

El negocio logístico confirma su recuperación bursátil en 2026



El impulso bursátil que se intuía en el negocio logístico a principios de este año se ha confirmado. Pese a que la primera mitad del ejercicio ha venido marcada por un evento geopolítico como la guerra en Irán y la crisis de Ormuz, con potenciales efectos económicos a nivel global, las logísticas han mantenido capitalizaciones más altas que las de los tres años anteriores. De hecho, se han acercado a los picos históricos que todo el negocio registró en 2022, a la salida de la pandemia del Covid-19. El índice El Mercantil Logistics Index (EMLI), que actualiza la evolución bursátil de una treintena de firmas líderes del sector, cerró este lunes 22 de junio en 1.795 puntos, una cota que nunca llegó a alcanzarse ni en 2024 ni en 2025 y en 2023 sólo se superó en dos jornadas. Al mismo tiempo, esta marca no está entre las más altas que ha logrado el índice en lo que llevamos de año.

Las logísticas empezaron enero rozando la cota de los 1.700 puntos (la cota cero está en octubre de 2019), inédita en todo 2025, y marcó una ascensión continua hasta el 3 de marzo, momento en el que toca los 1.914 puntos, su pico más alto en lo que llevamos de año. La última vez que este indicador había superado la marca de los 1.900 puntos fue en junio de 2022, saliendo del periodo con mayor capitalización bursátil de las logísticas en lo que va de década. En ese martes 3 de

marzo de 2026 hacía apenas cuatro días que había estallado la guerra en Irán, y el país asiático ya había impuesto un bloqueo 'de facto' en Ormuz. Ese momento marca, de hecho, el descenso más acusado del EMLI en lo que va de año, ya que acabará tocando fondo a finales de mes con 1.724 puntos. Aun así, ese valle sigue estando a más altura que la mayoría de picos de los últimos tres años.

Además, la capitalización conjunta de las logísticas retomó el ascenso en abril, y dejó su marca más alta del segundo trimestre en los 1.883 puntos del día 20 de ese mes. En la última semana, ha marcado un ligero descenso y ha abandonado la cota de los 1.800, pero lleva desde el pasado jueves en valores similares a los actuales. De nuevo, éstos están por encima de cualquier puntuación alcanzada en los años 2024 y 2025.

Al cierre de ayer, lunes 22 de junio, la capitalización conjunta de las 33 empresas logísticas que actualiza el EMLI ascendía a 621.309 millones de dólares. El pasado día 16, cuando el índice todavía estaba en la cota de los 1.800 puntos, esa suma arrojaba 647.071 millones de dólares. La cifra actual es 74.659 millones de dólares más alta que la que estas compañías lograban sumar hace aproximadamente un año, en mayo de 2025, cuando el negocio se recuperaba de los primeros anuncios de aranceles globales lanzados por la Administración Trump. Sin embargo, también es una cifra menor que los 630.932 millones de dólares que se registraban en enero de este año (día 14), pese a que el índice está hoy cinco puntos por encima de entonces: esa discordancia se explicaría por la salida de un componente del índice, la empresa noruega Golden Ocean, que ya no aparece como cotizada desde el año pasado. La reducción de componentes en el total del índice da como resultado una puntuación global mayor para una capitalización conjunta más baja.

UPS, CONTRA LA TENDENCIA GENERAL

Como viene siendo habitual, United Parcel Service (UPS) es la logística cotizada que lidera la tabla en términos de capitalización global: a mitad de año, el valor en bolsa del gigante norteamericano es de 91.129 millones de dólares, tan sólo 31 millones de dólares más que a inicios de año. Ello ocurre pese a que la firma paquetera presentó resultados del primer trimestre del ejercicio con algo de retroceso en su cifra de negocio (-1%, 21.300 millones de dólares), aunque lo cierto es que el mismo resultado representa una mejora respecto a los tres últimos trimestres de 2025. La cúpula directiva que pilota Carol Tomé también pronosticó volver al crecimiento en las cuentas que presentará pronto para el

segundo trimestre, y trabaja con el objetivo de facturar 89.700 millones de dólares al final del ejercicio, una cifra que superaría en 1.000 millones de dólares su resultado del año pasado.

	Nombre	Símbolo	País	Capitalización ▾	Última cotización diaria	Variación de la acción
	United Parcel Service, Inc.	UPS	US	91.129.169.848 \$	104,86 \$	2.24%
	FedEx Corporation	FDX	US	78.449.129.238 \$	326.2 \$	0.79%
	Deutsche Post AG	DHL.DE	DE	66.048.663.234 \$	58.67 \$	0.58%
	DSV A/S	DSDVY	DK	56.019.942.491 \$	116.62 \$	0.68%
	A.P. Møller - Mærsk A/S	MAERSK-B.CO	DK	35.611.232.705 \$	2389.75 \$	1.99%
	COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.	601919.SS	CN	32.153.824.910 \$	2.08 \$	-0.28%
	Kuehne + Nagel International AG	KHNGF	CH	26.244.788.753 \$	234.62 \$	-5.81%
	XPO Logistics, Inc.	XPO	US	23.621.714.077 \$	199.5 \$	0.85%
	Hapag-Lloyd AG	HLA.G.DE	DE	23.075.535.224 \$	130.15 \$	0.88%
	S.F. Holding Co., Ltd.	002352.SZ	CN	22.395.786.155 \$	4.69 \$	-0.6%
	C.H. Robinson Worldwide, Inc.	CHRW	US	22.050.509.967 \$	185.04 \$	1.1%
	Expeditors International of Washington, Inc.	EXPD	US	21.338.573.349 \$	161.32 \$	1.13%
	Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	9101.T	JP	13.045.572.652 \$	32.2 \$	0.79%
	Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd.	2603.TW	TW	12.879.352.089 \$	6.09 \$	-2.33%
	HMM Co.,Ltd	011200.KS	KR	11.532.879.997 \$	12.71 \$	-3.84%
	Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.	9104.T	JP	11.260.034.481 \$	32.75 \$	0.09%
	Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.	9107.T	JP	9.920.987.523 \$	15.61 \$	0.54%
	Hyundai Glovis Co., Ltd.	086280.KS	KR	9.375.043.290 \$	132.67 \$	-5.78%
	Nippon Express Holdings, Inc.	9147.T	JP	7.839.901.800 \$	31.99 \$	1.06%
	Wallenius Wilhelmsen ASA	WAW.LOL	NO	5.840.824.595 \$	13.34 \$	3.56%
	GXO Logistics, Inc.	GXO	US	5.721.366.331 \$	48.64 \$	2.24%
	Yang Ming Marine Transport Corporation	2609.TW	TW	5.653.543.041 \$	1.65 \$	-1.91%
	Logista Integral, S.A.	LOG.MC	ES	5.092.991.778 \$	38.33 \$	0.54%
	Euronav N.V.	EURN	BE	3.251.192.446 \$	16.96 \$	-1.3%
	ZIM Integrated Shipping Services Ltd.	ZIM	IL	3.045.531.960 \$	24.34 \$	3.82%
	Höegh Autoliners ASA	HOEGF	NO	2.961.883.826 \$	14.82 \$	4.76%
	Star Bulk Carriers Corp.	SBLK	GR	2.957.800.158 \$	25.81 \$	2.75%
	BW LPG Limited	BWLP	SG	2.873.850.454 \$	18.1 \$	4.59%
	Teekay Tankers Ltd.	TNK	CA	2.687.670.271 \$	74.45 \$	4.2%
	ID Logistics Group S.A.	oQAG.L	FR	2.458.377.344 \$	377.97 \$	-0.15%
	STEF S.a.	STF.PA	FR	1.735.946.432 \$	136.09 \$	0.84%
	Stolt-Nielsen Limited	SNLO.L	GB	1.698.988.575 \$	31 \$	3.16%
	Dampskibsselskabet Norden A/S	DNORD.CO	DK	1.337.014.077 \$	46.02 \$	2.8%

La cotización actual de UPS se encuentra en 104,86 dólares, un valor que ha subido el 2,24% en la penúltima jornada del mercado. La tendencia del gigante norteamericano en los últimos años ha sido más bien de descenso respecto a los niveles que alcanzaba en el periodo inmediatamente posterior a la pandemia del Covid-19, marcado por el 'boom' del comercio electrónico y la paquetería. Sus acciones tocaron suelo en la segunda mitad de 2025, situándose por debajo de los

90 dólares, en un momento en el que se recrudecía la guerra comercial entre Estados Unidos y China y la Administración Trump incrementaba la presión sobre los envíos postales de poco valor. Con la congelación de la política arancelaria trumpiana, a inicios de este año, UPS ha recobrado dinamismo en el mercado, aunque no alcanza los valores de 2022.

Se trata de una evolución divergente con la del bloque general de grandes cotizadas logísticas. La principal competidora de UPS, Fedex, está en 2026 en uno de los momentos de mayor cotización. La también estadounidense cerró la última jornada en 326,2 dólares, valores que nunca llegó a alcanzar en el periodo post-pandemia. Su capitalización bursátil está hoy en 78.449 millones de dólares, 4.466 millones de dólares más que a inicios de año (+6%). Fedex cerró el tercer trimestre de su año fiscal (coincide con el primer trimestre del año natural) con una facturación de 24.000 millones de dólares, el 8,1% más que en el mismo periodo del año anterior, y lleva todo el ejercicio registrando crecimiento en su cifra de negocio y en su resultado neto. La tercera logística cotizada con mayor capitalización bursátil es otra paquetera, la alemana Deutsche Post, que en 2026 está alcanzando cotizaciones igualmente altas respecto a su histórico de la década actual. Su último cierre fue de 58,67 dólares y su capitalización bursátil, de 66.048 millones de dólares, es 3.133 millones más alta que hace seis meses (+5%). En el primer trimestre de este año, la facturación del operador germano se mantuvo parecida a la de 2025 (20.400 millones de euros), con un ebit el 8,3% superior.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO SUFRE MÁS

Los líderes logísticos que actúan en el ámbito marítimo trazan una evolución menos positiva, probablemente motivada por la deflación del mercado de fletes en los compases de este año. Esos efectos se plasman en navieras como Maersk o Cosco Shipping, pero también en los principales transitarios. El armador danés, que sufrió un desplome relevante de sus beneficios en el primer trimestre del año, cerró este lunes con una capitalización bursátil de 35.611 millones de dólares, el 6,5% menos que hace seis meses (2.481 millones de dólares menos); y la naviera estatal china, Cosco está en 32.153 millones de dólares, el 1,2% menos que en enero (-397 millones de dólares). También la alemana Hapag-Lloyd ha vivido una corrección similar: de los 26.021 millones de dólares de enero pasa a una capitalización actual de 23.075, el 11,3% menos (2.946 millones de dólares menos).

El gigante danés DSV inició el año como tercera compañía en el ranking del EMLI, con una capitalización de 63.876 millones de dólares, pero ha sido rebasada por Deutsche Post tras caer hasta los 56.019 millones en el mercado actual. En el camino ha perdido 7.857 millones de dólares, el 12,3%. La transitaria ha visto como su división de transporte aéreo y marítimo perdía fuelle en el arranque de este 2026, pese a que por el momento presenta cuentas que crecen por la integración reciente de DB Schenker. Su competidora suiza Kuehne Nagel tampoco escapa a esta lógica: en el primer trimestre registró retrocesos a doble dígito en facturación y beneficios, y su capitalización bursátil es hoy el 5,6% menor que hace seis meses, en 26.244 millones de dólares (-1.554 millones de dólares que entonces).