

卧龙,接触股市20余年。1995年开始给《股市动态分析》投稿,1996年入职深圳新兰德,1998年转职大鹏证券,2000年初因生性喜爱自由转做个人投资者至今。

回归基本面:低风险也可高收益

卧 龙

自2007年10月历史高位以来,上证指数走势呈现巨大三角形,而沪深300指数、上证50指数虽然走势较上证指数强,但仅仅是加强版而已,在趋势上并无大差别。

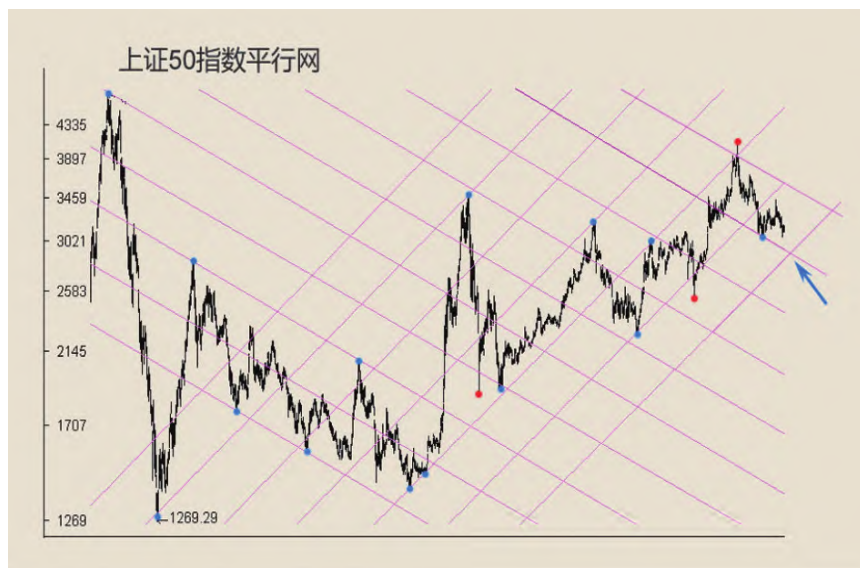
从上证50指数平行网中可以看到,大部分重要高点低点均出现在平行线上:2007年10月高点,2008年10月低点,2009年8月高点,2010年7月低点,2011年12月低点,2013年2月高点,2014年3月低点,2014年7月低点,2015年6月高点,2016年1月低点、2月次低点,2018年1月高点,2019年1月低点,2019年4月高点,2021年8月低点。另外,有3个重要高低点不在平行线上:2015年8月低点,2020年3月低点,2021年3月高点。高低点落在平行线上,说明指数走势比较规矩。但有时市场受到不同信息冲击,短期出现过激反应,高低点难免会冲破平行线阻力。

2015年8月低点大幅跌破平行线支撑,其时中国股市股灾正在进

行当中,尽管有国家队场中稳定局面,托住龙头股股价,但趋势之下,该跌仍然还是要跌。最后一段暴跌乃融资斩仓盘所致,据说当时不少大户账户排队等待强平,有些人倒欠证券公司钱,市场惨烈程度不堪回首。到2016年初上证50指数二次探底时,便恰好触及平行线见底。2020年3月低点再次冲破平行线支撑。2020年初Covid-19疫情爆发,中国股市春节长假休市后延迟一周才复市,跳空大幅低开后出现反弹,低点未触及平行线。初时

市场认为利空出尽,谁料疫情蔓延至全球,中国股市再次暴跌,美股更是几次熔断。3月19日美国联储局宣布无限QE,中国股市见底,属于“急刹车”。之后上证50指数一路高奏凯歌至2021年2月。2021年2月高点再次冲破两条交叉平行线阻力,其时市场大肆宣扬所谓核心资产,认为任何时候买入都是正确选择,投资者对核心资产狂热程度可见一斑,结果便是中期见顶。

去年7月,上证50指数再次跌至平行线,反弹,接着8月再次下试



平行线支持,9月初第3次试平行线支撑,见短期底部。但反弹至去年12月时未能上试高一级平行线便告终,至今反复下跌,但未触及下一级平行线,因此始终未能见底。**当前下一级平行线交叉位约2940点,上证50指数若能跌至此位,则有望呈现中期底部。**

去年7月23日拙作《美联储放水难收 通胀处处显现》中分析**中国交建(601800)**走势,当时认为:“……9.96元之后进入(c)浪5下跌。(c)浪5型态为倾斜三角形,俗称楔形,内部再细分5个更小一级下跌浪。本周最低6.11元有可能结束(c)浪5。注意中交建1000日移动平均线与2000日移动平均线即将出现“死亡交叉”,通常情况下,1000MA与2000MA即将死叉之际,而股价是持续向下者,则有机会出现见底走势……此处中交建股价持续下跌,显然见底机会较大。另外,近日郑州雨灾凸显基建工程之重要性,不排除市场会炒作一波,因此,中交建随时见底反弹,由于是楔形走势,结束后反弹迅猛而快速。”7月20日确实是最低点,之后9月份出现飚升。接着大幅回落,今年再起一浪,因为今年炒基建股(半年前已预计到)。重温此股是想说明,**近年中国股市不同板块个股此起彼落,与其追逐热门股**

不如寻找技术面基本面合适个股逢低买入。通常认为高风险高收益,但事实上,低风险容易高收益。看看上述中交建,第1段升浪升幅高达70%,能吃其中一半可得35%;第2段升浪升幅63%,一半落袋可得31%。两段相加单利有一倍收获,即使是半仓都有50%收成。该股目前市净率0.71倍,动态市盈率7.9倍,持股起码比较放心。心态好,投资便容易获利。

按此方向,寻找一些“烟屁股”式个股投资,乃虎年稳健获利首选。试列举两股,以供参考。

(1) **日照港(600017)**:该股历史最高位出现在2015年6月11.64元,至今跌市已经持续7年时间。当前净资产4.20元,股价3.07元,市净率0.73倍。2016年营业总收入42.7亿,2017年48亿,2018年

51.3亿,2019年52.4亿,2020年57.6亿,去年头三季度46.5亿;2016年纯利1.76亿,2017年飚升至3.69亿,2018年再增长至6.44亿,2019年下跌至6.3亿,2020年基本持平6.4亿,去年头三季度5.67亿。公司近年业务较为平稳,在目前上市公司数量愈来愈多情况下,此类股票难以获得资金青睐,然而此时正是投资者逢低吸纳好时机。

在技术上,股价自2015年6月最高11.64元跌至2020年2月2.29元,最大跌幅80.3%。业绩增长而股价暴跌,只能说明2015年牛市之疯狂。2020年2月低位以来,股价逐渐靠稳。中长期均线慢慢聚拢,至今250MA及500MA已经掉头向上,股价近日突破1000MA,上方2000MA位于3.66元一带横行多



时。2019年曾经反弹至3.83元,显然此处及2000MA附近是中期阻力位。从图中可看到,2010年至2011年呈现三角形反转向下走势,2013年7月至2014年6月又是三角形反转——不过这次是向上——出现大牛市,2020年2月低点以来,日照港再次出现三角形走势,并且向上突破。这次能否反转? 上升目标A是2019年反弹高位3.83元附近,上升目标B是2017年7月反弹高位4.77元附近。

(2) **赣粤高速 (600269)**: 若是前几期写此文章,我会推荐吉林高速 (601518), 现在则推荐赣粤高速。2014年11月1日,拙作《日本养老金加码入市 上海A股面临压力》中曾经推荐过此股:“赣粤高速……今年上半年一直徘徊在2.6元至2.9元之间,然而其每股净资产高达4.9元以上,市净率不足0.6,换言之赣粤高速旗下每一条高速公路均以净值6折出售。各位可以看看,有谁能够以6折价格买到国内盈利高速公路产权? 但中国股市却实实在在出现此等荒谬情况。中国人一边咒骂高速公路收费过高,个别司机宁愿逃避缴费被捕入狱,一边却对以资产净值6折价格成为股东之美事视而不见。自7月份以来,该股持续上升,当前升幅达到38%,但市净率仍然只有0.7,仍然是7折大平卖。”

结果赣粤高速仍然由当时股价3.63元升至2015年6月最高9.95元,升幅仍达1.7倍。若是自最低位2.68元计起,升幅是2.7倍,同期上证指数升幅1.5倍,明显跑赢大市。当前赣粤高速又是历史重演,市净率0.52倍,动态市盈率10.5倍。此股走势上呈现一个较为平缓楔形之

态,250MA金叉500MA,500MA开始掉头向上,股价屡试1000MA。后市若能突破楔形上轨,可望上试2019年4月反弹高位(上升目标A),甚至是2017年7月反弹高位(上升目标B)。中国汽车愈卖愈多,再多高速公路亦会饱和。目前疫情仍未消散,市场对高速公路股有戒心,但却是逢低买入好时机。▲

