

# 심층분석보고서

대한항공-IT

2026.05.15

## 심층분석보고서: 대한항공 IT 직무

### 1장: 산업(섹터) 분석

#### 1-1. 항공운송 산업의 정의와 시장 구조

항공운송 산업은 항공기를 이용한 여객과 화물 운송 서비스를 핵심 가치로 삼는 자본 집약, 규제 집약 산업입니다. 산업을 움직이는 플레이어는 항공사(FSC와 LCC), 공항 운영자, 항공기 제조사(OEM), 항공기 리스사, MRO 사업자, GDS(Global Distribution System) 사업자, PSS(Passenger Service System) 솔루션 공급자, 그리고 IATA와 ICAO, 국토교통부, 공정거래위원회 같은 글로벌·국내 규제기관으로 이루어집니다. 이들은 한 편의 항공편이 예약되고 운항되어 정산되기까지의 과정을 분업해서 떠받칩니다.

매킨지(McKinsey)가 2025년에 내놓은 항공 가치사슬 분석에 따르면 2024년 산업 전체는 약 140억 달러의 경제적 손실을 기록했지만, 11개 하위 섹터 가운데 6개 섹터는 양(+)의 경제이익을 만들어 내며 수익 양극화가 심해지고 있습니다. 이 진단이 시사하는 바는 분명합니다. 규모가 크다는 사실만으로 살아남기 어렵고, 운영 신뢰성과 부가매출, 디지털 역량이 섹터 간 수익 격차를 가른다는 것입니다. 항공 산업이 외형 회복을 넘어 수익의 질을 두고 경쟁하는 단계로 넘어왔다는 의미이며, IT가 이 경쟁의 결과를 좌우하는 변수로 올라섰다는 신호이기도 합니다.

#### 1-2. 최근 3~5년의 주요 트렌드

첫 번째 흐름은 코로나 이후의 회복과 구조적 격차의 잔존입니다. IATA는 2025년 전 세계 항공사 순이익을 366억 달러, 매출을 1조 달러로 전망하며 사상 처음 1조 달러 매출 시대를 예측했고, 2026년에는 순이익 410억 달러와 승객 약 52억 명으로 정점을 다시 쓸 것으로 보고 있습니다. 다만 1972년부터 1998년까지 연평균 6.1%였던 RPK 성장률은 1998년부터 2024년까지 4.5%로 둔화했고, 2024년부터 2050년까지의 중앙 시나리오인 3.1%로 한 단계 더 내려갑니다. 회복은 분명하지만 성장 속도 자체는 완만해지는 국면입니다.

두 번째 흐름은 공급 제약입니다. 보잉과 에어버스의 신기재 인도 지연으로 수요는 강한데 공급이 부족한 구도가 2030년대 초까지 이어질 가능성이 큼니다. 세 번째 흐름은 디지털 전환의 본격화입니다. SITA의 2024 Air Transport IT Insights 보고서에 따르면 글로벌 항공사 IT 지출은 2024년 약 370억 달러로 전년 350억 달러에서 늘었고 매출 대비 3.8%로 2019년 이후 최고치이며, 항공사 IT 임원의 72%가 2025년에도 지출 확대를 예상했습니다. 투자 우선순위로는 사이버 보안을 항공사 66%와 공항 73%, 생성형 AI를 56%, BI를 48%가 꼽았습니다. 네 번째 흐름은 NDC(New Distribution Capability)와 항공 리테일링의 부상입니다. McKinsey는 NDC 기반의 오퍼-오더 관리(OOM)가 글로벌 항공 산업에 추가로 450억 달러의 가치를 만들어 낼 수 있다고 추정합니다. 다섯 번째 흐름은 친환경과 SAF 규제의 강화입니다. EU의 ReFuelEU, 한국의 SAF 의무 혼합 로드맵 같은 탈탄소 규제가 연료 최적화 소프트웨어와 탄소 회계 같은 IT 영역까지 파급되고 있습니다.

#### 1-3. 글로벌·국내·항공 IT 시장 규모와 성장률

글로벌 항공운송 매출은 2025년 1조 달러를 넘어설 전망이며, 항공기와 MRO, GDS, 공항을 포함한 넓은 의미의 항공 가치사슬 규모는 1.5조 달러를 웃돕니다. 항공 MRO 시장은 2024년 약 1,039억 달러에서 2034년 1,241억 달러로 연 1.8% 성장이 예상되고, 국내 MRO 시장도 2018년부터 2022년까지 연 2.2조 원 수준에서 2023년 3조 원을 넘어섰습니다.

국내 시장의 경우 국토교통부 2024 항공통계 기준 국제선 여객은 2019년 수준에 거의 완전히 회복했으며, 국내 항공사 매출은 FSC와 LCC를 합쳐 약 30조 원 규모에 이릅니다. 항공 IT 시장은 SITA 기준 항공사가 370

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

억 달러, 공항이 89억 달러로 합산 약 460억 달러 규모이고, 앞으로 2년 동안 항공사 74%와 공항 72%가 IT 지출을 늘릴 것이라고 응답해 두 자릿수 성장이 예상됩니다. 산업 전체 매출 성장률이 완만해지는 가운데 IT 지출 증가율이 그보다 가파르다는 점은, IT가 항공사 비용 구조 안에서 차지하는 비중이 구조적으로 커지고 있음을 보여 줍니다.

### 1-4. 가치사슬 구조와 수익이 발생하는 지점

항공사의 가치사슬은 항공기 도입과 금융에서 출발합니다. 리스사와 제조사로부터 기재를 확보한 뒤, 네트워크 설계와 스케줄링, 수익 관리(Revenue Management)를 거치며 노선과 좌석의 값이 정해집니다. 그 다음으로 GDS와 NDC, OTA, 자체 채널을 통한 유통과 예약 단계가 이어지고, 공항 운영과 지상조업, 운항과 관제, 정비(MRO)를 지나, 기내 서비스와 CRM, 마일리지 프로그램(FFP)에서 한 차례의 여정이 마무리됩니다.

수익이 발생하는 지점은 크게 네 곳입니다. 첫째는 여객으로 통상 매출의 60~70%를 차지합니다. 둘째는 화물로 통상 15~25% 수준이며 코로나 시기에는 일시적으로 50%를 넘기기도 했습니다. 셋째는 마일리지 프로그램과 로열티로, 마진이 높고 자본시장에서 별도의 가치 평가가 가능한 영역입니다. 넷째는 MRO와 항공우주로, B2B 성격의 안정적인 수익원입니다. 대한항공의 경우 2025년 1분기 별도 기준 매출 4조 5,151억 원 가운데 여객이 2조 6,131억 원으로 약 58%, 화물이 1조 906억 원으로 약 24%, 항공우주가 약 2,522억 원으로 약 5.6%를 차지해, 여객과 화물과 항공우주 부문이 모두 작동하는 보기 힘든 포트폴리오를 갖추고 있습니다. 이 구조는 어느 한 부문이 흔들려도 다른 부문이 완충 역할을 한다는 점에서 IT 시스템 운영의 관점에서도 의미가 큼니다. 여객계, 화물계, 항공우주계 시스템을 모두 안정적으로 떠받쳐야 하기 때문입니다.

### 1-5. 글로벌·국내 주요 플레이어와 경쟁 구도

글로벌 FSC는 미국의 델타와 아메리칸, 유나이티드 빅3, 유럽의 루프트한자 그룹과 에어프랑스-KLM, IAG, 중동과 아시아 프리미엄 진영의 에미레이트와 카타르, 싱가포르, 일본의 ANA와 JAL, 그리고 중국 3대 항공사가 핵심입니다. 글로벌 LCC는 라이언에어와 이지젯, 사우스웨스트, 인디고, 에어아시아가 주도하고 있습니다.

국내에서는 아시아나항공을 흡수하는 통합 대한항공, 진에어와 에어부산과 에어서울을 묶은 통합 진에어, 그리고 제주항공과 티웨이, 에어프레미아 진영이 3극 구도를 형성하고 있습니다. 이 재편은 IT 직무의 관점에서 매우 구체적인 함의를 갖습니다. 여러 회사의 PSS와 예약, CRM, 마일리지 시스템을 하나로 합치는 거대한 시스템 통합 프로젝트가 향후 2~3년 동안 가장 큰 IT 업무로 자리 잡는다는 뜻이기 때문입니다.

### 1-6. 항공 IT 솔루션 공급 시장의 과점 구조

항공 IT 솔루션 공급 측면을 보면 Amadeus(Altea와 DES), Sabre, SITA, IBS Software, Lufthansa Systems가 글로벌 과점 구도를 이루고 있습니다. 대한항공은 Amadeus Altea를 PSS로 사용하고, AWS를 클라우드 인프라로 채택했으며, LG CNS를 주요 SI 파트너로 활용하고 있습니다. 과점 구조라는 점은 항공사 IT 인력이 글로벌 벤더의 솔루션 위에서 일하는 시간이 길다는 의미이며, 동시에 벤더 솔루션을 자사 업무에 맞게 길들이고 자체 시스템과 잇는 역량이 중요하다는 의미이기도 합니다. 항공사 IT는 모든 것을 처음부터 만들기보다, 표준 솔루션과 자체 개발 시스템을 조합하고 운영하는 일에 가깝습니다.

### 1-7. 지원 전략 관점의 시사점

산업을 이해할 때는 회복기에서 통합기로, 다시 디지털화기로 이어지는 단계 프레임을 활용하는 것이 효과적입니다. IATA 기준 산업이 1조 달러 매출에 들어서며 성장 모드로 돌아선 지금, 대한항공은 외형 회복을 넘어 통합 메가 캐리어 출범과 항공 IT 지출 확대라는 산업 변화 위에서 있습니다. 특히 SITA와 McKinsey의 인사이트가

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

보여 주듯 경쟁의 중심이 운임에서 디지털 경험과 데이터 활용으로 옮겨갔다는 점은, IT 직무가 회사의 비용 부서가 아니라 수익과 고객 경험을 만들어 내는 기능으로 격상되었음을 뜻합니다. 산업 구조와 IT의 위치를 함께 읽어 내는 시각이 이 직무를 준비하는 사람에게 가장 먼저 필요한 자산입니다.

### 2장: 주요 기업 비교 및 대상 회사 포지셔닝

#### 2-1. 통합 메가 캐리어와 3극 LCC 재편의 큰 그림

국내 항공 시장은 세 가지 일정으로 재편되고 있습니다. 2024년 12월 대한항공의 아시아나항공 인수 완료, 2025년 12월 EU와 미국 등 14개 경쟁당국의 심사 완료, 그리고 2026년 12월 17일 통합 대한항공의 공식 출범입니다. 합병 비율은 대한항공 1주에 아시아나항공 0.2736432주로 확정되었고, 합병 이후 자산과 부채, 근로자, 노선이 대한항공으로 승계됩니다.

LCC 시장도 함께 재편되고 있습니다. 진에어와 에어부산, 에어서울을 묶은 통합 진에어는 합산 매출 약 2조 7,950억 원과 기단 약 58대 규모로 업계 1위가 유력하며, 제주항공과 티웨이항공이 그 뒤를 잇는 구도입니다. 티웨이는 대명소노그룹에 인수된 뒤 에어프리미아와의 통합 가능성도 거론되고 있습니다. IT 직무의 관점에서 이 재편은 단지 시장 점유율 변화가 아니라, 서로 다른 회사의 예약과 발권, CRM, 마일리지 시스템을 합치는 대규모 통합 과제가 동시에 발생한다는 의미를 갖습니다.

#### 2-2. 피인수 기업 아시아나항공의 현재

아시아나항공은 2026년 1월 14일 인천공항 제2터미널 이전을 마쳤고, 합병 전까지는 별도 회사로 운영되다가 2026년 말 흡수합병될 예정입니다. 핵심 과제는 마일리지 통합과 노선 중복 해소, 시스템 통합입니다. 재무 측면에서는 부채비율을 2,600% 수준에서 600%대로 낮추며 정상화가 진행되고 있습니다. 합병이 완료되기 전까지 두 회사의 시스템이 병행 운영되는 구간이 존재한다는 점은, 통합 IT 프로젝트가 단번에 끝나는 일이 아니라 여러 해에 걸친 단계적 작업이 된다는 것을 보여 줍니다.

#### 2-3. 국내 LCC 경쟁사 비교

제주항공은 보유 항공기 약 45대를 B737 단일 기종 중심으로 운영하며, 2024년 매출 약 1조 9,358억 원에서 2025년 1조 5,799억 원으로 18.4% 줄어 무안 참사의 여파를 크게 받았고 LCC 1위 자리를 위협받고 있습니다. 티웨이항공은 A330 도입으로 중장거리 노선에 진출했고 2025년 1분기 LCC 여객 점유율 22.4%로 깜짝 1위를 기록했지만, 자본잠식 상태로 재무 부담이 큼니다. 진에어는 매출 약 1조 3,810억 원, 상반기 영업이익 160억 원으로 LCC 가운데 거의 유일하게 흑자를 냈으며, 대한항공의 정비 인프라를 활용할 수 있다는 점이 차별점입니다. 에어프리미아는 하이브리드 LCC로 미주 장거리 노선에 강점을 갖고 있습니다.

이 비교가 IT 직무 지원자에게 주는 함의는, LCC 진영 역시 통합 과정에서 IT 시스템 통합 이슈를 겪고 있으나 대한항공의 통합 규모와 복잡도가 그보다 한 단계 위에 있다는 점입니다. FSC의 시스템은 일등석과 환승, 코드셰어, 화물, 항공우주까지 포괄하기 때문입니다.

#### 2-4. 글로벌 FSC 비교군과 통합 대한항공의 위치

글로벌 비교군을 보면 델타항공이 약 900대, 아메리칸이 약 850대, 유나이티드가 약 800대, 루프트한자 그룹이 약 350대, 에어프랑스-KLM이 약 550대, 터키항공이 약 400대 규모입니다. 통합 대한항공의 227대는 글로벌 10위권에 해당합니다. 기단 규모만으로 보면 미국 빅3와는 차이가 있지만, 장거리 미주와 유럽 노선의 점유율, 화물과 항공우주를 함께 갖춘 사업 구조라는 면에서는 독자적인 위치를 갖습니다.

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

밸류에이션 측면에서 대한항공의 PBR 0.8배와 EV/EBITDA 3배는 델타항공의 PBR 1.8배와 EV/EBITDA 5.5배, 루프트한자의 2.1배와 6.2배에 비해 현저히 낮은 수준입니다. 통합 시너지가 가시화되면 재평가의 여지가 크다는 의미이며, 이는 회사가 통합 IT를 성공적으로 마무리하는 일이 기업 가치와도 연결되어 있다는 점을 보여줍니다.

### 2-5. 대한항공의 포지셔닝: 프리미엄 FSC와 B2B 항공우주

대한항공은 풀서비스 캐리어로서 장거리 미주와 유럽 노선에서 압도적인 점유율을 갖고, 화물 사업에서 견조한 현금흐름을 만들며, 항공우주사업본부를 통해 B2B 매출을 확보하는 구조를 유지합니다. 이는 여객이라는 단일 사업에 의존도가 높은 LCC나 일부 글로벌 FSC와는 다른, 리스크를 분산한 프리미엄 포지셔닝입니다.

CAPA(아시아태평양항공센터)는 2025년 올해의 아시아 항공사로 대한항공을 선정하면서 합병 추진 과정의 조직적 역량과 브랜딩, 기내 서비스, 노선 운영, IT 시스템 전반의 혁신 노력을 평가했습니다. IT 시스템 혁신이 평가 항목에 포함되었다는 사실은, 대한항공의 포지셔닝이 프리미엄 서비스만이 아니라 기술 운영 역량까지 포함하는 방향으로 확장되고 있음을 보여줍니다.

### 2-6. 최근 6개월 핵심 이슈

최근 흐름의 첫 번째는 합병 계약 체결입니다. 2025년 5월 합병 계약이 체결되었고, 상반기 국토부 합병 인가 신청과 임시주총을 거쳐 12월 17일 출범으로 이어집니다. 두 번째는 마일리지 통합으로, 공정위 승인을 거쳐 2026년 말 적용될 예정이며 통합 안내 사이트 오픈 일정이 사전 공지될 계획입니다. 세 번째는 항공우주 사업의 흑자 전환입니다. 2025년 상반기 항공우주 매출은 2,974억 원, 영업이익은 49.8억 원으로 6년 만에 흑자로 돌아섰고, 1조 원 규모의 UH-60 블랙호크 성능 개량을 수주했으며 한국형 전자전기 사업 입찰에도 참여했습니다. 네 번째는 부천에 1.2조 원을 투자해 미래항공교통(UAM)과 항공안전 R&D 센터를 짓는 계획으로, 2030년 완공을 목표로 무인기연구센터와 운항훈련센터, 안전체험관이 들어섭니다. 다섯 번째는 AI와 IT 측면의 진전입니다. 2024년 5월 AWS와 AICC 구축을 시작했고, 2025년 9월에는 AI 기반 결함 예측 모델로 100건 이상의 결함을 미리 찾아냈으며, 인스펙션 드론의 2027년 상용화 목표를 발표했습니다. 여섯 번째는 재무 성과로, 2025년 1분기 별도 매출 4조 5,151억 원과 영업이익 5,169억 원으로 분기 최대 실적을 기록했으나, 부채비율 266%와 순금융부채 13조 617억 원으로 신규 기재 도입에 따른 부담도 함께 안고 있습니다.

### 2-7. 경쟁 우위와 약점

강점은 다섯 가지로 정리됩니다. 글로벌 10위권 네트워크와 스카이팀 동맹, 항공기체와 MRO와 무인기를 아우르는 항공우주사업본부, 글로벌 FSC 가운데 처음으로 전사 클라우드 전환을 마친 IT 리더십, 반도체와 AI 데이터센터 화물 수요에 대응하는 안정적 화물 사업, 그리고 1조 원대 마일리지 부채를 자산으로 바꿀 잠재력입니다.

약점과 리스크도 분명합니다. 합병 이후의 노조와 조직 통합 리스크, 공정위 마일리지 개편안 승인 부담, 운임과 서비스 품질 모니터링 의무, 환율과 유가 변동성에 따른 영업비용 증가, 신규 기재 도입에 따른 단기 감가상각비 부담이 그것입니다. 강점과 약점이 모두 통합이라는 한 사건에서 파생된다는 점이 이 시기 대한항공의 특징입니다.

### 2-8. 지원 전략 관점의 시사점

대한항공을 이해할 때는 1등 항공사라는 표면적 인식을 넘어서야 합니다. 3극 LCC 재편과 메가 캐리어 통합이라는 산업 구조 변화의 가장 깊은 IT 통합 과제를 마주한 회사라는 점이 핵심입니다. 2026년부터 2028년까지 PSS와 CRM, 마일리지, 운항통제, 정비 시스템의 통합 작업이 동시에 진행될 회사는 국내에 대한항공이 유일할

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

니다. 진에어와 티웨이의 LCC 통합 IT 이슈와 비교하면, 대한항공의 IT 직무는 운영과 통합과 혁신을 같은 시기에 수행해야 한다는 점에서 직무의 난도와 폭이 더 넓습니다. 이 구조적 위치를 읽어 내는 일이 회사를 이해하는 출발점입니다.

### 3장: 대상 회사 심층 분석

#### 3-1. 사업 구조와 부문별 매출 비중

대한항공의 사업 구조는 여객, 화물, 항공우주, 기내식과 기내면세품, 그리고 호텔과 리무진을 포함한 기타 부문으로 이루어집니다. 별도 기준 2025년 1분기 매출 4조 5,151억 원 가운데 여객이 약 58%로 2조 6,131억 원, 화물이 약 24%로 1조 906억 원, 항공우주가 약 5~6%로 2,522억 원이며 나머지가 기타입니다.

이 구성은 항공우주사업본부가 항공기체 제작과 군용기 MRO, 무인기 사업을 포함한다는 점에서 다른 항공사와 구별됩니다. 여객과 화물이 거시 경기와 노선 수요에 민감하게 움직이는 반면, 항공우주는 정부 사업과 OEM 납품을 기반으로 한 장기 계약형 수익이라 변동성의 성격이 다릅니다. 부문별 시스템의 운영 리듬도 다릅니다. 여객계 시스템은 분 단위로 트랜잭션이 흐르고, 정비계와 항공우주계 시스템은 부품과 항공기의 평생 이력을 다년간 관리하는 호흡으로 움직입니다.

#### 3-2. 재무 성과의 해석

별도 기준 2025년 연간 매출은 약 16조 5,019억 원으로 전년 대비 2.4% 늘어 사상 최대를 기록했지만, 영업이익은 1조 5,393억 원으로 19.1% 줄었습니다. 외형은 커졌으나 수익성이 늘린 것인데, 그 배경에는 고환율과 연료비, 인건비, 감가상각비의 증가가 있습니다. 통합 대한항공이 출범하면 아시아나항공 매출이 더해져 연결 매출은 약 25조 원대로 확대될 것으로 증권가는 추정합니다.

재무 성과를 해석할 때 중요한 점은, 외형 성장과 수익성 압박이 동시에 나타나는 국면에서 IT가 비용 구조에 미치는 영향입니다. 클라우드 전환과 AI 운영, 예지정비는 모두 운영 비용을 낮추고 자산 활용도를 높이는 방향으로 작동하므로, IT 투자 성과가 회사의 수익성 방어와 연결되는 구조가 만들어집니다.

#### 3-3. 전략 방향: Excellence in Flight와 통합 메가 캐리어 비전

대한항공의 공식 비전은 세계 항공업계를 선도하는 글로벌 항공사가 되는 것이며, 미션은 Excellence in Flight입니다. 우기홍 사장과 조원태 회장은 통합 메가 캐리어 출범을 제2의 창업 수준의 변화로 규정하고 있습니다.

중장기 청사진은 다섯 갈래로 정리됩니다. 2034년까지 친환경 항공기 203대를 보유하는 기재 계획(A350 33대, A321neo 50대, 보잉 신기재 50대 등), 장거리 노선 시장 지배력 강화, 항공우주와 UAM과 무인기를 포함한 멀티 포트폴리오 전략, 부천 1.2조 원 R&D 센터 신설, 그리고 디지털과 AI 기반 운영 체계의 고도화입니다. 이 청사진에서 디지털과 AI가 별도의 항목으로 명시되어 있다는 사실 자체가, IT가 회사 전략의 보조 수단이 아니라 구성 요소로 자리 잡았음을 보여 줍니다.

#### 3-4. 차별화 요소: 기술·브랜드·네트워크·고객 기반

기술 측면에서 대한항공은 2018년부터 2021년까지 AWS와 LG CNS와 함께 200여 개 애플리케이션을 옮기며 글로벌 FSC 가운데 처음으로 전사 IT 클라우드 전환을 마쳤습니다. 24시간 365일 무중단 서비스를 10여 차수에 걸쳐 중단 없이 옮긴 이력이 핵심입니다.

브랜드 측면에서는 스카이팀 창립 멤버이자 한국 국적 항공사 가운데 유일하게 일등석을 운영하는 회사로, 대한

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

민국을 대표하는 국적기라는 인지도를 갖습니다. 네트워크 측면에서는 44개국 127개 도시를 잇는 노선망과 미주와 유럽 장거리 노선의 압도적 점유율, 인천 제2터미널을 활용한 환승 허브 전략이 강점입니다. 비용 구조 측면에서는 적극적인 유가 헤지와 고효율 항공기 도입을 통해 유가 충격을 흡수하는 역량을 갖췄다는 평가를 받습니다. 고객 기반 측면에서는 스카이패스 마일리지 회원풀과 아시아나 마일리지를 합친 단일 로열티 자산이 있습니다. 항공우주 측면에서는 항공사가 보잉과 에어버스에 항공기 부품을 역으로 납품하는 보기 힘든 사례이며, 2025년 상반기 항공기체 수주만 2조 127억 원으로 전체 항공우주 수주 3조 1,250억 원의 64%를 차지했습니다.

### 3-5. 디지털 전환의 진화 경로 (1) 클라우드와 애플리케이션 현대화

대한항공의 디지털 전환은 인프라에서 애플리케이션으로, 다시 데이터와 AI로 이어지는 단계적 진화 경로를 밟아 왔습니다.

클라우드 전환은 2018년부터 2021년까지 진행되었습니다. AWS와 LG CNS와 함께 200여 개 애플리케이션을 10여 차례 걸쳐 중단 없이 옮겼고, 글로벌 FSC 가운데 처음으로 전사 마이그레이션을 마쳤습니다. ERP와 급여, 항공 시스템까지 옮긴 점이 차별점입니다. 2025년 1월 선임된 최희정 CIO는 CIO 코리아 인터뷰에서 부분적으로 클라우드를 옮긴 사례는 있었지만 항공사 전사 레거시 시스템 전체를 옮긴 것은 풀서비스 캐리어 가운데 대한항공이 처음이라고 밝혔습니다.

애플리케이션 현대화 측면에서는 Amadeus와의 장기 파트너십을 확대해 기존 Altea PSS 계약을 갱신하고, Amadeus DES(Digital Experience Suite)를 글로벌 최대 규모로 구현해 웹과 모바일 플랫폼을 다시 설계하고 있습니다. 세션이 만료되지 않는 장바구니, 4단계에서 2단계로 줄인 티켓 구매 과정 등 고객 경험을 개선하는 작업이 이어졌습니다.

### 3-6. 디지털 전환의 진화 경로 (2) AICC·예지정비·데이터 플랫폼

AI 컨택센터(AICC)는 2024년 5월 AWS와 구축을 시작했습니다. 2024년 9월까지 콜센터 시스템을 AWS 클라우드 싱글 플랫폼으로 옮겼고, 2025년 2월까지 머신러닝과 생성형 AI를 접목해 개인 맞춤형 상담 서비스로 고도화했습니다.

예지정비는 2023년 국내 항공사 가운데 처음으로 예지정비팀을 신설하며 시작되었습니다. 항공기 한 대당 2,500여 개 센서에서 하루 평균 62GB, 전자책 6만 3,000권에 해당하는 데이터가 만들어지고, 자체 AI 결합 예측 모델이 이를 분석합니다. 2025년 한 해 동안 100건이 넘는 결함을 운항 1주일 전에 미리 찾아냈고, 이를 통해 수십억 원 규모의 비용을 줄이는 성과로 이어졌습니다. 인스펙션 드론을 활용해 외관 검사 시간을 12시간에서 1시간으로 줄였으며, 2027년 전면 상용화를 목표로 하고 있습니다.

데이터 플랫폼 측면에서는 AWS 클라우드 위에 고객 데이터 플랫폼(CDP)을 구축해 디지털 식별자를 부여하고 맞춤형 추천 서비스를 제공합니다. 머신러닝으로 항공기 지연과 정비 소요시간을 예측하고, 수요 예측과 기상 예측의 정확도를 높입니다. SITA 보고서 기준 글로벌 항공사의 90%가 데이터 플랫폼을 이미 도입했고 42%가 AI를 위한 데이터 정비 단계에 있는데, 대한항공은 이 흐름에서 앞서 있다는 평가를 받습니다.

### 3-7. 사내 IT 역량 내재화와 사이버 보안

최희정 CIO는 IT전략실 150여 명을 9개 팀으로 운영하며 CoE(Center of Excellence)와 얼리어답터그룹, B2E(Business to Employee) 프로젝트로 내부 역량을 키우고 있습니다. 직원 식사 관리 앱을 2만 명이 쓰는 MVP로 시작해 작게 시작해 확장하는 방식으로 클라우드 노하우를 쌓았으며, 외주 의존도를 낮추고 시드 인력

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

을 키우는 방향을 잡았습니다.

사이버 보안 측면에서는 AWS 클라우드로 데이터와 네트워크, 보안 시스템을 함께 옮겼고, 정보보호 담당자를 채용할 때 중장기 정보보호 전략 기획, 클라우드 보안 인프라 설계, ISMS와 ISO27001 인증, 모의해킹과 취약점 진단을 우대 조건으로 명시했습니다. SITA 2024 보고서 기준 항공사의 66%가 사이버 보안을 우선 투자 영역으로 꼽았고, 한국항공운항학회는 EFB와 항공기 네트워크의 사이버 위협을 지적했습니다. 보안이 IT 운영의 전제 조건으로 올라섰다는 점은 항공 산업의 구조적 특징입니다.

### 3-8. 항공우주·UAM·무인기와 IT의 결합

대한항공 항공우주사업본부는 항공기체 제작(보잉 B787과 A350, B777 부품, A320과 A330 샤크렛 등), 군용기 MRO와 성능 개량(F-16, P-3C, UH-60), 무인기(KUS-7, KUS-9, 중고도 무인기, 저피탐 무인편대기) 사업을 운영합니다. 2025년에는 UH-60 블랙호크 36대 성능 개량을 약 9,613억 원에 수주하고, 한국형 전자전기 사업 입찰에 참여했으며, 두산과 무인기 엔진을 공동 개발하고, 안두릴(Anduril)과 AI 자율 시스템 결합에 협력했습니다.

UAM 분야에서는 2022년 무인항공기 통합관제시스템(UMS)을 자체 개발했고, 2030년 부천 R&D 센터 완공을 목표로 UAM 운항통제와 비행감시, 예약, MRO 솔루션을 함께 개발하고 있습니다. 국토부 추정 2040년 국내 UAM 시장 13조 원 가운데 인프라와 서비스 영역의 90% 이상이 대한항공의 공략 가능 시장입니다. 이는 IT 직무의 업무 영역이 여객 IT를 넘어 방산과 항공우주 소프트웨어, AI까지 넓어진다는 의미를 갖습니다.

### 3-9. 리스크 요인

리스크는 일곱 갈래로 정리됩니다. 규제 리스크는 공정위 마일리지 개편안과 운임 시정조치 모니터링, 노선 슬롯 재배분, EU와 미국의 후속 의무 이행입니다. 재무 리스크는 부채비율 266%와 순금융부채 13조 원대, 신규 기재 도입에 따른 감가상각비 증가입니다. 운영과 안전 리스크는 항공 산업 특성상 단 한 건의 사고가 브랜드와 점유율에 큰 타격을 준다는 점이며, 2024년 무안 참사 이후 제주항공이 LCC 1위 자리를 위협받은 사례가 이를 보여 줍니다. 지정학 리스크는 중동전 장기화와 우크라이나 영공 폐쇄, 러시아 영공 우회로 따른 비용 증가입니다. 노조와 조직 리스크는 양사 마일리지 통합과 노조 갈등 봉합, 인사와 문화 통합입니다. 기술과 사이버 리스크는 PSS와 예약 시스템 장애 시 글로벌 운항이 중단될 수 있다는 점, 항공보안법과 정보통신기반보호법, EFB 사이버 보안 규제 강화입니다. 경쟁 리스크는 통합 진에어와 티웨이-에어프레미아, 중국과 중동 캐리어의 가격 공세입니다.

### 3-10. 지원 전략 관점의 시사점

대한항공의 차별화 요소는 글로벌 FSC 가운데 처음으로 전사 클라우드 전환을 마친 이력, 국내 항공사 가운데 처음 만든 예지정비팀, 그리고 AICC와 DES와 CDP로 이어지는 데이터와 AI 자산으로 정리됩니다. 한국에서 항공 IT와 방산 IT, AI와 데이터, 클라우드 전환을 한 회사에서 경험할 수 있는 곳이 대한항공이라는 점이 회사를 이해하는 핵심 메시지입니다. 동시에 부채비율과 신기재 감가상각, 합병 노조 리스크 같은 부정적 변수도 함께 인지하는 균형 잡힌 시각이, 회사를 표면이 아니라 구조로 읽어 내는 분석력의 근거가 됩니다.

## 4장: 인재상/조직문화

### 4-1. 공식 인재상 키워드와 실제 해석

대한항공이 채용 홈페이지와 인재상 페이지에서 제시하는 인재상은 다섯 가지입니다. 개선 의지와 변화를 통한

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

가치 창출을 강조하는 진취적 성향의 소유자, 자기중심적 사고에서 벗어난 글로벌 시야를 가진 국제적 감각의 소유자, 서비스 정신과 올바른 예절을 지닌 사람, 성실한 조직인, 그리고 Excellence in Flight를 추구하는 사람입니다. 미션인 Excellence in Flight는 최상의 운영체제, 고객 감동과 가치 창출, 변화지향적 기업문화라는 세 가지 가치로 풀이됩니다.

IT 직무의 관점에서 이를 해석하면 의미가 더 또렷해집니다. 진취적 성향은 레거시와 신기술 사이에서 변화를 이끌 수 있는 학습 의지로 읽히고, 국제적 감각은 글로벌 PSS와 GDS, OEM과 영어로 협업하는 역량으로 읽히며, Excellence in Flight는 24시간 365일 무중단 운영을 견디는 책임감으로 읽힙니다. 인재상 키워드가 추상적인 가치 선언이 아니라 직무 현장의 요구로 번역될 수 있다는 점이 중요합니다.

### 4-2. 보수성과 혁신성이 공존하는 조직 문화

CIO 코리아의 최희정 CIO 인터뷰는 대한항공 IT 조직 문화에 대한 단서를 제공합니다. 외부에서는 보수적이고 레거시 중심이라는 이미지가 있지만, 사내 카페와 자유로운 복장 등으로 젊고 역동적인 조직 문화로 바뀌고 있다는 점, 2019년 창립 50주년을 계기로 직원 경험 만족도가 곧 고객 서비스라는 B2E 철학이 자리 잡았다는 점이 언급됩니다. 그룹 회장과 사장, 사업본부 임원들이 클라우드 같은 IT 변화에 열린 태도를 보였기에 대규모 디지털 전환을 추진할 수 있었다는 회고도 인상적입니다.

동시에 항공업의 본질상 안전을 앞세운 보수적 의사결정 문화가 IT 운영의 골격을 이루고 있어, 무모한 혁신보다 작게 시작해 확장하는 접근이 강조됩니다. 보수성과 혁신성이 충돌하지 않고 공존한다는 점, 그 균형점이 작게 시작해 확장하는 방식이라는 점이 이 조직 문화의 특징입니다.

### 4-3. 항공 IT 도메인이 선호하는 인재 특성 (1) 책임감과 안전 우선 사고

항공 IT의 직무 특성에서 가장 먼저 도출되는 인재 요건은 책임감과 운영 감각입니다. 단 한 건의 시스템 장애가 수십 편의 결항과 수만 명의 승객 불편으로 이어지는 산업이므로, 장애 상황에서 책임을 피하지 않고 운영자의 시각으로 끝까지 끌고 가는 태도가 우선시됩니다. 최희정 CIO도 좋은 인재는 태도가 8할이고 타고난 재능은 그다음이라며 책임감과 동료 존중을 명시했습니다.

두 번째 요건은 안전을 앞세운 사고방식입니다. 항공 IT는 속도보다 신뢰성이 먼저입니다. 기능을 빠르게 내놓는 핀테크나 스타트업 방식이 아니라, 변경 시 잠재 장애를 미리 모델링하고 다단계 리허설을 거치는 체크리스트 문화에 익숙해야 합니다. 빠른 출시가 미덕인 환경과 무중단 신뢰성이 미덕인 환경은 일하는 방식 자체가 다릅니다.

### 4-4. 항공 IT 도메인이 선호하는 인재 특성 (2) 통합·협업·글로벌 역량

세 번째 요건은 시스템 통합과 다부서 협업 역량입니다. 항공 IT는 여객과 화물, 운항, 정비, 영업, 마케팅, 안전 보안, 종합통제, 항공우주, 그리고 외부의 공항공사와 국토부, 관세청, 출입국 시스템, 해외 공항, GDS, OTA, 코드셰어 파트너 등 수십 개의 이해관계자와 매일 협업합니다. 다른 도메인의 언어를 빠르게 옮겨 듣고 말할 수 있는 능력이 핵심입니다.

네 번째 요건은 글로벌 커뮤니케이션과 영어 역량입니다. Amadeus와 AWS, Microsoft, Google, IBM, Boeing, Airbus 등 글로벌 벤더, 그리고 해외 공항과 지점과의 협업이 일상이므로 영문 기술 문서 독해와 이메일, 미팅 진행 역량이 사실상 필수입니다. 다섯 번째 요건은 장기 프로젝트를 견디는 인내심과 단계적 사고입니다. 클라우드 전환 3년, PSS 교체 5~7년, 항공우주 부품 계약 10년 단위처럼 호흡이 길습니다. 작은 MVP에서 출발해 확장하는 사고와 끈기가 단기 성과에 대한 욕심보다 더 중요하게 평가됩니다.

### 4-5. 항공 IT 도메인이 선호하는 인재 특성 (3) 데이터·보안·학습 적응력

여섯 번째 요건은 데이터와 AI 리터러시입니다. SITA 2024 보고서가 보여 주듯 생성형 AI와 BI, 데이터 플랫폼이 글로벌 우선 투자 영역이며, 대한항공도 AICC와 예지정비, CDP를 가속하고 있으므로 SQL과 Python, 통계, 머신러닝의 기본 이해는 IT의 모든 직무에서 공통 기초 자산이 됩니다.

일곱 번째 요건은 보안 의식입니다. 정보통신기반보호법과 항공보안법, 개인정보보호법, ISMS-P 같은 규제 준수, EFB와 항공기 네트워크의 사이버 위협 인식이 필요합니다. 대한항공 정보보안 채용 공고가 CISSP와 CISA, CPPG, 정보보안기사를 우대하는 점이 이를 보여 줍니다. 여덟 번째 요건은 변화 수용성과 학습 곡선 적응력입니다. 합병 통합 IT와 AI 전환, UAM 소프트웨어처럼 새로운 과제가 향후 3~5년 동안 계속 추가되므로, 한 가지 기술 스택에 머무르지 않고 기술 부채를 줄이며 신기술을 받아들이는 폭넓은 학습 자세가 요구됩니다.

### 4-6. 직장 후기와 인터뷰에서 추론되는 문화의 결

직장인 커뮤니티와 언론 인터뷰에서 추론할 수 있는 대한항공 조직 문화의 결은 다음과 같습니다. 애사심이 높고 대한민국 국적기라는 자부심이 크다는 평이 많고, 위계와 안전 중심의 보수적 문화가 여전히 존재하지만, IT와 마케팅 등 일부 본부는 자율 복장과 플렉시블 근무, 구글 워크스페이스 도입으로 젊은 분위기를 띠고 있으며, 합병 정국으로 인한 통합 피로감과 노노 갈등에 대한 우려도 보고됩니다. 다만 직장 후기는 주관적이므로 참고 데이터로만 활용하는 것이 적절합니다.

### 4-7. 지원 전략 관점의 시사점

대한항공의 인재상과 조직 문화를 읽을 때 핵심은, 키워드를 가치 선언으로 받아들이지 않고 직무 특성과 연결해 해석하는 일입니다. 안전을 앞세우는 산업에서는 빠른 배포보다 롤백 계획과 이중화, 리허설이 더 중요하다는 점, 국제적 감각이 영어 점수가 아니라 다양한 문화권의 동료 및 사용자와 협업하는 역량이라는 점을 이해하면 인재상의 진취성과 책임감이 어떤 행동으로 드러나는지가 분명해집니다. 보수성과 혁신성이 공존하는 조직에서 일한다는 것은, 변화를 추구하되 그 변화를 작게 시작해 검증하며 확장하는 방식에 익숙해진다는 의미입니다.

## 5장: 직무 분석

### 5-1. IT 직무의 세부 트랙 구성

2026년 대한항공 전문인력 모집 공고에 따르면 IT 트랙은 IT 개발, Cloud, Data, Network의 네 가지 세부 직무로 나뉘어 있고, 별도로 정보보안 담당자(경력) 등도 모집됩니다. 이는 하나의 IT가 아니라 도메인별 전문성을 요구한다는 의미이며, 대한항공 IT전략실 150여 명을 9개 팀으로 운영하는 구조와도 맞물립니다. 모집 채널의 누적 작성자 수를 보면 IT 개발 직무에 누적 작성자 약 688명, 누적 지원자 1,000명 가까이가 몰리는 인기 직무로 나타납니다. 세부 트랙이 나뉘어 있다는 점은, 지원자가 자신의 강점이 네 트랙 가운데 어디에 가장 가까운지를 먼저 파악해야 한다는 의미를 갖습니다.

### 5-2. 직무의 핵심 역할: 하루 단위 업무

하루 단위로 보면 IT 직무는 운항 직전 PSS와 DCS(Departure Control System)를 모니터링하고 장애와 지연 알림에 대응하는 일에서 시작합니다. 야간 배치 잡의 결과를 확인하고 회계와 인사 시스템이 정상 작동하는지 점검하며, 운영 중인 시스템의 보안 이벤트를 SIEM으로 살피고, 클라우드 비용과 성능을 CloudWatch 같은 도구로 모니터링합니다. 사용자가 제기한 이슈를 1차로 분류하고 SLA를 관리하는 일도 매일의 업무입니다. 하루의 업무가 운항 일정에 맞춰 흐른다는 점, 시스템의 상태를 사람보다 먼저 알아채야 한다는 점이 항공사 IT 일과의

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

---

특징입니다.

### 5-3. 직무의 핵심 역할: 월 단위와 연 단위 업무

월 단위로는 웹과 모바일, 내부 시스템의 신기능을 릴리스하고, 보안 패치와 취약점을 점검하며, 여객과 화물, 정비의 운영 데이터를 분석한 리포트를 작성합니다. AICC와 예지정비의 AI 모델 성능을 모니터링하고 재학습을 관리하며, 협력사 SI 인력을 운영하고 외주 산출물의 품질을 검토하는 일도 포함됩니다.

분기와 연 단위로는 PSS와 CRM, 예약, 발권, 마일리지 같은 핵심 시스템의 메이저 업그레이드를 수행하고, 2026년부터 2028년까지 이어지는 합병 통합 IT 로드맵의 마일스톤을 진행합니다. 클라우드 비용을 최적화하고 신규 서비스 도입을 검토하며, ISMS-P와 ISO27001 같은 인증을 갱신하고, 신규 AI와 데이터 플랫폼의 도입 PoC, 부천 R&D 센터와 UAM 통합 소프트웨어 연구를 진행합니다. 업무의 시계가 하루에서 월, 분기, 연으로 넓어질수록 운영에서 전환과 혁신으로 무게가 옮겨간다는 점이 직무 구조의 핵심입니다.

### 5-4. 내부·외부 이해관계자 지형

내부 이해관계자는 여객사업본부, 화물사업본부, 운항본부, 정비본부, 종합통제본부, 안전보안실, 항공우주사업본부, 마케팅과 CX, 재무와 인사, 객실과 공항서비스, 마일리지(스카이패스) 운영팀, 그리고 진에어와 한진, 한진정보통신 같은 그룹 계열사입니다. 외부 이해관계자는 국토교통부와 공정거래위원회, 관세청, 출입국관리소, 인천공항공사, 글로벌 PSS와 GDS(Amadeus, Sabre, Travelport), 클라우드 사업자(AWS, Microsoft Azure, Google Cloud), SI 파트너(LG CNS, 한진정보통신 등), OEM(보잉, 에어버스), 코드셰어와 얼라이언스 파트너(델타 등 스카이팀), 카드사와 결제 PG, OTA(Expedia, 트립닷컴 등), 보안 솔루션 업체입니다.

이렇게 다중 이해관계자가 얽힌 환경에서 IT 직무의 정체성은 기술과 비즈니스를 잇는 번역자에 가깝습니다. 정비 부서의 요구를 시스템 요건으로 옮기고, 글로벌 벤더의 솔루션 제약을 사업 부서에 설명하며, 규제기관의 요구를 데이터 산출 항목으로 바꾸는 일이 모두 이 번역에 해당합니다.

### 5-5. 필요 역량 (1) 트랙별 기술 역량

공통 기초 역량은 자료구조와 알고리즘, 객체지향 프로그래밍, DB 설계와 SQL, 리눅스와 네트워크의 기본, Git과 CI/CD입니다. IT 개발 트랙은 Java와 Spring 또는 Kotlin, Python, JavaScript와 TypeScript(React 또는 Vue), REST와 GraphQL API, 마이크로서비스, 컨테이너(Docker와 Kubernetes), DevOps를 요구합니다.

Cloud 트랙은 AWS의 EC2와 S3, RDS, EKS, Lambda, IAM, CloudFront, Route53 등 또는 Azure와 GCP, IaC(Terraform과 CloudFormation), 오피버빌리티(CloudWatch와 Datadog), FinOps를 요구합니다. 대한항공이 AWS 중심 환경이므로 AWS Solution Architect나 DevOps 자격은 강한 신호가 됩니다. Data 트랙은 SQL과 ETL, 데이터 모델링, Spark와 Databricks, Airflow, BI(Tableau와 Power BI), ML 라이프사이클(MLOps와 SageMaker 등), 통계와 머신러닝, 추천과 예측 모델을 요구합니다. Network 트랙은 TCP/IP와 라우팅 및 스위칭(CCNA와 CCNP 수준), SD-WAN, 방화벽과 IDS 및 IPS, 클라우드 네트워킹(VPC와 Direct Connect), 글로벌 WAN과 위성 통신을 요구합니다. 정보보안은 ISMS-P와 ISO27001, OWASP, 모의해킹과 취약점 진단, SIEM과 SOAR, 제로 트러스트, 항공보안법과 정보통신기반보호법의 이해를 요구합니다.

### 5-6. 필요 역량 (2) 항공 도메인 지식과 소프트스킬

항공 도메인 소프트웨어 측면에서는 PSS(Amadeus Altea와 DES)와 DCS, 화물 시스템(IBS iCargo 등), 운항과 정비 시스템(AMOS와 Sceptre 등), Crew Management, 마일리지(FFP) 시스템의 개념을 이해해야 합니다.

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

---

지식 역량으로는 항공운송 산업 구조와 IATA 및 ICAO 규정의 기본 골격(PNR, e-Ticket, EMD, NDC, IATCI 등), 통합 메가 캐리어의 IT 통합 과제(코드와 마일리지, PNR 마이그레이션, 시스템 카토버 등), 항공 보안과 개인정보 보호, EU GDPR과 국내 PIPA 같은 규제 환경의 이해가 필요합니다.

소프트스킬 측면에서는 무중단 운영을 위한 절차 준수와 책임감, 변화관리(Change Management) 역량, 다부서와 다국적 이해관계자와의 협상 및 번역 능력, 영어 문서와 미팅 역량이 요구됩니다. 갈등을 봉합하고 통합기에 필요한 변화관리 메시지를 설계하는 능력, 작은 MVP에서 확장으로 나아가는 단계적 사고, 데이터에 기반한 의사결정도 함께 요구됩니다. 기술 역량과 도메인 지식, 소프트스킬이 따로 평가되지 않고 한 사람 안에서 결합될 때 비로소 항공사 IT 인력으로 기능한다는 점이 핵심입니다.

### 5-7. KPI와 평가 포인트

대한항공이 공식 KPI를 외부에 공개하지는 않지만, 항공 IT 직무의 일반적 평가 포인트는 합리적으로 추론할 수 있습니다. 운영 신뢰성 측면에서는 핵심 시스템 가동률(예를 들어 99.9% 이상), MTTR(평균 복구 시간), Sev1 장애 건수가 평가 대상이 됩니다. 프로젝트 성과 측면에서는 주요 시스템 도입과 전환 일정의 준수, 예산 준수, 결함률(Defect Density)이 평가됩니다.

비즈니스 임팩트 측면에서는 AICC 도입 이후 상담 응답 시간이 줄어든 정도, 예지정비로 결함을 미리 찾아낸 건수, 운임 최적화와 연료 사용을 줄인 효과가 평가됩니다. 클라우드와 FinOps 측면에서는 클라우드 비용을 낮춘 비율과 인프라 활용률, 보안 측면에서는 보안 사고 건수와 취약점 평균 패치 시간, ISMS-P 인증 유지가 평가됩니다. 데이터 활용 측면에서는 데이터 플랫폼 사용자 수와 ML 모델 정확도, 의사결정 지원 사례 수가, 고객 경험 측면에서는 모바일과 웹의 NPS, 체크인 시간, 셀프 서비스 사용률이 평가 포인트가 됩니다. KPI가 기술 지표와 비즈니스 지표를 함께 포함한다는 점이, 항공사 IT 직무가 기술 자체로 평가되지 않음을 보여 줍니다.

### 5-8. 대표 업무 시나리오

첫 번째 시나리오는 합병 통합 마일리지 마이그레이션입니다. 아시아나 마일리지 회원의 데이터, 곧 잔여 마일과 등급, 가족합산 권한, 제휴 적립 이력을 대한항공 스카이패스 백엔드로 옮기는 작업입니다. IT 개발 트랙은 데이터 매핑 룰북을 설계하고, Data 트랙은 ETL 파이프라인과 데이터 품질 검증을 수행하며, Cloud 트랙은 AWS RDS와 Redshift 구성, 카토버 윈도우를 계획합니다. Network와 Security 트랙은 이행 구간의 암호화와 DLP, 접근 통제를 설정하고, 공정위 시정조치 모니터링 데이터까지 자동으로 산출되도록 BI 대시보드를 구성합니다.

두 번째 시나리오는 예지정비 AI 모델 운영입니다. 항공기 한 대당 2,500여 개 센서에서 하루 62GB의 데이터가 모이면, Cloud 트랙 인력이 S3와 Kinesis로 수집 파이프라인을 운영하고, Data 트랙 인력이 피쳐 엔지니어링과 모델 학습(SageMaker)을 맡습니다. 학습된 모델이 결함 예측 알림을 정비 부서로 보내면 정비사가 작업 지시를 받아 점검에 들어가고, 그 결과가 다시 모델로 돌아와 정확도를 높이는 순환이 만들어집니다. IT 개발 트랙은 정비사용 모바일 워크 오더 앱을 유지보수하고, Security 트랙은 항공기 네트워크와 EFB 보안을 검토합니다.

세 번째 시나리오는 글로벌 시스템 장애 대응입니다. 인천 출발 예약 시스템에 트래픽이 폭증하거나 GDS 연결에 장애가 생기면, 종합통제와 CX, 공항서비스, 공항공사, 해외 지점이 동시에 연결되어 상황을 공유합니다. IT 개발과 Cloud 트랙이 1차 원인을 분석하고 트래픽 분산과 세션 보존 전략을 가동하면, Network 트랙이 회선과 DNS를 진단하고, Security 트랙이 DDoS 여부를 판단합니다. 30분 안에 핫픽스를 적용하고 48시간 안에 RCA(Root Cause Analysis) 보고서를 작성하는 흐름으로 마무리됩니다.

### 5-9. 항공사 IT의 특수성

항공사 IT에는 다른 산업 IT와 구별되는 특수성이 있습니다. PSS(여객시스템)는 예약과 발권, 체크인, 게이트, 환승까지 하나의 트랜잭션이 글로벌로 이어지는 준기간계 시스템으로, Amadeus Altea와 DES 기반에서 NDC와 OOM으로 진화하고 있습니다. 운항과 정비 시스템은 AMOS와 Sceptre 같은 외부 솔루션과 자체 개발 시스템이 섞여 있고, 항공기와 부품의 평생 이력 관리가 필수입니다. 화물 시스템(iCargo 등)은 e-AWB와 콜드체인, 고가화물 트래킹, 관세와 세관 EDI 연동을 다루며, AI 데이터센터용 반도체와 K-뷰티 같은 신규 화물 수요에 대응합니다.

항공 보안은 항공보안법과 정보통신기반보호법, 개인정보보호법의 다층 규제 아래 있고, EFB(전자비행정보장치)와 항공기 네트워크의 사이버 위협이 늘면서 비행 중 사이버 보안이라는 새로운 영역이 생기고 있습니다. 레거시 시스템 현대화 역시 특수성의 하나입니다. 1974년 한국에서 처음으로 항공 예약 시스템을 연 50년의 IT 역사가 그대로 기술 부채이기도 하며, 대한항공은 클라우드 전환과 앱 현대화, B2E 프로젝트로 이를 단계적으로 풀어 가고 있습니다. 글로벌 24시간 365일 운영이라는 점도 특수합니다. 퇴근 이후에도 시스템은 계속 돌아간다는 전제 위에서 온콜과 교대, 해외 지점과의 시차 협업이 일상이 됩니다.

### 5-10. 지원 전략 관점의 시사점

IT 직무를 이해할 때 핵심은, 이 자리가 프로그래밍을 잘하는 사람이 아니라 안전을 앞세운 산업에서 글로벌 24시간 365일 시스템을 책임지면서 합병 통합과 AI 전환, 클라우드 현대화를 같은 시기에 다룰 수 있는 사람을 찾는 자리라는 점입니다. 자신의 기술 스택(Java, Python, AWS, SQL, ML 등)이 항공 도메인의 어느 시나리오와 연결되는지, 무중단 운영과 롤백 및 재해복구를 어떻게 설계할지, 다부서와 다국적 협업을 어떻게 풀어 갈지, 데이터와 AI를 어떻게 활용할지, 보안과 규제를 어떻게 준수할지를 함께 이해하는 시각이 이 직무를 읽어 내는 기준이 됩니다. 기술을 잘 다룬다는 진술보다, 24시간 365일 무중단 클라우드 서비스에서 장애 시 RPO와 RTO를 어떻게 설계할지에 대한 관점을 갖추는 일이 대한항공 IT가 요구하는 역량의 본질에 가깝습니다.

### 참고 레퍼런스 (References)

1. McKinsey — The state of aviation: 2025 industry outlook — <https://www.mckinsey.com/industries/travel/our-insights/the-state-of-aviation>
2. McKinsey — Which aviation subsectors are flying high, and which face turbulence? — <https://www.mckinsey.com/industries/travel/our-insights/which-aviation-subsectors-are-flying-high-and-which-face-turbulence>
3. McKinsey — Aircraft MRO 2.0: The digital revolution — <https://www.mckinsey.com/industries/travel/our-insights/aircraft-mro-2-point-0-the-digital-revolution>
4. McKinsey — The Future of Airports: The Next Normal — <https://www.mckinsey.com/featured-insights/the-next-normal/airports>
5. SITA — 2024 Air Transport IT Insights (글로벌 항공 IT 지출/AI/보안) — <https://www.sita.aero/resources/surveys-reports/air-transport-it-insights-2024/>
6. SITA — Aviation industry doubles down on cybersecurity (보도자료)

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

---

- <https://www.sita.aero/pressroom/news-releases/aviation-industry-doubles-down-on-cybersecurity-as-it-spend-climbs-to-new-highs/>
- 7. PhocusWire — Airline IT spend hits \$37 billion in 2024 — <https://www.phocuswire.com/sita-airline-it-insights-2024>
- 8. Coforge Blog — Future of Aviation in a New Age of Technology (McKinsey/IATA 인용) — <https://blog.coforge.com/blog/the-future-of-aviation-industry-in-a-new-age-of-technology>
- 9. Aviation Week (한국어) — 2025년 세계 항공운송 산업 주요 전망 — <https://aviationweek.com/korean/key-expectations-global-air-transport-industry-year>
- 10. Investing.com — IATA, 2050년 항공 수요 2배 이상 증가 전망 — <https://kr.investing.com/news/economy-news/article-93CH-1866691>
- 11. 항공여행 — IATA 2026년 여객 52억·순이익 410억 달러 전망 — [https://airtravelinfo.kr/air\\_news/1740360](https://airtravelinfo.kr/air_news/1740360)
- 12. 한국경제TV — 글로벌 항공사 25년 수익 전망, 매출 첫 1조 달러 돌파 예상 — <https://www.wowtv.co.kr/NewsCenter/News/Read?articleId=A202412100614>
- 13. Cello Square — 글로벌 항공화물 2025 하계 실적과 전망 — <https://www.cello-square.com/kr/blog/view-1788.do>
- 14. 시사저널e — 대한항공, 위기 속 빛난 메가 캐리어 강점 — <https://www.sisajournal-e.com/news/articleView.html?idxno=421082>
- 15. GetNews — 글로벌 메가캐리어 통합 대한항공 12월 출범 — <https://www.getnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=870075>
- 16. The Value News — 대한항공 메가캐리어 도약·항공우주 확장 분석 — <https://www.thevaluenews.co.kr/news/191196>
- 17. 이지경제 — 대한항공, CAPA 선정 올해의 아시아 항공사 — <https://www.ezyeconomy.com/news/articleView.html?idxno=224523>
- 18. 이지경제 — 대한항공 2025년 1분기 잠정실적 — <https://www.ezyeconomy.com/news/articleView.html?idxno=211427>
- 19. 서울경제 — 대한항공 1분기 매출 역대 최대, 영업이익 47%↑ — <https://www.sedaily.com/article/20031850>
- 20. 항공여행 — 대한항공 2025년 매출 최대, 영업이익 1조 5,393억 — [https://airtravelinfo.kr/air\\_news/1741821](https://airtravelinfo.kr/air_news/1741821)
- 21. CEO스코어데일리 — LCC 재편: 통합 진에어 1위 유력 — <https://m.ceoscoredaily.com/page/view/2025062313441110453>

## 심층 분석 보고서: 대한항공-IT

---

22. News1 — 제주항공·진에어·티웨이 LCC 경쟁 — <https://www.news1.kr/industry/general-industry/5815259>
23. CIO 코리아 — 최희정 CIO가 말하는 대한항공 IT (심층 인터뷰) — <https://www.cio.com/article/4058314/>
24. LG CNS — 대한항공 IT시스템 퍼블릭 클라우드 100% 전환 보도자료 — <https://www.lgcns.com/pr/news/779/>
25. 대한항공 뉴스룸 — 전사 IT시스템 클라우드 전환 완료 — <https://news.koreanair.com/>
26. 대한항공 뉴스룸 — AICC 인공지능컨택센터 구축(AWS 협력) — <https://news.koreanair.com/>
27. 대한항공 뉴스룸 — 2026년 공개 채용 시작, 통합 항공사 대비 우수 인력 확보 — <https://news.koreanair.com/>
28. 아시아경제 — 대한항공 예지정비팀·AI 결함 예측 모델 르포 — <https://www.asiae.co.kr/article/2025121915184844645>
29. 이코노믹리뷰 — 조종석부터 수하물까지 AI가 장악한 항공산업 — <https://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=736394>
30. TravelTimes — KE, 아마데우스 DES 솔루션으로 시스템 업그레이드 — <https://www.traveltimes.co.kr/news/articleView.html?idxno=110121>
31. 시사저널e — 대한항공 항공우주 사업 6년만 흑자 전환 — <https://www.sisajournal-e.com/news/articleView.html?idxno=415165>
32. EBN — 대한항공 신성장동력: MRO·무인기·방산 — <https://www.ebn.co.kr/news/articleView.html?idxno=1674387>
33. 국토교통부 항공교통서비스 보고서(공식 통계) — [https://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m\\_37196/DTL.jsp](https://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_37196/DTL.jsp)
34. 항공정보포털시스템(국토부) — 2023 항공안전백서 — <https://www.airportal.go.kr/>
35. e-나라지표(산업통상자원부) — 항공우주산업 시장규모 — [https://www.index.go.kr/unity/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx\\_cd=1156](https://www.index.go.kr/unity/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1156)
36. 대한항공 채용 홈페이지 — 인재상 페이지 — <https://koreanair.recruiter.co.kr/career/kemanship>
37. 자소설닷컴 — 대한항공 2026년 전문인력(신입/경력) 모집 공고 — <https://jasoseol.com/recruit/100218>
38. 자소설닷컴 — 대한항공 2026년 전문인력 채용 페이지(원문) — <https://jasoseol.com/recruit?ec=104084>