FedEx

FDX · Revisión v3 · Análisis propio TLT

Fecha del informe: 10/11/2026

Precio de referencia / reference_price: 318.80 USD

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

Empresa:	8.00/10
Oportunidad:	6.10/10
NOTA FINAL:	7.10/10

ESPERAR

Riesgo: Alto

FedEx tiene escala y palancas de red. A 318,80 USD la entrada necesita una mejora de margen después de renovar flota y financiar la integración.

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

La red aérea y terrestre y su densidad de rutas son costosas de replicar. El valor depende del volumen por ruta y de poder ajustar capacidad y precios durante el ciclo.

FedEx publicó el 28 de octubre el tercer trimestre natural de 2026, cerrado el 30 de septiembre, con 22.900 millones de ingresos y BPA de 1,21 USD contable y 3,74 ajustado. El cambio de calendario y Freight limitan la comparación.

Valoración y exigencias del precio

Referencia del 10/11/2026: 318,80 USD por título. A 318,80 USD y BPA esperado de 20,80 salen 15,3 veces, frente a 17,1 veces con los 18,60 diluidos de doce meses de la tabla. La separación de Freight dificulta comparar directamente series históricas.

La guía de caja ajustada cercana a 4.000 millones USD requiere separar desembolsos de flota, arrendamientos y circulante. Los ahorros de red anunciados necesitan aparecer en caja después de esas obligaciones.

La tabla del proveedor recoge 42.944 millones USD de deuda total. Su perímetro y la financiación de InPost requieren conciliación antes de tratarla como deuda comparable del negocio restante.

BPA económico y múltiplo dan 168 USD con 14 por 12, 280 con 20 por 14 y 414 con 23 por 18. A 318,80 el caso central exige recuperación adicional de retorno.

La red más densa puede liberar capacidad duplicada, pero renovar aeronaves y adaptar nodos consume caja. La adquisición exige retorno incremental después de financiación e integración.

Mayor eficiencia y recuperación internacional podrían justificar el escenario favorable. Un volumen débil o costes laborales más altos pueden absorber gran parte de la mejora.

Riesgos, contraargumentos y seguimiento

Riesgo de combustible, salarios, utilización de red y financiación de adquisiciones. Las cifras de guía y los resultados ajustados requieren bases homogéneas.

Conclusión y justificación de las notas

Empresa 8, oportunidad 6.1, final 7.1. La escala permite conservar una posición vigilada. La referencia supera el caso central y justifica esperar una mejor entrada.

Revisar la posición hasta conciliar la caja disponible, los costes de red y la financiación tras Freight.

Mantener si aumenta productividad sin deterioro de servicio y con financiación sostenible.

Reducir si los ahorros no llegan a caja mientras crecen deuda y gasto de flota.

Vender si se pierde densidad de red de forma persistente y el retorno después de inversión deja de remunerar capital.

La consolidación de rutas y el mix internacional pueden mejorar beneficios con menos capacidad redundante.

Faltan el perímetro comparable tras Freight, obligaciones de arrendamiento y condiciones finales de InPost.

Versión 2: 300,58 USD frente a 318,80 en este informe. El trimestre natural de septiembre se publicó el 28 de octubre. El BPA contable fue 1,21 USD y el ajustado 3,74. De 8.000 millones de caja, 2.700 millones corresponden a reembolsos a clientes; quedan 5.300 antes de otras restricciones. Los 1.400 millones de desinversión posteriores son extraordinarios. El importe total del consorcio de InPost no se atribuye a FedEx.

Qué vigilamos

• Mantener si aumenta productividad sin deterioro de servicio y con financiación sostenible.

Fuentes y alcance

ProResearch de FedEx

FedEx · resultados del trimestre

FedEx

FDX · v3 · Report 10/11/2026 · Reference 318.80 USD

Company 8.00/10 | Opportunity 6.10/10 | Overall 7.10/10

WAIT

Risk: High

FedEx has scale and network efficiency levers. At USD 318.80, entry requires better margins after fleet renewal and integration funding.

Business, developments and cash

Air and ground network density is expensive to replicate. Value depends on volume per route and the ability to adjust capacity and prices through a cycle.

FedEx reported calendar Q3 2026 on October 28. The September 30 quarter posted USD 22.9 billion in revenue, USD 1.21 GAAP EPS and USD 3.74 adjusted EPS. Fiscal calendar changes and Freight limit comparability.

Valuation and price expectations

Report reference on 10/11/2026: 318.80 USD per share. USD 318.80 divided by forecast EPS of 20.80 gives 15.3 times, against 17.1 on trailing diluted EPS of 18.60. The Freight separation complicates direct historical comparisons.

Adjusted cash flow guidance of about USD 4 billion needs a bridge for fleet spending, leases and working capital. Network savings should convert to cash after those obligations.

The provider table lists USD 42,944 million total debt. Scope and InPost funding need reconciliation before treating it as comparable debt of the remaining business.

Economic EPS times a multiple gives USD 168 at 14 times 12, 280 at 20 times 14 and 414 at 23 times 18. At 318.80 the central case needs further return improvement.

Network density can release duplicate capacity. Aircraft renewal and facility changes consume cash, and the acquisition must earn returns after funding and integration.

Better efficiency and international recovery could support the favorable case. Weak volumes or higher labor costs could absorb much of the improvement.

Risks and monitoring

Fuel, labor, network utilization and acquisition funding matter. Guidance and adjusted results require comparable definitions.

Conclusion and independent score judgments

Business 8, opportunity 6.1, overall 7.1. Network scale supports monitored holding. The reference exceeds the central case and warrants waiting for entry.

Review the position pending reconciliation of available cash, network costs and funding after Freight.

Hold if productivity rises without service deterioration and with sustainable funding.

Reduce if savings fail to reach cash while debt and fleet spending rise.

Sell if lasting loss of density leaves investment returns below the required level.

Route consolidation and international mix may improve earnings on less redundant capacity.

Comparable post-Freight scope, lease obligations and final InPost terms remain open.

Version 2: USD 300.58 versus 318.80 in this report. The September calendar quarter was released on October 28. GAAP EPS was USD 1.21 and adjusted EPS was 3.74. Of USD 8 billion cash, USD 2.7 billion is for customer reimbursements, leaving USD 5.3 billion before other restrictions. Later disposal proceeds of USD 1.4 billion are nonrecurring. The total InPost consortium price is not assigned to FedEx.

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.