



대한항공

2023년 2분기 잠정 실적

본 자료에 포함된 경영실적 및 재무정보 등은 외부감사인의 감사가 완료되지 않은 상태에서 작성된 것입니다.

자료의 재무 정보는 현재 시점을 기준으로 작성했으며, 향후 외부감사인의 감사결과에 따라 변경 될 수 있음을 양지하시기 바랍니다. 따라서, 본 자료에 기술된 재무정보의 완벽성을 보장하지 않으며, 이에 대한 법적 책임을 지지 않습니다.

본 자료에 포함된 정보는 대한항공 관련 정보 제공을 위해 준비된 것입니다. 동 정보는 주식 거래 및 투자 의사 결정과 관련한 정보 제공을 목적으로 하고 있지 않습니다.

본 자료는 미래에 대한 예측정보를 포함하고 있습니다. 이는 과거가 아닌 미래의 사건과 관계된 것으로 회사의 향후 예상되는 경영현황 및 재무실적을 의미합니다.

예측정보는 그 성격상 불확실한 사건들을 언급하는데, 회사의 향후 경영현황 및 재무실적에 영향을 미칠 수 있는 불확실성으로 인해 회사의 실제 미래실적은 예측정보에 포함된 내용과 차이가 있을 수 있음을 양지하시기 바랍니다.

요약손익계산서 (잠정, 별도 기준)

- 영업수익 : 2분기 3조 5,354억원
- 영업이익 : 2분기 4,680억원 (영업이익률 13.2%)

(단위 : 억원)

구 분	'22. 2Q	'23. 2Q(E)	증 감		비 고	'23. 1H(E)
영업수익	33,324	35,354	+2,030	+6.1%		67,313
여객 노선 수익	8,742	22,210	+13,468	+154.1%		39,987
화물 노선 수익	21,712	9,638	-12,074	-55.6%		20,123
기타 수익	2,870	3,506	+636	+22.2%	항공우주 매출 1,217억원 (+88억원, +7.8%)	7,203
영업비용	25,965	30,674	+4,709	+18.1%		58,483
연료비	10,140	9,808	-332	-3.3%	소모량 +39%, 단가 -33%, 환율 +5%	19,853
연료비 외	15,825	20,866	+5,041	+31.9%	인건비, 감가상각비, 공항/화객비 등	38,630
영업이익 (영업이익률)	7,359 (22.1%)	4,680 (13.2%)	-2,679	-36.4%		8,830 (13.1%)
영업외손익	-1,128	285	+1,413			572
순이자손익	-436	-428	+8		이자수익 760억원, 이자비용 1,187억원	-754
외화환산차손익	-1,940	379	+2,319		순외화부채 27억불	-649
법인세차감전순이익	6,231	4,965	-1,266	-20.3%		9,402
당기순이익	4,504	3,715	-789	-17.5%		7,269

※ 평가환율(USD/원) : '23년 1분기말 1,303.8 → '23년 2분기말 1,312.8 (+9.0원, +0.7%)
 (JPY/원) : '23년 1분기말 981.4 → '23년 2분기말 907.0 (-74.4원, -7.6%)

요약재무상태표 (잠정, 별도 기준)

- 당기순이익 지속 발생하여 재무건전성 개선 (부채비율: '19년 말 814% → '23년 2분기 말 197%)
- 현금성 자산 증가로 순 금융부채 감소 ('19년 말 대비 순 금융부채 약 10조원 감소)

(단위 : 억원)

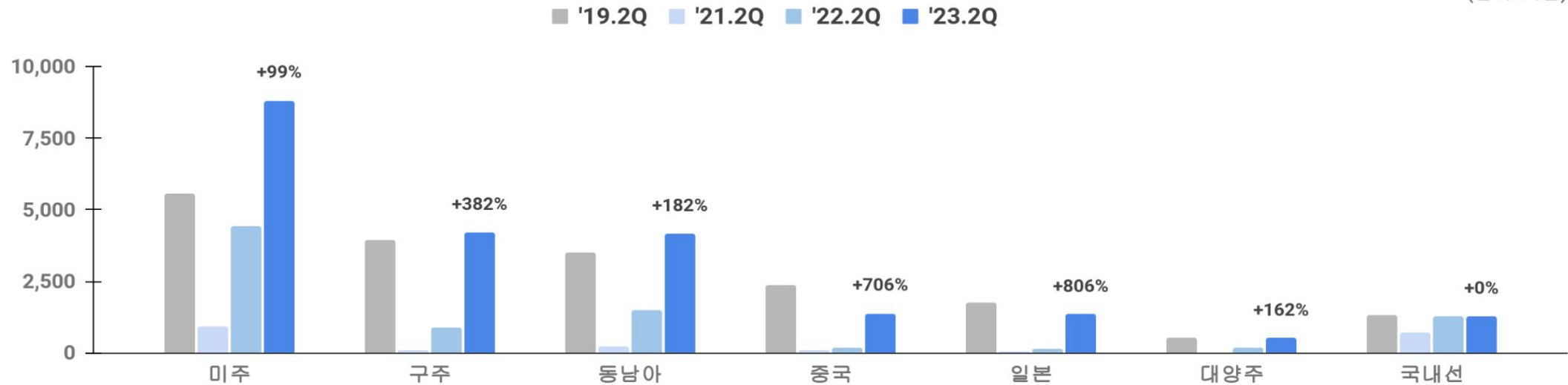
구 분	'22년 말	'23년 2분기말(E)	증 감		비 고
자산 총계	280,657	287,534	+6,877	+2.5%	
유동 자산	76,109	82,065	+5,956	+7.8%	
현금성 자산	53,581	59,451	+5,870	+11.0%	단기금융상품 포함
비유동 자산	204,548	205,469	+921	+0.5%	
항공기 관련 자산	124,624	124,989	+365	+0.3%	
부채 총계	188,401	190,801	+2,400	+1.3%	
금융 부채	105,511	105,986	+475	+0.5%	평가환율 상승효과 '22년말 1,267.3원 → '23년 2분기 1,312.8원 (+45.5원, +3.6%)
기타 부채 (영업 부채)	82,890	84,815	+1,925	+2.3%	
선수금	39,329	48,556	+9,227	+23.5%	
자본 총계	92,256	96,733	+4,477	+4.9%	
부채비율	204%	197%			
순 금융부채	51,930	46,535	-5,395	-10.4%	순 금융부채: 금융 부채 - 현금성 자산

여객사업

- 2분기 연휴 (어린이날, 부처님 오신 날, 현충일 등) 및 휴가철 수요 조기 유입 등으로 수익 대폭 제고
- 전분기 대비 여객 사업 전반 지표 개선 (노선 수익 +25%, 공급 +20%, 수송 +22%, L/F +2%)

■ 노선별 여객 매출

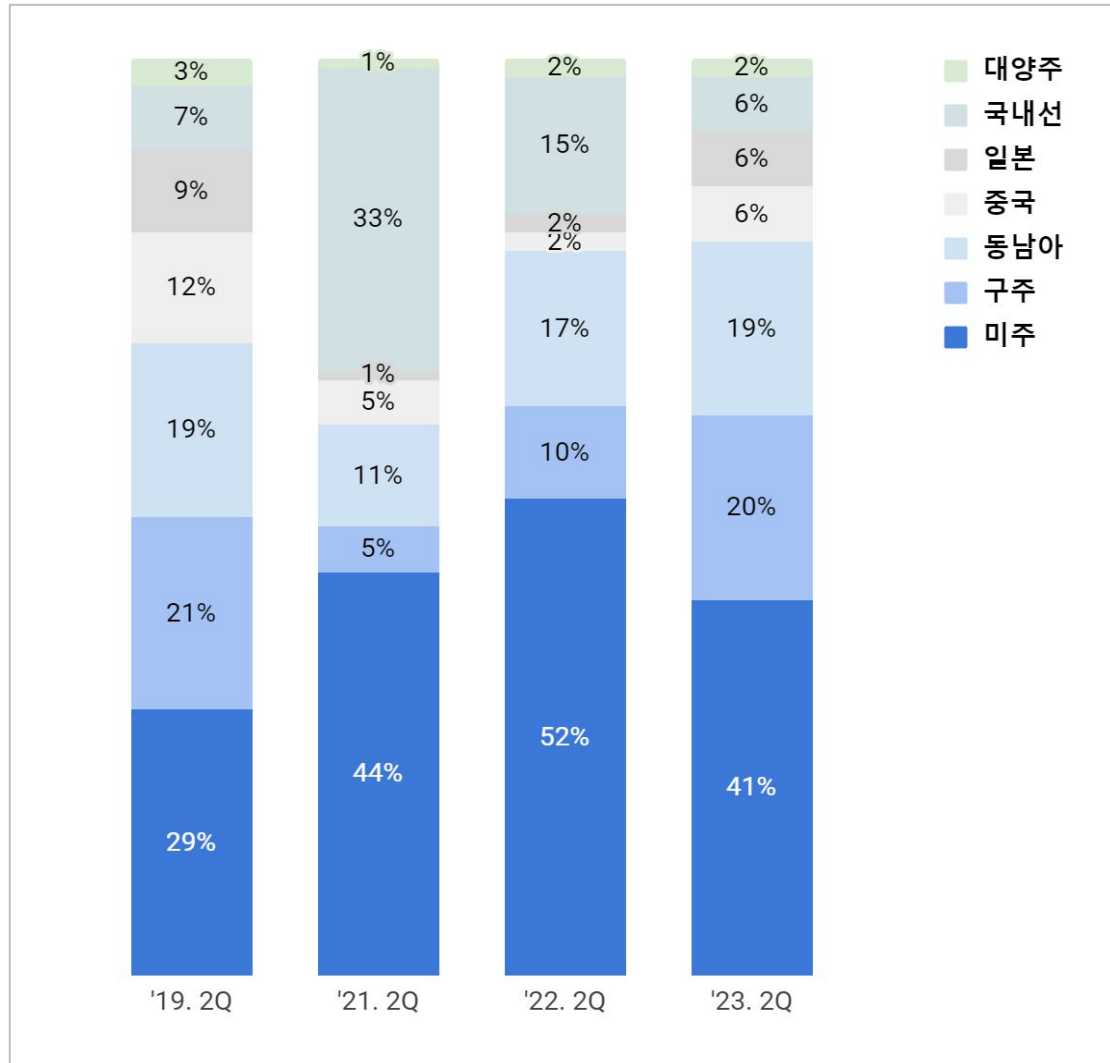
(단위: 억원)



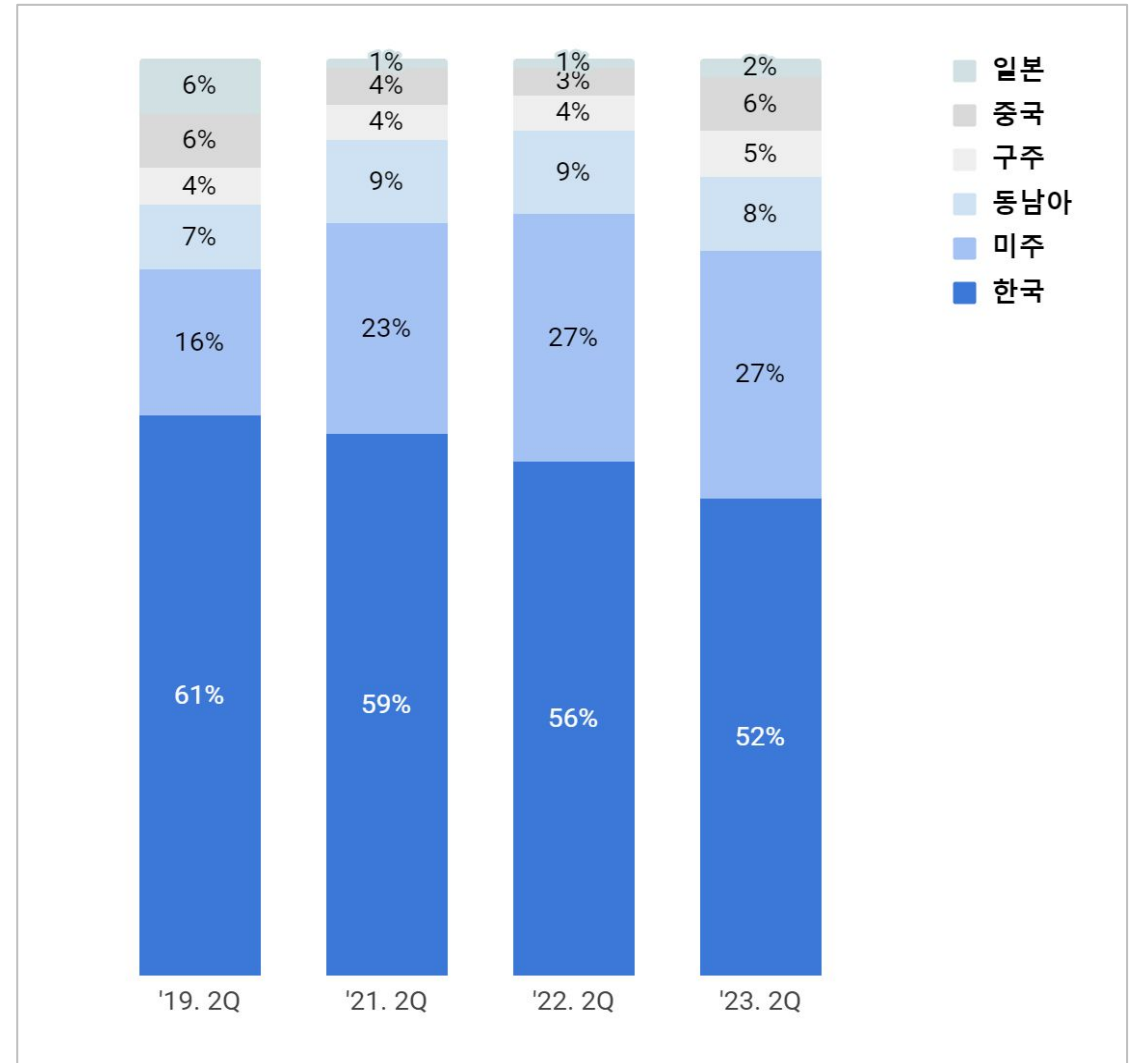
구 분	'19. 2Q	'21. 2Q	'22. 2Q	'23. 2Q(E)	전년 대비	'19년 대비
공 급 (백만km)	25,276	5,531	7,728	20,060	+159.6%	-20.6%
수 송 (백만km)	20,872	1,798	6,186	16,846	+172.3%	-19.3%
L/F	82.6%	32.5%	80.0%	84.0%	+3.9%p	+1.4%p

여객사업_매출상세

■ 노선별 매출 비중



■ 판매지역별 매출 비중

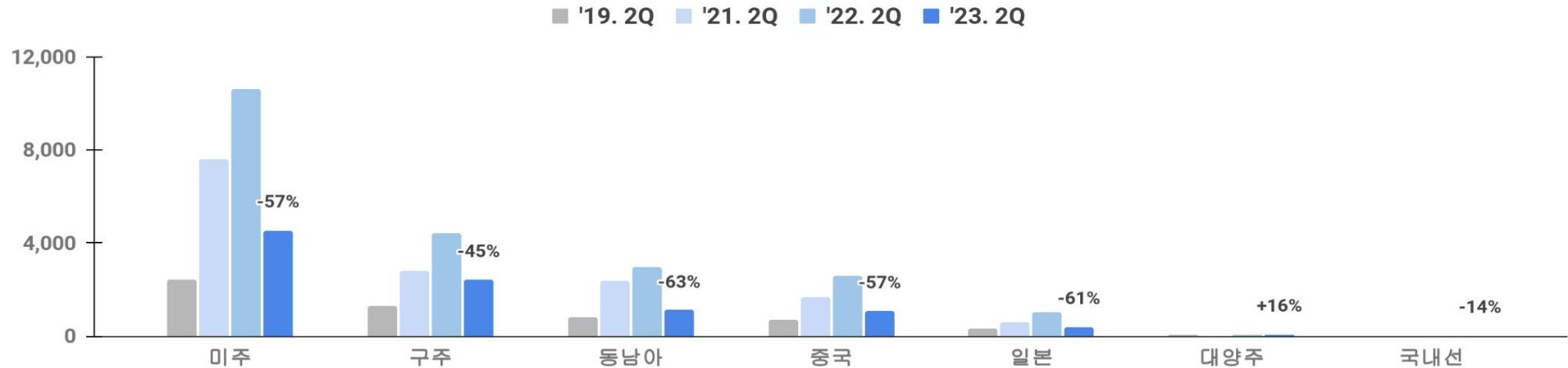


화물사업

- 여객 정상화 가속으로 Belly 공급 증가 & 글로벌 경기 둔화로 화물 수요 감소
 - 팬데믹 이전('19년) 대비 글로벌 항공화물 공급 +2%, 수요 -6%, 전년비('22년) 공급 +7%, 수요 -13%
- 수급 불균형 심화에 따른 시장운임 하락에도 불구하고 지역별 수요 예측 및 영업활동으로 수익 증대 노력

■ 노선별 화물 매출

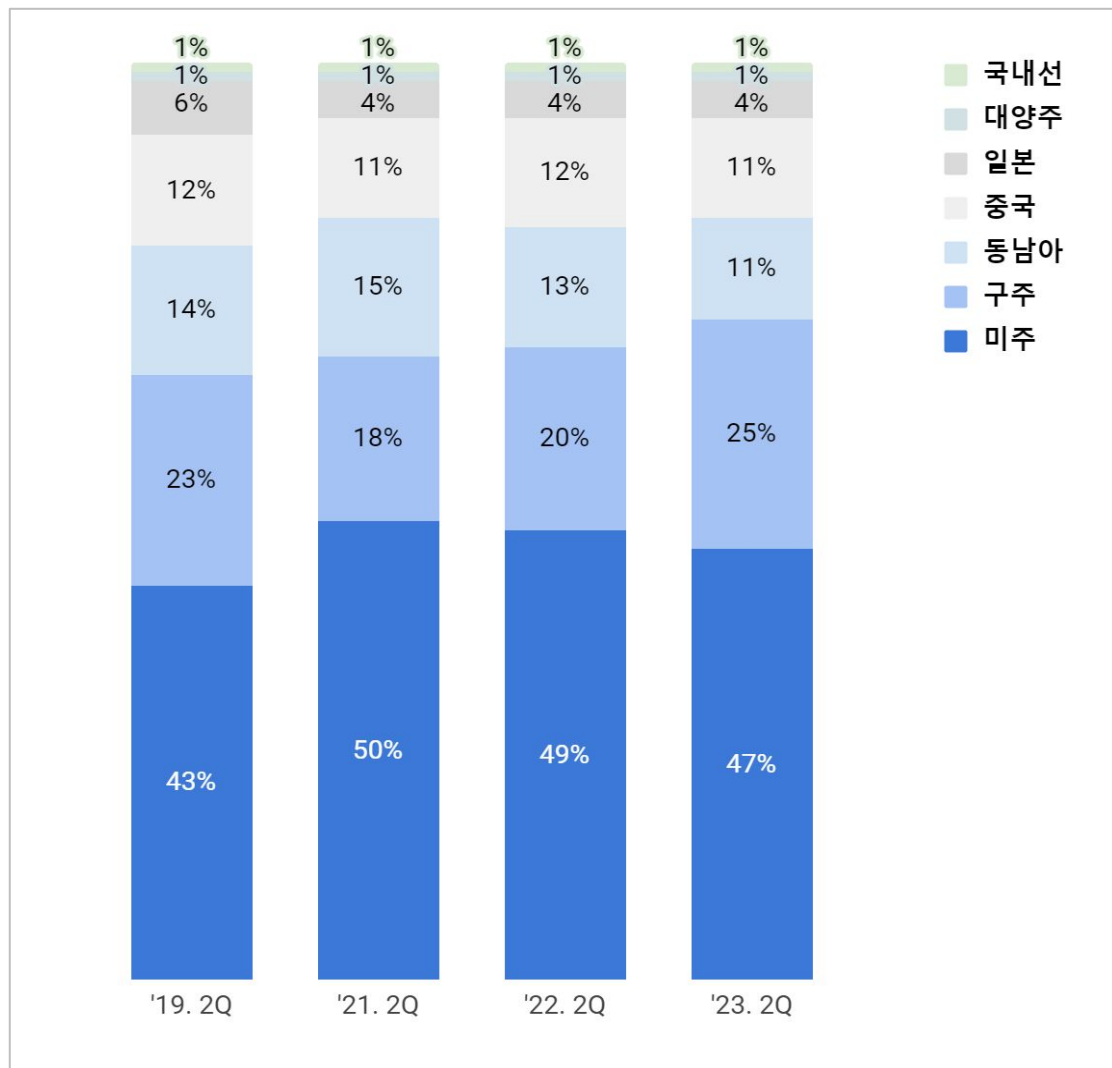
(단위: 억원)



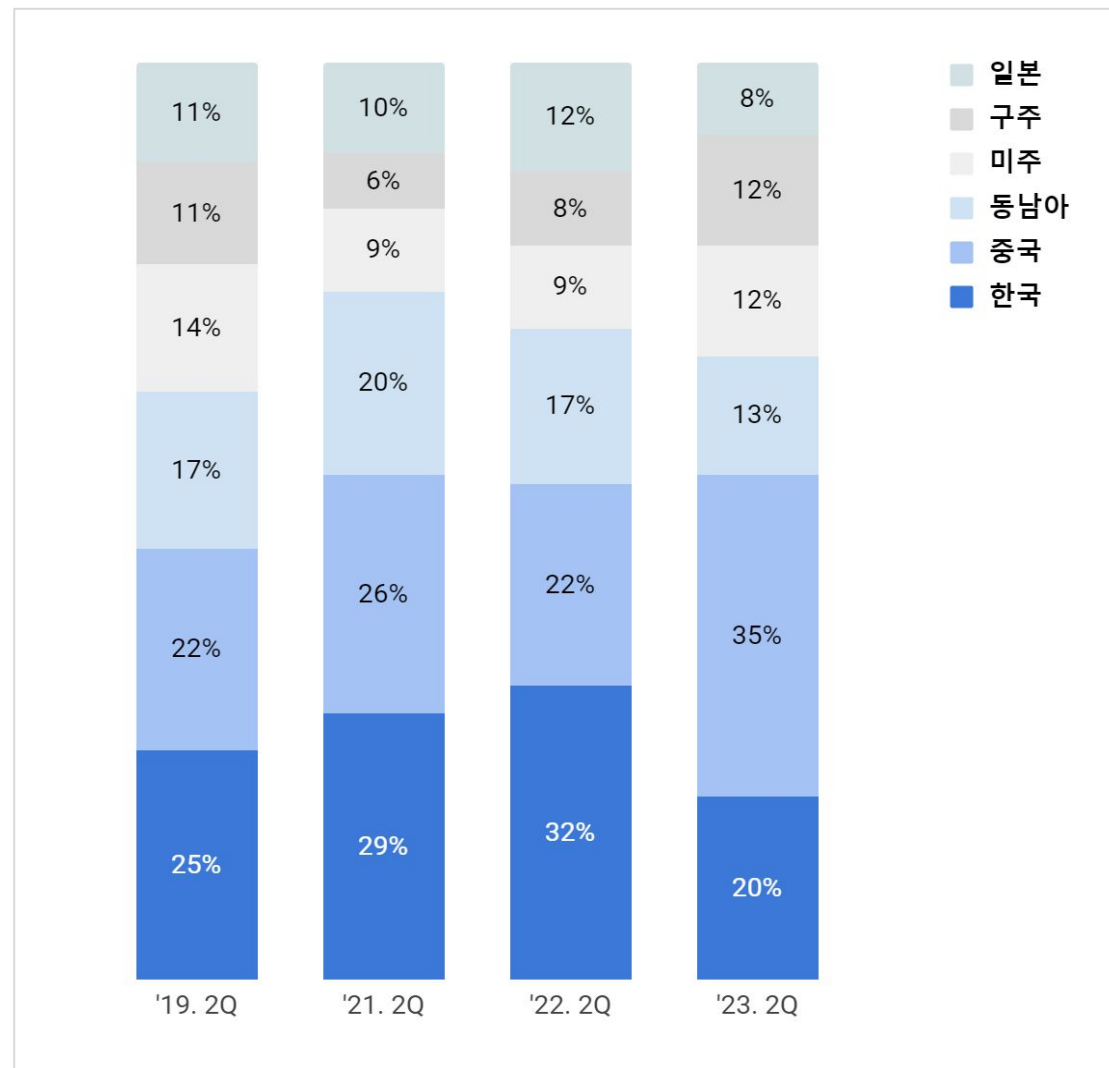
구 분	'19. 2Q	'21. 2Q	'22. 2Q	'23. 2Q(E)	전년 대비	'19년 대비
공 급 (백만톤km)	2,537	3,136	3,064	2,935	-4.2%	+15.7%
수 송 (백만톤km)	1,781	2,696	2,535	2,060	-18.8%	+15.6%
L/F	70.2%	86.0%	82.7%	70.2%	-12.5%p	+0%p

화물사업_매출상세

■ 노선별 매출 비중



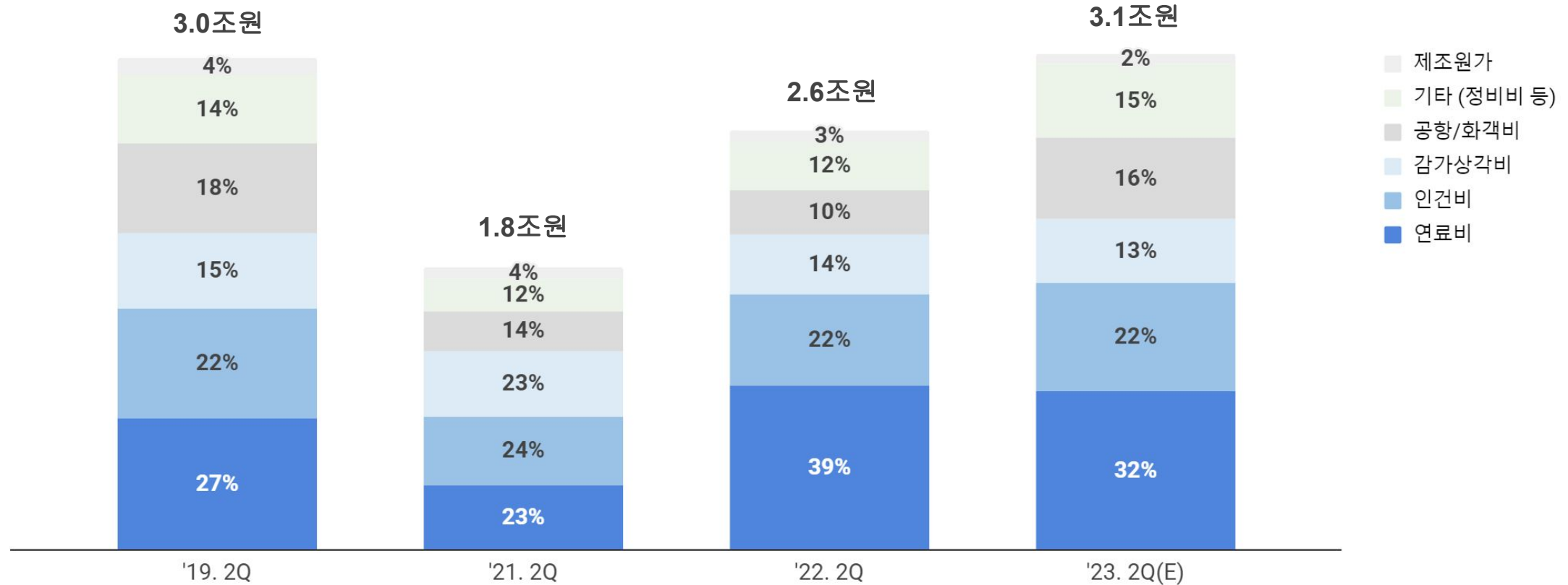
■ 판매지역별 매출 비중



영업비용

■ 영업비용 3.1조원 (전년비 +4,709억원)

- 공항/화객비 : +2,279억원 yoy (여객 사업량 증가에 따른 비용 증가)
- 인 건 비 : +1,035억원 yoy (휴업인원 감소, 사업량 증가 등)



■ 하계 성수기 도래에 따라 여객 사업 실적 호조 지속 전망

- 7~8월 휴가 시즌 및 9월 말 추석 연휴 호재 발판, 여행/방문 수요 집중 예상

■ 장거리 노선 호조 및 중단거리 노선 점진 회복

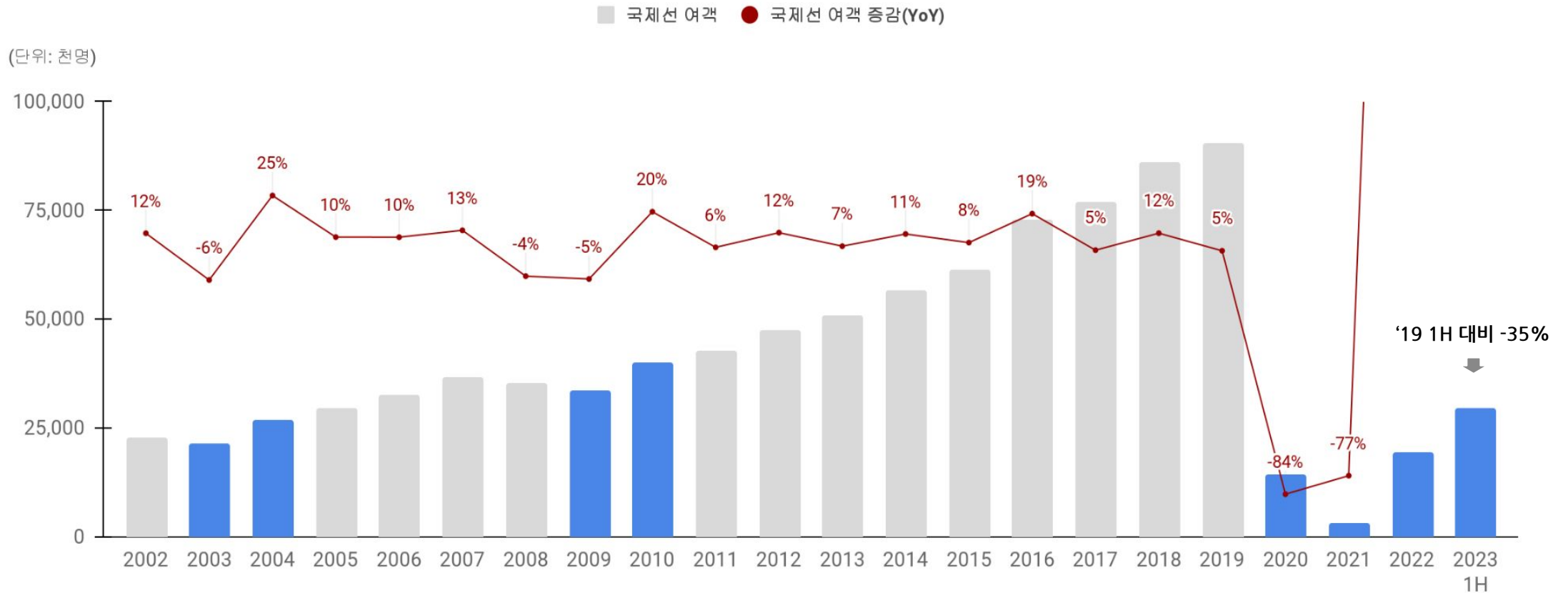
- 미주 : 한국행 및 중국/동남아발착 이원 수요 증가세로 19년 실적 상회 기대
- 구주 : 한국발 유럽행 수요 회복, 유럽발 한국행 수요 강세 지속으로 실적 개선세
- 동남아 : 미주발착 연결 수요 견조, 하계방학/추석연휴 한국발 관광수요 증가 예상
- 중국 : 한국행 단체여행 제한 속, 중-미간 직항 공급 회복 지연으로 미주발착 수요 유입 지속
- 일본 : 엔저 영향 한국발 수요 강세, 일본발 한국행 여행심리 회복으로 수요 개선 추세

■ 성수기 호실적 전망 기반, 부정기 운항 확대 통한 수익 극대화 추진

- 7~8월 휴가철 및 추석 연휴 기간 구주/동남아/일본 등 관광 노선 중심 부정기 운항

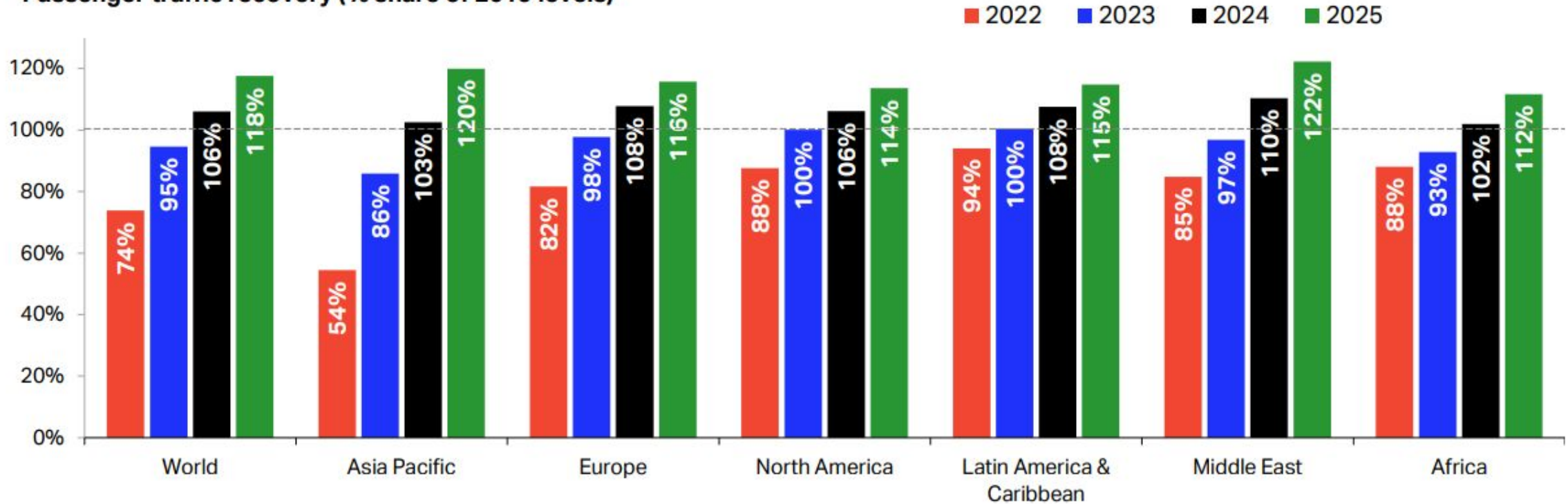
[참고] 여객 수요 이연 현상

- 적체된 여객수요는 이연되어 전년대비 대폭 증가 (SARS '04년 +25%, 금융위기 '10년 +20%)
- 전례없는 코로나 위기로 '20~'22년 여객수요 '19년 대비 약 -80% 감소 ➡ 잠재 이연 수요 회복 전망



[참고] 글로벌 지역별 여객 수요 회복 전망 (IATA 전망)

Passenger traffic recovery (% share of 2019 levels)



Recovery year

2024	2024	2024	2023	2023	2024	2024
------	------	------	------	------	------	------

Source: Tourism Economics/IATA Sustainability and Economics Air Passenger Forecasts as of March 2023



■ 경기 회복 지연 및 하계 휴가 시즌 영향으로 수요 비수기 전망

- 러-우 전쟁 지속, 더딘 중국 경제 회복 등 부정적 경기 전망 우세
- 반도체 재고 소진, 전기차/배터리 산업 견조 예상으로 항공화물 수요 감소세 다소 완화 기대

■ 수요 개발 활동 적극 개진, 전자상거래 집중 유치 및 운항 경제성 개선으로 수익성 확보 노력

- 신규 취항지(정저우) 판매 확대, 전자상거래 계약 규모 확대 및 신규 화주 발굴하여 수익 증대
- 사전 수요 예측으로 공급 최적화하고 운항비용 변화에 대응하여 노선 운영

■ 안전 예방 활동 강화 및 서비스 품질 개선으로 수요 유치 노력

- 안전 조업 프로세스 점검, 품질심사 제도 운영 및 시설/장비 보완하여 고객 신뢰도 제고
- IATA CEIV Lithium Batteries 인증을 바탕으로 리튬배터리 수송 확대 노력

항공기 보유 현황

(단위 : 대)

구 분	기 종	2022.12.31	2023.6.30	증 감
중대형기	A380	10	10	
	A330	30	30	
	B747-8I	9	9	
	B777	39	37	-2
	B787-9	10	10	
소형기	B737-800/900	18	17	-1
	B737-8	5	5	
	A321neo	1	5	+4
	A220 (CS300)	10	10	
여객기 계		132	133	+1
화물기	B747F	4	4	
	B747-8F	7	7	
	B777F	12	12	
화물기 계		23	23	
총 계		155	156	

■ 당사 / GS칼텍스 바이오항공유 실증연구 운항 MOU 체결 ('23.6.29)

- 항공기 운항으로 발생하는 온실가스 감축을 위한 핵심 역할인 바이오항공유 활성화를 위해 협업, 탈탄소 에너지 정책 부합 위해 지속 노력 예정
- 향후 인천발 국제선 항공편에 사용하기 위한 바이오항공유를 GS칼텍스를 통해 공급받을 예정

■ 국내외 탄소중립 정책 동향

구 분		감축 목표	주요 동향
한 국		2030년까지 2018년 대비 40% 감축	SAF 도입 및 공항 친환경에너지 확대 계획
미 국		2030년까지 2005년 대비 50~52% 감축	IRA(Inflation Reduction Act) : 기후 변화 대응 위한 청정에너지, 조세 계획에 \$3,690억 투자
E U		2030년까지 1990년 대비 55% 감축	Fit for 55 법안 : EU-ETS, CBAM, SAF 의무화 등 다양한 규제 도입
일 본		2030년까지 2013년 대비 46% 감축	전국단위 배출권거래제 도입, 풍력 등 재생에너지 발전량 확대 등
항공업계	ICAO, IATA	2050 탄소중립 선언 (2050 Net Zero 결의)	
	ACI (국제 공항 협의회)	항공업계 2050 탄소중립 지지 및 2050 탄소중립을 위한 업계 이해관계자 협력 강조	

감사합니다