

대한항공

2024년 2분기 잠정 실적



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 투자의사 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.

요약재무상태표 (별도 기준)

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

(단위 : 억원)

구 분	‘23년 말	‘24년 반기말(E)	증 감		비 고
자산 총계	292,271	307,335	+15,064	+5.2%	
유동 자산	78,367	85,946	+7,579	+9.7%	처분예정 항공기 (B747-8i 등)
현금성 자산	53,228	51,997	-1,231	-2.3%	
비유동 자산	213,904	221,389	+7,485	+3.5%	HIC 출자, OZ 영구전환사채 취득
항공기 관련 자산	132,223	131,283	-940	-0.7%	B737-8 2대(2,6월), B787-9 1대 (2월), A321Neo 2대 (4,6월)
부채 총계	195,523	206,379	+10,856	+5.6%	
금융 부채	104,000	111,477	+7,477	+7.2%	신규 항공기 도입 등
기타 부채 (영업 부채)	91,523	94,902	+3,379	+3.7%	
선수금	47,851	51,845	+3,994	+8.3%	매표대가수금 증가
자본 총계	96,748	100,956	+4,208	+4.3%	현금배당 -2,771억원
부채비율	202%	204%			
유동비율	86%	85%			
순 금융부채	50,772	59,480	+8,708	+17.2%	금융 부채-현금성 자산

요약손익계산서 (별도 기준)

- 영업수익 : 2분기 4조 237억원
- 영업이익 : 2분기 4,134억원

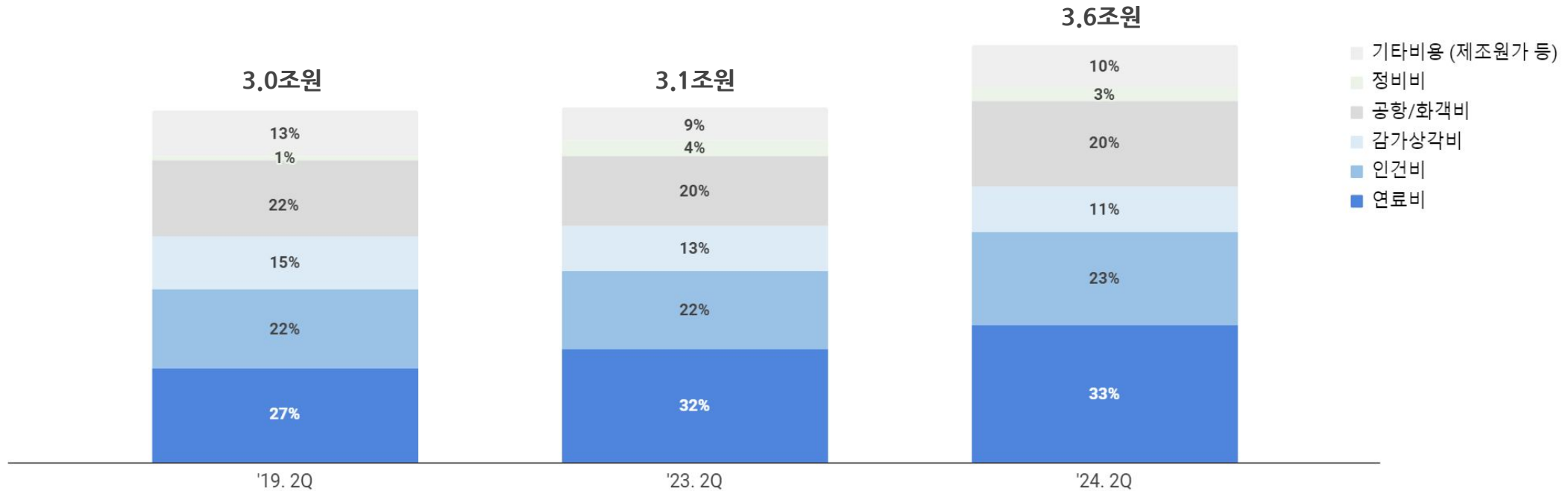
(단위 : 억원)

구 분	'23. 2Q	'24. 2Q(E)	증 감		비 고	'24. 1H(E)
영업수익	35,354	40,237	+4,883	+13.8%		78,462
여객 노선 수익	22,210	24,446	+2,236	+10.1%	국제선 2조 3,142억원, 국내선1,305억원	47,867
화물 노선 수익	9,638	10,972	+1,334	+13.8%		20,938
기타 수익	3,506	4,819	+1,313	+37.5%	항공우주 매출 1,630억원 (+413억원, +34%)	9,657
영업비용	30,674	36,103	+5,429	+17.7%		69,967
연료비	9,808	11,860	+2,052	+20.9%	소모량 +8%, 단가 +6%, 환율 +4%	23,542
연료비 외	20,866	24,243	+3,377	+16.2%	인건비, 감가상각비, 공항/화객비 등	46,425
영업이익 (영업이익률)	4,680 (13.2%)	4,134 (10.3%)	-546	-11.7%		8,495 (10.8%)
영업외손익	285	587	+302			898
순이자손익	-428	-475	-47		변동금리 차입금 4.4조원	-969
외화환산차손익	379	-356	-735		순외화부채 28억불	-1,012
파생상품손익	360	892	532			2,342
법인세차감전순이익	4,965	4,721	-244	-4.9%		9,393
당기순이익	3,715	3,490	-225	-6.1%		6,943

※ 평가환율(USD/원) : '24년 1분기말 1,346.8 → '24년 2분기말 1,389.2 (+42.4원, +3.1%)

■ 영업비용 3.6조원 (전년비 +5,429억원)

- 연 료 비 : +2,052억원 (+21%)YoY (소모량 +8%, 단가 +6%, 환율 +4%)
- 인 건 비 : +1,392억원 (+21%)YoY (사업량 증가 및 임금인상 등 반영)
- 공항/화객비 : +1,333억원 (+22%)YoY (전년비 승객수 +20%, RPK +13%)

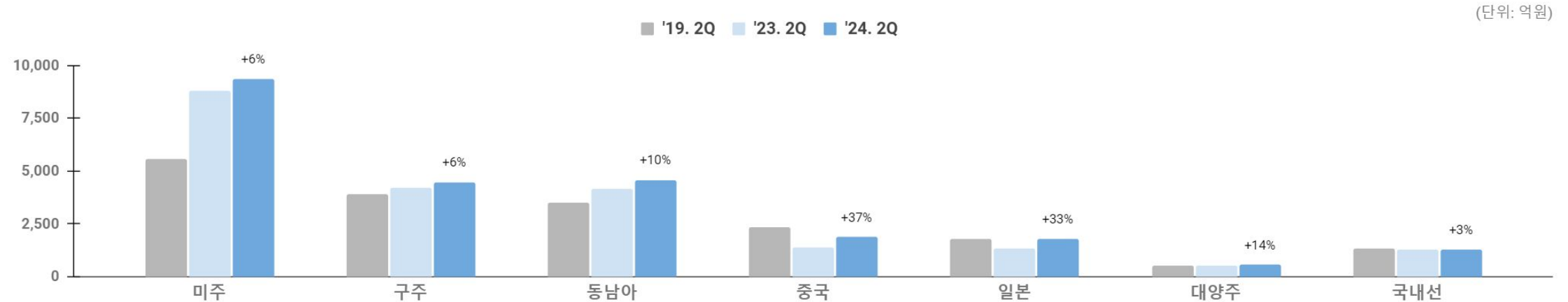


여객사업 : 2분기 실적

■ 미주(미동부/캐나다) 및 구주(관광 목적지) 노선 중심 고단가 수요 강세가 2분기 실적 견인

- 미주: 경기 호조에 따른 상용 수요 증가 및 미주-중국간 환승 수요 유입 등으로 수요 견조
- 구주: 관광 노선 중심으로 개인 및 단체 수요 회복세
- 노선 공급 확대(댈러스, 토론토, 밴쿠버 등) 및 전세기 운영(조지아, 아르메니아 등)으로 신규 수요 개발 병행

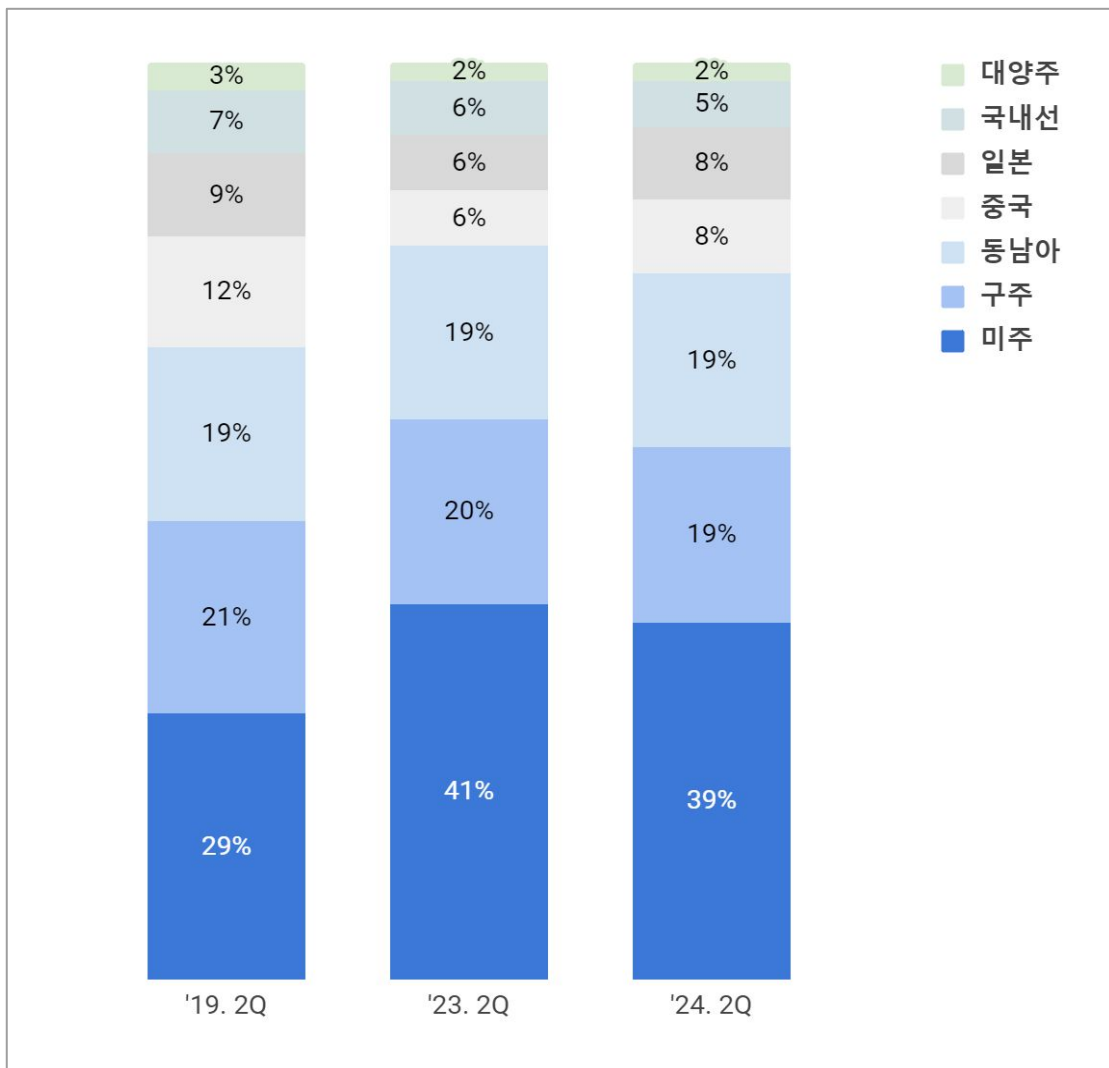
[노선별 여객 매출]



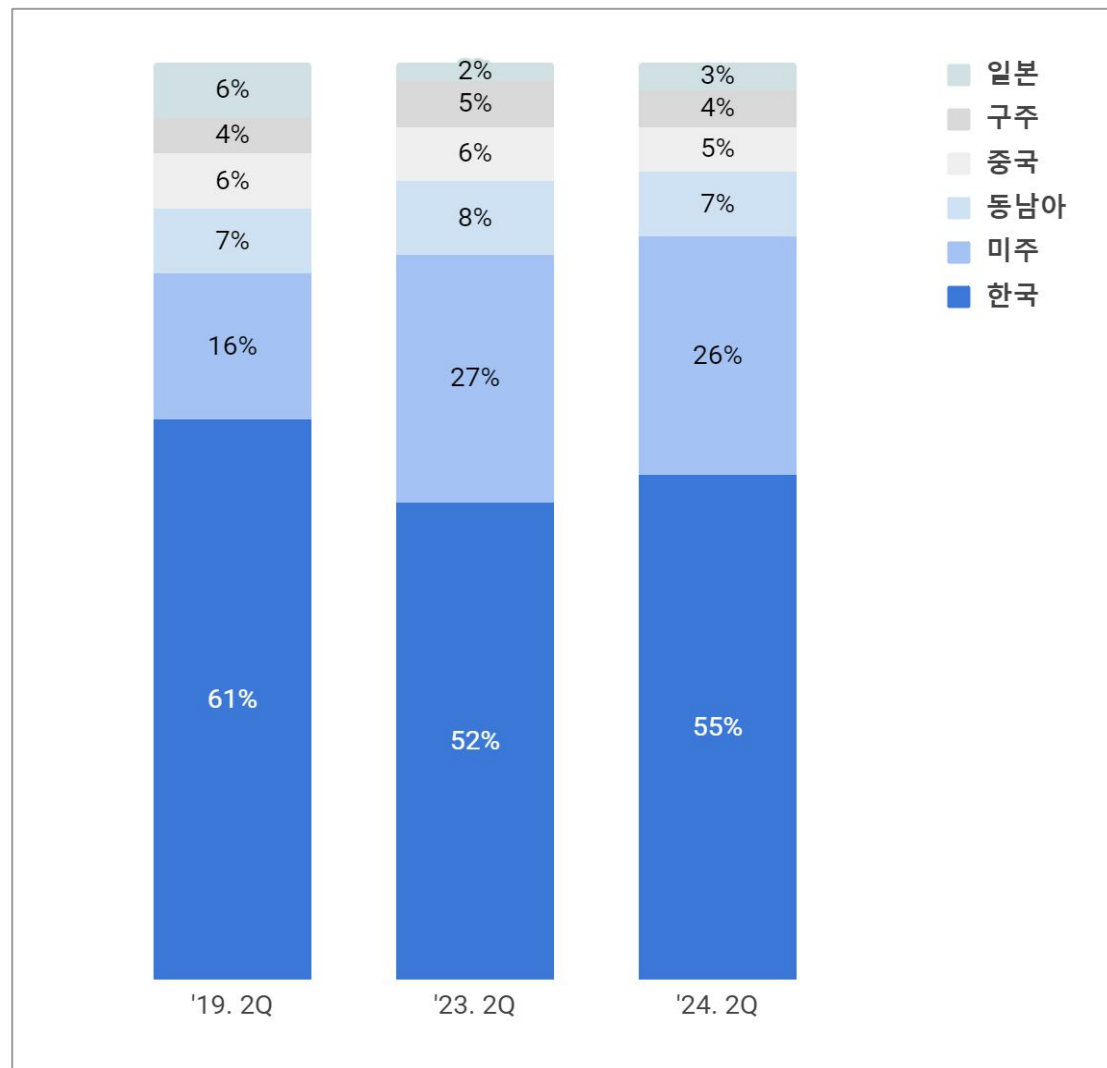
구 분	'19. 2Q	'23. 2Q	'24. 2Q(E)	전년 대비	'19년 대비	전분기 대비
공 급 (백만km)	25,276	20,060	22,486	+12.1%	-11.0%	+1.0%
수 송 (백만km)	20,872	16,846	19,027	+12.9%	-8.8%	+2.6%
L/F	82.6%	84.0%	84.6%	+0.6%p	+2.0%p	+1.3%p
Yield (원/km)	93	132	128	-3.0%	+37.6%	+1.6%

여객사업 : 노선별 지역별 매출

■ 노선별 매출 비중



■ 판매지역별 매출 비중



■ 여객 수요 지속 증가 및 하계 성수기 도래에 따른 수익 증가 기대

- 7~8월 휴가시즌 및 9월 추석연휴 여행/방문 수요 집중으로 항공 수요 지속 호조 예상

■ 한국발 수요 강세 지속 및 한-중 지역 수요의 점진적 회복으로 전 노선 실적 호조세 전망

- 미주 : 미-중 공급 제한 지속 및 성수기 진입으로 수송 견조, 고단가 수요 유입 지속 전망
- 구주 : 하계 성수기 및 추석 연휴 한국발 수요 호조
- 동남아 : 하계 성수기 한국발 주요 관광 노선 중심 수요 견조세 지속 전망
- 일본 : 엔저 장기화에 따른 한국발 수요 강세 유지 및 방학 기간 일본발 예약 호조 기대
- 중국 : 중국-미주 간 수요 견조, 한-중 양국간 관광 및 방문 수요 점진 회복세

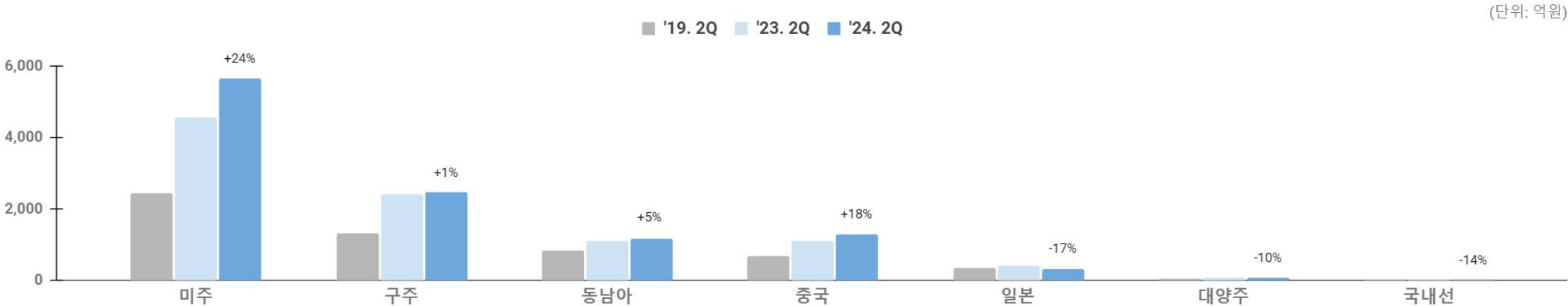
■ 장거리 노선 공급 확대, 수요 집중 기간 증편 및 부정기 확대 운영 통한 성수기 수익 극대화 추진

- 마카오(7월) 및 리스본(9월) 신규 취항, 밴쿠버 증편(주 7회 → 10회), 구주 관광노선 부정기 운영(오슬로, 뮌헨, 아테네 등)

화물사업 : 2분기 실적

- 중국발 전자상거래 안정적 출하 및 홍해 사태에 따른 전환수요(해상 → 항공) 증가로 실적 개선세 지속
 - ‘24년 6월, 전년대비 글로벌 항공화물 공급 +11%, 수요 +16%(IATA)
- 전자상거래 고정 계약 확대 및 Sea & Air 수요 부정기/전세기 편성으로 수요 적극 유치
 - 계절성 신선화물(체리, 망고), 에너지설비, 의류, 의약품 등 대형 수요 유치로 수익 제고

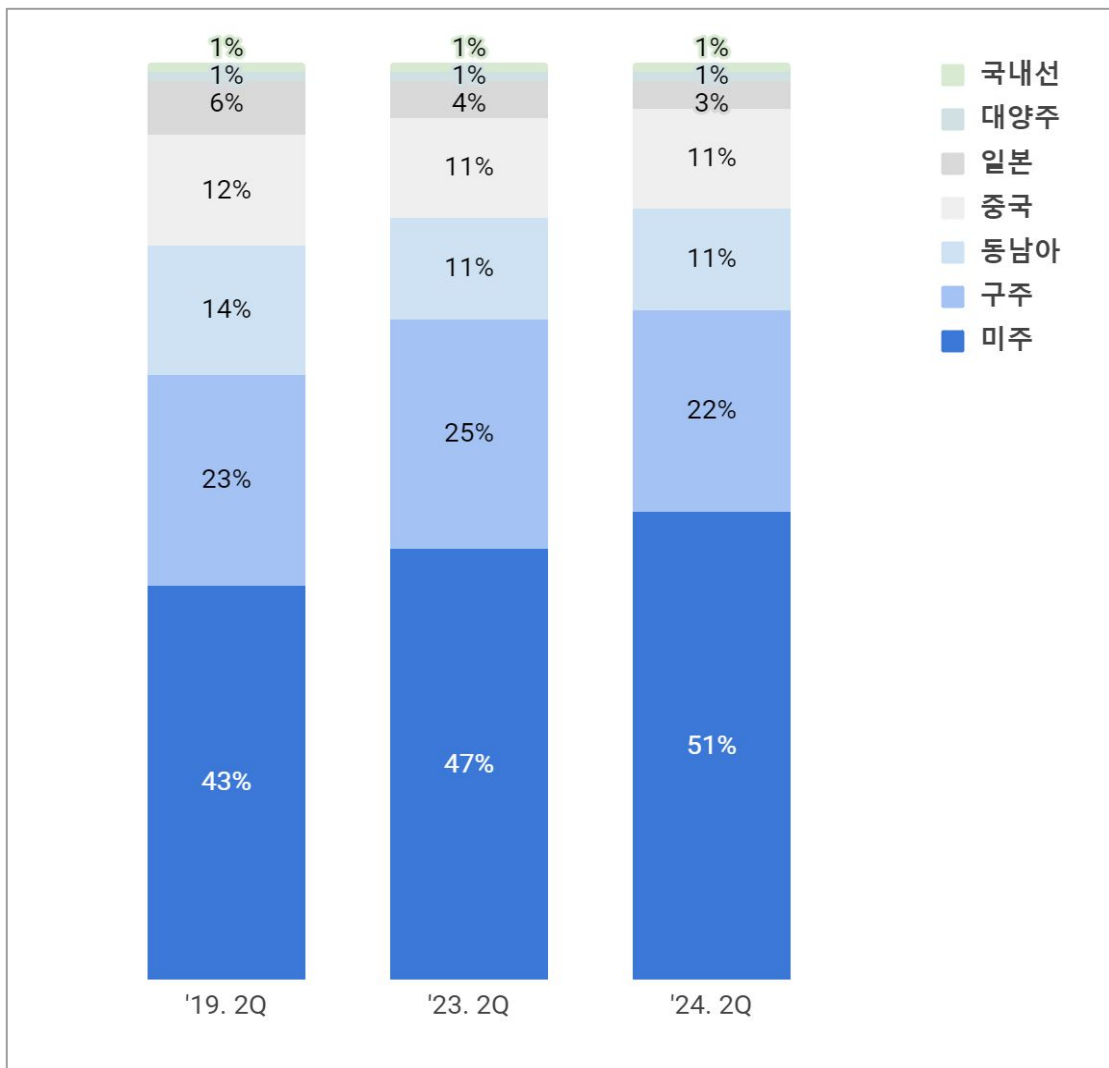
[노선별 화물 매출]



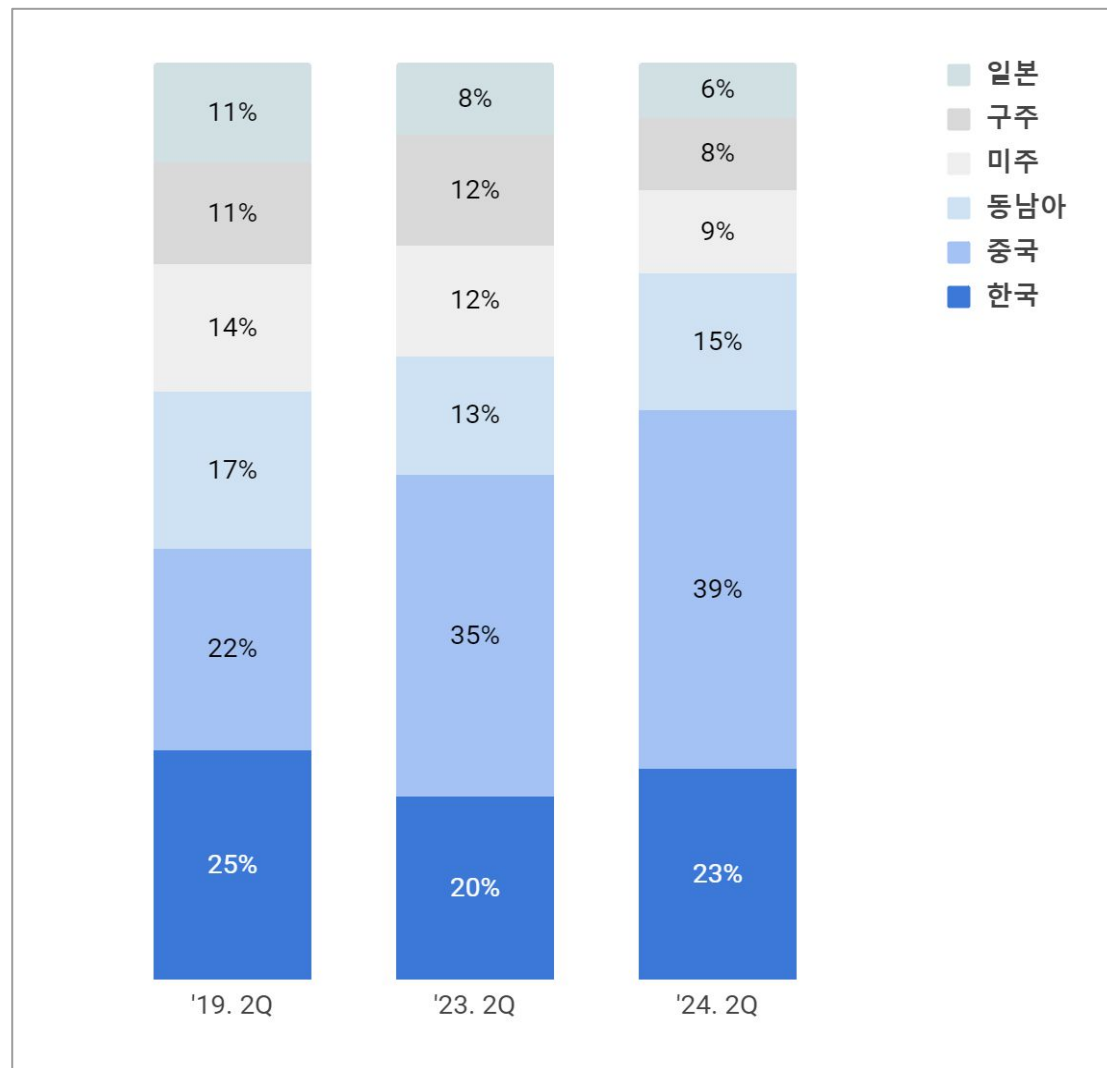
구 분	'19. 2Q	'23. 2Q	'24. 2Q(E)	전년 대비	'19년 대비	전분기 대비
공 급 (백만톤km)	2,537	2,935	3,019	+2.9%	+19.0%	+0.7%
수 송 (백만톤km)	1,781	2,060	2,241	+8.8%	+25.8%	+3.5%
L/F	70.2%	70.2%	74.2%	+4.0%p	+4.0%p	+2.0%p
Yield (원/km)	354	468	490	+4.7%	+38.4%	+6.5%

화물사업 : 노선별 지역별 매출상세

■ 노선별 매출 비중



■ 판매지역별 매출 비중



■ 전자상거래 수요 안정적 출하 vs. 하계 휴가 시즌 수요 변동성 확대

- 글로벌 전자상거래 시장 연평균 22% 성장하여, 항공화물에서의 점유 비중 30%까지 확대 전망(IATA)
- 휴가 시즌 유럽지역 섣다운, 일본 명절연휴 등 전통적 비수기 기간 진입으로 수요 변동성 확대 예상

■ 수요 변동성 대비 전자상거래 수요 집중 유치하여 안정적 수익 기반 확보

- 기존 화주의 고정계약 규모 및 목적지를 확대하고, 신규 화주/목적지 발굴
- 증가하는 Sea & Air 수요 유치를 위하여 화물기 차터 편성 및 경쟁력 있는 공급 스케줄 제공

■ 해운 → 항공 전환 수요 유치 확대 및 노선 운영 효율성 극대화

- 해운 정체에 따른 전환 수요(자동차부품 등) 및 프로젝트 수요(반도체공장 증설 물자 등) 선제적 유치
- 기간별 수요 변동에 따라 탄력적 노선 운영(노선 구조 변경, 강세 노선 Extra 투입 등)

항공기 보유 현황

(단위 : 대)

구 분	기 종	2023. 12. 31	2024. 6. 30	증 감
중대형기	B747-8I	9	8	-1
	B777	37	37	
	B787-9	12	13	+1
	A380	10	9	-1
	A330	27	26	-1
소형기	B737-800/900	17	17	
	B737-8	5	5	도입 2대 진에어 임대
	A321Neo	9	11	+2
	A220	10	10	
여객기 계		136	136	0
화물기	B747F	4	4	
	B747-8F	7	7	
	B777F	12	12	
화물기 계		23	23	0
총 계		159	159	0

[참 고] 신규 도입 예정 항공기 : B787-10 (‘24.7.19 도입)

■ 최첨단 차세대 항공기 B787-10, 중장거리 핵심 노선 투입으로 노선경쟁력 강화

- 기존 동급 항공기보다 좌석당 연료 소모율 20% 이상 개선 및 탄소 배출량 20% 이상 감소
- B787-9 대비 승객과 화물 15% 더 수송 가능 (동체 길이 68.3m, 보잉 787-9 대비 +5m)
- 프레스티지클래스 좌석 ‘프레스티지 스위트(Prestige Suites 2.0)’ 장착
- 고효율 항공기 도입하여 기단 현대화 지속 및 연료 효율이 떨어지는 노후기 점진적 퇴역 계획

동급 기종대비 연료소모 및 탄소배출량 감소



B787-9 대비 승객 및 화물 수송량 +15%



프레스티지 36석 (787-9 대비 +50%)
이코노미 289석



화물 탑재량 15% ↑

밴쿠버 등 미주 서부, 유럽 등 중장거리 투입



인천-나리타, 인천-방콕 투입 중
: 인천-밴쿠버 투입 예정 (현재 B787-9 운영)



향후 고수요·중장거리 노선으로 운항 확대 예정



프레스티지 스위트 2.0 (B787-10 등 장착)

- ✓ 슬라이드 도어 장착하여 승객의 프라이버시 강화
- ✓ 다른 기종의 일등석에 버금가는 24인치 모니터
- ✓ 모든 좌석이 통로로 이어지는 1-2-1 배열

[참 고] '24년 2분기 운송 실적 (별도 기준)

구 분			'23. 2Q	'24. 2Q (E)	전년 대비 증감	전분기 대비 증감
여객	국제선	노선수익 (억원)	20,932	23,142	+10.6%	+3.4%
		ASK (백만km)	19,351	21,774	+12.5%	+0.7%
		RPK (백만km)	16,223	18,398	+13.4%	+2.1%
		L/F	83.8%	84.5%	+0.7%p	+1.2%p
		Yield (원/km)	129	126	-2.3%	+1.6%
	국내선	노선수익 (억원)	1,278	1,305	+2.1%	+24.9%
		ASK (백만km)	709	712	+0.4%	+13.2%
		RPK (백만km)	623	629	+1.0%	+18.5%
		L/F	87.9%	88.3%	+0.4%p	+3.9%p
		Yield (원/km)	205	207	+1.0%	+5.1%
화물	국제선 + 국내선	노선수익 (억원)	9,638	10,972	+13.8%	+10.1%
		ACTK (백만톤km)	2,935	3,019	+2.9%	+0.7%
		CTK (백만톤km)	2,060	2,241	+8.8%	+3.5%
		L/F	70.2%	74.2%	+4.0%p	+2.0%p
		Yield (원/km)	468	490	+4.7%	+6.5%

감사합니다