THE LONG THESIS

Global Ship Lease

GSL | Informe v4 | Análisis propio V1.0

Fecha del informe: 12/10/2026 | reference_price: 44.60 USD | Publicación editorial: 19/10/2026

Referencia del informe aportado; no es una cotización actual ni un cierre bursátil verificado.

NOTA FINAL: 7.30/10 | Empresa: 7.50/10 | Oportunidad: 7.10/10

MANTENER / VIGILAR

Negocio y decisión

Global Ship Lease aporta visibilidad mediante fletamentos de varios años y una flota útil para rutas que requieren barcos flexibles. Empresa 7,50/10 reconoce contratos y disciplina financiera, pero incorpora concentración en navieras y obsolescencia de activos. La edad media ponderada de 18,4 años obliga a financiar renovación. Un ingreso firmado no equivale a beneficio ni elimina los gastos de operación, diques, seguros, descarbonización o incumplimiento del cliente.

La referencia es 44,60 USD el 12/10/2026. El beneficio disponible para acciones ordinarias fue 180,737 millones USD en el primer semestre, o 5,02 USD por acción; el normalizado fue 5,04. No convierto el BPA anualizado próximo a diez dólares en una renta perpetua. La flota mantiene exposición a renovaciones a tipos inferiores, inflación operativa y vencimiento de las coberturas de tipos durante el cuarto trimestre de 2026.

Caja, inversión y valoración

El flujo operativo semestral de 206,619 millones USD ya incluye 18,766 millones de diques y 20,035 de intereses pagados, compensados parcialmente por cobros de coberturas; no repito esas deducciones. Después de 1,574 millones de inversión en buques, 125,225 de anticipos, 4,768 de dividendo preferente y un cargo económico de 10,998 por acciones, quedan 64,054 millones. Es una aproximación antes de amortización de principal y dividendo ordinario, no dinero libre permanente.

La deuda bruta al cierre de junio era 676,4 millones USD; 671,8 millones es aproximadamente su importe contable neto de ciertos costes. La parte corriente asciende a 154,504 millones y los pagarés garantizados vencen en julio de 2027. Efectivo de 388,599 millones y depósitos de 110,450 ayudan, pero la caja restringida no es capital disponible para repartir. El servicio de deuda y los pedidos absorben liquidez aunque la deuda neta parezca moderada.

Los quince pedidos iniciales cuestan aproximadamente 1.330 millones USD y tienen empleo inicial contratado; no añado de nuevo los cinco barcos de 413 millones descritos dentro de ese conjunto. El 6 de octubre se ejercieron opciones por otros dos, sujetos a condiciones, por 163 millones, con entrega prevista en 2029 y empleo todavía en conversaciones. Los 3.200 millones de ingresos contratados no tienen la misma certeza que los 4.100 millones que incluyen opciones del fletador. Tampoco el EBITDA de los contratos es retorno neto sobre el coste de construcción.

Mis escenarios actuales usan capacidad económica de 4/6/8 USD por acción después de coste operativo, impuestos aplicables, preferentes, dilución y una reserva para reposición; múltiplos de 5/7/8 dan 20/42/64 USD. La reserva sustituye una parte de caja retenida para renovar activos: no la vuelvo a descontar además como gasto del mismo pedido. Con crecimientos del -3%/0%/3%, los valores nominales al 12/10/2031 serían 17,17/42,00/74,19 USD. Dividendos constantes hipotéticos de 1,00/2,50/2,50 USD sumarían 5/12,50/12,50 durante cinco años; no son compromisos.

Riesgos

La flota envejece, los contratos vencen y las coberturas de tipos terminan. Los pedidos requieren pagos y financiación que no equivalen a ingresos del backlog. Menor empleo, costes superiores o restricciones al crédito podrían exigir reducir repartos; las opciones del fletador no ofrecen la misma certeza que contratos firmes.

Conclusión

Oportunidad 7,10/10 y nota final 7,30/10 mantienen MANTENER / VIGILAR. La caja contratada permite observar la transición, pero el caso central exige retener recursos para nueva flota y amortización, con financiación adicional si los pagos superan esa capacidad. No atribuyo todo el crecimiento a efectivo repartible ni doy por cerrados préstamos futuros. Mejoraría la tesis con financiación de entregas demostrada y renovaciones rentables; la reduciría con empleo insuficiente, costes mayores o dividendos financiados por liquidez necesaria.

Qué cambia frente a la ficha anterior

Empresa/Oportunidad/Final: 7.90/8.35/8.05 → 7.50/7.10/7.30. Veredicto actual: MANTENER / VIGILAR. Referencia 44.60 USD al 12/10/2026; precio del informe, no cotización actual. Se repiten los periodos operativos del informe anterior; la revisión amplía la consulta primaria y cambia la referencia y el juicio sobre caja, financiación y valoración. Los eventos posteriores se identifican por separado. No demuestra deterioro de un trimestre nuevo ni acierto o fallo por precio. Comparación con ficha y metadatos anteriores; no nueva lectura íntegra de todos los PDF históricos. Se conservan notas, punto cero, observaciones y versiones previas.

THE LONG THESIS

Global Ship Lease

English analysis

Report date: 12/10/2026 | Reference: 44.60 USD | Editorial publication: 19/10/2026

Overall 7.30/10 | Company 7.50/10 | Opportunity 7.10/10 | HOLD / WATCH

Business and decision

Global Ship Lease offers visibility through multi-year charters and vessels useful on routes requiring flexibility. Company7.50/10 recognises contracts and financial discipline while accounting for liner concentration and asset obsolescence. A capacity-weighted average age of18.4years requires funded renewal. Contracted revenue is not profit and does not remove operating costs, drydocks, insurance, decarbonisation or customer default.

The reference isUSD44.60 on12 October2026. Half-year profit attributable to common shareholders wasUSD180.737m, orUSD5.02 per share; normalisedEPS was5.04. Annualising earnings near ten dollars does not establish a perpetual income stream. Charter renewals at lower rates, operating inflation and the expiry of interest caps in the fourth quarter of2026 remain relevant.

Cash, investment and valuation

Half-year operating cash ofUSD206.619m already includes18.766m drydock payments and20.035m cash interest, partly offset by cap receipts; those deductions are not repeated. After1.574m vessel expenditure,125.225m advances,4.768m preferred dividends and a10.998m economic share-compensation charge,64.054m remains. This is before principal amortisation and common dividends, rather than permanently free cash.

Gross debt at June-end wasUSD676.4m; approximately671.8m is the carrying amount net of certain costs. Current debt is154.504m and secured notes mature in July2027. Cash of388.599m and deposits of110.450m help, but restricted cash is not available for distributions. Debt service and vessel orders consume liquidity even when net leverage appears modest.

The initial fifteen newbuild orders cost approximatelyUSD1,330m and have initial employment contracted; the five vessels described at413m are part of that total. On6 October options were exercised, subject to conditions, for another two costing163m, with delivery expected in2029 and employment still under discussion. Contracted revenue of3,200m has different certainty from the4,100m including charterer options. CharterEBITDA also differs from a net investment return.

My present scenarios assume economic capacity ofUSD4/6/8 per share after operating costs, applicable taxes, preferred claims, dilution and a replacement reserve. Multiples of5/7/8 produceUSD20/42/64. The reserve represents retained cash for asset renewal and is not deducted again alongside payments for the same newbuilds. Annual growth assumptions of-3%/0%/3% yield nominal values ofUSD17.17/42.00/74.19 by12 October2031. Hypothetical constant dividends ofUSD1.00/2.50/2.50 add5/12.50/12.50 over five years, without any payment commitment.

Risks

The fleet ages, charters expire and interest caps roll off. Vessel orders require payments and financing that are separate from backlog revenue. Weaker employment, higher costs or tighter credit may require lower distributions; charterer options carry less certainty than firm contracts.

Conclusion

Opportunity7.10/10 and overall7.30/10 retain HOLD / WATCH. Contracted cash allows the transition to be monitored, but the central case requires cash retention for new ships and principal, with additional funding if payments exceed capacity. Growth is not entirely distributable and future lending is not treated as closed. Demonstrated delivery funding and profitable renewals would improve the thesis; insufficient employment, higher costs or dividends consuming necessary liquidity would weaken it.

Previous report comparison

Operating periods overlap with the previous report. This revision changes the report reference, primary-source coverage and cash, funding and valuation judgment; later events are identified separately. It is not evidence of a new quarter of deterioration or prediction success. Comparison uses the previous page and report metadata. Prior scores, baseline, observations and report versions remain intact.

Fuentes / Sources

ProResearch original aportado por el propietario, conservado en el expediente privado. Fuentes corporativas consultadas parcialmente para conciliaciones concretas; no se afirma lectura íntegra de todos los estados históricos. Escenarios propios, sin probabilidades ni valor intrínseco certificado. Revisión del mismo sistema; las versiones previas se conservan.

Authorized original.pdf complete text, tables and contradictory definitions retained

https://www.globalshiplease.com/news-releases/news-release-details/global-ship-lease-reports-results-second-quarter-2026

https://www.globalshiplease.com/news-releases/news-release-details/global-ship-lease-announces-exercise-newbuild-options