

# 雪球访谈

造船业复苏，中国船舶投资价值怎么看？

2021年09月13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



赛艇队长



Triangle1980

## 访谈简介

今年航运价格大涨，上游造船业也出现了复苏迹象，今年上半年全国造船新接订单量为3,824万载重吨，同比增长206.8%，半年新接订单量已超过近六年全年接单量，占全球总量的51%。

目前全球存量船舶的平均船龄为21.64年，达到2005年以来的高点，而总吨规模在10吨以上的船舶平均生命周期为18年到22年，部分船舶超期服役，造船业有很大的更新需求。

还海运景气、船舶更新需求强烈的当下，造船业是否迎来了新一轮周期？中国船舶的投资价值应该怎么看？今天我们邀请到@赛艇队长@Triangle1980做客雪球访谈与大家探讨中国船舶的投资价值，快来发起提问吧！

[\(进入雪球查看访谈\)](#)

本次访谈相关股票：中国船舶(SH600150)

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] 波噜克:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 请问两位大佬, 船舶的业绩什么时候能在财报中体现? 在这一轮周期中股价能走多远? 感谢!

[答] Triangle1980:

我们都知道船舶行业是订单制的。基本上支付订单的时候, 会付款10%-30%, 不同的船厂以及不同景气周期时, 首付比例不一样。在航运业长期萧条时, 最低首付比例可以降低到1%。在航运业长期景气时, 大船厂在特定船型上首付比例可以达到50%-60%。去年年底到今年上半年造船行业的订单大爆发, 但是我们从新船价指数可以看到, 从去年11月份开始是持续缓慢上涨的, 每个月涨1%-2%左右。另外, 今年上半年钢材价格快速上涨, 到5月份以后快速回落, 目前价格处于区间震荡行情。目前造一艘船的用工时间在8-10个月。从这个角度来看, 要先完全消化去年年底到今年一季度的订单。因为这个时候新船的价格涨幅不大, 但是船舶的成本(不仅仅是钢材还有其他材料都涨价了)快速上涨, 业绩很难释放。在这部分订单释做完之后, 船舶的业绩才能体现出来。另外, 今年上半年的订单主要依靠集装箱船, 后面干散货船订单的爆发才是更大的看点。从历史上看, 干散货船的订单占比40%-50%, 集装箱船占比15%左右。干散货运输市场持续火爆, 船东资产负债表修复后, 下单的动力更足。预计今年年底或者明年一季度干散货船订单会爆发。考虑到首付比例的因素还有成本、船价、订单等因素, 早一些的话明年的一季度, 迟一些的话明年的二季度, 船舶的业绩会快速回升, 财报也会很好看。本轮船舶周期我认为是一个超级周期, 业绩持续改善的时间至少三年。上轮造船周期中老旧船的集中淘汰、IMO环保标准的大幅提升、后疫情时代各国的基建爆发和经济幅度都会带来航运业的景气, 船舶行业至少可以往后看3-5年。2023年IMO的EXII和CII标准执行后, 全球大约60%以上的船舶不能满足要求, 大量的船舶需要减速(整体减速10%左右)或者更换成新能源船舶。现在唯一的问题是, 何种能源能成为新能源船舶的主要动力技术路径还没确定。至于股价能走多高, 要看市场情绪。如果资金认可度高, 创出历史新高不是没有可能。如果资金认可度不高, 也有可能涨到50块。

[问] 风在云端4zs:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 请问两位大佬, 造船业周期反转来临之后中国船舶的每股收益最高能到多少?

[答] Triangle1980:

我觉得自己的优势在于对宏观行业的判断上面。在公司层面的财务估算细节方面, 不是我的强项。如果非要估算船舶的业绩的话, 我在《潜龙在渊——超级航运周期下的中国船舶》一文中, 对船舶的业绩做了一下毛估估的计算。乐观情况下, 中国船舶的业绩能冲到200亿。

[问] 风在云端4zs:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 请问T大, 南北船的重组会以哪种方式进行? 中国船舶会是重组的最大受益者吗?

[答] Triangle1980:

我之前专门写过南北船可能的三种重组形势。目前来看, 第二种重组形式可能性最大, 即中国船舶有可能会成为中国船舶集团的船舶总装平台, 所有船舶总装的资产都有可能装到上市公司中国船舶里面。但是这也是大家的猜测, 具体怎么重组, 还要看到时候公布的具体方案。这个方案还存在两个问题。一是中国船舶和中国重工的船舶修造资产整合时, 如何平衡中国船舶和中国重工各自的股东的利益。如果国资委足够强势, 有可能不会care二级市场的股东, 直接按照他们的意愿来重组。二是重组的时间问题。何时重组是个问题。目前船舶行业正处于景气度快速回升的时期, 重组的时间点的把握对中国船舶集团旗下的几个上市公司至关重要。至于中国船舶是不是最大的受益者, 还是需要看具体的重组方案。绝大部分情况下, 重组对中国船舶的业绩都有提升作用, 所以重组对中国船舶偏利好是很确定的。但如果中国船舶和中国重工换股合并, 那么中国重工可能是最大的受益者, 目前他涨幅最小。

[问] 风在云端4zs:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 请问两位大V, 如何看待申万宏源给

中国船舶的研报？认同申万宏源的估值逻辑吗？

[答] Triangle1980:

我认为申万宏源的研报含金量还是挺高的。他对船舶的估值上升到了另外一个高度，即高端制造的高度。从逻辑上看，也讲的通，关键是资金会不会认可这个逻辑。

[问] 孤独是朋友17:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说：请问两位，这次造船周期预计何时达到高峰，谢谢☑！

[答] 赛艇队长:

这个要看航运的景气度，目前集运基本上下订单告一段落，把订单下到了2024年，后面看干散和油运的。目前干散下单很少，都是更换，二手船价格很高，如果干散持续景气，船东手里有了现金流会继续下单的。油运其实老化最严重，今年订单不算少，但都是更换，不是新定。目前来看2年后吧。

[问] 大大大101:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说：航运价格冻结会延长航运周期吗？

[答] 赛艇队长:

其实冻结航运价格的时间点很值得研究，马上就是谈判欧线长协了，而且就冻结到2月份。我个人觉得有以下四点：1.给马上的监管会示好。2.增加长协谈判筹码。3.让观望的货主放心下单，增加量。4.到2月之后可以根据市场再涨价。就算不涨价，现在也没多少仓位了。

[问] 风在云端4zs:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说：请问队长:003.004航母的进程会影响中国船舶的股价吗？如果会，那是正面影响还是负面影响？

[答] Triangle1980:

目前中国船舶的主要看点在于其民船业务，军船业务只是个辅助。相反，军船只能获得相对稳定的利润，不会暴力。在船舶景气度高的时候，如果军船大量下单，反而会侵占船坞，对民船订单形成挤占，反而不利于中国船舶利润的释放。

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：除了集装箱，干散货看上去也不错，楼主怎么看石油运输，这块有提升吗，有啥指标或指数可以观察？谢谢

[答] 赛艇队长：

油运的判断难度很大，可以去看招商轮船的报告。目前货盘已经恢复了，就是价格没上去。未来看伊朗的，如果那批老船推出市场，那么将迎来大反转。目前油运只能说不会再差了，普遍预期明年会整体复苏，从最近四季度来看，已经有走好的架势。

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：航母传闻这块有没有预期规划？另外如果实现，应该是重工的戏吧，中船有关吗？

[答] 赛艇队长：

有，江南造船，基本上南船一艘，北船一艘，轮流来造。

[问] 短线手him：

对@赛艇队长，@Triangle1980 说：船舶的利润是猜测预期还是确定预期

[答] Triangle1980：

我一直在说自己对船舶的利润计算只是个大概毛估估，并不是确定性的预期。但是船舶后面两三年业绩大增是一个确定性的方向。

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：船舶当前的订单，利润结算要在2023年及



以后兑现了吧，当前是炒作中船与重工的合并？？概率有多大，合并了有啥实质利好，谢谢！

[答] 赛艇队长：

是的，合并是板上钉钉的。这个已经开始进行了，合并之后中国船舶大概率是集团旗下的总装平台，简单说就是亲儿子，各种资源倾斜，所以走势来看，船舶也是最强的。

[问] A台山一手渠道-：

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说：短期 中期 长期 目标价格

[答] Triangle1980：

短期目前我不会估算，也算不了。中长期目标的话，我看好船舶2022年年底前到50块。如果市场情绪高涨，不排除股价会在此基础上继续大幅提升。

[问] 阿白爱吃菜：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：中国重工和中国船舶 现在哪个更值得入手，另外如何判断价格是否过高？

[答] 赛艇队长：

中国船舶，因为民船才有弹性，军工就是稳定。从目前公布的重组信息来看，中国船舶是总装平台，未来弹性最大。市场操作起来不看估值，存在即合理。

[问] 阿白爱吃菜：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：中国重工和中国船舶 现在哪个更值得入手，另外如何判断价格是否过高？

[答] Triangle1980：

中国船舶和中国重工两个适应不同投资风格的人。如果投资风格相对比较积极，想要博取更大的收益，中国船舶更合适。如果投资风格比较保守，不愿意冒风险，则中国

重工更合适。

[问] 天黑请吃面:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 队长博爱

[答] 赛艇队长:

谢谢老板照顾生意

[问] xzylove2:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 中船明年业绩大概可以看到多少?

[答] 赛艇队长:

目前船舶造的都是去年甚至前年的订单, 今年大概率是亏损的, 明年年中前都不会好转, 主要看成本端, 如果钢价一直不下来, 可能明年微利, 后年才能释放现在订单涨价的业绩, 路还很长很长

[问] fanr2001:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 船舶的毛利率能提升多少, 钢铁涨价对业绩的影响

[答] Triangle1980:

船舶的毛利率是个动态的概念。在船价非常高的时候, 毛利率能超过30%, 在船价低的时候是亏钱的。钢价上涨对造船行业是负面影响, 侵蚀利润。但是在超级航运周期的背景下, 如果订单很多, 例如排到3年以后, 造船厂可以不接低价单子, 只接高价单子, 这样毛利率不但不会下降, 反而会上升。因为市场已经转化为卖方市场, 造船厂可以转嫁成本的上涨了。

[问] 风在云端4zs:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 请问队长:003.004航母的进程会影响中

国船舶的股价吗？如果会，那是正面影响还是负面影响？

[答] 赛艇队长：

参考前面航母上线对于股价的影响，最多一个涨停。其实航母就是提升情绪估值的，或者说讲故事的。真正利润在民营造船，但是现在是处于不讲基本面，只讲故事的阶段，任何利好或者看似利好都能催生行情，这就是我大A。

[问] 涵旭哥：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：关注船舶半年多了，情节源于08年股王，信息了解有那么透彻，因此底部起来涨停后勇敢的主仓位进来！买入后开始搜索信息，关注到两位大佬对船舶信息诠释的更透彻，开始来到雪球。想大概了解中船未来最高估值可以到达多少！还有估值的内在逻辑。

[答] Triangle1980：

未来最高估值有可能到8000亿，具体的逻辑和估值什么的，建议看一下我的科普文《潜龙在渊——超级航运周期下的中国船舶》。

[问] 风在云端4zs：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：请问两位大V，如何看待申万宏源给中国船舶的研报？认同申万宏源的估值逻辑吗？

[答] 赛艇队长：

不评论申万，闫海的研报从我做轮船就开始看，他就是吹的猛，比韩军差远了。当初吹海能吹轮船，没吹起来就吹渤海轮渡，历历在目。在去年底给今年海控利润是100亿不到吧，反正水平不行，建议去多看他研报和对应目标，我个人觉得闫海属于蹭热度的，所有他的数据砍掉30%看。

[问] 云飞扬y：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：申万宏源研报预测中国船舶年内市值2700多亿，二位认可这个估值吗？

[答] 赛艇队长：

看闫海以前的黑历史，不建议过多关注申万宏源的研报，因为他们在交运板块就没判断准过。

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：船舶当前的订单，利润结算要在2023年及以后兑现了吧，当前是炒作中船与重工的合并？？概率有多大，合并了有啥实质利好，谢谢！

[答] Triangle1980：

中国船舶集团层面的重组已经完成，反垄断审查早就结束了，现在是中国船舶集团下面的上市公司层面进行整合。中船和重工的整合肯定会进行，合并后要看具体方案。不管以何种方式整合，中国船舶极大概率是受益的。

[问] 短线手him：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：船舶的利润是猜测预期还是确定预期

[答] 赛艇队长：

现在只能是处于预测的阶段，因为第一钢价无法预判，第二干散货和油运无法判断，我们要做的是模糊的正确就行，计算器按的山响是没用的。

[问] 琴台知音：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：二位老兄，这次造船周期反转了吗？如何判断呢？

[答] 赛艇队长：

目前看只能说是好于过往几年，真正干散订单还没出现，不过二手船的价格是指引目标，二手市场活跃自然会带动整体造船活跃。远期逻辑可以参考我写的中船半年报，一个是环保公约，一个是老船替换，一个是供给出清。所有周期都是在供需不平衡下

产生的，无一例外

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：船舶周期在没有确定新能源路线前，有没有可能提前爆发？谢谢

[答] Triangle1980：

对于新能源路线，我之前专门写过一个帖子。很多人都担心在新能源路线没有确立前，船舶的订单会受影响。其实根本不用担心这个问题。就跟A股每过3-5年来一波牛市收割韭菜一样，航运市场的确也是这样的。在A股6000点的时候，基金发行是最快的，韭菜也是长的最好的时候。一旦航运长期牛市的预期起来，后面就可以讲故事了，船舶的订单也就来了。如果你不下单，别人下单了，如果牛市持续的时间比你预期的要长很多，别人在这波牛市中赚的更多，也意味着在下波熊市中，可以扛更长时间。同时，由于有老旧船淘汰的需要，你不下单，等别人都下单后，价格起来了。如果再不下单，老船淘汰后，你就无船可用。所以航运市场就是个标准囚徒困境的市场。无论是大家所谓的寡头垄断的集运还是干散货运输，集中下单是宿命。券商研究员认为的集运三大联盟所谓的后面下单会保持克制就是个笑话。大家看看今年的订单量就知道了，早就超出了老旧船淘汰的比例了。所以对于订单，不用太担心。至于新能源船舶的技术路线问题，下完单之后不就知道了吗？目前看来LNG（过渡型燃料）、甲醇、氨、氢在未来都会有一定的份额。

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：航母传闻这块有没有预期规划？另外如果实现，应该是重工的戏吧，中船有关吗？

[答] Triangle1980：

中国重工和中国船舶都要合并资产了，将来是一家，这个就不是问题了。

[问] 我在精神病院做研究：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：造船利润对CNPI的弹性怎么样？

[答] 赛艇队长：

要看成本端，钢板价格。而且里面不同船型的利润都不一样，韩国大型集装箱船和LNG船有优势。我国干散占了90%的订单，利润都是不一样的。不过目前就是中韩争霸了，从控制成本上来看，中船比较优秀。但是真的释放利润，要1，2年之后了。

[问] K-xF：

对 @赛艇队长， @Triangle1980 说：现在订单接到了2024年，那是不是说造船公司2021到2024年干的活利润都是很低的呢？那估值肯定就受很大的影响吧

[答] 赛艇队长：

肯定的，造船价格今年才涨上去。不过中国订单没有和棒子那样抢单子，能少亏点。现在上涨其实是中字头和重组预期，可以看看当初那个央企重组的新闻出来后，中国西电的涨幅，两个都是炒的一件事。一个是电力，一个是海工装备。

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：除了集装箱，干散货看上去也不错，楼主怎么看石油运输，这块有提升吗，有啥指标或指数可以观察？谢谢

[答] Triangle1980：

原油运输这块很难预测合适能够摆脱当前低迷的行情，但是未来一段时间，原油运输板块复苏的确定性比较高。从历史上看，没有出现过其他两种船型牛市另外一种船型熊市长期并存的局面。因为航运业的资源可以相互转移的，一旦转移的话，供需就会逆转。具体要看的话，可以看原油运输指数（BDTI）和成品油运输指数（BCTI）。

[问] 一颗小韭菜的心：

对 @赛艇队长， @Triangle1980 说：船舶今年年底会翻两倍吗？船周期会运行到多久。

[答] Triangle1980:

短期股价我没有能力去预测，我只能大致估算出公司中长期的合理价值。船周期我认为至少持续3-5年。

[问] Threechong:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说：请问如果这次周期情绪高涨会不超过07年牛市的新高？

[答] 赛艇队长:

我个人觉得不会，完全不是一个市场了，当初也是重组加造船大周期，现在很难再出现一个中国，能让贸易增量扩大那么多了。而且市场估值也比07年低太多太多了，当初是人傻钱多。现在光上市公司的数量就多了几十倍，沪深300，上证指数这些估值都是比07年低太多了。

千万不要用经验主义指导操作，这样容易亏钱的。

[问] 南阳刺史:

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：韩国船企退出中国，对国内的的造船厂来说，是利好吗？

[答] Triangle1980:

您说的是三星重工退出中国吧。对国内船厂来说不一定是好事。韩国产能集中、人才集中后，整体实力更强。但目前我国的整体实力也上来了，不怕他们，只是在一些LNG船等船型上他们有一些优势而已。

[问] 卫国公:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说：两位大佬，预判一下波罗的海指数的拐点？

[答] Triangle1980:

对不起，我没有能力去预测BDI指数的高点。但是有一点概率很高，明年BDI指数的均值会高于今年。

[问] 抓住黑天鹅：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：最关键的是航运公司会愿意集体换船么？这个需求怎么保证？供给端没问题，中韩双寡头一时半会别的也进不来。但是就怕需求端不一定会很快提上来？而且现在新船价格不如二手能用的？说明海运公司也担心高位海运价格无法维持，如果又跌回之前低位，何必现在大规模投入造船呢？主要是需求端怎么保证？

[答] 赛艇队长：

碳中和下，必定要用更加环保的船，早晚都要换。船东也不傻，越早换越便宜。集装箱船东就是占了大便宜，赚钱最多，下订单最便宜。苦的是后面的油船和干散船东，没赚钱，还要花更多的钱。imo2023 imo2030等这些都是紧箍咒，只要贸易不止，替换只是早晚的事。

[问] 大黄花鱼81：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：请问中国船舶子公司江南造船是造航母的么？

[答] 赛艇队长：

是，你搜一下新闻就有了

[问] 卫国公：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：两位大佬，预判一下波罗的海指数的拐点？

[答] 赛艇队长：

判断不了，这个建议你看看招商轮船董秘孔康总的判断，他在2019年底就看好bdi的反转。具体的我写的招商轮船的业绩会总结有详细说明，你可以看看，辅助你决策



吧。当然任何预测都是基于现状的，要有自己的判断。

[问] 摸鱼大长老：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：对高市值带有疑虑和恐高，感觉这次就算07年重演，到万亿市值还是比较难，或者这次会很疯狂，万亿才是起点？所以配置行业中低市值和高市值这个度怎么把握？

[答] 赛艇队长：

别看那么远，每年赚1000亿都没到万亿，这个现在还亏钱的怎么可能到万亿。市值没有用，要看利润，如果是超预期这个没有衡量标准，如果是做基本面，那么通过现金流的改善，利润的增加，造船价格的波动可以有一个大致判断。

[问] 阿农Jennifer：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：中国船舶现在买入有回调风险吗？

[答] 赛艇队长：

当然，任何股票买入都有回调风险。看你自己预期了

[问] crazyty：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：如何看待中国船舶短期趋势

[答] 赛艇队长：

对不起，我是做基本面的老韭菜，短期预测不了

[问] 好股配好韭：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：请问2位大佬怎么看三季度和下半年全年的业绩？

[答] 赛艇队长：

继续亏损，但是现金流大增。

[问] 阿阿华:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 队长你好, @赛艇队长您的丰富的航运相关知识和敏锐投资见解来自于哪里? 怎么才能像你一样优秀呐!

[答] 赛艇队长:

单身, 你值得拥有。

[问] 抓住黑天鹅:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 最关键的是航运公司会愿意集体换船么? 这个需求怎么保证? 供给端没问题, 中韩双寡头一时半会别的也进不来。但是就怕需求端不一定会很快提上来? 而且现在新船价格不如二手能用的? 说明海运公司也担心高位海运价格无法维持, 如果又跌回之前低位, 何必现在大规模投入造船呢? 主要是需求端怎么保证?

[答] Triangle1980:

航运公司不是愿不愿意换船的问题, 而是必须换船的问题。如果他们不换船, 2023年以后新的EXII和CII环保新规执行, 他们的部分船可能就不让跑了。再往以后, 执行标准会越来越严苛。没有造船订单的话, 航运公司就会被踢出市场了。

[问] Threechong:

对 @赛艇队长, @Triangle1980 说: 请问如果这次周期情绪高涨会不超过07年牛市的新高?

[答] Triangle1980:

这个我没法保证, 但有这个可能性。

[问] 思而学投资:

对@赛艇队长 @Triangle1980 说: 国内的造船企业现在对游轮这些高端制造是不是还搞不定, 关键点在哪里? 谢谢

[答] 赛艇队长：

技术上是有些落后，但是不是不能造。造船业三大明珠：邮轮、LNG船和航母我们都能造。比如沪东中华就可以造LNG，只不过不怎么赚钱而已。企业都是要不断成长的，不要着急。

[问] fanr2001：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：给预测一下今年的股价吧？

[答] 赛艇队长：

对不起，没有这个能力

[问] RHRH8：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：这两周似乎重工走势比船舶要好，但是基于合并后大概率船舶受益的逻辑，如果长线持有到合并，是否是选择重仓船舶比较好。

[答] Triangle1980：

还是那句话，积极投资者适合船舶，稳健投资者适合重工。

[问] 青青子衿rain：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：目前中船底部已经翻倍，但是真正的业绩还没有释放，是属于利好已经兑现了吗？后期还有多大的空间呢？

[答] 赛艇队长：

现在上涨和业绩没关系，主要是重组预期，和未来业绩预期。真正大涨是从央企重组加速那个新闻出来开始，你可以看看涉及的那些央企都涨的很猛。基本面改善是一回事，炒作又是一回事。如果愿意炒作，现在炒到天上都有可能。如果是基本面选手，可以不着急，放弃一部分涨幅，等一个确定性。

[问] 前路无问西东：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：我就想问队长咱们什么时候可以不做鸭了！我太急了！

[答] 赛艇队长：

海控30以后再说，谢谢老板。

[问] 起飞带起来：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：我是个新人刚刚接触航运周期这个东西，所以我问的可能不是很专业，请见谅。 1.我看到有人分析这波航运涨价有很大原因是因为港口拥堵，港口效率低，港口不够，并不是缺船，这是真的吗？ 2.上一次船周期的时候，到处是新建船厂的，现在土地价格上来了，碳中和控制也严格了，如果订单依然排的满满的，新接的船单会不会涨价，有没有新建船厂的可能性？ 3.钢铁价格有没有回落的预期，现在公司有没有接钢板的长单，有没有锁定钢板的成本进场价？ 4.碳中和背景下，新能源船舶的发展进展怎么样？ 5.二手船价格涨了这么多，会不会影响到新船的价格？ 谢谢！！！！

[答] 赛艇队长：

- 1.是真的，目前堵港已经超过以前港口罢工的影响了。
- 2.目前来看新船订单已经在涨价了，新建造船厂是可以的，但是不会有那么多人去干了，因为历史在重演，但是每次都不一样。
- 3.从中国船舶的半年报来看，是有一些长协，也在积极谈判，但是比例不大。
- 4.新能源船的未来看老大马士基的订单，有一定参考意义。
- 5.二手船涨，新船订单才会涨，就像你买个二手货50块钱，你买一手货一定是高于50块钱的，除非你买的是古董。

[问] RHRH8：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：这两周似乎重工走势比船舶要好，但是基于合并后大概率船舶受益的逻辑，如果长线持有到合并，是否是选择重仓船舶比较

好。

[答] 赛艇队长：

看个人喜好了，中国船舶主要是民船弹性大，在行情好的时候利润会更高。而重工都是军工订单，在行情好的时候弹性弱，但是如果行情不好也不会巨亏。你看看18年船舶都st了，重工也没事。

[问] Bigapplestaysimple：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：如果二手船交易得差不多了，是不是大家要换船就得买新船了，有没有现在二手船交易和新船交易📊数据对比

[答] 赛艇队长：

其实逻辑不是这样的，二手船活跃是大家想赚快钱，同时也会提高新船的造价。相当于二手船价格是在新船价格之前反应的，没有交易完的说法，总有人要买，也会有人卖，如果二手船太贵，大家就会去下新船订单，这俩是相辅相成的。

[问] 思而学投资：

对@赛艇队长 @Triangle1980 说：造船产业链最看好哪一块，是因为占比高还是因为利润率高？有没有相关的看好的标的？

[答] 赛艇队长：

我个人还是看好中国船舶，总装平台是老大，也能容纳大资金。

[问] miaodo01：

对 @赛艇队长，@Triangle1980 说：造船链还有个亚星锚链，不知二位大佬关注没？目前我看好的逻辑是，船运涨价，船东赚钱，造船动力足，目前订单已拍到24年，造船厂可以优先价高利润足的单子接，排除那些已经交定金的。短期上涨是中字头和重组预期，中期造船订单越来越多，长期造船利润足，单子多，基本面持续改善，可以顶到下一个大的船周期。所以相关产业链都是可以投的！不知有没有逻辑漏洞，亚星锚链 中远海控 中船 重工都可以买进 请指点

[答] 赛艇队长：

亚星在细分领域是全球唯一龙头，自然也是不错的。但是同样原材料的影响很大，而且产能饱和也是问题。如果大周期起来，亚星业绩弹性没有船舶大，但是市值小，可能爆炒。

(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