

雪球访谈

进出口贸易数据连月大涨！航运周期来了吗？

2020年11月10日

雪球

聪明的投资者都在这里

免责声明

本报告由系统自动生成。所有信息和内容均来源于雪球用户的讨论，雪球不对信息和内容的准确性、完整性作保证，也不保证相关雪球用户拥有所发表内容的版权。报告采纳的雪球用户可能在本报告发出后对本报告所引用之内容做出变更。

雪球提倡但不强制用户披露其交易活动。报告中引用的相关雪球用户可能持有本报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，也可能与这些公司或相关利益方发生关系，雪球对此并不承担核实义务。

本报告的观点、结论和建议不构成投资者在投资、法律、会计或税务等方面的任何操作建议。投资者应自主作出投资决策并自行承担投资风险，根据本报告做出的任何决策与雪球和相关雪球用户无关。

股市有风险，入市需谨慎。

版权声明

除非另有声明，本报告采用知识共享“署名 3.0 未本地化版本”许可协议进行许可（访问 <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed.zh> 查看该许可协议）。



访谈嘉宾



润哥 V 研究院高级工程师田润



后来居上_Dioyan

访谈简介

据海关总署数据，6月以来，伴随疫情控制以及复工复产，进出口金额改善明显，两年来首次连续4个月正增长，且有加速增长态势。消息面上，中国10月（以美元计）出口同比增11.4%，预期增10.2%，前值增9.9%；进口同比增4.7%，预期增10.2%，前值增13.2%；贸易顺差584.4亿美元，前值370亿美元。

在利好刺激下，近日航运概念纷纷走强，中远海发、中集集团、中远海特、中远海控、宁波海运、招商轮船等多股大涨。随着出口量的暴涨，集装箱的需求和价格也大幅上涨，甚至出现“一箱难求”的情况，其中中集集团一个月股价已大涨60%！

航运周期来了吗？目前还能上车吗？本期我们邀请到@润哥@后来居上_Dioyan 做客雪球访谈跟大家共同探讨，访谈将于本周二(11/10)下午17:00开始，快发

起提问吧!

(进入雪球查看访谈)

以下内容来自[雪球访谈](#)，想实时关注嘉宾动态?立即[下载雪球客户端](#)关注TA吧!

[问] 李波666:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 目前已经连续大涨, 现在介入合适吗? 周期股的运行特点是什么?

[答] 润哥:

第一个问题, 无法回答, 周期股的特点, 彼得林奇说过“走出经济衰退, 进入生机勃勃的经济繁荣阶段, 周期性公司股价要比稳定型公司快得多。时机是投资周期性股票的关键, 你必须能够发现公司繁荣的早期迹象。如果你能在与之有关行业中工作那你已经具备了投资周期型股票的特殊优势, 这种特殊优势在周期性股票投资中尤其重要” 周期股要在行业萧条到繁荣的拐点买入在行业繁荣顶点卖出。

周期股在行业低迷的时候像ST股, 行业景气时候像茅台, 可是要在景气顶点卖掉。

[问] 东东红红:

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说: 从国际以及国内的宏观情况看当然也包括疫情的影响, 未来航运高运价能持续多久? 影响航运运价的可能因素都有哪些?

[答] 润哥:

影响航运价的因素有很多, 运力供应、运量需求、闲置运力储备、货币政策。目前激增的运力需求激增, 港口拥堵, 集装箱错配都可能导致运力不足。经过发生众多破产和重组, 全球前十大运力公司占市场83%, 三大联盟, 分别占领欧、美运力99%和89%。包括中远海控在内的前四大航运公司运力超过50%。行业已经高度垄断, 航运价格恐怕处于长期高位。造船如同盖房子, 造船需要2-3年周期, 目前看2-3年内, 航运运力处于紧张状态。只要运力紧张, 随时有个某个因素触发航运价格上涨。

[问] 李波666:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 目前已经连续大涨, 现在介入合适吗? 周期股的运行特点是什么?

[答] 后来居上_Dioyan:

从性价比来说肯定不合适。

首先航运的复苏与否是一个复杂的问题，没有人可以准确做出判断。其次，客观条件也并不支持所谓的复苏。然后当前外部环境的复杂性极大增加了其不确定性。

所以在没有安全垫的情况下参与显然并不是一个好选择。（并不是说没有机会，而是说相对并不是个好选择，因为市场上有很多其他更好的选择）

周期股的最大特点是无法简单预测，只有模糊的正确，没有精准的可能，股价的运行始终伴随着分歧。最合适的方法是在一个足够糟糕的形势下以足够低的价格参与，然后根据实际情况决定是长期等待还是放弃，总之决不应该是在形势明朗并且很多人已经开始按计算器的时候。

[问] 笑看钓鱼者:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 本轮物资运输在圣诞节后，对于集装箱的需求会不会暂时下降？明年运输价格的协议是不是在元旦之前就要签署？

[答] 润哥:

影响集装箱价格的因素有很多，需求只是一方面。要看供应，需求、闲置运力，运输速度，等很多方面，需求可能会下降，价格影响是多方面的，所有航运价格不一定会下降。

[问] 非洲小白脸啊:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: ☒总，你什么时候能去仔细研究一下航运公司的董事长记得通知一下，很急

[答] 润哥:

从中国远洋开始选择剥离散货，选择利润相对稳定的集装箱业务形成今天的中远海控，行业萧条时候并购东方海外，可以看出中远海控公司的战略还是很清晰的。

[问] 大家别和我抢：

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说：请教二位航运风险在哪里？如何确认航运周期拐点？航运形成强周期性的根本原因是啥？重资产？船的使用周期长？

[答] 润哥：

航运风险非常多，在海洋风险无处不在，不过有一套保险和对冲方法，长期来说对股东利益影响较小。长期风险在于，航运公司盲目扩大产能扩大造船，最后造成运力过剩而盲目投资。造船周期为2-3年，当航运公司认识到航运暴利时候，可能大干快上，订购大量船只，最终导致恶性竞争，这一幕在08-19年发生过。船理论上25年报废，一般到了18年就有很多报废的。08-20年由于亏钱很多集装箱船提前报废。

[问] 云飞扬y：

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说：润哥终于来了，关注中远海控有点晚了，现在上车还来得及吗？

[答] 润哥：

我可没有那么精确，不过看看好中远海控2-3年内的长期价值。

[问] 我是闪电：

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说：中远海发今年的利润预估有多少呢？

[答] 润哥：

我对中原海发没有什么研究，据我所知，中远海发主要业务是出租船只，他把船只呢租给海控，所以海发他是收租金的，业绩比较稳定，好处呢就是业绩稳定，坏处呢，就是恐怕没有分享到集装箱航运价上涨带来的好处，

[问] 和时间做好朋友：

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说：今年海控第四季度的利润预计是多少？长

协价大概是什么时候签定？

[答] 润哥：

我可做不了这么精确的计算，我只能说我的原则是模糊的正确胜于精确的错误，所以我还是比较模糊的，我看很多人分析说四季度应该比三季度要好，因为三季度是7月到9月吧，七八月份其实价格还是刚刚开始涨起来，是9月开始猛涨，然后进入到10月11月，，这个价钱越涨越厉害。长协价我也不是很清楚，这方面还要请相关的一些专家呢，我也是听一些小道消息说长协价有可能有90%以上的涨幅。

[问] 东东红红：

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：从国际以及国内的宏观情况看当然也包括疫情影响，未来航运高运价能持续多久？影响航运运价的可能因素都有哪些？

[答] 后来居上_Dioyan：

未来航运高运价持续不了多久，不会超过半年，当前是局部结构性失衡造成的暂时运价高企。

失衡状态下船公司面临一个问题，从中国往外开的时候，货足够多，是赚钱的，从国外往中国运，货很少，是亏钱的，如果运价不变，赚的都不够亏的多，那怎么办？当然只能提价啊，运费是根据成本综合考量的，把中国出口的海运费提上去，覆盖别的线路的亏损。

所以目前的海运费涨价，是局部的结构性失衡造成的涨价，并不是真实需求拉动。后续的演变是：中国出口商被迫承担了被平均下来的成本所对应的高企的运费，成本增加，提升价格把成本转移给国外进口商，进口商加价卖给下家，层层转嫁后，卖给消费者的商品价格提高了，最终的结果是进一步抑制需求。最终减少海运货量，通过供需再平衡的方式使海运费降下来，达到一个新的平衡。

影响航运运价的因素很多，主要是总运力和总需求的平衡，总需求是经济周期决定，航运业自身可以影响的有拆旧船量，新定船量，脱硫装置改造，主动调整运力等。

[问] 笑看钓鱼者：

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 本轮物资运输在圣诞节后, 对于集装箱的需求会不会暂时下降? 明年运输价格的协议是不是在元旦之前就要签署?

[答] 后来居上_Dioyan:

航运业已经十分成熟, 季节性的常规变化都在预期之内, 船公司都有相应安排来对应, 个人觉得不用考虑这方面的影响。

[问] 天狼星afv:

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说: 买了中集、中海控、中海特, 没买中海发, 为什么单独中海发大涨, 请问这几股还能涨吗?

[答] 润哥:

中集集运的是生产集装箱的, 他本来业务是不错, 结果管理层呢想要做多元化, 结果在海海洋工程上亏了钱, , 但不可否认, 他在集装箱这一块还是有独特的优势的, 海控我经常说了, 海控就是做集装箱还有港口, 那95%的业绩业绩是来自于集装箱的航运,

说海特好像是叫海上特种的运输, 我了解不是很多。海发是出租船的, 他是把船租给了海控, 但是他好像也有一部分, 集装箱的业务。总体来说, 海发他业绩是比较稳定, 因为他主要是赚的是租金为主, 而且他的租金跟海控签的是长期的合同, 不会说因为集装箱涨了他也涨租金, 海发大涨可能就是市场上炒概念吧, 我是这样理解

[问] 窗外听春雨:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 以什么指标或者数据判断航运大周期来了?

[答] 润哥:

可以看我的旧文《[网页链接](#)》

一、美元贬值周期的来临带来的周期反转:

二、 全球航运三大联盟卡特尔的形成

从03年-08年为航运景气周期，到了09年航运进入萧条周期，但是新订造船受判断失误和造船周期影响，新船供给高峰一直2016年才进入低谷，经过长时间的萧条，全球航运发生众多破产和重组，前十大运力市场占市场83%，三大联盟，分别占领欧、美运力99%和89%。包括中远海控在内的前四大航运公司运力超过50%

三、 航运业的政策性护城河

IMO（国际航运组织）要求2030年碳排放比2008年降低40%，如何落实现在航运内还有争议。有的提倡降低航速，问题是航速降低就需要多买船来维持供应链，多买船又导致碳排放增加，这是制约行业运力增加的一个大问题。

IMO2030导致现在订船有些政策性难题，船买得多，碳排放多，这令航运公司订新船时候面临犹豫不决。

五、 新船订单处于历史低位，拆船增长较快

在手订单与运力之比，处于历史低点，新造船订单较去年减少43%，随着铁矿石价格上涨，废铁价格也上市，拆船变得有利可图，拆船量增加较快。

即便是明年加大订船量，那也得2023年才能拿到船，所以至少先看到2023年的复苏

六、 随着疫苗研发和经济恢复，预计21年-22年经济将会恢复，经济报复式增长，目前来看不管是有色还是航运行业都没有为经济的报复式反弹做好准备产能恢复准备，预期迎来价格上涨

[问] 非洲小白脸啊：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：☒总，你什么时候能去仔细研究一下航运公司的董事长记得通知一下，很急

[答] 后来居上_Dioyan：

确实我关注的很多公司的董事长都出事了，但这只是巧合，我对上市公司董事长的关注并不会影响该董事长的个人命运，不要相信玄学。。。。

[问] 投资创造美好生活：

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：请问，今天的上海机场大涨，和航运周期有关吗，谢谢。

[答] 润哥：

应该是独立事件吧，跟航运周期关系不大，主要还是受昨晚辉瑞发布疫苗消息的影响吧，

[问] 万千杉：

对@润哥，@后来居上_Dioyan 说：请问，中国外运也应该是受益股吧，而且外运近期涨势也很不错，为何很少被提起呢？

[答] 润哥：

不好意思，我对中国外运一点都不了解

[问] 桃花源09：

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：航运股已经涨起来了，下一步是否看好港口股票。

[答] 润哥：

我对港口的了解不是很多，集装箱上涨主要还是受益于过去十几年的集装箱运输产能逐渐的清退。行业寡头的形成，而在港口上呢，看不到这一点，所以呢，我认为在集装箱航运涨价的好处恐怕在港口上没有那么明显。当然不排除这种炒作的价值。

[问] 宽客型散户：

对@润哥 说：润哥好，看了您的文章受益匪浅，有两个海控的数据问题向您请教：

(1)看Q3的标准箱货运量数据，中远海控集团与中远海运集运、东方海外的数据可以直接相加对上，但是营收数据对不上，有尝试用中远海运集运营收+东方海外营

收*75%，这个结果也与海控集团的营收对不上，前者相当于后者的92%+左右，看过Q2的数据也是这样，请问这里7%+的差距是什么

(2)在推算长协占比时，使用集团的太平洋线Q3的营收去除以货运量，得到集团在太平洋线的箱均收入1432美金，按照Q3的即期价来看(假设美东美西各占50%)大概就是3300，假设长协占比 $x(0 < x < 1)$ ，那么就是 $1500 * x + 3300(1-x) = 1432$ ，得到 x 是大于1的，这里的计算有什么错误吗？

谢谢！

[答] 润哥：

，我的原则是模糊的正确，胜于精确的错误。这么精细的问题我打不上来，希望哪个高手能帮我解答一下？

[问] 鑫齋：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：请教两位大佬，是否原本有机构预测明年春节后运价会回落，但是现在全球主要航运价格蹭蹭涨与欧美与大部分地区疫情仍高烧不退状况下，运价仍会保持高位而延续到明年年中或更后面的时间呢？谢谢

[答] 润哥：

没有只涨不跌的价格波动。价格回落不回落不确定，明年长协价肯定上涨，据说买方出价同比上涨90%，卖方嫌低不愿意答应，如果能涨90%，其他不变涨出来的都是利润

[问] 窗外听春雨：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：以什么指标或者数据判断航运大周期来了？

[答] 润哥：

回复@李化：由于，铁矿石涨价，废铁也涨价，，拆船变得有利可图，//@李化：

回复@润哥：这个拆船增长较快不妥吧？记得从其它途径了解到今年是最近几年拆船最少的。

[问] 强强大111:

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说：港口股也会受益于航运周期走强吗？请问看好哪些港口股？上港集团如何？

[答] 后来居上_Dioyan:

对港口的业绩会有一些的帮助，但谈不上根本性的利好。上港集团这几天的大涨本质上是低估值的一种报复性回归。

[问] 和时间做好朋友:

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：怎么没有声音啊，就只有看到文字解答问题

[答] 润哥:

我还没有见到这个功能呢

[问] 窗外听春雨:

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：以什么指标或者数据判断航运大周期来了？

[答] 后来居上_Dioyan:

航运最大风险在于需求不景气带来的运价下降，对业内公司来说始终是一种艰难的博弈：逆势扩张会增加自身风险，顺势收缩则会失去市场份额，必须要根据同行的行动来决定自己的行动，这种两难博弈已经持续了十几年。

目前大部分船公司的共同选择是不再追求市占率，而是追求利润，通过共仓来捆绑风险。这代表的是一种“对行业规模效应带来超额利润的美好前景”不再抱有期待的绝望态度。同时这也是行业困局的无解迫使船公司做出的现实选择。

我认为航运周期暂时不存在真正的拐点，而且很可能永远不会有真正意义上的拐点。只有当行业几大龙头的进一步集中到足够形成寡头默契，才能解决恶性竞争的危局。还需要很长时间。

有很多行业就是价值黑洞，比如航空，比如视频网站，其行业特性注定了其最终价值产出很可能无法覆盖其投入的资本，航运很可能最终也是这个结局。它是一个外部性的雷锋行业，为整个世界经济做出贡献，但自身无法保证价值回报。

[问] Max股市历险记:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 你为何说现在买海控不如买海天? 你觉得明年这个时候, 海天涨幅能超过海控吗?

[答] 润哥:

目前海天酱油是指大概5,000亿啊, , 这样的市值涨的我看不懂了

[问] 投资创造美好生活:

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说: 请问, 今天的上海机场大涨, 和航运周期有关吗, 谢谢。

[答] 后来居上_Dioyan:

应该是受辉瑞疫苗的影响, 机场和航运的逻辑相关性不大

[问] tla316630:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 中集集团近期股价大涨, 但尚未达到2018年高点, 从目前来看, 是否还有投资价值

[答] 润哥:

所以这个我也不好讲, 主要还是因为中集集团他这个集装箱制造是个好业务, 但是呢, 他要盲目多元化, 尤其是在海工中有亏损, , 把一手好牌打烂掉。 , 所以对这个盲目多元化的公司还是要有一点戒心吧

[问] ST马前炮哥哥:

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说: 如何看待拜登当选后贸易战相关的预期对航

运板块的影响？

[答] 润哥：

？，你看特朗普在的时候，现在第四季度对美外出口还不是大增了吗？这个影响吧，就是个心理作用

[问] 叶晴天：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：往上海控看到多少呀

[答] 润哥：

，目前看来呢，嗯，海控的竞争格局还是从行业萧条，转向行业景气这么一个过程之中，，所以现在看到多少我也不好讲，先观察吧

[问] 万千杉：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：请问，中国外运也应该是受益股吧，而且外运近期涨势也很不错，为何很少被提起呢？

[答] 后来居上_Dioyan：

中国外运的主要业务是货代和物流，应该不算航运股

[问] 愉悦之辉：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：请问集装箱的制作产能很难释放吗，不就是钢板吗？不能像火神山一样快速制作吗？

[答] 润哥：

，集装箱的制作，生产不是主要问题，它的主要问题是集装箱选在一个位置的，就是要靠近港口方便生产的这么一个位置。目前呢，就是说这个位置呢，刚好被中集集团给占领了，所以，，这样的集装箱生产好了之后，他就可以直接上港口运输了，这个好位置被占领之后，他其他地方想要生产的，想要取代它就不是那么容易

[问] 桃花源09:

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说：航运股已经涨起来了，下一步是否看好港口股票。

[答] 后来居上_Dioyan:

不看好，运价上涨对港口股的业绩影响不大，甚至中期来说会影响货运量，毕竟运价过高的连锁反应最终会抑制需求。

[问] liol7n0:

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：请问嘉宾如何看待最近国家提倡跨境电商建立海外仓的消息及对海运货量的影响？

[答] 润哥:

，我对你说的情况不是很了解

[问] 鑫齋:

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：请教两位大佬，是否原本有机构预测明年春节后运价会回落，但是现在全球主要航运价格蹭蹭涨与欧美与大部分地区疫情仍高烧不退状况下，运价仍会保持高位而延续到明年年中或更后面的时间呢？谢谢

[答] 后来居上_Dioyan:

不要太相信机构的预测能力，机构上半年几乎都预测下半年航运业会扑街的，在一个复杂的行业里，实际走势永远会有出人意料的概率

[问] 村野湘夫:

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：周期性行业，所具备的基本特征有哪些？

[答] 润哥:

关于周期股彼得林奇有这样描述：“走出经济衰退，进入生机勃勃的经济繁荣阶段，周期性公司股价要比稳定型公司快得多。时机是投资周期性股票的关键，你必须能够

发现公司繁荣的早期迹象。如果你能在与之有关行业中工作那你已经具备了投资周期型股票的特殊优势，这种特殊优势在周期性股票投资中尤其重要。”，周期股他在行业萧条的时候表现，像ST股票，好的时候表现像茅台。

[问] Max股市历险记：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：你为何说现在买海控不如买海天？你觉得明年这个时候，海天涨幅能超过海控吗？

[答] 后来居上_Dioyan：

我没说海控不如海天，我在之前的一个帖子里提海天，是想说海天即使极其高估，但其确定性也是非常高的，而海控只是当前看似有很强的确定性，其实并不一定，航运的复杂性不是普通人（甚至机构）能够判断准的。我猜明年这个时候，海天的跌幅应该小于海控的跌幅

[问] 股氓：

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：高运价有多少是疫情的因素，疫情稳定后是否会有多大的下跌空间？

[答] 润哥：

这么说吧，现在经过这么多年的行业运力的整合，运力跟需求达到一种紧平衡的状态，然后因为有一个疫情的因素导致了，运输运输速度的下降，速度下降，进而导致了船只运力的不足，然后引起了价格的上涨，即便是疫情过去了之后，这种供需紧平衡的状态不会改变，嗯，我对以后的集装箱运输航运行业表示乐观，除非行业内大家又重新不理智得大量造船，

[问] Max股市历险记：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：请问后来居上，集运行业的竞争格局变了吗？

[答] 后来居上_Dioyan：

竞争格局没有大的变化，还是会继续集中，还会有小船东被兼并，中远肯定会冲击前二，行业的最大变数是中远。除了中远之外的其他船东如马士基始终面临被迫跟进还是退守的决策困境。

[问] ST马前炮哥哥：

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说：如何看待拜登当选后贸易战相关的预期对航运板块的影响？

[答] 后来居上_Dioyan：

没有太大影响，最多是暂时的缓和吧，等待下一轮，因为贸易冲突是一个长期持续下去的事情，不是由谁当总统来决定，它代表的是不同经济体之间的利益，不是某个总统的个人性格或想法

[问] 世纪资产：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：近期多个船公司为弥补运营成本增加带来的损失，发布了通知，开始向货主们加收各种附加费。持续性会很久么？

[答] 润哥：

这个无法确定，但这肯定不是行业内的恶性竞争，也不是在打价格战，，，，我甚至感觉不到竞争

[问] 叶晴天：

对 @润哥，@后来居上_Dioyan 说：往上海控看到多少呀

[答] 后来居上_Dioyan：

热度很高的股，股价短期会走成什么样都是有可能的。长期逻辑我不看好，但短期继续涨很多我也不会意外

[问] liol7n0：

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 请问嘉宾如何看待最近国家提倡跨境电商建立海外仓的消息及对海运货量的影响?

[答] 后来居上_Dioyan:

对这个暂时没有看法, 还需要观察

[问] 村野湘夫:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 周期性行业, 所具备的基本特征有哪些?

[答] 后来居上_Dioyan:

大行业, 规模生产, 固定成本占比高, 受大经济周期影响大, 供需会出现巨大变化, 以及最重要的特征: 难以预测

[问] 田园之声:

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说: 我国从“世界加工厂”向“大国制造”转型。对航运周期的景气度大小会不会有影响?

[答] 润哥:

我认为影响不大,

[问] 股氓:

对 @润哥 @后来居上_Dioyan 说: 高运价有多少是疫情的因素, 疫情稳定后是否会有多大的下跌空间?

[答] 后来居上_Dioyan:

理论上疫情是会造成经济低迷需求下降从而使运价疲软的, 所以目前的情况是局部失衡造成的特殊情况, 不是真正的周期景气。疫情稳定与否和运价没有必然关系, 船公司会做出适当的调整(调整班次, 调度空箱, 价格引导等)使特殊波动最终抹平, 所以最后运价跌回去并不是因为疫情稳定, 而是特殊情况的抹平。

[问] 桃花源09:

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：进出口贸易数据连月大涨！航运周期来了吗？这句话的逻辑是需求端的增长，有可能导致航运股票增长。而您们的回答倾向于集装箱产能的降低，那就是需求端的减少了，导致股票的增长。请问您逻辑大概是什么

[答] 润哥:

我的逻辑每天上海航运交易所会公布集装箱价格指数，从6月到现在指数一直增长，其他条件不变情绪下，是集装箱运输价格的上涨，会导致中远海控利润的增长。

[问] 世纪资产:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说：近期多个船公司为弥补运营成本增加带来的损失，发布了通知，开始向货主们加收各种附加费。持续性会很久么？

[答] 后来居上_Dioyan:

船公司一贯的秉性，就是抓住每一个机会多收钱。加钱很合理，把仓位给更需要更有实力的货主，也是一种资源优化，同时也保证了不必要的混乱。就像收停车费，不一定是为了创收，也是为了维持停车秩序，为停车付出足够的成本才会规范秩序。

[问] 中国老衲:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说：受疫情影响,全球贸易量降低，对海运的需求降低,为什么海运价格反而上升？

[答] 后来居上_Dioyan:

之前表述过，是局部结构失衡造成的。具体可以看我的一个帖子[网页链接](#)

[问] 深度复利:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说：预计20年21年这两年海控的净利润大概有多少？

[答] 后来居上_Dioyan:

这个我没法预测，利润受运价影响很大，而一年多的运价几乎是无法预测的。

[问] 中国老衲:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 受疫情影响,全球贸易量降低,对海运的需求降低,为什么海运价格反而上升?

[答] 润哥:

，他的情况是这样的，是海运的，价格影响因素是非常复杂的。，前面说了就是说运力跟需求它是属于一种紧平衡的状态。，运力呢，包括航速，，嗯，由于疫情的原因导致部分港口发生了拥堵，降低了航速，，航速减慢就需要更多的船，才能保证正常的供应，，事实上已经没有闲置的船了，，所以就会发现就所以就会导致涨价。另外另外一些地区的，比如说中美他对中国的小商品需求增大了。，，对中国的货物要求多了，，然后就集装箱滞留在美国的就更多了。，然后就会出现缺柜现象。，缺柜了就会导致加价

[问] 深度复利:

对 @润哥, @后来居上_Dioyan 说: 预计20年21年这两年海控的净利润大概有多少?

[答] 润哥:

，这个没法预测我，但是19利润上扣除非13.9亿，营业收入1520亿，利润率0.9%,利润率极低，属于行业周期低迷期特征。公司利润微薄，盈利弹性大，假设其他条件均不变，国际航线平均运价上涨 1%，则增厚公司 2020 年盈利约 12.8 亿元，接近于2019年的扣非利润。，所以相对于19年上升的空间是很大的

[问] 田园之声:

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说: 我国从“世界加工厂”向“大国制造”转型。对航运周期的景气度大小会不会有影响?

[答] 后来居上_Dioyan:

低端加工大部分会被东南亚接手，量不会少，地理位置接近，从航运格局上来说影响不大，细节的没有能力推演

[问] 桃花源09:

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：如果是需求端的增长，那港口股票可能有机会。如果仅仅是供给端的不足，那就是另外的事情了。

[答] 润哥:

，嗯，我认为跟港口股票的关系很大，，主要还是因为供给端的不足吧

[问] 桃花源09:

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：集装箱价格指数增长的逻辑是什么，是需求端的原因，还是供给端的问题

[答] 润哥:

航运是强周期行业，当需求增加超过全行业运力时候，增加运力并不是很容易，一旦过剩运力消耗完毕，运力不足时候，想要再添加新的运力需要时间，而造船需要时间需要2-3年造船周期，这时候航运价格就会迎来暴涨，这样的暴涨有可能是一个数量级的，利润率也可能大幅增加。

[问] 强强大111:

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：港口股也会受益于航运周期走强吗？请问看好哪些港口股？上港集团如何？

[答] 润哥:

我对港口的了解不是很多，集装箱上涨主要还是受益于过去十几年的集装箱运输产能逐渐的清退。行业寡头的形成，而在港口上呢，看不到这一点，所以呢，我认为在集装箱航运涨价的好处恐怕在港口上没有那么明显。当然不排除这种炒作的价值。

[问] 桃花源09:

对@润哥 @后来居上_Dioyan 说：集装箱价格指数增长的逻辑是什么，是需求端的原因，还是供给端的问题

[答] 后来居上_Dioyan:

供给端的原因，以及供需的短暂失衡。

Alphaliner可以查询到各大船东运力的变化。你如果看过，应该会发现一个信息：老三和老四有很多在订的船，而老大和老二很少。怎么解释呢：老三老四想冲击市场份额，而老大老二保持克制想为全行业保全利润水平。这样的一个冲突格局非常危险，未来的供给端是能轻易控制住的吗？

(完)

以上内容来自[雪球访谈](#)，想实时关注嘉宾动态?立即[下载雪球客户端](#)关注TA吧!

没别的
就是比人聪明



雪球

聪明的投资者都在这里