



286名服务员 为千亿级产业集群 “充电”

湖北日报全媒记者 刘路
通讯员 荣飞

6月22日,宜昌高新区企业服务局,湖北日报全媒记者翻开最新的企业服务台账,留意到一则记录:湖北东昱欣晟新能源有限公司的锂电电芯出口诉求,从企业反馈到海关备案完成,全程仅用时十天。

这样高效的“助企速度”并非孤例。宜昌高新区企业服务局企业服务科科长陈冰介绍,自2025年初至今,该局已累计办理企业诉求1123件,内容涵盖市场开拓、政策咨询、要素保障等多个方面。

这些诉求有的来自定期走访,有的源于热线平台,有的由包联企业“首席服务员”直接带回。它们都指向同一个目标:让落户高新区的企业不仅“留得住”,更能“长得快”。

如果说单个诉求的解决是“对症下药”,那么成体系的服务机制则是“强筋健骨”。在宜昌高新区招商服务中心,两本厚厚的台账记录了884件项目落地诉求的办理始末。

“从签约到投产,所有问题我们都代办。”该中心项目服务科科长张程介绍,每个新落户项目都会收到“项目落地明白卡”,为项目建设扫清障碍。待企业正式投产后,服务的“接力棒”便无缝交接至企业服务局,确保全生命周期服务不断档。

这种前后端贯通的“接力跑”,背后是一套名为“企事好办、繁事联办、难事能办、企诉智办、兜底妥办”的“五办”涉企服务机制在高效运转。

在宜昌高新区,286名副科级以上干部担任“首席服务员”,实现对重点项目和“四上”企业的全覆盖包联。

邦普时代50亿元锂电项目,专班七赴武汉争取天然气直供政策,每年为企业节省用气成本2500万元;香河昆仑电解液及关键原材料项目,仅用17天完成送电,办理时限较常规压缩八成;远景动力项目,服务专班实行“日碰头、周调度、月通报”,提供全程“一对一”精准服务……从正负极材料、电解液到电芯、电池包,一个“上游原料—中游制造—下游应用”的完整产业生态闭环正加速成型。

一件件诉求的高效办结,见证的不仅是单个企业的落地投产,更是一个千亿级产业集群的拔节生长。

宜昌高新区“五办”机制运行以来,已高效办理2000余件诉求,响应率达100%,办结率达98%。本月初,该机制正式入选2026年度全省优化营商环境“小切口”改革试点事项。

200多台“宜昌芯” 电动重卡驰骋

湖北日报全媒记者 何凡
通讯员 袁平 秦一琛

“以前的燃油卡车,跑一公里成本约3元,换成绿电重卡后,至少节约一半费用。”6月19日上午,在宜昌市夷陵区昌磷路岩花综合能源服务站,绿电重卡司机朱逢勇将车稳稳停入车位,插枪、充电,动作娴熟。

目前,有200多台搭载了“宜昌芯”的重卡,往返于昌磷路。

作为亚洲第二大磷矿腹地,夷陵区探明磷矿储量达26亿吨,年外运磷矿石超过500万吨。大量运输磷矿石的重卡在矿山和厂区来回奔波,给夷陵区带来了沉重的生态环保压力。2025年4月,昌磷路一期工程正式完工并进入试运行阶段,成为湖北省首条零碳矿山运输走廊。

不烧油,不排放废气,在这条“绿色”道路上,夷陵区大力推进新能源商用车应用。带来的节能效果显著,朱逢勇说,车辆在下坡时特有的动能回收系统,不仅减少了刹车损耗,回收的能量还能补充续航。

完善布局智能充换电网络,让更多司机感受到“省钱又便利”。昌磷路岩花综合能源服务站配备了28个双枪充电桩,多辆新能源重卡正在进行双枪同步快充,约半小时即可补足续航。

“岩花综合能源服务站,日均能满足300车次的能源补给需求。”夷陵区经发集团国控公司副总经理范亮介绍,昌磷路全线规划了6个重卡换电中心、2个服务区及2个维修中心。

600多台磷矿专用运输电动重卡中,有三成搭载了宜昌楚能生产的动力电池。夷陵区交通运输局局长袁小虎告诉湖北日报全媒记者:“夷陵区结合昌磷路‘零碳货运走廊’建设,推动矿山新能源重卡规模化应用场景,实现‘交通+能源’深度融合,打造绿色能源产业生态,构建了一条全链条绿色生态体系。”

目前,夷陵区正在进行综合能源服务体系建设,未来全区重要交通物流线都将布设新能源充电站。宜昌市生态环境局夷陵区分局总工程师胡玉波算了一笔生态账:“当前,夷陵区磷矿运输车辆年消耗燃油超过4600万升。若全面实现新能源电动重卡替代,仅这条昌磷路货运走廊,每年就可减排二氧化碳12.14万吨、二氧化硫157吨。”

磷矿资源丰富,清洁水电充沛,积淀的制造能力和大量产业工人,让电池生产就地取材、得心应手……宜昌为储能电池“安居”备足了家底。新能源新材料产业在这里快速壮大,上下游企业紧密协同,配套成本更低、响应更快。

从招商到服务、从创新到应用,宜昌用完整的产业链条和务实的协同生态,让储能电池在生产端与市场端形成良性互动,扎根于这一座“来电的城市”。

储能电池 何以安居 “来电之城”



湖北东昱欣晟新能源有限公司动力电池5G工厂。(湖北日报全媒记者 覃晓君 摄)



力佳科技的技术工人巡检自动化生产线。



东阳光新建的宜昌涂碳铝箔产线。



行驶在昌磷路上的绿电重卡,比燃油车节约一半费用。(湖北日报通讯员 张国荣 摄)



小小组扣电池有了大支撑

这家上市企业把总部迁到宜昌

湖北日报全媒记者 张泽牧
通讯员 裴尧

“喂,李师傅,有台外观检测机出了点问题,能赶紧来看看吗?”6月18日下午,宜昌市猇亭区力佳科技生产车间里,设备工程师一个电话打出。不到30分钟,设备维保人员就赶到了现场。

短暂调试后,机器重新轰鸣起来。这样的场景,在力佳科技已经成为常态。“这在过去,真是不敢想象。”力佳科技副总经理刘琪说。

从“等零件” 到“半小时响应”

力佳科技是一家从事锂锰、锂氟化碳纽扣电池研发、生产和销售的高新技术企业,产品广泛应用于消费电子、智能穿戴、汽车胎压监测系统等领域。很多超市的电子标签、汽车遥控钥匙里那颗不起眼的小电池,就来自这家企业。

2024年4月,北交所上市企业力佳电源科技(湖北)股份有限公司将注册地从深圳迁移至宜昌猇亭,成为第一家把总部迁入宜昌的上市公司。

一年后,这家生产纽扣电池的企业交出了亮眼成绩单:2025年销

售额突破3.49亿元,净利润达4200万元,产品出口欧美及东南亚。面对湖北日报全媒记者的提问,刘琪用“产业链的协同发展”来概括这份成绩背后的关键支撑。

2011年,力佳科技刚落户宜昌猇亭时,周边几乎无大型加工企业。“猇亭区先锋路上就我们一家。工程师等零件,那是常有的事。”刘琪回忆道。那时,一颗特种设备的螺丝钉坏了,也要从东莞发货,路上就要等3到5天;模具需要维修,零配件全靠外地运输,物流成本直接拖累了生产效率。

这种窘境,在企业的坚守中悄然变化。刘琪注意到,随着内循环加速,宜昌的配套能力肉眼可见地强了起来:“变化的核心驱动力,是宜昌在新能源赛道上的加速。”

随着宁德时代邦普、广汽传祺等“链主”企业相继入驻,一个完善的产业生态开始在宜昌形成。力佳科技的“辅材圈”已彻底盘活,刘琪举例说:“纸箱、黄油这些消耗品,现在本地就能包圆。”

更关键的是,技术层面的协同变得触手可及。原本需要从深圳加工的维修配件,现在宜昌本地的配套商就能供应,精密模具、非标零件的加工在猇亭周边就能找到成熟的配套。“一个电话,本地的维保师傅

拎着工具箱就上门了。”刘琪说。这种“半小时响应圈”带来的隐性成本节约,让效率呈指数级提升。

跨省迁移背后的 “保姆式”服务

2024年,力佳科技毅然决定将总部从深圳迁至猇亭。

跨省上市公司总部迁移,涉及税务、海关、市场监管等诸多环节,没有先例可循。如果靠企业自己跑,时间成本就难以想象。

为了让企业少跑路,宜昌市及猇亭区组建服务专班。“专班干部去深圳,跟当地干部坐在一张桌子上,为我们的迁移做对接。”刘琪介绍。这种“保姆式”的服务,让力佳科技在较短时间就完成了跨省迁移手续。

政府的支持不止于跑腿,更在于引路。“市区两级反复来宣讲政策,鼓励我们搞科技创新。”刘琪介绍。在政府引导和科技专项资金的支持下,力佳科技逐步向“高精尖”转型。

这种转型在2025年结出了标志性成果,企业成功研发出应用于汽车方面的电池。“这系列电池耐高温。在超高温状态下具备优越的放电稳定性。”刘琪自豪地说。

东阳光涂碳铝箔 在电池内 铺“高速公路”

湖北日报全媒记者 文凯
通讯员 黎文来 邓羽琴

6月22日,位于宜都市陆城街道东阳光3号工业园的电池箔生产车间内,一排排机器正“吃进”铝材,不断“吐出”银白色铝带,迅速被卷成比人还高的铝箔卷,被机械臂吊装下线。

这薄如蝉翼的金属箔,是新能源电池的关键材料,主要用于正极集流体。

“越薄,技术难度越高。”宜昌东阳光电池箔有限公司总经理郭飞跃说,主流电池铝箔厚度在12至15微米,东阳光最薄可实现9微米,接近头发丝的十分之一。2024年,东阳光在宜都投资建设的低碳高端电池铝箔项目一期投产后,产能快速爬坡。

曾经,电池铝箔产品最大的痛点是断带。“有的铝箔跑两三千米就断了,不仅整卷铝箔报废,还会浪费涂布的正极材料磷酸铁锂。”郭飞跃向湖北日报全媒记者介绍,东阳光在合金配方和轧制工艺上实现突破,让铝箔“韧性十足”,断带米数增加到近三万米,效率提升近十倍。

做薄做强电池铝箔是基本功,涂碳铝箔则是东阳光新建的“护城河”。

“给铝箔涂碳,就像给电子流动铺了一条‘高速公路’,内阻小了,能降低电池能耗,减缓电池衰减。”宜昌阳之光新材料有限公司总经理尹腾说,远景和楚能在宜昌达产后,对涂碳箔需求较大,东阳光立马着手找厂房、规划扩线。

东阳光利用自产优质光箔进行表面涂碳处理,目前在广东韶关的涂碳箔产线已经满产,新建的宜昌涂碳箔产线一期已开始试产,洁净工程完工后将于7月投产。今明两年的战略供货计划,已被宁德时代、比亚迪、国轩高科、吉利、鹏辉、瑞浦兰钧、远景等头部企业提前锁定。

郭飞跃表示,旺盛的市场需求得益于宜昌新能源产业集群的崛起,而东阳光的高端铝箔恰好补上了关键一环。项目带来的不仅是产业集聚,更有实打实的就业红利,仅宜昌东阳光就带动就业超700人,大量曾远赴沿海打工的技术工人回到家乡,在家门口实现高质量就业。

“今年预估产值20亿元,待电池箔项目一期满产后,将占据全国近十分之一的市场份额。”郭飞跃说,东阳光将不断延链补链,实现从基础原材料到终端材料的闭环。

万吨级电动运输船 装上“动力心脏”

湖北日报全媒记者 黄善君
通讯员 彭强 实习生 朱胤达

6月23日,位于秭归县的武汉威迈新能源动力有限公司三峡分公司生产车间内,机械臂精准抓取电芯并送上生产线,AGV小车穿梭运送物料。经过多道工序,一个个新能源船用电池包雏形初现。

生产线负责人董洋洋介绍,企业对原有产线的工装夹具与控制系统进行升级,重构电芯与模组的流转工序,大幅优化生产流程,减少人工干预环节。目前,二期产线年产能达18万度电,主产二代电池包,同时兼容一代生产工艺。今年前5个月,威迈三峡分公司已完成近14.2万度电的生产任务,产值近1.86亿元。

威迈公司在建的14艘船舶中,最引人注目的是万吨级纯电动运输船“葛洲坝”号。作为工信部长江大型智能船舶关键技术及示范船研制重要科研项目,该船于去年10月吉水。总长近130米,搭载12个锂电池箱式电源,载电量约24000千瓦时,续航里程可达500公里。

“每个电池包由12个电芯串联而成,若将12个或20个电池包组成一簇,让数百个部件协同稳定运行,靠的是企业的自主核心技术。”项目负责人王永兴介绍。

威迈公司研发的灌胶灌油工艺,先以固定流速将高分子材料灌入电芯,静置后注入甲基硅油浸没所有电芯,通过油液热传导均衡温度,杜绝火灾隐患。同时,配备自主研发的BMS电池管理系统和域管理系统,实时监测数万块电芯的电压、电流和温度,防止过充、过放、短路和过热等风险。

全国内河首艘纯电动漂转运船“三峡护坝1号”、新能源客渡船“楚韵一号”、新能源船舶西陵峡“和谐”号,都搭载着威迈电池。2025年以来,该公司已累计开工建设绿色智能船舶23艘,其中建成9艘。