한화투자증권

2026년 4월 23일
해외기업분석

Boeing Company (BA)

전쟁 영향 제한적, 생산 정상화 국면 진입

▶Analyst 박제인 jane8314@hanwha.com 3772-7380

Not Rated

Bloomberg컨센서스 목표가: USD 267.31

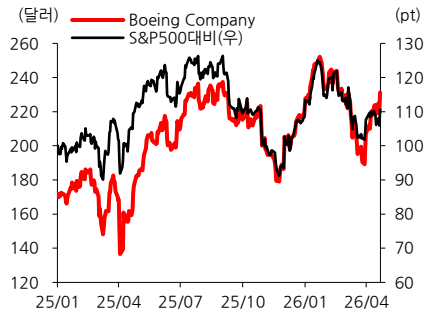
현재 주가(4/22, USD)	231.28
상승여력	▲ 15.6%
시가총액(백만 USD)	182,319
발행주식수(천주)	788,302
52 주 최고가 / 최저가(USD)	254.35 / 158.5
90 일 일평균 거래대금(백만 USD)	1,612.7
거래소	New York
국가명	UNITED STATES
티커	BA US EQUITY
산업	산업재

주가수익률(%)	1개월	3개월	6개월	12개월
절대수익률	18.5	-8.0	6.8	42.3
상대수익률(S&P500)	8.8	-11.3	0.2	7.3

(단위: 백만 달러, 달러, %, 배)

재무정보	FY 2024	FY 2025	FY 2026E	FY 2027E
매출액	66,517	89,463	97,767	111,831
영업이익	-11,811	3,236	2,058	5,807
EBITDA	-9,975	5,189	4,801	9,026
지배주주순이익	-13,123	3,215	601	4,609
EPS	-20.38	1.19	-0.29	4.42
순차입금	29,676	26,965	22,560	16,191
PER	-	-	-	52.4
PBR	-	-	29.2	16.7
EV/EBITDA	-	30.1	44.7	23.8
배당수익률	-	-	-	-
ROE	-	-	-	43.9

주가 추이



보잉의 FY 1Q26 실적이 발표됐습니다. 모든 사업부의 실적이 양호했으며, 수주잔고는 최고치를 경신했습니다. 주가는 5.5% 올랐습니다. 가이던스에 따르면 잉여현금흐름이 2분기부터 개선돼 하반기에 양의 현금흐름으로 전환될 것으로 예상됩니다. 보잉의 실적은 민간 항공기 인도량에 의해 좌우되는데, 1분기 인도량이 견조했으며 경쟁사인 에어버스의 인도량을 12개 분기 만에 초과했습니다. 2024년 제조 결함에 의한 사고 이후 생산 능력을 꾸준히 회복했으며, 737 모델의 생산 공정이 안정화됐습니다. 2023년 이전에 제조했지만 인도가 지연됐던 물량도 모두 인도를 완료했습니다. 중동 분쟁에 의한 영향도 제한적이라고 언급했습니다. 중동 지역 고객사의 인도 연기 요청이 없었으며, 현재 중동 지역 수주 잔고의 2/3가 2030년 이후 인도 예정이므로 단기 영향이 크지 않다는 설명입니다. 고유가로 민간 항공기의 유지보수 서비스 부문이 약화될 수 있지만, 국방 부문의 수요 급증으로 이를 충분히 상쇄할 수 있다고 덧붙였습니다. 향후 점진적 증산 계획도 제시했는데, 견조한 인도량과 안정적 생산 라인을 꾸준히 유지한다면 주가 흐름은 긍정적일 것으로 전망합니다.

FY 1Q26 분기 실적

보잉의 FY 1Q26 매출액은 222.2억 달러(YoY +14%)로 예상을 2% 상회했다. EPS는 -0.2 달러(YoY +59.2%)로, 컨센서스(-0.76 달러) 대비 적자 폭이 축소됐다. 영업이익은 4.5억 달러(YoY -2.8%), 영업이익률은 2%(YoY -0.4%p)를 기록했다. 조정 핵심(Core)영업이익은 2.9억 달러, 영업이익률은 1.3%로 각각 전년 동기 대비 47%, 0.3%p 개선됐다. 1분기 잉여현금흐름은 -14.5억 달러로 전년 동기(-22.9억 달러)보다 양호했다. 전사 수주잔고는 6,950억 달러로 최고치를 경신했다.

FY 2026 가이던스

보잉은 FY 2026 잉여현금흐름을 중간값 기준 20억 달러(2025 -18.8억 달러, vs. 컨센서스 21.1억 달러)로 전망해 기존 가이던스를 유지했다. 연간 영업현금흐름은 60억 달러(YoY +463%, vs. 컨센서스 59.8억 달러)로 예상했다. 잉여현금흐름은 2분기에 개선돼 하반기에 양의 현금흐름으로 전환될 것으로 전망했다. 장기적으로는 연간 100억 달러의 잉여현금흐름 달성이 가능할 것이라고 언급했다. 2026년 여름까지 737 모델을 월 47대로 증산, 이후 월 52대 생산 목표를 제시했다. 787 모델은 2026년 말까지 월 10대로 증산, 연간 90~100대 인도를 유지할 계획이다.

사업부별 분기 실적 & 상세

보잉의 사업부는 민간 항공기(BCA), 방위·우주·보안(BDS), 글로벌 서비스(BGS) 부문으로 구분된다. FY 1Q26 매출액은 각각 92억 달러(YoY +13%), 76억 달러(YoY +20.7%), 53.7억 달러(YoY +6.1%)를 기록했다. 매출 비중은 각각 41.4%, 34.2%, 24.2%였다.

BCA는 여객기, 화물기 등의 설계·제조 및 판매를 담당한다. B737, B787, B777 등 주요 기종을 포함한다. 항공사 대상 기체 인도 및 신규 수주에 기반한 매출을 창출한다. BDS는 미 국방부 및 정부 기관과의 장기 계약을 중심으로 운영된다. F-15, AH-64, 위성·우주 발사 관련 시스템이 포함된다. BGS는 민간, 방산 부문 모두를 대상으로 관리 서비스를 제공한다. 민간 부문이 55% ~ 60% 사이의 비중을 유지하고 있다. BDS와 BGS는 수익구조가 안정적이기 때문에 BCA 대비 실적의 변동성이 낮다.

BCA는 1분기 동안 총 140대의 수주를 확보했다. 주요 내역으로는 에비에이션 캐피털 그룹(Aviation Capital Group)의 737-10 25대 및 737-8 25대, 델타항공의 787-10 30대, 에어 인디아의 737-8 20대 등이 포함된다. BDS는 90억 달러, BGS는 80억 달러의 수주를 인식했으며 BGS의 수주/매출 비율은 1.6을 기록했다.

매출은 인도량이 좌우하는데…

보잉이 실적을 발표하고 주가가 오른 것은 전일 실적을 발표한 GE 에어로스페이스, RTX의 주가가 내렸던 것과는 대조적이다. GE 에어로스페이스와 RTX는 민간 항공 부문 매출의 대부분이 엔진 서비스·정비·부품 교체 같은 애프터마켓에 집중돼 있는 반면, 보잉의 매출은 항공기 인도량에 의해 좌우되기 때문이다(그림 8). 1Q26 GE 에어로스페이스는 서비스 매출 비중이 67.3%, 보잉은 14.5%로 집계된다. 애프터마켓 부문은 비행시간, 운항 횟수, 트래픽 변화에 더 민감하므로 전쟁에 의한 중동 지역 항공 트래픽 감소가 매출에 비교적 빠르게 반영될 수 있다. 항공기 인도량은 생산 능력, 규제, 공급망 안정성의 영향을 받기 때문에 중동 분쟁의 단기 실적 영향은 제한적이다.

…생산 능력이 회복되고 있고…

보잉의 1분기 항공기 인도량은 143대(YoY +10%)로 견조했다. 보잉은 2018년 2분기 이후, 1Q23을 제외하고 경쟁사인 에어버스의 항공기 인도량을 지속적으로 하회했는데(그림 9), 금번 분기에 에어버스 인도량(114대, YoY -16%)을 초과했다. 에어버스는 공급망 제약을 언급했으며, RTX가 공급하는 프랫 앤 휘트니(P&W) 엔진의 병목 현상이 에어버스의 증산 목표를 달성하는 데 지장을 주고 있다고 설명했다.

에어버스가 공급 병목을 겪고 있는 것과는 대조적으로, 보잉은 생산 공정의 안정성이 개선되고 있다. 2024년 1월의 제조 결함으로 인한 사고 이후 FAA는 737 기종의 생산량을 월 38대로 제한한 바 있다. 이후 2025년 10월에 생산 상한을 월 42대로 상향 승인했다. 금번 실적발표에서 경영진은 737 기종의 생산 라인이 현재 월 42대 수준에서 안정화됐으며, 737 전용 생산 공장인 Renton 라인의 *최종 조립 재작업 시간이 전년 동기 대비 약 20% 감소했다고 언급했다. 787 프로그램은 월 8대 생산 수준에서 안정화를 유지하고 있고, 787 중심의 생산 공장인 Charleston 라인은 재작업 시간이 전년 동

기 대비 25% 개선됐다고 설명했다. 1분기 인도량이 양호했던 이유 중 하나로, 2023년 이전에 제작했지만 인도가 지연됐던 737 기종의 재고를 최종 인도한 것을 지목했다.

보잉은 단계적 증산을 계획하고 있다. 2026년 여름까지 737 기종의 생산량을 월 47대로 증산하는 것이 목표인데, 이를 위해 에버렛(최신 자동화 설비 및 FAA 강화 기준이 적용된 공정)에 생산 라인을 신규 구축했다. 이 라인은 초기에는 낮은 생산율로 가동을 시작해 FAA에 운영 적합성을 입증해야 한다. 이 과정을 거치며 최종적으로 737 기종의 생산량을 월 52대까지 확대할 계획이다. 787 모델도 2026년 말까지 월 10대로 증산하겠다고 언급했다.

** 최종 조립 재작업: 조립 완료 후 발견된 품질 문제를 수정하기 위한 추가 작업*

…전쟁의 영향은 제한적

보잉은 중동 분쟁이 현재까지 항공기 인도에 어떠한 영향도 주지 않았다고 언급했다. 분기 중 중동 지역 고객사가 인도 연기를 요청하지 않았으며, 분쟁 시작 이후에도 계획대로 4대의 항공기를 해당 지역 고객에게 인도했다고 설명했다. 공급망 측면에서도 문제가 없었다고 덧붙였다. 보잉 전체 민간 항공기 수주 잔고의 14%가 중동 지역 물량인데, 이 물량의 2/3는 2030년 이후 인도 예정으로 단기적 영향이 제한적이다. 보잉은 12~18개월 범위내에서 항공기 생산 순서를 재조정할 수 있는 능력을 갖췄으며, 일부 항공사들은 중동 지역 물량 인도가 지연될 경우 자사 인도를 앞당겨 달라고 요청하고 있다고 언급했다. 실제 중동 지역으로의 인도가 늦어져도 전체 인도량에는 영향이 제한적일 것이라는 설명이다. 고유가로 민간 항공기의 유지보수 부문이 약화될 가능성이 있으나, 국방 부문 수요 급증으로 이를 충분히 상쇄할 수 있다고 강조했다.

매수 비율 78.8%, 평균 목표 주가 267.31 달러

최근 3개월 동안 보잉에 대해 투자의견을 제시한 증권사는 33곳이다. 매수 비율은 76.8%이고, 평균 목표 주가는 267.31 달러다. 현재 주가 대비 15.6%의 상승 여력이 있다. 제시된 최고 목표 주가는 300 달러(상승 여력 +29.7%)다.

[표1] 컨센서스 대비 분기 실적 비교 (단위: 백만 달러, 달러, %, %p)

	FY 1Q25	FY 4Q25	FY 1Q26	YoY	QoQ	컨센서스	차이
매출액	19,496	23,948	22,217	14.0	-7.2	21,792	2.0
영업이익	461	8,777	448	-2.8	-94.9	146	206.0
EPS	-0.49	9.92	-0.20	59.2	적자전환	-0.76	73.7

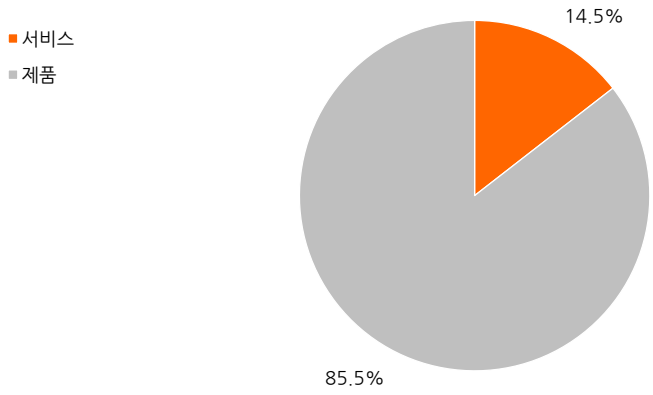
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[표2] 분기 실적 요약 및 컨센서스 (단위: 백만 달러, 달러, %, %p)

	FY 2Q25	FY 3Q25	FY 4Q25	FY 1Q26	FY 2Q26(E)	FY 3Q26(E)	FY 4Q26(E)	FY 1Q27(E)
매출액	22,749	23,270	23,948	22,217	24,003	24,760	26,642	26,130
(YoY)	34.9	30.4	57.1	14.0	5.5	6.4	11.2	17.6
BCA	10,874	11,094	11,379	9,203	11,714	12,143	13,075	14,340
(YoY)	81.1	49.1	139.0	13.0	7.7	9.5	14.9	55.8
BDS	6,617	6,902	7,417	7,599	6,808	7,050	7,468	6,653
(YoY)	9.9	24.7	37.1	20.7	2.9	2.1	0.7	-12.5
BGS	5,281	5,370	5,209	5,370	5,271	5,365	5,266	5,172
(YoY)	8.0	9.6	1.8	6.1	-0.2	-0.1	1.1	-3.7
EPS	-1.24	-7.47	9.92	-0.20	-0.10	0.14	0.44	0.89
(YoY)	57.2	28.4	흑자전환	59.2	91.9	흑자전환	-95.6	흑자전환
EV/Sales	2.5	2.4	2.2	2.0	2.2	2.1	2.1	2.0
P/Sales	2.1	2.0	1.9	1.7	1.9	1.9	1.9	1.8

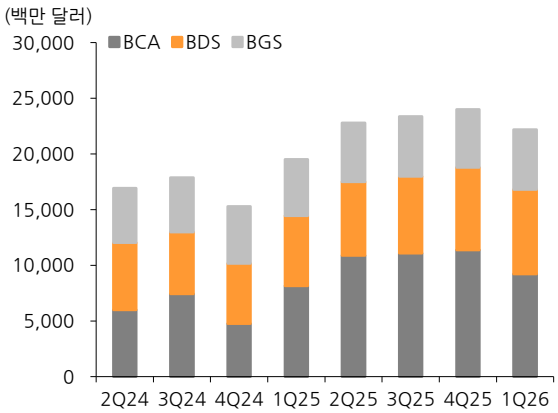
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림1] FY 1Q26 매출 유형별 비중



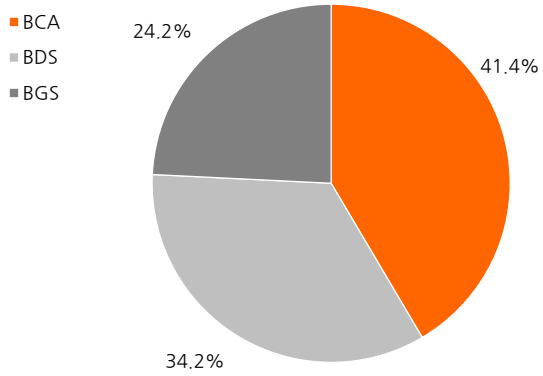
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림2] 사업부별 분기 매출 추이



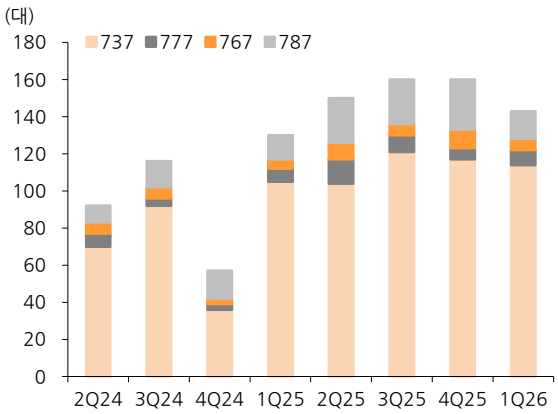
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림3] FY 1Q26 사업부별 매출 비중



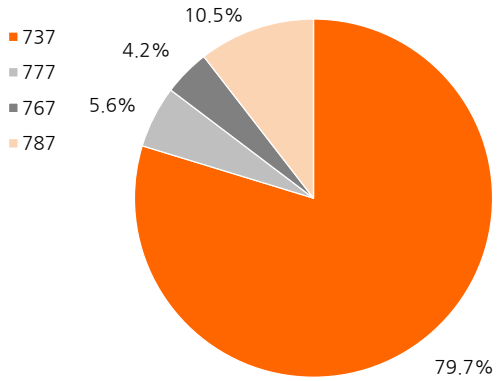
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림4] BCA 항공기별 분기 매출 추이



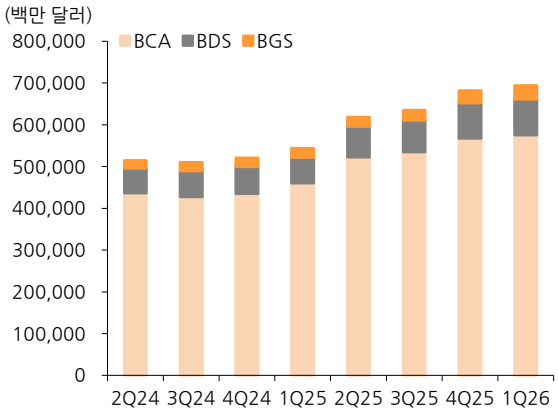
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림5] FY 1Q26 BCA 항공기별 비중



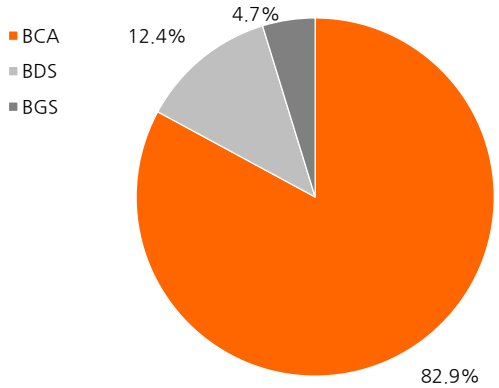
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림6] 사업부별 분기 수주잔고 추이



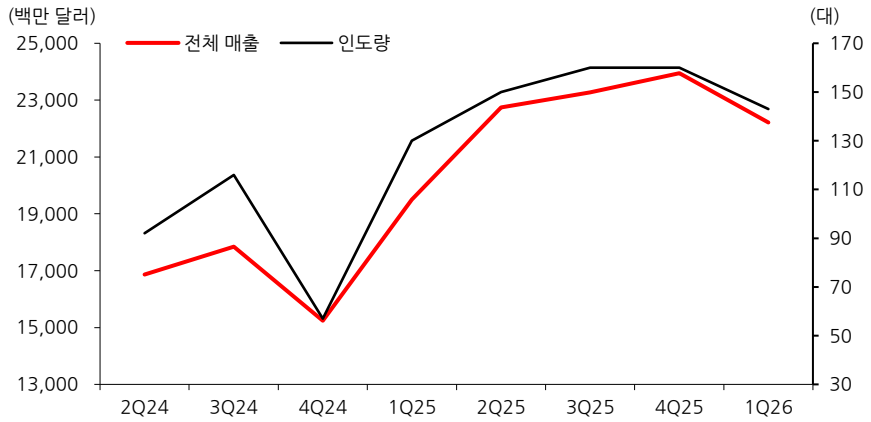
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림7] FY 1Q26 사업부별 수주잔고 비중



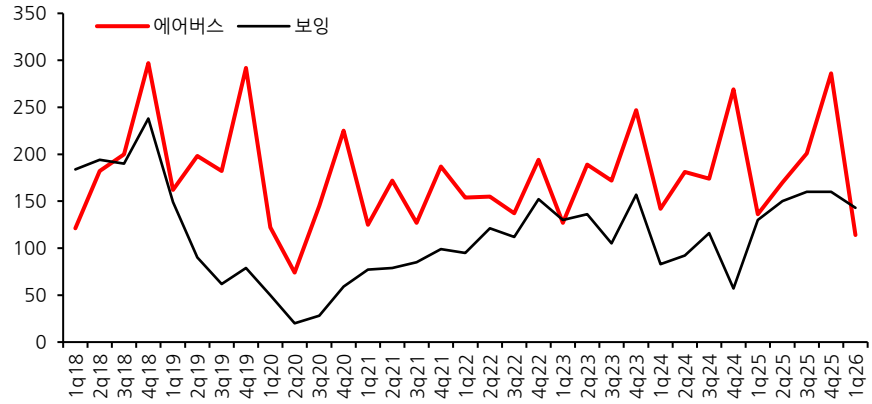
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림8] 분기 매출과 민간 항공기 인도량 추이



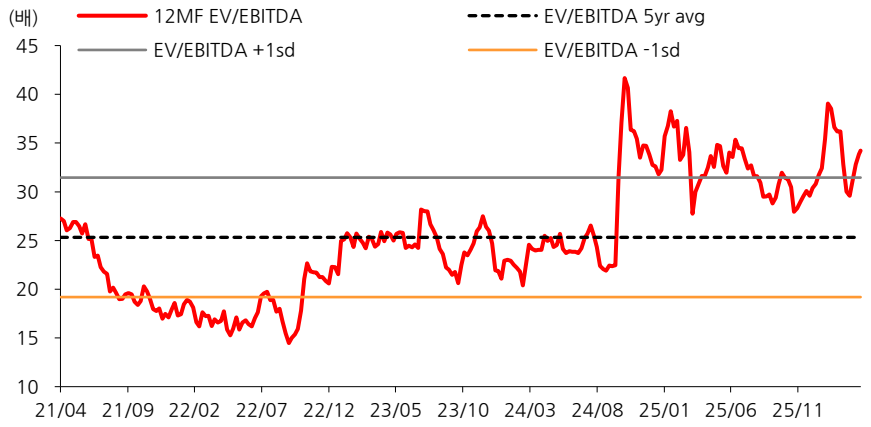
자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림9] 에어버스 및 보잉의 분기별 항공기 인도량 추이



자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[그림10] 12 개월 선행 EV/EBITDA (5 년): 평균과 표준편차



12개월 선행 EV/EBITDA는 34.2배로 5년 평균(25.3배)보다 높다

자료: Bloomberg, 한화투자증권 리서치센터

[Compliance Notice] (공표일: 2026 년 4 월 23 일)

이 자료는 조사분석 담당자가 객관적 사실에 근거해 작성하였으며, 타인의 부당한 압력이나 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영했습니다. 본인은 이 자료에서 다룬 종목과 관련해 공표일 현재 관련 법규상 알려야 할 재산적 이해관계가 없습니다. 본인은 이 자료를 기관투자자 또는 제 3 자에게 사전에 제공한 사실이 없습니다. (박제인)
저희 회사는 공표일 현재 이 자료에서 다룬 종목의 발행주식을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

이 자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위해 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로서 저작권이 당사에 있으며 불법 복제 및 배포를 금합니다. 이 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터가 신뢰할 만한 자료나 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.

[종목 투자등급]

당사는 개별 종목에 대해 향후 1 년간 +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 추정에 따르며, 목표주가 산정이나 투자의견 변경 주기는 종목별로 다릅니다.

[산업 투자의견]

당사는 산업에 대해 향후 1 년간 해당 업종의 수익률이 과거 수익률에 비해 양호한 흐름을 보일 것으로 예상되는 경우에 Positive(긍정적) 의견을 제시하고 있습니다. 또한 향후 1 년간 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] (기준일: 2026 년 3 월 31 일)

투자등급	매수	중립	매도	합계
금융투자상품의 비중	90.7%	9.3%	0.0%	100.0%