



대한항공

2025년 4분기 잠정 실적

Disclaimer

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 변경될 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.

요약 재무상태표 (별도기준)

- 신규 항공기 도입에 따른 자산 및 부채 증가, 적정 수준의 부채비율 관리로 재무건전성 유지
- 여객 사전 예약 증가로 선수금(부채) 증가

(단위 : 억원)

| 구 분 | 24년말 | 25년말(E) | 증 감 | | 비 고 |
|---------------|---------|---------|---------|--------|--------------------|
| 자산 총계 | 335,723 | 384,567 | +48,844 | +14.5% | |
| 유동 자산 | 79,045 | 72,780 | -6,265 | -7.9% | |
| 현금성 자산 | 44,254 | 34,926 | -9,328 | -21.1% | 웨스트젯 지분 투자 2.2억불 등 |
| 비유동 자산 | 256,678 | 311,787 | +55,109 | +21.5% | |
| 항공기 관련 자산 | 156,005 | 195,219 | +39,214 | +25.1% | 신규 항공기 도입 |
| 부채 총계 | 231,324 | 272,688 | +41,364 | +17.9% | |
| 금융 부채 | 127,295 | 160,267 | +32,972 | +25.9% | 신규 항공기 도입 등 |
| 기타 부채 (영업 부채) | 104,029 | 112,421 | +8,392 | +8.1% | |
| 선수금 | 52,136 | 56,018 | +3,882 | +7.4% | 매표대가수금 증가 |
| 자본 총계 | 104,399 | 111,879 | +7,480 | +7.2% | |
| 부채비율 | 222% | 244% | | | 부채 총계/자본 총계 |
| 순 금융부채 | 83,041 | 125,341 | +42,300 | +50.9% | 금융부채 - 현금성 자산 |



요약 손익계산서 (별도기준)

- 영업수익 : 4분기 4조 5,516억원
- 영업이익 : 4분기 4,131억원

| 구 분 | '24. 4Q | '25. 4Q(E) | 증 감 | | 비 고 |
|-----------|---------|------------|--------|--------|-----------------------------|
| 영업수익 | 40,296 | 45,516 | +5,220 | +13.0% | |
| 여객 노선 수익 | 23,746 | 25,917 | +2,171 | +9.1% | 국제선 2조 4,639억원, 국내선 1,278억원 |
| 화물 노선 수익 | 11,980 | 12,331 | +351 | +2.9% | |
| 기타 수익 | 4,570 | 7,268 | +2,698 | +59.0% | 항공우주 매출 3,082억원 |
| 영업비용 | 35,943 | 41,385 | +5,442 | +15.1% | |
| 연료비 | 10,645 | 11,051 | +406 | +3.8% | 단가 +41억, 소모량 -37억, 환율 +402억 |
| 연료비 외 | 25,298 | 30,334 | +5,036 | +19.9% | 인건비, 감가상각비, 정비비, 공항/화객비 등 |
| 영업이익 | 4,353 | 4,131 | -222 | -5.1% | |
| (영업이익률) | (10.8%) | (9.1%) | | | |
| 영업외손익 | -855 | -818 | +37 | | |
| 순이자손익 | -576 | -926 | -350 | | 신규 financing 증가로 이자비용 증가 |
| 외화환산차손익 | -2,966 | -1,158 | +1,808 | | 순외화부채 55억불 (장부가) |
| 파생상품손익 | 2,116 | 543 | -1,573 | | |
| 법인세차감전순이익 | 3,498 | 3,314 | -184 | | |
| 당기순이익 | 2,516 | 2,840 | +324 | | |

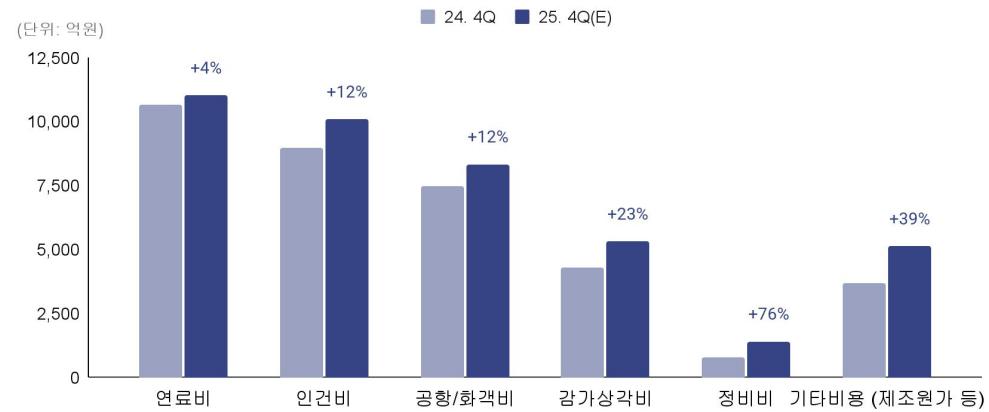
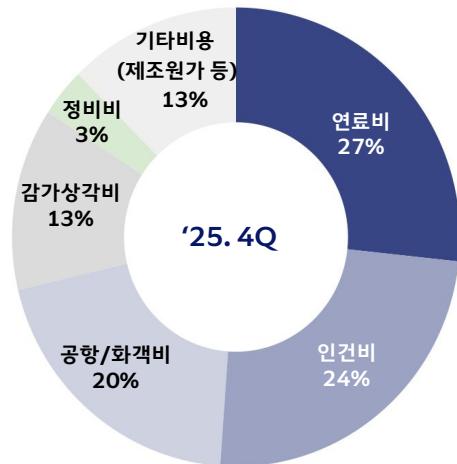
※ 평가환율(USD/원) : '24년말 1,470.0 → '25년 4분기말 1,434.9원 (-35.1원 / -2.4%)



영업비용

■ 영업비용 4.1조원 (전년비 +5,442억원)

- 연 료 비 : +406 억원 (4%)YoY (단가 +41억, 소모량 -37억, 환율 +402억)
- 인 건 비 : +1,116 억원 (+12%)YoY (통상임금 효과에 따른 인건비 증가)
- 공항/화객비 : +866 억원 (+12%)YoY (조업단가 인상 등 반영)
- 감가상각비 : +1,003 억원 (+23%)YoY (신기재 도입에 따른 감가상각비 증가)
- 제조원가 : +1,166 억원 (+151%)YoY (항공우주 사업본부 제조원가 증가)

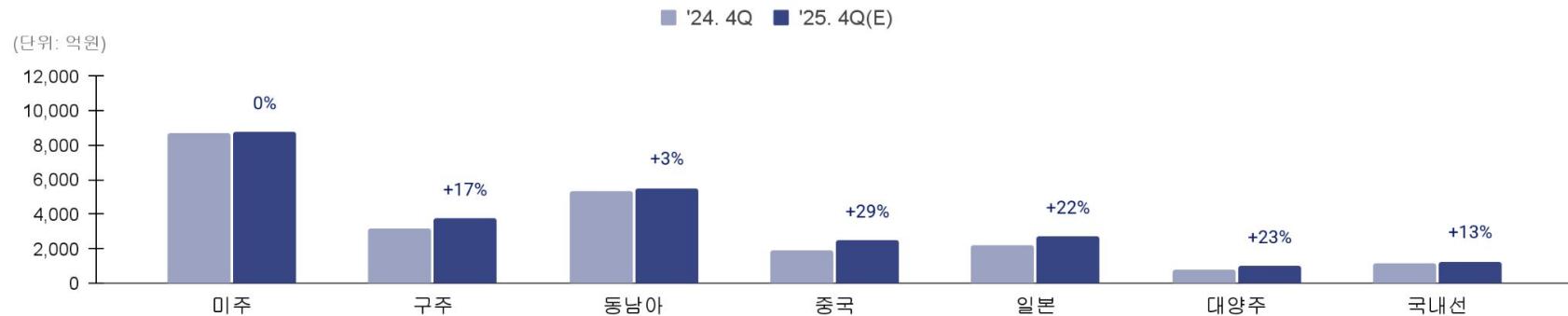


여객사업 : 4분기 실적

■ 10월 초 황금 연휴 기간 및 일본/중국 중심 단거리 수요 집중으로 전년 동기 대비 수익성 제고

- (중국) 무비자 체류 정책 효과로 한중 양방향 호조, (일본) 동계 성수기 엔저 영향으로 실적 개선

노선별 여객 매출

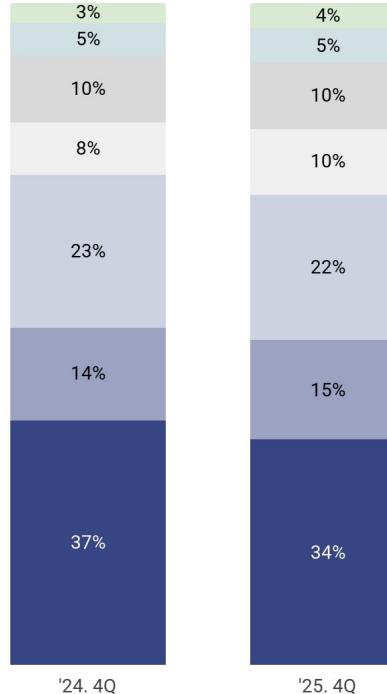


| 구 분 | '24. 4Q | '25. 3Q | '25. 4Q(E) | 전년 대비 (%) | 전분기 대비 (%) |
|--------------|---------|---------|------------|-----------|------------|
| 공급 (백만km) | 22,958 | 23,364 | 23,978 | +4.4% | +2.6% |
| 수송 (백만km) | 19,556 | 19,635 | 20,072 | +2.6% | +2.2% |
| L/F | 85.2% | 84.0% | 83.7% | -1.5%p | -0.3%p |
| Yield (원/km) | 121 | 123 | 129 | +6.3% | +4.7% |

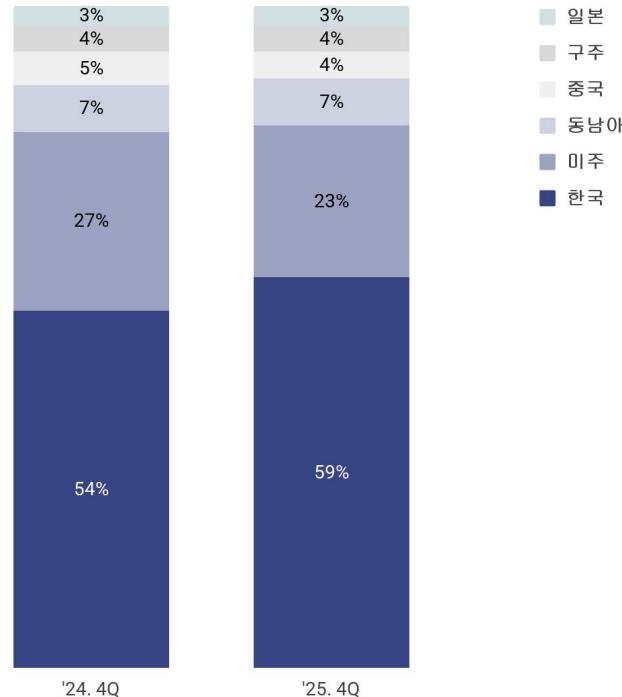


여객사업 : 노선별 지역별 매출

■ 노선별 매출 비중



■ 판매지역별 매출 비중



여객사업 : 전망

■ 연초 수요 증가 전망 속 유동적 대외환경 대응 기조 유지

- 2월 설 연휴 및 4월 초 부활절 전 여행/방문 수요 증가 예상
- 현지 정세, 환율, 입국 규정 등 환경 변화에 능동적으로 대응

■ 최근 원화 약세 및 한국발 수요 둔화 고려, 현지발 고단가 판매 확대로 수익성 방어

- 미주 : 부활절 연휴기간 및 미국 봄방학 시즌 한국행 수요 유입 양호
- 구주 : 구주발 일본행 수요 호조 지속, 계절적 비수기로 한국발 관광수요는 약세
- 동남아/대양주 : 환율/치안 이슈 등으로 한국발 관광수요 약세 전망, 대양주 노선은 호조 지속
- 중국 : 무비자 정책 수혜로 양방향 수요 견조, 춘절(설) 연휴기간 수요 강세
- 일본 : 동계 성수기, 엔저 및 K-Culture 영향으로 수요 강세 지속 예상

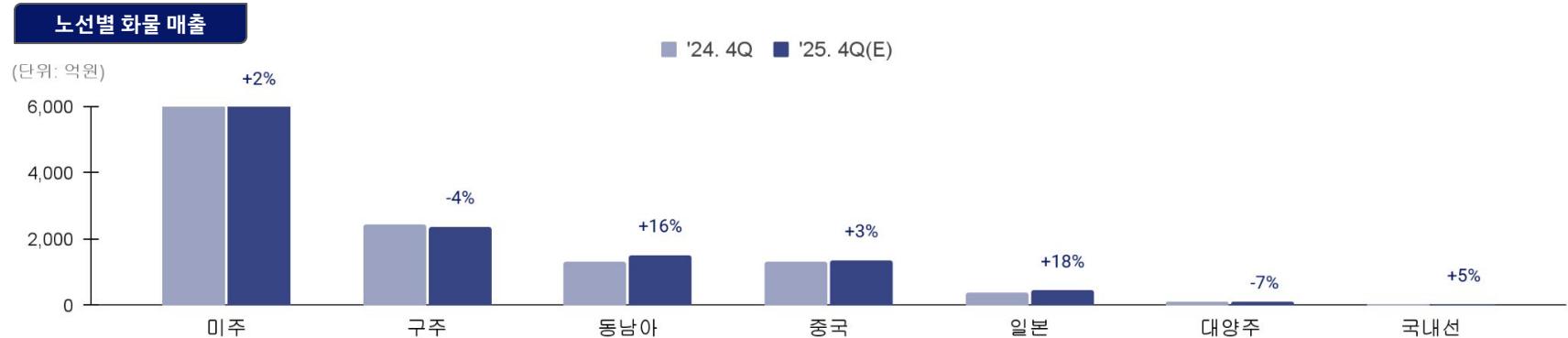
■ 수요 집중 기간 탄력적 공급 운영을 통한 수익 극대화

- 설 연휴 및 이벤트 기간, 일본(삿포로, 오키나와 등), 중국(타이베이), 미주(拉斯베이거스) 부정기편 편성
- 시장성 점검 목적 이집트 카이로 부정기편 운영 (1~2월)



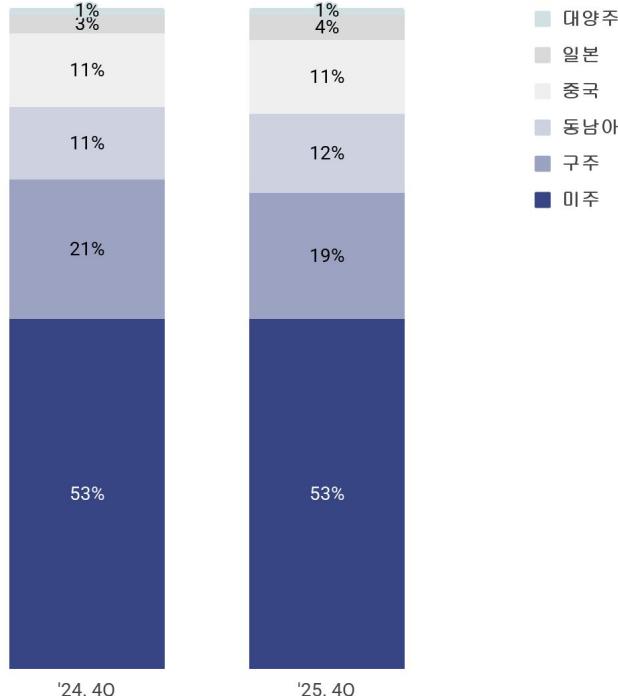
화물사업 : 4분기 실적

- 4분기 미-중 관세 유예 협상 등 대외 불확실성 완화 및 연말 소비 특수에 따라 시장 수요 완만한 증가
 - '25년 11월, 글로벌 항공화물 수요 전년비 +6.9% 증가로 수요 증가폭 확대 (공급 +6.5%) [출처: IATA]
- 고정 물량 지속 확대를 통한 안정적 수익 기반 확보 및 수요 상황에 연동한 공급 운영으로 수익 증대
 - 반도체장비/서버/이차전지 등 AI 연관 수요 증가, 자동차부품/태양광 설비 등 프로젝트 수요 유치

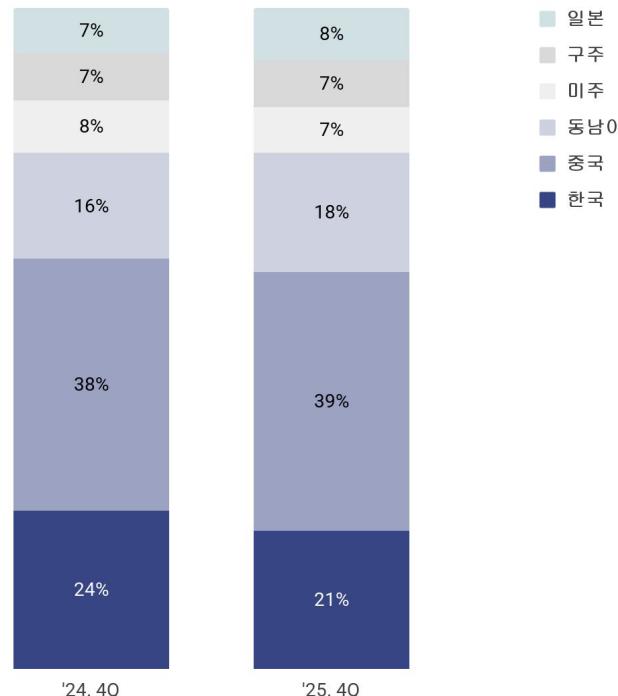


화물사업 : 노선별 지역별 매출

■ 노선별 매출 비중



■ 판매지역별 매출 비중



화물사업 : 전망

- 2026년 보호무역주의 확산, 글로벌 경제 성장 및 교역 둔화에 따른 불확실한 시장 환경 전망
 - 미·중 무역합의로 관세 리스크 감소하였으나, 양국 관계 불확실성에 따른 시장 변동성 지속
 - EU, 캐나다 등 보호무역 확대, 중동/남미 정치 불안 등 지정학적 불안 상존
- 수익 포트폴리오 다각화를 통한 안정적인 수요 기반 확장으로 시장 불확실성에 대응
 - 기존 화주와 협력 확대를 통한 시장 변동 대응력 강화, 신규 고정수요 개발을 통한 영업망 다변화
 - 글로벌 포워더와 파트너십 지속 확대를 통한 수익 기반 강화로 불안정한 대외 환경에 유연하게 대응
- 시장 상황에 연동한 탄력적인 화물기 공급 운영 및 성장 수요 유치를 통한 수익성 극대화
 - 1분기 중국 춘절, 한국 설 등 연휴 기간 선제적인 수요 예측으로 화물기 공급 운영 최적화
 - AI 산업 지속 성장에 따른 반도체/서버랙/증설설비 및 자동차부품/소재, K-뷰티 등 수요 유치 확대



항공기 보유 현황

(단위 : 대)

| 구 분 | 기 종 | 2024. 12. 31 | 2025. 12. 31 | 증 감 |
|-------|--------------|--------------|--------------|-----------|
| 중대형기 | B747-8i | 7 | 4 | -3 |
| | B777 | 36 | 33 | -3 |
| | B787-9 | 13 | 14 | +1 |
| | B787-10 | 5 | 13 | +8 |
| | A380 | 7 | 6 | -1 |
| | A350 | 2 | 2 | |
| | A330 | 22 | 18 | -4 |
| | 소 계 | 92 | 90 | -2 |
| 소형기 | B737-800/900 | 17 | 17 | |
| | B737-8 | 5 | 6 | +1 |
| | A321Neo | 15 | 19 | +4 |
| | A220 | 10 | 10 | |
| | 소 계 | 47 | 52 | +5 |
| | 여객기 계 | 139 | 142 | +3 |
| 화물기 | B747F | 4 | 4 | |
| | B747-8F | 7 | 7 | |
| | B777F | 12 | 12 | |
| 화물기 계 | | 23 | 23 | |
| 총 계 | | 162 | 165 | +3 |



[참 고] 운송 실적 (별도 기준)

| 구 분 | | '24.4Q | '25. 4Q(E) | 전년 대비 증감 | '24.4Q 누적 | '25. 4Q 누적(E) | 전년 대비 증감 | |
|-----|-----------------|--------------|------------|----------|-----------|---------------|----------|--------|
| 여객 | 국제선 | 노선수익 (억원) | 22,618 | 24,639 | +8.9% | 93,059 | 93,744 | +0.7% |
| | | ASK (백만km) | 22,304 | 23,135 | +3.7% | 88,343 | 89,508 | +1.3% |
| | | RPK (백만km) | 18,973 | 19,387 | +2.2% | 74,310 | 75,575 | +1.7% |
| | | L/F | 85.1% | 83.8% | -1.3%p | 84.1% | 84.4% | +0.3%p |
| | | Yield (원/km) | 119 | 127 | +6.6% | 125 | 124 | -0.9% |
| | 국내선 | 노선수익 (억원) | 1,128 | 1,278 | +13.3% | 4,727 | 4,703 | -0.5% |
| | | ASK (백만km) | 654 | 843 | +29.0% | 2,712 | 2,910 | +7.3% |
| | | RPK (백만km) | 584 | 685 | +17.3% | 2,355 | 2,459 | +4.4% |
| | | L/F | 89.2% | 81.2% | -8.1%p | 86.9% | 84.5% | -2.3%p |
| | | Yield (원/km) | 193 | 187 | -3.5% | 201 | 191 | -4.7% |
| 화물 | 국제선 + 국내선 | 노선수익 (억원) | 11,980 | 12,331 | +2.9% | 44,116 | 44,093 | -0.1% |
| | | ACTK (백만톤km) | 3,051 | 3,121 | +2.3% | 12,131 | 11,995 | -1.1% |
| | | CTK (백만톤km) | 2,230 | 2,197 | -1.5% | 8,846 | 8,530 | -3.6% |
| | | L/F | 73.1% | 70.4% | -2.7%p | 72.9% | 71.1% | -1.8%p |
| | | Yield (원/km) | 537 | 561 | +4.5% | 499 | 517 | +3.6% |



[참 고] 항공우주사업본부 신규 수주

- 글로벌 공급망 재편 및 기술 블록화로 방산 시장의 패러다임 변화
- 미래 핵심기술 내재화 및 파트너십 확대를 통해 중장기 수주 기반을 안정적으로 확보, 지속 가능한 성장 동력 구축
 - 항공통제기 : 25년 10월, 대한항공-L3Harris 컨소시엄으로 최종 사업자 선정 및 사업 조기 착수
 - 전자전기 : 25년 12월, 대한항공-LIG넥스원 우선협상대상자 선정

항공통제기

- 원거리에서 항공기/미사일 동향을 포착하고, 아군 전투기를 공중 지휘



전자전기

- 적 항공기와 지상 레이더 등 전자장비를 무력화하고 통신체계를 마비

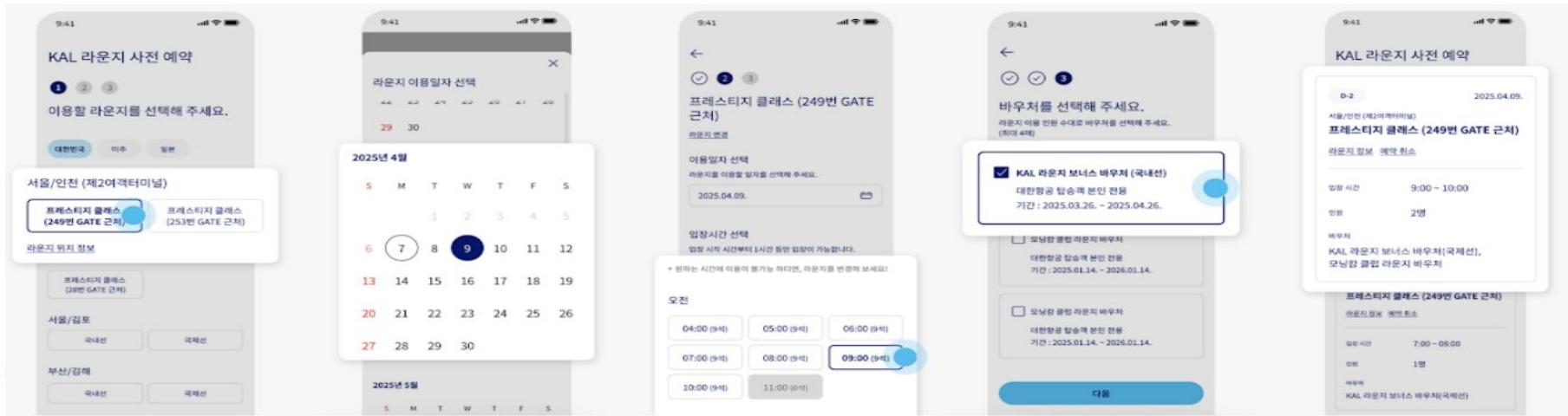


[참고] 인천공항 제2여객터미널 라운지 서비스 강화

- '라운지 사전 예약 서비스'를 통해 라운지 혼잡도, 위치 확인 및 대기없이 입장 가능
- 통합 대비 제2여객터미널(T2) 라운지 면적, 수용 인원 확대 증설, 고객 편의성 확대 및 서비스 강화

'라운지 사전 예약' 서비스

- 홈페이지 또는 모바일 앱을 통해 인천공항 내 직영 라운지 위치와 실시간 혼잡도 정보 제공
- 라운지 만석 시 현장에서 휴대전화 번호를 통한 예약 시스템 도입
- 빅데이터를 이용한 라운지 입장 수요 예측을 통해 라운지 혼잡 예방 및 철저한 식음료 관리로 고객에게 쾌적한 라운지 이용 경험 선사





감사합니다