



기업명

The Boeing Company

티커

BA

▶ Analyst 박제인
jane8314@hanwha.com
3772-7380

▶ 주가 DATA

컨센서스 목표주가/투자 의견	256.89 / Not Rated
현재 주가(10/27, 달러)	168.18
상승여력	▲ 52.7
시가총액(백만 달러)	133,274
발행주식수(천주)	792,450
52주 최고가 / 최저가(달러)	254.35 / 167.41
90일 일평균 거래대금(백만 달러)	1,402.4
거래소	New York
국가명	UNITED STATES
티커	BA US EQUITY
산업	산업재

▶ 주가수익률

(단위: %, %p)

	1개월	3개월	12개월
절대수익률	-15.1	-20.5	-24.6
상대수익률(S&P500)	-14.8	-24.7	-36.9

▶ 예상치대비 분기 실적 비교

(단위: 백만 달러, 달러, %, %p)

	FY 3Q25	FY 2Q26	FY 3Q26	YoY	QoQ	컨센서스	차이
매출액	23,270	24,560	24,188	3.9	-1.5	23,846	1.4
영업이익	-4,781	156	354	흑자전환	126.9	414	-14.5
EPS	-7.47	-0.76	-0.34	N/A	55.3	-0.21	-62.7

* Non-GAAP 기준

▶ Review Comment

- 매출액 241.9억 달러(YoY +3.9%)로 예상치 1.4% 상회. 영업이익 3.6억 달러, 조정 EPS -0.34달러로 각각 예상치 14.5%, 62.7% 하회
- 부문별 매출: 민항기 107.2억 달러(YoY -3.4%), 방산 79.4억 달러(YoY +15%), 서비스 55.7억 달러(YoY +3.8%)
- 항공기별 인도 실적: 총 161대(전년 동기 160대). 737 124대, 767 10대, 777 5대, 787 22대
- 민항기 부문 수주잔고 6,120억 달러. 737은 날개 생산 차질로 월 47대 생산 목표 달성 지연. 787의 경우, 좌석 인증 지연으로 고객 인도 일정에 차질 발생. 777X은 2027년 최초 인도 계획 유지
- 방산 부문 신규 수주 230억 달러, 수주잔고 1,010억 달러로 사상 최대. PAC-3 Seeker, F-15EX 추가 생산 계약 확보.
- 미 해군 F/A-XX 사업자 선정분은 심사 절차가 남아 수주잔고에 미반영
- 서비스 부문은 Digital Aviation Solutions 사업 매각 영향 제외하면 YoY +11% 성장. 항공기 개조 물량 증가가 이유

▶ 실적발표 이후 주가 동향

- 737의 연간 인도량 전망이 목표치를 하회하는 가운데, 민항기 부문 수익성 회복 지연 우려 부각되며 10.7% 하락 마감

▶ Guidance 연감

(단위: 백만 달러, 달러, %, %p)

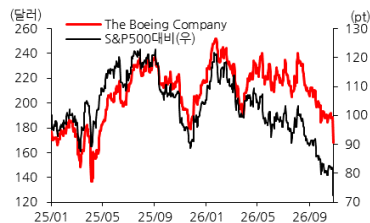
	FY 2025	FY 2026	YoY	컨센서스	차이
CAPEX	2,940	4,000	36.1	3,990	0.3

* Non-GAAP

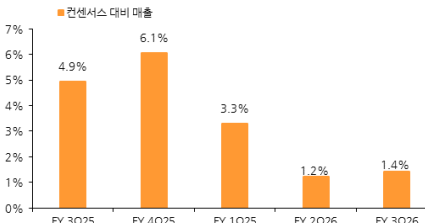
▶ Guidance / 향후 실적 Comment

- FCF 가이던스: FY 2026 20억 달러, FY 2027 30억 달러, FY 2028 60억 달러, FY 2029 100억 달러
- CAPEX 가이던스: FY 2026 40억 달러, FY 2027 50억 달러, FY 2028~2029 40억 달러
- FY 2026 737 인도량은 기존 목표 500대 하회 예상. 월 47대 생산 안정화가 2027년까지 지연될 전망. 월 52대 생산 시점은 2027년 하반기. 787의 경우 기존 90~100대 가이던스 유지하나 하단 예상. 연내 월 10대 생산 추진 예정이지만 엔진 공급이 주요 변수
- FY 2027 민항기 전체 인도량은 전년 대비 10% 이상 증가할 것으로 전망
- 777X는 FY 2027 중반까지 기종 인증 취득 후 연간 약 10~15대 인도 계획
- 민항기 부문은 부품 공급 차질이 4Q26~1H27 수익성을 압박. 2H27부터 관련 비용 부담 완화되고 고가 수주잔고 반영에 따라 개선될 전망. 영업이익률 BEP 도달은 2028년 초로 예상
- 고유가에도 현재까지 고객사의 항공기 주문 확대 계획 변경 움직임은 미확인. 연료 효율이 높은 신형 항공기로의 교체 수요는 견조
- 737은 수익성이 개선되더라도 이익 규모와 마진 모두 2018년 수준에는 미달할 전망. 반면 787은 FY 2029까지 두 지프 모두 2018년 수준을 상회할 것으로 예상

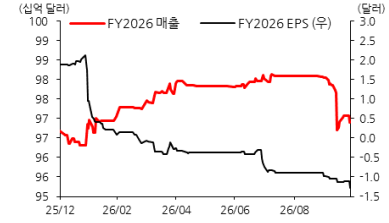
▶ 주가추이



▶ 컨센서스 대비 실적



▶ Consensus 추이



[Compliance Notice]

이 자료는 조사분석 담당자가 객관적 사실에 근거해 작성하였으며, 타인의 부당한 압력이나 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영했습니다. 본인인 이 자료에서 다른 종목과 관련해 공표할 현재 관련 법규상 알리야 할 재산적 이해관계가 없습니다. 본인인 이 자료를 기관투자자 또는 제3자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다. (박제인) 저회 회사는 공표일 현재 이 자료에서 다른 종목의 발행주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 이 자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위해 당사 고에게 한해 배포되는 자료로서 저작권이 당사에 있으며 불법 복제 및 배포를 금합니다. 이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료로 정보출처로부터 얻은 것이지만, 당사는 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없습니다. 따라서 이 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과와 관련된 법적 책임소재에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

종목투자등급: 당사는 개별 종목에 대해 향후 1년간 +15% 이상의 절대수익률이 기대되는 종목에 대해 Buy(매수) 의견을 제시합니다. 또한 절대수익률 -15~+15%가 예상되는 종목에 대해 Hold(보유) 의견을, -15% 이하가 예상되는 종목에 대해 Sell(매도) 의견을 제시합니다. 밸류에이션 방법 등 절대수익률 산정은 개별 종목을 커버하는 애널리스트의 추정치에 따르며, 목표주가 산정이나 투자 의견 변경 주기는 종목별로 다릅니다. **산업 투자의견:** 당사는 산업에 대해 향후 1년간 해당 업종의 수익률이 과거 수익률에 비해 양호한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Positive(긍정적) 의견을 제시하고 있습니다. 또한 향후 1년간 수익률이 과거 수익률과 유사한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Neutral(중립적) 의견을, 과거 수익률보다 부진한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Negative(부정적) 의견을 제시하고 있습니다. 산업별 수익률 전망은 해당 산업 내 분석대상 종목들에 대한 담당 애널리스트의 분석과 판단에 따릅니다.

[당사 조사분석자료의 투자등급 부여 비중]

매수	96.4%	중립	3.6%	매도	0.0%	합계	100.0%	(기준일: 2026년 9월 30일)
----	-------	----	------	----	------	----	--------	---------------------