

293.15K。根据实际气体状态方程 $pV=ZRT$ 可推导出管存理论公式:

$$Q=V \times \frac{P}{P_x} \times \frac{T_x}{T} \times \frac{Z_x}{Z}$$

式中 Q —管存, m^3 ;

V —管容, m^3 ;

P —管段实际平均压力, Mpa ;

T —管段实际平均热力学温度, K ;

Z —实际气体压缩因子;

P_x —标准状态下的压力, Mpa ;

T_x —标准状态下的热力学温度, K ; Z_x —理想气体压缩因子。

管存与管容(与管道长度、内径等有关)、压力、温度压缩因子参数有关。理论上,压缩因子参数与气体组分、压力及温度有关,压力、温度参数与管道输量、出站温度管道地温等有关,一般管道埋地温差变化不大,因此在计算城网管存时压缩因子可忽略。

(3) 及时分析数据,分析定位进销差产生的位置和环节

进销差按月进行分析,月末各分公司对本月气量数据进行分析,暴露出存在的问题,及时对计量设备

计量问题或查找管道泄漏点。

(4) 加强上下游气量统计分析

每天调度值班人员在统计气量时,及时了解下游用户现场计量数据并记录,若存在异常,需尽快查明原因,及时对计量装置及管道进行巡查,若存在问题及时处理。

4 结束语

总之,形成进销差的原因有很多,要最大程度地降低它,就必须从设计、施工、生产运营及用户服务等各个方面加以控制,力争将进销差控制在一个较低水平。

参考文献

- 1 肖嵩,林铭荣,王彦馨等.武汉市天然气有限公司.煤气与热力,2009;7:29
- 2 冯伟琳,汪欣荣,宋张荣等.绍兴市燃气有限公司,建设部沈阳煤气热力研究设计院.煤气与热力,2008;3:28

工程信息

陕西省首批高速公路加气站投入运营

2014年5月10日记者从陕西省高速集团获悉,陕西省在高速公路上首次投入加气设备,陕西省西延高速黄陵服务区、延西高速三原服务区LNG加气站正式投入运营,满足了天然气汽车在高速路上的加气需求。

此次加气站的投入使用,是陕西省高速集团与中国石油、中国燃气等企业在加气领域的首次合作。黄陵服务区下行线、三原服务区上行线陕西燃气运营的撬装加气站,总投资近千万元,年供气量约

1 100万 m^3 ,可满足约3万辆车的加气需求;黄陵服务区上行线、三原服务区下行线分别为中石油与中国燃气运营的加气车,单车罐容积为20 m^3 ,每年可满足上万辆的加气需求。这些加气站的投入使用,将促进陕西榆林—安康和彬县—潼关绿色煤炭物流发展,满足省内及周边LNG物流及客运加气需求。随后,陕西省高速集团将全面启动服务区LNG加气站建设,计划2014年内建成6座LNG加气站。

(特约通讯员供稿)