



Neutral

Top Picks 및 관심종목

*CP 2026년 4월 23일

대한항공(003490)

BUY | TP 32,000원 | CP 24,800원

진에어(272450)

BUY | TP 8,500원 | CP 6,450원



Analyst 안도현 dohyunahn@hanafn.com

하나증권 리서치센터

2026년 4월 24일 | 산업분석

운송

그래서 항공권 가격 얼마나 오를까요?

항공유 급등에서 살아남기

글로벌 항공사들의 1분기 실적발표를 통해 항공유 가격 상승에 대한 대응과 2026년 하반기 이후의 항공사 실적 흐름에 대해 가능해보고자 한다. 전 항공사 모두 항공유 가격이 높은 수준에서 유지될 가능성이 높다고 밝혔고, 이러한 원가 상승을 가격 전가와 비수익 노선 축소로 대응 중이다. 미국 주요 항공사(델타/유나이티드/사우스웨스트)의 2분기 여객 운임 상승률은 두자릿수에 이를 것으로 전망 중에 있다. 글로벌 항공사 중에서 현재 가장 유리한 위치를 점하고 있는 항공사는 델타항공과 라이언에어인데, 델타항공은 자체적으로 정유시설을 보유하고 있어서 유가상승분 중 40%~50%를 상쇄 가능하고, 라이언에어는 80% 이상의 항공유를 2027년까지 배럴당 \$67~\$77 수준에서 헤지를 완료했기 때문이다.

그래서 항공권 가격이 얼마나 올라갈 것인가?

유나이티드항공은 실적 발표에서 증가한 연료비를 100% 전가하려면 여객 운임이 약 15%~20% 상승해야 한다고 밝혔다. 또한 2분기 좌석의 23%, 3분기 좌석의 8%를 유류비 인상 이전 가격으로 판매했고, 장기적으로 운임 인상을 통해 유류비 증가분을 완전히 상쇄하는 것을 기대하고 있다. 하지만 유나이티드 항공의 비용 중 유류비 비중은 21%이고, 60% 이상이 국내선 매출이기 때문에 발권과 탑승 사이의 시차가 짧아 전가가 용이한 점을 감안해야 한다. 국내 항공사의 경우 비용 중 유류비 비중이 30% 내외이고, 80% 이상의 매출이 국제선에서 발생한다는 점을 감안하면 유류비 전액 전가를 위해서는 이론적으로는 30% 수준의 항공권 단가 인상이 필요하고, 이익 정상화 시점도 4분기 이후로 전망한다.

수요가 가장 큰 문제

실제로는 항공권 가격 인상 이후의 수요 위축 가능성 때문에 1.3배의 가격 인상이 이루어지는 어렵다. 특히 LCC의 주요 노선인 일본/동남아 노선은 공급 과잉 국면에 있기 때문에 가격 인상 여력이 제한적이다. LCC에게는 여러모로 불리한 국면이다. 당분간은 운항 안정성을 보유한 FSC에 대한 선호가 높아질 것으로 전망한다. 대한항공의 경우 2분기 적자를 예상하나 3분기에는 흑자를 전망하고 국제선 점유율도 제고될 것으로 기대한다. 장기적으로 대한항공에 대해 긍정적인 시각을 유지한다. LCC 구조조정이 가시화 될 경우 전체 항공 섹터 내의 주가 트리거로 작용할 수 있다.

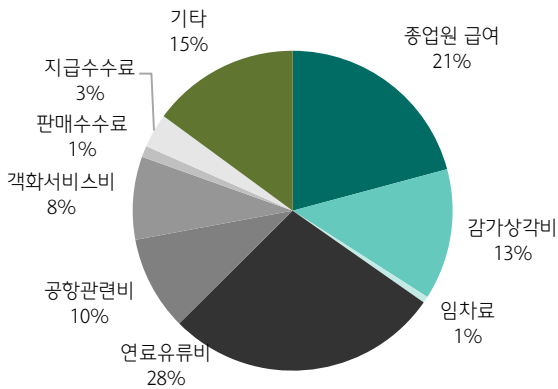
도표 1. 대한항공 국제선 유류할증료 변화

(단위: 원)

대권거리	주요 노선	3월	4월	5월
~499	인천-선양, 칭다오, 다롄, 옌지, 후쿠오카	13,500	42,000	75,000
500~999	인천-상하이 푸둥, 베이징, 톈진, 창사, 난징, 항저우, 나고야, 나리타, 오사카, 타이베이, 삿포로, 오키나와 / 김포-하네다 / 부산-나리타	21,000	57,000	102,000
1000~1499	인천-광저우, 시안, 선전, 사먼, 홍콩, 올란바토르, 마카오	25,500	78,000	144,000
1500~1999	인천-마닐라, 하노이, 세부, 다낭	30,000	97,500	180,000
2000~2999	인천-방콕, 싱가포르, 양곤, 쿠알라룸푸르, 프놈펜, 호치민, 괌, 델리, 카트만두, 치앙마이, 푸켓, 나트랑, 푸꾸옥	39,000	123,000	253,500
3000~3999	인천-자카르타, 덴파사르	42,000	126,000	256,500
4000~4999	인천-모스크바, 두바이, 호놀룰루, 브리즈번, 이스탄불	64,500	199,500	345,000
5000~6499	인천-런던, 로스앤젤레스, 라스베이가스, 밴쿠버, 샌프란시스코, 시드니, 시애틀, 암스테르담, 오글랜드, 파리, 프랑크푸르트, 밀라노, 비엔나, 로마, 부다페스트, 프라하, 취리히, 마드리드, 리스본	79,500	276,000	501,000
6500~9999	인천-뉴욕, 델러스, 보스턴, 시카고, 애틀랜타, 워싱턴, 토론토	99,000	303,000	564,000

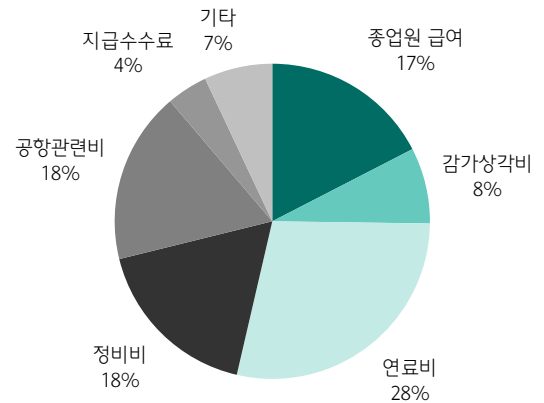
자료: 대한항공, 하나증권

도표 2. 대한항공 영업비용 비중 (별도)



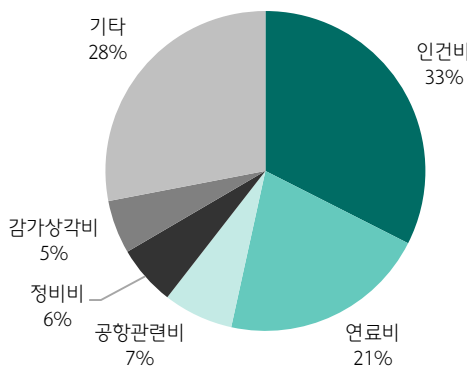
자료: 대한항공, 하나증권

도표 3. 진에어 영업비용 비중



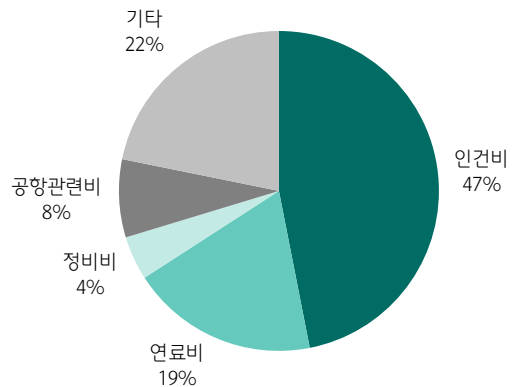
자료: 인천공항공사, 하나증권

도표 4. 유나이티드항공 영업비용 비중



자료: 유나이티드항공, 하나증권

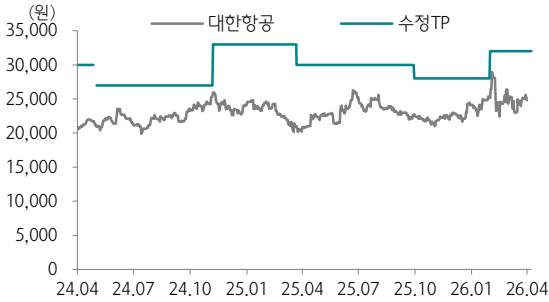
도표 5. 사우스웨스트항공 영업비용 비중



자료: 사우스웨스트항공, 하나증권

투자이건 변동 내역 및 목표주가 괴리율

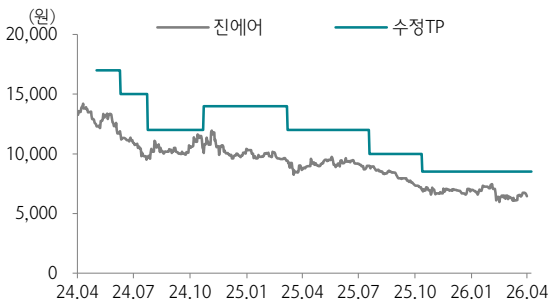
대한항공



날짜	투자이건	목표주가	괴리율	
			평균	최고/최저
26.2.22	BUY	32,000		
25.10.22	BUY	28,000	-18.84%	-9.29%
25.4.14	BUY	30,000	-22.93%	-12.50%
24.11.29	BUY	33,000	-29.18%	-22.27%
24.5.24	BUY	27,000	-17.14%	-5.74%
24.5.20	담당자 변경		-	-
24.5.4	1년 경과		-	-
23.5.4	BUY	30,000	-24.66%	-12.50%

투자이건 변동 내역 및 목표주가 괴리율

진에어



날짜	투자이건	목표주가	괴리율	
			평균	최고/최저
25.11.4	BUY	8,500		
25.8.10	BUY	10,000	-18.69%	-10.50%
25.3.30	BUY	12,000	-24.12%	-18.83%
24.11.14	BUY	14,000	-27.59%	-14.71%
24.8.15	BUY	12,000	-12.71%	-3.17%
24.7.2	BUY	15,000	-28.65%	-24.27%
24.5.24	BUY	17,000	-25.59%	-21.35%

Compliance Notice

- 당사는 2026년 4월 24일 현재 해당회사의 지분을 1%이상 보유 하고 있지 않습니다
- 본 자료를 작성한 애널리스트(안도현)는 자료의 작성과 관련하여 외부의 압력이나 부당한 간섭을 받지 않았으며, 본인의 의견을 정확하게 반영하여 신의성실 하게 작성하였습니다.
- 본 자료는 기관투자자 등 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다
- 본 자료를 작성한 애널리스트(안도현)는 2026년 4월 24일 현재 해당회사의 유가증권을 보유하고 있지 않습니다

본 조사자료는 고객의 투자에 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 어떠한 경우에도 무단 복제 및 배포 될 수 없습니다. 또한 본 자료에 수록된 내용은 당사가 신뢰할 만한 자료 및 정보로 얻어진 것이나, 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 최종결정을 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 고객의 주식투자의 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.

투자등급 관련사항 및 투자이건 비율공시

- 투자이건의 유효기간은 추천일 이후 12개월을 기준으로 적용
- 기업의 분류
BUY(매수)_목표주가가 현재가 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_목표주가가 현재가 대비 -15%~15% 등락
Reduce(비중축소)_목표주가가 현재가 대비 15% 이상 하락 가능

- 산업의 분류
Overweight(비중확대)_업종지수가 현재지수 대비 15% 이상 상승 여력
Neutral(중립)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락
Underweight(비중축소)_업종지수가 현재지수 대비 -15%~15% 등락

투자등급	BUY(매수)	Neutral(중립)	Reduce(매도)	합계
금융투자상품의 비율	96.73%	3.27%	0.00%	100%

* 기준일: 2026년 04월 20일