

文 | 金卫

今天（1月6日），中国中车涨停了！

早盘10：30左右，中国中车被大单封涨停，全天没有开板，换手率仅1.4%，成交金额近20亿。截止收盘，报收于5.89元，总市值为1690亿。



又回到了熟悉的2015，只是中铁二局不在了



wang

中国铁建 交建等基建港股市盈率都只有2点多，按中央规定2020年央企分红率必须达到30%也就是这些股票股息超过12%了，这就是最近基建暴走的逻辑，不知道A股基建会不会跟啊



哥哥爱

神车涨停，是否意味着小牛已露尖尖角？



锦书

下半场应该轮到中国交通建设 中国中铁发力追上了

输入您想与股友们讨论的内容



中国中车主要从事铁路机车、客车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理和租赁，是全球技术领先的高速动车组研发制造企业，由南车与北车合并而来。

从K线上看，中国中车已经很久没有涨停了。上一次涨停是在2016年11月29日，上一次触及涨停是2017年11月21日，那次触及涨停是借着2017年末一轮行情，中国中车股价攀升至12.4元，随后不久便步入漫漫的跌途。

真正让中国中车成为一轮牛市符号的是2015年，那一轮，中国中车从最低4元左右起步，最高涨至38元，翻了近十倍。



中国中车复盘之后连拉六个涨停，股价涨至9.34元。这只是开始，在经过短暂调整后，当年3月中国中车又开启了新一波涨幅，其后更是拉了10个涨停。到4月20日，中国中车见顶时股价达到38.5元，涨了近十倍。

按照合并后总股本287亿股计算，中国中车的总市值最高时达到1.1万亿，超过德国西门子、法国阿尔斯通、加拿大庞巴迪等世界机车制造龙头企业，成为名副其实的交通轨道制造业“巨无霸”。

当时，中国中车成为超级主力的大会场，每天几十亿的成交，最高峰时有300多亿的成交额，几乎把中国最顶级几大主力悉数吸引过来。龙虎榜上，至今还有机构、游资对决的身影，绍兴路，溧阳路，虹桥均是上亿的买入，如果资金规模不上亿，连龙虎榜都进不去。

2015年4月，中国中车最狂热的时候，连拉五个涨停，由于体量巨大，中国中车被

喻为那一轮牛市的旗手。

但好景不长。4月21日，中国中车跳空低开，最后跌停，中国中车也带动整个大盘跳空低开，成为牛市转熊市的标志性事件。

对无数投资者而言，2015年高位买入中国中车成了一场噩梦。即使是2017年那波行情，中国中车也只涨到了12.4元，远远没有解套。今年以来，中国中车一直在6元左右振荡，距离最高峰时缩水了8成。

中国中车在2015年那轮牛市的表现是重估还是泡沫？当时，这个话题引起巨大争议。

当年，经济学家张捷旗帜鲜明，他反对泡沫说，并认为泡沫应该分为良性和恶性，不能简单地以泡沫来说好坏，而且有了泡沫也不一定要戳破它，随着不断地发展，很多泡沫是可以填实的。“很多西方国家，当时被称作是泡沫的网络巨头，随着市场的发展，它的利润都跟上来了，它并不像当初那样是泡沫了。”