

경제 이슈 · 항공

수주잔고는 사상 최대인데 보잉 주가가 10.69% 급락한 이유

보잉은 10월 27일 3분기 매출이 4% 늘고 수주잔고가 사상 최대인 7,454억 달러라고 밝혔지만, 올해 737 생산·인도 목표를 맞추지 못하고 2027년 잉여현금흐름도 시장 예상 55억 달러에 못 미치는 약 30억 달러로 내다보자 주가가 10.69% 떨어졌습니다.

글 서고지기 · 2026. 10. 28 · 읽는 데 4분

이 글의 요약

- 1 보잉의 3분기 매출은 241.9억 달러로 1년 전보다 4% 늘었고, 9월 말 수주잔고는 7,454.3억 달러로 사상 최대였습니다.
- 2 하지만 상용기 부문은 7.0억 달러의 영업손실을 냈고, 핵심 주당손익도 시장 예상보다 나쁜 0.34달러 손실이었습니다.
- 3 737 월 47대 생산 안정이 2027년 초로 밀리고 2027년 잉여현금흐름 전망도 약 30억 달러에 그치자, 주가는 10.69% 내린 168.18달러로 2025년 4월 이후 가장 낮은 종가를 기록했습니다.

보잉 주가

168.18달러

2026년 10월 27일 종가 · 하루 10.69% 하락

3분기 매출

+4%

2026년 3분기 · 1년 전 대비

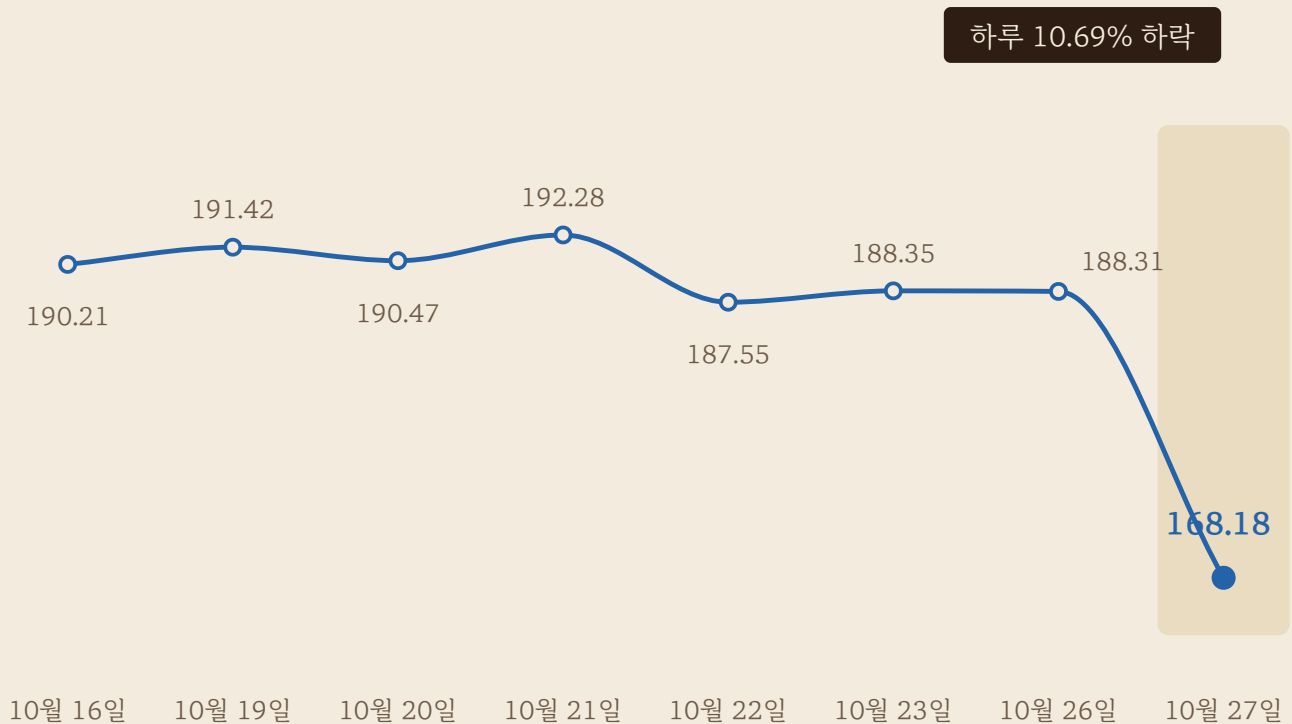
상용기 부문 영업이익률

-6.5%

2026년 3분기

1 보잉 주가, 2025년 4월 이후 가장 낮아졌다

보잉 종가 (달러)



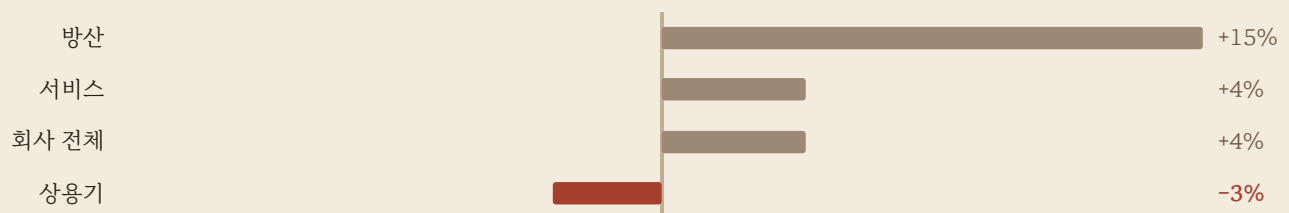
출처: 야후 파이낸스

보잉 주가가 10월 27일 10.69% 내린 168.18달러로 마감했습니다.^[1] 종가로는 2025년 4월 이후 가장 낮은 수준입니다.^[1] 같은 날 S&P 500 지수는 0.6% 올랐습니다.^[2]

실적이 나온 직후 분위기는 나쁘지 않았습니다. 매출이 시장 예상을 넘으면서 주가는 장 시작 전 거래에서 1% 가까이 올랐습니다.^[2] 분위기를 바꾼 것은 실적 발표 컨퍼런스콜에서 나온 737 생산 일정과 현금흐름 전망이었습니다. 켈리 오토버그 최고경영자가 올해 737 생산과 인도 목표를 맞추지 못한다고 밝히자 주가는 10% 가까이 밀렸습니다.^[3]

2 매출과 수주잔고는 늘었다

보잉 2026년 3분기 부문별 매출 증감률(1년 전 대비)



출처: 보잉(미국 증권거래위원회 공시)

실적 숫자만 보면 나쁘지 않았습니다. 3분기 매출은 241.9억 달러로 1년 전보다 4% 늘어, LSEG가 집계한 시장 예상치 238.4억 달러를 넘었습니다.^{[4][5]} 방산·우주·보안 부문 매출이 15%, 서비스 부문이 4% 늘었지만, 상용기 부문 매출은 3% 줄었습니다.^[4]

주문은 계속 쌓였습니다. 9월 말 수주잔고는 7,454.3억 달러로 사상 최대였고, 1년 전 6,356.9억 달러보다 늘었습니다.^{[4][6]} 상용기만 6,118.3억 달러, 비행기로 6,300대가 넘고, 3분기에 새로 받은 상용기 순주문은 300대였습니다.^[4]

현금유입도 늘었습니다. 3분기 잉여현금흐름은 4.6억 달러로 1년 전 2.4억 달러보다 늘었습니다.^[4] 미국 법무부와의 합의에 따라 약 7억 달러를 지급하고 난 뒤의 숫자입니다.^[4]

용어 풀이

색인 · ㅅ

수주잔고

회사가 이미 주문을 받았지만 아직 제품을 넘기지 않아 매출로 잡지 못한 주문의 총액입니다. 앞으로 매출이 될 일감이 얼마나 쌓였는지 볼 때 씁니다.

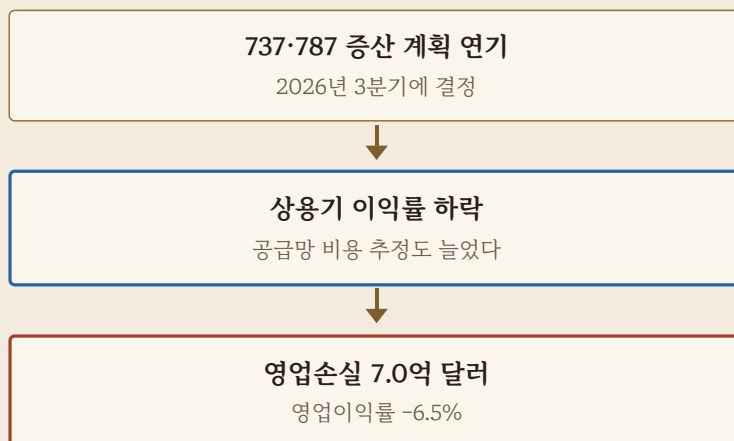
용어 풀이

색인 · ㅅ

잉여현금흐름

회사가 영업활동으로 번 현금에서 공장·설비 같은 설비투자에 쓴 돈을 뺀 값입니다. 마이너스면 번 현금보다 투자에 쓴 돈이 더 많다는 뜻입니다.

3 상용기 부문은 증산을 늦추며 손실을 냈다



출처: 보잉(미국 증권거래위원회 공시)

손실은 상용기 부문에서 났습니다. 상용기 부문은 3분기에 7.0억 달러의 영업손실을 내 영업이익률이 -6.5%였습니다.^[4] 1년 전 손실 53.5억 달러보다는 크게 줄었지만, 그때는 777X 인증 일정이 늦어지면서 49억

달러를 한꺼번에 비용으로 잡은 분기였습니다.^[6] 직전 분기의 -2.7%와 비교하면 이익률은 다시 나빠졌습니다.^[8]

보잉은 분기보고서에서 3분기에 737과 787의 증산 계획을 늦추기로 한 결정과 공급망 비용 추정치 증가로 이익률이 낮아졌다고 설명했습니다.^[7] 787은 월 8대에서 생산이 안정되었지만, 다음 증산은 12월에 시작하기로 늦췄습니다.^[7]

생산 계획의 변화는 회계 방식을 거쳐 이익률에 반영됩니다. 보잉 상용기 부문은 기종마다 앞으로 만들 전체 물량을 묶어 원가율을 정하는 프로그램 회계를 써서, 계획이 바뀌면 이후 넘기는 비행기의 이익률도 함께 달라집니다.^[7] 제이 말라브 최고재무책임자는 이번 분기에 생산 속도 조정으로 이 이익률이 내려갔다고 밝혔습니다.^[9]

주당손익도 예상보다 나빴습니다. 핵심 주당손익은 0.34달러 손실로, LSEG가 집계한 예상치 0.21달러 손실보다 컸습니다.^{[4][3]} 방산·우주·보안 부문은 6.2%의 영업이익률을 냈지만, 여기에는 HRL 연구소 매각 이익 2.5억 달러가 들어 있습니다.^[4]

용어 풀이

색인 · 표

프로그램 회계

보잉이 상용기의 원가와 이익을 잡는 방식입니다. 한 기종을 앞으로 만들 전체 물량으로 묶어 예상 원가율을 정하고, 비행기를 넘길 때마다 그 원가율로 원가를 잡습니다. 생산 계획이 늦어지거나 비용 추정이 늘면 이후 넘기는 비행기의 이익률이 내려가고, 기종 전체로 손실이 예상되면 그 손실은 한꺼번에 비용으로 잡습니다.

용어 풀이

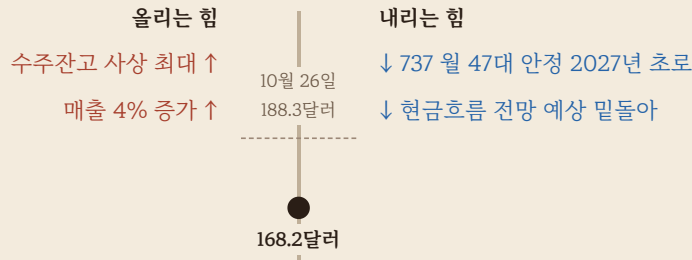
색인 · 표

핵심 주당손익

보잉이 발표하는 조정 주당손익입니다. 회계기준 주당손익에서 연금·퇴직급여와 관련된 회계 조정을 빼고 계산하며, 월가도 이 숫자로 예상치와 실적을 견칩니다.

4 737 증산과 현금흐름 전망이 시장 기대에 못 미쳤다

보잉 증가



결과: 보잉 증가 10월 26일 188.3달러 → 10월 27일 168.2달러, 10.7% 내림

출처: 야후 파이낸스

먼저 737 생산 일정이 밀렸습니다. 보잉은 737을 월 47대로 안정되게 생산하는 목표를 2027년 초에 이를 것으로 내다봤습니다.^{[3][7]} 5월까지만 해도 이번 여름이면 월 47대에 이른다고 했던 일정입니다.^[3] 이 때문에 올해 737 인도는 목표인 500대에 못 미친다고 말라브 최고재무책임자가 밝혔습니다.^{[3][9]}

병목은 날개입니다. 오토버그 최고경영자는 날개 생산이 여전히 큰 제약이지만, 월 52대 증산은 2027년 하반기를 목표로 한다고 말했습니다.^[3] 그는 '어느 달에 생산 속도를 올리느냐보다 제대로 올리는 것이 더 중요하다'고 덧붙였습니다.^[9]

잉여현금흐름 전망도 시장 기대에 못 미쳤습니다. 보잉은 올해 잉여현금흐름을 약 20억 달러, 2027년은 약 30억 달러로 내다봤습니다.^[10] 제프리스의 셰일라 카흐야오글루 분석가는 2027년 전망이 월가 예상치 55억 달러보다 낮은 이유로 인도 감소와 설비투자 증가를 꼽았습니다.^[3] 로이터는 보잉이 연 100억 달러 목표에 이르는 시점을 2029년으로 잡아, LSEG가 집계한 투자자 예상보다 1년 늦다고 전했습니다.^[3]

한편, 가벨리펀드의 토니 밴크로프트 분석가는 항공기 수요가 많고 큰 경쟁사가 유럽의 에어버스 하나뿐이라 보잉의 장기 전망은 좋다면, '시장은 현금흐름 증가가 조금이라도 늦어지면 벌을 줄 것'이라고 말했습니다.^[3]

앞으로 지켜볼 것은 세 가지입니다. 737 생산이 2027년 초 월 47대에서 안정되는지, 2027년 중반으로 잡힌 777-9 인증이 일정대로 나오는지, 그리고 잉여현금흐름이 전망대로 2027년 약 30억 달러로 늘어나는지입니다.^{[3][10]}

출처

1. 시세: BA(2025년 4월~2026년 10월 27일 증가) · 야후 파이낸스 · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)
2. S&P 500 posts back-to-back winning days as chips rally and oil prices slide: Live updates · CNBC · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)
3. Boeing shares sell off on slower-than-expected 737 production, weaker free cash flow outlook · 로이터(KSL 게재) · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)
4. Boeing Reports Third Quarter Results(8-K 첨부 99.1) · 보잉(미국 증권거래위원회 공시) · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)
5. Boeing says it won't significantly ramp up 737 Max production until late 2027 · CNBC · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)
6. Boeing Reports Third Quarter Results(2025년 3분기, 8-K 첨부 99.1) · 보잉(미국 증권거래위원회 공시) · 2025. 10. 29 [↩ 본문으로](#)

7. [Form 10-Q\(2026년 9월 30일 분기\)](#) · 보잉(미국 증권거래위원회 공시) · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)
8. [Boeing Reports Second Quarter Results\(8-K 첨부 99.1\)](#) · 보잉(미국 증권거래위원회 공시) · 2026. 07. 28 [↩ 본문으로](#)
9. [Boeing \(BA\) Q3 2026 Earnings Call Transcript](#) · 모틀리풀 · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)
10. [Third Quarter 2026 Earnings Review\(발표 자료\)](#) · 보잉 · 2026. 10. 27 [↩ 본문으로](#)

이 글은 공개 자료를 바탕으로 한 개인 의견이며, 투자 권유가 아닙니다.

항공

서고 『갈피』

공개 자료를 바탕으로 한 개인 의견이며, 투자 권유가 아닙니다.