JetBlue Airways

JBLU · Revisión v2 · Análisis propio TLT

Fecha del informe: 23/10/2026

Precio de referencia / reference_price: 2.65 USD

Publicación en la web: 28/10/2026 · Referencia del documento, no cotización actual.

Empresa:	4.70/10
Oportunidad:	3.90/10
NOTA FINAL:	4.20/10

No incorporar

Riesgo: Medio-alto

JetBlue Airways — informe 23/10/2026, referencia 2,65 USD; editorial 28/10/2026. Red aeroportuaria, producto premium y fidelización tienen valor a cinco-diez años, pero pérdidas y derechos de acreedores dominan la caja del propietario. Sobreventa y targets externos no financian recuperación.

Horizonte de 5-10 años. Las tres notas son juicios separados; Nota Final no es una media. Fuentes, supuestos y límites se distinguen en el texto.

Negocio, novedades y caja

JetBlue Airways — informe 23/10/2026, referencia 2,65 USD; editorial 28/10/2026. Red aeroportuaria, producto premium y fidelización tienen valor a cinco-diez años, pero pérdidas y derechos de acreedores dominan la caja del propietario. Sobreventa y targets externos no financian recuperación.

La primaria del 28/07 respalda mejora comercial y objetivo condicionado de BPA 2028. Pérdida de portada 1,64 USD, LTM de tabla 2,39 y previsión 2026 de 2,72 son bases distintas. PER negativo no demuestra beneficio sostenible barato. EBIT incremental de JetForward es comparación de gestión, no caja repartible.

La caja primaria H 1 muestra salida operativa de 35 millones USD. Restar capex de 348, depósitos de aviones de 27 y SBC de 20 deja aproximación económica de −430 millones antes de operaciones de activos y principal. Intereses y alquileres operativos incluidos en CFO no se restan otra vez. Q 2 es otro periodo y no sustituye este puente semestral.

A junio, deuda y leasing financiero de 8.478 millones más alquileres operativos de 908 concilian con 9.386 del informe. Caja de 1.656 e inversiones de 512 difieren de efectivo restringido de 263. Emisión H 1 de 495 es financiación y principal/leasing pagado de 570 la consume. Slots y cabinas requieren caja; línea no dispuesta no es excedente existente.

Valoración y exigencias del precio

BPA económico contemporáneo estrictamente hipotético de 0,10–0,50 a 6–9 veces da 0,60–4,50 USD. A ocho veces, 2,65 exige BPA sostenible de 0,331 tras intereses y reinversión. No es valor intrínseco, DCF o recuperación probabilística; las pérdidas no acreditan ese denominador.

La ambición del informe de BPA 1 USD en 2028 supone combustible a 3 USD/galón, inferior al estrés descrito. No se defiende TIR financiada a cinco años sin recuperación de caja, inversión de flota, refinanciación y dilución creíbles. Usar el objetivo como terminal escondería la laguna. Compensación contra gasto o capex no se suma además como flujo recurrente independiente.

Frontier y Alaska comparten economía aérea, pero difieren flota, geografía, adquisiciones y financiación de fidelización. No se fijó múltiplo primario homogéneo. En adverso conjunto, combustible caro y tarifas débiles empeoran caja cuando deuda garantizada y dilución encarecen; valor de activos no es automáticamente valor residual del accionista.

Riesgos, contraargumentos y seguimiento

La mejor objeción a no incorporar es que premium, fidelización y JetForward restauren caja antes. La mejora comercial primaria apoya esa posibilidad. Importa si sobrevive a combustible, mantenimiento y flota, no sólo si mejora facturación. Estrés completo de vencimientos y covenants sigue sin certificarse.

Diferir aviones conserva liquidez próxima y desplaza obligaciones. Ajustes fiscales no generan ahorro recurrente equivalente. Caja de junio no certifica liquidez de octubre; una emisión histórica no garantiza fondos futuros. No se usan resultados posteriores al 23/10.

Conclusión y justificación de las notas

Empresa: 4,7/10 por red y marca limitadas por pérdidas, deuda y financiación. Oportunidad: 3,9/10 porque precio bajo no protege de quema y dilución. Nota Final: 4,2/10 por combinación insuficiente para entrar. Son tres juicios separados, no media.

Veredicto: No incorporar; no se deduce venta de una posición desconocida. Por qué podemos estar equivocados: premium y costes creíbles podrían restaurar caja antes de consumir liquidez.

Qué dato nos haría cambiar de opinión: caja positiva repetida tras flota y financiación comprometida sin dilución destructiva. Qué parte de la valoración tiene menos respaldo: margen normalizado y combustible de recuperación. Menor cotización no paga acreedores o proveedores.

Qué vigilamos

• Qué dato nos haría cambiar de opinión: caja positiva repetida tras flota y financiación comprometida sin dilución destructiva. Qué parte de la valoración tiene menos respaldo: margen normalizado y combustible de recuperación. Menor cotización no paga acreedores o proveedores.

• Diferir aviones conserva liquidez próxima y desplaza obligaciones. Ajustes fiscales no generan ahorro recurrente equivalente. Caja de junio no certifica liquidez de octubre; una emisión histórica no garantiza fondos futuros. No se usan resultados posteriores al 23/10.

Fuentes y alcance

ProResearch original autorizado | 2026-10-23 | Original PDF and SHA256 preserved; full extracted text read

JetBlue Q2 2026 results | 2026-07-28 | Primary release targeted commercial outlook and cash/debt tables

JetBlue Q2 Form 10-Q | 2026-07-28 | Primary targeted cash flows, debt, leases, restricted cash; filing date checked in SEC index

JetBlue Airways

JBLU · v2 · Report 23/10/2026 · Reference 2.65 USD

Company 4.70/10 | Opportunity 3.90/10 | Overall 4.20/10

Do not initiate

Risk: Medium-high

JetBlue Airways — report 23/10/2026, reference USD 2.65; editorial 28/10/2026. Its airport network, premium product and loyalty franchise have value over five to ten years, but persistent losses and creditor claims dominate the owner's cash economics. Oversold indicators and external targets do not finance a recovery.

Business, developments and cash

JetBlue Airways — report 23/10/2026, reference USD 2.65; editorial 28/10/2026. Its airport network, premium product and loyalty franchise have value over five to ten years, but persistent losses and creditor claims dominate the owner's cash economics. Oversold indicators and external targets do not finance a recovery.

The 28/07 primary release supports improving commercial execution and the conditional 2028 EPS target. The report's cover loss USD 1.64, LTM table loss USD 2.39 and 2026 forecast loss USD 2.72 are different bases. A negative P/E is not evidence of cheap sustainable earnings. JetForward incremental EBIT is a management comparison, not distributable cash.

The H 1 primary cash statement shows USD 35 million operating cash outflow. Deducting USD 348 million capex, USD 27 million aircraft deposits and USD 20 million SBC leaves a negative USD 430 million economic approximation before asset transactions and principal. Interest and operating rents already in operating cash are not deducted twice. Q 2 alone is a different period and cannot replace this half-year bridge.

At June-end, USD 8,478 million debt and finance leases plus USD 908 million operating leases reconcile to the report's USD 9,386 million. Cash USD 1,656 million and investments USD 512 million differ from USD 263 million restricted cash. H 1 debt proceeds USD 495 million are funding, while USD 570 million principal/finance-lease payments consume it. Slots and cabin retrofits require cash; an undrawn facility is not existing surplus cash.

Valuation and price expectations

A strictly hypothetical contemporary economic EPS of USD 0.10–0.50 at 6–9 times gives USD 0.60–4.50. At eight times, USD 2.65 requires USD 0.331 sustainable EPS after interest and reinvestment. This is not intrinsic value, a DCF or a probability-weighted recovery; current losses do not substantiate that denominator.

The report's 2028 USD 1 EPS ambition assumes USD 3 per gallon fuel, below the fuel stress described in the report. A funded five-year IRR cannot be defended without a credible cash recovery, fleet investment, refinancing and dilution path. Repeating management's target as terminal earnings would hide that gap. Compensation credited against expense or aircraft capex cannot also be added as an independent recurring cash stream.

Frontier and Alaska share airline economics, but their fleet, geography, acquired businesses and loyalty funding differ. No homogeneous primary peer multiple was established. In a joint downside, expensive fuel and weak fares worsen cash just when secured borrowing and dilution become more expensive; asset value is not automatically residual equity value.

Risks and monitoring

The strongest objection to avoiding entry is that premium revenue, loyalty cash and JetForward execution could restore cash sooner. Primary commercial progress supports this possibility. The question is whether the benefit survives fuel, maintenance and fleet payments, rather than whether revenue improves. A full maturity and covenant stress remains uncertified.

Aircraft deferrals can preserve near-term liquidity while shifting future obligations. Tax valuation allowances do not generate equivalent recurring cash savings. June cash is not certified October liquidity, and access to future funding is not guaranteed by a historical debt issue. No results after 23/10 are used.

Conclusion and independent score judgments

Company: 4.7/10 for network and brand constrained by losses, leverage and funding. Opportunity: 3.9/10 because a low quote does not protect new capital from burn and dilution. Overall: 4.2/10 reflects an insufficient entry price/risk combination. The three judgments are separate, not an average.

Verdict: Do not initiate; no sale of an unknown holding is inferred. Why we could be wrong: premium revenue and credible cost actions could restore recurring cash before liquidity is consumed.

What would change our mind: repeated positive cash after fleet investment and committed financing without destructive dilution. Which valuation element has the weakest support: normalized margin and the fuel assumption behind recovery. A lower quote alone does not pay creditors or aircraft suppliers.

The original ProResearch is retained in the private case file; this PDF is TLT's own editorial analysis. Internal review by the same system is not an independent audit and does not guarantee returns. This is not personalized advice.