

대한항공

2024년 1분기 잠정 실적



인천-리스본 신규취항 ('24. 9~)

KOREAN AIR



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 (별도 기준)

- 영업수익 : 1분기 3조 8,225억원
- 영업이익 : 1분기 4,361억원

(단위 : 억원)

구 분	'23. 1Q	'24. 1Q(E)	증 감		비 고
영업수익	31,959	38,225	+6,266	+19.6%	
여객 노선 수익	17,777	23,421	+5,644	+31.7%	국제선 2조 2,376억원, 국내선1,045억원
화물 노선 수익	10,485	9,966	-519	-4.9%	
기타 수익	3,697	4,838	+1,141	+30.9%	항공우주 1,296억원 (+121억원, +10.3%)
영업비용	27,809	33,864	+6,055	+21.8%	
연료비	10,045	11,682	+1,637	+16.3%	소모량 +23%, 단가 -9%, 환율 +4%
연료비 외	17,764	22,182	+4,418	+24.9%	인건비, 감가상각비, 공항/화객비 등
영업이익 (영업이익률)	4,150 (13.0%)	4,361 (11.4%)	+211	+5.1%	
영업외손익	287	311	+24		
순이자손익	-326	-494	-168		이자수익 751억원, 이자비용 1,245억원
외화환산차손익	-1,028	-656	+372		순외화부채 26억불
법인세차감전순이익	4,437	4,672	+235		
당기순이익	3,554	3,452	-102		

※ 평가환율(USD/원) : '23년말 1,289.4 → '24년 1분기말 1,346.8 (+57.4원, +4.5%)

요약재무상태표 (별도 기준)

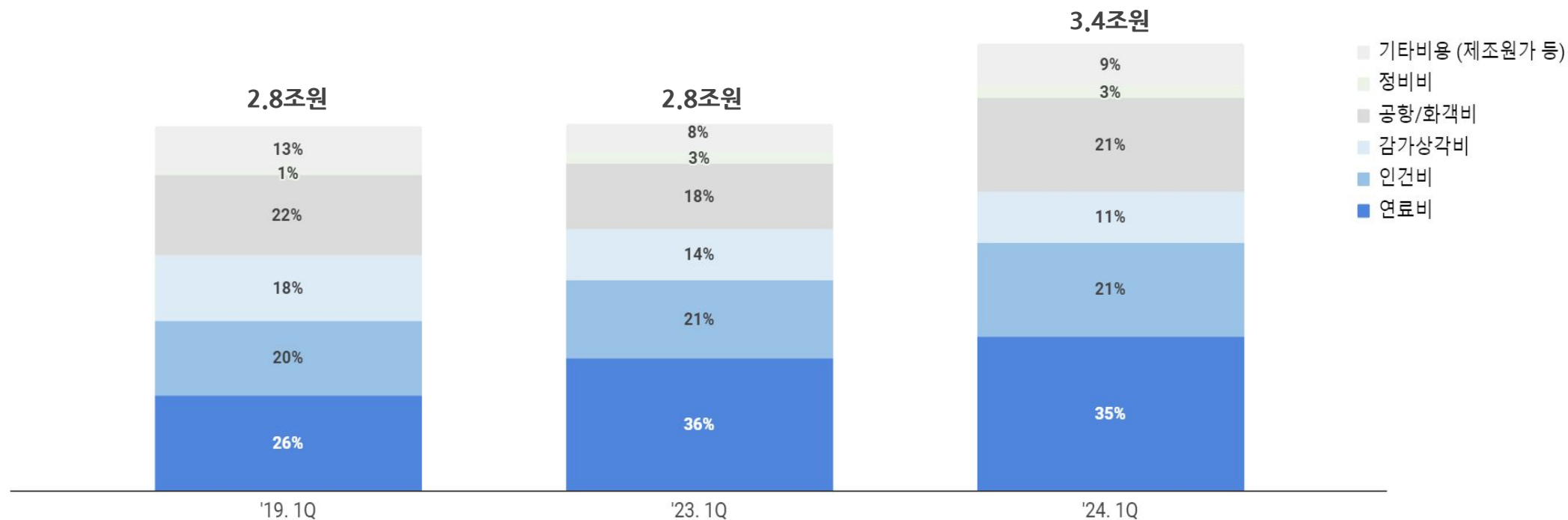
- 당기순이익 지속 발생으로 재무건전성 개선
- 국제 여객증가로 인한 매표대가수금 증가로 선수금 증가

(단위 : 억원)

구 분	'23년 말	'24년 1분기말(E)	증 감		비 고
자산 총계	292,271	300,154	+7,883	+2.7%	
유동 자산	78,367	82,540	+4,173	+5.3%	
현금성 자산	53,228	55,185	+1,957	+3.7%	
비유동 자산	213,904	217,614	+3,710	+1.7%	
항공기 관련 자산	132,223	135,854	+3,631	+2.7%	
부채 총계	195,523	202,703	+7,180	+3.7%	
금융 부채	104,000	106,986	+2,986	+2.9%	
기타 부채 (영업 부채)	91,523	95,717	+4,194	+4.6%	
선수금	47,851	50,892	+3,041	+6.4%	매표대가수금 +3,373억원
자본 총계	96,748	97,451	+703	+0.7%	현금배당 -2,771억원
부채비율	202%	208%			
유동비율	86%	81%			
순 금융부채	50,772	51,801	+1,029	+2.0%	금융 부채-현금성 자산

■ 영업비용 3.4조원 (전년비 +6,055억원)

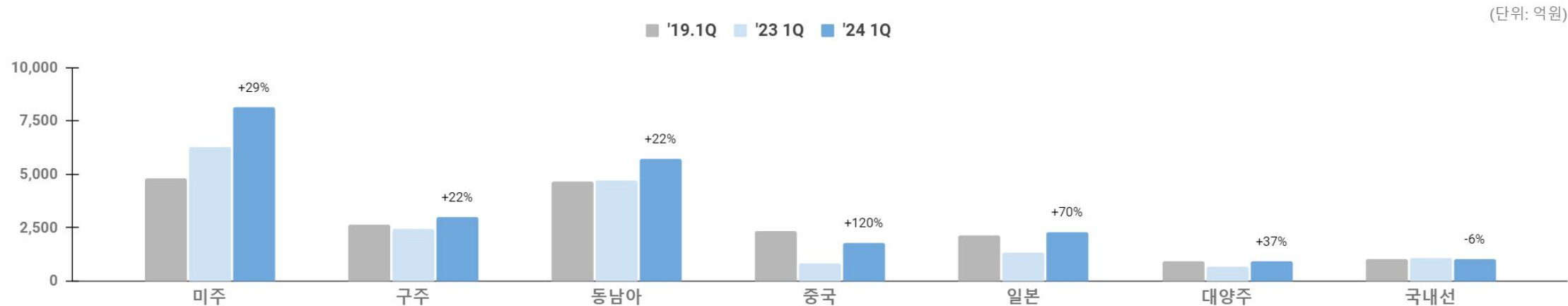
- 인 건 비 : +1,249억원 (+21%)YoY (사업량 증가 및 임금인상 등 반영)
- 공항/화객비 : +2,107억원 (+42%)YoY (전년비 승객수 +39%, RPK +35%)
- 연 료 비 : +1,637억원 (+16%)YoY (소모량 +23%, 단가 -9%, 환율 +4%)



■ 시장 경쟁 심화 vs. 동남아/일본 등 단거리 노선 관광/레저 수요 집중

- 동남아/대양주 : 동계 성수기 관광 수요 강세 및 동남아↔미주/일본 환승수요 증가
- 일본 : 엔저 장기화 및 관광 수요 급증으로 팬데믹 이전 대비 수익 상회
- 중국 : 미주 환승수요 호조이나, 한/중 직항수요 회복 지연되며 팬데믹 이전 대비 수익 -23%

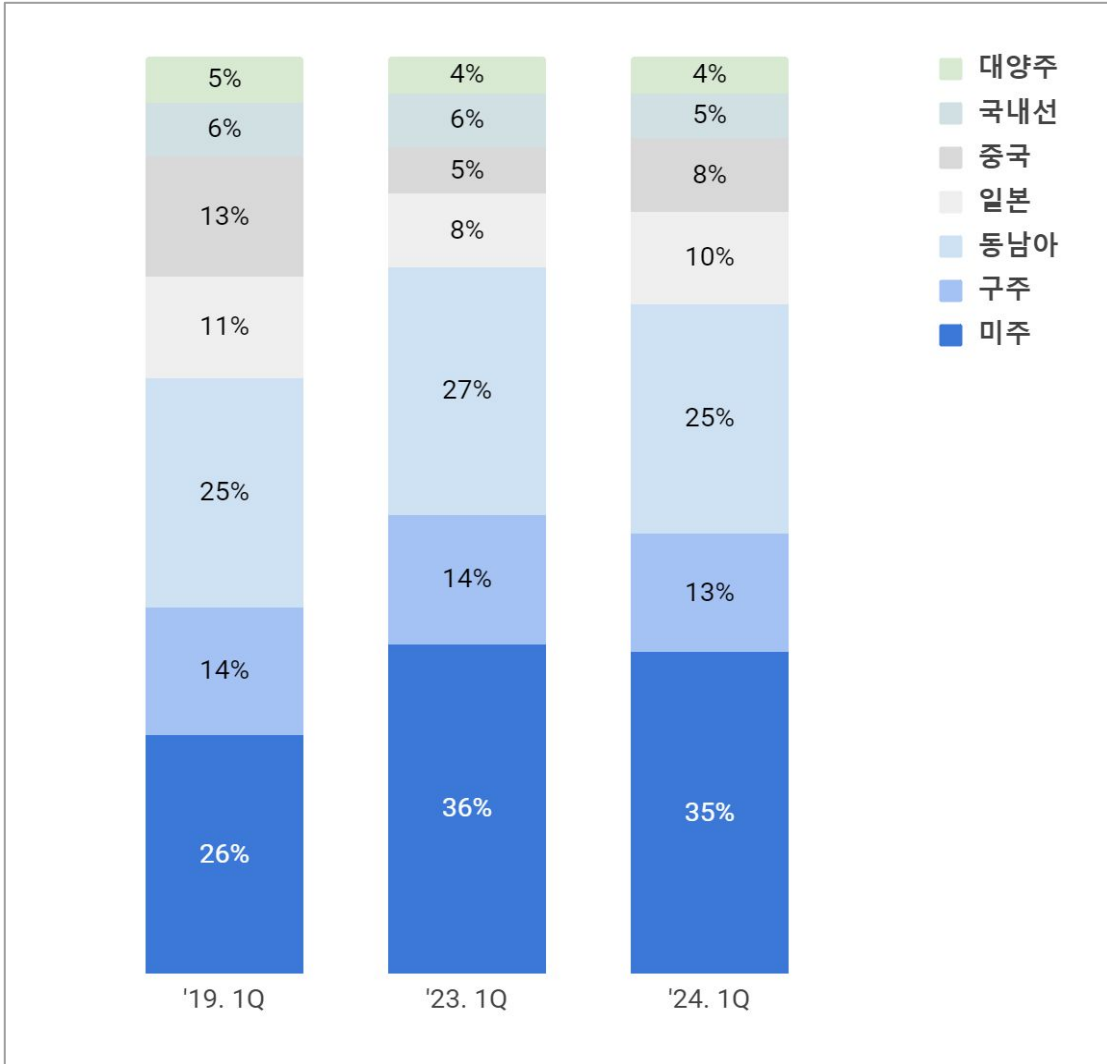
[노선별 여객 매출]



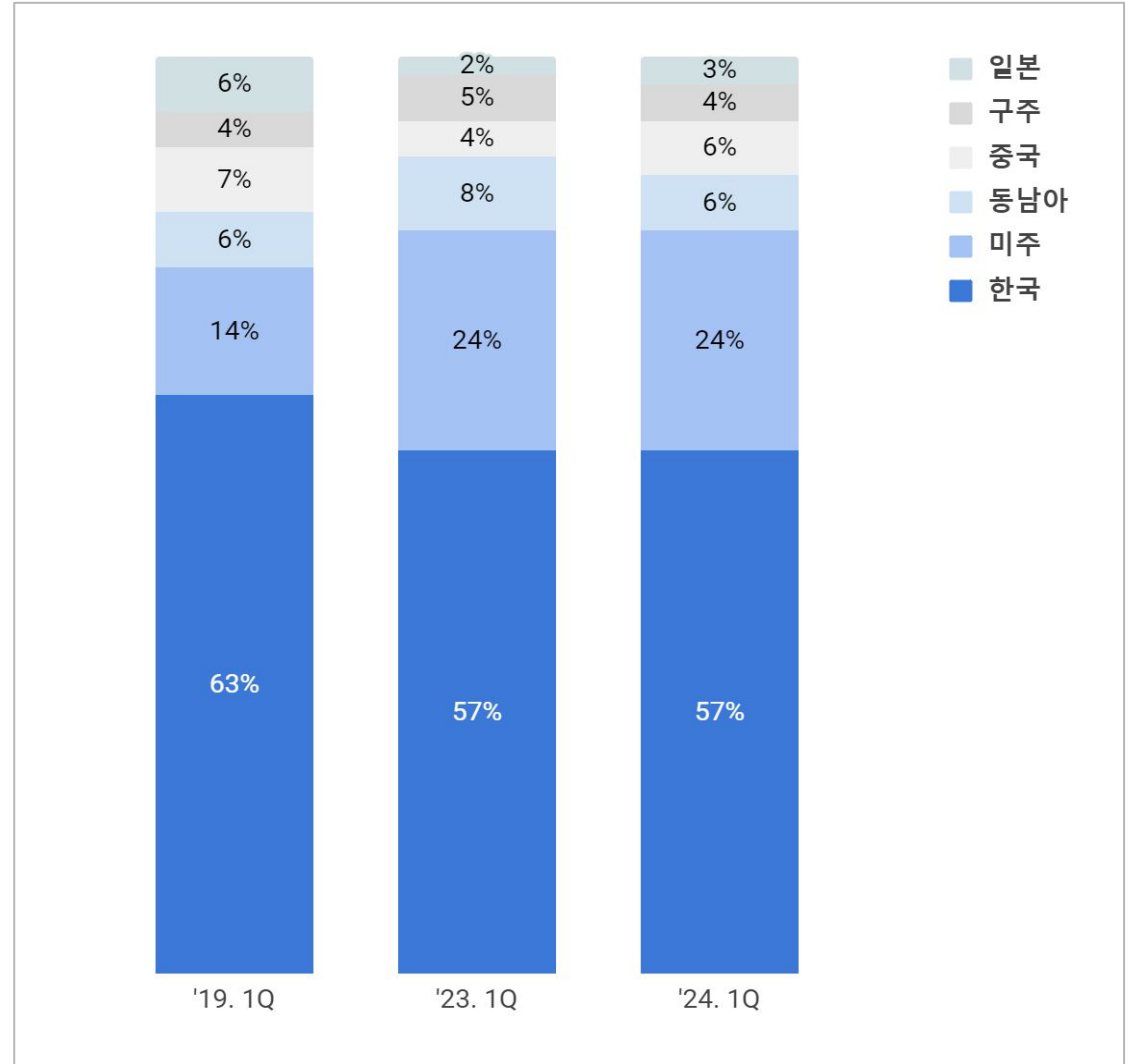
구 분	'19. 1Q	'23. 1Q	'24. 1Q(E)	전년 대비	'19년 대비	전분기 대비
공 급 (백만km)	24,564	16,696	22,260	+33.3%	-9.4%	+0.0%
수 송 (백만km)	19,702	13,764	18,553	+34.8%	-5.8%	-1.8%
L/F	80.2%	82.4%	83.3%	+0.9%p	+3.1%p	-1.6%
Yield (원/km)	97	129	126	-2.3%	+29.9%	-3.1%

여객사업 매출상세

■ 노선별 매출 비중



■ 판매지역별 매출 비중



■ 공급확대 및 가격경쟁 심화 지속 & 환율/유가 등 변동성 확대

- 원가관리를 통한 수익성 강화: 연료 효율이 우수한 신기재 지속 도입 및 가동률 제고

■ 미주노선 수요 견조 및 구주 성수기 진입으로 실적 호조 기대

- 미주 : 미주-아시아간 수요 견조 및 한국발 미주행 예약 호조 지속
- 구주 : 5월 연휴 및 하계 시즌 진입으로 한국발 관광수요 증가
- 동남아 : 동남아-미주 수요 견조 및 한국발 수요 회복으로 예약 호조
- 일본 : 엔저 효과로 한국발 방문수요 강세 유지 및 골든위크 기간 일본발 예약 호조 전망
- 중국 : 중국-미주간 수요 강세 유지, 한-중 양국간 관광/방문수요 점진 회복 기대

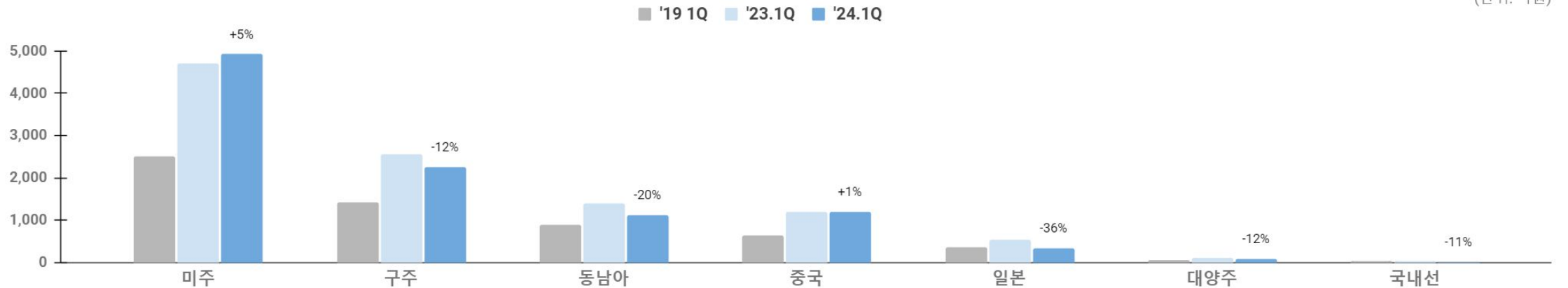
■ 공급 확대로 수익 증대 추진

- 2분기 : 중국 정저우(4월)/장자제(4월)복항 및 일본 도야마(4월)/시라하마 부정기(5월) 등
- 3분기 : 마카오 신규 취항(7월), 리스본 신규 취항(9월) 등

화물사업

- 중국발 전자상거래를 동력으로 글로벌 항공화물 수요 상승세
 - '24년 3월, 전년대비 글로벌 항공화물 공급 +10.5%, 수요 +11.4% (IATA)
- 전자상거래 고정 계약 확대 및 화물기 부정기 운영으로 안정적인 수익 기반 확보
 - 긴급성 의류, IT 제품 Charter, 일본행 전자상거래 프로모션 특수 유치하여 수익 제고

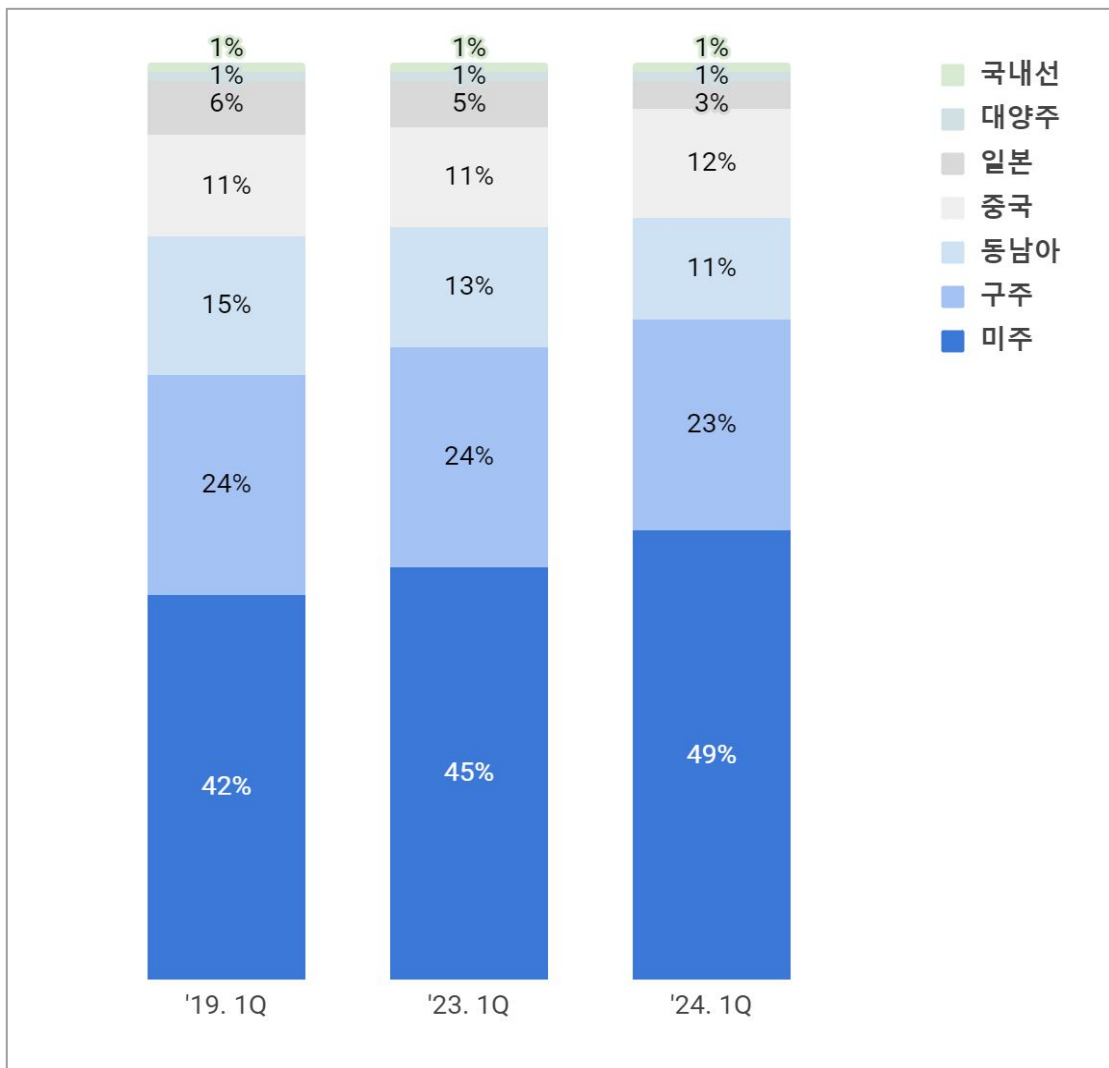
[노선별 화물 매출]



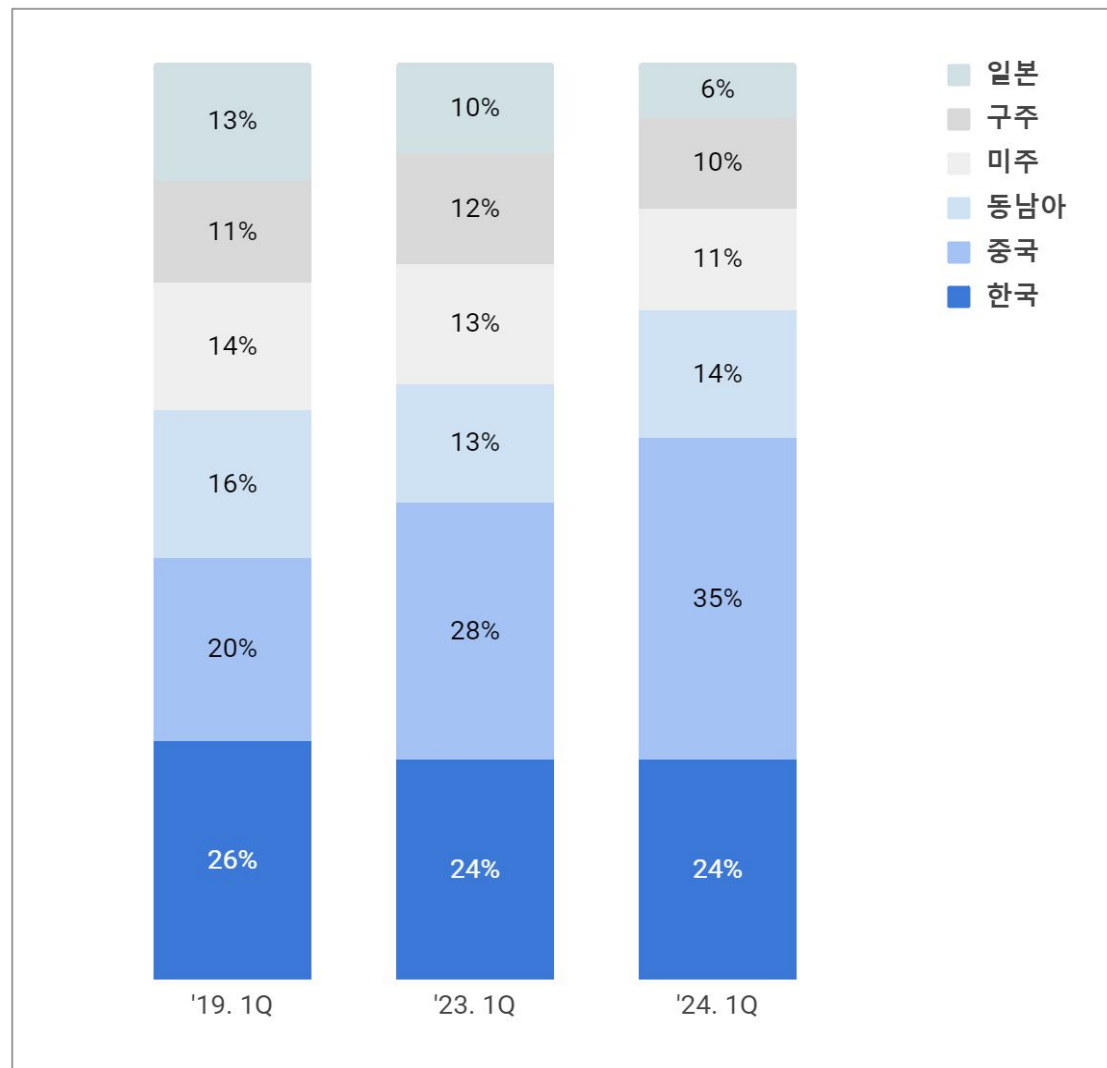
구 분	'19. 1Q	'23. 1Q	'24. 1Q(E)	전년 대비	'19년 대비	전분기 대비
공 급 (백만톤km)	2,581	2,744	2,999	+9.3%	+16.2%	-1.9%
수 송 (백만톤km)	1,821	2,016	2,165	+7.4%	+18.9%	-2.3%
L/F	70.6%	73.5%	72.2%	-1.3%p	+1.6%p	-0.3%
Yield (원/km)	354	520	460	-11.5%	+29.9%	-7.4%

화물사업 매출상세

■ 노선별 매출 비중



■ 판매지역별 매출 비중



■ 1분기 경기 회복 지연으로 시장 수요 및 글로벌 공급망 불안정 지속

- 반도체, 자동차 부품, 디스플레이 등 전통적 항공화물 회복 시기 불확실
- 지정학적 갈등 및 수에즈, 파나마 운하 통행 제한 등 Supply chain 외부 변수 영향 확대

■ 전자상거래 등 수요 집중유치 전략으로 수익 제고

- 글로벌 화주와 고정 계약 확대하여 안정적 수요 기반 확보
- 신선 화물 등 계절 수요 유치하여 수익 다각화
- 여객기 Belly 최대 활용 등 시장 상황에 연동하여 유연한 공급 운영

■ 화물부문 ESG Operation 확대

- 안전운송 품질 심사제도 확대 및 Risk 관리 강화로 운송 품질 향상
- SAF 프로그램 확대 및 e-AWB 의무 시행

항공기 보유 현황

(단위 : 대)

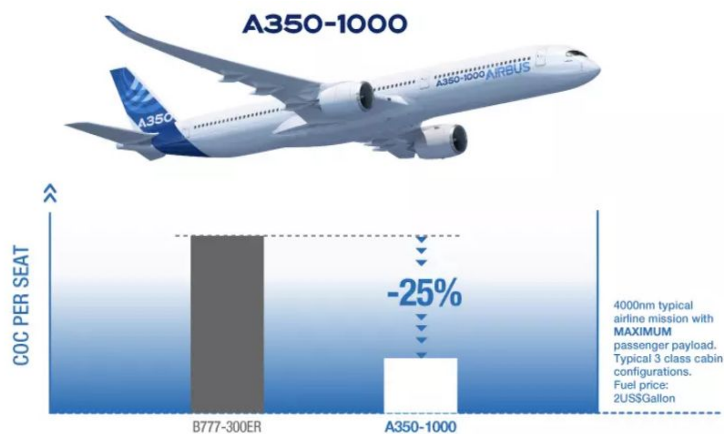
구 분	기 종	2023.12.31	2024. 3.31	증 감
중대형기	A380	10	10	
	A330	27	27	
	B747-8I	9	9	
	B777	37	37	
	B787-9	12	13	+1
소형기	B737-800/900	17	17	
	B737-8	5	5	
	A321neo	9	9	
	A220 (CS300)	10	10	
여객기 계		136	137	+1
화물기	B747F	4	4	
	B747-8F	7	7	
	B777F	12	12	
화물기 계		23	23	
총 계		159	160	+1

[참고] 당사 신규 도입 항공기 A350 소개

■ 중장기 기재 운영 계획에 따라 에어버스사의 최첨단 중대형 항공기 A350 도입 계획

- 총 33대: A350-900 6대, A350-1000 27대 (2024년~ 2032년)
- 친환경 운항 : 동급 기종 대비 연료효율 25% 개선, 탄소배출량 25% 감소

▶ 좌석당 비용 감소 (동급 기종 대비 -15 ~ -25%)



▶ 연료효율성 개선에 따른 탄소배출 감소



[출처 : 에어버스 홈페이지]

[중장거리 항공기 도입 계획]

구 분	A350-900	A350-1000	B787-9	B787-10	합 계
좌석수*	300~350 (3-class)	350~410 (3-class)	296 (2-class)	336 (2-class)	도입기간: '24년 2Q ~ '32년
운항거리*	15,372 km	16,112 km	14,010 km	11,730 km	
당사 도입계획	6대	27대	7대	20대	

* 좌석수 및 운항거리는 에어버스/보잉 홈페이지 기준

[참고] '24년 1분기 운송 실적 (별도 기준)

구 분			'23.1Q	'24. 1Q (E)	전년 대비 증감
여객	국제선	노선수익 (억원)	16,670	22,376	+34.2%
		ASK (백만km)	16,034	21,631	+34.9%
		RPK (백만km)	13,191	18,022	+36.6%
		L/F	82.3%	83.3%	+1.0%p
		Yield (원/km)	126	124	-1.6%
	국내선	노선수익 (억원)	1,106	1,045	-5.5%
		ASK (백만km)	662	629	-5.0%
		RPK (백만km)	573	531	-7.3%
		L/F	86.6%	84.4%	-2.2%p
		Yield (원/km)	193	197	+2.1%
화물	국제선 + 국내선	노선수익 (억원)	10,485	9,966	-4.9%
		ACTK (백만톤km)	2,744	2,999	+9.3%
		CTK (백만톤km)	2,016	2,165	+7.4%
		L/F	73.5%	72.2%	-1.3%p
		Yield (원/km)	520	460	-11.5%

감사합니다