

# 맥쿼리한국인프라투자회사

Investor Presentation

2024년 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.

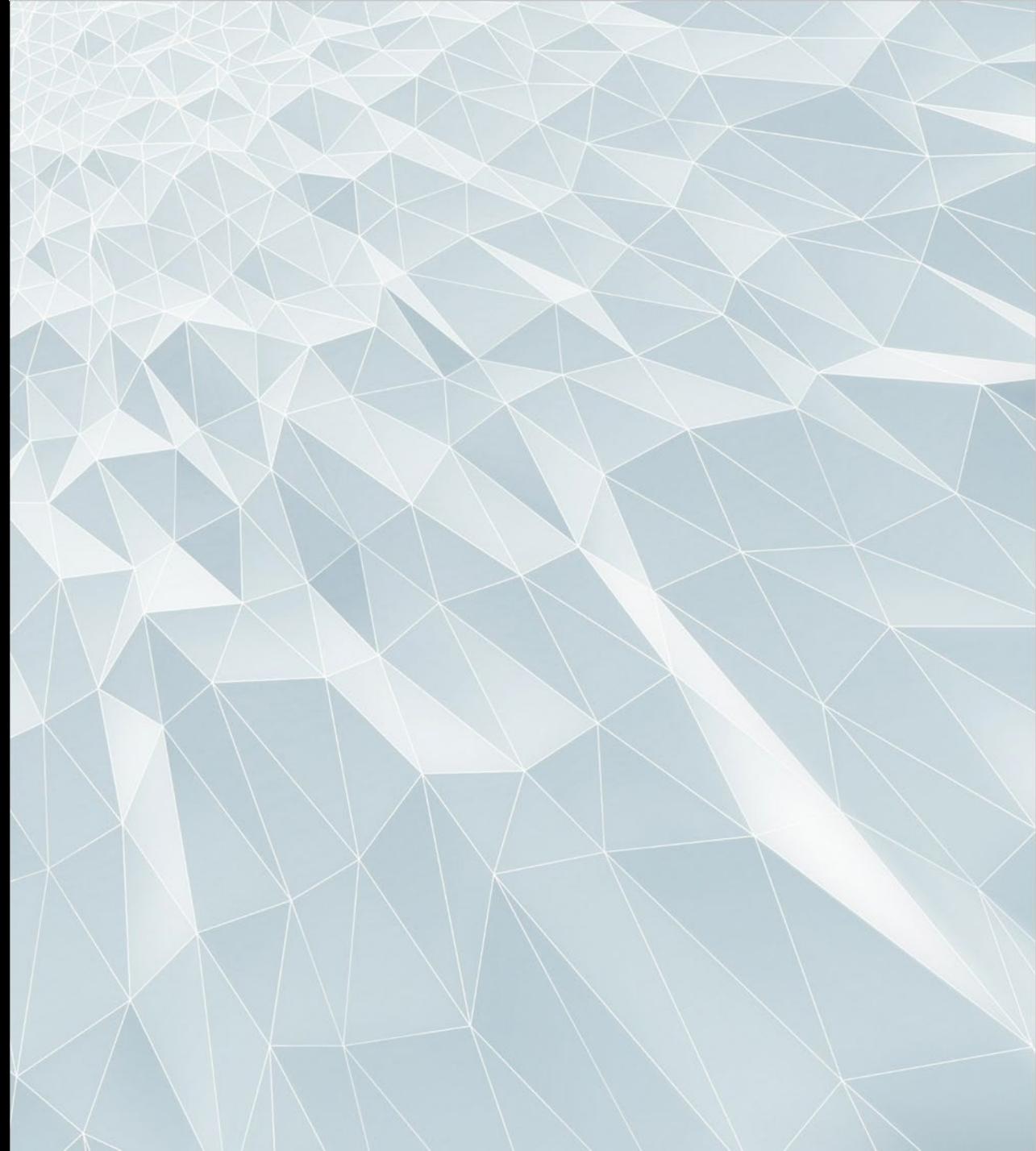
이 자료는 미래에 대한 기대나 예측 등의 정보(이하 "예측정보")를 일부 포함하고 있습니다. 이러한 예측정보의 경우에는 "기대", "예상", "계획", "예측", "추정", "목표" 또는 이와 유사한 표현 등을 사용하고 있으며, MKIF의 목표나 계획을 서술하고 있는 부분은 모두 예측정보입니다. 이러한 예측정보는 실제 결과가 그와 현저하게 다를 위험성과 불확실성을 내포하고 있습니다. 예측정보는 MKIF 경영진이 입수 가능한 정보를 바탕으로 하며, 일정한 가정 하에서의 예상이나 예측에 기반하고 있습니다. MKIF는 새로운 정보가 입수되거나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

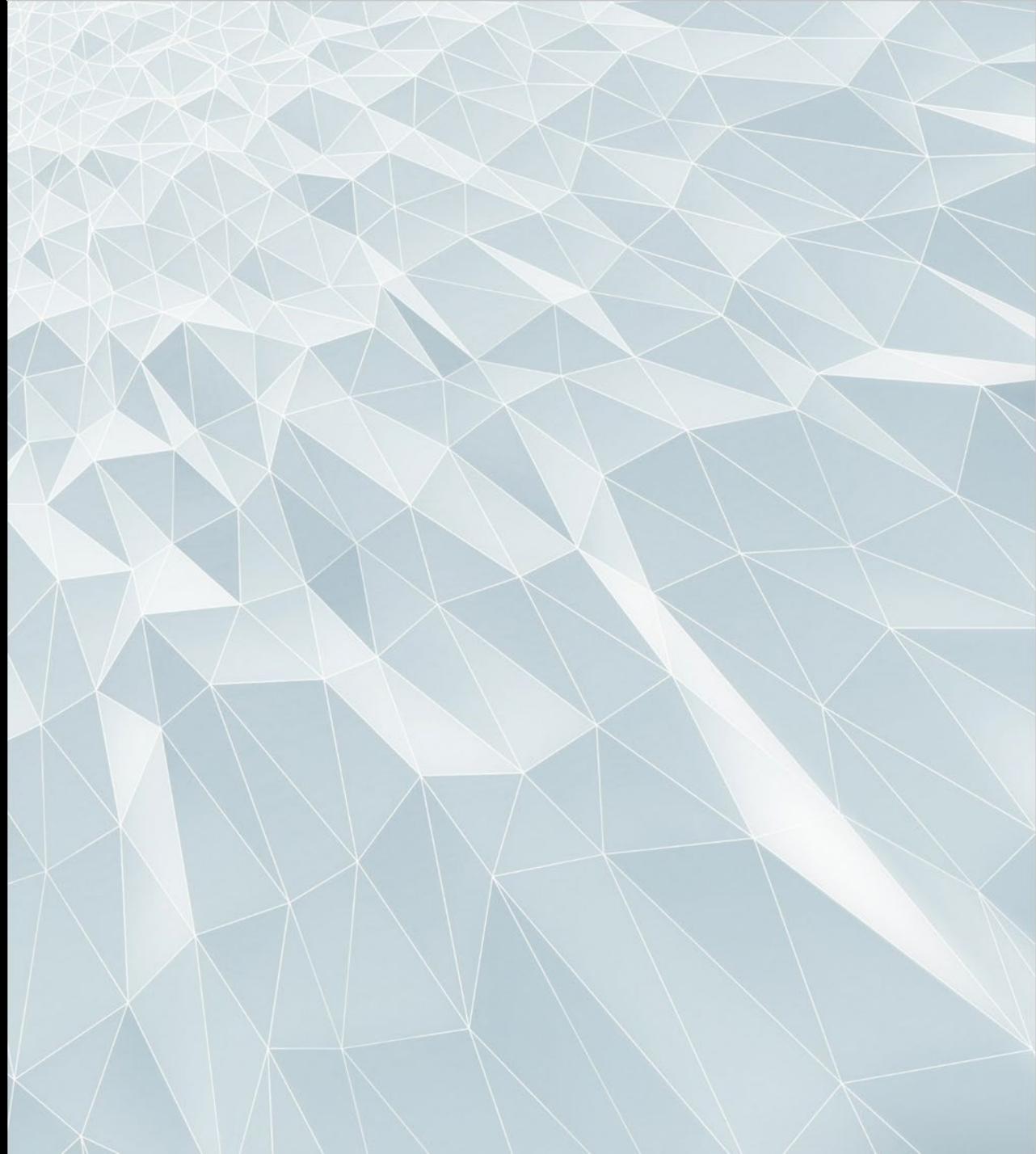
# 목차

<b>1</b>	<b>MKIF 소개</b>	<b>4</b>
	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
<b>2</b>	<b>2024년 1분기 실적</b>	<b>12</b>
	재무 및 운영성과 요약	13
	주요 이슈 및 거래 요약	14
	재무성과	15
	재무상태표	16
	도로자산 실적	17
	컨테이너 항만 실적	18
	부산항	19
	도시가스 사업 실적	20
<b>A</b>	<b>별첨</b>	<b>21</b>



# 01

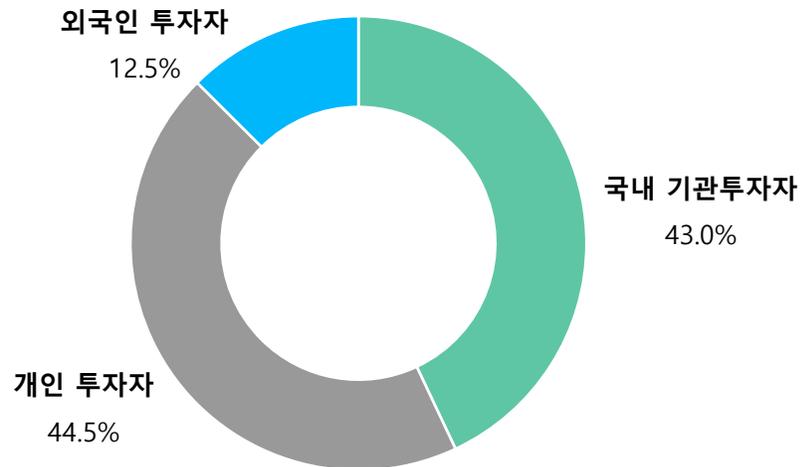
## MKIF 소개



# 한국 인프라 펀드의 선두주자

- 2002년 설립 / 2006년 한국거래소 유가증권시장 상장
- 시가총액 ~5.6조원<sup>1</sup>
- 『사회기반시설에 대한 민간투자법』(“민투법”)에 정의된 국내 사회기반시설사업(“인프라사업”)의 시행을 목적으로 하는 법인(“사업시행법인”)에 투자<sup>2</sup>
- 2023년도 기준 6.2%의 시가 분배수익률 달성<sup>3</sup>
- 신용등급 AA0(안정적)<sup>4</sup>

## 주주 현황<sup>1</sup>



## 주가 추이<sup>5</sup>



1. 2024년 3월 31일 기준  
 2. 민투법은 도로, 철도, 항만, 하수도, 폐기물처리시설 등의 사회기반시설들을 명시함  
 3. 2023년 말 증가 12,440원 및 2023년도 연간 분배금 주당 775원 기준 시가배당률; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님  
 4. 2023년 5월 중 한국기업평가 및 NICE 신용평가에서 평가한 MKIF 회사채 신용등급 기준  
 5. 맥쿼리인프라 상장일인 2006년 3월 15일부터 2024년 3월 31일까지의 주가 추이; 과거 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님

# MKIF 연혁

<p>설립 / 상장 2002 / 2006</p>	<p>투자대상 코어 및 코어+ 인프라 (국내 자산)</p>	<p>포트폴리오 도로 14개, 항만 1개, 철도 1개, 도시가스 3개</p>	<p>시가총액 5.6조원 (KOSPI 64위)</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 14건<sup>3</sup> / 매각 4건<sup>4</sup>
- 14건의 펀드 자금재조달 / 채권 발행<sup>5</sup>
- 효과적인 IR 실행: 펀드 인지도 향상 및 MKIF 주식 거래 활성화

### 투자자산 관리

- 17건의 투자자산 사업재구조화<sup>6</sup>
- 15건의 투자자산 분쟁 해결<sup>7</sup>
- 관련 현안 적극대응

2017 ~

유상증자 및 신성장 추진

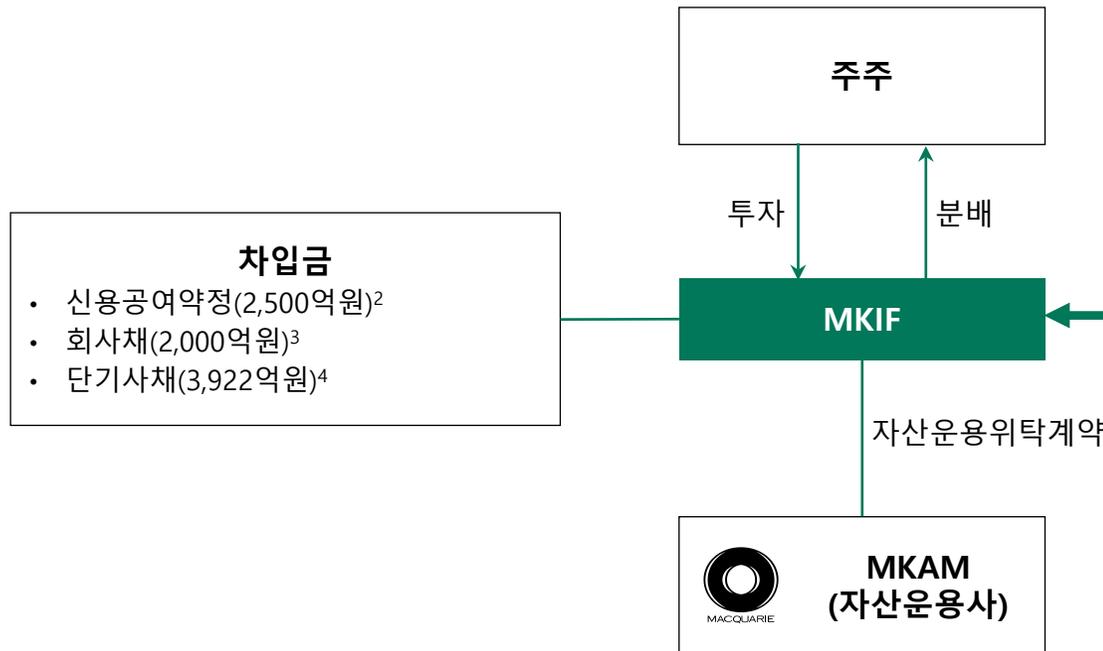
- 정부 유권해석을 통한 투자대상 범위 확대
- 다양한 신규투자 기회 모색
- 2017년 - 유상증자(1,472억원)
- 2020년 - 유상증자(2,442억원)
- 2021년 - 유상증자(3,935억원)
- 2023년 - 유상증자(3,610억원)

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)  
 4. 신대구부산고속도로(2008년); 서수원-오산-평택 고속도로(2010년); 대구 4차 순환도로(2012년); 지하철 9호선(2013년)  
 5. MKIF가 발표한 펀드 자금재조달 공시 참조: 2007년 5월; 2009년 4월; 2009년 11월; 2011년 5월; 2011년 6월; 2014년 2월; 2016년 5월; 2018년 6월; 2019년 1월; 2021년 6월; 2022년 3월; 2023년 6월; 2023년 9월; 2024년 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); 2023년 9월(NAHC)  
 7. 2013년 10월(BNP 2-3); 2015년 4월(MCB); 2015년 8월(KBICL); 2016년 12월(KBICL); 2019년 1월(SICL & BYTL); 2019년 3월(SICL); 2018년~2019년(SICL, WIC, KBICL, NAHC, CNEC 관련 총 5건의 세무소송); 2020년 5월(BYTL); 2020년 6월(IBC); 2021년 12월 (KBICL)

# 사업 구조

(2024년 3월 31일 기준)

- 인프라자산을 운영하는 19개의 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%
신공항하이웨이(주)	24.1%
수정산투자(주)	100%
천안논산고속도로(주)	60%
우면산인프라웨이(주)	36%
광주순환(주)	75%
마창대교(주)	70%
경수고속도로(주)	43.75%
서울춘천고속도로(주)	18.16%
인천대교(주)	64.05%
부산신항제이배후도로(주)	47.56%
인천김포고속도로(주)	22.76%
동서울지하도로(주)	40% <sup>5</sup>
(주)비엔씨티	30%
동북선도시철도(주)	30%
영산클린에너지(유) <sup>6</sup>	100%
보문클린에너지(유) <sup>6</sup>	100%
씨엔씨티에너지(주)	48%

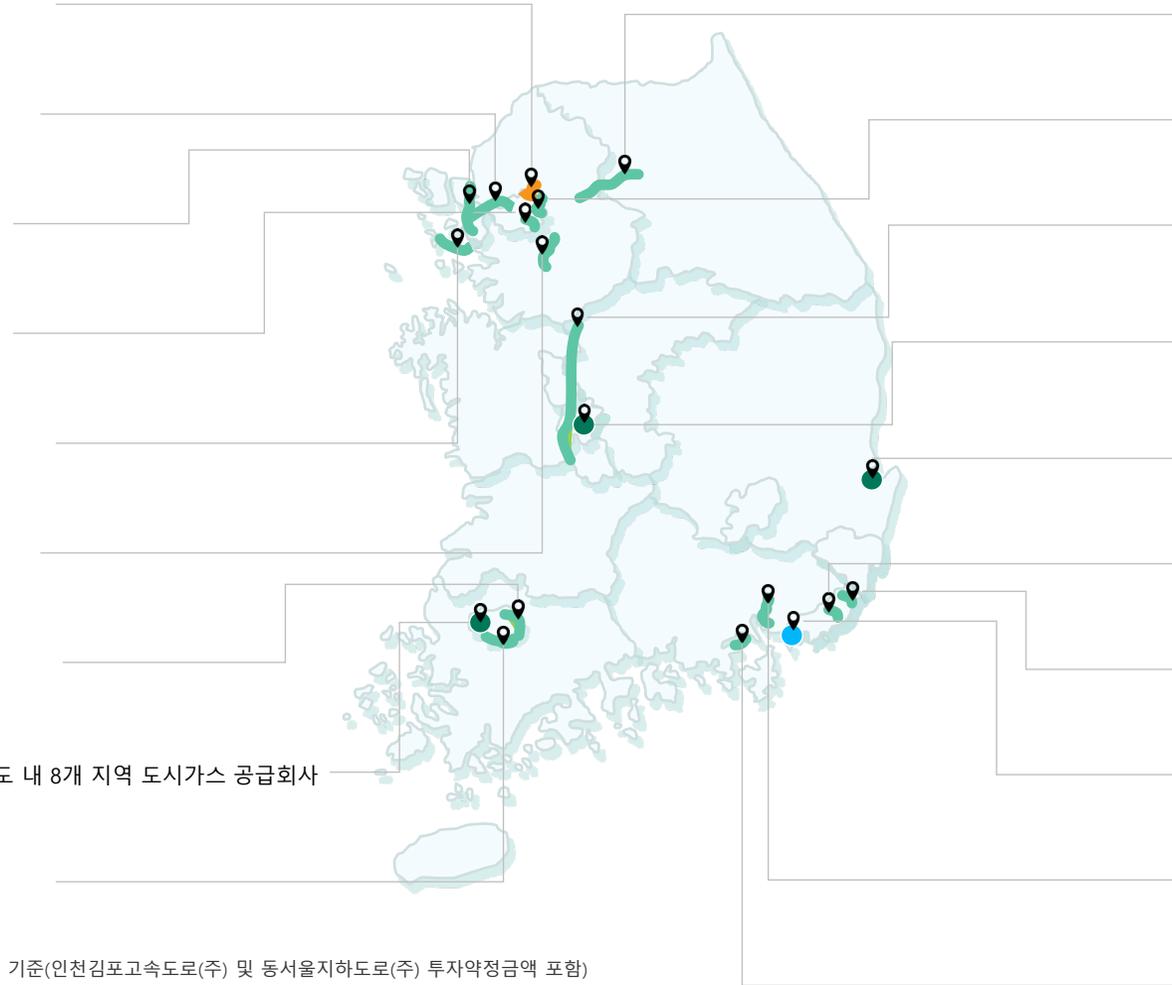
1. MKIF가 투자 및 투자약정한 사업시행법인  
 2. 약정액 2,500억원(2029년 1월 26일에 약정 만기) 중 1,580억원 인출  
 3. 5년 만기 1,000억원(2028년 6월 12일 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 11일 만기)  
 4. 3,922억원 한도의 단기사채(2025년 9월 11일에 인수약정 만기) 중 1,100억원 인출  
 5. MKIF의 투자약정금액 기준  
 6. 영산클린에너지(유) 및 보문클린에너지(유)는 각 (주)해양에너지 및 서라벌도시가스(주) 관련 투자목적회사임

# 포트폴리오 구성1

(2024년 3월 31일 기준)

- 19개 국내 인프라사업에 총 2.7조원을 투자 중이며, 투자 형태는 주식(33%), 후순위 대출(66%), 선순위 대출(1%)로 구성됨

● 유료도로(65%) ● 항만(10%) ● 철도(3%) ● 도시가스(22%)



## 동북선 도시철도(DBR)

- 13.4km, 지하 도시철도
- MKIF 투자약정금액: 827억원(3%)

## 인천국제공항 고속도로(NAHC)

- 40.2km, 왕복 6-8차선 도로
- MKIF 투자금액: 753억원(3%)

## 인천-김포 고속도로(IGEX)

- 28.9km, 왕복 4-6차선 터널
- MKIF 투자약정금액: 1,280억원(5%)

## 우면산터널(WIC)

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

## 인천대교(IBC)

- 12.3km, 왕복 6차선 교량
- MKIF 투자금액: 2,954억원(11%)

## 용인-서울 고속도로(YSE)

- 22.9km, 왕복 4-6차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,511억원(6%)

## 광주 제2순환도로, 1구간(KBICL)

- 5.6km, 왕복 6차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,360억원(5%)

## (주)해양에너지(HY)

- 총 배관 2,535km의 광주시 및 전라남도 내 8개 지역 도시가스 공급회사
- MKIF 투자금액: 3,225억원(12%)

## 광주 제2순환도로, 3-1구간(KRRC)

- 3.5km, 왕복 6차선 도로
- MKIF 투자금액: 289억원(1%)

## 서울-춘천 고속도로(SCH)

- 61.4km, 왕복 4-6차선 도로
- MKIF 투자금액: 1,660억원(6%)

## 동부간선도로 지하화(SEUE)

- 10.1km, 왕복 4차선 지하도로
- MKIF 투자금액: 2,148억원(8%)

## 천안-논산 고속도로(CNEC)

- 81.0km, 왕복 4차선 도로
- MKIF 투자금액: 2,701억원(10%)

## 씨엔씨에너지(주)(CNCITY)

- 총 배관 1,766km의 대전시 및 계룡시 도시가스 공급회사 겸 113MW 규모의 열전기 사업자
- MKIF 투자금액: 1,832억원(7%)

## 서라벌도시가스(주)(SRB)

- 총 배관 602km의 경상북도 내 2개 지역 도시가스 공급회사
- MKIF 투자금액: 871억원(3%)

## 백양터널(BYTL)

- 2.3km, 왕복 4차선 터널
- MKIF 투자금액: 22억원(0.1%)

## 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(10%)

## 부산항신항 제2배후도로(B2RR)

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

## 마창대교(MCB)

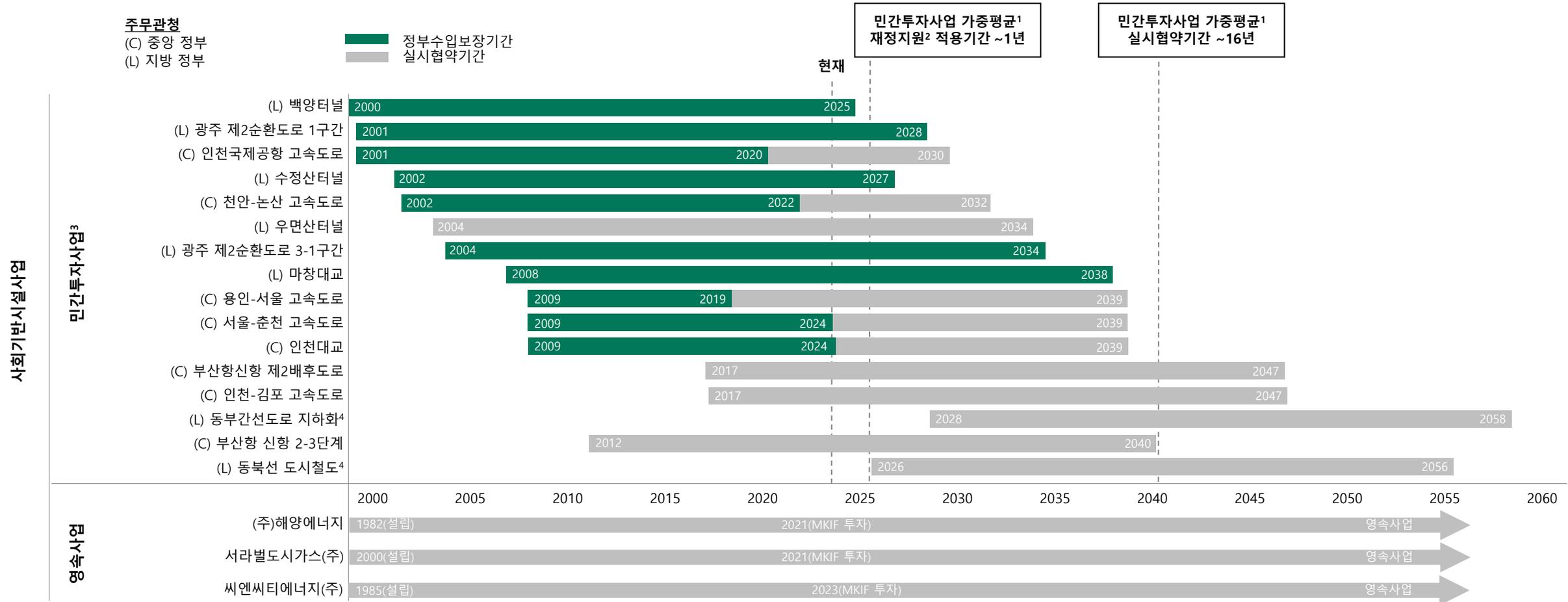
- 1.7km, 왕복 4차선 교량
- MKIF 투자금액: 1,128억원(4%)

1. 각 금액 및 괄호 안에 표시된 구성%은 MKIF 투자금액 기준(인천김포고속도로(주) 및 동서울지하도로(주) 투자약정금액 포함)

# 투자법인 운영 및 실시협약 기간

(2024년 3월 31일 기준)

- 회사는 총 19개 사업에 투자하고 있으며, 이 중 16개의 사업은 주무관청과 실시협약을 체결하여 정해진 기간 동안 사업을 시행하는 민간투자사업이고, 그 외 3개의 사업은 특정 사업 종료일이 정해지지 않은 영속사업(going concern)임

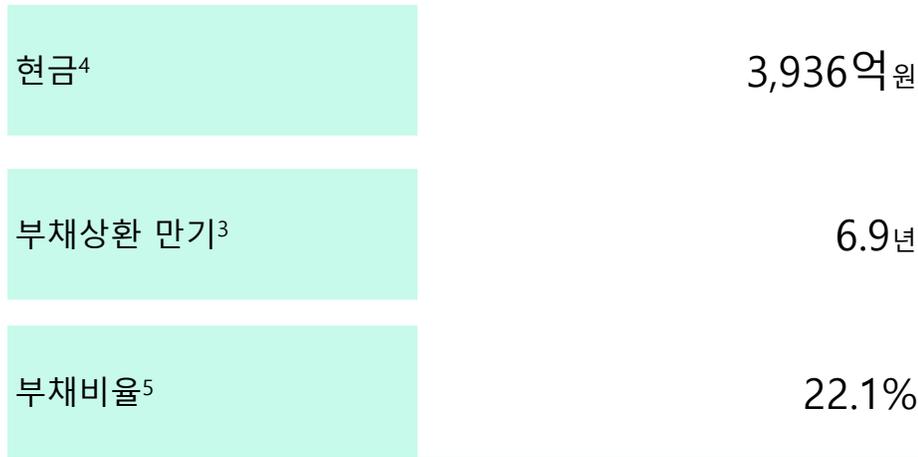


1. MKIF 투자금액으로 가중(인천김포고속도로(주) 및 동서울지하도로(주) 투자약정금액 포함)  
 2. 최소통행료수입보장금, 최소처분가능수입보장금, 비용보전금, 기타 통행료 미인상에 따른 보전금 등; 통행료 미인상 보전금은 통상 실시협약기간 전체에 대해 적용되므로 가중평균 재정지원 적용기간은 그 외 재정지원 기간들을 고려하여 산정  
 3. 민간투자사업 투자법인들은 관련 실시협약상, 투자법인 귀책사유, 정부 귀책사유 그리고 불가항력의 사유로 인해 사업시행기간 종료 전에 실시협약이 해지될 때에 상당액의 해지시지급금을 받을 권리가 있음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

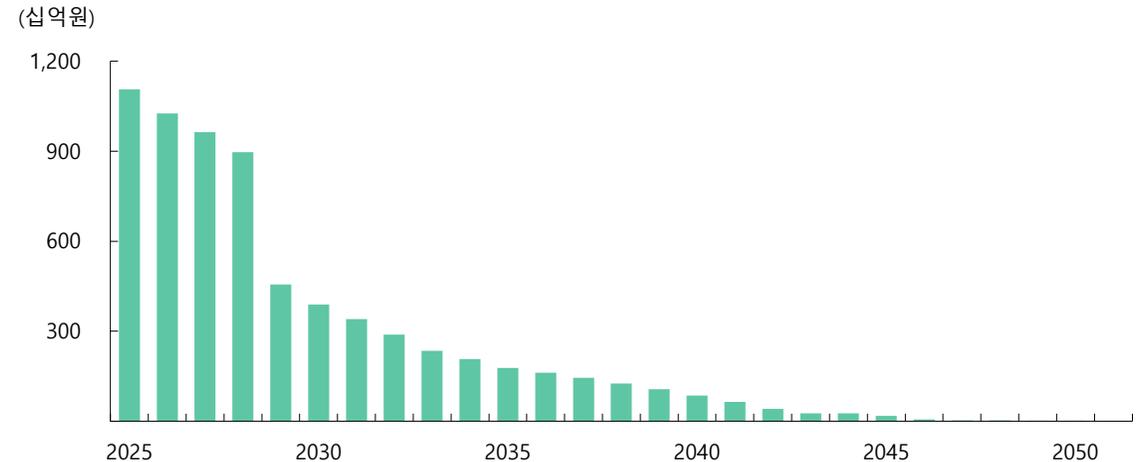
# 재무 현황

(2024년 3월 31일 기준)

- 민투법 규정상 MKIF의 차입금은 자본금의 30%<sup>1</sup>로 제한되며, 현재 차입 약정액 8,422억원 중 차입 잔액은 4,680억원임
  - 총 약정액 2,500억원인 신용공여약정(2029년 1월 26일에 약정 만기)에서 기준일 현재 1,580억원 인출
  - 회사채 2,000억원(5년 만기 1,000억원(2028년 6월 12일 만기) 및 7년 만기 1,000억원(2025년 6월 11일 만기))
  - 총 발행한도 3,922억원의 약정 단기사채(2025년 9월 11일에 인수약정 만기) 관련 기준일 현재 1,100억원 인출
- MKIF 차입금 가중평균 금리는 4.6%이고, 상환 평균 잔여 만기는 2.7년임
- 투자법인의 부채는 선순위 차입금이 상환됨에 따라 점차 감소할 예정이며, 외부차입금<sup>2</sup> 상환 평균 만기<sup>3</sup>는 약 6.9년임



투자법인의 외부차입금 예상 잔액<sup>6</sup>

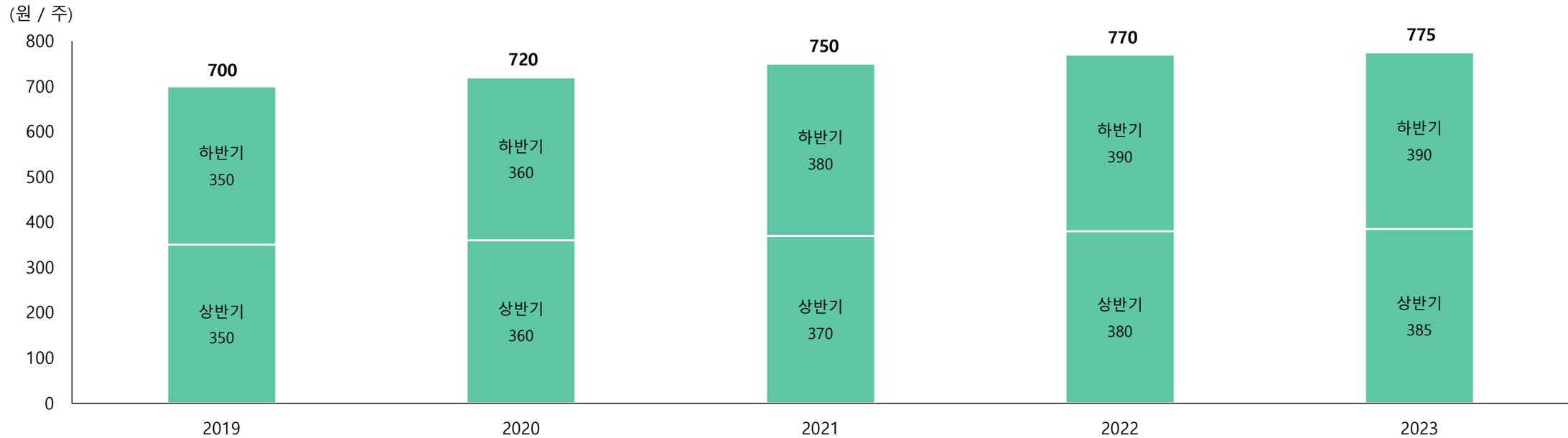


1. 민투법상 현재 MKIF 차입금 한도는 8,422억원임(MKIF 자본금 2조 8,074억원의 30%; 억원 미만 절사)  
 2. 투자법인의 외부차입금은 투자법인이 인출한 전체 차입금에서 다음을 공제한 금액을 의미함: (i) MKIF로부터 차입("MKIF대출")한 금액; (ii) MKIF대출과 동일한 약정 또는 상환 순위가 MKIF대출 대비 후순위인 약정에 따라 제3자로부터 차입한 금액; (iii) 사업재구조화를 통해 주무관청이 신용보강을 하여 대출금 상환위험이 주무관청으로 이전되어 있는 투자법인의 차입 금액  
 3. MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 외부차입금 가중평균만기  
 4. MKIF 펀드 및 MKIF 지분율에 기초한 투자법인의 총 현금 및 현금성자산(MKIF 현금 및 현금성 자산 503억원 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  
 2029년도에 외부차입금 예상 잔액이 크게 감소하는 사유는, 영산클린에너지(유)와 보문클린에너지(유)의 외부차입 만기가 도래하기 때문이며, 두 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)
- 2023년 하반기 분배금 주당 390원<sup>1</sup>(총 1,700억원)은 2024년 2월 29일에 지급 완료

## 분배 실적<sup>2</sup>

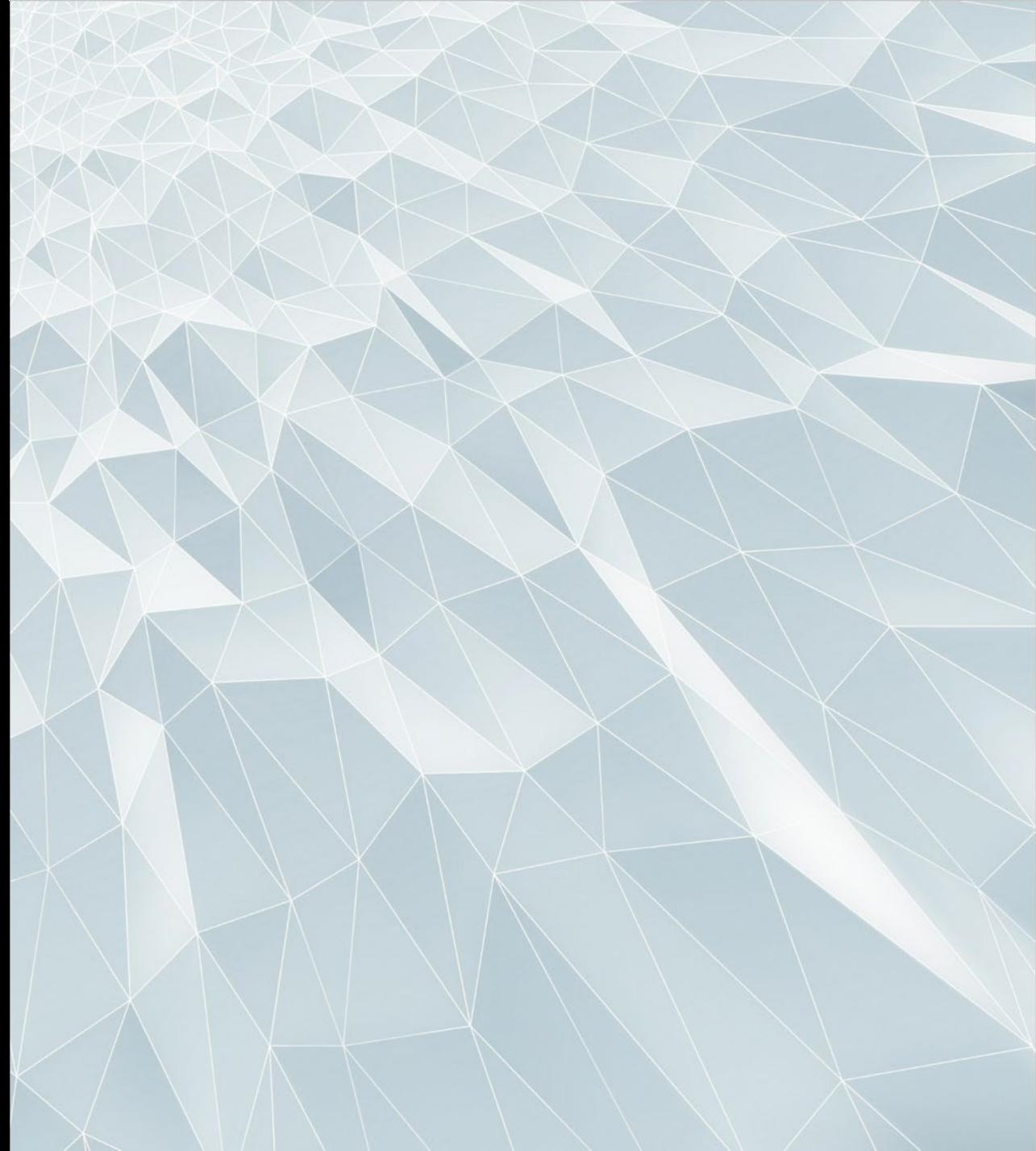


1. 분배금 전액은 소득세법상 배당소득세의 원천징수 대상임. 투자자들은 배당소득에 대한 정확한 세무처리에 대해서는 개별적으로 세무전문가의 자문 필요

2. 과거의 실적이 미래 수익을 보장하는 것은 아님

# 02

2024년 1분기 실적



# 재무 및 운영성과 요약

## MKIF 운용수익 및 순이익 (P15)

- 2024년 1분기(이하 "동 분기") 운용수익 및 순이익은 전년 동기 대비 각 6.0% 및 5.9% 증가한 1,841억원 및 1,661억원이며, 운용수익 및 순이익 증가는 배당수익 및 이자수익 증가에 기인함.

## 도로자산 통행량 및 통행료수입 실적 (P17)

- 동 분기 13개의 운영중인 유료도로 투자자산의 가중평균 통행량 및 통행료수입은 전년 동기 대비 각 5.0% 및 0.5% 상승하였음. 통행량 증감률과 통행료수입 증감률 간에 차이가 발생하는 주 이유는, 재구조화의 일환으로 2023년 10월 1일부터 시행된 인천국제공항고속도로 통행료 인하에 기인하며, 해당 통행료 인하로 투자법인의 매출이 감소하는 부분은 주무관청이 지정한 기관으로부터 전액 보전 받게됨

## 컨테이너 항만 실적 (P18)

- 동 분기 부산항 신항 2-3단계의 운영사인 (주)비엔씨티의 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 4.7% 감소한 0.68백만 TEU를 기록함. 매출액은 전년 동기 대비 11.1% 감소한 372억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 20.8% 감소한 163억원을 기록함.
- 매출액 및 EBITDA가 감소한 주 원인은, 경기 둔화, 국내외 타 부두와의 경쟁 심화, 글로벌 지정학적 위험 증대가 물동량 및 매출 구성에 부정적인 영향을 미치고 있는 점에 기인함

## 도시가스 사업 실적 (P20)

- 동 분기 (주)해양에너지의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 4.4% 상승한 292백만 m<sup>3</sup>임. 매출액은 전년 동기 대비 10.6% 감소한 2,611억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 19.7% 상승한 188억원을 기록함.
- 동 분기 서라벌도시가스(주)의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 3.8% 상승한 70백만 m<sup>3</sup>임. 매출액은 전년 동기 대비 12.8% 감소한 658억원을 기록하였고, EBITDA는 전년 동기 대비 14.8% 상승한 45억원을 기록함.
- 동 분기 씨엔씨티에너지(주)의 도시가스 판매량은 전년 동기 대비 3.7% 상승한 278백만 m<sup>3</sup>임. 매출액 및 EBITDA는 전년 동기 대비 8.0% 및 17.8% 감소한 2,696억원 및 219억원을 기록함. EBITDA 증감률이 판매량 증감률과 큰 차이를 보이는 이유는 2024년부터 매출원가 산정 기준이 변경된 부분에 기인하며, 연간 기준으로는 격차가 줄 것으로 예상함.

# 주요 거래 및 이슈 요약

## 신규 신용대출약정 체결

- 2024년 1월 26일, MKIF는 (주)국민은행을 비롯한 대주단과 5년 만기, 2,500억원 한도의 신규 신용대출약정을 체결하였음. MKIF는 신규 신용대출약정을 활용하여 2024년 1월 29일에 만료된 기존 신용대출약정 인출금을 상환하였고, 2029년 1월 26일까지 한도 내에서 미래 투자 및 운영에 필요한 자금을 자유롭게 조달 및 상환할 수 있는 여력을 유지하게 되었음. 주요 조건은 다음과 같음.

종류	변동금리, 회전(리볼빙) 신용대출
규모 / 기간	2,500억원 / 5년
금리(연간)	91일물 CD <sup>1</sup> + 169bps
미인출약정수수료(연간)	20bps

## (주)비엔씨티 후순위대출 약정서 조건 변경

- MKIF와 (주)비엔씨티는 지속되는 경기 둔화, 국내외 타 부두와의 경쟁 심화, 글로벌 지정학적 위험 증대 등 최근 급변한 경영환경이 중장기적으로 (주)비엔씨티의 실적 및 그에 따라 MKIF에 미칠 수 있는 영향을 감안하여 (주)비엔씨티의 후순위대출 조건을 변경(이하 "본건 변경")하기로 합의하였고, 2024년 4월 30일 본건 변경에 상응하는 변경된 후순위대출 약정서를 체결하였음.
- 본건 변경은 2024년 7월 1일부터 효력이 발생하며, 주요 내용은 다음과 같음:

구분	변경 전	변경 후
이자율	연 12% 고정	(주)비엔씨티의 연간 실적 및 유동성에 연동 <sup>2</sup> 되어 매 분기 연 6~12% 내에서 변동
이자 <sup>3</sup> 상환 순서	① 발생이자 ② 신규 누적 이연이자 ③ 과거 누적 이연이자	① 과거 누적 이연이자 ② 신규 누적 이연이자 ③ 발생이자

1. 2024년 3월 31일 기준 3.64%

2. [직전연도 연간 EBITDA 및 직전연도 말 기준 가용 가능한 현금을 합산한 금액]을 [해당연도 이자지급일(각 분기말) 기준 후순위대출 원금 잔액 및 과거 누적 이연이자<sup>3</sup> 잔액을 합산한 금액]으로 나눈 결과값을 토대로 조정되며, "직전연도 말 기준 가용 가능한 현금"은 직전연도 말 기준 각종 적립금이 미포함된 현금 및 현금성자산에서 (i) 당해연도 선/중순위 원리금 지급액, 후순위 원금 상환액, 자본적 지출에 필요한 재원, (ii) 당해연도 필요한 운전자금을 제하여 산정함

3. (주)비엔씨티 후순위대출 이자는, (i) 해당 이자지급기간(분기)에 신규로 발생하는 이자(이하 "발생이자"), (ii) 2022년 10월 1일부터 누적되는 이연이자(이하 "신규 누적 이연이자"), (iii) 2022년 9월 30일까지 발생한 이연이자 4,425억원(이하 "과거 누적 이연이자")로 구분되며, 이 중 과거 누적 이연이자는 후순위대출 원금과 동일하게 이자를 부리함

# 재무성과(분기별)<sup>1</sup>

- 2024년 1분기 운용수익 및 순이익은 전년 대비 각 6.0% 및 5.9% 증가함
- 운용수익 및 순이익 증가는 배당수익 및 이자수익 증가에 기인함

(단위: 백만원)

	2024년 1분기	2023년 1분기	증감률
<b>운용수익</b>	<b>184,133</b>	<b>173,637</b>	<b>6.0%</b>
이자수익	73,122	69,701	
배당수익 <sup>2</sup>	111,010	103,871	
기타수익	1	65	
<b>운용비용</b>	<b>18,014</b>	<b>16,806</b>	<b>7.2%</b>
운용수수료	12,092	10,389	
이자비용	4,829	5,551	
기타비용	1,093	866	
<b>당기순이익</b>	<b>166,119</b>	<b>156,831</b>	<b>5.9%</b>
<b>경상적 당기순이익<sup>3</sup></b>	<b>166,119</b>	<b>156,831</b>	<b>5.9%</b>
<b>주당순이익(EPS)(원)<sup>4</sup></b>	<b>381</b>	<b>387</b>	<b>(1.6%)</b>
<b>경상적 EPS(원)<sup>3,4</sup></b>	<b>381</b>	<b>387</b>	

1. 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준

2. 2024년 1분기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 217억원, 천안논산고속도로(주) 540억원, 수정산투자(주) 170억원, 광주순환(주) 120억원, 우면산인프라웨이(주) 22억원, 씨엔씨티에너지(주) 41억원

2023년 1분기 배당수익: 신공항하이웨이(주) 169억원, 천안논산고속도로(주) 600억원, 수정산투자(주) 135억원, 광주순환(주) 120억원, 우면산인프라웨이(주) 15억원

3. 일회성 항목 제외: 2024년 1분기 및 2023년 1분기 일회성 항목 없음

4. 당기순이익 증가율과 주당순이익(EPS) 증가율 간의 차이는, 2023년 3분기 중 종결된 유상증자로 MKIF 발행주식수가 증가한 점에 기인함

# 재무상태표1

(단위: 백만원)

	2024년 3월 31일	2023년 12월 31일
<b>자산</b>		
운용자산	<b>2,518,603</b>	<b>2,499,409</b>
현금 및 예치금	50,280	23,502
대출금	1,695,982	1,703,566
지분증권	772,341	772,341
기타자산	<b>877,907</b>	<b>839,735</b>
미수이자	869,220	834,023
미수금	2,348	2,348
선급비용	3,570	1,204
선급금	2,769	2,160
<b>자산총계</b>	<b>3,396,510</b>	<b>3,339,144</b>
<b>부채</b>		
사채	309,267	309,221
장기차입금	158,000	96,356
미지급운용보수	12,092	11,981
기타	9,096	9,695
<b>부채총계</b>	<b>488,455</b>	<b>427,253</b>
<b>자본</b>		
자본금	2,807,423	2,807,423
이익잉여금(결손금)	100,632	104,468
<b>자본총계</b>	<b>2,908,055</b>	<b>2,911,891</b>
<b>부채 및 자본총계</b>	<b>3,396,510</b>	<b>3,339,144</b>

## 투자집행 및 회수 세부내역

(단위: 백만원)

투자법인명	투자형태	2024년
광주순환도로투자(주)	선순위대출	(8,875)
인천김포고속도로(주)	후순위대출	1,300
<b>합계*</b>		<b>(7,575)</b>

\* 백양터널(유) 대출채권 상각액 약 9백만원 비포함

1. 2023년 12월 31일은 감사 받은 개별 재무제표 기준, 2024년 3월 31일은 감사 받지 않은 개별 재무제표 기준; 자본시장과 금융투자업에 관한 법률 및 MKAM의 내부 평가위원회 의결에 따라 MKIF는 모든 비상장주식에 대해 취득가격으로 평가함  
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

# 도로자산 실적

• 2024년 1분기 주요 하이라이트는 아래와 같음:

- 통행량 증감률과 통행료수입 증감률 간에 차이가 발생하는 주 이유는, 재구조화의 일환으로 2023년 10월 1일부터 시행된 인천국제공항고속도로 통행료 인하에 기인하며, 해당 통행료 인하로 투자법인의 매출이 감소하는 부분은 주무관청이 지정한 기관으로부터 전액 보전 받게 됨

	2024년 1분기			
	일평균 통행량		일평균 통행료수입 <sup>1</sup>	
	대/일	전년대비 증감 (%)	1,000원/일	전년대비 증감 (%)
백양터널	68,955	(3.5%)	57,401	(3.4%)
광주 제2순환도로, 1구간	65,478	0.6%	68,870	0.5%
인천국제공항 고속도로	117,126	23.7%	239,153	(37.5%)
수정산 터널	46,607	1.7%	43,066	1.5%
천안-논산 고속도로	57,557	0.7%	550,089	5.6%
우면산 터널	28,171	(1.5%)	61,984	(1.4%)
광주 제2순환도로, 3-1구간	61,689	1.1%	66,198	1.2%
마창대교	44,783	3.4%	90,979	(0.4%)
용인-서울 고속도로	90,441	0.6%	137,339	(0.3%)
서울-춘천 고속도로	56,116	2.1%	228,729	0.9%
인천대교	71,431	14.5%	302,016	13.6%
부산항신항 제2배후도로	20,548	(2.5%)	38,832	(2.0%)
인천-김포 고속도로	60,181	2.1%	175,092	2.2%
<b>가중평균증가율<sup>2</sup></b>		<b>5.0%</b>		<b>0.5%</b>

1. 통행료수입은 정부의 재정지원금을 포함하지 않은 금액이며, 백양터널, 광주 제2순환도로 1구간 및 3-1구간, 수정산 터널, 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(투자약정금 전액 투자 가정)

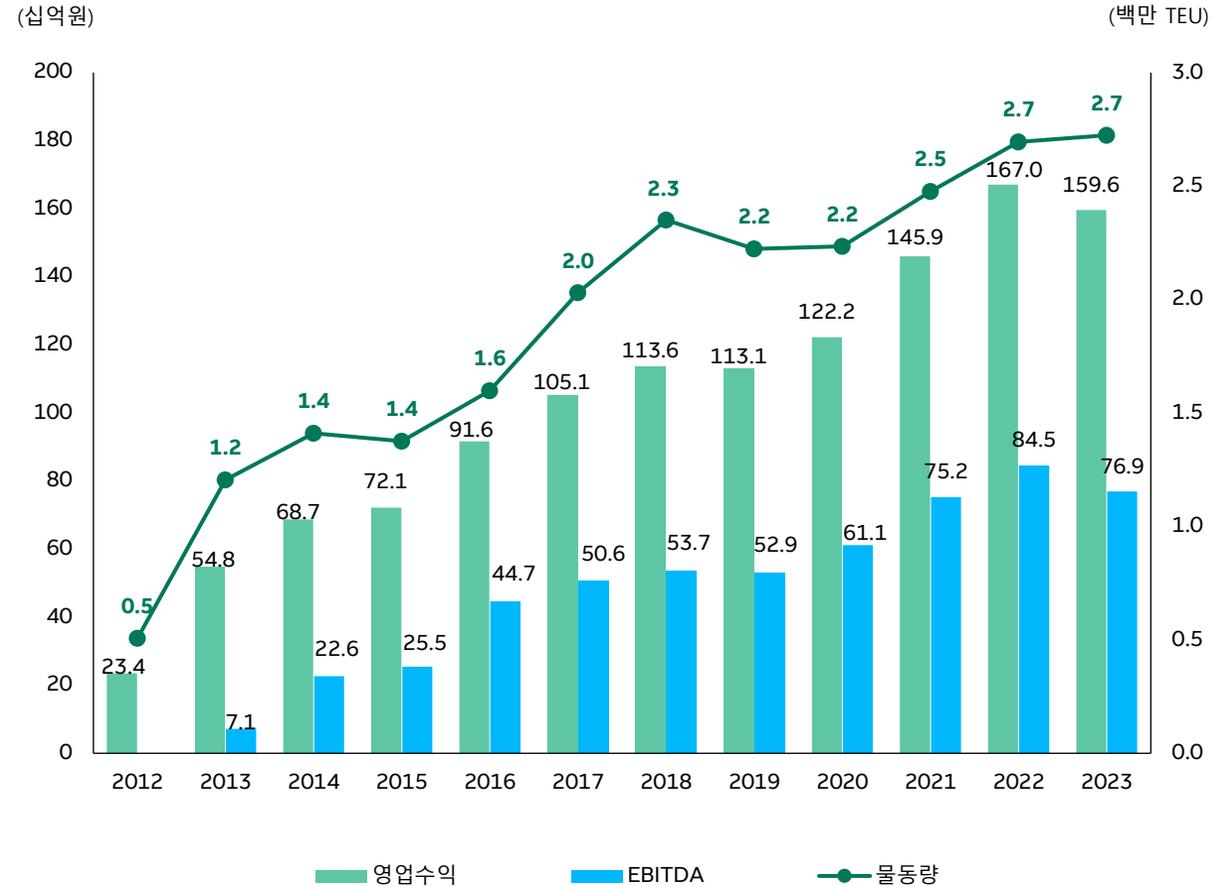
# 컨테이너 항만 실적

## (주)비엔씨티 2024년 1분기 실적

	2024년 1분기	2023년 1분기	증감률
물동량(백만 TEU)	0.68	0.71	(4.7%)
매출액(십억원)	37.2	41.9	(11.1%)
EBITDA(십억원)	16.3	20.6	(20.8%)
EBITDA 마진	43.9%	49.2%	(5.3%p)

- 동 분기 총 처리 물동량은 전년 동기 대비 4.7% 감소한 0.68백만 TEU를 기록함
- 매출액은 전년 동기 대비 11.1% 감소한 372억원을 기록함. EBITDA는 전년 동기 대비 20.8% 감소한 163억원을 기록하였고, EBITDA 마진은 43.9%를 달성함
- 매출액 및 EBITDA가 감소한 주 원인은, 경기 둔화, 국내외 타 부두와의 경쟁 심화, 글로벌 지정학적 위험 증대가 물동량 및 매출 구성에 부정적인 영향을 미치고 있는 점에 기인함

## (주)비엔씨티 과거 실적



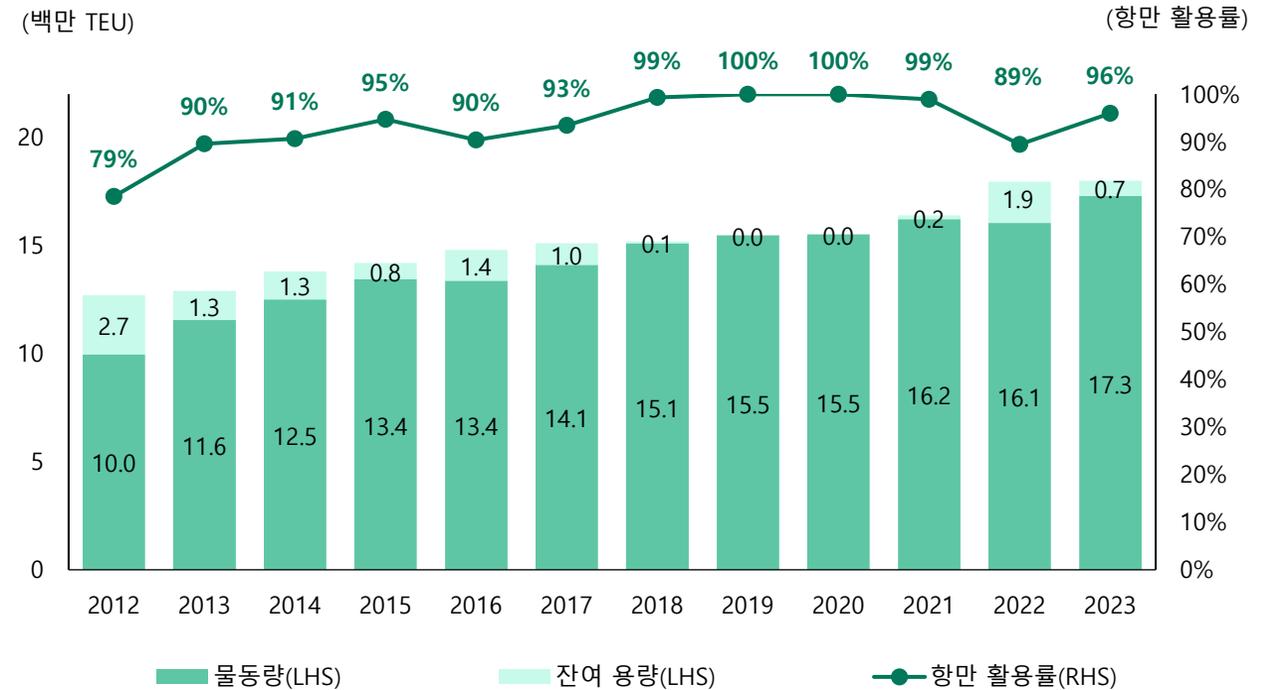
# 부산항1

- 부산항은 부산항 신항(이하 "신항")과 부산항 북항(이하 "북항")으로 구성되어 있음
- 2023년도 기준 부산항이 처리한 컨테이너 물동량은 총 23.9백만 TEU이고, 이 중 신항은 72%, 즉 17.3백만 TEU를 처리하였음

## 부산항 현황

	(주)비엔시티 (부산항 신항 2-3단계)	신항	북항
운영중인 컨테이너 항만 수	(신항 항만)	6개	3개
연간 처리가능 용량 (TEU)	3.0백만	18.0백만	7.3백만
2023년도 물동량 (TEU)	2.7백만	17.3백만	6.6백만
전년 대비 물동량 증가율	1.1%	7.7%	0.4%
컨테이너 항만 활용률	90%	96%	90%
부산항 내 점유율 <sup>2</sup>	11%	72%	28%

## 신항 물동량 추이



1. 출처: 각 항만 운영사 통계  
2. 2023년도 물동량 기준

# 도시가스 사업 실적

## (주)해양에너지 2024년 1분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 4.4% 상승한 292백만 m<sup>3</sup>를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 10.6% 감소한 2,611억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 19.7% 상승한 188억원을 기록하였음

## 서라벌도시가스(주) 2024년 1분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 3.8% 상승한 70백만 m<sup>3</sup>를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 12.8% 감소한 658억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 14.8% 상승한 45억원을 기록하였음

## 씨엔씨에너지(주) 2024년 1분기 실적

- 판매량은 전년 동기 대비 3.7% 상승한 278백만 m<sup>3</sup>를 기록하였음
- 매출액은 전년 동기 대비 8.0% 감소한 2,696억원을 기록하였음
- EBITDA는 전년 동기 대비 17.8% 감소<sup>2</sup>한 219억원을 기록하였음.

	2024년 1분기	2023년 1분기	증감률
판매량(백만 m <sup>3</sup> )	292	280	4.4%
매출액(십억원) <sup>1</sup>	261.1	292.2	(10.6%)
EBITDA(십억원)	18.8	15.7	19.7%
배관 길이	2,535km	2,400km	5.6%

	2024년 1분기	2023년 1분기	증감률
판매량(백만 m <sup>3</sup> )	70	67	3.8%
매출액(십억원) <sup>1</sup>	65.8	75.5	(12.8%)
EBITDA(십억원)	4.5	3.9	14.8%
배관 길이	602km	558km	8.0%

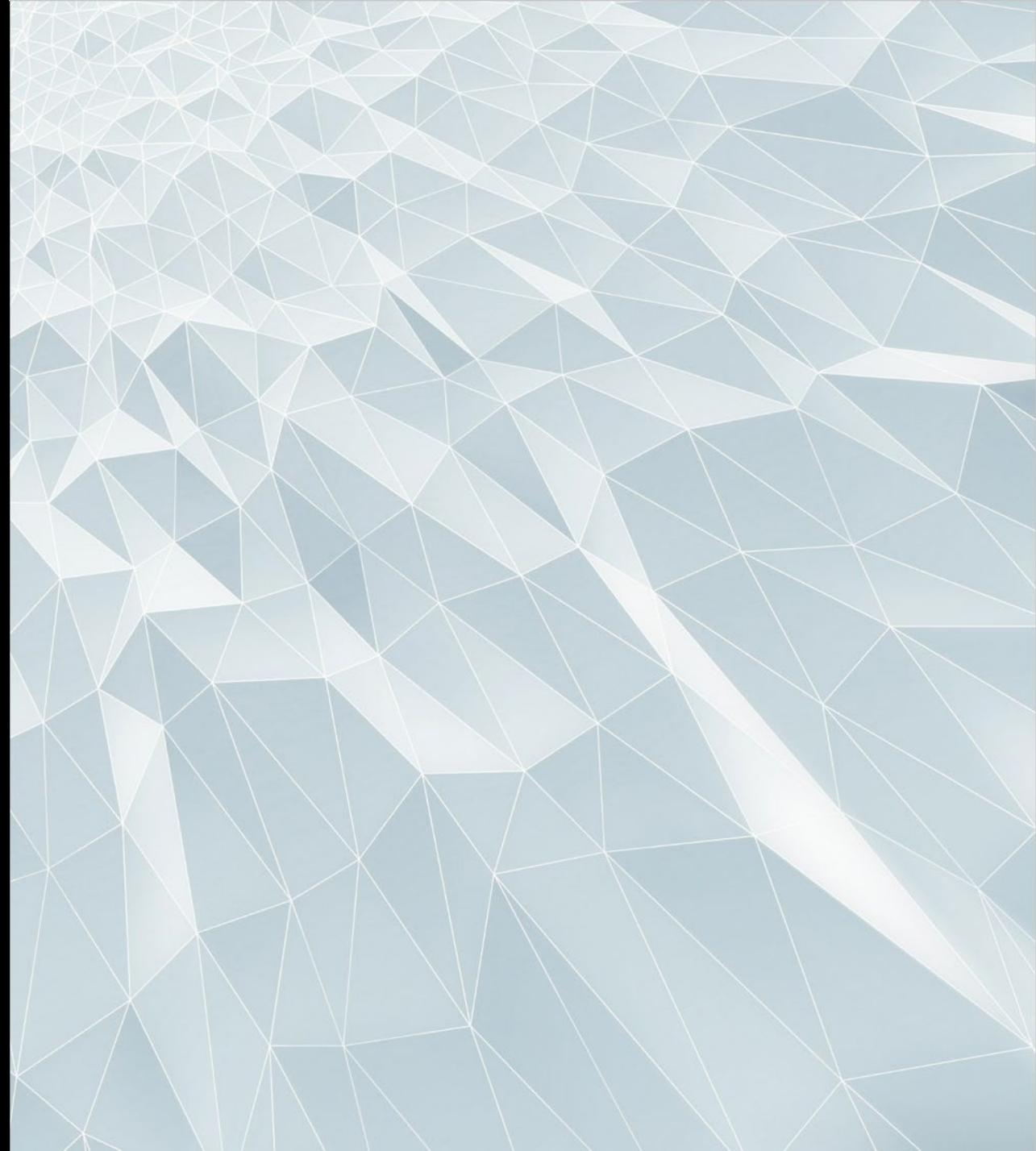
	2024년 1분기	2023년 1분기	증감률
판매량(백만 m <sup>3</sup> )	278	268	3.7%
매출액(십억원) <sup>1</sup>	269.6	293.2	(8.0%)
EBITDA(십억원) <sup>2</sup>	21.9	26.7	(17.8%)
배관 길이	1,766km	1,748km	1.0%

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. EBITDA 증감률이 판매량 증감률과 큰 차이를 보이는 이유는 2024년부터 매출원가 산정 기준이 변경된 부분에 기인하며, 연간 기준으로는 격차가 줄 것으로 예상함

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 현재 약정금액은 2,155억원<sup>1</sup>
- 기본 운용보수는 분기별로 산정 및 지급



## \*분기별 NIV 산정 방법:

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

1. 인천김포고속도로(주) 미인출 약정금액 7억원 및 동서울지하도로(주) 미인출 약정금액 2,148억원  
2. 해당 분기의 거래일 가중 평균 주가 기준  
© Macquarie Korea Infrastructure Fund

# MKIF 투자법인별 운영성과<sup>1</sup>

(단위: 백만원)

투자법인명	2023						2022					
	조정된 매출액 <sup>2</sup>	영업비용	조정된 EBITDA <sup>2</sup>	순부채 <sup>3</sup>	조정된 EBITDA 마진	순부채 / 조정된 EBITDA	조정된 매출액 <sup>2</sup>	영업비용	조정된 EBITDA <sup>2</sup>	순부채 <sup>3</sup>	조정된 EBITDA 마진	순부채 / 조정된 EBITDA
백양터널(유)	31,456	(6,760)	24,696	9,189	79%	0.4x	29,578	(4,770)	24,808	25,984	84%	1.0x
광주순환도로투자(주) <sup>4</sup>	50,795	(8,092)	42,703	(5,710)	84%	(0.1x)	46,349	(8,757)	37,592	(2,549)	81%	(0.1x)
신공항하이웨이(주)	219,489	(37,769)	181,720	(171,320)	83%	(0.9x)	165,005	(32,187)	132,818	(126,474)	80%	(1.0x)
수정산투자(주)	27,081	(5,234)	21,848	(16,927)	81%	(0.8x)	25,987	(4,984)	21,003	(13,597)	81%	(0.6x)
천안논산고속도로(주) <sup>5</sup>	216,459	(42,985)	173,474	(354,432)	80%	(2.0x)	279,750	(38,391)	241,359	(363,328)	86%	(1.5x)
우면산인프라웨이(주) <sup>4</sup>	23,645	(5,295)	18,349	(23,916)	78%	(1.3x)	23,431	(5,008)	18,423	(23,578)	79%	(1.3x)
광주순환(주)	29,266	(7,847)	21,419	(17,288)	73%	(0.8x)	26,465	(8,315)	18,150	(16,761)	69%	(0.9x)
마창대교(주) <sup>4</sup>	43,118	(7,441)	35,677	(3,307)	83%	(0.1x)	39,849	(6,984)	32,865	(3,251)	82%	(0.1x)
경수고속도로(주)	64,174	(17,482)	46,692	305,204	73%	6.5x	61,286	(16,861)	44,425	315,562	72%	7.1x
서울-춘천고속도로(주) <sup>4</sup>	168,438	(28,288)	140,150	182,957	83%	1.3x	170,356	(27,340)	143,017	235,314	84%	1.6x
인천대교(주)	132,482	(20,190)	112,292	168,658	85%	1.5x	109,515	(18,150)	91,365	201,645	83%	2.2x
부산신항제이배후도로(주)	17,243	(7,252)	9,991	272,070	58%	27.2x	15,401	(6,896)	8,505	272,962	55%	32.1x
인천김포고속도로(주)	61,547	(11,128)	50,419	603,937	82%	12.0x	59,630	(10,439)	49,191	616,679	82%	12.5x
(주)비엔시티	159,574	(82,688)	76,886	485,899	48%	6.3x	167,046	(82,505)	84,540	520,366	51%	6.2x
(주)해양에너지	724,981	(673,858)	51,123	(36,534)	7%	(0.7x)	743,710	(688,797)	54,913	(41,466)	7%	(0.8x)
서라벌도시가스(주)	198,224	(184,272)	13,952	(20,831)	7%	(1.5x)	207,107	(191,248)	15,859	(28,776)	8%	(1.8x)
씨엔씨티에너지(주)	670,030	(626,136)	43,894	104,662	7%	2.4x	701,997	(664,524)	37,473	172,878	5%	4.6x
<b>지분율에 기초한 합계 및 평균<sup>6</sup></b>	<b>1,811,193</b>	<b>(1,283,164)</b>	<b>528,029</b>	<b>389,237</b>	<b>29%</b>	<b>0.7x</b>	<b>1,852,412</b>	<b>(1,315,626)</b>	<b>536,786</b>	<b>487,255</b>	<b>29%</b>	<b>0.9x</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 차입금은 제외; 주무관청이 통제하는 처분승인대상사업수입 현금 계좌 잔고는 제외
5. 천안논산고속도로(주)의 경우, 2022년에 주무관청 재정지원(최소수입보장)이 종료되어 매출액이 감소하였음
6. 2024년 3월 31일 MKIF 지분율에 기초하여 산정(마진 및 배수는 평균, 그 외 수치는 합계)

# MKIF 투자법인별 투자 형태<sup>1</sup>

(2024년 3월 31일 기준)

(단위: 십억원)

투자법인명	자산명 약자	주식	지분율(%)	후순위대출	선순위대출	총계
백양터널(유)	BYTL	1.2	100%	-	1.0	2.2
광주순환도로투자(주)	KBICL	33.1	100%	85.2 <sup>2</sup>	17.7	136.0
신공항하이웨이(주)	NAHC	23.6	24.1%	51.7	-	75.3
수정산투자(주)	SICL	47.1	100%	-	-	47.1
천안논산고속도로(주)	CNEC	87.8	60%	182.3	-	270.1
우면산인프라웨이(주)	WIC	5.3	36%	-	15.0	20.3
광주순환(주)	KRRC	28.9	75%	-	-	28.9
마창대교(주)	MCB	33.8	70%	79.0	-	112.8
경수고속도로(주)	YSE	51.5	43.75%	99.6	-	151.1
서울-춘천고속도로(주)	SCH	4.2	18.16%	161.8	-	166.0
인천대교(주)	IBC	54.4	64.05%	241.0	-	295.4
부산신항제이배후도로(주)	B2RR	41.5	47.56%	69.2	-	110.7
인천김포고속도로(주)	IGEX	43.7	22.76%	84.3	-	128.0
동서울지하도로(주)	SEUE	100.0	40%	114.8	-	214.8
(주)비엔씨티	BNP 2-3	66.4	30%	193.0	-	259.4
동북선도시철도(주)	DBR	35.4	30%	47.3	-	82.7
영산클린에너지(유)	HY	32.3	100%	290.2	-	322.5
보문클린에너지(유)	SRB	8.7	100%	78.4	-	87.1
씨엔씨티에너지(주)	CNCITY	183.2	48%	-	-	183.2
<b>총계</b>		<b>882.1</b>		<b>1,777.8</b>	<b>33.7</b>	<b>2,693.6</b>
<b>비율(%)</b>		<b>32.7%</b>		<b>66.0%</b>	<b>1.3%</b>	<b>100%</b>

1. MKIF 투자금액 및 인천김포고속도로(주) 및 동서울지하도로(주) 투자약정금액

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

# MKIF 투자자산별 주무관청 재정지원 조건<sup>1</sup>

(2024년 3월 31일 기준)

(단위 : 연, %)

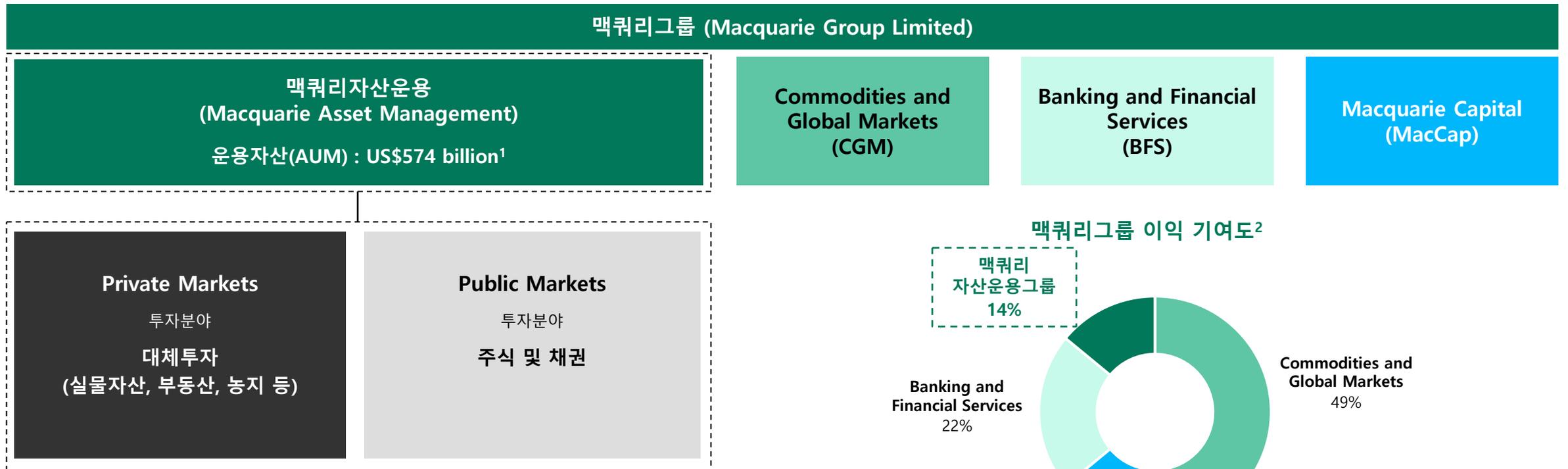
투자시설명	주무관청	사업시행기간	잔존 사업시행기간	재정지원기간	잔존 재정지원기간	수입보장 기준 <sup>2</sup>	수입환수 기준 <sup>2,3</sup>	비고
백양터널	부산시	25.0	0.8	25.0	0.8	90%	110%	
광주 제2순환도로, 1구간	광주시	28.0	4.8	28.0	4.8	투자비 보전 방식		투자법인에 분기별 자금제공금을 지급하여 MKIF 투자수익률을 보장
수정산 터널	부산시	25.0	3.0	25.0	3.0	90%	110%	실제 통행료수입이 90%에 미달할 경우 수입 부족분의 91.5%에 대해서만 재정지원금을 제공
광주 제2순환도로, 3-1구간	광주시	30.0	10.7	30.0	10.7	90%	110%	
마창대교	경상남도	30.0	14.3	30.0	14.3	75.78%	100%	수입보장기준은 처분가능수입계좌에 대해 적용 추정 통행료수입이 100% 초과 시 주무관청과 사업자가 초과분을 50:50 비율로 공유
서울-춘천 고속도로 <sup>4</sup>	국토교통부	30.0	15.4	15.0	0.4	60%	140%	
인천대교	국토교통부	30.0	15.6	15.0	0.6	80%	120%	

1. 기준일 현재 주무관청의 재정지원 의무가 유효한 투자자산들 기준  
 2. 실시협약상 연간 추정 통행료수입에 대한 실제 통행료수입 비율(%)  
 3. 주무관청이 수입 초과분을 환수  
 4. 실제 통행료수입이 추정 통행료수입의 50% 미만일 경우 최소수입보장이 적용되지 않음  
 © Macquarie Korea Infrastructure Fund

# 맥쿼리그룹 및 MAM Real Assets

MAM Real Assets는 맥쿼리그룹 내 맥쿼리자산운용 부문의 Private Markets 중 실물자산(Real Assets) 사업부로, 인프라 투자 및 운용 분야에서 27년의 경력을 보유

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



1. 2023년 9월 30일 기준  
 2. 2023년 4월 1일 - 2023년 9월 30일 순이익 기준  
 © Macquarie Korea Infrastructure Fund

# 지속가능경영 관련 공지

## 지속가능경영 목표

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

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

## 맥쿼리자산운용 그룹의 넷제로를 위한 노력

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

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

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

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

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

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