

SHRNUTÍ

Následující shrnutí je uvedeno pouze pro informativní účely. Shrnutí není úplné. Doporučujeme vám přečíst si celý tento dodatek prospektu, příložený prospekt, jakož i veškeré informace, které jsou v nich obsaženy nebo které jsou v nich začleněny formou odkazu, zejména rizika uvedená v části nazvané „Rizikové faktory“ na straně S-8 a dále tohoto dodatku prospektu a v našich pravidelných zprávách podávaných Komisi pro cenné papíry a burzy.

Společnost The Boeing Company

Společnost The Boeing Company je jednou z největších světových leteckých společností a předním výrobcem dopravních letadel, obranných, vesmírných a bezpečnostních systémů. Mezi naše produkty a služby na míru patří komerční a vojenská letadla, satelity, zbraně, elektronické a obranné systémy, odpalovací systémy, pokročilé informační a komunikační systémy, výkonná logistika a výcvik. Naše organizační struktura vychází z produktů a služeb, které nabízíme. Působíme ve čtyřech vykazovaných segmentech:

- komerční letadla
- obrana, vesmír & bezpečnost
- globální služby a
- Boeing kapitál.

Společnost The Boeing Company byla založena ve Washingtonu v roce 1916 a v roce 1934 byla znovu zapsána v Delaware. Naše centrála se nachází na adrese 100 N. Riverside, Chicago, Illinois 60606-1596 a naše telefonní číslo je (312) 544-2000. Provozujeme internetové stránky na adrese www.boeing.com. Informace uvedené na našich webových stránkách jsme do tohoto dodatku prospektu nezačlenili formou odkazu, proto byste je neměli považovat za součást tohoto dodatku prospektu.

Výše uvedené informace týkající se společnosti The Boeing Company jsou pouze shrnutím a nejsou úplné. Další informace o společnosti The Boeing Company naleznete v části „Kde najdete další informace“ v příloženém prospektu.

Nabídka

Následující shrnutí obsahuje základní informace o dluhopisech a této nabídce. Neobsahuje všechny informace, které pro vás mohou být důležité. Pro komplexnější pochopení této nabídky vám doporučujeme, abyste si přečetli celý tento dodatek prospektu, jakož i příložený prospekt.

Emitent	The Boeing Company
Nabízené dluhopisy	<p>Dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 25 000 000 000 USD, z toho:</p> <ul style="list-style-type: none">• Seniorsí dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 3 000 000 000 USD úročené sazbou 4,508 % se splatností v roce 2023;• Seniorsí dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 3 500 000 000 USD úročené sazbou 4,875 % se splatností v roce 2025;• Seniorsí dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 2 000 000 000 USD úročené sazbou 5,040 % se splatností v roce 2027;• Seniorsí dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 4 500 000 000 USD úročené sazbou 5,150 % se splatností v roce 2030;• Seniorsí dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 3 000 000 000 USD úročené sazbou 5,705 % se splatností v roce 2040;• Seniorsí dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 5 500 000 000 USD úročené sazbou 5,805 % se splatností v roce 2050;• Seniorsí dluhopisy v celkové jmenovité hodnotě 3 500 000 000 USD úročené sazbou 5,930 % se splatností v roce 2060.
Datum splatnosti	Dluhopisy 2023 budou splatné 1. května 2023, dluhopisy 2025 budou splatné 1. května 2025, dluhopisy 2027 budou splatné 1. května 2027, dluhopisy 2030 budou splatné 1. května 2030, dluhopisy 2040 budou splatné 1. května 2040, dluhopisy 2050 budou splatné 1. května 2050 a dluhopisy 2060 budou splatné 1. května 2060, pokud nedojde k jejich úplnému zpětnému odkupu, jak je popsáno níže v části „Popis dluhopisů – Právo zpětného odkupu“.
Úroková sazba	<p>Dluhopisy 2023 budou úročeny od 4. května 2020 sazbou 4,508 % ročně, splatnou pololetně zpětně.</p> <p>Dluhopisy 2025 budou úročeny od 4. května 2020 sazbou 4,875 % ročně, splatnou pololetně zpětně.</p> <p>Dluhopisy 2027 budou úročeny od 4. května 2020 sazbou 5,040 % ročně, splatnou pololetně zpětně.</p> <p>Dluhopisy 2030 budou úročeny od 4. května 2020 sazbou 5,150 % ročně, splatnou pololetně zpětně.</p> <p>Dluhopisy 2040 budou úročeny od 4. května 2020 sazbou 5,705 % ročně, splatnou pololetně zpětně.</p> <p>Dluhopisy 2050 budou úročeny od 4. května 2020 sazbou 5,805 % ročně, splatnou pololetně zpětně.</p> <p>Dluhopisy 2060 budou úročeny od 4. května 2020 sazbou 5,930 % ročně, splatnou pololetně zpětně.</p>
Úprava úrokové sazby	Úroková sazba splatná u každé série dluhopisů bude upravována na základě určitých ratingových událostí. Více informací naleznete v části „Popis dluhopisů – Úprava úrokové sazby na základě určitých ratingových událostí“.

Výplata úroků	Vždy 1. května a 1. listopadu každého roku, počínaje 1. listopadem 2020.
Použití výnosů	Očekáváme, že čistý výtěžek z této nabídky bude činit přibližně 24 811 milionů USD po odečtení upisovacích diskontů a námi odhadovaných nákladů na nabídku v celkové výši přibližně 38 milionů USD. Čistý výtěžek z této nabídky hodláme použít pro obecné podnikové účely. Více informací naleznete v části „Použití výtěžku“ v tomto dodatku prospektu.
Právo zpětného odkupu	<p>Dluhopisy bude možné podle našeho rozhodnutí kdykoli před jejich splatností zpětně odkoupit, a to všechny nebo jejich část. Více informací naleznete v části „Popis Dluhopisů – Právo zpětného odkupu“ v tomto dodatku prospektu.</p> <p>Před příslušným Den předčasné splatnosti jmenovité hodnoty („Par Call Date“, jak je tento pojem definován níže) dluhopisů 2023, dluhopisů 2025, dluhopisů 2027, dluhopisů 2030, dluhopisů 2040, dluhopisů 2050 a dluhopisů 2060 bude možné tyto dluhopisy zpětně odkoupit za umořovací cenu rovnající se vyšší z následujících hodnot:</p> <ul style="list-style-type: none">• 100 % jmenovité hodnoty v té době nesplacených dluhopisů, které mají být zpětně odkoupeny, nebo• součet současných hodnot zbývajících plánovaných plateb (jak je tento pojem definován níže) z dluhopisů, které mají být zpětně odkoupeny, které by byly splatné, kdyby dluhopisy, které mají být zpětně odkoupeny, byly splatné v příslušný den splatnosti jmenovité hodnoty (Par Call Date), vždy s přičtením nezaplaceného naběhlého úroku ze splácené jmenovité hodnoty ke dni zpětného odkupu (nikoliv však včetně tohoto dne). <p>K příslušnému Dni předčasné splatnosti jmenovité hodnoty dluhopisů 2023, 2025, 2027, 2030, 2040, 2050 a 2060 nebo po tomto dni máme právo tyto dluhopisy zpětně odkoupit za umořovací cenu rovnající se 100 % jmenovité hodnoty dluhopisů, které mají být splaceny, vždy s přičtením nezaplaceného naběhlého úroku ze splácené jmenovité hodnoty ke dni zpětného odkupu (nikoliv však včetně tohoto dne).</p> <p>Současná hodnota zbývajících plánovaných plateb z dluhopisů se stanoví diskontováním zbývajících splátek jmenovité hodnoty a úroků do data zpětného odkupu na pololetní bázi (za předpokladu, že rok má 360 dní a 12 měsíců v trvání 30 dnů) s použitím sazby amerických státních dluhopisů (UST) (jak je tento pojem definován níže) platné pro tyto dluhopisy, plus 50 bazických bodů pro dluhopisy 2023, 50 bazických bodů pro dluhopisy 2025, 50 bazických bodů pro dluhopisy 2027, 50 bazických bodů pro dluhopisy 2030, 50 bazických bodů pro dluhopisy 2040, 50 bazických bodů pro dluhopisy 2050 a 50 bazických bodů pro dluhopisy 2060.</p> <p>Více informací naleznete v části „Popis dluhopisů – Právo zpětného odkupu“.</p>
Pořadí splácení	Dluhopisy budou představovat naše nezajištěné seniorní závazky. Dluhopisy budou mít stejné právo na splacení jako všechny naše stávající a budoucí nezajištěné a nepodřízené dluhy a budou mít přednostní právo na splacení před všemi stávajícími a budoucími dluhy, které jsou dluhopisům podřízeny. Dluhopisy budou fakticky podřízeny všem našim stávajícím a budoucím zajištěným dluhům v rozsahu aktiv zajišťujících tyto dluhy a strukturálně podřízeny dluhům a závazkům našich dceřiných společností.

Kovenanty (závazky emitenta nad rámec zákonných povinností)	<p>Smlouva o vydání dluhopisů, kterou se dluhopisy řídí, omezuje naši schopnost a schopnost našich dceřiných společností, zejména, nikoliv však výlučně:</p> <ul style="list-style-type: none">• zřídit zástavní práva bez rovnocenného a přiměřeného zajištění dluhopisů a• účastnit se některých transakcí prodeje a zpětného leasingu. <p>Smlouva o vydání dluhopisů rovněž limituje naše právo provádět fúze, konsolidace a určité prodeje aktiv. Na tyto kovenanty se však vztahují důležité výjimky a oprávnění, jak je popsáno v částech nazvaných „Popis dluhových cenných papírů – Omezení zástavních práv“ a „Popis dluhových cenných papírů – Transakce prodeje a zpětného leasingu“ v příloženém prospektu.</p>
Další dluhopisy	<p>Můžeme bez oznámení nebo souhlasu držitelů nebo skutečných vlastníků jakékoli série dluhopisů vydat v samostatné nabídce další dluhopisy, a to se stejným pořadím, úrokovou sazbou, splatností a dalšími podmínkami jako dluhopisy dané série.</p> <p>Dluhopisy takové série a jakékoliv další dluhopisy budou tvořit jednu sérii v rámci smlouvy o vydání dluhopisů.</p>
Kótování	<p>Dluhopisy nehodláme kótovat na žádné burze cenných papírů ani v automatickém kotačním systému obchodníků s cennými papíry. Dluhopisy budou novými cennými papíry, pro které v současné době neexistují veřejné trhy. Viz část „Rizikové faktory – Rizika spojená s nabídkou – Pro dluhopisy nemusí existovat aktivní trhy pro obchodování“ v tomto dodatku prospektu.</p>
Svěřenský správce (Trustee)	<p>The Bank of New York Mellon Trust Company, N.A.</p>
Rozhodné právo	<p>Dluhopisy a smlouva o vydání dluhopisů, na jejímž základě dluhopisy vydáme, se řídí právem státu New York.</p>
Rizikové faktory	<p>Investice do dluhopisů s sebou nese rizika. Faktory, které byste měli před rozhodnutím investovat do dluhopisů pečlivě zvážit, jsou uvedeny v části „Rizikové faktory“ na straně S-8 a dále tohoto dodatku k prospektu a v dalších informacích, které jsou součástí příloženého prospektu nebo jsou do něj začleněny formou odkazu.</p>

RIZIKOVÉ FAKTORY

Investice do dluhopisů podléhá určitým rizikům. Tento dodatek prospektu nepopisuje všechna rizika investice do dluhopisů. O rizicích spojených s investicí do dluhopisů a o vhodnosti investice do dluhopisů byste se měli poradit se svými finančními a právními poradci s ohledem na vaši konkrétní situaci. Informace o faktorech, které byste měli pečlivě zvážit před rozhodnutím o případném nákupu nabízených dluhopisů, naleznete v části I, bodu 1A naší výroční zprávy na formuláři 10-K za rok končící 31. prosince 2019 a čtvrtletní zprávy na formuláři 10-Q za čtvrtletí končící 31. března 2020, jakož i v níže uvedených rizikových faktorech. Naše podnikání a činnost mohou rovněž nepříznivě ovlivnit další rizika a nejistoty, které nám v současné době nejsou známy nebo které v současné době považujeme za nevýznamné. Pokud by nastala některá ze skutečností popsanych v rizikových faktorech, mohlo by to mít podstatný nepříznivý vliv na naši obchodní činnost, finanční situaci, výsledky hospodaření, peněžní toky nebo vyhlídky. V takovém případě byste mohli přijít o celou svou investici nebo její část.

Rizika spojená s COVID-19

Čelíme významným rizikům spojeným s šířením nového koronaviru („COVID-19“) a nedávný vývoj kolem globální pandemie měl a bude mít významný vliv na naši obchodní činnost, finanční situaci, výsledky hospodaření a peněžní toky. Mezi tato rizika patří dopady spojené s pozastavením provozu v několika našich výrobních závodech a potenciální omezení našeho krátkodobého přístupu k likviditě v důsledku problémů na úvěrových trzích. Čelíme také významným rizikům souvisejícím s celosvětovým hospodářským poklesem a výrazným omezením komerční letecké dopravy způsobeným pandemií. Mezi tato rizika patří podstatně snížená poptávka po našich výrobcích a službách, zvýšená nestabilita v našem dodavatelském řetězci a problémy se schopností některých našich zákazníků pokračovat ve své činnosti. Podobným rizikům můžeme čelit v souvislosti s jakoukoli budoucí krizí v oblasti veřejného zdraví.

Pandemie COVID-19 vystavila naši obchodní činnost, operace, finanční výkonnost, peněžní toky a finanční situaci řadě rizik, mimo jiné rizikům uvedeným níže.

Rizika související s provozem: V důsledku pandemie COVID-19 čelíme složitějším provozním úkolům, které vyplývají z nutnosti chránit zdraví a bezpečnost zaměstnanců, z odstávek výrobních závodů, přerušeni práce a omezení pohybu osob, surovin a zboží, a to jak v našich vlastních závodech, tak u našich zákazníků a dodavatelů. Pozastavili jsme zejména provoz v Puget Sound a v Jižní Karolině a v několika dalších klíčových výrobních závodech. V těchto výrobních závodech jsme dosud nezažili úplné pozastavení provozu a nejsme schopni předpovědět, kdy bude provoz plně obnoven nebo jaký bude trvalý dopad provozních omezení souvisejících s COVID-19. I ve výrobních závodech, které zůstanou v provozu, můžeme například pocítit dodatečné provozní náklady v důsledku požadavků na bezpečné rozestupy nebo jiných faktorů souvisejících s omezeními v souvislosti s pandemií COVID-19. Naše schopnost předpovědět dopad pozastavení na naši obchodní činnost, provoz, finanční výkonnost a finanční situaci je nejistá. V souvislosti s pandemií COVID-19 vedeme pravidelné konzultace s příslušnými federálními, státními a místními orgány ochrany veřejného zdraví a na základě jejich doporučení a/nebo narušení provozu na pracovišti způsobeného pandemií COVID-19 můžeme pozastavit provoz v dalších výrobních závodech.

Mnoho našich dodavatelů rovněž pozastavilo provoz a v nadcházejících měsících může dojít k dalším výpadkům ve výrobě. Tato opatření významně zvýšila náklady potřebné k plnění našich smluvních závazků a měla a pravděpodobně i nadále budou mít závažné nepříznivé dopady na náš harmonogram dodávek v budoucích obdobích a na naši schopnost poskytovat služby našim zákazníkům a dosahovat pokroku v klíčových programech vývoje. Konečný význam těchto výpadků pro naši obchodní činnost, finanční situaci, výsledky hospodaření a peněžní toky bude do značné míry záviset na tom, jak dlouho budou výpadky pokračovat.

Jakékoli delší přerušeni provozu nebo opožděné obnovení naší činnosti a/nebo jakékoli podobné zpoždění s ohledem na obnovení činnosti jednoho nebo několika našich klíčových dodavatelů nebo selhání některého z našich klíčových dodavatelů by mělo za následek další problémy v našem podnikání, což by vedlo k dalšímu významnému nepříznivému vlivu na naši obchodní činnost, finanční situaci, výsledky hospodaření a peněžní toky.

Rizika související s likviditou a financováním: Pandemie COVID-19 měla také významný dopad na naši likviditu a způsobila značnou nejistotu. V prvním čtvrtletí roku 2020 činila čistá hotovost použitá na provozní činnosti 4,3 mld. K 31. březnu 2020 činila hotovost a krátkodobé investice celkem 15,5 miliardy USD. K 31. březnu 2020 činil zůstatek našeho dluhu 38,9 miliardy USD, což je více než 27,3 miliardy USD k 31. prosinci 2019. V budoucích čtvrtletích očekáváme záporné peněžní toky z provozní činnosti, dokud nedojde k obnovení a zvýšení dodávek, a budeme muset získat další finanční prostředky, abychom mohli financovat naše operace a závazky. Vzhledem k nejistotě spojené s COVID-19 a jeho dopadem na naši společnost a letecký průmysl a volatilitě na kapitálových trzích obecně může být přístup na úvěrové trhy omezen a my můžeme mít potíže se získáním financování za podmínek, které jsou pro nás nebo obecně přijatelné. Dále se může stát, že někteří naši zákazníci nám nebudou schopni včas platit. V současné době zvažujeme řadu možností, jak zajistit naši dodatečnou likviditu, například další emise veřejného dluhových nástrojů a/nebo různé formy dluhu s podporou Ministerstva financí USA nebo Federálního rezervního systému. Řada faktorů by nám však mohla ztížit získání dostatečného množství finančních prostředků z těchto a/nebo jiných zdrojů, abychom mohli podporovat naši činnost. Mezi tyto faktory patří další narušení globálních kapitálových trhů, nedostatečný přístup k financování podporovanému vládou USA a/nebo pokračující pokles naší finanční výkonnosti, výhledu nebo úvěrového ratingu. Očekává se, že výskyt některé z těchto událostí nebo všech těchto událostí by nepříznivě ovlivnil naši schopnost financovat naše operace a smluvní závazky. Kromě toho by snížení našeho úvěrového ratingu mohlo mít nepříznivý vliv na naše náklady na financování a související marže, likviditu, konkurenční postavení a přístup na kapitálové trhy a výrazné snížení ratingu by mohlo mít nepříznivý dopad na naše podnikání.

Rizika spojená se zákazníky: Komerční letecká doprava se dramaticky snížila v důsledku pandemie COVID-19. Tento trend sice nejvíce ovlivnil osobní dopravu, ale v důsledku celosvětového hospodářského poklesu a snížení nákladní kapacity letadel pro přepravu cestujících došlo také ke krátkodobému výraznému poklesu nákladní dopravy. Většina leteckých společností významně snížila svou kapacitu a mnohé z nich by mohly v blízké budoucnosti dále snižovat. Tyto změny kapacity již nyní mají a očekává se, že budou i nadále mít negativní dopady na příjmy, výnosy a peněžní toky našich zákazníků a v některých případech mohou ohrozit budoucí schopnost některých našich zákazníků pokračovat v činnosti, což může vést k nesplácení závazků v rámci našeho portfolia financování zákazníků, které k 31. březnu 2020 činilo 2,3 miliardy USD, a/nebo nás nutí znovu uvést na trh nevyřízené dodávky letadel. Naši zákazníci také mohou pociťovat nedostatek likvidity pro nákup nových letadel v důsledku dopadů pandemie. Pozorujeme také výrazný nárůst počtu žádostí o odklady plateb, úpravy smluv, restrukturalizaci leasingu a podobná opatření a tyto trendy mohou časem vést k dalším nákladům, znehodnocení a dalším nepříznivým finančním dopadům v naší obchodní činnosti.

Kromě krátkodobého dopadu existuje riziko, že v odvětví budou zavedeny dlouhodobější strategie spočívající ve snížení kapacity, změně tras nebo strategie zmírnění dopadů v souvislosti s COVID-19 a rizikem budoucích krizí v oblasti veřejného zdraví. V důsledku toho existuje značná nejistota, pokud jde o to, kdy se úroveň komerční letecké dopravy začne obnovovat a zda a v jakém okamžiku se kapacita vrátí na úroveň před COVID-19 a/nebo ji překročí. Epidemie COVID-19 se nadále šíří a očekává se, že její následky budou i nadále zvyšovat nejistotu, pokud jde o objemy globálního obchodu, což bude znamenat značný negativní tlak na nákladní dopravu. Kterýkoli z těchto faktorů by měl významný dopad na poptávku po jednoplošných i širokotrupých komerčních letadlech, jakož i na služby, které poskytujeme komerčním leteckým společnostem. Dlouhodobé období snížené poptávky po komerčních letadlech v celém odvětví by navíc vytvořilo další tlak na naše dodavatele, což by vedlo ke zvýšení nákladů na nákup a/nebo k dalšímu narušení dodavatelského řetězce. Pokud by epidemie COVID-19 nebo její následky dále ovlivnily poptávku po našich výrobcích a službách nebo zhoršily životaschopnost některých našich zákazníků a/nebo dodavatelů, mohlo by to negativně ovlivnit naši finanční situaci, výsledky hospodaření a peněžní toky a tyto dopady by mohly být významné.

Další rizika: Rozsah a trvání celosvětové pandemie COVID-19 je nejistý. Vzhledem k tomu, že pandemie nadále nepříznivě ovlivňuje naši obchodní činnost a provozní a finanční výsledky, očekává se, že bude mít za následek také zvýšení mnoha dalších rizik popsaných v rizikových faktorech v naší výroční zprávě na formuláři 10-K za rok končící 31. prosince 2019. Dále může pandemie COVID-19 ovlivnit naše provozní a finanční výsledky také způsobem, který nám v současné době není znám nebo o kterém v současné době neočekáváme, že by představoval významné riziko pro naši činnost nebo finanční výsledky.

Rizika spojená s nabídkou

Dluhopisy jsou strukturálně podřízeny závazkům našich dceřiných společností.

Dluhopisy jsou závazky výhradně společnosti The Boeing Company, nikoliv našich dceřiných společností. Významná část naší činnosti je prováděna prostřednictvím našich dceřiných společností. Naše dceřiné společnosti jsou samostatné právnické osoby, které nemají žádnou povinnost platit dlužné částky z dluhopisů ani na ně poskytovat jakékoli finanční prostředky, ať už formou dividend, půjček nebo jiných plateb. S výjimkou případů, kdy jsme věřitelem s uznanými pohledávkami vůči našim dceřiným společnostem, budou mít všechny pohledávky věřitelů (včetně obchodních věřitelů) a případných držitelů prioritních akcií našich dceřiných společností přednost ve vztahu k majetku těchto dceřiných společností před našimi pohledávkami (a tedy i pohledávkami našich věřitelů, včetně držitelů dluhopisů). Dluhopisy proto budou strukturálně podřízeny všem závazkům všech našich dceřiných společností a všech dceřiných společností, které můžeme v budoucnu získat nebo založit. K 31. březnu 2020 měly naše dceřiné společnosti nesplacený dluh ve výši přibližně 0,2 miliardy USD.

Záporné kovenanty ve smlouvě o vydání dluhopisů budou mít omezený účinek.

Smlouva o vydání dluhopisů, kterou se řídí dluhopisy, obsahuje pouze omezené negativní kovenanty, tj. závazky emitenta nad rámec jeho zákonných povinností, které se vztahují na nás a naše dceřiné společnosti. Tyto kovenanty neomezují výši dalšího dluhu, který můžeme převzít, a nevyžadují, abychom dodržovali jakékoli finanční ukazatele nebo konkrétní úroveň čistého jmění, příjmů, výnosů, peněžních toků nebo likvidity. Z toho důvodu tato smlouva o vydání dluhopisů neposkytuje držitelům dluhopisů ochranu v případě, že dojde k významným nepříznivým změnám v naší finanční situaci nebo výsledcích hospodaření. Viz části „Popis dluhových cenných papírů – Omezení zástavních práv“ a „Popis dluhových cenných papírů – Transakce prodeje a zpětného leasingu“ v příloženém prospektu. Vzhledem k omezeným negativním kovenantům vztahujícím se na dluhopisy mohou být držitelé dluhopisů strukturálně nebo smluvně podřízeni novým věřitelům.

Zvýšení tržních úrokových sazeb by mohlo vést ke snížení hodnoty dluhopisů.

Obecně platí, že s růstem tržních úrokových sazeb hodnota dluhopisů úročených pevnou úrokovou sazbou obecně klesá, protože případná prémie nad tržní úrokové sazby se snižuje. Pokud tedy nakoupíte dluhopisy s pevnou úrokovou sazbou a tržní úrokové sazby se zvýší, tržní hodnota vašich dluhopisů s pevnou úrokovou sazbou může klesnout.

Pro dluhopisy nemusí existovat aktivní obchodní trhy.

Dluhopisy jsou novou emisí cenných papírů, pro kterou v současné době neexistují žádné trhy pro obchodování. Nemáme v úmyslu požádat o kótování dluhopisů na žádné burze cenných papírů ani v žádném automatizovaném kótačním systému. Úpisovatelé nás informovali, že v současné době mají v úmyslu vytvořit trh pro každou sérii dluhopisů. Úpisovatelé však nejsou povinni tak učinit a jakékoli vytváření trhu s jakoukoli sérií dluhopisů může být kdykoli bez předchozího upozornění ukončeno. Nelze proto zaručit, že se trhy pro obchodování s dluhopisy vůbec kdy vytvoří nebo udrží. Dále nelze zaručit likviditu jakýchkoli trhů, které se mohou pro dluhopisy vytvořit, vaši schopnost prodat dluhopisy nebo ceny, za které budete moci dluhopisy prodat. Budoucí obchodní ceny dluhopisů budou záviset na mnoha faktorech, včetně převládajících úrokových sazeb, naší finanční situace a výsledků hospodaření, aktuálního ratingu přiděleného dluhopisům a trhů s podobnými cennými papíry. Jakékoli obchodní trhy, které se vyvinou, budou ovlivněny mnoha faktory nezávislými na výše uvedených faktorech, zejména:

- doba zbývající do splatnosti dluhopisů
- nesplacená částka dluhopisů
- podmínky týkající se volitelného splacení dluhopisů a
- úroveň, směr a volatilitu tržních úrokových sazeb obecně

Obsah

Naše úvěrové ratingy nemusí odrážet všechna rizika spojená s vaší investicí do dluhopisů a negativní změny našich úvěrových ratingů mohou negativně ovlivnit vaše investice do dluhopisů.

Naše úvěrové ratingy jsou hodnocením naší schopnosti splácet dluhy v době splatnosti ze strany ratingových agentur. V důsledku toho skutečné nebo předpokládané změny našich úvěrových ratingů obecně ovlivní tržní hodnotu dluhopisů. Tyto úvěrové ratingy nemusí odrážet potenciální dopad rizik souvisejících se strukturou nebo uváděním dluhopisů na trh. Ratingy agentur nepředstavují doporučení k nákupu, prodeji nebo držení jakéhokoli cenného papíru a mohou být vydávající organizací kdykoli revidovány nebo zrušeny. Rating každé agentury by měl být hodnocen nezávisle na ratingu jiné agentury.

V důsledku všeobecné ekonomické nejistoty a dopadu COVID-19 ratingové agentury v nedávné době snížily náš rating. Agentura S&P Global Ratings snížila 16. března 2020 náš rating z A- na BBB s negativním výhledem a 29. dubna 2020 z BBB s negativním výhledem na BBB- se stabilním výhledem. Agentura Moody's Investors Service snížila 20. dubna 2020 náš rating z Baa1 na Baa2 s negativním výhledem. Jakékoli další skutečné nebo očekávané negativní změny nebo snížení našich úvěrových ratingů nebo ratingového výhledu či sledování, včetně oznámení, že naše ratingy jsou dále přezkoumávány za účelem snížení, by mohly zvýšit naše náklady na podnikové výpůjčky a ovlivnit tržní hodnotu dluhopisů. Zejména úroková sazba splatná z takto nabízených dluhopisů podléhá úpravě v závislosti na ratingu přiřazeném těmto dluhopisům, jak je popsáno v části „Popis dluhopisů – Úprava úrokové sazby dluhopisů na základě určitých ratingových událostí“.

S-11

Rizikové faktory 10-K

Investice do našich kmenových akcií nebo dluhových cenných papírů s sebou nese rizika a nejistoty, jelikož naše skutečné výsledky a budoucí trendy se mohou podstatně lišit od naší minulé nebo předpokládané budoucí výkonnosti. Investorům důrazně doporučujeme, aby při hodnocení informací obsažených v této zprávě pečlivě zvážili níže popsané rizikové faktory.

Rizika související s pandemií COVID-19

Čelíme významným rizikům spojeným s šířením viru COVID-19 a vývoj kolem celosvětové pandemie měl a bude mít významný vliv na naši obchodní činnost, finanční situaci, výsledky hospodaření a peněžní toky. Čelíme také významným rizikům souvisejícím s celosvětovým hospodářským poklesem a výrazným omezením komerční letecké dopravy způsobeným pandemií. Mezi tato rizika patří významně snížená poptávka po našich produktech a službách, zvýšená nestabilita našich operací a našeho dodavatelského řetězce a problémy se schopností některých našich zákazníků pokračovat ve své činnosti. Kromě toho budoucí povinné očkování nebo jiná vládní opatření mohou dále narušit naši činnost a činnost našich zákazníků a dodavatelů. Podobným rizikům můžeme čelit v souvislosti s jakoukoli budoucí krizí v oblasti ochrany veřejného zdraví, včetně obnovení šíření viru COVID-19.

Pandemie COVID-19 vystavila naši obchodní činnost, operace, finanční výkonnost, peněžní toky a finanční situaci řadě rizik, zejména těm, která jsou popsána v následujících částech.

Rizika související s provozem: V důsledku pandemie COVID-19 čelíme zvýšeným provozním výzvám vyplývajícím z nutnosti chránit zdraví našich zaměstnanců a zajistit jejich bezpečnost. Mezi tyto výzvy, které musíme řešit, patří a v budoucnu mohou patřit odstávky výrobních závodů, přerušení práce a omezení pohybu osob, směrnice o bezpečných rozestupech, zvýšená absence zaměstnanců z důvodu nemoci a/nebo povinnosti karantény/trasování kontaktů, jakož i snížená dostupnost surovin a zboží, a to jak v našich vlastních závodech, tak u našich zákazníků a dodavatelů.

Ve druhém čtvrtletí roku 2020 jsme dočasně pozastavili provoz v Puget Sound, Jižní Karolíně a Filadelfii a v několika dalších klíčových výrobních závodech. Dosud jsme v těchto výrobních závodech nikdy nemuseli zcela pozastavit provoz. Přestože jsme ve všech našich výrobních závodech provoz obnovili, nemůžeme předvídat, zda a kde by mohlo být nutné další přerušení výroby nebo jaký bude pokračující dopad provozních omezení souvisejících s COVID-19. Například se i nadále potýkáme s krátkodobým přerušením výroby a neefektivitou, jakož i s dodatečnými provozními náklady v důsledku

požadavků na bezpečné rozestupy, zvýšené míry absencí zaměstnanců a dalších faktorů souvisejících s omezeními vyplývajícími z opatření v rámci boje proti onemocnění COVID-19. Nemůžeme předvídat, jaký dopad může mít budoucí přerušení výroby na naši obchodní činnost, provoz, finanční výkonnost a finanční situaci. Nadále sledujeme, zda federální, státní a městské zdravotnické orgány ochrany veřejného zdraví vydávají nové nebo upravené pokyny a požadavky týkající se pandemie COVID-19. Na základě těchto požadavků a doporučení a/nebo z důvodu narušení provozu na pracovišti způsobeného pandemií COVID-19 můžeme být nuceni zavést další provozní omezení a/nebo pozastavit provoz v klíčových výrobních zařízeních. Pokud v budoucnu vstoupí v platnost nařízení o očkování nebo budou vydány jiné podobné vládní požadavky, nebo pokud se počet případů COVID-19 v jednom nebo více našich výrobních závodech zvýší, můžeme čelit dalšímu nárůstu absencí a/nebo úbytku zaměstnanců, což by mohlo vést k narušení provozu a jinak nepříznivě ovlivnit naši obchodní činnost a výsledky hospodaření.

Mnoho našich dodavatelů muselo během druhého čtvrtletí roku 2020 rovněž pozastavit činnost. V roce 2021 jsme se potýkali s nedostatkem dílů, což narušilo náš provoz a zpozdilo dodávky. V roce 2022 můžeme zaznamenat další narušení a/nebo nedostatek dílů. Jakákoli taková narušení by mohla mít závažné nepříznivé dopady na naše výrobní náklady, harmonogram dodávek a/nebo schopnost plnit závazky vůči zákazníkům.

Další narušení a neefektivita výroby, pozastavení provozu nebo opožděné obnovení naší činnosti a/nebo jakékoli srovnatelné dopady týkající se jednoho nebo více našich klíčových dodavatelů nebo selhání některého z našich klíčových dodavatelů by vedly k dalším problémům v naší obchodní činnosti, což by mohlo významně zhoršit nepříznivý vliv na naši obchodní činnost, finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

Rizika související s likviditou: Pandemie COVID-19 měla významný dopad rovněž na naši likviditu a celkovou úroveň zadlužení. Během účetního období končícího 31. prosince 2021 činila čistá hotovost použitá na provozní činnosti 3,4 mld. USD. K 31. prosinci 2021 činila hotovost a krátkodobé investice celkem 16,2 miliardy USD. Stav našeho zadlužení k 31. prosinci 2021 činil 58,1 miliardy USD, což je pokles oproti 63,6 miliardám USD k 31. prosinci 2020. V budoucích čtvrtletích očekáváme záporné provozní peněžní toky, dokud se dodávky nezačnou vracet na dřívější úroveň, a pokud bude tempo a rozsah oživení horší, než v současnosti předpokládáme, možná budeme muset požádat o další finanční prostředky, abychom mohli financovat naše operace a závazky. Pokud bychom potřebovali zajistit dodatečné financování, nejistota spojená s COVID-19 a jeho dopadem na nás a letecký průmysl, jakož i přetrvávající nejistota ohledně našeho úvěrového ratingu by mohly omezit náš přístup na úvěrové trhy a mohli bychom mít potíže zajistit financování za podmínek, které jsou pro nás přijatelné, nebo financování jako takové. Dále se může stát, že někteří naši zákazníci nám nebudou schopni hradit platby čas. Mezi faktory, které by mohly omezit náš přístup k dodatečné likviditě, patří další narušení globálních kapitálových trhů a/nebo další pokles naší finanční výkonnosti, výhledu nebo úvěrového ratingu. Výskyt některé z těchto událostí nebo všech těchto událostí by mohl nepříznivě ovlivnit naši schopnost financovat naši činnost a/nebo plnit nesplacené dluhové závazky a smluvní závazky. Kromě toho by další snížení našich úvěrových ratingů mohlo nepříznivě ovlivnit naše náklady na financování a související marže, likviditu, konkurenční postavení a přístup na kapitálové trhy, přičemž výrazné snížení ratingu by mohlo mít nepříznivý dopad na naši obchodní činnost.

Rizika související se zákazníky: Komerční letecká doprava se dramaticky snížila v důsledku pandemie COVID-19. Tento trend nejvíce ovlivnil osobní dopravu. Většina leteckých společností významně snížila svou kapacitu a mnohé z nich by mohly dále snižovat. Mnoho leteckých společností také výrazně snižuje počet zaměstnanců. Tyto změny kapacity již nyní mají a očekává se, že budou i nadále mít negativní dopady na příjmy, výnosy a peněžní toky našich zákazníků a v některých případech mohou ohrozit budoucí schopnost některých našich zákazníků pokračovat ve své činnosti, což může vést k nesplácení závazků v rámci našeho portfolia financování zákazníků, které k 31. březnu 2021 činilo 1,8 miliardy USD, a/nebo nás nutí znovu uvést na trh letadla, která již byla vyrobena, nebo která se vyrábí. Pokud se nám nepodaří tato letadla úspěšně znovu uvést na trh a/nebo pokud se trh s úzkotrupými a širokotrupými letadly nezotaví tak rychle, jak v současné době předpokládáme, nebo pokud budeme muset dále snížit míru výroby a/nebo uzavřít smlouvu na účetní množství některého z našich komerčních programů, mohlo by dojít k významnému snížení zisku a/nebo bychom museli vykázat ztrátu z jednoho nebo více našich programů. Například ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 jsme vykázali ztrátu z programu 777X kvůli dopadům souvisejícím s pandemií COVID-19. Kromě toho můžeme v důsledku pandemie COVID-19 a souvisejících dopadů na poptávku zaznamenat méně nových objednávek a zvýšený počet zrušených objednávek ve všech našich programech komerčních letadel. Naši zákazníci mohou mít také nedostatek likvidity pro nákup nových letadel v důsledku dopadů pandemie.

Kromě krátkodobého dopadu existuje riziko, že v našem odvětví budou zavedeny dlouhodobější strategie zahrnující snížení kapacity, změna tras a strategie zmírnění dopadů v souvislosti s pandemií COVID-19 a rizikem budoucích krizí v oblasti veřejného zdraví. Letecké společnosti mohou také zaznamenat sníženou poptávku, protože potenciální zákazníci nebudou ochotni cestovat v důsledku omezení cestování a/nebo požadavků na bezpečné rozestupy.

Proto není vůbec jisté, zda a kdy se kapacita obchodní letecké dopravy vrátí na úroveň před COVID-19 nebo ji překročí. Tato nejistota může mít významný dopad na poptávku po jednoplošných i širokotrupých komerčních letadlech a také na služby, které poskytujeme komerčním leteckým

společnostem. Kromě toho by dlouhé období snížené poptávky po komerčních letadlech v celém odvětví vyvolalo další tlak na naše dodavatele, což by vedlo ke zvýšení nákladů na nákup a/nebo k dalšímu narušení dodavatelského řetězce. V rozsahu, v jakém pandemie COVID-19 nebo její následky dále ovlivní poptávku po našich výrobcích a službách nebo zhorší životaschopnost některých našich zákazníků a/nebo dodavatelů, by mohla být negativně ovlivněna naše finanční situace, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky a tyto dopady by mohly být významné.

Jiná rizika: Rozsah a trvání celosvětové pandemie COVID-19 je nejistý a nadále nepříznivě ovlivňuje naši obchodní činnosti a provozní a finanční výsledky. Například ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 jsme částečně v důsledku dlouhodobého nepříznivého dopadu pandemie na naše zisky vykázali zvýšení opravné položky k odloženým daňovým pohledávkám ve výši 2,5 miliardy USD. Očekává se také, že pandemie zintenzivní řadu dalších rizik popsanych níže. Pandemie COVID-19 by například mohla dlouhodobě vést k rostoucí konkurenci na trhu práce v důsledku trvalého nedostatku pracovních sil nebo zvýšené míry fluktuace v rámci naší zaměstnanecké základny. Dále může pandemie COVID-19 ovlivnit naše provozní a finanční výsledky také způsobem, který nám v současné době není znám nebo o kterém v současné době nepředpokládáme, že by představoval významné riziko pro naši činnost nebo finanční výsledky.

Rizika související s naší obchodní činností a provozem

V souvislosti s letounem 737 MAX jsme nadále vystaveni řadě rizik a nejistot. Mezi tato rizika patří nejistoty týkající se načasování a podmínek zbývajících regulačních schválení programu 737 MAX, nižší než plánovaná produkce a/nebo rychlost dodávek, dodatečné ohledy na zákazníky, zvýšené náklady na dodavatele a stav dodavatelského řetězce, změny předpokladů a odhadů uvedených v našich finančních výkazech týkajících se programu 737 a potenciální výsledky soudních řízení souvisejících s programem 737 MAX a vládních vyšetřování, která dosud nebyla ukončena.

Dne 13. března 2019 vydal Americký federální úřad pro letectví (*Federal Aviation Administration, FAA*) příkaz k pozastavení provozu všech letadel 737 MAX v USA a u amerických provozovatelů letadel v důsledku dvou smrtelných nehod letadel 737 MAX. Úřady pro civilní letectví působící mimo USA vydaly směrnice ve stejném smyslu. Dodávky letounů 737 MAX byly pozastaveny do prosince 2020. Uzemnění letadel z důvodu nehodovosti snížilo výnosy, provozní marže a peněžní toky a bude tomu i nadále, dokud se produkce nevrátí na úroveň před uzemněním. Přestože nám regulační orgány ve většině zemí povolily návrat letounů 737 MAX do provozu, vedeme jednání s některými zahraničními úřady pro civilní letectví, abychom dokončili zbývajících kroky k certifikaci a připravenosti na návrat do provozu po celém světě. Jakékoli zpoždění v dokončení procesu certifikace a/nebo v náběhu dodávek nebo jiné závazky spojené s nehodami nebo přerušení provozu by mohly mít významný nepříznivý vliv na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky. Kromě toho bylo proti nám podáno několik žalob v souvislosti s letouny 737 MAX. Plnou součinnost poskytujeme americkým vládním úřadům v rámci vyšetřování nehod letadel 737 MAX, zejména v rámci probíhajícího vyšetřování vedeného Komisí pro cenné papíry a burzy. Jsme rovněž vázáni dohodou o odložení stíhání uzavřenou s americkým ministerstvem spravedlnosti, která se týká vyšetřování ministerstva spravedlnosti naší společnosti v souvislosti s hodnocením letounu 737 MAX ze strany agentury FAA. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 jsme v souvislosti s touto dohodou vynaložili 744 milionů USD. Jakékoli další nepříznivé dopady související se soudními spory nebo vyšetřováními tohoto druhu by mohly mít další významný dopad na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

V průběhu roku 2019 jsme oznámili plány na snížení, a nakonec i zastavení výroby letounů 737. V důsledku pozastavení výroby letounů 737 MAX v letech 2019 až 2020 došlo k výraznému nárůstu nákladů na výrobu letounů zahrnutých do běžného účetního množství a ke snížení programu 737 a celkové provozní marže segmentu komerčních letadel Boeingu (segmentu BCA). Rovněž jsme učinili významné předpoklady týkající se odhadovaných nákladů, jejichž vznik se očekává v roce 2022 a které by měly být zahrnuty do zásob programu, a odhadů nákladů, které budou účtovány do nákladů v okamžiku jejich vzniku jako abnormální výrobní náklady. Pokud se zkomplikuje dokončení zbývajících

procesu certifikace a/nebo naší schopnosti dodávat letouny 737 zákazníkům, vzniknou nám významné dodatečné náklady a/nebo budeme muset odložit plánované navýšení výroby letadel 737. Tyto prodlevy by rovněž vedly k dalšímu významnému narušení systému výroby letounů 737 a k dalšímu zpoždění snah o obnovení a/nebo realizaci dříve plánovaného zvýšení tempa výroby letounů 737. Na peněžní toky mají stále negativní vliv prodlevy zákazníků s platbami, vyšší náklady a úrovně zásob a platby poskytnuté zákazníkům v souvislosti s narušením jejich provozu. Kromě toho proti nám zákazníci vznesli nároky a tvrzení v souvislosti s uzemněním letadel a souvisejícím zpožděním dodávek, proto jsme uvedli i odhad výše potenciálních ústupků a jiného protiplnění vůči zákazníkům za tato narušení. K 31. prosinci 2021 činil zbývajcí závazek spojený s těmito ústupky a jiným protiplněním celkem 2,9 miliardy USD, z čehož 0,7 miliardy USD zůstává předmětem jednání.

Jakékoli další zpožděné schválení letounu 737 MAX regulačními orgány v jedné nebo více zemích, další narušení na straně dodavatelů a/nebo dlouhodobého stavu výrobního systému, nároky nebo tvrzení dodavatelů nebo změny odhadovaných ústupků či jiných protiplnění, které podle našeho názoru budeme muset poskytnout zákazníkům, by mohly mít významný nepříznivý vliv na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky. V případě neočekávaných dodatečných požadavků na školení v jedné nebo více zemích, zpoždění při schvalování regulačními orgány a/nebo zpoždění v naší schopnosti obnovit dodávky jednomu nebo více zákazníkům můžeme být nuceni přijmout opatření s dlouhodobějším dopadem, jako jsou další změny našich výrobních plánů, snížení počtu zaměstnanců a/nebo vynaložení značných zdrojů na podporu našeho dodavatelského řetězce a/nebo zákazníků.

V souvislosti s programem 737 jsme provedli významné odhady týkající se počtu kusů, které mají být vyrobeny, doby, během níž budou tyto kusy pravděpodobně vyrobeny, a očekávaných prodejních cen kusů, výrobních nákladů, nákladů na nástroje a jiných jednorázových nákladů a běžných záručních nákladů. Učinili jsme předpoklady týkající se výsledků vyšetřování nehod a dalších vládních šetření, načasování budoucího zvýšení objemu výroby letounu 737, načasování a pořadí budoucích dodávek, stavu dodavatelského řetězce při realizaci našich výrobních plánů a také výsledků jednání se zákazníky. Jakékoli změny v těchto odhadech a/nebo předpokladech týkajících se programu 737 by mohly mít významný dopad na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

Kromě výše popsaného dopadu COVID-19 je naše obchodní činnost v oblasti komerčních letadel a globálních služeb do značné míry závislá na komerčních leteckých společnostech a nese s sebou specifická rizika.

Tržní podmínky mají významný vliv na poptávku po našich komerčních letadlech a souvisejících službách. Trh s komerčními letadly se řídí především dlouhodobými trendy v osobní a nákladní letecké dopravě. Hlavními faktory, které jsou základem dlouhodobého růstu dopravy, jsou trvalý hospodářský růst a politická stabilita na rozvinutých i rozvíjejících se trzích. Na poptávku po našich komerčních letadlech má dále vliv ziskovost leteckých společností, dostupnost financování letadel, pravidla Světové obchodní organizace, mezivládní vztahy, technologický pokrok, ceny a další konkurenční faktory, ceny pohonných hmot, terorismus, epidemie a ekologické předpisy. Letecký průmysl je tradičně cyklický a velmi konkurenční, zažívá značné výkyvy zisku a čelí neustálým výzvám k větší nákladové konkurenceschopnosti. Výrazné zhoršení globálního ekonomického prostředí, leteckého průmyslu obecně nebo finanční stability jednoho nebo více našich hlavních zákazníků by mohlo mít za následek snížení počtu nových objednávek letadel nebo služeb nebo by mohlo způsobit, že se zákazníci budou snažit odložit nebo zrušit smluvní objednávky a/nebo platby vůči nám, což by mohlo mít vliv na snížení příjmů, ziskovosti a peněžních toků, a také na snížení našeho smluvního objemu. A dále, protože naše nevyřízené zakázky na komerční letadla tvoří letadla, jejichž dodání je naplánováno na období několika let, mohl by kterýkoli z těchto makroekonomických, odvětvových nebo zákaznických dopadů neočekávaně ovlivnit dodávky na dlouhé období.

Uzavíráme smlouvy o prodeji letadel s pevně stanovenou cenou a s doložkami o indexované eskalaci cen, na jejichž základě by nám mohly vzniknout ztráty, pokud dojde k překročení nákladů nebo pokud nárůst našich nákladů překročí příslušnou eskalační sazbu. Smlouvy o prodeji komerčních letadel jsou často uzavírány několik let před dodáním letadel. Aby bylo možné zohlednit ekonomické výkyvy mezi

datem uzavření smlouvy a datem dodání, skládá se cena letadel obvykle z pevné částky upravené vzorci pro eskalaci cen odvozenými z indexů cen práce, zboží a dalších cen. Naše odhady výnosů jsou založeny na současných očekáváním s ohledem na tyto eskalační vzorce, ale skutečné částky eskalace jsou mimo naši kontrolu. Eskalační faktory mohou v jednotlivých obdobích výrazně kolísat. Změny výše eskalace mohou významně ovlivnit výnosy a provozní marže v naší divizi komerčních letadel.

Významná část našich příjmů plyne od omezeného počtu komerčních leteckých společností. Nemůžeme zaručit, že kterýkoli zákazník uplatní nákupní opce, splní stávající nákupní závazky nebo od nás nakoupí další produkty či služby. Kromě toho rozhodnutí týkající se letového parku, konsolidace leteckých společností nebo finanční problémy týkající se některého z našich hlavních zákazníků z řad komerčních leteckých společností by mohly významně snížit naše příjmy a omezit příležitost generovat od těchto zákazníků zisky.

Naše obchodní činnost v oblasti komerčních letadel závisí na naší schopnosti udržet zdravý výrobní systém, zajistit, aby každé letadlo v našem výrobním systému bylo v souladu s našimi náročnými specifikacemi, dosáhnout plánovaných cílů v oblasti rychlosti výroby, úspěšně vyvíjet nová letadla nebo nové odvozené letouny a splňovat, případně překračovat přísné normy výkonnosti a spolehlivosti.

Obchod s komerčními letadly je velmi složitý, vyžaduje rozsáhlou koordinaci a integraci s americkými i neamerickými dodavateli, vysoce kvalifikovanou pracovní sílu tisíců zaměstnanců a dalších partnerů a splnění přísných regulačních požadavků, včetně rizika vývoje norem pro certifikaci komerčních letadel a norem pro výkonnost a spolehlivost. Úřad FAA pracuje na vytváření bezpečnostních reforem, jako je provádění zákona FAA o opětovném povolení (reautorizaci) z roku 2018 a zákona o certifikaci, bezpečnosti a odpovědnosti letadel do roku 2020, mezi nimiž je i změna procesu certifikace komerčních letadel. Podobné změny mohou přijmout i jiné agentury, které regulují podobné záležitosti v jiných zemích. Pokud FAA nebo jiný podobný regulační orgán mimo USA zavedou přísnější předpisy, mohou nám vzniknout dodatečné náklady na dosažení souladu s těmito novými předpisy. Zavádění nových programů a/nebo odvozených letadel, jako je například 777X, s sebou navíc nese zvýšená rizika spojená s dodržováním harmonogramů vývoje, testování, výroby a certifikace. Program 737 zaznamenal významné narušení v důsledku uzemnění letounu 737 MAX z důvodu nehodovosti a souvisejícího pozastavení komerčního provozu letounů 737 MAX úřady pro civilní letectví po celém světě. Dodávky letounů 737 MAX byly obnoveny koncem roku 2020 a začátkem roku 2021 po schválení FAA a dalšími úřady pro civilní letectví působící mimo USA. V letech 2020 a 2021 jsme se potýkali s problémy s kvalitou výroby, včetně problémů v našem dodavatelském řetězci, které vedly k nižším dodávkám letounů 787, včetně pozastavení dodávek letounů 787 od května 2021. V průběhu roku 2021 to vedlo ke změně priorit výrobních zdrojů na podporu kontrol a úprav. Nadále provádíme kontroly a úpravy nedodaných letounů 787 a vedeme podrobné diskuse s FAA o požadovaných opatřeních pro obnovení dodávek. Řada našich zákazníků může mít smluvně zakotvená opatření pro případy neplnění, včetně kompenzace za zpožděné dodávky a také právo odmítnout jednotlivé dodávky letounů, pokud je skutečné datum dodání výrazně pozdější než smluvní termín dodání. Regulační orgány s konečnou platností rozhodnou o načasování a podmínkách obnovení dodávek letounů 787. Zpoždění programů 737 MAX, 777X a 787 vedlo a může i nadále vést k tomu, že zákazníci budou mít právo ukončit objednávky a/nebo nahradit objednávky jinými letadly Boeing.

Abychom uspokojili poptávku zákazníků a udrželi si ziskovost, musíme minimalizovat narušení způsobené změnami ve výrobě, dosáhnout provozní stability a zajistit zlepšení produktivity. Již dříve jsme oznámili plány na úpravu výrobní kapacity u několika našich programů komerčních letadel. V průběhu roku 2021 jsme změnil priority výrobních zdrojů na podporu kontrol a přepracování nedodaných letadel 787. Program 787 má v současné době velmi nízkou výrobní kapacitu a očekává, že kapacita zůstane nízká až do obnovení dodávek. Pokračujeme také v zavádění změn ve výrobním procesu, jejichž cílem je zajistit, aby nově vyrobená letadla splňovala naše specifikace a nevyžadovala další kontroly a přepracování. Kromě toho nadále hledáme možnosti, jak snížit náklady na výrobu našich letadel, zejména jednáme s našimi dodavateli o snížení dodavatelských nákladů, identifikujeme

a zavádíme zlepšení produktivity a optimalizace způsobu řízení zásob. Pokud dojde ke zpoždění nebo k významnému narušení našeho výrobního systému v důsledku změn ve výrobním tempu v některém z našich závodů na montáž komerčních letadel nebo pokud nám naši dodavatelé nebudou schopni včas dodávat komponenty za cenu a v tempu nezbytném pro dosažení našich cílů, může se stát, že nebudeme schopni dodržet harmonogramy dodávek a/nebo může dojít k narušení finanční výkonnosti jednoho nebo více našich programů.

Provozní problémy ovlivňující výrobní systém jednoho nebo více našich programů komerčních letadel by mohly mít vést ke zpoždění výroby a/nebo neuspokojení poptávky zákazníků po nových letadlech, což by mělo negativní dopad na naše příjmy a provozní marže. Náš systém výroby komerčních letadel je mimořádně složitý. Provozní problémy, zejména prodlení nebo vady dodavatelských komponent, neplnění vnitropodnikových výkonnostních plánů nebo prodlení či nedosažení požadovaného schválení regulačními orgány, by mohly mít za následek značné množství prací, které nejsou v souladu s plánem, a dále by mohly vést ke zvýšení výrobních nákladů, jakož i zpoždění dodávek zákazníkům, mohly by mít dopad na výkonnost letadel a/nebo vést ke zvýšení nákladů na záruku nebo podporu letadlového parku. Například v roce 2021 jsme provedli dodatečné kontroly a související úpravy letounů 787 v zásobách a pokračovali v jednáních s FAA ohledně požadovaných opatření k obnovení dodávek, což vedlo k dodatečným nákladům a dalšímu zpoždění dodávek letounů zákazníkům.

Pokud by naše komerční letadla nespĺňovala požadavky na výkonnost a spolehlivost, mohli bychom čelit dodatečným nákladům a/nebo nižším výnosům. Vývoj a výroba komerčních letadel, která spĺňují nebo překračují naše standardy výkonnosti a spolehlivosti, jakož i standardy zákazníků a regulačních orgánů, může být nákladná a technologicky náročná. Tyto výzvy jsou obzvláště významné u novějších programů letadel. Jakékoli selhání jakéhokoli letadla Boeing, které nespĺňuje požadavky na výkonnost nebo spolehlivost, by mohlo vést k narušení naší činnosti, vyšším nákladům a/nebo nižším výnosům.

Změny ve výši vládních výdajů na obranu USA nebo v celkových akvizičních prioritách by mohly mít negativní dopad na naši finanční situaci a výsledky hospodaření.

Podstatná část našich příjmů plyne od americké vlády, především z programů v oblasti obrany v rámci amerického ministerstva obrany. Úroveň výdajů na obranu USA je velmi obtížné předvídat a může být ovlivněna řadou faktorů, jako je vyvíjející se povaha prostředí národních bezpečnostních hrozeb, strategie národní bezpečnosti USA, zahraniční politika USA, domácí politické prostředí, makroekonomické podmínky a schopnost vlády USA přijímat příslušné právní předpisy, jako jsou návrhy zákonů o národní obranné autorizaci a návrhy dotačních zákonů.

Včasná přidělení prostředků na účetní období 2022 a budoucích prostředků federálním úřadům a agenturám zůstává opakujícím se rizikem. Výpadek prostředků pro federální úřady a agentury by měl za následek úplné nebo částečné uzavření federálních úřadů (tzv. government shutdown), což by mohlo mít dopad na činnost společnosti. Alternativně může Kongres financovat federální úřady a agentury pomocí jednoho nebo více pokračujících usnesení; to by však omezilo provádění některých programových činností a zpozdilo nové programy nebo soutěže. Kromě toho přetrvává dlouhodobá nejistota, pokud jde o celkovou výši výdajů na obranu v roce 2022 a v dalších letech, a je pravděpodobné, že diskreční výdaje vlády USA, včetně výdajů na obranu, budou i nadále vystaveny tlaku.

Nadále přetrvává nejistota, pokud jde o budoucí akviziční priority a prostředky na úrovni programů pro ministerstvo obrany USA a další federální úřady (včetně NASA), včetně změn priorit národní bezpečnosti a obrany a napětí mezi investicemi do modernizace, investicemi do udržování a investicemi do nových technologií nebo vznikajících schopností. Budoucí změny investičních priorit nebo rozpočtové škrty, včetně změn souvisejících s procesem schvalování a přidělování prostředků, by mohly vést ke snížení, zrušení a/nebo zpoždění stávajících zakázek nebo programů nebo budoucích programových příležitostí. Jakýkoli z těchto dopadů by mohl mít podstatný vliv na finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky společnosti.

Dále očekáváme, že v důsledku přetrvávající značné nejistoty, pokud jde o výdaje na obranu USA a vyvíjející se povahu prostředí hrozeb pro národní bezpečnost, bude ministerstvo obrany USA při zadávání veřejných zakázek i nadále klást důraz na cenovou dostupnost, inovace, kybernetickou bezpečnost a poskytování technických dat a softwaru. Pokud bychom se již nedokázali úspěšně přizpůsobit těmto měnícím se akvizičním požadavkům, mohlo by to mít dopad na naše tržby a podíl na trhu. Rovněž je nepravděpodobné, že by byly přiděleny další federální prostředky na pokrytí zvýšených nákladů federálních dodavatelů na dodržování vyvíjejících se smluvních požadavků vlády USA souvisejících se zmírňováním dopadů pandemie COVID-19, což by snížilo kupní sílu vlády USA.

Naše schopnost dodávat výrobky a služby, které splňují požadavky zákazníků, je do značné míry závislá na výkonnosti a finanční stabilitě našich subdodavatelů a dodavatelů, jakož i na dostupnosti surovin a dalších komponent.

Při dodávkách a výrobě surovin, integrovaných součástí a podsestav a výrobních komodit a při provádění některých služeb, které poskytujeme našim zákazníkům, jsme závislí na jiných společnostech, včetně amerických i zahraničních subdodavatelů a dodavatelů. Pokud se jeden nebo více našich dodavatelů nebo subdodavatelů dostane do finančních potíží, nebo pokud dojde ke zpoždění dodávek nebo jiným problémům s výkonem, může se stát, že nebudeme schopni dostát závazkům vůči našim zákazníkům nebo nám vzniknou dodatečné náklady. Kromě toho, pokud se jedna nebo více surovin, na kterých jsme závislí (například hliník, titan nebo kompozitní materiály), stanou pro nás nebo naše dodavatele nedostupnými nebo budou dostupné pouze za velmi vysoké ceny, může se stát, že nebudeme schopni dodat jeden nebo více našich výrobků včas nebo za rozpočtované náklady. V některých případech jsme závislí na jediném zdroji dodávek. Jakékoli přerušení služeb od jednoho z těchto dodavatelů, ať už v důsledku okolností, které dodavatel nemůže ovlivnit, jako je geopolitický vývoj, nebo v důsledku problémů s výkonem či finančních potíží, by mohlo mít podstatný nepříznivý vliv na naši schopnost plnit závazky vůči našim zákazníkům nebo zvýšit naše provozní náklady.

Konkurence na našich trzích a v souvislosti s produkty, které prodáváme, může snížit naše budoucí zakázky a prodeje.

Trhy, na kterých působíme, jsou vysoce konkurenční a jeden nebo více našich konkurentů může mít v některých oblastech rozsáhlejší nebo specializovanější inženýrské, výrobní a marketingové možnosti, než máme my. V naší divizi Výroby komerčních letadel (BCA) očekáváme rostoucí konkurenci mezi neamerickými výrobci komerčních proudových letadel. V divizi Obrana, vesmír a bezpečnost (BDS) předpokládáme, že důsledky konsolidace obranného průmyslu, změny akvizičních a rozpočtových priorit a pokračující tlak na snižování nákladů u našich zákazníků z řad amerického ministerstva obrany a zákazníků mimo USA zintenzivní konkurenci v oblasti mnoha našich výrobků z divize BDS. Divize Globální služby Boeing (BGS) čelí konkurenci mnoha stejně silných amerických i zahraničních společností, kterým čelí i divize BCA a BDS. Kromě toho se potýkáme se zvýšenou mezinárodní konkurencí a přeshraniční konsolidací konkurence. Nelze zaručit, že budeme schopni úspěšně konkurovat našim současným nebo budoucím konkurentům nebo že konkurenční tlaky, kterým jsme vystaveni, nepovedou ke snížení příjmů a podílu na trhu.

Významná část našich příjmů pochází z prodeje mimo USA a jsme vystaveni rizikům spojeným s obchodní činností v jiných zemích.

V roce 2021 tvořili neameričtí zákazníci, mezi něž patří zahraniční vojenské prodeje (FMS), přibližně 37 % našich příjmů. Očekáváme, že v dohledné budoucnosti budou prodeje mimo USA i nadále tvořit významnou část našich příjmů. V důsledku toho jsme vystaveni rizikům spojeným s obchodní činností na mezinárodní úrovni, jako jsou zejména:

- změny regulačních požadavků nebo jiná opatření výkonné moci, jako jsou např. exekutivní příkazy
- změny v globálním obchodním prostředí, včetně sporů s úřady v zemích mimo USA, včetně mezinárodních obchodních úřadů, které by mohly ovlivnit prodej a/nebo dodávky výrobků a

služeb mimo USA a/nebo zvýšit náklady našim zákazníkům v podobě cel, poplatků nebo pokut, které lze přičíst dovozu výrobků a služeb společnosti Boeing

- vládní politiky USA i jiných států, zejména požadavky na vynakládání částí prostředků z programů na místní úrovni a požadavků na průmyslovou spolupráci nebo účast vlády;
- kolísání směnných kurzů mezinárodních měn
- volatilita mezinárodního politického a ekonomického prostředí a změny v prioritách a rozpočtech států mimo USA, které mohou vést ke zpoždění nebo výkyvům v objednávkách
- složitost a nutnost využívání zástupců a konzultantů mimo USA
- nejistota ohledně schopnosti zákazníků mimo USA financovat nákupy, včetně dostupnosti financování poskytované Exportní a importní bankou Spojených států amerických
- nejistoty a omezení týkající se dostupnosti úvěrů na financování nebo záruk
- uvalení domácích a mezinárodních daní, kontroly vývozu, cel, embarg, sankcí a dalších obchodních omezení
- obtížnost řízení a provozu podniku působícího v mnoha zemích
- dodržování různých předpisů mimo USA, jakož i amerických zákonů ovlivňujících činnost amerických společností v zahraničí
- nepředvídatelný vývoj a podmínky, zejména terorismus, války, epidemie a mezinárodní napětí a konflikty

Dopad těchto faktorů je obtížné předvídat, ale kterýkoli z nich nebo více by mohl v budoucnu nepříznivě ovlivnit naši činnost. Například od roku 2018 si USA a Čína vzájemně uvalily cla na své dovozy. Čína je velmi významným trhem pro komerční letadla a představuje významnou složku našich nedokončených objednávek komerčních letadel. Dopady těchto nebo budoucích potenciálních cel nebo zhoršení obchodních vztahů mezi USA a jednou nebo více dalšími zeměmi by mohly mít významný nepříznivý dopad na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

Při účtování mnoha smluv a programů používáme odhady. Změny v našich odhadech by mohly nepříznivě ovlivnit naše budoucí finanční výsledky.

Účtování smluv a programů vyžaduje, abychom při posuzování rizik, odhadování příjmů a nákladů a vytváření předpokladů pro časový plán a technické otázky prováděli významné úsudky. Vzhledem k rozsahu a povaze mnoha našich smluv a programů je odhad celkových výnosů a nákladů po dokončení složitý a podléhá mnoha proměnným. Je třeba učinit předpoklady týkající se délky doby dokončení zakázky nebo programu, protože náklady zahrnují také očekávaný nárůst mezd a zaměstnaneckých požitků, cen materiálu a přidělených fixních nákladů. Pobídky nebo sankce související s plněním zakázek se berou v úvahu při odhadu míry tržeb a zisku a účtují se, pokud máme dostatek informací k posouzení očekávaného plnění. Při odhadu nákladů a míry zisku jsou rovněž posuzovány a zvažovány nároky a tvrzení dodavatelů. Odhady budoucích poplatků za zadání zakázky jsou rovněž zahrnuty do sazeb tržeb a zisku.

U každého z našich programů komerčních letadel se inventarizovatelné výrobní náklady (včetně režijních nákladů), náklady na nástroje programu a další jednorázové náklady a běžné záruční náklady kumulují a účtují jako náklady na prodej podle programu, nikoli podle jednotlivých jednotek nebo smluv. Program se skládá z odhadovaného počtu kusů (účetního množství) výrobku, který má být vyroben v rámci pokračující, dlouhodobé výroby pro dodávky podle stávajících a předpokládaných smluv omezených schopností provádět přiměřeně spolehlivé odhady. Pro stanovení vztahu tržeb k nákladům na prodej vyžaduje účtování programu odhady (a) počtu jednotek, které mají být vyrobeny a prodány v rámci programu, (b) období, po které lze důvodně očekávat, že jednotky budou vyrobeny, a (c) očekávaných prodejních cen jednotek, výrobních nákladů, nákladů na nástroje programu a jiných jednorázových nákladů a běžných záručních nákladů na celý program. Účetní množství určuje několik faktorů, včetně závazných objednávek, dopisů o záměru od potenciálních zákazníků a průzkumů trhu.

Na tyto odhady mohou mít vliv změny zákaznického nebo modelového mixu, výrobní náklady a sazby, křivka učení, změny indexů eskalace cen, náklady na odvozená letadla, výkonnost dodavatelů, jednání/rozhodnutí se zákazníky a dodavateli, reklamace dodavatelů a/nebo problémy s certifikací. U vývojových programů, jako je 777X, jsme navíc vystaveni rizikům týkajícím se načasování a podmínek certifikace letadel, včetně možných mezer mezi tím, kdy jsou letadla certifikována v různých jurisdikcích, změn v certifikačních procesech a našich odhadů s ohledem na načasování budoucích certifikací, což může mít dopad na celkový stav programu. Jakákoli taková změna v odhadech týkajících se účtování programu může mít nepříznivý vliv na budoucí finanční výsledky.

Vzhledem k významu výše popsaných úsudků a odhadů by mohly být zaznamenány podstatně odlišné částky tržeb a zisku, pokud bychom použili jiné předpoklady nebo pokud by se změnila okolnosti, které jsou jejich základem. Změny v základních předpokladech, okolnostech nebo odhadech mohou negativně ovlivnit finanční výkonnost v budoucím období. Další informace o našich účetních zásadách pro vykazování tržeb a zisků naleznete v diskusi v části „Zpráva a analýza vedení společnosti – Významné účetní zásady a odhady – Účtování dlouhodobých smluv/účetnictví programů“ na stranách 51 - 54 a v bodě 1 přílohy konsolidované účetní závěrky na stranách 64 - 77 tohoto formuláře 10-K.

Nemusíme dosáhnout očekávaných přínosů fúzí, akvizic, společných podniků/strategických aliancí nebo odprodejů.

V rámci naší obchodní strategie můžeme fúzovat s podniky nebo je nabývat a/nebo vytvářet společné podniky a strategické aliance. To, zda z těchto akvizic a souvisejících aktivit dosáhneme očekávaných přínosů, závisí částečně na naší schopnosti integrovat činnosti získaného podniku, na výkonnosti základního portfolia produktů a služeb a na výkonnosti manažerského týmu a dalších pracovníků získaných činností. Naše finanční výsledky by proto mohly být nepříznivě ovlivněny neočekávanými problémy s výkonností, zděděnými závazky, náklady souvisejícími s transakcemi, odpisy nákladů souvisejících s nehmotným majetkem, náklady na snížení hodnoty dlouhodobých aktiv, úvěrovými zárukami, výkonností partnerů a odškodněním. Konsolidace společných podniků by také mohla ovlivnit naše vykazované výsledky hospodaření nebo finanční situaci. Přestože jsme přesvědčeni, že jsme zavedli vhodné a přiměřené postupy a procesy ke zmírnění těchto rizik, neexistuje žádná jistota, že tyto transakce budou úspěšné. Čas od času můžeme také provést strategický odprodej. Tyto transakce mohou mít za následek pokračující finanční angažovanost v odprodávaných podnicích, například prostřednictvím záruk nebo jiných finančních ujednání, po ukončení transakce. Neplnění závazků ze strany těchto odprodávaných podniků by mohlo ovlivnit naše budoucí finanční výsledky prostřednictvím dodatečných platebních závazků, vyšších nákladů nebo odpisů aktiv.

Rizika související s našimi smlouvami

Významnou část naší činnosti provádíme na základě smluv s americkou vládou, které jsou vystaveny specifickým rizikům.

V roce 2021 bylo 49 % našich příjmů dosaženo ze smluv s vládou USA včetně FMS prostřednictvím vlády USA. Podnikání na základě těchto smluv podléhá rozsáhlým předpisům o zadávání veřejných zakázek a dalším specifickým rizikům.

Naše prodeje vládě USA podléhají rozsáhlým předpisům o zadávání veřejných zakázek a změny těchto předpisů by mohly zvýšit naše náklady. Nové předpisy o zadávání veřejných zakázek nebo změny stávajících požadavků by mohly zvýšit naše náklady na dodržování předpisů nebo jinak významně ovlivnit provozní marže našich divizí BDS a BGS. Tyto požadavky mohou mít také za následek zadržení plateb a/nebo omezení budoucích obchodů, pokud je nedodržíme. Negativní dopad na naši obchodní činnost by mohly mít například návrhy na zvýšení prahových hodnot domácího obsahu pro naše státní zakázky v USA. Náklady na dodržování předpisů, které lze přičíst současným a potenciálním budoucím předpisům o zadávání veřejných zakázek, jako jsou tyto, by mohly mít negativní dopad na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

Vláda USA může změnit, omezit nebo ukončit jednu nebo více našich smluv. Pokud je smluvní stranou, která s námi uzavřela smlouvu, vláda USA, má tato smluvní strana právo upravit, omezit nebo ukončit smlouvy a subdodavatelské smlouvy, které s námi uzavřela, bez výpovědní lhůty, a to buď z vlastního rozhodnutí, nebo z důvodu neplnění. Kromě toho může být financování z našich smluv s americkou vládou sníženo nebo pozastaveno v rámci procesu přidělování prostředků Kongresem USA z důvodu fiskálních omezení, změn ve strategii a/nebo prioritách národní bezpečnosti USA nebo z jiných důvodů. Další nejistota s ohledem na probíhající programy může nastat také v případě, že vláda USA bude financovat svou činnost prostřednictvím dočasných finančních opatření, jako jsou „průběžné rezoluce“, a nikoli celoroční přidělování prostředků. Jakákoli ztráta nebo předpokládaná ztráta či snížení očekávaného financování a/nebo změna, omezení či ukončení jednoho nebo více rozsáhlých programů by mohly mít významný nepříznivý vliv na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

Naše společnost bývá předmětem šetření a vyšetřování ze strany vlády USA, včetně pravidelných auditů nákladů, které mají být podle našeho názoru hrazeny v rámci smluv s vládou USA. Federální úřady USA, zejména Agentura pro audit obranných smluv (*Defense Contract Audit Agency*) a Agentura pro řízení obranných smluv (*Defense Contract Management Agency*), běžně provádějí audity u vládních dodavatelů. Tyto agentury prověřují řádné plnění smluv, strukturu nákladů a dodržování platných zákonů, předpisů a norem, jakož i přiměřenost a dodržování našich vnitřních kontrolních systémů a zásad. Jakékoli náklady, u nichž se zjistí, že jsou nesprávně klasifikovány nebo nepřesně přiřazeny ke konkrétní smlouvě, budou považovány za neuhrazené a v rozsahu, v jakém již byly uhrazeny, musí být vráceny. Jakékoli nedostatky zjištěné v našich systémech a vnitřních předpisech mohou mít za následek zadržení vyúčtovaných pohledávek, sankce a omezení budoucích obchodů. Kromě toho, pokud jakýkoli audit, šetření nebo vyšetřování odhalí nesprávné nebo nezákonné činnosti, mohli bychom být vystaveni občanskoprávním a trestněprávním sankcím a správním postihům, jako je například ukončení smluv, propadnutí zisku, pozastavení plateb, pokuta a pozastavení nebo vyloučení z obchodování s vládou USA. Mohli bychom také utrpět újmu na pověsti, pokud by proti nám byla vznesena obvinění z nevhodného jednání, a to i v případě, že by se později ukázalo, že tato obvinění jsou nepravdivá.

Uzavíráme smlouvy s pevnou cenou, které by nás mohly vystavit ztrátám v případě překročení nákladů.

Naše divize BDS a BGS působící v oblasti obrany dosáhly přibližně 68 % a 69 % svých příjmů za rok 2021 ze smluv s pevnou cenou. Smlouvy s pevnou cenou nám sice umožňují těžit ze zlepšení výkonnosti, snížení nákladů a efektivity, ale zároveň nás vystavují riziku snížení marží nebo vzniku ztrát, pokud nebudeme schopni dosáhnout odhadovaných nákladů a výnosů. Kromě toho nemusí být uhrazeny zvýšené náklady na dodržování předpisů a náklady způsobené ztrátou produktivity kvůli COVID-19. Pokud naše odhadované náklady převýší odhadovanou cenu, vykazujeme ztráty z dosažených výsledků, které mohou významně ovlivnit naše vykazované výsledky. Například ve čtvrtém čtvrtletí roku 2021 vykazovala divize BDS dodatečné ztráty ve výši 402 milionů USD ze zakázky na tanker KC-46A, které odrážejí pokračující narušení v továrně a dodavatelském řetězci, včetně dopadů pandemie COVID-19, a zvýšení nákladů na dokončení nového systému dálkového vidění, protože definice požadavků zákazníka se vyvíjela. U nových programů by také mohlo vzniknout riziko budoucí ztráty při zadání zakázky a v průběhu jejího plnění. Dlouhodobá povaha mnoha našich zakázek činí proces odhadu nákladů a výnosů u zakázek s pevnou cenou ze své podstaty rizikovým. Smlouvy s pevnou cenou často obsahují cenové prémie a sankce vázané na výkon, které lze obtížně odhadnout a které mohou mít významný dopad na marže. Kromě toho mají některé naše smlouvy zvláštní ustanovení týkající se nákladů, harmonogramu a výkonu.

Vývojové zakázky s pevnou cenou obecně podléhají větší nejistotě než výrobní zakázky s pevnou cenou. Mnohé z těchto vývojových programů obsahují velmi složité konstrukce. Technické problémy nebo problémy s kvalitou, které se objeví v průběhu vývoje, by navíc mohly vést ke zpoždění harmonogramu a vyšším nákladům na dokončení, což by mohlo vést k významným nákladům nebo jinak nepříznivě ovlivnit naši finanční situaci. Mezi příklady významných vývojových zakázek BDS s

pevnou cenou patří Commercial Crew, KC-46A Tanker, T-7A Red Hawk, VC-25B Presidential Aircraft, MQ-25 a komerční a vojenské satelity.

Uzavíráme smlouvy s úhradou nákladů, které s sebou rovněž nesou rizika.

Naše obranné divize BDS a BGS dosáhly v roce 2021 přibližně 32 % a 31 % výnosů ze smluv s úhradou nákladů. U některých se jedná o vývojové programy, které mají složitou konstrukci a technické výzvy. Tyto programy mají obvykle stanovenou odměnu nebo prémii, které podléhají nejistotě a mohou být generovány po delší období. V těchto případech spočívají související finanční rizika především ve snížení poplatků, nižší míře zisku nebo zrušení programu, pokud se vyskytnou problémy s náklady, harmonogramem nebo technickým provedením. Mezi programy, jejichž smlouvy jsou primárně s úhradou nákladů, patří programy Pozemní systém obrany proti balistickým střelám (*Ground-based Midcourse Defense, GMD*), Proprietary a nosné rakety (SLS).

Uzavíráme smlouvy, které zahrnují prémii za dosažení oběžné dráhy, což s sebou nese rizika.

Smlouvy v oblasti komerčních satelitů a některé vládní smlouvy na satelity zahrnují prémii za dosažení oběžné dráhy. Tyto platby mohou být vypláceny po určité časové období po konečné akceptaci družice nebo mohou být vypláceny před konečnou akceptací družice. V obou případech mohou být tyto platby ohroženy, pokud satelit nebude fungovat podle specifikací, a to až 15 let od akceptace. Čistá současná hodnota premii, které nakonec očekáváme, se vykazuje jako výnos v období výstavby. Pokud satelit nesplní smluvní výkonnostní kritéria, zákazníci nebudou povinni dále platit tyto prémie a/nebo můžeme být povinni zákazníkovi vrátit peníze, čím nám vzniknou významné náklady.

Rizika spojená s kybernetickou bezpečností a narušením obchodní činnosti

Neoprávněný přístup k našim informacím a systémům, nebo informacím a systémům našich zákazníků a/nebo našich dodavatelů by mohl mít negativní dopad na naši obchodní činnost.

Jsme vystaveni určitým bezpečnostním hrozbám, zejména hrozbám důvěrnosti, dostupnosti a integrity našich dat a systémů. Abychom tyto hrozby eliminovali, udržujeme rozsáhlou síť technických bezpečnostních kontrol, mechanismů pro prosazování zásad, monitorovacích systémů a dohledu vedení. Přestože jsou tato opatření navržena tak, aby zabránila neoprávněným aktivitám v našich systémech, odhalila je a reagovala na ně, některé typy útoků, zejména kybernetické útoky, by mohly vést k významným finančním nebo informačním ztrátám a/nebo poškození dobrého jména. Kromě toho spravujeme informační a technologické systémy pro některé zákazníky a/nebo dodavatele. Mnozí z těchto zákazníků a/nebo dodavatelů jsou vystaveni podobným bezpečnostním hrozbám. Pokud se nám nepodaří zabránit neoprávněnému přístupu, zveřejnění a/nebo zneužití důvěrných, utajovaných nebo osobně identifikovatelných informací našich zákazníků a/nebo dodavatelů, mohlo by to poškodit naši pověst a/nebo bychom mohli utrpět finanční ztráty.

Přerušování obchodní činnosti by mohlo vážně ovlivnit naše budoucí tržby a finanční situaci nebo zvýšit naše náklady a výdaje.

Na naši obchodní činnost mohou mít vliv narušení provozu, zejména ohrožení fyzické bezpečnosti i informačních technologií, kybernetické útoky, výpadky, škodlivé nebo extrémní počasí (včetně dopadů změny klimatu) nebo jiné přírodní jevy a pandemie či jiné krize v oblasti ochrany veřejného zdraví. Jakékoli z uvedených narušení by mohlo ovlivnit naše interní operace nebo operace našich dodavatelů a zpozdit dodávky produktů a služeb našim zákazníkům. Jakékoli významné zpoždění výroby nebo jakékoli zničení, narušení nebo zneužití dat, informačních systémů nebo sítí společnosti Boeing nebo našich dodavatelů by mohlo ovlivnit naše prodeje, zvýšit naše náklady a/nebo mít nepříznivý vliv na pověst společnosti Boeing a našich výrobků a služeb.

Rizika související se soudními řízeními a regulačními záležitostmi

Výsledek soudních sporů a vládních šetření a vyšetřování týkajících se naší obchodní činnosti je těžké předvídat a nepříznivé rozhodnutí v jakékoli takové záležitosti by mohlo mít významný dopad na naši finanční situaci a výsledky hospodaření.

Jsme účastníky celé řady soudních sporů. Tyto záležitosti mohou vyčerpávat finanční a manažerské zdroje, které by jinak mohly být využity ve prospěch naší činnosti. Nelze zaručit, že výsledky těchto sporů budou pro nás příznivé. Rozhodnutí v náš neprospěch u kteréhokoliv z těchto nebo budoucích soudních sporů by mohlo mít významný dopad na naši finanční situaci a výsledky hospodaření. Kromě se na nás vztahují rozsáhlá regulační opatření podle zákonů Spojených států amerických a jejich jednotlivých států, jakož i dalších zemích, v nichž působíme. Proto je naše obchodní činnost někdy předmětem šetření nebo vyšetřování, zejména v souvislosti s našimi obchodními vztahy s vládou Spojených států, kvůli silně regulované povaze našeho odvětví a v případě řízení o ochraně životního prostředí kvůli majetku, který vlastníme v současnosti nebo jsme vlastnili v minulosti. Jakékoli takové šetření nebo vyšetřování by mohlo potenciálně vyústit v pro nás nepříznivé rozhodnutí, což by mohlo mít významný dopad na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

Naše činnost nás vystavuje riziku významných závazků v oblasti životního prostředí.

Na naši činnost se vztahuje celá řada amerických federálních, státních, místních i zahraničních zákonů a předpisů týkajících se ochrany životního prostředí, zejména vypouštění, zpracování, skladování, likvidace a sanace nebezpečných látek a odpadů. Pokud bychom porušili zákony nebo předpisy v oblasti životního prostředí nebo byli shledáni odpovědnými za jejich porušení, mohly by nám vzniknout značné náklady, zejména náklady na sanaci, mohly by nám být uloženy pokuty a občanskoprávní nebo trestní sankce, a třetí osoby by proti nám mohly vznést nároky v souvislosti s odškodněním za škodu na majetku nebo újmu na zdraví. V některých případech takové náklady vznikají v důsledku dopadů na životní prostředí, které lze přičíst našim současným nebo minulým výrobním činnostem nebo činnostem společností, které jsme získali akvizicí. V jiných případech nám takové náklady vznikají v důsledku dohody o odškodnění mezi námi a třetí stranou, která se týká takových závazků v oblasti životního prostředí. Ve všech případech vycházejí naše současné závazky a průběžné odhady nákladů z platných zákonů a předpisů. Nové zákony a předpisy, přísnější prosazování stávajících zákonů a předpisů, objevení dříve neznámé kontaminace nebo uložení nových požadavků na sanaci by mohlo vést k dodatečným nákladům. Další informace týkající se nepředvídaných událostí v oblasti životního prostředí jsou uvedeny v bodě 13 přílohy naší konsolidované účetní závěrky.

Globální změna klimatu nebo právní, regulační či tržní reakce na tuto změnu na nás mohou mít nepříznivý vliv.

Rostoucí očekávání stakeholderů v oblasti životního prostředí, sociální oblasti a správy a řízení (ESG), fyzická a přechodná rizika spojená se změnou klimatu a nově vznikající regulační a jiné požadavky v oblasti ESG mohou představovat riziko pro naše tržní vyhlídky, značku a pověst, finanční vyhlídky, náklady na kapitál, globální dodavatelský řetězec a kontinuitu výroby, což může ovlivnit naši schopnost dosáhnout dlouhodobých obchodních cílů. Změny zákonů a předpisů v oblasti životního prostředí a změny klimatu by mohly vést k dalším provozním omezením a požadavkům na dodržování předpisů u nás nebo našich výrobků, vyžadovat nové nebo dodatečné investice do konstrukce výrobků, vést k investicím do kompenzace uhlíkových emisí nebo jinak negativně ovlivnit naše podnikání a/nebo konkurenční postavení. Zvyšující se výkonnostní normy a požadavky na výrobu a emise látek znečišťujících ovzduší z výrobků, zejména emise skleníkových plynů (GHG), mohou vést ke zvýšení nákladů nebo rizikům pro naši pověst a mohly by omezit naši schopnost vyrábět a/nebo uvádět na trh některé naše výrobky s přijatelnými náklady nebo vůbec. Fyzické dopady klimatických změn, rostoucí celosvětová omezení a zákazy chemických látek a požadavky na vodu a odpady mohou vést ke zvýšení nákladů pro nás a naše dodavatele a ovlivnit kontinuitu naší výroby a datová zařízení.

V souladu s našimi prioritami v oblasti udržitelnosti stanovujeme a veřejně oznamujeme cíle a závazky v oblasti zlepšení našeho vlivu na životní prostředí, jako jsou naše nedávné provozní cíle v oblasti emisí skleníkových plynů, energie, vody a odpadů. Pokud se nám nepodaří dosáhnout našich cílů a

závazků v oblasti životního prostředí nebo o nich budeme nesprávně informovat, mohla by výsledná negativní publicita nepříznivě ovlivnit naši pověst a/nebo náš přístup ke kapitálu.

Rizika související s financováním a likviditou

Může se stát, že nebudeme schopni získat úvěr na financování našich operací a smluvních závazků za přijatelné sazby, za komerčně přiměřených podmínek nebo v dostatečné výši.

Při financování našich operací a smluvních závazků jsme částečně závislí na emisi dluhopisů. Kromě toho se stav našich dluhů od roku 2019 výrazně zvýšily, a to především v důsledku dopadů souvisejících s uzemněním letounu 737 MAX a pandemií COVID-19. Očekáváme, že budeme i nadále aktivně řídit naši likviditu. Zvýšený stav našeho dluhu měl také za následek snížení úvěrových ratingů naší společnosti. K 31. prosinci 2021 činil náš dluh celkem 58,1 miliardy USD, z čehož přibližně 11,4 miliardy USD tvoří splátky jistiny nesplaceného dluhu splatné během následujících tří let. Kromě toho k 31. prosinci 2021 činily naše závazky k financování letadel celkem 12,9 miliardy USD. Pokud budeme potřebovat další finanční prostředky na splacení stávajícího dluhu, řešení dalších dopadů na naše podnikání v souvislosti s problémy s výrobou letounů 737 MAX, COVID-19, 787 nebo širším vývojem na trhu, financování nesplacených finančních závazků nebo splnění jiných obchodních požadavků, nemusí být naše tržní likvidita dostatečná. Tato rizika budou obzvláště naléhavá, pokud nám bude dále snižován úvěrový rating. Řada faktorů by mohla způsobit, že výpůjční náklady se budou zvyšovat a že budeme mít obtížnější přístup na veřejné a soukromé trhy s dluhovými nástroji. Mezi tyto faktory patří narušení nebo pokles na globálních kapitálových trzích a/nebo zhoršení našich finančních výsledků, výhledu nebo úvěrového ratingu, včetně dopadů popsanych výše v souvislosti s pandemií COVID-19 a/nebo souvisejících změn v poptávce po našich produktech a službách. Výskyt některé z těchto událostí nebo všech těchto událostí může nepříznivě ovlivnit naši schopnost financovat naše operace a smluvní nebo finanční závazky.

Významné závazky z penzijního připojištění a jiných penzijních požitků mají významný dopad na naše zisky, vlastní jmění a peněžní toky z provozní činnosti a mohly by mít významný nepříznivý dopad i v budoucích obdobích.

Mnoho našich zaměstnanců má nárok na požitky v rámci definovaných penzijních plánů. Potenciální příspěvky na penzijní pojištění zahrnují jak povinné částky vyžadované zákonem o důchodovém zabezpečení zaměstnanců, tak i diskreční příspěvky na zvýšení financování těchto plánů. Rozsah budoucích příspěvků do značné míry závisí na tržních faktorech, jako je diskontní sazba a skutečný výnos aktiv plánu. Budoucí příspěvky do těchto plánů odhadujeme na základě předpokladů týkajících se těchto a dalších položek. Změny těchto předpokladů by mohly mít významný vliv na budoucí příspěvky i na naše roční náklady na penzijní připojištění a/nebo vést k významné změně vlastního jmění. U státních zakázek v USA rozdělujeme náklady na penzijní připojištění na jednotlivé zakázky na základě amerických standardů pro účtování nákladů, což může rovněž ovlivnit ziskovost zakázek. Některým našim zaměstnancům poskytujeme také další požitky po odchodu do důchodu, které se skládají především ze zdravotní péče pro oprávněné důchodce a kvalifikované závislé osoby. Naše odhady budoucích nákladů spojených s těmito požitky jsou činěny na základě předpokladů, včetně odhadů úrovně růstu nákladů na zdravotní péči. Informace o tom, jak mohou naši účetní závěrku ovlivnit účetní zásady týkající se penzijních a jiných plánů po odchodu do důchodu, naleznete v části „Zpráva a analýza vedení společnosti – Zásadní účetní zásady a odhady – Penzijní plány“ na stranách 54 - 55 tohoto formuláře 10-K. Ačkoli podle obecně uznávaných účetních zásad ve Spojených státech amerických (GAAP) spolu načasování pravidelných výdajů na penzijní a jiné požitky po odchodu do důchodu a příspěvky do plánu přímo nesouvisí, klíčové ekonomické faktory, které ovlivňují výdaje podle GAAP, by pravděpodobně ovlivnily i výši peněžních prostředků nebo akcií, které bychom do našich plánů přispívali.

Naše pojistné krytí nemusí být dostatečné pro pokrytí všech významných rizik.

Jsme vystaveni závazkům, které jsou specifické pro produkty a služby, které poskytujeme. Pro určitá rizika máme uzavřeno pojištění a za určitých okolností můžeme obdržet odškodnění od vlády USA. Výše našeho pojistného krytí nemusí pokrýt všechny nároky nebo závazky a my můžeme být nuceni nést značné náklady. Například závazky vyplývající z používání některých našich výrobků, jako jsou

letecké technologie, vesmírné systémy, kosmické lodě, satelity, raketové systémy, zbraně, kybernetická bezpečnost, systémy ochrany hranic, protiteroristické technologie a/nebo systémy řízení letového provozu, nemusí být pojistitelné za komerčně přiměřených podmínek. Zatímco některé z těchto produktů jsou v USA chráněny před odpovědností podle ustanovení o BEZPEČNOSTI zákona o vnitřní bezpečnosti USA z roku 2002, mimo USA taková ochrana není k dispozici, což může mít za následek značné závazky. Výše námi udržovaného pojistného krytí může být nedostatečná pro pokrytí těchto nebo jiných nároků či závazků.

Významná část našeho portfolia zákaznického financování je soustředěna mezi určité zákazníky a určité typy letadel Boeing, což nás vystavuje riziku koncentrace.

Významná část našeho portfolia zákaznického financování je koncentrována mezi určitými zákazníky a v odlišných zeměpisných regionech. Naše portfolio je také v různé míře koncentrováno mezi jednotlivými typy letadel Boeing, zejména letadly 717 a 747-8, a mezi zákazníky, o nichž se domníváme, že jejich úvěrová bonita je nižší než investiční. Pokud se jeden nebo více zákazníků, kteří drží významnou část aktiv našeho portfolia, dostane do finančních potíží nebo jinak nesplácí či neobnoví své leasingové smlouvy s námi po jejich vypršení a my nebudeme schopni letadla znovu využít za přiměřených podmínek, nebo pokud typy letadel, které jsou v našem portfoliu koncentrovány, utrpí větší než očekávaný pokles hodnoty, může to mít podstatný nepříznivý vliv na naši finanční situaci, výsledky hospodaření a/nebo peněžní toky.

Rizika spojená s lidskými zdroji

Někteří naši zaměstnanci a zaměstnanci našich dodavatelů jsou zastoupeni odbory, což může vést k přerušení provozu.

K 31. prosinci 2021 bylo odbory zastoupeno přibližně 47 000 zaměstnanců, což představuje 33 % naší celkové pracovní síly. V roce 2008 jsme zažili přerušení provozu, když odborářská stávka zastavila výrobu komerčních letadel a některých programů divize BDS. V budoucnu můžeme zažít další přerušení provozu, což by mohlo negativně ovlivnit naši obchodní činnost. Nedokážeme předpovědět, jak stabilní budou naše vztahy v současné době s 11 americkými odborovými organizacemi a 12 neamerickými odborovými organizacemi, ani zda budeme schopni plnit požadavky odborů, aniž by to mělo dopad na naši finanční situaci. Odbory mohou také omezit naši flexibilitu při jednání s našimi zaměstnanci. Akce odborů u dodavatelů nás mohou rovněž ovlivnit. Přerušení provozu a nestabilita vztahů s odbory by mohly zpozdit výrobu a/nebo vývoj našich výrobků, což by mohlo narušit vztahy se zákazníky a způsobit ztrátu příjmů, která by nepříznivě ovlivnila naši činnost.

1B. Nevyřešené připomínky zaměstnanců
