KOSDAQ SMALL-CAP RESEARCH

하나에어로 271160 · 항공·방산부품

혼재

항공기 부품을 만들고 조립·수리까지 한 번에 해 주는 '항공 제조 토탈 솔루션' 회사로, KAI(한국항공우주) 같은 방산·항공 업체에 납품한다.

2026년 11월 23일 종가 기준 · 선정 사유: 코스닥 시총 1,000억 미만 종목 중 거래대금 2위(348.2억), 2026년 11월 20일 신규 상장 후 3거래일 만에 공모가 대비 급락 전환 — 상장 직후 수급 변동성이 극대화된 종목

시가총액	주가	전일대비	거래대금	PER	PBR	부채비율	당좌비율
899억	5,070원	-16.20%	348억	N/A(상장 직후)	N/A	305.25%	19.74%

쉬운 요약

2026년 11월 20일 막 코스닥에 상장한 항공부품 회사입니다. 항공기 부품을 만들고 조립·수리까지 한 번에 해 주는 사업을 하며, KAI(한국항공우주) 같은 방산·항공 업체가 주 고객입니다.
실적은 좋은 쪽입니다. 매출이 146억(2023)→323억(2024)→333억(2025)으로 늘었고, 영업이익률도 5.4%에서 15%로 뛰었습니다. 상장 전 이미 551.5억원의 수주잔고를 확보했고(보도 기준), 상장 직후인 11월 23일엔 KAI 훈련기 수리 물량까지 새로 따냈다는 보도가 나왔습니다.
문제는 **주가와 재무**입니다. 상장 첫날 우주항공 테마로 공모가 대비 70~76% 급등해 11,300원을 찍었지만, 3거래일 만에 5,070원으로 반토막 났습니다. 또 부채비율이 305%, 당좌비율이 20%도 안 돼 **단기 자금 사정이 상당히 빡빡합니다.** 좋은 실적과 얇은 재무, 식어가는 테마가 뒤섞여 있습니다.

투자 포인트

1. 2025년 매출 333억·영업이익 50억(영업이익률 14.99%)으로 3년 연속 성장, 2023년 대비 매출 2.3배·이익률 약 2.8배로 수익성 개선 추세
2. 2026년 11월 상장 전 수주잔고 551.5억원 확보(보도 기준) + 11월 23일 KAI 훈련기 수리 물량 신규 수주 보도 — 연매출의 약 1.6배에 달하는 일감 선확보
3. 우주항공 IPO 테마로 상장 첫날 공모가 대비 최대 76% 급등(보도), 52주 최고 11,300원까지 상승했으나 3거래일 만에 5,070원으로 반락(-55.1%)

핵심 리스크

1. 부채비율 305.25%(2025년 말)·당좌비율 19.74%로 재무 안전판이 매우 얇음 — 당좌비율 100% 미만을 크게 밑도는 유동성 취약 구조
2. 상장 첫날 11,300원 고점에서 11월 23일 5,070원까지 3거래일간 -55.1% 급락, 당일 -16.2% 추가 하락으로 신규 상장주 특유의 거품 소진 국면
3. 상장 보름 뒤(12월 초) 확약물량 1,694,200주가 풀릴 예정(보도 기준) — 추가 매도 물량 출회로 수급 부담이 재차 커질 수 있음

투자 권유가 아닌 참고용 자료 · © 오픈팩트

주가·거래량 분석 최근 1년

주가(원)와 거래량 — 최근 1년 일봉

기간	당시 주가	주가 등락	코스닥 지수	지수 대비
1주 전	6,050원	-16.2%	-4.5%	-11.7%
1개월 전	6,050원	-16.2%	-15.5%	-0.7%
3개월 전	6,050원	-16.2%	-	-
1년 전	6,050원	-16.2%	-26.4%	+10.2%

구간	거래량	거래대금	1년 평균 대비
당일	6,622,540주	348.2억	0.2x
5일 평균	29,103,618주	1728.3억	1.0x
20일 평균	29,103,618주	1728.3억	1.0x
60일 평균	29,103,618주	1728.3억	1.0x
1년 평균	29,103,618주	1728.3억	1.0x

코스닥 지수 대비 = 종목 등락률 − 지수 등락률. 거래대금은 종가×거래량 근사. 출처: 네이버 증권 일봉, 20261123 기준.

종목 vs 코스닥 지수 (1년 전 = 100)

애널리스트 해석 — 이 가격·거래량이 말하는 것

① **이 종목의 '1년 수익률'은 숫자 그대로 읽으면 안 됩니다.** 2026년 11월 20일에 막 상장한 신규주라, 1주·1개월·3개월·1년 등락률이 모두 -16.2%로 똑같이 찍힙니다. 상장 전 거래 이력이 없어 비교 기준이 전부 '상장 직전 가격(6,050원)'일 뿐입니다. 실질적으로 봐야 할 것은 **52주 최고 11,300원(11/20) → 현재 5,070원, -55.1%**라는 사흘간의 붕괴입니다.

② **상장 첫날의 폭등이 함정이었습니다.** 여러 매체가 상장 첫날 공모가 대비 70~76% 급등을 보도했습니다. 우주항공 IPO 테마가 과열된 상태에서 첫날 고점 11,300원을 찍었고, 그 뒤 11월 23일 저점 4,710원까지 밀렸다가 5,070원으로 마감했습니다. 신규 상장주가 첫날 테마 수급으로 급등한 뒤 며칠 만에 공모 차익 실현 물량에 눌리는 **전형적인 '상장 버블 소진' 패턴**입니다.

③ **거래량 지표는 아직 신뢰하기 어렵습니다.** 5일·20일·60일·250일 평균 거래량이 전부 29,103,618주로 동일하게 표기되는데, 이는 상장 이력이 3거래일뿐이라 평균이 제대로 쌓이지 않은 탓입니다. 당일 거래량 662만 주, 거래대금 348.2억원은 시총 899억의 약 39%가 하루에 손바뀜했다는 뜻으로, **단기 트레이더가 주도하는 극심한 회전 구간**임을 보여줍니다. 외국인 소진율은 0%로, 외국인은 사실상 부재합니다.

④ **시장과 비교하면 '시장도 약하지만 이 종목은 더 약합니다.'** 같은 1개월 코스닥 지수 -15.5%인데, 이 종목은 상장 효과를 걷어내도 첫날 고점 대비 반토막입니다. 하락의 원인은 업황 악화가 아니라 상장 직후 수급 쏠림의 반작용입니다. **결론: 지금 가격은 회사 펀더멘털이 아니라 '상장 첫날 과열 → 급속 되돌림'이라는 수급이 만든 가격이며, 12월 초 확약물량 169만 주 해제가 다음 변곡점입니다.**

기업 개요 무엇으로 돈을 버는가

하나에어로다이내믹스는 항공기 부품을 가공·제작하고 조립·수리(MRO)까지 아우르는 '원스톱 항공 제조 솔루션'을 표방하는 항공·방산 부품 기업입니다. 구조혁신펀드의 투자를 받아 성장했고(넘버스 보도), 2026년 11월 20일 코스닥에 신규 상장했습니다. KAI(한국항공우주산업) 등 국내 방산·항공 완성기 업체가 핵심 고객으로, 훈련기·군용기 관련 부품과 수리 물량을 수주합니다. 매출은 2023년 146억에서 2025년 333억으로 가파르게 성장했습니다.

사업·제품 구성

사업/제품	설명·비중
항공기 부품 가공·제작	항공기 구조물·기계 부품을 정밀 가공해 완성기 업체에 납품. 방산·항공 수주 사이클에 매출이 직접 연동. 사업부문별 정확한 비중은 DART 증권신고서·사업보고서 'II. 사업의 내용' 확인 필요.
조립·MRO(정비·수리·오버홀)	부품 제작에 그치지 않고 조립과 수리까지 수행하는 '토탈 솔루션'이 차별점. 2026.11.23 KAI 훈련기 수리 물량 수주 보도가 이 영역.
수주 기반 매출 구조	2026년 11월 기준 수주잔고 551.5억원 확보(보도 기준). 완성기 업체의 발주에 따라 매출이 결정되는 수주형 사업.
매출 비중	사업부문별 정확한 비중은 DART 증권신고서(2026.09.21) 및 향후 사업보고서 'II. 사업의 내용'에서 확인 필요. 언론 보도상 부품 제작과 MRO가 양대 축.

고객과 판매 구조

1차 고객은 **KAI(한국항공우주산업) 등 국내 방산·항공 완성기 업체**로 추정되며, 이들의 군용기·훈련기 생산 및 정비 물량이 곧 하나에어로의 수주로 이어집니다(2026.11.23 KAI 훈련기 수리 물량 수주, 디일렉 보도). 수주잔고 551.5억원(보도 기준)은 2025년 매출(333억)의 약 1.6배로, 중기 일감이 확보된 상태입니다. 고객 다변화 정도와 매출 상위 고객 집중도는 DART 증권신고서(2026.09.21) 주석에서 확인 필요하며, 소수 대형 고객 의존 구조일 가능성이 있어 추가 확인이 권장됩니다.

경쟁 구도

국내 항공·방산 부품 분야에서는 **KAI 협력사 생태계 내 중소 부품·MRO 업체들**과 경쟁하며, 샘코·아스트·하이즈항공·켄코아에어로스페이스 등 상장 항공부품사가 비교 대상입니다. 하나에어로의 상대적 강점은 부품 제작부터 조립·수리까지 묶은 '토탈 솔루션'과 2025년 영업이익률 15%라는 비교적 높은 수익성입니다. 약점은 부채비율 305%·당좌비율 20%의 얇은 재무 체력과 상장 직후라 트랙레코드가 짧다는 점입니다.

산업 밸류체인

항공·방산 부품 — 소재에서 완성기·정비까지

항공 부품 산업은 위로는 특수 금속·소재 공급사에, 아래로는 KAI 같은 완성기 업체와 군(軍)·항공사의 발주 예산에 끼어 있는 수주형 구조입니다. 하나에어로는 이 사슬의 **중간(부품 가공·조립·수리)**에 위치하며, 완성기 업체의 생산·정비 물량이 수주로 흘러 내려와야 매출이 발생합니다.

① 소재·원자재
항공용 알루미늄·티타늄·특수합금, 복합소재 공급사(국내외 소재 업체)

›

② 부품 가공·조립·MRO
하나에어로다이내믹스, 샘코, 아스트, 하이즈항공, 켄코아에어로스페이스

›

③ 완성기·체계종합
KAI(한국항공우주산업), 대한항공 항공우주사업부 — 발주·조립 주체

›

④ 최종 수요
대한민국 공군·육군, 수출 대상국 군, 민항사(MRO 수요)

밸류체인에서 반드시 알아야 할 것

1. **매출은 '소비'가 아니라 '방산 수주 사이클'이다.** 완성기 업체가 군의 생산·정비 계획에 따라 발주를 내면 그것이 부품사의 매출이 된다. 하나에어로의 수주잔고 551.5억(보도 기준)은 이 사이클이 당분간 돌아간다는 증거이지만, 그 다음 발주가 언제·얼마인지는 완성기 업체의 사업 계획에 달려 있다.
2. **고객 집중 리스크가 크다.** KAI를 비롯한 소수 완성기 업체에 매출이 집중되는 구조라면, 한 고객의 발주 지연·축소가 분기 실적을 흔든다. 고객 다변화와 수출 고객 확보가 중장기 과제다.
3. **'토탈 솔루션'은 마진의 원천이다.** 단순 부품 가공만 하면 단가 경쟁에 휘둘리지만, 조립·수리(MRO)까지 묶으면 부가가치가 높아진다. 2025년 영업이익률 15%는 이 믹스가 작동한 결과로 추정되며, 사업부문별 마진은 증권신고서로 확인 필요.
4. **우주항공 IPO 테마는 주가를 끌지만 실적을 끌지는 않는다.** 2026년 하반기 우주항공 IPO 테마가 부상하며 하나에어로가 상장 첫날 급등했으나, 테마 수급은 식으면 같은 속도로 빠진다. 상장 3거래일 만의 -55% 급락이 그 증거다.
5. **재무 체력이 성장 속도를 따라가지 못한다.** 매출은 3년간 2.3배 늘었지만 부채비율은 208%→305%로 악화됐고 당좌비율은 20%까지 떨어졌다. 수주형 사업은 운전자본 부담이 커, 성장을 뒷받침할 자금 조달(이번 IPO 공모 포함)이 지속적으로 필요하다.

어떤 이슈에 얼마나 민감한가

영향 요인	방향	민감도	왜 그런가
KAI 등 완성기 업체 발주	+	매우 높음	매출의 대부분이 완성기 업체 수주로 추정. 생산·정비 계획과 발주 시점이 분기 실적을 좌우
국내 방위비·전력화 예산	+	높음	군용기·훈련기 생산과 정비 예산이 산업 전체 수요의 뿌리. 방산 호황이 순풍
우주항공 IPO 테마·방산주 수급	±	매우 높음	실적과 무관하게 주가가 동조. 상장 첫날 급등(보도 70~76%)과 3거래일 뒤 -55% 급락의 직접 원인

재무·유동성(부채비율·당좌비율)	–	높음	부채비율 305%·당좌비율 20%. 운전자본 부담이 크고 추가 자금조달 필요성이 상존
확약물량 해제·유통물량 증가	–	높음	상장 보름 뒤 1,694,200주 확약 해제 예정(보도 기준). 유통물량 증가가 수급을 누름
특수소재·환율	–	중간	항공용 티타늄·특수합금 가격과 수입 원자재 환율이 원가에 영향. 전가력은 제한적
수출·고객 다변화	+	중간	KAI 외 신규 고객·수출 확보 시 집중 리스크 완화. 현재는 확인된 공시 부족

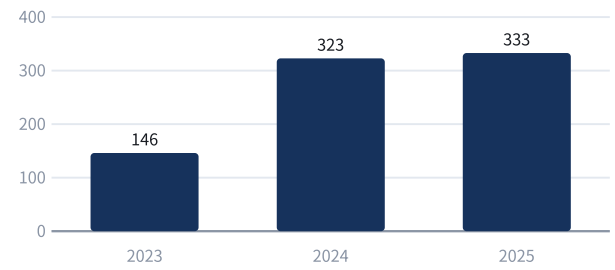
실적 분석 연간·분기

연간	매출액	영업이익	당기순이익
2023	146	8	2
2024	323	29	12
2025	333	50	24

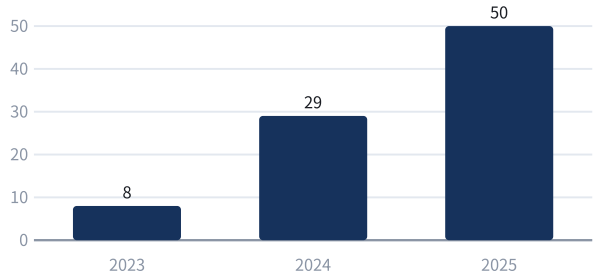
분기	매출액	영업이익	당기순이익
2026 연간	-	-	-
분기자료	없음	상장	직후

단위: 억원 · 출처: DART 사업·반기·분기보고서 기반 공개 재무데이터. (E)는 시장 추정치.

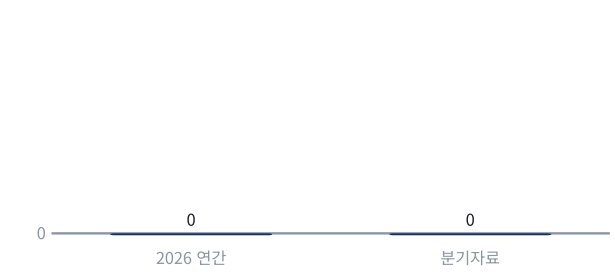
연간 매출액



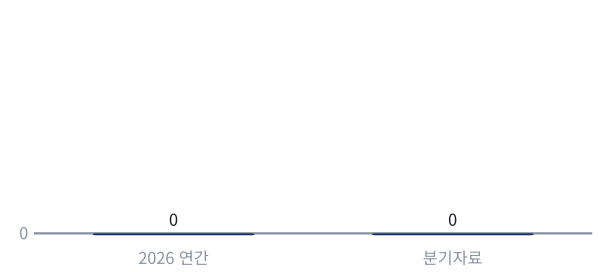
연간 영업이익



분기 매출액



분기 영업이익



애널리스트 해석 — 숫자 뒤의 이야기

성장 스토리 자체는 건강합니다. 매출이 146억(2023)→323억(2024)→333억(2025)으로 늘었습니다. 특히 눈에 띄는 건 수익성입니다. 영업이익률이 5.39%→8.84%→14.99%로 매년 좋아졌고, 영업이익은 8억→29억→50억으로 약 6배가 됐습니다. 순이익도 2억→12억→24억으로 늘며 ROE(자기자본이익률)가 2%에서 17.4%까지 뛰었습니다. **부품 가공에 조립·수리를 묶은 '토탈 솔루션' 믹스가 마진을 끌어올린 것으로 추정**되며, 이 추세가 2026년에도 이어지는지가 핵심입니다.

그러나 재무 안전판은 매우 얇습니다. 부채비율이 208%(2023)→228%(2024)→305%(2025)로 계속 나빠졌습니다. 더 심각한 건 당좌비율로, 42.85%→18.63%→19.74%입니다. 당좌비율은 '당장 현금화할 수 있는 자산으로 단기 빚을 얼마나 갚을 수 있나'를 보는 지표인데, 100%가 넘어야 안심이고 하나에어로는 20%도 안 됩니다. **단기 자금 사정이 상당히 빡빡하다는 뜻**이며, 수주형 사업 특성상 운전자본(재고·외상매출)이 묶여 있을 가능성이 높습니다.

유보율 1,602%는 숫자만 보면 높지만 해석이 필요합니다. 유보율이 높다는 건 그동안 벌어 쌓은 자본과 자본잉여금이 많다는 의미입니다. 다만 부채비율과 당좌비율이 나쁜 것과 함께 보면, '자본은 쌓였으나 현금은 돌지 않는' 상태일 수 있습니다. 이번 IPO 공모로 유입된 자금이 이 유동성 부담을 얼마나 덜어줬는지는 증권발행실적보고서(2026.11.13)와 향후 분기보고서로 확인해야 합니다.

2026년 숫자는 아직 없습니다. 연간·분기 재무 모두 2026년치는 공란이며, 상장 직후라 PER·PBR도 산출되지 않습니다. 따라서 현재 주가 5,070원이 '싼지 비싼지'를 밸류에이션으로 판정할 수 없습니다. 2025년 EPS 272원·BPS 1,702원을 참고하면 주가 5,070원은 EPS 대비 약 18.6배, BPS 대비 약 3배 수준으로 추정되나, 이는 상장 전 자본 기준이라 공모 후 자본으로 재계산이 필요합니다.

호재 주가에 힘이 되는 요인

확인된 호재와 기대 요인

3년 연속 매출·수익성 동반 개선

매출이 146억(2023)→323억(2024)→333억(2025)으로 늘었고, 영업이익률이 5.39%→8.84%→14.99%로 매년 상승했습니다. 영업이익은 8억에서 50억으로 약 6배, ROE는 2%에서 17.4%로 뛰었습니다. 부품 제작에 조립·수리를 결합한 수익 믹스가 작동한 결과로 추정됩니다.

출처 · DART 감사보고서 2026.04.03

수주잔고 551.5억원 — 연매출의 1.6배 선확보(보도)

상장 추진 시점에 수주잔고 551억 5,000만원을 확보했다고 보도됐습니다. 2025년 매출(333억)의 약 1.6배로, 중기 일감이 이미 쌓여 있다는 뜻입니다. 수주형 사업에서 잔고는 미래 매출의 가시성을 높여 줍니다.

출처 · 뉴스핌 2026.11.05 / 뉴스1 2026.11.05

상장 직후 KAI 훈련기 수리 물량 신규 수주(보도)

거래 개시 사흘째인 2026년 11월 23일, KAI(한국항공우주산업) 훈련기 수리 물량을 새로 수주했다는 보도가 나왔습니다. 핵심 고객과의 거래가 상장 이후에도 이어지고 있음을 보여주는 신호로, '토탈 솔루션' 중 MRO(정비·수리) 영역의 사업성을 뒷받침합니다.

출처 · 디일렉 2026.11.23

우주항공 IPO 테마 수혜 — 상장 첫날 급등(보도)

2026년 하반기 우주항공 IPO 테마가 부상하며 하나에어로다이내믹스가 주목받았습니다. 상장 첫날(11.20) 공모가 대비 70~76% 급등했다는 보도가 이어져 공모 투자자에게 단기 차익 기회를 줬습니다. 방산·우주항공 업황에 대한 시장 기대가 높다는 방증입니다.

출처 · Chosunbiz·전자신문·뉴스핌 2026.11.20

IPO 공모로 자금 조달 완료

2026년 11월 13일 증권발행실적보고서가 제출되며 공모 절차가 마무리됐습니다. 상장으로 유입된 공모 자금은 부채비율 305%·당좌비율 20%의 취약한 유동성을 완화하고 설비·운전자본에 투입될 수 있습니다. 구체적 자금 사용 계획은 증권신고서에서 확인 가능합니다.

출처 · DART 증권발행실적보고서 2026.11.13

악재 반드시 감안할 위험

확인된 악재와 리스크

부채비율 305%·당좌비율 20% — 매우 얇은 재무 안전판

부채비율이 2023년 208%에서 2025년 305%로 계속 악화됐고, 당좌비율은 19.74%로 100%를 크게 밑돕니다. 당좌비율 20%는 단기 빚의 5분의 1만 즉시 상환 가능하다는 뜻으로, 단기 유동성이 상당히 취약합니다. 수주형 사업의 운전자본 부담이 원인일 가능성이 높아 분기보고서로 확인이 필요합니다. **이 리포트에서 가장 주의할 재무 신호입니다.**

출처 · DART 감사보고서 2026.04.03

상장 3거래일 만에 -55% 급락 — 상장 버블 소진

상장 첫날(11.20) 52주 최고 11,300원을 찍은 뒤 11월 23일 저점 4,710원까지 밀렸다가 5,070원으로 마감, 고점 대비 -55.1%입니다. 당일 하루만 -16.2% 추가 하락했습니다. 신규 상장주가 첫날 테마 수급으로 급등한 뒤 공모 차익 실현 물량에 눌리는 전형적 패턴으로, 변동성이 극심합니다.

출처 · 네이버 증권 일봉 2026.11

확약물량 1,694,200주 해제 예정 — 추가 매도 압력(보도)

한 매체는 상장 보름 뒤 확약(일정 기간 매도하지 않기로 한 물량) 1,694,200주가 풀린다고 보도했습니다. 확약 해제는 유통 주식 수를 늘려 수급을 누르는 요인입니다. 이미 급락한 주가에 추가 매도 물량이 더해지면 하방 압력이 재차 커질 수 있습니다.

출처 · 네이버 프리미엄콘텐츠 2026.11.18

2026년 재무·밸류에이션 지표 부재

연간·분기 재무 모두 2026년치가 공란이고 PER·PBR이 산출되지 않습니다. 상장 직후라 공모 후 자본 기준 밸류에이션을 판정할 근거가 없어, 현재 주가 5,070원의 적정성을 수치로 평가하기 어렵습니다. 첫 정식 분기·사업보고서가 나와야 판단 가능합니다.

출처 · DART / 네이버 증권 지표 2026.11.23

소수 고객(KAI) 의존 구조 가능성

핵심 고객이 KAI 등 소수 완성기 업체로 추정되며, 수주잔고와 신규 수주 모두 KAI 관련으로 보도됩니다. 특정 고객에 매출이 집중되면 그 고객의 발주 지연·축소가 분기 실적을 크게 흔듭니다. 매출 상위 고객 집중도는 DART 증권신고서(2026.09.21) 주석에서 확인이 필요합니다.

출처 · 디일렉 2026.11.23 / DART 증권신고서 2026.09.21

테마가 실적보다 주가를 끄는 구간

상장 첫날 급등은 회사의 개별 실적이 아니라 '우주항공 IPO 테마' 수급이 만든 것으로 보입니다. 당일 거래대금 348.2억이 시총 899억의 약 39%에 달할 만큼 단기 자금 회전이 극심합니다. 테마가 식으면 실적과 무관하게 같은 속도로 주가가 밀릴 수 있습니다.

출처 · 인베스트 뉴스 2026.09.02 / 매일경제 마켓 2026.11.20

외국인·기관 수급 기반 부재

외국인 소진율이 0%로, 상장 직후 외국인 매수가 사실상 없습니다. 거래량 평균 지표도 아직 3거래일치만 쌓여 신뢰하기 어렵습니다. 매수 주체가 단기 개인 자금에 쏠려 있어 변동성이 더 커지는 구조입니다.

출처 · 네이버 증권 외국인소진율 2026.11.23

부채비율 3년 연속 악화(208%→305%)

부채비율이 2023년 208%→2024년 228%→2025년 305%로 3년 연속 상승했습니다. 매출은 2.3배 늘었지만 그 성장을 차입에 의존해 온 구조로, 수주형 사업의 운전자본 확대가 더해지면 재무 부담이 더 커집니다. 공모 자금으로 얼마나 상쇄됐는지는 첫 분기보고서로 확인해야 합니다.

출처 · DART 감사보고서 2026.04.03

공시 타임라인 최근 9개월 DART

접수일	보고서명	제출인
2026.11.16	분기보고서 (2026.09)	하나에어로
2026.11.13	증권발행실적보고서	하나에어로
2026.11.09	[기재정정] 증권신고서(지분증권)	하나에어로
2026.11.09	[발행조건확정] 증권신고서(지분증권)	하나에어로
2026.10.16	[기재정정] 증권신고서(지분증권)	하나에어로
2026.09.21	증권신고서(지분증권)	하나에어로

2026.04.03	감사보고서 (2025.12)	삼덕회계법인

출처: DART 전자공시시스템 공시서류검색. 정기보고서(사업·반기·분기)는 회색 참고용.

공시 흐름 해석

공시를 시간순으로 읽으면 **'IPO 준비 → 공모 → 상장'이라는 한 방향**으로 정리됩니다. 2026년 4월 감사보고서(2025.12 결산) 제출로 실적을 공개한 뒤, 9월 21일 증권신고서(지분증권)를 제출하며 공모 절차를 시작했습니다. 이후 10월 16일과 11월 9일 두 차례 증권신고서를 정정하고 발행조건을 확정했으며, 11월 13일 증권발행실적보고서로 공모를 마무리하고 11월 20일 거래를 개시했습니다. **즉 최근 9개월의 공시는 대부분 상장 그 자체를 위한 서류**이며, 상장 후 본업의 자금 흐름·실적을 담은 정식 분기·사업보고서는 아직 나오지 않았습니다. 공모 자금이 부채비율 305%·당좌비율 20%의 취약한 재무를 얼마나 개선했는지는 증권신고서의 자금 사용 계획과 첫 분기보고서로 확인해야 합니다.

앞으로의 시나리오 목표주가 없음 · 방향과 조건만

강세 시나리오

2026년 첫 정식 실적에서 매출·영업이익률 성장세(2025년 15%)가 유지되고, 공모 자금 유입으로 부채비율·당좌비율이 눈에 띄게 개선. KAI 외 신규 고객·수출 수주 공시가 추가되며 수주잔고가 551.5억에서 더 쌓임. 방산·우주항공 업황 호조가 지속되면 테마가 아닌 실적으로 재평가될 근거가 생긴다. **조건: 실적 유지·재무 개선·수주 확대가 공시로 확인되어야 함.**

기본 시나리오

본업 수주잔고(551.5억, 보도 기준)로 당분간 매출 가시성은 유지되나, 주가는 상장 직후 수급 변동성이 지배. 12월 초 확약물량 169만 주 해제로 추가 조정을 거친 뒤, 방산·우주항공 테마 수급에 따라 4,700원(52주 저점) 부근에서 바닥을 다지며 등락. 재무 개선 확인 전까지는 밸류에이션 재평가가 지연된다. **가장 가능성 높은 경로.**

약세 시나리오

확약물량 해제와 공모 차익 실현 물량이 겹치며 수급이 무너지고, 우주항공 테마 자금이 이탈. 2026년 첫 실적에서 당좌비율 20%의 유동성 부담이 비용(금융비용 등)으로 드러나거나 성장세가 둔화. 이 경우 52주 저점 4,710원을 하회하며 추가 하락 가능. **신규 상장주의 첫날 급등 후 급락은 이미 11월 20~23일에 실제로 나타난 경로다.**

앞으로 확인할 것

1. 2026년 첫 정식 분기·사업보고서에서 공모 후 부채비율·당좌비율 개선 여부 (상장 후 첫 분기보고서, DART)
2. 2026년 연간 실적의 영업이익률이 2025년 15% 수준을 유지하는지 (2027년 상반기 사업보고서, DART)
3. 상장 보름 뒤 확약물량 1,694,200주 해제 시점(12월 초)의 수급 변화와 주가 반응 (네이버 증권 일봉)
4. KAI 외 신규 고객·수출향 '단일판매·공급계약' 공시 추가 여부 (DART 수시공시)
5. 증권신고서상 공모 자금 사용 계획과 실제 집행 내역 (DART 증권신고서 2026.09.21 및 향후 보고서)
6. 우주항공·방산주 전반의 테마 수급 — 이 종목 주가의 선행 지표 (일별 시세 모니터링)

오픈팩트의 결론

실적 성장(매출 3년간 2.3배·영업이익률 15%)과 수주잔고 551.5억(보도 기준)이라는 **펀더멘털의 밝은 면**과, 부채비율 305%·당좌비율 20%라는 **얇은 재무, 그리고 상장 3거래일 만의 -55% 급락**이라는 수급 리스크가 한데 섞인 종목입니다. **다만 2026년 정식 실적과 공모 후 재무가 확인되기 전까지는 '좋아졌다'고 단정하기 이릅니다.** 무엇보다 이 종목의 현재 주가는 회사 실적이 아니라 **우주항공 IPO 테마 수급과 상장 직후 유통물량이 정합니다. 12월 초 확약물량 169만 주 해제가 다음 시험대이며, 외국인 매수가 0%라는 사실이 그 변동성의 경고**입니다.

시가총액 주가×주식수, 시장이 매긴 회사 몸값 · **PER** 주가가 순이익의 몇 배 · **PBR** 주가가 순자산의 몇 배(1배 미만이면 장부보다 싸게 거래) · **부채비율** 빚÷자기자본(200% 초과 주의, 400% 이상 위험) · **당좌비율** 즉시 현금화 가능 자산÷1년 내 갚을 빚(100% 미만이면 빠듯) · **유상증자** 새 주식을 찍어 돈을 받는 것(기존 주주 지분 희석) · **무상감자** 주식 수를 줄여 손실을 터는 절차(손실을 주주가 부담) · **전환사채(CB)** 주식으로 바꿀 수 있는 빚(전환되면 지분 희석) · **수주잔고** 계약은 했지만 아직 매출로 안 잡힌 물량 · **외국인 소진율** 외국인이 살 수 있는 한도 중 실제 보유 비율 · **거래대금** 주가×거래량, 그날 실제로 오간 돈의 크기 · **밸류체인** 원료→부품→완제품→고객으로 이어지는 산업의 사슬

본 자료는 공개 정보(DART 전자공시, 공개 재무데이터, 언론보도)를 정리한 참고용 자료이며 투자 권유·자문이 아닙니다. 재무 수치는 DART 공시 기반 공개 데이터를 옮긴 것으로 원문 재무제표와 표기 기준이 다를 수 있고, 수주·계약 금액 일부는 언론 보도에 근거해 공시로 확정되지 않았을 수 있습니다. 시세·지표는 표기된 기준일 종가 기준 이며 이후 변동됩니다. 투자 판단과 그 결과는 투자자 본인의 책임입니다.