



# 대한항공

2021년 1분기 실적

# Disclaimer

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 (대한항공 별도 기준)

(단위: 억원)

구 분	2020년 1분기	2021년 1분기	증 감		비 고
<b>영업수익</b>	<b>23,098</b>	<b>17,498</b>	<b>-5,600</b>	<b>-24%</b>	
여 객	12,828	1,580	-11,248	-88%	
화 물	6,476	13,530	+7,054	+109%	
기 타	3,794	2,388	-1,406	-37%	항공우주 -805억원 (-52%)
<b>영업비용</b>	<b>23,755</b>	<b>16,253</b>	<b>△7,502</b>	<b>-32%</b>	
연료비	5,885	3,281	-2,604	-44%	소모량 -33%, 급유단가 -14%, 평균환율 -7.0%
연료비 외	17,870	12,972	-4,898	-27%	
<b>영업이익</b> [영업이익률]	<b>-657</b> [-2.8%]	<b>1,245</b> [7.1%]	<b>+1,902</b> [+9.9%p]		<b>흑자전환</b>
영업외손익	-8,771	-1,577	+7,194		
순이자비용	-1,170	-922	+248		
외화환산차손익	-5,368	-1,788	+3,580		
<b>법인세차감전순손익</b>	<b>-9,428</b>	<b>-332</b>	<b>+9,096</b>		<b>적자감소</b>
<b>분기순손익</b>	<b>-6,920</b>	<b>-288</b>	<b>+6,632</b>		<b>적자감소</b>

- 평가환율(원/USD): 2020년 말 1,088.0 → 2021. 1분기말 1,133.5 (+45.5원/USD, +4.18%)

영업 수익 1조 7,498억원

영업 이익 1,245억원



## 요약재무상태표 (대한항공 별도 기준)

(단위: 억원)

구 분	2020년 말	2021년 1분기	증 감		비 고
자산 총계	247,473	261,970	+14,497	+5.9%	
유동 자산	37,178	51,251	+14,073	+37.9%	
현금성 자산	12,544	26,243	+13,699	+109.2%	단기금융상품 포함
비유동 자산	210,295	210,719	+424	+0.2%	
항공기 관련 자산	148,081	145,332	-2,749	-1.9%	
부채 총계	213,779	195,505	-18,274	-8.5%	부채비율 634% → 294% (-340%p)
금융 부채	152,642	135,363	-17,279	-11.3%	
기타 부채	61,137	60,142	-995	-1.6%	
선수금	27,162	27,654	+492	+1.8%	
자본 총계	33,694	66,465	+32,771	+97.3%	유상증자

- 평가환율(원/USD): 2020년 말 1,088.0 → 2021. 1분기말 1,133.5 (+45.5원/USD, +4.18%)

**자 산** 26조 1,970억원

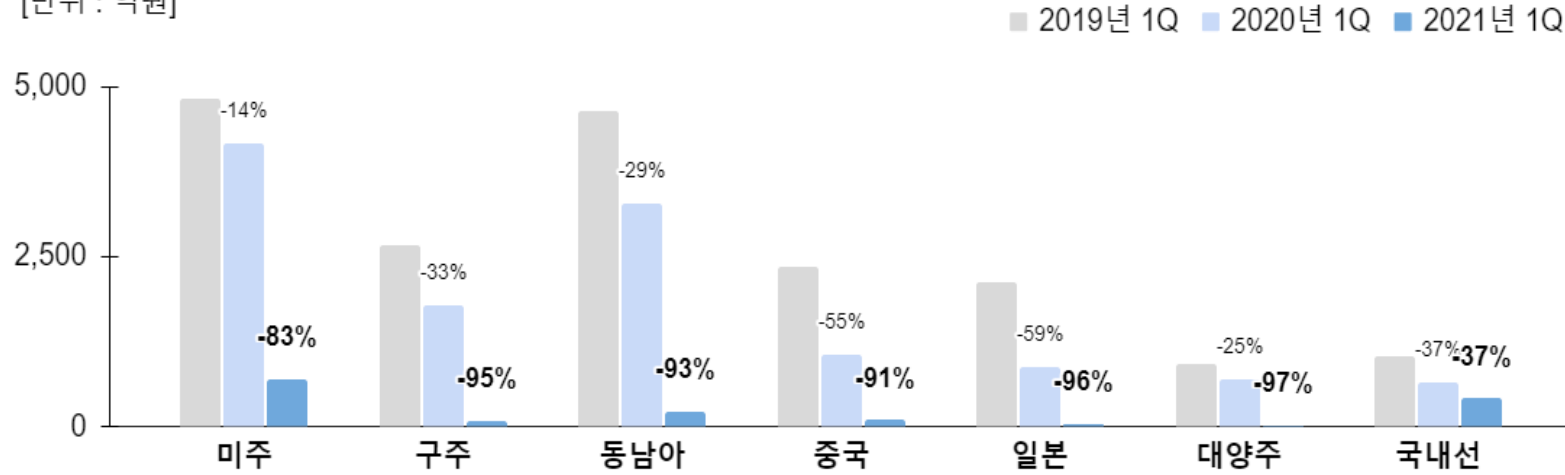
**부 채** 19조 5,505억원  
(부채비율 294%)

**자 본** 6조 6,465억원  
(유상증자 자본확충 +3.3조)



# 여객사업

[단위 : 억원]



구 분	2019년		2020년		2021년	
	1분기	1분기	전년비	1분기	전년비	
공급 (백만km)	24,570	18,985	-22.7%	5,551	-70.8%	
수송 (백만km)	19,702	13,897	-29.5%	1,383	-90.0%	
L/F	80.2%	73.2%	-7.0%p	24.9%	-48.3%p	

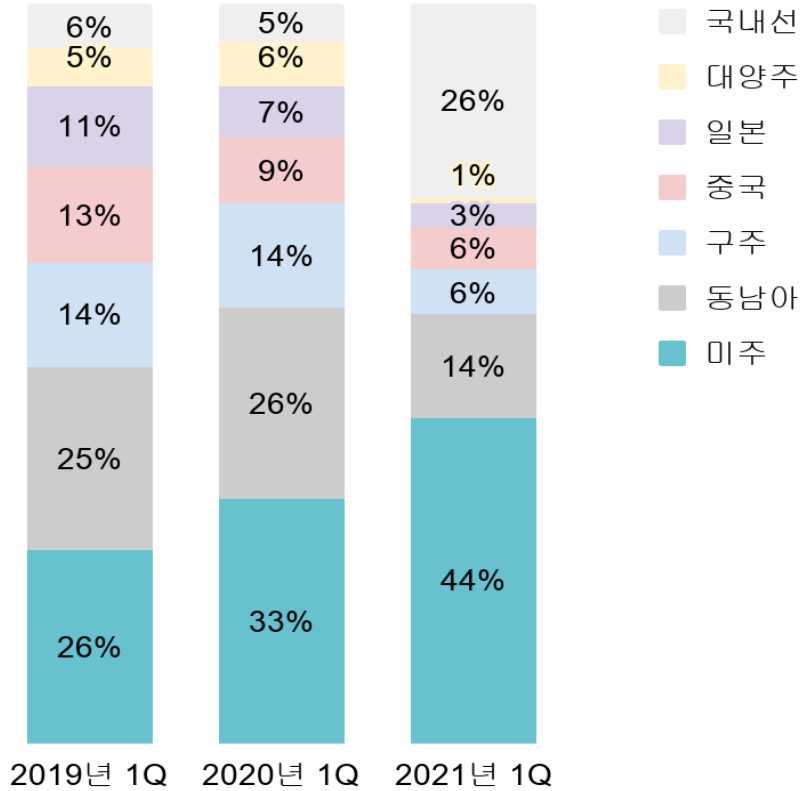
## 코로나 19로 인한 여객 수요 위축 지속

- 코로나19 영향으로 전년 동기 대비 전노선 수요 급감
- 전년말 코로나19 3차 대유행 이후 국내선 수요 점진적 회복 추세

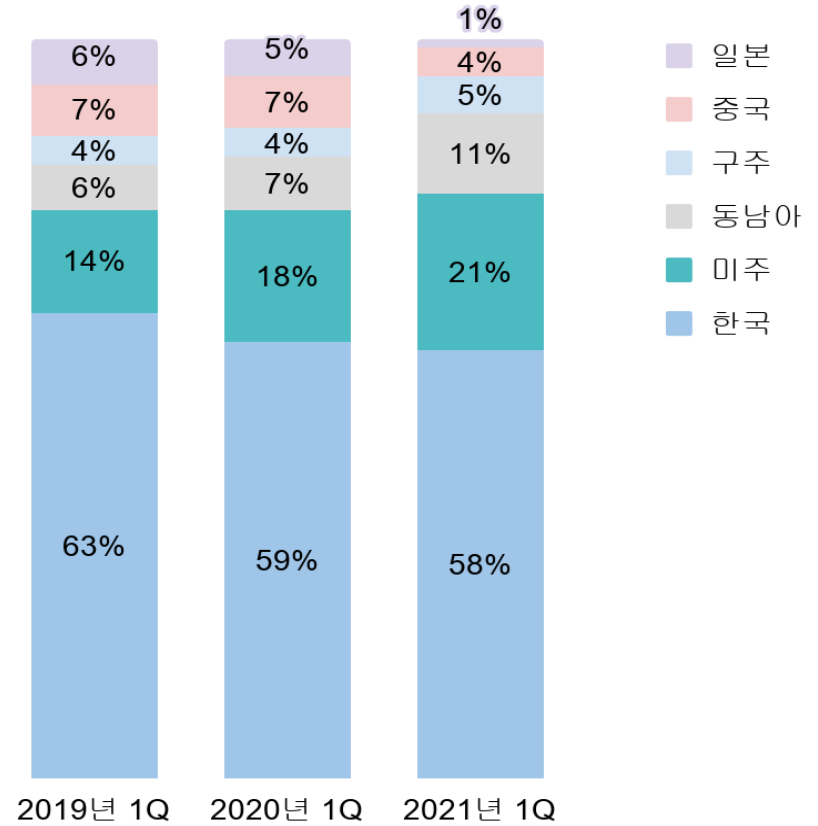


# 여객사업

## 노선별 매출 비중

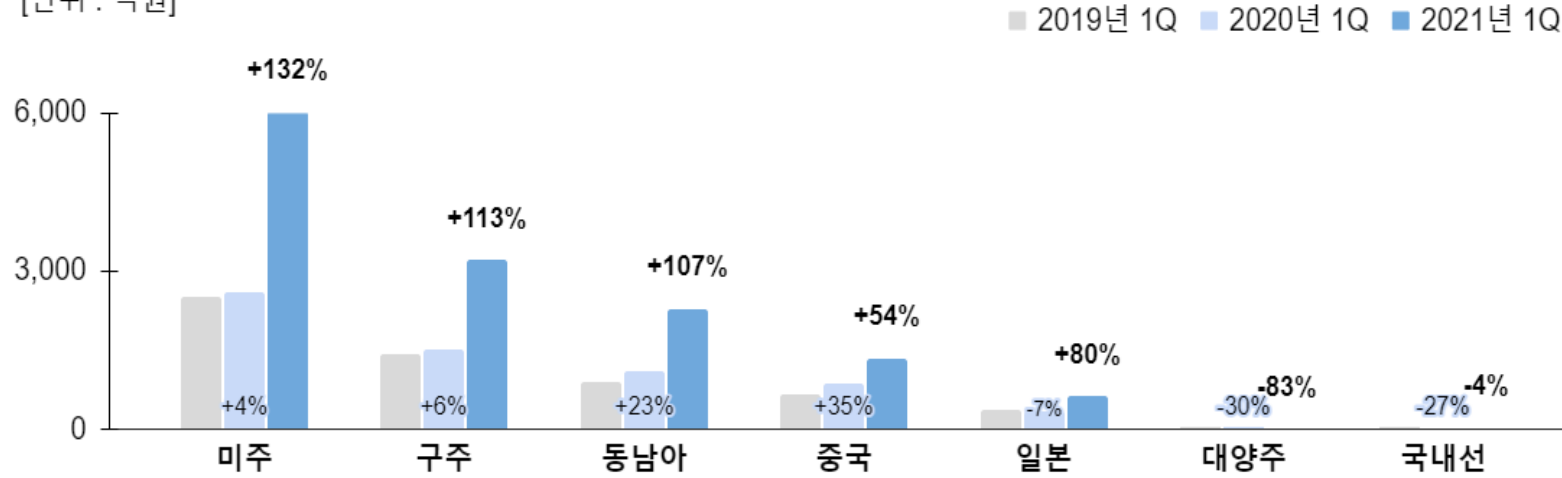


## 판매지역별 매출 비중



# 화물사업

[단위 : 억원]



구 분	2019년		2020년		2021년	
	1분기	1분기	전년비	1분기	전년비	
공급 (백만톤/km)	2,603	2,481	-4.7%	2,883	+16.2%	
수송 (백만톤/km)	1,821	1,878	+3.1%	2,446	+30.2%	
L/F	70.0%	75.7%	+5.7%p	84.8%	+9.1%p	

## 화물수요 대비 공급 부족 상황 지속

- 글로벌 경기회복 기대에 따른 교역량 증가 및 해운 공급 부족 심화로 항공화물 수요 강세

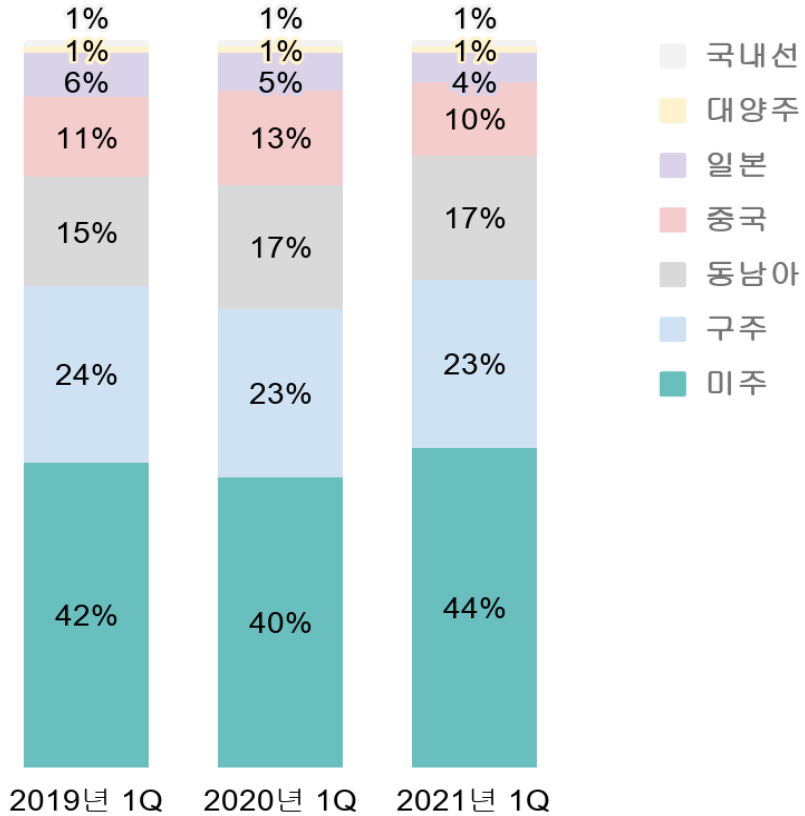
## 공급확대 및 High-yield 수요 유치 통한 수익 증대

- 화물기 가동률 제고 및 화물전용여객기 운항 증대

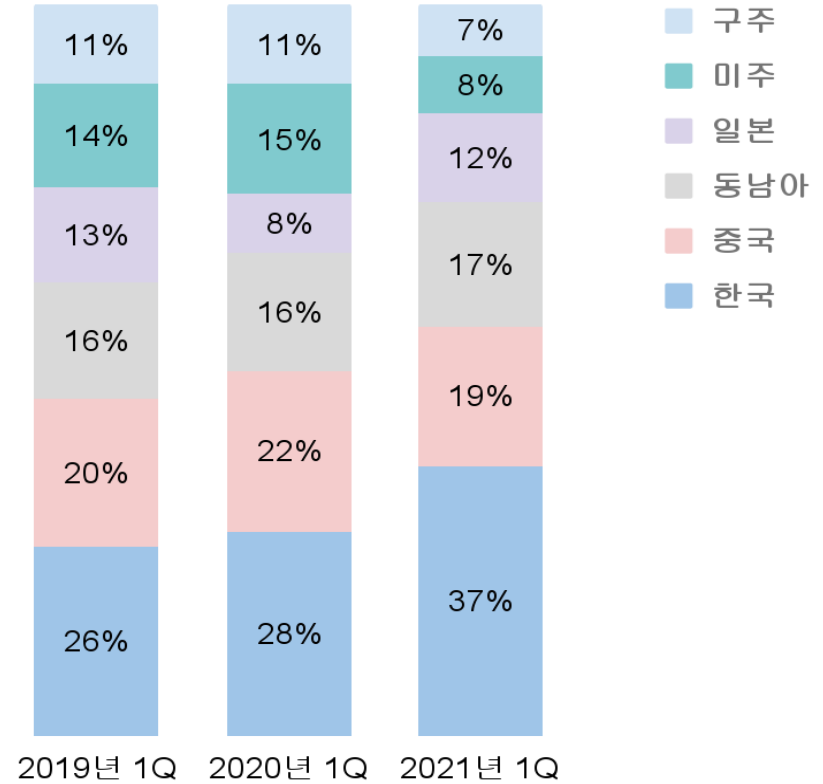


# 화물사업

## 노선별 매출 비중



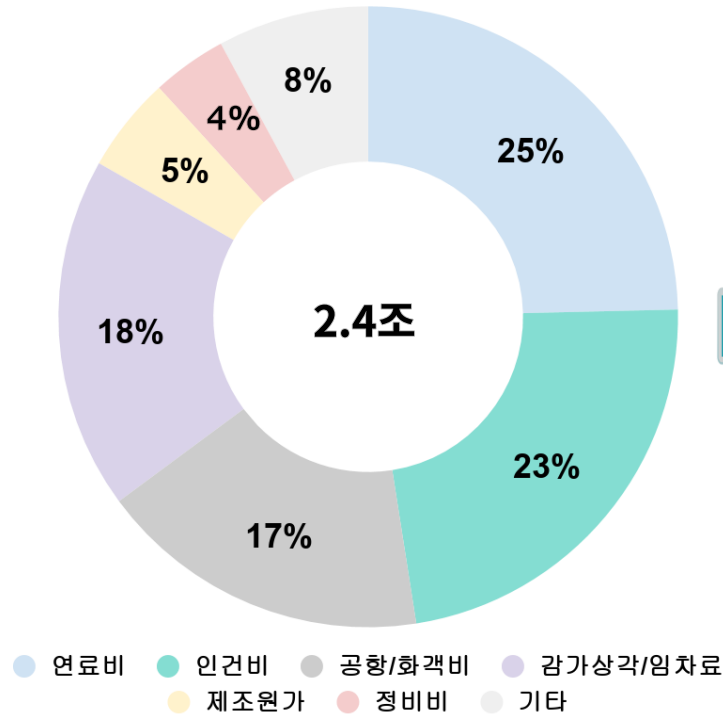
## 판매지역별 매출 비중



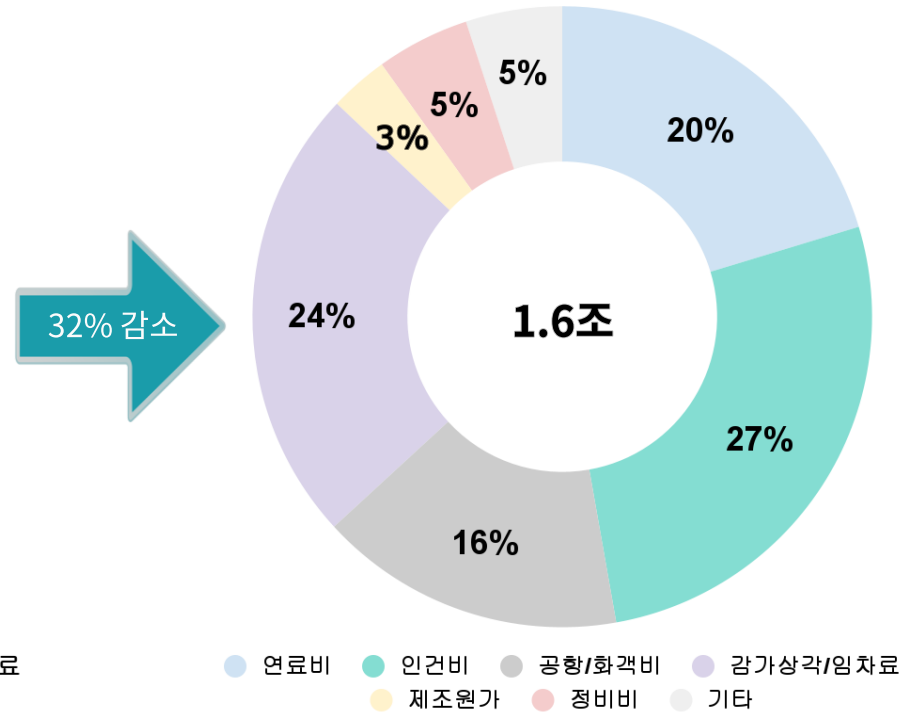


# 영업비용

2020년 1분기



2021년 1분기



## 영업비용 1.6조원

- 연료유류비 : 유가 하락 및 소모량 감소 (소모량 -33%, 급유단가 -14%)
- 인건비 : 순환 휴업, 비행 수당 감소 등
- 공항/화객비 : 여객운항 감소로 시설이용료, 공항조업비, 화객비 등 동반 감소



## 여객사업 전망

### 코로나19 재확산 및 백신 보급 관련 우려와 기대감 공존

- 코로나19 재확산에 따른 사회적 거리두기 강화로 수요 위축 지속
- 미국, 영국 등 백신 접종 속도 상위 국가 중심 여행심리 회복 조짐
- 4월 이후 춘계 성수기 기간으로 제주 노선 중심의 국내선 수요 호조

### 위드 코로나 관련 수요 개발

- 코로나19 특수 수요 유치: 귀국/출장 목적 전세기, 무착륙 국제관광비행 등
- 시즌/이벤트성 수요 유치: 미주노선 유학생 판매 강화, 도쿄 올림픽 선수단/미디어 수요 유치

### 시장 변화에 적기 대응 가능한 운영 체제 구축

- 국가별 입국 제한 및 코로나 19 추이 변화 고려한 탄력적 노선 운영 지속
- 백신 여권 도입, 국가 간 Travel Bubble 체결 등 여행환경 변화에 사전 대응 전략 수립



## 화물사업 전망

### 2021년 2분기, 항공화물 수요 대비 공급 부족 상황 지속 전망

- 코로나 19 재확산, 변이 바이러스 발생 등으로 여객기 공급 회복 지연
- 가용 기재 최대 활용하여 고단가 수요 유치 및 수익 극대화 추진

### 화물전용여객기 경제성 강화

- 화물전용여객기 운영 항공사 증가로 경쟁 심화 예상
- 경제성 향상을 위하여 좌석장탈 기재 운영 확대 및 장기 계약을 통한 안정적 수요 확보

### 항공화물시장 불확실성에 선제적 대응

- 유가 상승, 경쟁 심화, 여객기 공급 회복 등에 따른 시장 불확실성 증대
- 탄력적 기단운영, 원가 경쟁력 강화, 안정적 수익 확보 (장기계약) 등 선제적 대응으로 변동성 최소화



## 항공기 보유 현황

구 분	기 종	2021.03.31	2020.12.31
중대형기	A380	10	10
	A330	30	29
	B747-400	-	-
	B747-8I	10	10
	B777	42	42
	B787-9	10	10
소형기	B737-800/900	25	25
	A220 (CS300)	10	10
<b>여객기 계</b>		<b>137</b>	<b>136</b>
화물기	B747F	4	4
	B747-8F	7	7
	B777F	12	12
<b>화물기 계</b>		<b>23</b>	<b>23</b>
<b>총 계</b>		<b>160</b>	<b>159</b>

## 화물전용 여객기 현황

- 좌석 장탈
  - 여객기 좌석 제거 후 화물 탑재  
(여객수요 회복 즉시 여객노선에 투입 가능)
  - B777 10대
  - A330 6대 (2분기)
- CSB(Cargo Seat Bag) 장착
  - B777 2대
  - B747-8I 1대 (2분기)  
(CSB: 좌석에 화물을 탑재할 수 있는 도구)




# 아시아나항공 인수/통합

## 진행 경과

2020년 11월	아시아나항공 인수 결정
2021년 1월	기업결합신고서 제출 (한국 등 14개 국가)
2021년 3월 ~ 현재	PMI (Post Merger Integration, 인수후 통합전략) 제출 대한항공 유상 증자 완료 (3.3조원) 기업결합심사 진행 중 (2021년 2월 터키 승인)
기업결합신고 승인 후	아시아나항공 지분 63.9% 인수 및 계열사 편입
지분 인수 후 약 2년	대한항공의 아시아나항공 합병

## 참고자료

아시아나항공 인수/통합 계획 관련  
대한항공 온라인 언론 간담회 (3/31)  
[\[LINK\]](#) 



A grayscale, atmospheric photograph of a mountain range. The mountains are layered, with the foreground being the darkest and most detailed, and subsequent layers becoming increasingly hazy and lighter in tone, creating a sense of depth and distance. The sky is a uniform, light gray, blending into the mist. Centered in the middle of the image is the Korean text '감사합니다' (Thank you) in a bold, black, sans-serif font.

**감사합니다**