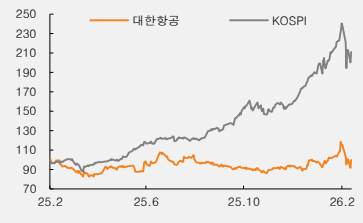


투자 의견(유지)	<b>매수</b>
목표주가(상향)	<b>▲ 31,000원</b>
현재주가(26/3/10)	24,350원
상승여력	27.3%

영업이익(25F,십억원)	1,271
Consensus 영업이익(25F,십억원)	1,178
EPS 성장률(25F,%)	-47.4
MKT EPS 성장률(25F,%)	36.0
P/E(25F,x)	12.0
MKT P/E(25F,x)	18.0
KOSPI	5,532.59
시가총액(십억원)	8,966
발행주식수(백만주)	368
유동주식비율(%)	67.3
외국인 보유비중(%)	18.7
베타(12M) 일간수익률	0.65
52주 최저가(원)	20,150
52주 최고가(원)	28,950

(%)	1M	6M	12M
절대주가	-2.4	1.9	0.2
상대주가	-6.5	-39.0	-53.4



[운송플랫폼/에너지]

류제현  
jay.ryu@miraeasset.com

김주희  
joohee.kim@miraeasset.com

# 대한항공

## 항공우주부문, 방산을 업고 성장한다

### 다시 주목받을 항공우주: 방산으로 장기 성장의 기틀을 닦는다

대한항공 항공우주사업본부의 매출은 2025년 7,796억원을 기록했다. 정비 부문이 제외된 점을 감안하면 매우 높은 성장 추세이다. 수주잔고는 3Q25말 3.9조원이다. 2026년 신규수주 1.7조원을 목표하고 있으며, 매출 및 수주잔고는 각각 1조원, 4.4조원으로 확대될 전망이다.

항공기체 사업은 현재 약 60%의 비중을 차지하고 있는 부문으로, 주력 기종인 보잉 737, 787 등 부품의 생산량이 회복하면서 2030년까지 실적 개선을 이끌 것으로 보인다. 2030년부터는 민항 항공기체 제작 중심의 구조에서 방산 중심으로 사업 포트폴리오가 크게 재편될 전망이다.

대형 군용기는 UH-60 성능개량, 항공통제기 2차 사업 등의 매출이 2030년경 본격적으로 발생할 것으로 보인다. 성능개량 및 체계 개발 사업은 초반에는 매출 규모가 작으나, 양산 단계에 진입하는 2030년대 초반에 매출이 급증하는 구조로 성장 잠재력이 높다. 무인기 역시 중고도 무인기(MUAV)의 양산과 더불어 저피탐 무인 편대기, 소모성 협동 전투기 등 개발 중인 다양한 무인기 플랫폼들이 수익화 단계에 접어들게 된다. 성장을 뒷받침하기 위해 약 2,000억원을 투자하여 2029년까지 약 11,000평 규모의 신규 다목적 공장을 건설할 계획이며, 이를 통해 무인기 및 군용기 생산 능력을 대폭 확대할 예정이다.

### 목표주가 31,000원으로 상향하며 매수 의견 유지

적용연도 변경으로 목표주가를 기존 29,000원에서 31,000원(PBR 1배)로 상향하며 매수의견을 유지한다. 현재 주가는 12개월 선행 PBR 0.8배로 여전히 저평가 상태이다. 방산을 포함한 항공우주 사업부문은 EBITDA 대비 15배 적용시 1.5조원~2조원의 잠재적 가치 평가가 가능하다. 목표 수주와 실적 가시화시 주가에 빠른 반영이 가능할 전망이다.

별도 기준 단기 실적은 다소 정체될 것으로 추정된다. 자회사 실적 부진이 이어지면서 상반기까지는 연결 실적 자체는 전년비 감익할 가능성이 있다. 최근 중동 위기로 유가 및 환율 상승에 따른 영향이 장기화될 경우 주가 변동 리스크는 상존한다. 하지만, 주가 하락은 장기적인 매수 기회라는 판단이다. 하반기 노선 규제 완화와 자회사 비용 구조개선 등으로 하반기부터는 실적 개선 가시화가 예상되기 때문이다.

결산기 (12월)	2023	2024	2025F	2026F	2027F
매출액 (십억원)	16,112	17,871	25,570	27,580	28,746
영업이익 (십억원)	1,790	2,110	1,271	1,556	1,799
영업이익률 (%)	11.1	11.8	5.0	5.6	6.3
순이익 (십억원)	1,061	1,317	693	329	409
EPS (원)	2,873	3,567	1,877	891	1,108
ROE (%)	11.5	13.2	6.5	2.9	3.5
P/E (배)	8.3	6.3	12.0	27.3	22.0
P/B (배)	0.9	0.8	0.8	0.8	0.7
배당수익률 (%)	3.1	3.3	3.3	3.1	3.1

주: K-IFRS 연결 기준, 순이익은 지배주주 귀속 순이익  
자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

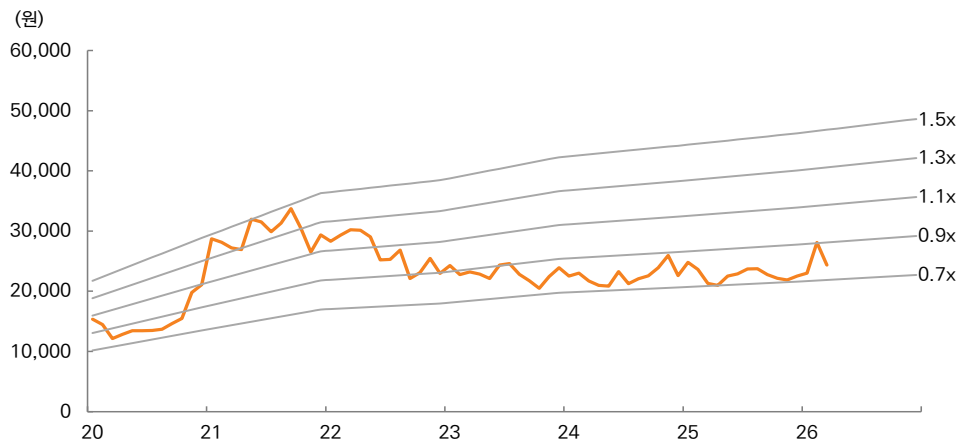
표 1. 분기별 실적 추이 및 전망

(십억원, %)

	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	1Q26F	2Q26F	3Q26F	4Q26F	2025	2026F	2027F
매출액	6,492	6,211	6,027	6,840	6,731	6,734	6,880	7,236	25,570	27,580	28,746
영업이익	431	370	158	312	392	255	410	500	1,271	1,556	1,799
세전이익	452	779	-334	128	232	101	265	381	1,025	979	1,217
순이익(지배)	285	485	-119	43	77	34	90	128	693	329	409
영업이익률 (%)	6.6	6.0	2.6	4.6	5.8	3.8	6.0	6.9	5.0	5.6	6.3
세전순이익률 (%)	7.0	12.5	-5.5	1.9	3.5	1.5	3.9	5.3	4.0	3.5	4.2
순이익률 (지배,%)	4.4	7.8	-4.6	0.6	1.2	0.5	1.3	1.8	2.7	1.2	1.4
국제여객 RPK 증감률(%)	4.5	-0.2	0.4	2.2	0.5	2.3	2.3	4.0	1.7	2.3	3.1
국제여객 L/F(%)	84.9	85.0	84.0	83.8	83.5	84.5	84.3	84.6	84.4	84.2	84.3
국제화물 RFTK 증감률(%)	-5.6	-5.0	-2.1	-1.5	4.2	1.9	0.7	2.8	-3.6	2.4	3.1
국제화물 L/F(%)	70.5	72.3	71.3	70.4	72.1	72.2	71.4	72.0	71.1	71.9	72.0

주1: K-IFRS 연결 기준, 순이익은 지배주주 귀속 순이익  
 주2: 2025년부터 아시아나항공 실적 포함  
 자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

그림 1. 대한항공 12M FWD PBR 밴드 추이



자료: Quantivise, 미래에셋증권 리서치센터

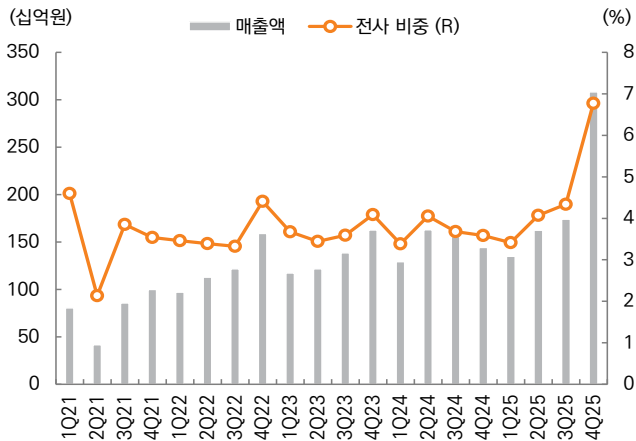
### 2026년 매출 1조원, 수주 잔고 4.4조원으로 확대 기대

25년 항공우주 매출액은 31.5% YoY 증가한 7,796억원을 기록했다. 전사 매출액 내 비중은 4.7%, 4Q25 기준으로는 6.7%까지 확대되었다. 2021년 370억원의 영업손실에서 2025년 첫 흑자전환이 확실시된 상황이다(3Q25 누적 영업이익 166억원, OPM 3.5%).

수주잔고의 경우 3Q25말 3.9조원을 상회하고 있다. 사업 부문별로 항공기체 2.1조원, 군용기MROU(정비·개조·업그레이드) 1.8조원, 무인기 8,297억원이다. 방산(군용기MROU, 무인기) 부문이 2조원 상당으로 크게 늘며 전체 증가를 견인했다. 특히 군용기 MROU 수주잔고는 전년말(3천억원) 대비 3배 이상으로 늘어난 1.1조원으로 봄바르디어 제트기 개조 및 1조 8천억 원 규모 전자전기 체계개발 사업(LIG넥스원 공동) 등이 주효했다.

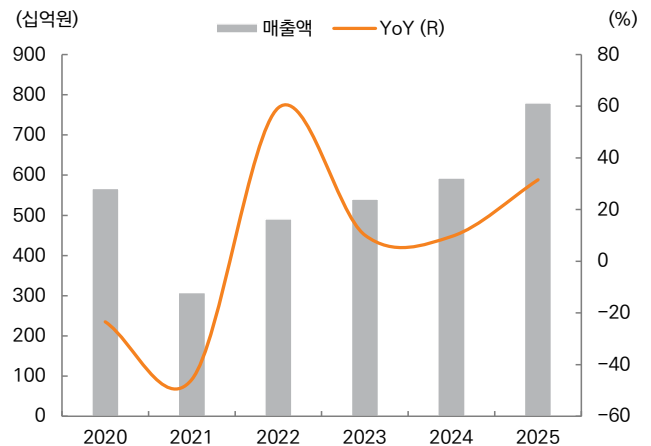
동사는 올해 26년 항공우주 사업 매출액 1조원 달성을 목표로 하고 있다. 수주 예상 금액은 1.7조원, 수주 잔고는 4.4조원으로 크게 확대할 계획이다. 이러한 실적 추세가 현실화된다면, 2030년까지 매출은 연평균 10~20%를 상회할 수 있을 것으로 전망된다. 매출 확대와 함께 영업 이익률 역시 2배 이상 개선 가능하다.

그림 2. 대한항공 항공우주 매출액 및 전사 비중(분기)



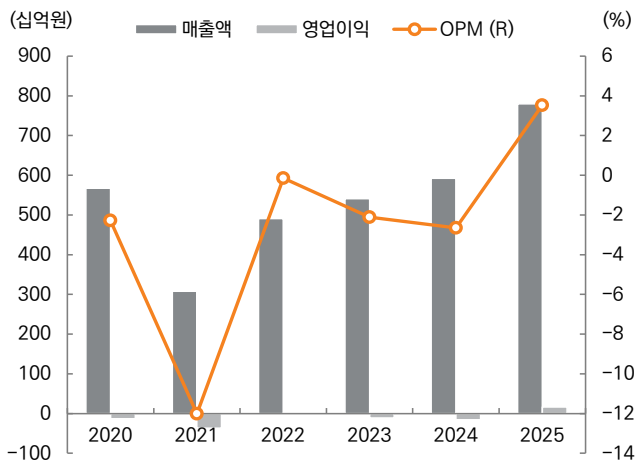
자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

그림 3. 대한항공 항공우주 매출액 및 성장률(연간)



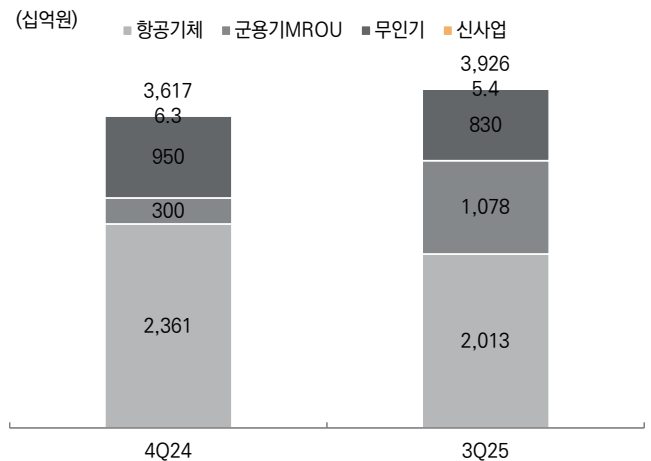
자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

그림 4. 대한항공 항공우주 매출액 및 영업이익률(연간)



주: 25년 영업이익 및 영업이익률은 3Q25 누적치  
 자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

그림 5. 대한항공 항공우주 부문 수주잔고 추이



자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

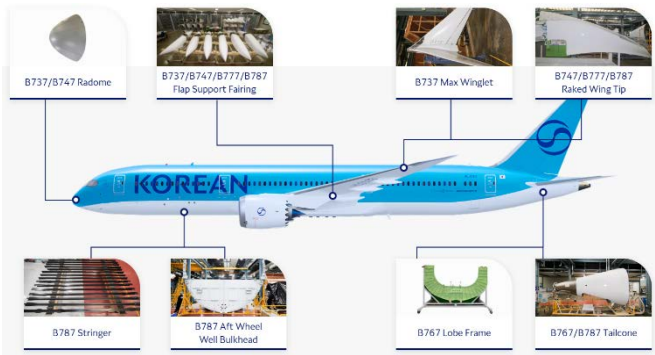
**사업 부문별: 민항기가 끌고 군용/무인기가 민다**

사업은 크게 4개 부문으로 1) 민항기 구조물 제작, 2) 군용기 MRO, 3) 무인기, 신사업(우주탑재체)으로 구성된다. 먼저 1) 민항기는 보잉·에어버스 등 글로벌 완제기 업체에 동체·날개·랜딩기어 등 핵심 구조물을 공급하는 사업이다. 보잉의 경우 B787 개발사업의 주요 파트너이며 에어버스는 A350 화물용 도어 개발을 완료하여 국내 최초로 동적 구조물을 상용화한 이력을 보유한다. 2025년말 기준 매출 4,552억원으로 현재 수익의 핵심축이다. 국내외 공급망 역량 확대를 통해 2026년 약 5,200억원 달성이 예상된다.

현재 김포·인천·김해 격납고를 비롯해 부천(엔진공장), 인천 ETC 등 총 5곳의 정비기지를 보유 중이다. 지난해 인천 영종도 운북지구 엔진정비 클러스트 투자가 발표되었으며, 신 엔진 정비공장은 지하 2층·지상 5층, 연면적 14.2만㎡ 건물로 5,780억 원이 투입된다. 연간 생산량은 기존 130대에서 360대로 램프업 예정이다. 아시아나분을 고려해도 여유캐파는 연간 100대 이상으로 전망된다. 타 항공사부터 순차적 엔진 수주 계획이다.

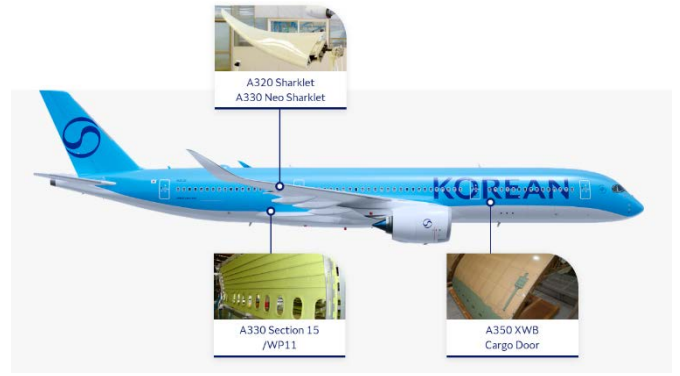
Boeing/Airbus 기존사업 연장 계약 및 주력기종 사업 확대 추진(737, 787, A320, A350)을 통해 프로그램 다변화 및 신규사업 가시화가 기대된다. 특히 보잉의 경우 지난해 약 1.2조원 규모의 동체/날개 구조물 추가 공급 연장 계약을 체결했다. 이외 총사업비 약 1천억원 규모의 정부과제(40개 이상 국내외 산학연) 참여 중이며(표3) 주요 OEM의 차세대 Single Aisle 사업 참여 기회 역시 모색중이다.

그림 6. 민항기 구조물 납품현황(보잉)



자료: 대한항공

그림 7. 민항기 구조물 납품현황(에어버스)



자료: 대한항공

표 2. 대한항공 신규 엔진 정비센터 건립 개요

구분	내용	이미지
프로젝트명	인천 운북지구 신(新)엔진 정비 공장 건립	
총면적	약 14만200㎡ (축구장 약 20개 규모)	
완공 예정 시기	2027년 가동 목표	
주요 기능	엔진 정비, 기초 정비, 중정비 등	
정비 생산능력	연간 360대 (기존 130대), 엔진 종류 9종 (기존 6종)	
고용 창출 규모	1,000명 이상	
기존 시설 연계	기존 엔진 시험 시설(ETC)과 시너지 효과	
주요 협력사	롤스로이스(RR), CFM인터내셔널(CFM), 제너럴일렉트릭(GE), 프랫앤휘트니(PW)	

자료: 언론 보도, 미래에셋증권 리서치센터

표 3. 항공기체 사업부문 정부과제 참여현황

기술 구분	과제명	국제공동개발 파트너
Resin Transfer Moulding (RTM)	RTM 공정 고도화	
	18m급 Wing Cover	Airbus Spain FIDAMC
	Pultrusion RTM 개발	Airbus Germany CTC
Thermoplastic composites (TPC)	TPC 소형 구조물 개발	Airbus Germany CTC
	TPC 대형 도어 구조물 개발	Airbus Germany CTC
	기계장비 CCM 개발	
3D Printing	3DP Tooling	
사업 연계	국산 Adhesive Film 개발	
지자체 연계	AI 자율제조	Boeing, BKETC
	AI NDI, Meal Cart, 3DP 부품	

자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

그림 8. 항공기체사업부문 확장 계획

▣ KP VINA (베트남 다낭)

- 국내 협력사의 해외 운영 기지 개발
  - 1단계: 조립 공정 이관 ('25년~, 787 RWT/FSF 및 737 Winglet)
  - 2단계: 기계가공 공정 이관 ('27년~)



▣ 송일테크놀로지 (경남 사천)


- 약 3,600평 규모 신규공장 증설계획('26)
- ATL 2대, Autoclave 3대, CTR 3대, NDI 2대, CCA, 페인트, 트림 시설 등 대규모 투자 계획



자료: 대한항공

그림 9. 항공기체사업부문 고객사별 현황

(사업 전기간 누계 매출)

BOEING (4.7조원)	AIRBUS (1.9조원)	군용기체/기타 (0.9조원)
 <p>B737</p>	 <p>A320</p>	
<p>737 Flap Support Fairing Winglet</p> <p>787 Aft Body Aft Wheel Well Bulkhead Flap Support Fairing Raked Wing Tip Vertical Fin Trailing Edge Panels</p> <p>767 Aft Body</p> <p>777 Flap Support Fairing Wing Box Extension Raked Wing Tip Fixed Leading Edge Panels</p>	<p>A320 Sharklet (Wingtip) APU Air Duct</p> <p>A330 Sharklet Fuselage Skin/Panel</p> <p>A350 Cargo Doors</p>	<p>수리온 후방동체(중료) 꼬리로터 조종/허브/블레이드</p> <p>AH-6i 동체, 테일붐 외</p> <p>Embraer E1 전후방 동체 부품</p>
   <p>Aft Body    Aft Wheel Well Bulkhead    Wingtip/Winglet</p>	   <p>Sharklet    Cargo Door    Fuselage Skin</p>	   <p>수리온    AH-6    E1 190</p>

자료: 대한항공

2) 군용기 사업의 경우 동사가 올해 실적 드라이버로 삼는 부문이다. 지난해 수주한 대형 사업건 항공통제기(공군2차)/전자전기(Block-I)/헬기성능개량(UH-60) 매출이 26년부터 반영된다. 먼저 항공통제기 사업은 L3해리스가 항공통제기 4대를 2032년까지 우리 공군에 공급하며 동사는 기본 항공기인 봄바디어사의 '글로벌 6500' 4대를 구매해 L3해리스에 제공하고, 1·2호기 공동 개발과 3·4호기 국내 개조를 담당한다. 사업 예산은 3.9조원이다. 2030년 경부터는 매출 인식 규모가 크게 증가할 전망이다.

지난해 12월 우협으로 선정된 전자전기(Block-I) 체계 개발사업은 1.8조원 규모로 LIG넥스원과 컨소시엄이다. 항공기에 임무 장비를 탑재해 위협 신호를 수집·분석하고 전시에 전자공격(jamming)을 통해 적의 방공망과 무선지휘통신체계를 마비·교란하는 대형 특수임무기를 개발한다. 올해부터 오는 2034년까지 총 1조 9,206억원의 예산이 투입된다.

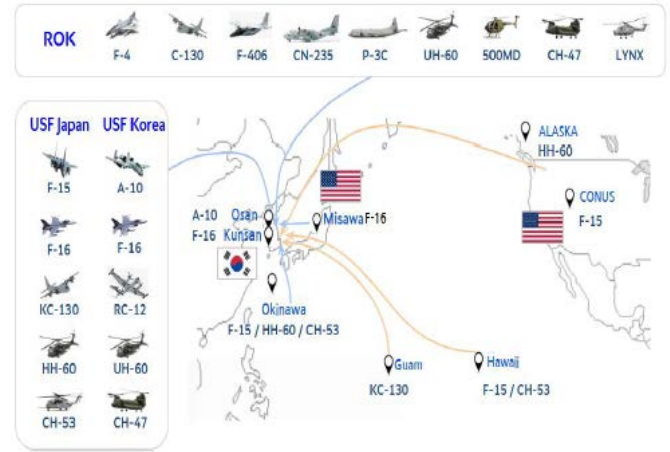
지난해 8월 방위사업청으로부터 9,613억원 규모 군용헬기 UH-60(블랙호크) 36대 성능개량 사업 우선협상대상자로 선정되었다. LIG넥스원, 콜린스어어로스페이스와 컨소시엄이며 성능개량을 마친 뒤 오는 2029년부터 우리 군에 기체를 인도할 계획이다. 미군의 지역 정비거점(RSF) 사업에도 참여해 F-16·F-15·A-10 등으로 정비 포트폴리오를 넓히고 있다.

그림 10. 군용기 성능개량 사업 현황



자료: 대한항공

그림 11. 군용기 창정비 수행실적



자료: 대한항공

그림 12. 군용기 MRO; UH-60 창정비 수행 장면



자료: 대한항공

그림 13. 군용기 MRO; UH-60 헬기 기체 모습



자료: 대한항공

표 4. 대한항공-L3해리스 항공통제기 사업 공급계약 개요

구분	내용
수주일자	2025-11-07
계약금액	6,319억원
계약상대	L3Harris Technologies Integrated Systems L.P.
판매·공급지역	미국 텍사스주 Greenville
계약기간	2025-11-07 ~ 2035-08-31

자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

표 5. 대한항공 UH/HH-60 성능개량사업 공급계약 개요

구분	내용
수주일자	2025-08-27
계약금액	8,302억원
계약상대	방위사업청
판매·공급지역	대한민국
계약기간	2025-08-27 ~ 2031-08-26

자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

그림 14. 군용기 사업부문 수주 확대 계획(국내)



자료: 대한항공

그림 15. 군용기 사업부문 수주 확대 계획(해외)



주: RSF(Regional Sustainment Framework), 미군 지역거점 정비지원 체계

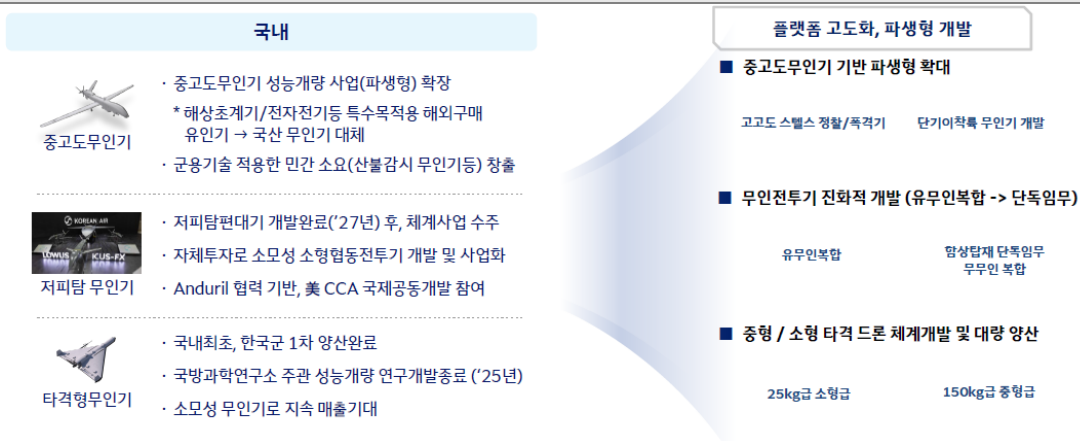
자료: 대한항공

3) 무인기 사업의 경우 1977년 개시 이래 2007년 근접감시용 무인항공기 KUS-7과 2009년 전술무인기 KUS-9을 잇달아 개발하며 레퍼런스를 축적해왔다. 현재 주력사업은 **중고도 무인기와 저피탐 무인 편대기다**. 중고도 무인기(MUAV)는 2023년 양산 본격화와 더불어 실적 기여가 가팔라질 것으로 전망한다. 미국 방산기업 안드릴과 한국 및 아시아·태평양 지역 무인 항공기 분야 파트너십을 체결했으며 튀르키예 무인기 전문기업 바이카르와도 중형급 무인기 협력을 논의하고 있는 것으로 알려졌다.

저피탐(Low Observability) 무인 편대기는 레이더 탐지를 회피할 수 있는 스텔스 기술을 기반으로 무인기 여러 대가 편대를 이뤄 정찰·전자전·정밀타격 임무를 자율적으로 수행하는 차세대 전력체계다. 25년 2월 시제기 1호기를 출고했으며 2호기는 총조립 완료 후 후속 작업 진행 중이다. 2027년까지 유인기와 무인기가 함께 편대를 이루는 유·무인 복합 비행 시연을 목표로 하고 있다.

4) 이외 신사업의 경우 우주 분야가 주력인데 국방기술진흥연구소와 함께 5m급 위성 탑재용 대형 안테나 전개 시스템 시험을 수행했으며 현대로템과 함께 재사용이 가능한 35t급 추력을 내는 메탄 기반 우주 발사체 엔진 개발에 착수한 바 있다.

그림 16. 무인기 사업부문 수주 확대 계획(국내)



자료: 대한항공

그림 17. 무인기 사업부문 수주 확대 계획(해외)



자료: 대한항공

대한항공 (003490)

예상 포괄손익계산서 (요약)

(십억원)	2024	2025F	2026F	2027F
<b>매출액</b>	<b>17,871</b>	<b>25,570</b>	<b>27,580</b>	<b>28,746</b>
매출원가	14,113	21,921	23,980	24,715
매출총이익	3,758	3,649	3,600	4,031
판매비와관리비	1,648	2,378	2,045	2,232
조정영업이익	2,110	1,271	1,556	1,799
영업이익	2,110	1,271	1,556	1,799
비영업손익	-274	-246	-577	-582
금융손익	-233	-554	-535	-490
관계기업등 투자손익	0	18	20	20
세전계속사업손익	1,836	1,025	979	1,217
계속사업법인세비용	454	296	212	263
계속사업이익	1,382	730	767	954
중단사업이익	0	0	0	0
<b>당기순이익</b>	<b>1,382</b>	<b>730</b>	<b>767</b>	<b>954</b>
지배주주	1,317	693	329	409
비지배주주	65	36	438	545
<b>총포괄이익</b>	<b>1,279</b>	<b>698</b>	<b>767</b>	<b>954</b>
지배주주	1,224	661	254	316
비지배주주	55	37	513	638
EBITDA	3,906	3,959	3,831	4,129
FCF	1,665	6,460	2,537	2,146
EBITDA 마진율 (%)	21.9	15.5	13.9	14.4
영업이익률 (%)	11.8	5.0	5.6	6.3
지배주주귀속 순이익률 (%)	7.4	2.7	1.2	1.4

예상 현금흐름표 (요약)

(십억원)	2024	2025F	2026F	2027F
<b>영업활동으로 인한 현금흐름</b>	<b>4,559</b>	<b>9,965</b>	<b>4,937</b>	<b>4,946</b>
당기순이익	1,382	730	767	954
비현금수익비용가감	2,790	3,862	3,031	3,063
유형자산감가상각비	1,737	2,573	2,168	2,233
무형자산상각비	59	115	107	97
기타	994	1,174	756	733
영업활동으로인한자산및부채의변동	412	5,547	1,043	849
매출채권 및 기타채권의 감소(증가)	-93	-657	-110	-90
재고자산 감소(증가)	-99	-537	-103	-84
매입채무 및 기타채무의 증가(감소)	-10	148	31	25
법인세납부	-372	-555	-212	-263
<b>투자활동으로 인한 현금흐름</b>	<b>-871</b>	<b>-5,590</b>	<b>-2,903</b>	<b>-3,186</b>
유형자산처분(취득)	-2,878	-3,437	-2,400	-2,800
무형자산감소(증가)	-12	-4	0	0
장단기금융자산의 감소(증가)	438	-2,799	-473	-386
기타투자활동	1,581	650	-30	0
<b>재무활동으로 인한 현금흐름</b>	<b>-2,163</b>	<b>-1,250</b>	<b>-944</b>	<b>-934</b>
장단기금융부채의 증가(감소)	8,494	2,877	-282	-282
자본의 증가(감소)	0	0	458	458
배당금의 지급	-278	-282	-277	-277
기타재무활동	-10,379	-3,845	-843	-833
<b>현금의 증가</b>	<b>1,593</b>	<b>3,188</b>	<b>1,096</b>	<b>835</b>
기초현금	623	2,216	5,403	6,500
기말현금	2,216	5,403	6,500	7,334

자료: 대한항공, 미래에셋증권 리서치센터

예상 재무상태표 (요약)

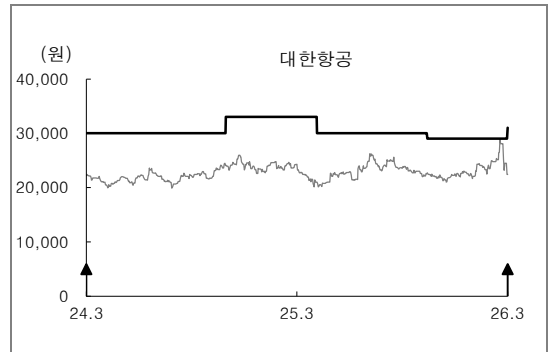
(십억원)	2024	2025F	2026F	2027F
<b>유동자산</b>	<b>11,617</b>	<b>19,697</b>	<b>21,619</b>	<b>23,127</b>
현금 및 현금성자산	2,216	5,403	6,500	7,334
매출채권 및 기타채권	1,368	2,079	2,199	2,297
재고자산	1,171	1,779	1,882	1,965
기타유동자산	6,862	10,436	11,038	11,531
<b>비유동자산</b>	<b>35,395</b>	<b>39,290</b>	<b>39,490</b>	<b>40,022</b>
관계기업투자등	155	235	248	260
유형자산	28,374	31,597	31,829	32,396
무형자산	3,077	2,971	2,864	2,768
<b>자산총계</b>	<b>47,012</b>	<b>58,987</b>	<b>61,110</b>	<b>63,149</b>
<b>유동부채</b>	<b>16,973</b>	<b>21,067</b>	<b>21,922</b>	<b>22,618</b>
매입채무 및 기타채무	925	1,406	1,487	1,553
단기금융부채	7,276	6,332	6,335	6,338
기타유동부채	8,772	13,329	14,100	14,727
<b>비유동부채</b>	<b>19,075</b>	<b>26,471</b>	<b>26,791</b>	<b>26,999</b>
장기금융부채	12,193	16,013	15,728	15,443
기타비유동부채	6,882	10,458	11,063	11,556
<b>부채총계</b>	<b>36,049</b>	<b>47,538</b>	<b>48,713</b>	<b>49,617</b>
<b>지배주주지분</b>	<b>10,473</b>	<b>10,946</b>	<b>11,456</b>	<b>12,047</b>
자본금	1,847	1,847	1,957	2,067
자본잉여금	4,145	4,145	4,493	4,841
이익잉여금	3,486	3,888	3,940	4,072
<b>비지배주주지분</b>	<b>490</b>	<b>503</b>	<b>941</b>	<b>1,485</b>
<b>자본총계</b>	<b>10,963</b>	<b>11,449</b>	<b>12,397</b>	<b>13,532</b>

예상 주당가치 및 valuation (요약)

	2024	2025F	2026F	2027F
P/E (x)	6.3	12.0	27.3	22.0
P/CF (x)	2.0	1.8	2.4	2.2
P/B (x)	0.8	0.8	0.8	0.7
EV/EBITDA (x)	5.5	4.7	4.7	4.1
EPS (원)	3,567	1,877	891	1,108
CFPS (원)	11,295	12,431	10,284	10,876
BPS (원)	28,356	29,641	31,021	32,618
DPS (원)	750	750	750	750
배당성향 (%)	20.0	37.9	36.0	29.0
배당수익률 (%)	3.3	3.3	3.2	3.2
매출액증가율 (%)	10.9	43.1	7.9	4.2
EBITDA증가율 (%)	11.2	1.4	-3.2	7.8
조정영업이익증가율 (%)	17.9	-39.8	22.4	15.7
EPS증가율 (%)	24.1	-47.4	-52.5	24.3
매출채권 회전율 (회)	16.4	16.2	14.0	13.9
재고자산 회전율 (회)	17.7	17.3	15.1	14.9
매입채무 회전율 (회)	47.7	49.5	43.6	42.7
ROA (%)	3.6	1.4	1.3	1.5
ROE (%)	13.2	6.5	2.9	3.5
ROIC (%)	7.1	3.3	4.3	5.0
부채비율 (%)	328.8	415.2	392.9	366.7
유동비율 (%)	68.4	93.5	98.6	102.2
순차입금/자기자본 (%)	114.6	85.7	64.7	48.5
조정영업이익/금융비용 (x)	4.1	1.5	1.8	2.2

투자의견 및 목표주가 변동추이

제시일자	투자의견	목표주가(원)	과리율(%)	
			평균주가대비	최고(최저)주가대비
대한항공 (003490)				
2026.03.10	매수	31,000	-	-
2025.10.22	매수	29,000	-20.48	-0.17
2025.04.14	매수	30,000	-22.93	-12.50
2024.11.07	매수	33,000	-28.71	-21.36
2024.01.31	매수	30,000	-26.65	-18.33



\* 과리율 산정: 수정주가 적용, 목표주가 대상시점은 1년이며 목표주가를 변경하는 경우 해당 조사분석자료의 공표일 전일까지 기간을 대상으로 함

투자의견 분류 및 적용기준

기업	산업
매수 : 향후 12개월 기준 절대수익률 20% 이상의 초과수익 예상	비중확대 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 높거나 상승
중립 : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10~10% 이내의 등락이 예상	중립 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 수준
매도 : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10% 이상의 추가하락이 예상	비중축소 : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 낮거나 약화

매수(▲), Trading Buy(■), 중립(●), 매도(◆), 주가(—), 목표주가(→), Not covered(■)

\* 2025년 5월 12일 기준으로 투자의견 분류기준 변경(Trading Buy 의견 삭제)

\* 향후 12개월 기준 절대수익률 10% 이상, 20% 미만의 추가상승이 예상되는 종목은 금융투자분석사 재량에 따라 '매수' 또는 '중립' 의견으로 제시함

투자의견 비율

매수(매수)	Trading Buy(매수)	중립(중립)	매도
79.76%	1.19%	19.05%	0%

\* 2025년 12월 31일 기준으로 최근 1년간 금융투자상품에 대하여 공표한 최근일 투자등급의 비율

Compliance Notice

- 당사는 자료 작성일 현재 대한항공 을(를) 기초자산으로 하는 주식워런트증권에 대해 유동성공급자(LP)업무를 수행하고 있습니다.
- 당사는 애널리스트는 자료 작성일 기준으로 1개월 이내에 대한항공 의 기업설명회 등에 해당 법인의 비용으로 참석한 사실이 있습니다.
- 당사는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.

본 조사분석자료는 당사의 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻은 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목 선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 조사분석자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료의 지적재산권은 당사에 있으므로 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.