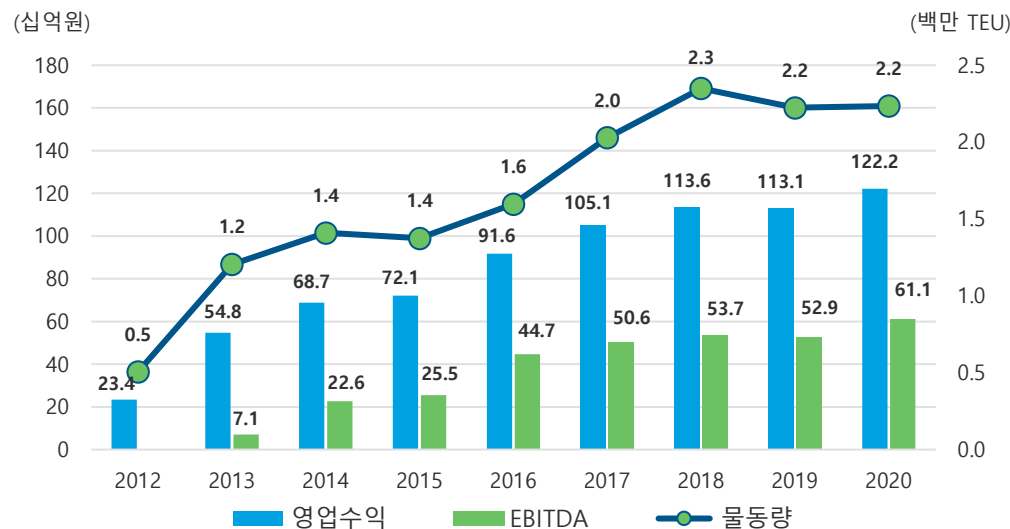


## 비엔씨티(주) 2021년 1분기 실적

	2021년 1분기	2020년 1분기	증감률
물동량(백만 TEU)	0.55	0.51	8.9%
영업수익(십억원)	31.8	27.1	17.3%
EBITDA(십억원)	14.6	11.8	24.3%
EBITDA 마진(%)	46.0%	43.4%	3.8%p

- 2021년 1분기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 8.9% 증가한 55만 TEU를 기록하였음
- 영업수익은 물동량 증가, 물동량 구성(volume mix) 개선 및 효율 인상에 기인하여 전년 동기 대비 17.3% 상승한 318억원을 기록함
- EBITDA는 전년 동기 대비 24.3% 상승한 146억원을 기록하였고, 이는 영업수익 증가 및 영업비용 하락에 기인함. EBITDA 마진은 46%를 기록함

## 비엔씨티(주) 과거 실적



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

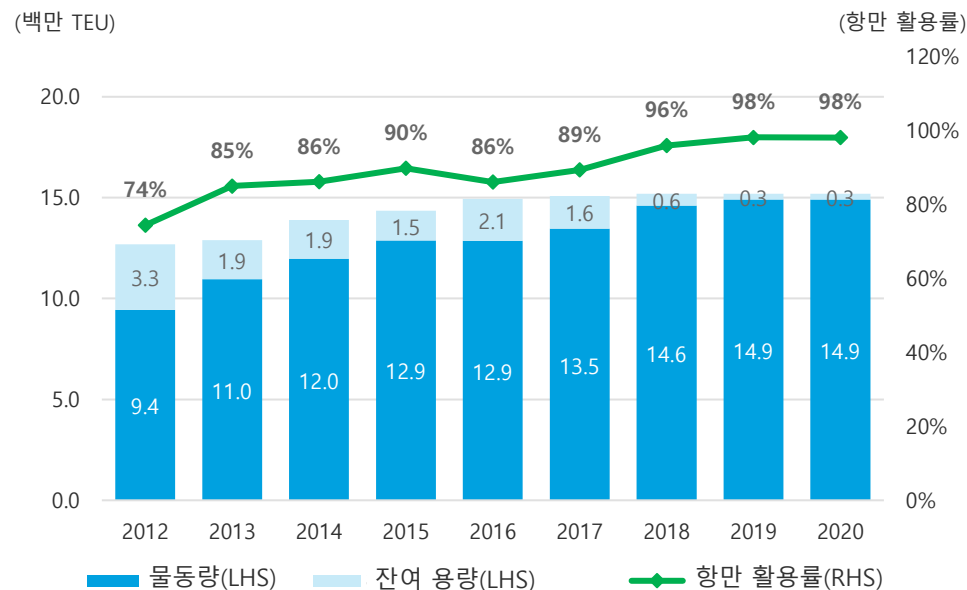
# 부산항

- 부산항은 부산항 신항(이하 "신항")과 부산항 북항(이하 "북항")으로 구성되어 있음
- 2020년도 기준 부산항이 처리한 컨테이너 물동량<sup>1</sup>은 총 21.5백만 TEU이고, 이 중 신항은 69%, 즉 14.9백만 TEU를 처리하였음
- 지난 8년간 신항의 항만 활용률 및 부산항 내 점유율은 증가세를 보여 왔으며, 이는 (i) 부산항으로 유입되는 컨테이너 물동량이 안정적인 증가세를 보이고, (ii) 컨테이너 선박들이 북항에서 신항으로 이전해 왔기 때문임

## 부산항 현황

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

## 신항 물동량 추이<sup>3</sup>



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





(2021년 3월 31일 기준)

# 주요 소송 및 분쟁 현황

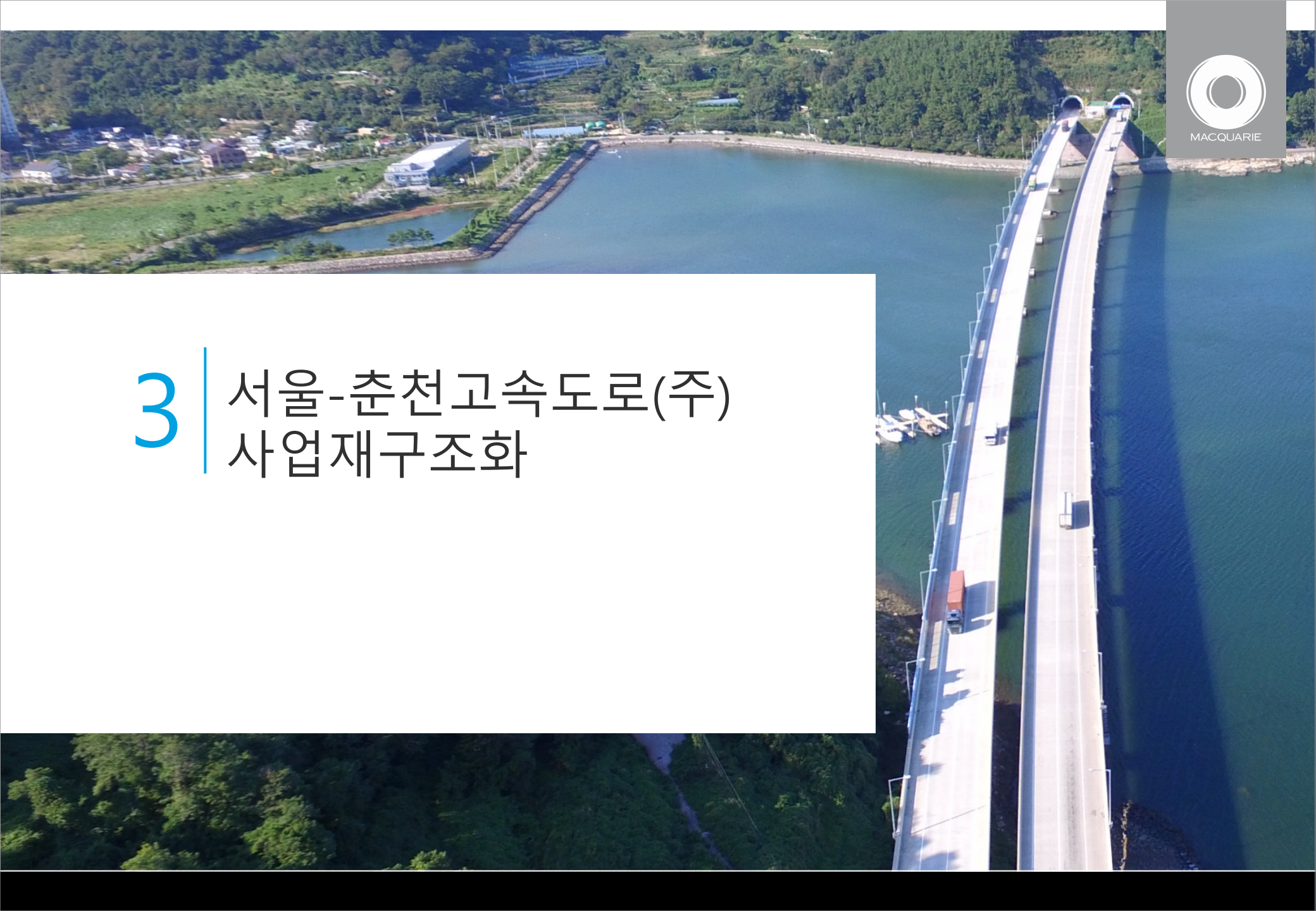
- 2020년 6월, 백양터널(유)의 미지급 재정지원금 청구 소송은 부산시와 백양터널(유)가 실시협약기간 동안 법인세율이 변경될 경우 이는 통행료 조정 사유에 해당함을 상호 인정한 것을 바탕으로 부산고등법원에서 화해권고결정을 내리며 종결<sup>1</sup>되었음
- 2020년 6월, 인천대교(주)의 실시협약상 경쟁방지 조항의 해석에 대한 확인을 구하기 위한 중재는 중재 판정단에서 신규 경쟁도로 개통으로 인천대교 통행량이 5% 이상만 감소하더라도 경쟁방지 조항이 적용된다는 판정을 내리며 종결<sup>2</sup> 되었음
- 현재 회사가 별도의 공시를 할 수준의 주요 소송 및 분쟁은 존재하지 않음<sup>3</sup>

1. MKIF가 발표한 2020년 5월 26일자 백양터널(유) 재정지원금 청구 소송 화해권고결정 공시 참조

2. MKIF가 발표한 2020년 6월 25일자 인천대교(주) ICC 판정 내용 공시 참조

3. 투자법인들은 몇 가지의 소송 및 분쟁을 진행 중이나, 해당 소송 및 분쟁 결과가 회사에 미치는 영향 등을 고려 시 회사는 현재 별도의 공시를 할 수준의 주요 소송 및 분쟁은 없다고 판단함

# 3 | 서울-춘천고속도로(주) 사업재구조화

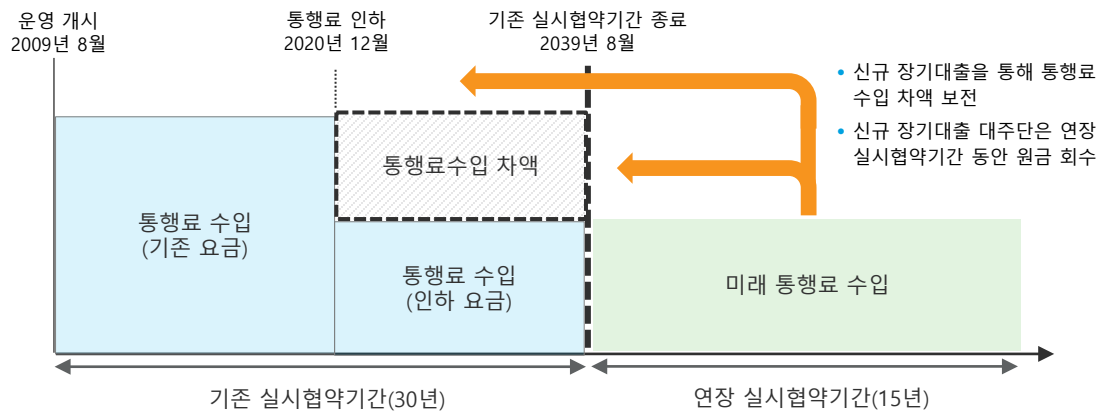


# 사업재구조화 거래 하이라이트

## 사업재구조화 거래 하이라이트

- 2020년 12월 서울-춘천고속도로의 사업시행자인 서울-춘천고속도로(주)는 사업재구조화 거래를 시행하였음:
  - (i) 서울-춘천고속도로 통행료 28%<sup>1</sup> 인하(2020년 12월 24일부터 적용)
  - (ii) 잔존 실시협약기간 동안 위 통행료 인하로 사업시행자 수입이 감소하는 부분(이하 "통행료수입 차액")은 신규 대주단이 총 1조 700억원 한도의 신규 장기대출을 통해 제공하는 분기별 인출금으로 전액 보전
    - 분기별 인출금에는 통행료수입 차액, 신규 장기대출 이자비용 및 주선비용, 본 거래 관련 비용 등이 모두 포함됨<sup>2</sup>
    - 통행료수입 차액 산정시 탄력계수를 적용하여 통행료 인하로 통행량이 증가하는 효과는 제외
  - (iii) 서울-춘천고속도로의 실시협약기간은 2039년 8월 12일부터 2054년 8월 11일까지 15년간 연장(이하 "연장 실시협약기간")되며, 신규 장기대출 원금은 연장 실시협약기간 동안 상환될 예정
    - MKIF는 비용보전방식<sup>3</sup>에 기반한 연장 실시협약기간 동안 추정되는 사업수익률이 MKIF가 목표하는 투자수익률에는 적절하지 않다고 판단하여, 연장 실시협약기간에 잔류하지 않고 기존 실시협약기간 내에 투자금을 회수하고 투자를 종료할 계획임
  - (iv) 기존 실시협약기간 내 MKIF 투자금액 및 투자조건은 변동 없음

## 통행료수입 차액 보전 구조<sup>4</sup>



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



# 4 | 유상증자



# 2020년도 MKIF 유상증자

- **발행 주식수:** 23,148,149주의 보통주(유상증자 전 총 발행주식수의 6.6%)
- **증자 구조:** 주주배정 후 실권주 일반공모
  - 모집 규모 전체에 대해 신주배정 기준일(2020년 11월 11일) 주주명부에 등재된 주주들께 지분율에 따라 안분한 주식수(이하 "배정 물량")에 대해 우선적으로 청약할 수 있는 신주인수권을 부여하였고, 신주인수권 증서는 2020년 11월 30일 ~ 2020년 12월 4일 동안 상장되었음
  - 신주인수권 행사를 통한 청약 시, 배정 물량의 100%까지 초과 청약 가능(이하 "초과 청약")
- **발행가격:** 주당 10,550원(기준가격<sup>1</sup>에 사전 확정 할인을 2.5% 적용)
- **청약 결과:** 총 41,560,189주 청약(청약률 180%)
  - 신주인수권 행사를 통한 청약 및 초과청약: 27,190,177주 청약(청약률 117%)
  - 단수주<sup>2</sup>에 대한 일반공모 청약: 14,370,012주(청약 경쟁률 921.27 : 1)
- **주금 납입 및 신주 상장:** 2020년 12월 22일에 유상증자 주금 2,442억원 수령 / 신주는 2021년 1월 4일에 한국거래소에 상장됨
- **자금 사용 계획<sup>3</sup>:**
  - 827억원: 동북선도시철도 민간투자사업(MKIF 투자약정금액 827억원) 투자에 사용
  - 1,107억원: 부산항신항 제2배후도로 민간투자사업(MKIF 투자약정금액 1,107억원) 투자를 위해 2020년 9월말 회사가 인출한 차입금을 상환하는 목적으로 사용
  - 잔여 485억원: 회사 차입금을 상환하여 미래 잠정 신규 투자를 비롯한 회사 운영에 필요한 재무적 유동성을 확보
- **MKIF 영향:**
  - MKIF 자본금은 2조 575억원으로 증액(유상증자 전 자본금 1조 8,156억원 대비 2,419억원<sup>3</sup> 증액)
  - MKIF 차입한도는 6,173억원<sup>4</sup>으로 상향(유상증자 전 5,447억원<sup>4</sup> 대비 726억원 상향)

1. 국내 시장에서 일반적으로 통용되는, (구) 유가증권의 발행 및 공시 등에 관한 규정 제57조를 일부 준용하여 산정
2. 초과청약분 배정 과정에서 발생한 15,598주의 단수주
3. 유상증자 주금 2,442억원에서 발행비용 23억원을 차감한 금액인 2,419억원 기준
4. 민투법상 MKIF 차입한도는 자본금의 30%



# 5 | 동북선 도시철도 민간투자사업 투자





# 투자 하이라이트

## 1 서울 도시철도 사업에 투자 약정

### • 동북선도시철도 민간투자사업

- 서울 동북권에 계획된 도시철도를 건설, 운영, 관리하는 수익형 민자투자사업
- 주무관청은 서울시이고, 사업시행자는 동북선도시철도(주)임
- 총 민간투자비 7,797억원은 자본금, 후순위 및 선순위 대출금으로 구성
- 건설기간은 5년(2021년 상반기-2026년 상반기 예상)이고, 운영기간은 준공 후 30년임

### • MKIF 총 투자금액 827억원

- 사업시행자 지분 30%(354억원)와 후순위대출금 50%(473억원) 투자 계획
- 동 투자 약정액은 MKIF 포트폴리오의 약 5%<sup>1</sup>에 해당
- 투자 재원은 유상증자를 통해 유입된 대금<sup>2</sup>으로 마련하였으며, 약정금액은 건설기간 동안 인출 예상<sup>3</sup>

## 2 동북선은 노선 경쟁력을 바탕으로 여러 수요층에게 편익 제공 예정

### • 역세권 시민들에게 노선 구간 내 최적의 교통수단 제공

- 동북선 역세권 인구수는 52만명<sup>4</sup>으로, 서울 인구 밀집도가 높은 지역에 위치
- 반면 주변 교통 인프라는 상대적으로 취약한 편
- 동북선이 개통되면 노선 구간을 낮은 비용으로 신속하게 이동할 수 있는 경쟁력 있는 교통수단이 되어, 기존 교통수단의 수요 중 일부가 동북선으로 전환될 것으로 기대

### • 환승 구간을 통해 서울 주요 업무지구까지 접근 편익 제공

- 동북선 정거장 16개 중 7개는 환승 구간으로, 다른 9개의 서울 도시철도 노선과 연결됨
- 동북선은 환승역/연결 노선을 통해 서울 주요 업무지구인 도심, 여의도, 강남 권역까지 접근 편익을 이용객에게 제공

## 3 MKIF에 긍정적인 기대효과 예상<sup>5</sup>

### • MKIF 배당가능이익 증대

- 본 투자에서 유입되는 수입으로 MKIF 배당가능이익은 증대될 것으로 예상
- 사업수입 Risk에 대비하여 주무관청과 건설출자자들로부터 다양한 보호장치<sup>6</sup> 확보

### • 수익률 개선 예상

- 투자 후 MKIF의 총주주수익률은 개선될 것으로 전망

### • MKIF 투자 포트폴리오 운영기간 약 1년 연장<sup>1</sup>

- 투자 후 MKIF 투자 포트폴리오 평균 잔여 운영기간은 투자 전 대비 약 1년 연장<sup>1</sup>

1. 2021년 3월 31일 기준 투자금액으로 가중 평균하여 산출; MKIF의 동 투자 약정액 전액이 투자된 것을 전제

2. 2020년 10월 29일에 발표한 유상증자 관련 공시 참조

3. 2021년 3월 31일 기준 투자약정금액 827억원 중 150억원 인출; 예상은 실제와 다를 수 있음

4. 출처: 통계청 통계지리정보시스템; 2018년 기준 각 역이 위치한 행정동의 인구 합계

5. 예상은 실제와 다를 수 있음

6. 서울시 주요의무: (i) 무입승자 수요에 의한 손실 보전(실시협약상 연도별 추정교통수요의 21.2%~30.8% 범위 내), (ii) 실시협약상 운임과 추정운임 간의 운임차액 지급, (iii) 실시협약 해지시 해지시지급금 지급 등

7. 건설출자자 주요의무: (i) 운영기간 5년차부터 운영기간 종료시점까지 매년 산정한 누적 실제 사업수입이 동기간 실시협약상 추정 사업수입의 80% 이하일 경우, 자금재조달을 통해 재무출자자들의 자본금 및 후순위대출 원리금 전액 상환, (ii) 사업자 귀책시의 해지시지급금으로 재무출자자들의 자본금 및 대출 원리금을 상환하기 부족할 경우, 부족액을 연대하여 자금 제공, (iii) 운영기간 중 누적 실제 운영비용이 동기간 실시협약상 추정 운영비용을 초과할 경우, 그 초과분을 사업시행자에게 자금보충, (iv) 운영기간 중 재무출자자의 분기별 수익률이 일정 수준을 하회할 경우, 그 부족분을 600억원 한도 이내에서 사업시행자에게 자금보충

# 사업 개요

동북선 도시철도는 인구밀집도가 높은 서울 동북권 지역에 위치하여, 이용객에게 노선 구간 내 경쟁력 있는 대체 교통수단과 환승역을 통해 서울 주요 업무지구까지 쉽게 접근할 수 있는 편의를 제공할 예정

## 사업 개요

사업시행자	동북선도시철도(주)
주무관청	서울시
사업종류	수익형 민간투자사업(Build-Transfer-Operate)
대상자산	동북선 도시철도
위치	서울 동북권(성동구 왕십리~ 노원구 상계)
총 연장	13.4km
정거장(역) 수	16개(환승역 7개 포함)
건설기간	5년 2020년 1월 ~ 2024년 12월 예상
실시협약기간 (운영기간)	운영개시일로부터 30년 2025년 1월 ~ 2054년 12월 예상
민간투자비 <sup>1</sup>	7,797억원

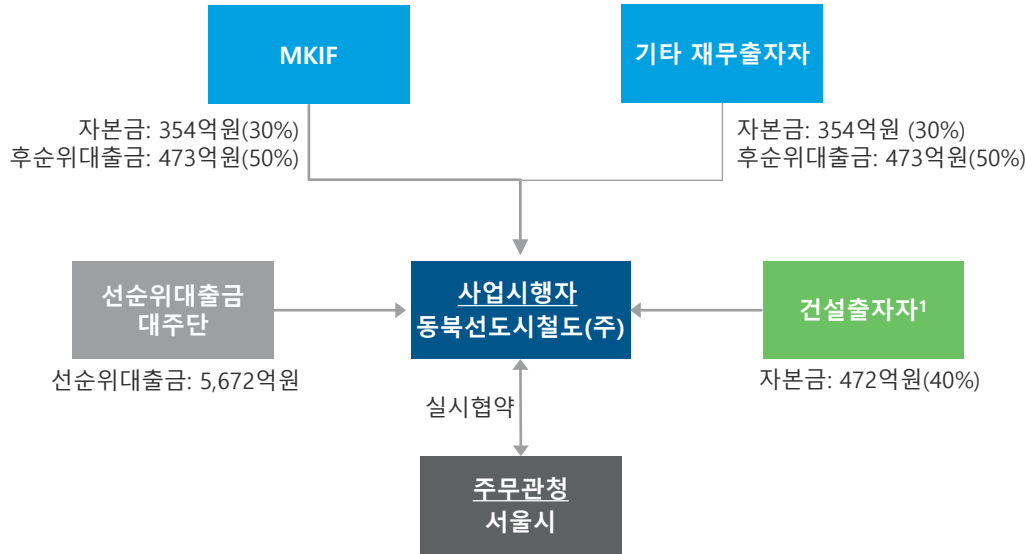
1. 정부보조금 제외한 민간투자비  
 2. 노선 역세권(역이 위치한 행정동) 인구수 출처: 통계청 통계지리정보시스템  
 3. 주요 업무지구(도심: 종로구, 중구 / 여의도: 영등포구, 마포구 / 강남: 강남구, 서초구) 취업자 수 출처: 서울시 서울열린데이터광장

## 동북선 노선



# 사업 구조

## 사업 구조



## 민간투자비 요약

자본금	1,179억원
후순위대출금	946억원
선순위대출금	5,672억원
<b>민간투자비 총계</b>	<b>7,797억원</b>

## 주요 금융조건

대출 Tranche	금액	금융조건²
선순위대출금 Tranche A / B	5,000억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>금리:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고정금리 3.3%</li> <li>- 3년 무보증 회사채(AA-)³+연 1.3%</li> </ul> </li> <li>대출기간: 29년</li> </ul>
선순위대출금 Tranche C / D	672억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>금리:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고정금리 3.3%</li> <li>- 3년 무보증 회사채(AA-)³+연 1.3%</li> </ul> </li> <li>대출기간: 7년</li> </ul>
<b>선순위대출금 소계</b>	<b>5,672억원</b>	
후순위대출금	946억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>금리:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고정금리 9%(건설기간)</li> <li>- 고정금리 14%(운영기간)</li> </ul> </li> <li>대출기간: 34.5년</li> </ul>
<b>대출금 총계</b>	<b>6,618억원</b>	

1. 현대엔지니어링(주)(12.80%), 현대로템(주)(8.84%), 금호산업(주)(6.96%), 코오롱글로벌(주)(4.20%), (주)호반산업(4.20%), (주)대명건설(3.00%)  
 2. 금리는 신용보증기금 보증 활용으로 발생하는 관련 수수료가 가산된 수치  
 3. 2021년 3월 31일 기준 2.060%(금융투자협회)

# 사업 참여기관

## 주요 건설출자자

사업 참여기관	투자형태	신용등급 <sup>1</sup>	자산총액 <sup>2</sup>	매출액 <sup>2</sup>	비고
	지분	AA-	5.9조원	7.2조원	국내 주요 시공사
	지분	BBB+	4.2조원	2.8조원	글로벌 철도차량 제작사

## 주요 재무출자자 및 대주기관

사업 참여기관	투자형태	신용등급 <sup>1</sup>	자산총액 <sup>2</sup>	매출액 <sup>2</sup>	비고
	선순위대출	AAA	438.4조원	11.9조원	국내 1위 은행(총자산 기준 <sup>2</sup> )
	지분 선순위대출	AAA	361.6조원	9.6조원	정부 산하의 공공기관/은행
	지분 선순위대출	AAA	305.0조원	6.5조원	정부 산하의 공공기관/은행

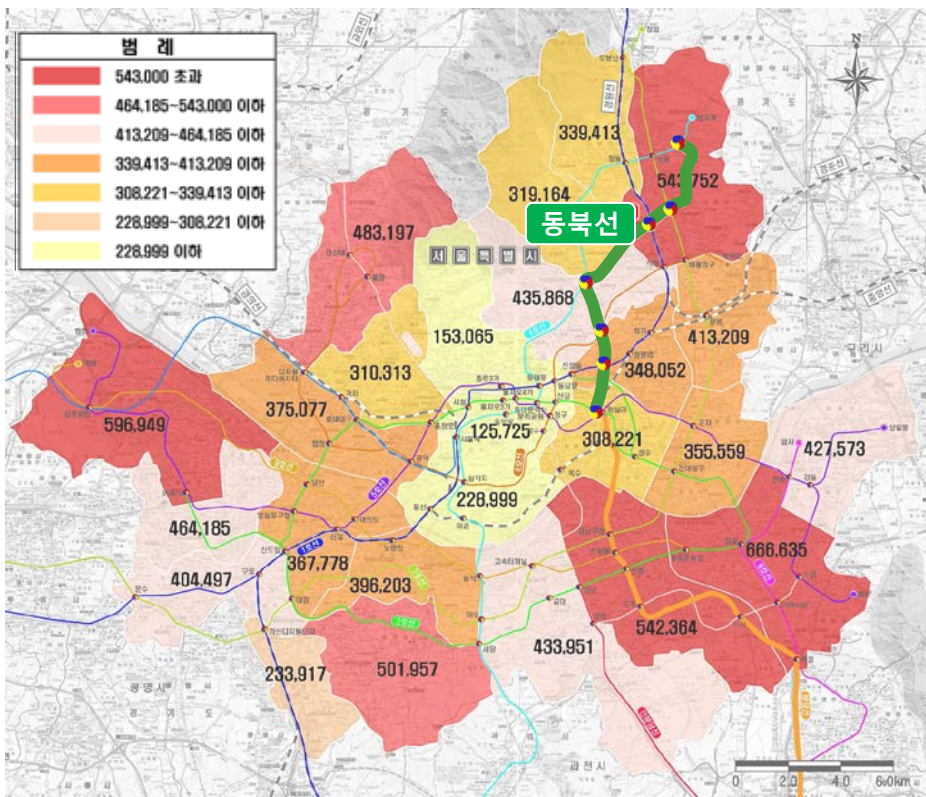
1. 공시일 기준 한국기업평가, 한국신용평가, 또는 NICE신용평가에서 가장 최근에 부여한, 각 기관이 발행한 채권 등급  
 2. 자산총액 및 매출액은 2020년 연결 감사보고서 기준; 은행들의 매출액은 이자수익, 수수료수익, 배당수익의 합계

# 자산 경쟁력(1) – 지리적 이점 및 다양한 수요층

동북선 도시철도는 노선 구간 내 수요와 서울 주요 업무지구 수요 등 다양한 이용객에게 편의 제공 예정

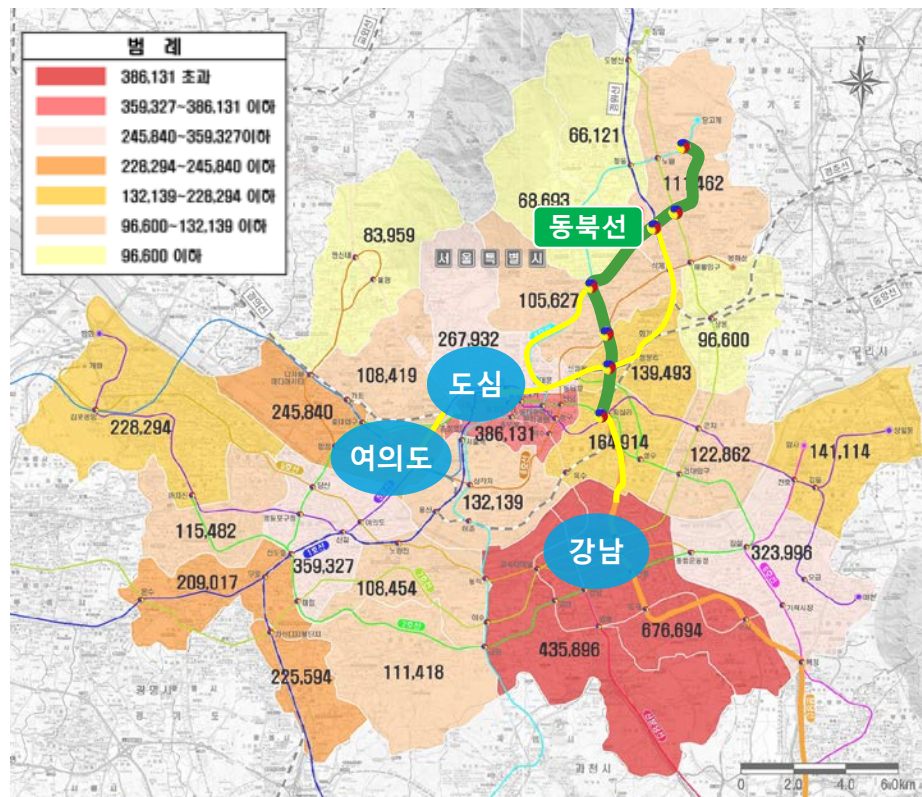
## 서울시 인구 현황<sup>1</sup>

- 동북선 도시철도는 서울시 주요 인구집중 지역에 위치
- 노선 역세권 인구수 약 52만명



## 서울시 취업자 현황<sup>2</sup>

- 동북선 도시철도는 환승역을 통해 주요 업무지구인 도심, 여의도, 강남 권역과 연결
- 주요 업무지구 취업자 수는 약 238만명(서울시 전체 인구의 약 47%)



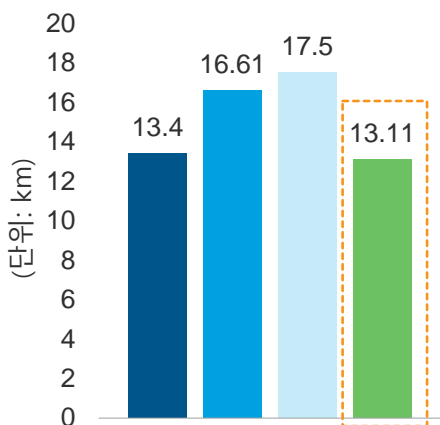
1. 서울시 인구 현황 및 노선 역세권(역이 위치한 행정동) 인구수 출처: 통계청 통계지리정보시스템  
 2. 서울시 취업자 현황 및 주요 업무지구(도심: 종로구, 중구 / 여의도: 영등포구, 마포구 / 강남: 강남구, 서초구) 취업자 수 출처: 서울시 서울열린데이터광장



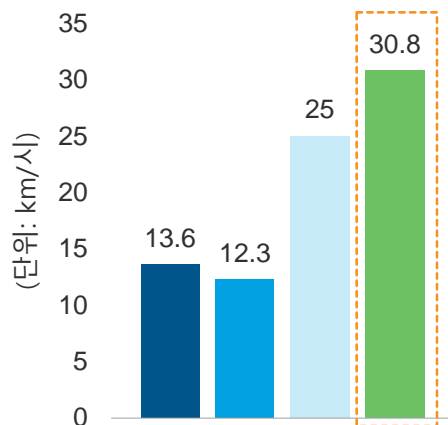
# 자산 경쟁력(2) - 노선 구간 내 최적의 교통수단1

동북선 도시철도가 개통되면 잦은 교통체증이 발생하고 있는 노선 구간 내 경쟁력 있는 교통수단이 될 것으로 예상

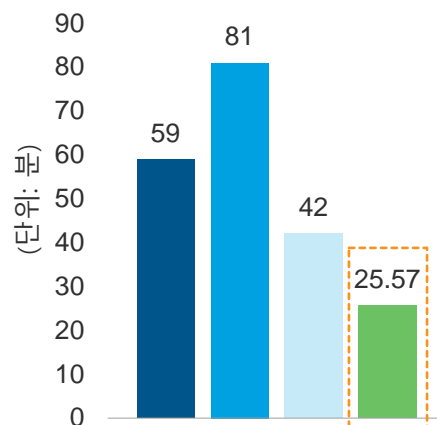
노선 거리



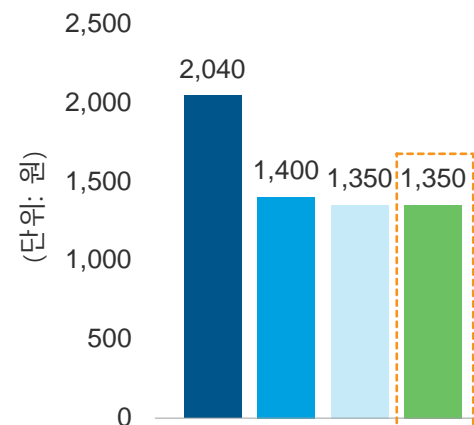
이동 속도



소요 시간



소요 비용



■ 승용차    ■ 버스  
■ 현존 지하철    ■ 동북선

■ 승용차    ■ 버스  
■ 현존 지하철    ■ 동북선

■ 승용차    ■ 버스  
■ 현존 지하철    ■ 동북선

■ 승용차    ■ 버스  
■ 현존 지하철    ■ 동북선



동북선 도시철도는 노선 구간을 낮은 비용으로 신속하게 이동할 수 있는 최적의 교통수단이 될 것으로 예상

1. 승용차/버스/현존 지하철: 국내 주요 지도/네비게이션 서비스  
동북선: 2019년 9월 25일 서울시 보도자료 및 사업시행자/MKIF 교통실사 자료



# 자산 경쟁력(3) – 견조한 인근 대중교통 수요

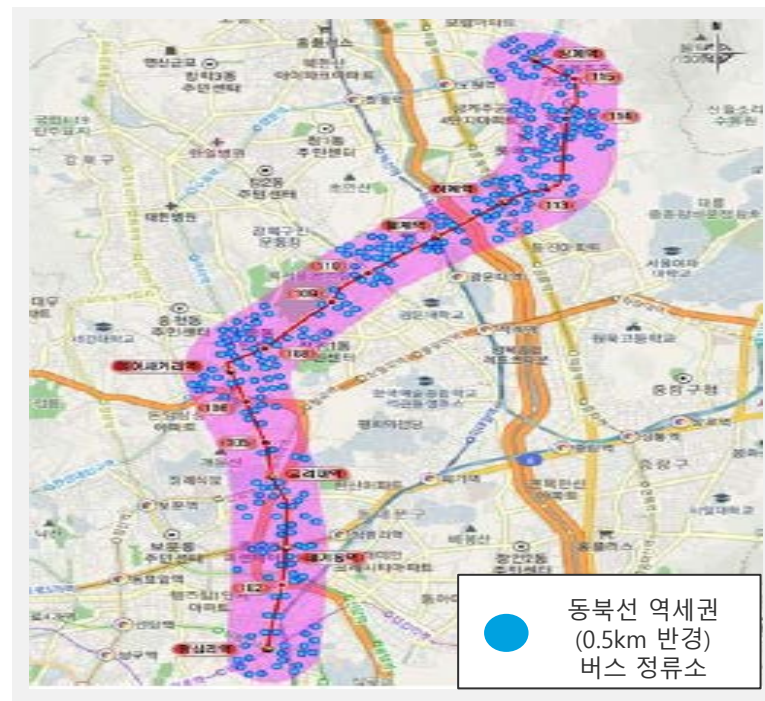
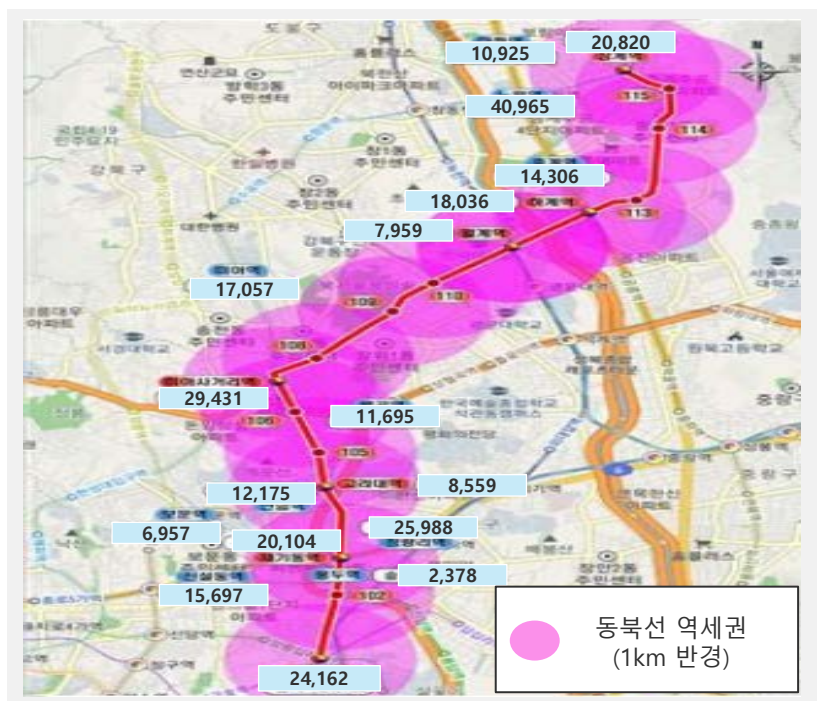
인근 대중교통 일일 수요는 약 64만명으로, 이 중 일부는 경쟁력을 갖춘 동북선 도시철도로 전환 기대

## 기존 지하철 수요<sup>1</sup>

- 동북선 도시철도 역세권 기존 지하철의 일일 수요는 약 29만명

## 버스 수요<sup>2</sup>

- 동북선 도시철도 역세권 버스의 일일 수요는 약 35만명



1. 동북선 도시철도 역세권(1km 반경) 기존 지하철 수요 출처: 서울시 서울열린데이터광장  
 2. 동북선 도시철도 역세권(0.5km 반경) 버스 수요 출처: 국토교통부 철도통계

# 주요 역세권 환경(1)

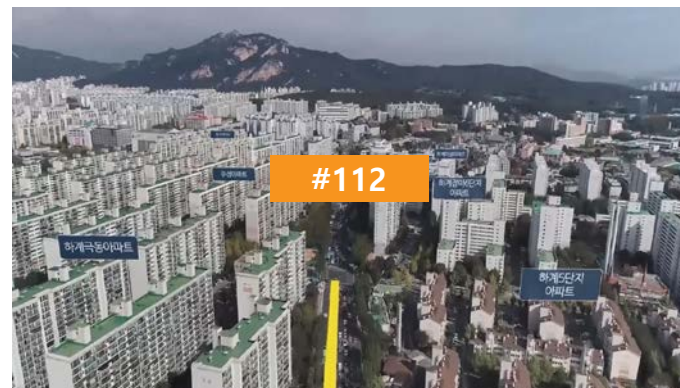
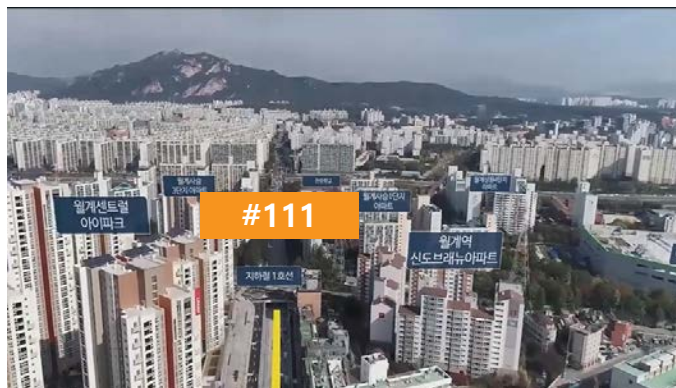
동북선 도시철도는 인구밀집도가 높고 도로 폭이 좁은 지역을 지하로 관통함





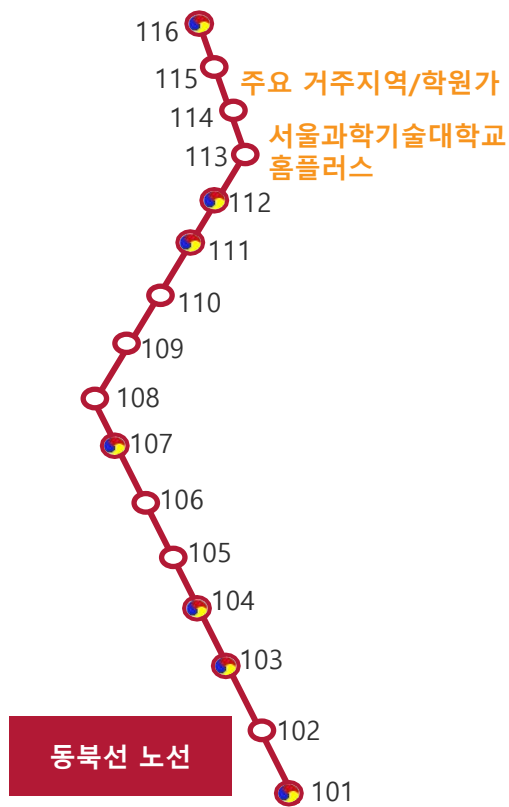
# 주요 역세권 환경(2)

동북선 도시철도는 인구밀집도가 높고 도로 폭이 좁은 지역을 지하로 관통함



# 주요 역세권 환경(3)

동북선 도시철도는 인구밀집도가 높고 도로 폭이 좁은 지역을 지하로 관통함





# 주요 역세권 환경(4)

동북선 도시철도 역세권에는 이용객들이 방문 가능한 주요 시설 및 명소가 다수 존재함



# 수입 구조

## 1 운임수입

### A 유임 수입

$$\left[ \begin{array}{c} P \\ 1,250\text{원}^1 \\ \text{(추정 기본운임)} \end{array} \times \begin{array}{c} Q \\ \text{유임 직승고객 수} \end{array} + \begin{array}{c} \text{거리추가 수입 총액} \\ (>10\text{km}) \\ \text{(거리추가운임}^2) \end{array} \right] - \begin{array}{c} \text{환승 정산}^3 \end{array}$$

### B 주무관청 무임<sup>4</sup> 손실 보전<sup>5</sup>

$$1,250\text{원}^1 \times \text{무임}^4 \text{ 직승고객 수}$$

### C 주무관청 운임차액<sup>6</sup> 지급

$$\text{운임차액}^6 \times \text{직승고객} + \text{환승고객 수}$$

## 2 부속사업수입

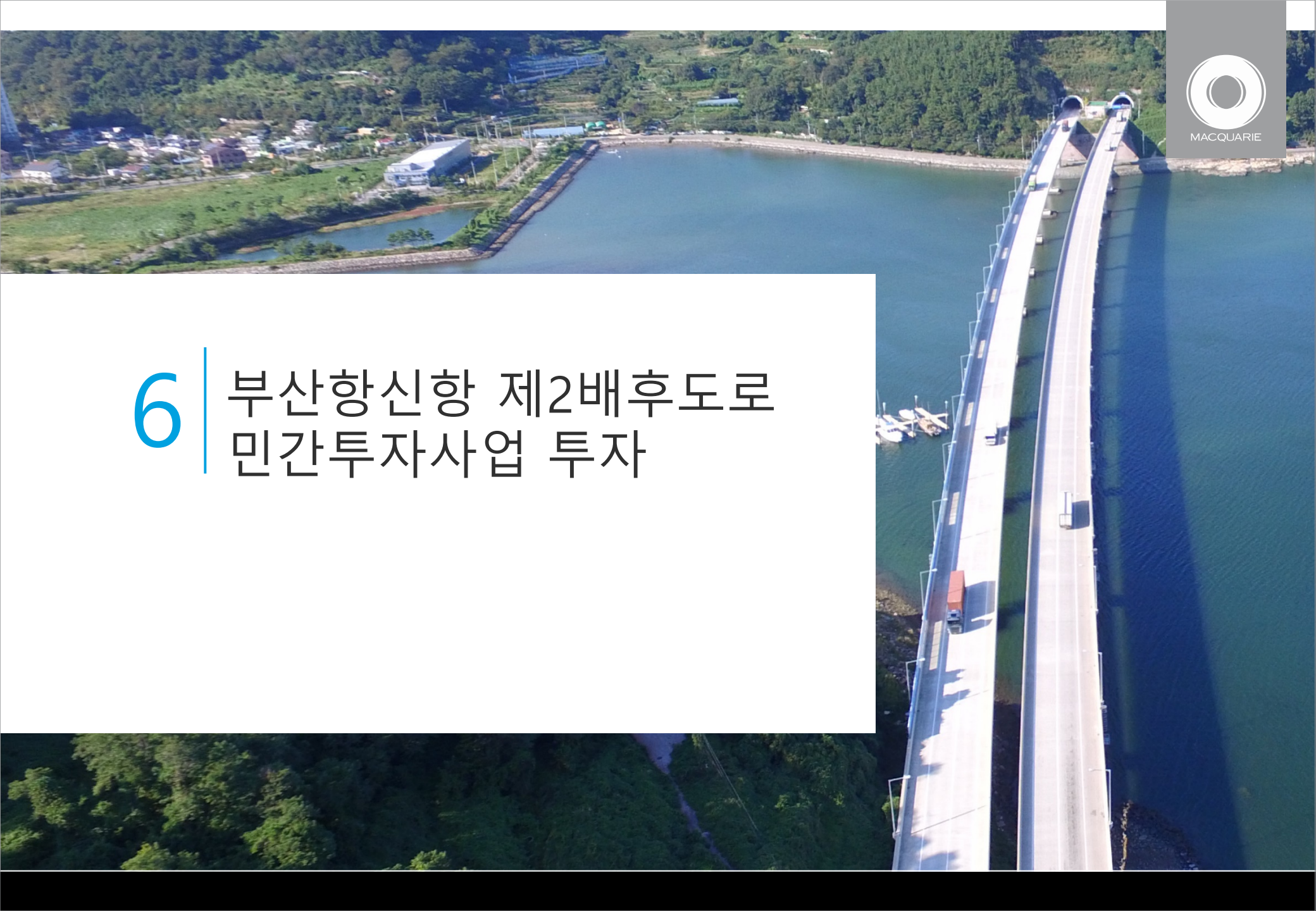
$$\text{상가 임대수입} + \text{광고사업수입} + \text{통신사업수입}$$

전체 사업수입 Risk에 대한 재무출자자(MKIF) 보호장치 별도 존재<sup>7</sup>

- 2019년 기준 추정 기본운임
- 10km 초과 50km 이내: 매 5km, 100원 추가; 50km 초과: 매 8km, 100원 추가
- 수도권 대중교통 통합환승할인제에 따른 타 대중교통 환승 정산
- 65세 이상 경로우대자, 장애인, 유공자 등 대한민국 법에서 열거한 무임승차 대상은 규정된 대중교통 시설을 무료로 이용할 수 있음
- 실시협약상 연도별 추정교통수요의 21.2%~30.8% 범위 내에서 보전
- 실시협약상 운임과 추정운임 간의 차액; 현재 실시협약상 운임은 2007년 불변가 기준 1,120원이며 매년 물가상승률에 따라 상승함
- 운영기간 5년차부터 운영기간 종료시점까지 매년 산정한 누적 실제 사업수입이 동기간 실시협약상 추정 사업수입의 80% 이하일 경우, 건설출자자들은 자금재조달을 통해 재무출자자들이 출자한 자본금 및 후순위대출 원리금 전액을 상환할 의무를 연대 부담하기로 함의



# 6 | 부산항신항 제2배후도로 민간투자사업 투자



# 투자 하이라이트

## 1 부산항신항 제2배후도로 민간투자 사업에 투자

### • 부산항신항 제2배후도로 민간투자사업

- 부산항신항 배후부지와 남해고속도로 진례분기점을 잇는 15.3km 부산항신항 제2배후도로(이하 "본 도로")를 운영/관리하는 수익형 민자투자사업
- 주무관청은 국토교통부이고, 사업시행자는 부산신항제2배후도로(주)임
- 운영기간은 30년(2017년 ~ 2047년)임

### • MKIF 총 투자금액 1,107억원

- 415억원을 투자하여 사업시행자 지분 47.6%를 매입하고, 692억원을 투자하여 후순위대출 원리금의 81.0%를 취득
- MKIF 포트폴리오의 약 6%<sup>1</sup>에 해당
- MKIF는 우선 미사용 신용공여대출금을 활용하여 2020년 9월말에 약정 금액 전액(1,107억원)을 인출하여 투자

## 2 부산항신항에 대한 접근성을 향상시키는 경쟁력 있는 교통수단

### • 부산항신항과 내륙을 직접 연결하는 두 주요 도로 중 하나

- 수도권, 충청도, 전라도 지역에서 부산항신항으로 오가는 물류는 경쟁도로 대비 평균 운행거리는 18.3km, 통행시간은 약 34분 단축되는 것으로 분석<sup>2</sup>
- 이러한 경쟁력을 기반으로 초기 램프업 기간(2017년 개통 ~ 2019년) 동안 연 평균 통행량 증가율 49% 달성

### • 교통수요 확대 가능성 존재

- 현재 운영중인 부산항신항(1-1 ~ 2-3단계), 부산항신항 배후 물류단지, 인근 상업 및 주거 단지에서 교통수요 발생
- 향후 부산항신항 2-4 ~ 2-6단계, 부산항 제2신항, 연계 배후 물류단지가 개발<sup>3</sup>될 경우, 추가 교통수요가 발생할 가능성 존재

## 3 MKIF에 긍정적인 기대효과 예상<sup>4</sup>

### • MKIF 배당가능이익 증대

- 본 투자에서 유입되는 수입으로 MKIF 배당가능이익은 증대될 것으로 예상
- 사업수입 Risk에 대비하여 건설출자자들로부터 다양한 보호장치<sup>5</sup> 확보

### • 수익률 개선 예상

- 투자 후 MKIF의 총주주수익률은 개선될 것으로 전망

### • MKIF 투자 포트폴리오 운영기간 약 1년 연장<sup>1</sup>

- 투자 후 MKIF 투자 포트폴리오 평균 잔여 운영기간은 투자 전 대비 약 1년 연장<sup>1</sup>

1. 2021년 3월 31일 기준

2. 출처: 2017년 1월 11일자 국토교통부 보도자료; 운행거리 및 통행시간은 부산항신항 웅동지구에서 남해고속도로 지레 분기점까지의 구간 기준 산정

3. 출처: 2019년 6월 25일자 해양수산부 보도자료 및 2019년 5월 3일자 해양수산부 보도자료

4. 예상은 실제와 다를 수 있음

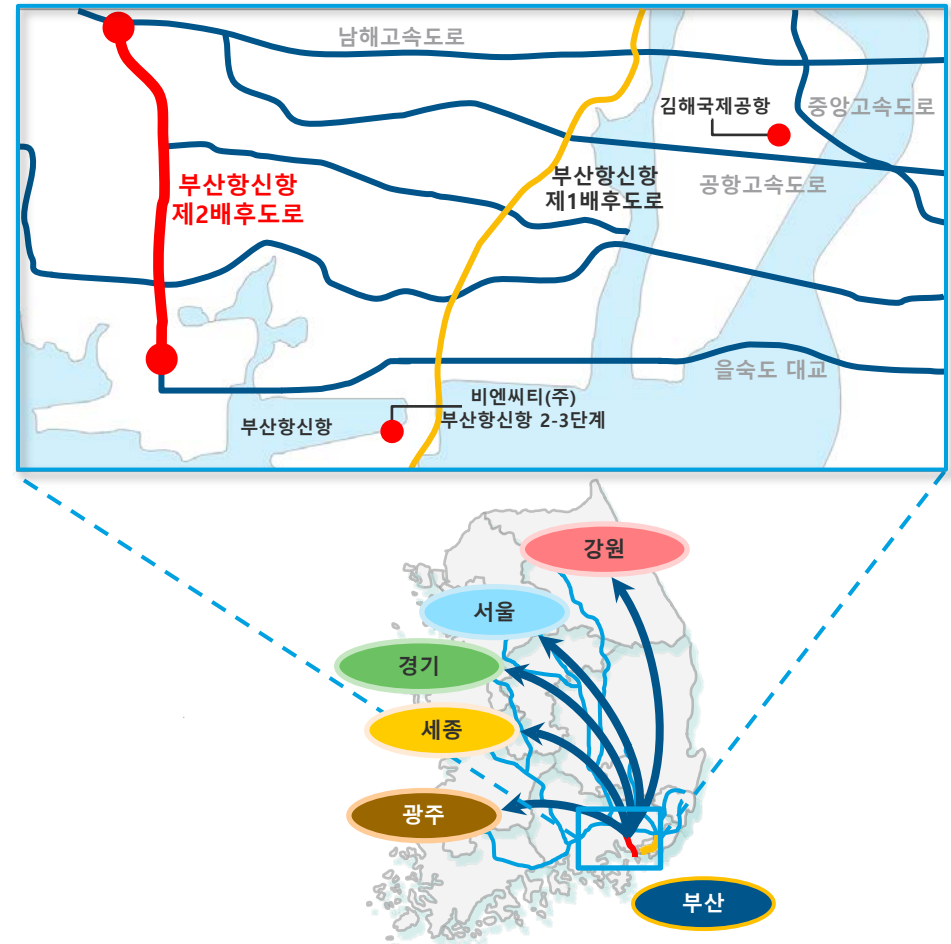
5. 건설출자자 주요의무: (i) 운영기간 중 재무출자자들의 분기별 현금수익률이 연 4.2%(이하 "최소 보장 현금수익률")를 하회할 경우, 그 부족분을 총 550억원 한도의 건설출자자 자금보충을 통해 사업시행자에게 자금보충, (ii) 운영기간 중 매 사업연도말 실제 통행료수입이 2년 연속하여 선순위 대주단이 추정된 통행료수입의 85%에 미달하고, 동시에 건설출자자 자금보충 한도의 80% 이상이 소진된 경우, 재무출자자들은 건설출자자들로 하여금 재무출자자들의 투자 원금 전액을 상환할 수 있는 자금재조달을 하도록 요구할 수 있는 권리 보유, (iii) 운영기간 중 실제 발생한 운영비용이 실시협약 상 추정 운영비용을 초과할 경우, 그 초과분을 연대하여 사업시행자에게 자금을 제공하거나 공동으로 대체책임 운영의무를 부담, (iv) 사업시행자 귀책시의 해지시지급금으로 재무출자자들의 자본금 및 대출 원리금을 상환하기 부족할 경우, 그 부족액을 연대하여 사업시행자에게 자금 제공

# 사업 개요

## 사업 개요

사업시행자	부산신항제이배후도로(주)
주무관청	국토교통부
사업종류	수익형 민간투자사업(Build-Transfer-Operate)
대상자산	부산항신항 제2배후도로
위치	경상남도 창원시 (부산항신항 배후부지) ~ 경상남도 김해시 (남해고속도로 진례분기점)
총 연장	15.3km(왕복 4차로)
주요 시설물	교량: 16개소 터널: 5개소
건설기간	5년 2012년 7월 13일 ~ 2017년 1월 12일
실시협약기간 (운영기간)	운영개시일로부터 30년 2017년 1월 13일 ~ 2047년 1월 12일

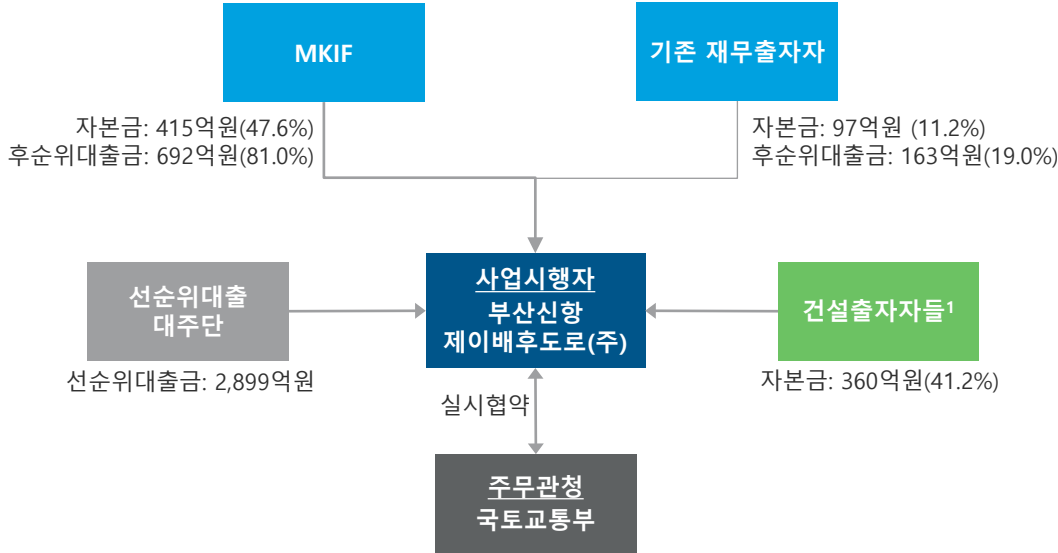
## 도로 위치



# 사업 구조



## 사업 구조



## 민간투자비 요약

자본금	872억원
후순위대출금	855억원
선순위대출금	2,899억원
<b>민간투자비 총계</b>	<b>4,626억원²</b>

## 주요 금융조건

대출 Tranche	금액	금융조건
선순위대출금 Tranche A	2,500억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>연 금리: 고정금리 3.1%</li> <li>대출기간: 23년</li> </ul>
선순위대출금 Tranche B	399억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>연 금리: 3년 무보증 회사채(AA-)³+연 0.85%</li> <li>대출기간: 23년</li> </ul>
<b>선순위대출금 소계</b>	<b>2,899억원</b>	
후순위대출금	855억원	<ul style="list-style-type: none"> <li>연 금리: 고정금리 10%</li> <li>대출기간: 26년</li> </ul>
<b>대출금 총계</b>	<b>3,754억원</b>	


1. 롯데건설(주) 12.2%, 두산건설(주) 5.2%, 쌍용건설(주) 4.7%, (주)포스코건설 4.7%, (주)한화건설 4.1%, (주)한라 4.1%, 동원건설산업(주) 2.7%, 대우조선해양건설(주) 2.7%, (주)반도건설 0.8%  
 2. 건설출자자들이 제공한 대출은 사업에 직접 사용되는 목적이 아닌 재무출자자 자금 제공이 주 목적이므로 비포함  
 3. 2021년 3월 31일 기준 2.060%

# 사업 참여기관

## 주요 건설출자자

사업 참여기관	투자형태	신용등급 <sup>1</sup>	자산총액 <sup>2</sup>	매출액 <sup>2</sup>	국내 건설업체 순위 <sup>3</sup>
	지분	A+	5.2조원	5.1조원	8위 (시공능력 기준)
	지분	A+	6.8조원	7.8조원	5위 (시공능력 기준)
	지분	A-	7.3조원	3.6조원	11위 (시공능력 기준)

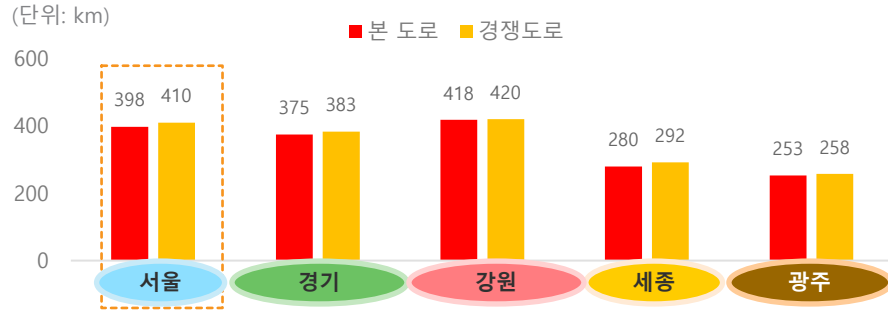
## 주요 재무출자자 및 대주기관

사업 참여기관	투자형태	신용등급 <sup>1</sup>	자산총액 <sup>2</sup>	매출액 <sup>2</sup>	국내 은행 순위
	지분 후순위대출 선순위대출	AAA	438.4조원	11.9조원	1위 (총자산 기준 <sup>2</sup> )

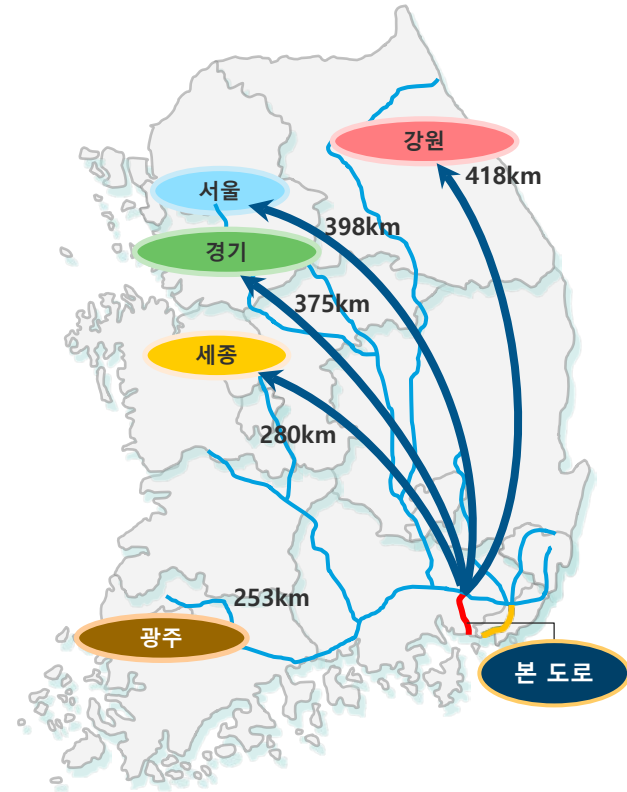
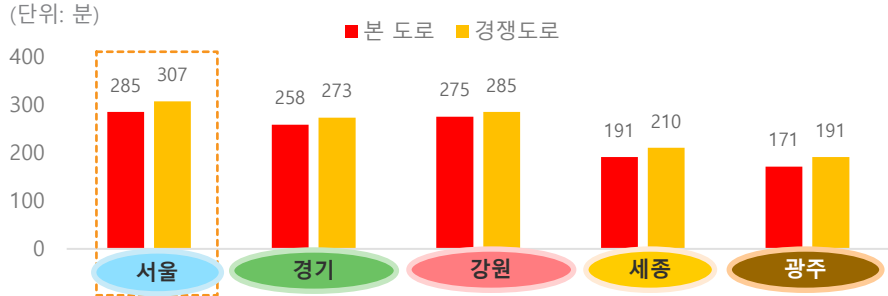
1. 공시일 기준 한국기업평가, 한국신용평가, 또는 NICE신용평가에서 가장 최근에 부여한, 각 기관이 발행한 채권 등급  
 2. 자산총액 및 매출액은 2020년 연결 감사보고서 기준; 은행의 매출액은 이자수익과 수수료수익의 합계  
 3. 대한건설협회에서 발표한 2020년 종합건설사업자 순위

# 자산 경쟁력

## 노선 거리<sup>1</sup>



## 소요 시간<sup>1</sup>

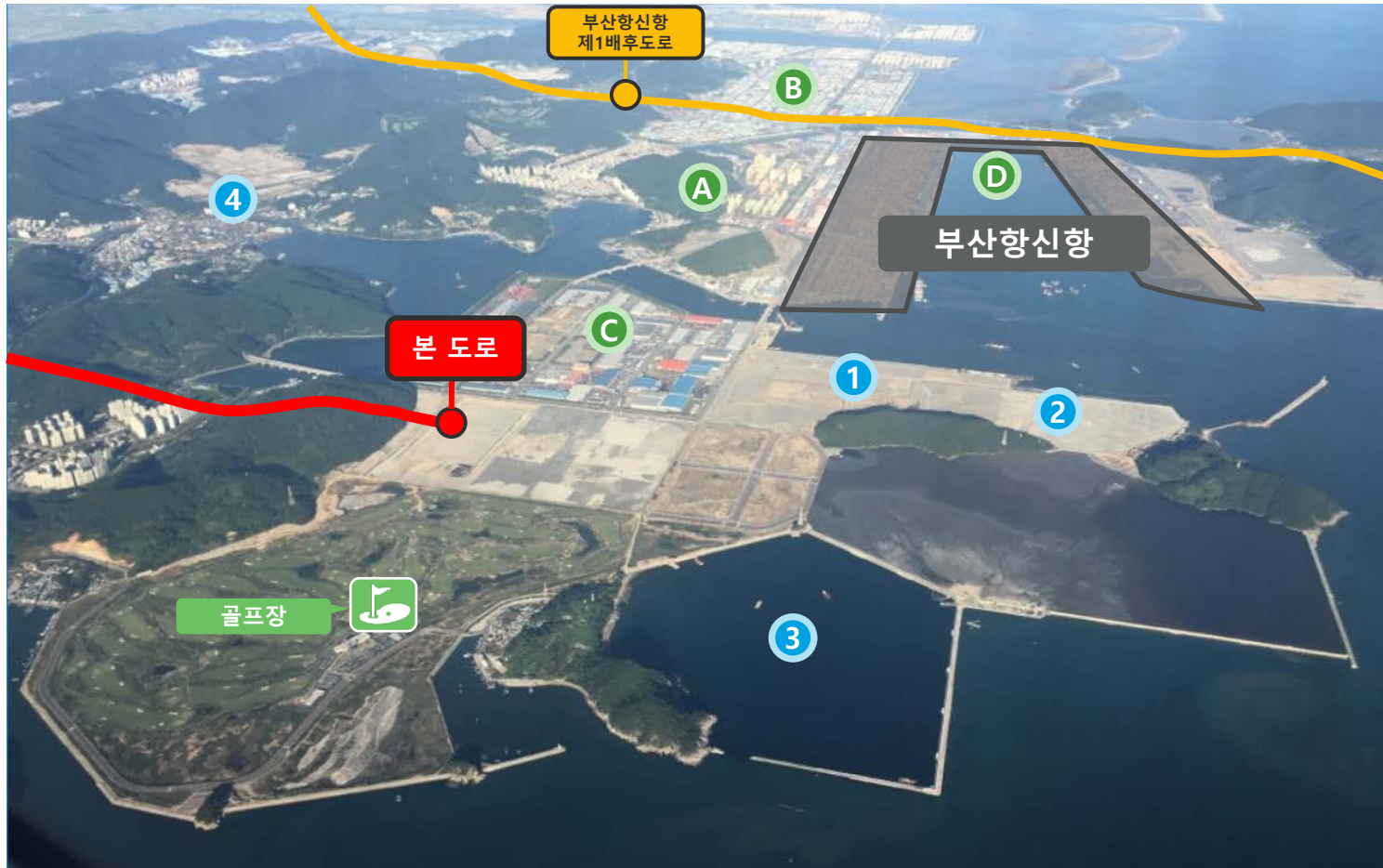


본 도로는 국내 주요 도시에서 부산항신항으로 오가는 이용객에게 노선 거리 및 소요 시간 측면에서 경쟁력 있는 교통수단임

1. 사업시행자 / MKIF 교통실사 자료



# 현재 및 미래 교통수요



## 현재 주요 교통수요

- A** 부산항신항만 옹동 2단계 배후단지
- B** 송정 주거 및 상업 지구
- C** 부산항신항 옹동지구 배후단지
- D** 부산항신항 1-1 ~ 2-3단계

## 미래 잠정 교통수요<sup>1</sup>

- 1** 부산항신항 2-5단계
- 2** 부산항신항 2-6단계
- 3** 부산항 제2신항
- 4** 두동지구 물류단지

1. 출처: 2017년 12월 26일자 산업통상자원부 부산·진해경제자유구역 개발계획 변경 고시; 2019년 5월 3일자 및 2019년 6월 25일자 해양수산부 보도자료

# A | 별첨



# 자산 운용 보수



(2021년 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 677억원
- 기본 운용보수는 분기별로 산정 및 지급

## \*분기별 NIV 산정 방법:

- 해당 분기에 속하는 모든 거래일의 평균 MKIF 시가총액<sup>1</sup>
- 단, 분기말 MKIF 순차입금(차입금-현금 및 현금성자산)이 음수일 경우, NIV는 이를 반영하여 하향 조정됨

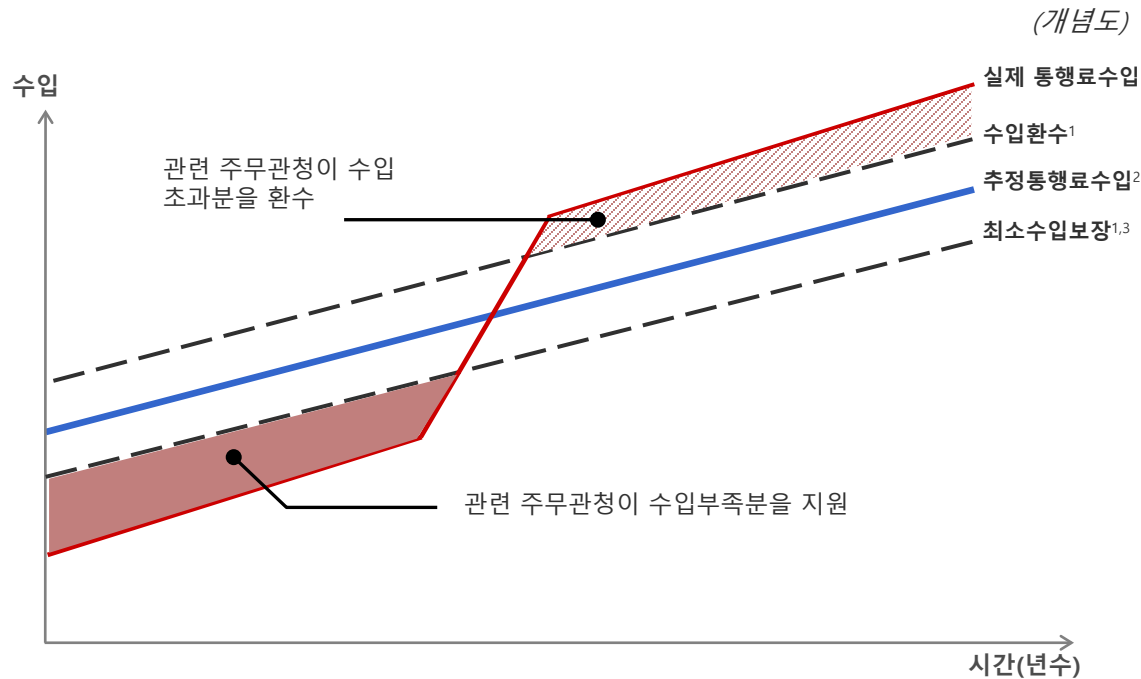
1. 해당 분기의 거래일 가중 평균 주가 기준

# 정부수입보장 (MRG)



(2021년 3월 31일 기준)

## 정부수입보장 구조



- 물가에 연동하여 일정 수준에서 정부가 통행료수입 지원
- MRG 수준과 수입환수 수준은 실시협약상에 추정통행료 수입과 연동되어 결정 (MRG 수준은 통상 추정통행료수입의 70%~90%선)
- 현재 대한민국 신용등급:
  - S&P : AA (안정적)
  - Moody's : Aa2 (안정적)

1. 최소수입보장과 수입환수조건은 개별 자산의 실시협약에 따라 적용되는 비율이 다름  
 2. 실시협약에 명시  
 3. MRG 적용 도로 자산 중 2개 자산은 실제통행료수입이 추정통행료수입의 50% 미만일 경우 MRG가 적용되지 않음





(단위: 백만원)

# MKIF 투자법인별 운영성과<sup>1</sup>

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

1. 감사 받은 재무제표 기준
2. 주무관청으로 수령할 최소통행료수입보장금 및 통행료와 관련된 기타 재정지원금은 발생 기준으로 반영됨(지급 기준 아니므로, 감사보고서상 금액과 상이함)
3. 순부채 = 외부차입금 - 현금 및 현금성자산
4. 순부채 계산시 주무관청이 원리금 상환을 보증하는 주주차입금A와 주무관청이 통제하는 처분승인대상사업수입 현금 계좌 잔고는 제외
5. 순부채 계산시 주무관청이 원리금 상환을 보증하는 선순위차입금은 제외
6. MKIF 지분율에 기초하여 산정



(2021년 3월 31일 기준)

# MKIF 투자법인별 투자 형태<sup>1</sup>

(단위: 십억원, %)

투자법인명	자산명 약자	주식	지분율(%)	후순위대출	선순위대출	총계
백양터널(유)	BYTL	1.2	100.0	-	1.1	2.3
광주순환도로투자(주)	KBICL	33.1	100.0	85.2 <sup>2</sup>	74.3	192.6
신공항하이웨이(주)	NAHC	23.6	24.1	51.7	-	75.3
수정산투자(주)	SICL	47.1	100.0	-	-	47.1
천안논산고속도로(주)	CNEC	87.8	60.0	182.3	-	270.1
우면산인프라웨이(주)	WIC	5.3	36.0	-	15.0	20.3
광주순환(주)	KRRC	28.9	75.0	-	-	28.9
마창대교(주)	MCB	33.8	70.0	79.0	-	112.8
경수고속도로(주)	YSE	51.5	43.75	99.6	-	151.1
서울-춘천고속도로(주)	SCH	0.6	15.83	161.8	-	162.4
인천대교(주)	IBC	54.4	64.05	241.0	-	295.4
부산신항제이배후도로(주)	B2RR	41.5	47.56	69.2	-	110.7
비엔씨티(주)	BNP 2-3	66.4	30.0	193.0	-	259.4
동북선도시철도(주)	DBR	35.4	30.0	47.3	-	82.7
<b>총계</b>		<b>510.6</b>		<b>1,210.1</b>	<b>90.4</b>	<b>1,811.1</b>
<b>비율(%)</b>		<b>28.2%</b>		<b>66.8%</b>	<b>5.0%</b>	<b>100%</b>

1. MKIF 투자금액 및 동북선도시철도(주) 투자약정금액(약정금액 827억원 중 150억원 인출)

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

# MKIF 투자자산별 재정 지원금 조항

(2021년 3월 31일 기준)  
(단위 : 연, %)

투자자산명	주무관청	사업 시행기간	사업시행 기간 잔존	재정지원기간	재정지원기간 잔존	통행료수입 보장기준 <sup>1</sup>	통행료수입 환수기준 <sup>1,2</sup>	비고
백양터널	부산시	25.0	3.8	25.0	3.8	90%	110%	
광주 제2순환도로, 1구간	광주시	28.0	7.8	28.0	7.8	투자비 보전 방식		MKIF 투자에 대한 투자법인의 현금흐름을 보장
인천국제공항 고속도로	국토교통부	30.0	9.8	20.0	-	80%	110%	실제 통행료수입이 80% 초과~110% 이하 구간에 속할 경우, 해당구간 수입 일부를 주무관청에 환수함
수정산 터널	부산시	25.0	6.1	25.0	6.1	90%	110%	통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%만 수입보장금 제공
천안-논산 고속도로	국토교통부	30.0	11.7	20.0	1.7	82%	110%	실제 통행료수입이 82% 초과~110% 이하 구간에 속할 경우, 해당구간 수입 일부를 주무관청에 환수함
우면산터널	서울시	30.0	12.8		N/A			2016년 1월 자금재조달 거래 종결에 따라 최소 수입보장규정 삭제
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	13.7	30.0	13.7	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	17.3	30.0	17.3	75.78%	100%	통행료수입보장기준은 처분가능수입계좌에 대해 적용 <sup>3</sup> 추정수입의 100% 초과시 주무 관청과 사업자가 초과수입 50:50 공유
용인-서울 고속도로 <sup>4</sup>	국토교통부	30.0	18.3	10.0	-	70%	130%	
서울-춘천 고속도로 <sup>4</sup>	국토교통부	30.0	18.4	15.0	3.4	60%	140%	
인천대교	국토교통부	30.0	18.6	15.0	3.6	80%	120%	
부산항신항 제2배후도로	국토교통부	30.0	25.8		N/A			
부산항 신항 2-3단계	해양수산부	28.3	19.0		N/A			
동북선 도시철도	서울시	30.0	30.0		N/A			건설기간: 2021년 상반기~2026년 상반기 예상 운영기간: 준공 후 30년
<b>가중평균<sup>5</sup></b>		<b>29.4</b>	<b>16.5</b>	<b>14.5</b>	<b>3.4</b>			

1. 실시협약상의 연간 추정통행료수입에 대한 실제통행료수입 비율(%)
2. 관련 주무관청이 수입 초과분을 환수
3. MKIF 웹사이트(www.mkif.co.kr)에 게시된 2017년 1월 2일 마창대교 사업재구조화 공시 참조
4. 실제 통행료수입이 추정 통행료수입의 50% 미만일 경우 통행료수입보장이 적용되지 않음
5. MKIF 투자금액 및 동북선도시철도(주) 투자약정금액을 가중치로 하여 가중평균

# 맥쿼리그룹 및 MIRA

MIRA는 맥쿼리자산운용그룹의 주요 사업부로, 인프라 투자 및 운용 분야에서 26년의 경력을 보유  
 맥쿼리자산운용(주)는 MIRA 소속으로, 2002년 설립 이후 국내 굴지의 인프라 자산 투자 및 운용 중

## 맥쿼리그룹 (Macquarie Group Limited)

### 맥쿼리자산운용그룹 (Macquarie Asset Management)

운용자산(AUM) : \$A551 billion<sup>1</sup>

Commodities and  
Global Markets  
(CGM)

Banking and  
Financial Services  
(BFS)

Macquarie Capital  
(MacCap)

### Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA)

투자분야

대체투자  
(인프라, 신재생, 부동산 등)

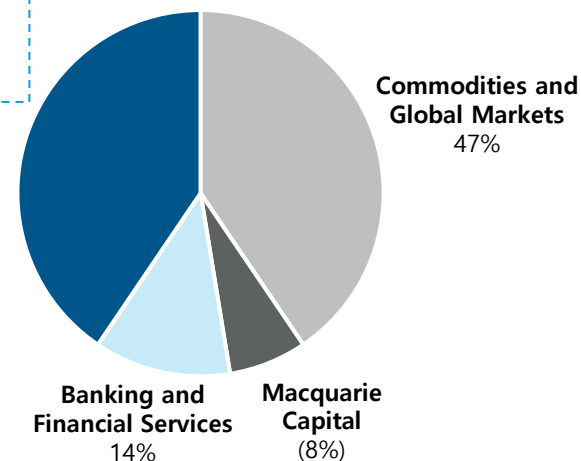
### Macquarie Investment Management (MIM)

투자분야

주식 및 채권

### 맥쿼리그룹 이익 기여도<sup>2</sup>

맥쿼리  
자산운용그룹  
47%



1. 2020년 12월 31일 기준  
 2. 2021년 반기(2020년 4월 1일 - 2020년 9월 30일) 순이익 기준



# 환경, 사회 및 거버넌스 관련 공지

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

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

## Macquarie Asset Management (MAM) 기후 변화 약속

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

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

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

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

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

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

MIRA의 기후 변화 약속과 ESG, 지속 가능성 및 책임있는 투자에 대한 접근 방식에 대한 자세한 내용은 [MIRAFunds.com](https://www.mirafunds.com)을 방문해 주시기 바랍니다.