GE Aerospace

GE · Revisión v3 · Análisis propio TLT

Fecha del informe: 06/11/2026

Precio de referencia / reference_price: 314.70 USD

Publicación en la web: 09/11/2026 · Referencia del documento, no cotización actual.

Empresa:	9.10/10
Oportunidad:	5.80/10
NOTA FINAL:	7.20/10

ESPERAR

Riesgo: Medio-alto

Motores, certificación y servicio de larga duración sostienen una franquicia excepcional. Esperar a 314,70 USD: inversión, obligaciones históricas y compra de CPP tienen coste, y la calidad no garantiza retorno a cualquier precio.

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

GE Aerospace fabrica y mantiene motores comerciales y militares; certificación, fiabilidad y base instalada elevan costes de cambio. La economía de servicio tiene duración larga, pero necesita nuevos motores, talleres, piezas y cumplimiento de contratos.

El original recoge pedidos Q3 de 19.000 millones USD y crecimiento fuerte de servicio. La empresa actual es aeroespacial; no se atribuyen GE Vernova o negocios escindidos al accionista de GE como activos presentes ni se extrapola el crecimiento del antiguo conglomerado.

Valoración y exigencias del precio

Referencia 06/11/2026: 314,70 USD por acción NYSE:GE, GE Aerospace; revisión editorial 09/11/2026. BPA previsto 8,24 implica 38,19 veces, distinto del 40 impreso; LTM 8,67 y BPA ajustado anual 6,37 usan bases distintas. El múltiplo no se defiende con precio objetivo de analistas.

El comunicado separa ingresos GAAP aproximados de 14.100 millones de ajustados de 13.300 y sus márgenes. No se aplica 22,5 % ajustado sobre ventas brutas. BPA de continuadas y ajustado también difieren: no toda variación contable equivale a mejora de servicio.

El puente trimestral del emisor parte de CFOA 2.203, resta inversión 337, suma ventas de equipo 122 y excluye desembolsos de separación y reestructuración de 27 cada uno: FCF 2.042 millones. La caja simple después de inversión es 1.866 antes de esas ventas/exclusiones. La métrica ajustada no convierte desembolsos reales en cero económico.

Las obligaciones históricas, garantías y nueva financiación de CPP tienen derechos sobre caja. El acuerdo de 11.750 millones descrito en el original, financiado con unos 7.000 de efectivo y resto deuda, sigue pendiente. Ni el efectivo utilizado se añade íntegro al valor ni sinergias futuras se consideran ya ganadas.

Escenarios propios de BPA económico normalizado: 6 a 22 veces da 132 USD; 9 a 27 da 243; 12 a 30 da 360. A 314,70 se exige ejecución cercana al favorable y múltiplo persistente: esperar para nueva entrada. Son sensibilidades contemporáneas, no DCF validado ni probabilidades.

En 5–10 años, maduración de LEAP y servicio pueden componer, pero desarrollo, capacidad y garantía se financian antes. CPP podría aliviar cuellos de botella, aunque su precio y deuda exigen retorno. Beneficio por acción acreciente ajustado no acredita que una adquisición cree valor después de todos los costes.

La mejor objeción a esperar es la duración del servicio y disciplina operativa que podrían superar el crecimiento supuesto. La contraria es pagar por mucho crecimiento antes de costes de programas y tráfico aéreo más débil. RTX y Rolls-Royce tienen mix distinto; AerCap arrienda aviones y su PER no se traslada a motores.

La revisión contrasta CFOA y FCF del emisor: 2.203 − 337 + 122 + 27 + 27 = 2.042 millones en Q3. Los 122 de ventas de equipos y los costes excluidos no son caja orgánica perpetua; CFOA menos capex bruto sería 1.866. En nueve meses, 7.329 − 1.002 + 179 + 143 + 79 = 6.728. CPP pendiente requiere 7.000 millones de caja y unos 4.750 de deuda: ese efectivo no puede añadirse además como exceso sin uso.

Riesgos, contraargumentos y seguimiento

Riesgo medio-alto de certificación, cadena de suministro, contratos, financiación y tráfico aéreo. Pedidos y anticipos no eliminan obligaciones de ejecución ni convierten todo el servicio futuro en caja presente.

Las cifras históricas de deuda y reservas no son caja neta industrial; no se restan todos los pasivos indiscriminadamente ni se ignoran. El FCF acumulado y la guía no garantizan cada trimestre; no se usa momentum como señal de venta.

Conclusión y justificación de las notas

Empresa 9,1; Oportunidad 5,8; Final 7,2. Barreras y servicio justifican calidad excepcional; precio y financiación limitan retorno esperado. Esperar para entrar, sin promedio de notas.

Podemos equivocarnos si servicio y ejecución generan más caja después de inversión de lo supuesto. Cambiaríamos el juicio con mayor margen de precio o retornos incrementales verificados tras CPP y programas. Lo menos respaldado es la caja terminal normalizada y el coste de sostener durabilidad de motores.

Mantener con condiciones: base instalada y servicio siguen aportando valor si inversión, contratos y asignación de capital preservan retorno por acción.

Mantener mientras servicio y desarrollo financiado generen caja económica y se atiendan garantías y obligaciones.

Considerar reducir si precio y peso exigen resultados extraordinarios mientras programas, adquisiciones o deuda erosionan persistentemente retorno y holgura.

Considerar vender si pérdida estructural de fiabilidad, contratos o disciplina financiera invalida rentabilidad de la base instalada.

Reducir protege frente a prima elevada y ejecución; mantener conserva servicio de larga duración sin tratar toda falta de margen para entrar como ruptura.

Retorno de CPP, costes de programas y obligaciones futuras siguen abiertos; posición individual desconocida.

Frente a la versión 2 del 23/10/2026 a 293,50 USD, la referencia sube a 314,70 sin un trimestre operativo nuevo. Empresa 9,2 → 9,1 expresa reevaluación editorial de programas y obligaciones, no un deterioro recién anunciado; Oportunidad 6,8 → 5,8 y Final 7,8 → 7,2 responden a precio y mayor exigencia de capital. Mantener y esperar para comprar son decisiones distintas.

Qué vigilamos

• Mantener mientras servicio y desarrollo financiado generen caja económica y se atiendan garantías y obligaciones.

Fuentes y alcance

ProResearch GE Aerospace — original del 6 de noviembre de 2026 | Lectura completa; páginas 3 y 4 inspeccionadas visualmente.

GE Aerospace — resultados oficiales del tercer trimestre de 2026 | Comunicado del 20 de octubre: consulta focal de bases GAAP/ajustadas, caja y guía; 9 de noviembre.

GE Aerospace

GE · v3 · Report 06/11/2026 · Reference 314.70 USD

Company 9.10/10 | Opportunity 5.80/10 | Overall 7.20/10

WAIT

Risk: Medium-high

Engines, certification and long-duration service support an exceptional franchise. Wait at USD 314.70: investment, legacy obligations and CPP have costs, and quality does not guarantee returns at every price.

Business, developments and cash

GE Aerospace manufactures and services commercial and military engines; certification, reliability and installed base increase switching costs. Long-duration service economics need new engines, shops, parts and contract performance.

The original reports Q3 orders of USD 19,000 million and strong service growth. The current company is aerospace: GE Vernova and separated businesses are not attributed as present GE assets and former conglomerate growth is not extrapolated.

Valuation and price expectations

Reference 06/11/2026: USD 314.70 per NYSE:GE share, GE Aerospace; editorial review 09/11/2026. Forecast EPS of 8.24 implies 38.19 times versus printed 40; LTM 8.67 and annual adjusted 6.37 use different bases. Analyst price targets do not defend the multiple.

The release separates approximately USD 14,100 million GAAP revenue from adjusted 13,300 and their margins. Adjusted 22.5% is not applied to gross revenue. Continuing and adjusted EPS also differ: not all accounting changes are service improvement.

The issuer quarterly bridge starts with CFOA of 2,203, deducts investment of 337, adds equipment disposals of 122 and excludes separation and restructuring cash of 27 each: FCF of USD 2,042 million. Simple cash after investment is 1,866 before those disposals/exclusions. Adjusted metrics do not make actual outlays economically zero.

Legacy obligations, warranties and new CPP funding have claims on cash. The original USD 11,750 million agreement, financed with roughly 7,000 cash and remaining debt, is pending. Cash spent is not fully added to value and future synergies are not already earned.

Own normalized economic EPS scenarios: 6 at 22 times gives USD 132; 9 at 27 gives 243; 12 at 30 gives 360. At 314.70 near-favourable execution and persistent multiples are required: wait for entry. These are contemporaneous sensitivities rather than a validated DCF or probabilities.

Over 5–10 years, LEAP maturation and service may compound but development, capacity and warranties require early funding. CPP could relieve bottlenecks, yet price and debt require returns. Adjusted EPS accretion does not establish value creation after all acquisition costs.

The strongest objection to waiting is service duration and operating discipline exceeding assumed growth. The contrary case is paying for growth before program costs and weaker aviation traffic. RTX and Rolls-Royce differ in mix; AerCap leases aircraft and its P/E is not transferred to engines.

Review checks issuer CFOA and FCF: 2,203 − 337 + 122 + 27 + 27 = USD 2,042 million in Q3. Equipment disposals of 122 and excluded costs are not perpetual organic cash; CFOA less gross capex would be 1,866. Nine-month reconciliation is 7,329 − 1,002 + 179 + 143 + 79 = 6,728. Pending CPP requires 7,000 million cash and about 4,750 debt: that cash cannot also be added as unused surplus.

Risks and monitoring

Medium-high risk from certification, supply chain, contracts, funding and aviation traffic. Orders and advances neither eliminate execution obligations nor turn all future service into current cash.

Historical debt and reserves are not industrial net cash; all liabilities are neither deducted indiscriminately nor ignored. Cumulative FCF and guidance do not guarantee every quarter; momentum does not establish selling.

Conclusion and independent score judgments

Company 9.1; Opportunity 5.8; Overall 7.2. Barriers and service justify exceptional quality; price and funding constrain expected returns. Wait for entry without averaging scores.

We could be wrong if service and execution generate more cash after investment than assumed. More price margin or verified incremental returns after CPP and programs would change the view. Normalized terminal cash and engine durability costs are least supported.

Hold with conditions: installed base and service retain value if investment, contracts and allocation preserve per-share returns.

Hold while service and funded development generate economic cash and meet warranties and obligations.

Consider reducing if price and position weight demand extraordinary outcomes while programs, acquisitions or debt persistently erode returns and headroom.

Consider selling if structural reliability or contract losses, or poor financial discipline, invalidate installed-base profitability.

Reducing protects against a high premium and execution risk; holding retains long-duration service without treating all absent entry margin as impairment.

CPP returns, program costs and future obligations remain open; the individual position is unknown.

Against version 2 dated 23/10/2026 at USD 293.50, reference rises to 314.70 without a new operating quarter. Company 9.2 → 9.1 expresses editorial reassessment of programs and obligations rather than newly announced deterioration; Opportunity 6.8 → 5.8 and Overall 7.8 → 7.2 reflect price and stricter capital requirements. Holding and waiting to buy are separate decisions.

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.