

宁波高发 (603788.SH)

个股分析报告

行业：汽车零部件 — 变速操纵/加速控制系统

报告日期：2026 年 8 月 13 日

本报告基于公开信息整理生成，仅供参考，不构成投资建议

一、核心摘要

宁波高发汽车控制系统股份有限公司（603788.SH）是国内汽车变速操纵和加速控制系统细分领域的龙头企业，主要产品包括变速操纵器及软轴、电子油门踏板、汽车拉索、电磁风扇离合器及电子换挡器，是国内三十多家整车厂（一汽大众、上海大众、吉利集团等）的一级供应商。

公司 2025 年年报显示营业收入 15.82 亿元（同比+8.28%），归母净利润 2.16 亿元（同比+13.43%），并推出每 10 股派息 8 元的分红方案；但 2026 年一季度出现“增利不增收”态势——营收 3.65 亿元，同比下降 5.55%、环比下降 15.33%，归母净利润 4692.03 万元，同比微增 1.50%但环比下降 22.39%，短期经营存在一定压力。中信证券（唯一公开覆盖的机构，2026 年 5 月发布）给予“买入”评级，预测 2026-2028 年归母净利润分别为 2.42/2.80/3.25 亿元。

截至 2026 年 8 月 12 日，公司股价报 14.15 元，总市值约 31.6 亿元，动态市盈率（TTM）约 14.55 倍，估值处于汽车零部件行业中等偏低水平。公司增长逻辑主要系电子换挡器渗透率提升（新能源车趋于标配）带来的产品结构升级，但 2026 年一季度营收环比走弱提示需关注下游需求及订单节奏（详见“风险提示”章节）。

二、公司概况

2.1 基本信息

项目	内容
股票代码	603788.SH
股票简称	宁波高发
上市板块	上海证券交易所主板
所属行业	汽车零部件 — 变速操纵/加速控制系统
主要客户	一汽大众、上海大众、吉利集团、长城、比亚迪等 30 余家整车厂
业务模式	直销、委托加工、直供三种模式并行，一级供应商体系

2.2 主营业务与产品布局

公司深耕汽车变速操纵控制及加速控制细分领域，核心产品分为四大类：变速操纵器及软轴、电子油门踏板、汽车拉索（含操纵索、控制软轴等）、电磁风扇离合器；近年重点发展电子换挡器业务，作为“换挡系统由机械向电子转变”的新一代产品。

- 传统业务：变速操纵器及软轴、汽车拉索为公司传统核心产品，公司在成本控制和客户服务响应速度方面具备竞争优势。
- 产品升级方向：电子油门踏板曾获评“国家重点新产品”；电子换挡器已向吉利、长城等自主品牌批量供货，并逐步从豪华品牌向中低端及新能源车型渗透。
- 行业驱动：随着新能源汽车电子化程度提升，电子换挡器正成为新能源车型的标配配置之一，为公司打开新的产品结构升级和收入增长空间。
- 客户结构：公司已进入一汽大众、上海大众、吉利集团等主流合资及自主品牌供应链体系，并获得多家主机厂 A 级或优秀供应商评价。

2.3 产业链上下游地位与成本利润结构

公司地处汽车零部件产业链中游，向上采购钢丝、金属结构件、工程塑料等大宗原材料，以及电子换挡器所需的传感器、控制芯片等电子元器件；向下作为一级供应商直接对接一汽大众、上海大众、吉利集团、长城、比亚迪等整车厂。其在产业链中的议价地位呈现“对上游议价能力中等、对下游议价能力偏弱”的典型汽车零部件 Tier-1 供应商特征。

- 上游成本端：钢材、铜、塑料粒子等大宗商品价格波动直接影响公司毛利率，原材料供应商相对分散，公司具备一定的比价采购和成本管控空间，但对价格趋势性上涨（如 2026 年以来部分大宗商品阶段性涨价）缺乏定价权，只能被动承受成本波动。
- 下游客户端：汽车零部件行业普遍存在主机厂“年降”惯例（整车厂每年要求供应商让渡一定比例的价格空间），叠加当前汽车行业终端“以价换量”的竞争环境，下游对上游零部件供应商的议价能力总体强于零部件供应商对整车厂的议价能力，是行业结构性特征而非公司个体问题。
- 营运资金占用：据 2024 年年度报告，公司应收账款规模约为当年归母净利润的 182.14%，反映下游整车厂客户账期相对较长，公司营运资金被下游客户占用较为明显，是零部件供应商相对下游话语权偏弱的一个直接体现，也是评估公司现金流质量时需要关注的指标。
- 客户集中度：据公开资料，2023 年度公司前五大客户合计销售额约 6.02 亿元，占当年营业收入约 48.98%（该数据来源单一、未能交叉核实最新年度数值，具体请以公司最新年度报告披露为准），客户集中度处于 Tier-1 零部件供应商的常见区间，收入受个别大客户排产节奏影响相对明显。

年度	毛利率	净利率	简要说明
2020	29.06%	20.12%	行业景气叠加原材料成本相对稳定，盈利能力处于近年高位
2022	23.19%	11.06%	原材料成本上行叠加下游年降压力，毛利率、净利率明显承压
2024	22.42%	12.98%	毛利率延续下行，费用管控改善部分对冲成本压力
2025	23.93%	13.65%	电子化产品占比提升，毛利率企稳回升

综合来看，公司毛利率、净利率在 2020-2022 年经历了较为明显的下滑，与行业原材料成本上升、主机厂年降压力等结构性因素相关；2024-2025 年伴随电子换挡器等高附加值产品占比提升，盈利能力出现企稳迹象。公司在产业链“微笑曲线”中处于中游制造环节，长期盈利改善的关键更多依赖产品结构向电子化、高附加值方向升级，而非单纯依靠对上下游议价能力的提升。

三、财务数据与估值分析

3.1 近期经营业绩

报告期	营业收入	同比	归母净利润	同比
2025 年度	15.82 亿元	+8.28%	2.16 亿元	+13.43%
2026 年 Q1	3.65 亿元	-5.55%	4692.03 万元	+1.50%

说明：2026 年 Q1 营收同比下降 5.55%、环比下降 15.33%，净利润环比下降 22.39%，呈现“增利不增收”特征；2025 年度分红方案为每 10 股派息 8 元。

公司 2025 年营收与利润实现双增长，净利润增速快于营收增速，反映成本管控与产品结构优化初见成效。但进入 2026 年一季度，营收同比、环比均出现下滑，净利润虽同比小幅正增长，环比降幅较为明显，需关注下游整车厂排产节奏及原材料成本变化对后续季度业绩的影响。

3.2 盈利预测（来源：中信证券，2026 年 5 月 6 日发布，为单一机构预测，尚无多家机构一致预期可对比）

年度	营业收入	归母净利润	净利润增速	每股收益(EPS)
2026E	17.88 亿元	2.42 亿元	+11.78%	1.08 元
2027E	20.23 亿元	2.80 亿元	+15.94%	1.26 元
2028E	22.81 亿元	3.25 亿元	+16.02%	1.46 元

3.3 估值水平与机构评级

机构	评级	发布日期	备注
中信证券	买入	2026-05-06	对应 2026-2028 年 PE 分别约 16/13/12 倍

以 2026 年 8 月 12 日收盘价 14.15 元、总市值约 31.6 亿元计算，公司当前动态市盈率（TTM）约 14.55 倍，低于中信证券预测的 2026 年 PE（约 16 倍），估值整体处于汽车零部件行业中等偏低水平，尚未充分计入电子换挡器放量的乐观预期。需要提醒的是，目前公开可查的机构覆盖仅中信证券一家，样本有限，盈利预测的参考性和稳健性弱于多家机构形成一致预期的情形，建议结合公司后续季度财报动态验证。

四、近期消息与公告

4.1 年度报告与分红

公司 2025 年年度报告披露：全年营业收入 15.82 亿元，同比增长 8.28%；归母净利润 2.16 亿元，同比增长 13.43%；扣非归母净利润 1.92 亿元，同比增长 13.57%。公司同时公布分红方案，拟每 10 股派发现金红利 8 元，并披露了 2025-2027 年未来三年股东回报规划。

4.2 一季度报告

2026 年一季度报告显示，公司营业收入 3.65 亿元，同比下降 5.55%，环比下降 15.33%；归母净利润 4692.03 万元，同比增长 1.50%，环比下降 22.39%，呈现“增利不增收”特征，短期营收端承压。

4.3 股东会与治理动态

公司于 2026 年 7 月召开 2026 年第一次临时股东会，审议相关议案；并已发布未来三年（2025-2027 年）股东回报规划，明确持续分红安排的政策框架。

4.4 资金动向

近期主力资金呈小幅净流出态势：2026年8月12日主力资金净流出约274万元，近10个交易日合计净流出约418万元，整体资金面波动较小，未见明显的大规模异动。

五、股价走势与技术面分析

5.1 价格概况（截至2026年8月12日）

指标	数值
最新收盘价	14.15 元（当日 +0.64%）
总市值	约 31.6 亿元
动态市盈率(TTM)	约 14.55 倍
52 周最高价	17.90 元（2026-04-22）
52 周最低价	12.64 元（2026-07-23）
距 52 周高点	-20.9%
距 52 周低点	+11.9%

5.2 技术指标

指标	数值	简要解读
MA5 / MA10 / MA20	14.13 / 14.08 / 13.70	股价站上 5/10/20 日均线，短中期呈多头排列
MACD (DIF/DEA/柱)	0.07 / -0.02 / 0.17	柱状线位于零轴上方，短期动能偏强
KDJ (K/D/J)	53.7 / 60.2 / 40.6	处于中性区间，未现明显超买超卖
RSI (6/12/24)	60.3 / 56.0 / 50.4	中性偏强，短期强于中长期
布林带（上/中/下轨）	14.71 / 13.70 / 12.69	股价运行于中轨与上轨之间

综合来看，公司股价自4月下旬高点17.90元回落至7月低点12.64元后企稳反弹，目前股价站上5/10/20日均线，短期技术形态偏强，MACD、RSI等指标均显示动能温和修复。但需注意主力资金近期呈小幅净流出，且股价距年内高点仍有约21%差距，短期反弹的持续性仍需观察成交量配合情况。

5.3 短线走势展望（未来一周，情景推演，仅供参考）

⚠️ 风险提示：以下内容仅为基于技术面与资金面公开数据的主观情景推演，不构成投资建议；股市短期走势无法精准预测，本节所有价位、区间与相对概率均为分析框架下的启发式判断，不是统计意义上的概率，仅供参考。

① 关键技术位置

位置	区间	说明
短期压力	14.4 ~ 14.7 元	布林上轨(14.71 元)附近，近期反弹多次在此区间遇阻
第一支撑	14.0 ~ 14.1 元	MA10(14.08 元)附近，近期震荡下沿
强支撑	13.5 ~ 13.7 元	MA20/布林中轨(13.70 元)一线，有效跌破或打开下探至布林下轨(12.69 元)/前期低点(12.64 元)的空间

② 未来一周三种情景（主权重，非统计概率）

- 震荡整理（相对权重较高，约六成左右）：在 14.0~14.7 元区间来回震荡，若缺乏明确催化剂（新订单、行业政策、板块性行情等），量能预计维持清淡（日成交额约 1500 万~2500 万元量级），上冲 14.4~14.7 元附近容易遇压回落，下探 14.0 元附近或有短线承接。
- 偏弱下行（权重中等，约两至三成）：若汽车零部件板块整体走弱或大盘回调，可能跌破 14.0 元支撑，向 13.5~13.7 元一带寻求支撑；公司股价近 3 个月已从高点 17.90 元震荡下移至 14 元附近，中期偏弱势，叠加近期主力资金持续小幅净流出，缩量环境下下方阻力相对有限。
- 反弹走强（权重偏低，约一成左右）：需要汽车零部件板块出现集体性行情带动，并伴随成交量明显放大、股价站稳 14.7 元上方，才有可能向 15 元附近乃至更高位置进攻；在当前量能不足的背景下，这一情景发生的可能性相对较低。

③ 资金与流动性背景

根据现有可查的十大流通股东披露（截至 2024 年三季度末，为可获取的最近公开口径，可能与当前股权结构存在差异），公司前十大股东合计持股约 62.71%，以控股股东宁波高发控股有限公司（37.56%）及创始人家族成员为主；机构类股东主要为长城国融投资、浙商创新资本等私募股权类机构，未见公募基金、社保、QFII 等主流机构现身前十大流通股东名单。结合公司近期日均成交额多在千万元级别、换手率长期低于 1%（2026 年 8 月 12 日为 0.58%）的情况，该股属于交易活跃度和机构关注度总体偏低的小盘股，日常交易以中小投资者为主，买卖盘相对较薄，快进快出可能面临一定滑点风险。

观察信号：若单日成交额持续放大至 3000 万元以上（明显高于近期 1500 万~2500 万元的常态区间），可作为资金加速介入的观察信号；若成交量始终未能有效放大，则更可能反映中小投资者之间的存量博弈，而非增量资金入场。

④ 关注要点（仅为观察思路，非操作指令）

- 向上：反弹至 14.4~14.7 元区间面临较强压力，追高需谨慎评估量能是否配合。
- 向下：若股价能守住 14.0 元一线，短期大概率维持震荡格局；若有效跌破 13.5~13.7 元支撑，则短期趋势可能进一步走弱。
- 量能：日成交额能否稳定站上 3000 万元是判断资金是否真正介入、行情能否摆脱震荡格局的关键观察指标。

以上情景推演基于 2026 年 8 月 12 日收盘数据及历史价格、技术指标测算，短期股价还会受消息面、资金面、大盘环境等多重因素扰动，技术指标本身存在滞后性和局限性，不构成对未来实际走势的保证，也不构成买卖建议，请结合最新市场信息独立判断并自行承担投资风险。

六、行业格局与竞争对手分析

6.1 行业现状

汽车变速操纵与加速控制系统是汽车传动/驾驶操控系统的重要组成部分，行业正经历由传统机械式拉索、操纵器向电子化产品（电子油门踏板、电子换挡器）转型的过程。随着线控底盘、智能驾驶技术的发展，操纵控制系统电子化渗透率持续提升，电子换挡器已从豪华品牌逐步向中低端及新能源车型普及，并成为新能源汽车的标配配置之一，为行业打开新的增长空间。

6.2 竞争格局

国内变速操纵控制系统市场竞争相对分散，长期以中外合资或外资独资企业为主导，市场集中度不高。头部外资企业普遍具备变速器系统、制动系统等更大范围的系统集成开发经验，技术积累深厚；本土企业如宁波高发则主要凭借成本优势和更快的客户服务响应速度参与竞争。在电子换挡器这一细分产品上，德国科世达（Kostal）在全球市场占据领先地位（全球市占率约 40%），是该细分领域的重要国际竞争者。

6.3 主要竞争对手

公司	股权性质/成立年份	业务特点
东风康斯博格	中外合资，1995 年成立	具备变速器系统集成开发经验，服务东风系整车厂
德轡干巷	外资独资，2005 年成立	全球化技术背景，聚焦操纵控制系统高端市场
三立汇众	中外合资，2002 年成立	涉足制动系统等多系统总成开发
上海海拉电子	外资独资，1995 年成立	汽车电子领域综合供应商，技术实力较强
联合汽车电子	中外合资，1995 年成立	国内规模领先的汽车电子系统供应商
宁波高发 (603788.SH)	民营，本土上市公司	变速操纵控制细分龙头，成本与服务响应优势突出，电子换挡器业务加速放量

说明：竞争对手信息主要整理自较早期的行业研报（2020 年前后），行业格局及各公司市场地位可能已有变化，仅供参考，建议以最新行业研报及公司年报披露为准。

相较于以中外合资、外资独资企业为主导的市场格局，宁波高发作为为数不多的本土民营上市公司，凭借成本控制能力和客户服务响应速度在传统拉索、操纵器领域占据一定份额；在电子换挡器等新一代产品上，公司已实现向吉利、长城等自主品牌批量供货，但相较于科世达等具备全球化技术积累的领先企业，在高端及国际客户拓展方面仍有一定差距。

七、风险提示

- 下游需求波动风险：2026 年一季度营收同比、环比双双下滑，需关注下游整车厂排产及终端汽车销量变化对公司订单的持续影响。
- 客户集中度风险：公司主要客户为整车厂，若主要客户产销量下滑或议价能力增强，可能对公司收入及毛利率造成压力。

- 产品升级不及预期风险：电子换挡器等新产品放量节奏、渗透率提升速度存在不确定性，若行业电子化转型慢于预期，将影响公司产品结构升级进度。
- 原材料及成本波动风险：公司产品涉及金属、塑料等原材料，价格波动可能影响毛利率水平。
- 机构覆盖有限风险：当前仅有中信证券一家机构公开发布盈利预测，市场关注度和信息透明度相对有限，预测结果的稳健性有待更多机构验证。
- 行业竞争风险：国内市场长期由中外合资及外资企业主导，公司在高端产品及国际化拓展方面仍面临较强竞争压力。

八、结论与展望

宁波高发作为国内汽车变速操纵控制细分领域的本土龙头企业，2025 年营收与利润实现双增长，并保持较为积极的分红政策。中长期看，电子换挡器渗透率提升、新能源汽车电子化配置标配化趋势，为公司产品结构升级和收入增长提供了较为清晰的逻辑，公司已在吉利、长城等自主品牌客户中实现批量供货，具备一定先发优势。

但需注意，公司 2026 年一季度营收环比、同比双降，短期经营压力值得关注；同时公开覆盖的机构仅中信证券一家，盈利预测的市场一致性有限。当前动态市盈率约 14.55 倍，估值处于行业中等偏低水平，尚未充分计入电子化产品放量的乐观预期，但这也可能反映市场对其短期业绩波动及成长确定性的谨慎态度。投资者应持续跟踪公司季度经营数据、下游客户排产情况及电子换挡器业务拓展进度，综合评估风险收益比。

本报告数据整理自公开渠道（新浪财经、东方财富、同花顺、雪球、格隆汇、大波浪数据、宁波日报、万联证券研报等），信息截至2026年8月13日，可能存在时效性差异，具体数据请以公司正式公告及权威数据终端为准。本报告仅为信息整理与研究参考，不构成任何投资建议，投资者应独立判断并自行承担投资风险。