Global Ship Lease

GSL · Revisión v6 · Análisis propio TLT

Fecha del informe: 26/10/2026

Precio de referencia / reference_price: 41.85 USD

Publicación en la web: 30/10/2026 · Referencia del documento, no cotización actual.

Empresa:	8.00/10
Oportunidad:	7.80/10
NOTA FINAL:	7.90/10

Esperar

Riesgo: Alto

Contratos y valoración baja ofrecen atractivo, pero renovación de flota y financiación impiden extrapolar el beneficio actual.

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

GSL posee portacontenedores y los alquila mediante time charters; no es una naviera que cobre directamente el flete spot. La relación con grandes operadores y la cobertura contractual protegen el corto plazo. El valor económico a diez años depende también de contraparte, precio de renovación, edad y valor residual de buques.

El informe describe 71 barcos operativos, edad media ponderada de 18,4 años, cobertura del 100% para 2026 y cerca del 90% para 2027. La cartera firme es 3.200 millones USD; 4.100 incluye opciones del cliente, no contratos igualmente seguros. La tabla Q2 del PDF muestra ventas de 192,3 millones mientras el comunicado primario muestra 198,7: mantengo la discrepancia de base y priorizo EPS común primario 2,48 sin convertir toda la diferencia en error.

El CFO LTM del PDF de 512,9 millones USD no es todo caja repartible: diques secos, mantenimiento, renovación, dividendos preferentes, principal y nuevos barcos compiten con el dividendo. La inversión neta de -381 millones no es un desglose de capex recurrente. El nuevo crédito de 1.000 millones se dispone por tramos al entregar buques; no es caja libre recibida hoy ni beneficio de la flota.

El estado primario Q2 permite un puente concreto, millones USD: CFO 126,343 ya incluye 14,085 de diques; restar capex 0,812 y anticipos de buques 125,171 deja 0,360 antes de preferentes. No se descuentan los diques de nuevo. El trimestre inversor no demuestra caja sostenible cero, pero tampoco permite prometer el dividendo durante todo el programa sin calendario de financiación.

Valoración y exigencias del precio

A 41,85 USD, BPA previsto de 9,74 para 2026 implica 4,30 veces; 8,69 para 2027, 4,82 veces, y 6,30 para 2028, 6,64 veces. Son estimaciones de pocos analistas, con beneficios descendentes, no una senda propia certificada. El dividendo anualizado de 2,50 USD representa 5,97% sobre referencia, sujeto a decisión y cobertura futuras.

Sensibilidad contemporánea propia sobre BPA económico normalizado: 5/7/9 USD a 5/6/7 veces produce 25/42/63 USD. El centro está cerca del precio; el atractivo no necesita recuperar un PER industrial de once veces. Se apoya en caja contratada mientras se renueva la flota, pero un beneficio terminal menor y mantenimiento alto pueden consumir ese margen.

Puente ilustrativo de cinco años, del 26/10/2026 al 26/10/2031: terminal de 30/42/54 USD más 12,50 USD de dividendos acumulados si se mantuvieran 2,50 anuales da riqueza de 42,50/54,50/66,50 USD. CAGR de riqueza sin reinversión aproximado 0,3%/5,4%/9,7%, no TIR ni retorno esperado; con dividendo de 1,25 en el adverso, la riqueza baja a 36,25 y el CAGR a -2,8%. El pago compite con inversión y principal: no certifico que estos dividendos sean distribuibles durante todo el programa.

El pedido inicial de quince buques cuesta unos 1.330 millones USD, frente a crédito de 1.000 millones; antes de costes adicionales quedan unos 330 millones por aportar. Los dos buques adicionales de unos 163 millones no tienen por ese anuncio la misma financiación o contrato firme. Costamare aporta contraste parcial por charters, pero su mezcla de activos difiere; Safe Bulkers opera graneleros. No aplico sus múltiplos como valor justo de contenedores.

Riesgos, contraargumentos y seguimiento

El saldo de deuda del PDF de 671,8 millones USD a junio es histórico. Una facilidad firmada reduce riesgo, pero no elimina equity, intereses SOFR, condiciones de disposición y amortización. El coste de renovar una flota envejecida hace que una rentabilidad contable alta no sea perpetua. Los contratos cubren ingresos, no todos los gastos ni la solvencia de cada contraparte.

La mejor objeción a comprar selectivamente es que EPS y valores residuales estén cerca de una fase favorable del ciclo mientras llega oferta nueva; la contracción del dividendo puede coincidir con renovación y mayor deuda. La objeción a esperar es la cobertura ya contratada y valoración baja que permiten cobrar mientras se financia la transición. No asigno probabilidades: una caída conjunta de charter, residual y financiación puede causar pérdida permanente.

Conclusión y justificación de las notas

Empresa 8,0 por contratos y ejecución, limitada por ciclo y activos maduros. Oportunidad 7,8 reconoce valoración baja con renovación y caja común pendientes. Nota Final 7,9 es juicio propio, no media. Esperar para nueva entrada: el presupuesto de caja no respalda todavía una compra selectiva; el dividendo supuesto no sustituye financiación verificable.

Por qué podemos estar equivocados: la renovación podría absorber más caja y las tarifas posteriores caer antes de que entren los nuevos barcos. Qué dato cambiaría el juicio: cobertura contratada y presupuesto financiado que sostengan inversión y remuneración sin emitir capital en malas condiciones. La parte menos respaldada de valoración es el BPA y residual después del vencimiento de contratos actuales, no la cobertura de 2026.

Mantener con condiciones: los charters firmes respaldan ingresos próximos y no hay deterioro confirmado que obligue a salir, pero la caja común y renovación deben financiarse antes de dar por seguro el dividendo. Esperar nuevas compras no equivale a vender.

Mantener mientras se cobren los charters firmes y la caja tras dique seco, deuda y preferentes sostenga la operación y el programa de renovación.

Conciliar anticipos, calendario de entregas, financiación y capital propio de los quince buques iniciales y las dos opciones adicionales por separado.

Considerar reducir si renovaciones y costes de reposición erosionan persistentemente la caja común y el dividendo depende de deuda o ventas de activos no repetibles.

Considerar vender si impagos materiales o pérdida duradera de empleo de la flota comprometen la solvencia, o si el programa exige dilución destructiva sin retorno defendible.

Conservar permite cobrar contratos ya fijados y participar en una renovación rentable; edad y previsiones de EPS descendentes no prueban por sí solas una pérdida permanente ni una venta necesaria.

No se certifica un calendario completo de caja común para todas las entregas ni el residual a cinco años; las opciones del fletador no son ingresos firmes.

Qué vigilamos

• Mantener mientras se cobren los charters firmes y la caja tras dique seco, deuda y preferentes sostenga la operación y el programa de renovación.

• Conciliar anticipos, calendario de entregas, financiación y capital propio de los quince buques iniciales y las dos opciones adicionales por separado.

Fuentes y alcance

globalshiplease.gcs-web.com · global ship lease reports results second quarter 2026

globalshiplease.gcs-web.com · global ship lease announces syndicated loan facility

Global Ship Lease

GSL · v6 · Report 26/10/2026 · Reference 41.85 USD

Company 8.00/10 | Opportunity 7.80/10 | Overall 7.90/10

Wait

Risk: High

Contracts and a low valuation offer appeal, but fleet renewal and funding prevent extrapolating current earnings.

Business, developments and cash

GSL owns containerships and leases them under time charters; it is not a liner collecting spot freight directly. Major operator relationships and contracted cover protect the near term. Ten-year economics also depend on counterparty, renewal rates, vessel age and residual value.

The report describes 71 operating vessels, TEU-weighted age of 18.4 years, 100% 2026 coverage and around 90% for 2027. Firm backlog is USD 3,200 million; 4,100 includes customer options and is not equally secure. The PDF Q2 table shows revenue of USD 192.3 million against primary USD 198.7 million: the basis discrepancy remains and primary common EPS of USD 2.48 is prioritized without declaring the entire difference an error.

PDF LTM CFO of USD 512.9 million is not all distributable: drydocking, maintenance, replacement, preferred dividends, principal and new vessels compete with the dividend. Negative net investing of USD 381 million is not recurring capex detail. The new USD 1,000 million loan is drawn in tranches at vessel delivery; it is neither free cash received today nor fleet earnings.

The primary Q2 statement gives a concrete bridge, USD million: CFO 126.343 already includes 14.085 drydocking; subtracting capex 0.812 and vessel advances 125.171 leaves 0.360 before preferred claims. Drydocking is not deducted again. This investment-heavy quarter does not establish zero sustainable cash, but cannot support promising dividends throughout the program without a funding schedule.

Valuation and price expectations

At USD 41.85, forecast 2026 EPS of USD 9.74 implies 4.30 times; 2027 USD 8.69 gives 4.82 times and 2028 USD 6.30 gives 6.64 times. These are sparse analyst forecasts with declining earnings, not a certified authored path. The USD 2.50 annualized dividend yields 5.97% on the reference price, subject to future declaration and coverage.

Authored contemporaneous normalized economic EPS sensitivity: USD 5/7/9 at 5/6/7 times gives USD 25/42/63. The middle is near the price; appeal does not require an industrial eleven times multiple. It relies on contracted cash while renewing the fleet, but lower terminal earnings and higher maintenance can consume the margin.

Illustrative five-year bridge from October 26, 2026 to October 26, 2031: terminal USD 30/42/54 plus USD 12.50 cumulative dividends if USD 2.50 annually persisted gives wealth of USD 42.50/54.50/66.50. Approximate wealth CAGR without reinvestment is 0.3%/5.4%/9.7%, not IRR or expected return; a USD 1.25 adverse dividend lowers wealth to 36.25 and CAGR to negative 2.8%. Distributions compete with investment and principal: these dividends are not certified distributable throughout the program.

The initial fifteen-vessel order costs around USD 1,330 million against USD 1,000 million credit, leaving around USD 330 million to contribute before additional costs. The two extra vessels costing around USD 163 million do not acquire identical funding or firm charters through that announcement. Costamare is a partial charter comparison with a different asset mix; Safe Bulkers operates bulk carriers. Their multiples are not containership fair values.

Risks and monitoring

PDF June debt of USD 671.8 million is historical. A signed facility reduces risk but does not remove equity, SOFR interest, draw conditions or amortization. Renewal of an aging fleet prevents high accounting returns from being perpetual. Contracts cover revenue, not every cost or each counterparty's solvency.

The strongest objection to a selective purchase is that EPS and residual values may reflect a favorable cycle as new supply arrives; a dividend reduction could coincide with replacement and greater debt. The objection to waiting is existing contracted cover and a low valuation that allow receipts while financing the transition. No probabilities are assigned: jointly lower charter rates, residual values and funding access can cause permanent loss.

Conclusion and independent score judgments

Company 8.0 for contracts and execution, constrained by the cycle and aging assets. Opportunity 7.8 credits low valuation with replacement and common cash unresolved. Overall 7.9 is a separate judgment, not an average. Wait for new entry: the cash budget does not yet support a selective purchase; assumed dividends cannot replace verifiable funding.

Why we could be wrong: renewal may absorb more cash and later rates could weaken before new vessels arrive. Evidence that would change the view: contracted cover and a funded budget sustaining investment and remuneration without issuing capital on poor terms. The least supported valuation inputs are earnings and residual values after current charters expire, rather than 2026 coverage.

Hold with conditions: firm charters support near-term receipts and no confirmed deterioration forces an exit, but common cash and replacement need funding before assuming the dividend is safe. Waiting on new purchases does not mean selling.

Hold while firm charters are collected and cash after drydocking, debt and preferred claims supports operations and fleet renewal.

Reconcile advances, deliveries, financing and equity for the fifteen initial vessels and the two additional options separately.

Consider reducing if renewal rates and replacement costs persistently erode common cash and the dividend depends on debt or nonrecurring asset sales.

Consider selling if material defaults or durable loss of fleet employment threaten solvency, or the program requires destructive dilution without defensible returns.

Retaining shares allows receipts from fixed contracts and participation in productive renewal; age and declining EPS forecasts alone do not establish permanent loss or a necessary exit.

A complete common-cash schedule for every delivery and five-year residual values are not certified; charterer options are not firm revenues.

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.