

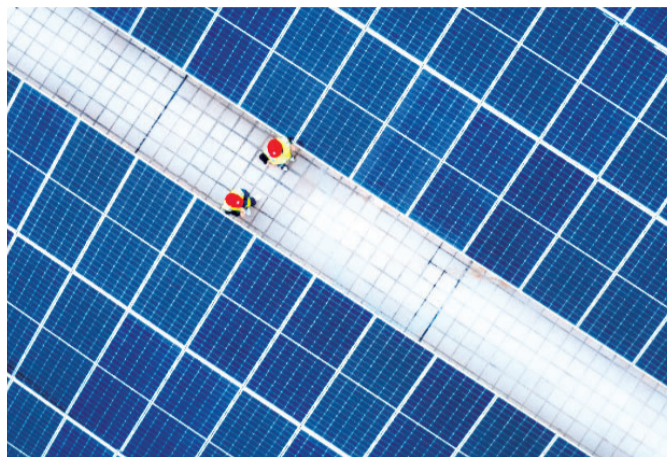
我省建设完工62处分布式光伏电站

可减少二氧化碳等有害气体排放量2万余吨

N海都记者 林涓
通讯员 陈妍洁 林莉 文/图

7月16日,甬莞高速宁德柘荣收费站分布式光伏电站顺利并网发电;7月5日,宁上高速武夷山洋庄服务区和福州绕城高速长乐服务区的2座分布式光伏电站同日并网发电。3座光伏电站年均发电量超70万度。

光伏发电具有污染小、见效快、环保效益突出等特点,有利于减少化石能源的消耗。近年来,福建高速利用收费站、高速服务区屋顶等资源,目前已建设完工62处分布式光伏电站,预计每年可发电近1600万度,替代标准煤6000余吨,减少二氧化碳、二氧化硫、烟尘等有害气体排放量2万余吨。



高速服务区铺设的光伏板



仓山林浦智慧园区的光伏车棚

光伏电站借“光”生“金”

烈日炎炎,甬莞高速福永段青云山服务区屋顶上,一排排光伏板汇聚成一片波光粼粼的蓝色海洋,从上空俯视蔚为壮观。光伏板在骄阳下熠熠生辉,源源不断地生产电能。

青云山服务区建有福建高速首个装机容量超过800千瓦的分布式光伏电站,年平均发电量超80万度。

“利用高速服务区屋顶建设光伏电站,原则上不必新增建设用地,还可以有效盘活闲置资源。电站按照‘自发自

用,余电上网’原则,既能降低服务区尖峰时段的市电负荷,基本满足白天生产经营用电需求,又能将多余的电能并入电网获取收益,实现能源的最大化利用。”福建高速新能源科技公司光伏项目建设负责人黄起涛介绍。

今年以来,福建高速加速分布式光伏电站建设,今年已有8处光伏电站投入运营,目前全省高速共有14处光伏电站并网发电,预计每年可生产绿色电能达411.12万度,减少碳排放3357.23吨。

解决了发电问题,福建高速又将目光投向新能源汽车的充电和换电难题。

在福州市仓山区林浦智慧园区的光储充检

福建高速新能源集控中心,轻点鼠标,通过福建高速智慧光伏平台,装机容量、日发电量、实时功率、减碳量、年利用小时数等各类数

据正在大屏幕上实时变化。“新并网的光伏电站将陆续接入集控中心,平台还链接了智能移动充电车、高速所属充电站等多

为新能源业态配备“智慧大脑”

个新能源业态。”集控中心负责人杨臻恺介绍,集控中心可对新能源项目进行信息化、数字化后期运维管理,在生产管控、突发事

快4倍,充电1秒钟,续航1公里,真正做到了“即充即走”。

这座超充站是我省高速首个集“分布式光伏发电+储能+全液冷

超充+电池检测”等多种功能为一体的综合服务示范站,同时利用光伏发电有效解决新能源发电间歇性、不稳定的问题。

件告警、数据分析等方面提升新能源业态的科学决策和精准管理能力,进一步推动新能源产业的智能化升级。

驾驭风浪的“海上指挥家”

关注高温下的劳动者

N海都记者 林涓/文 梁展豪/图
实习生 唐娇奎 通讯员 林凤娟

近日,伴随着一阵震耳欲聋的汽笛长鸣,装载着3万多吨电煤的散货船“银绣”轮徐徐行进,缓缓进港。此刻,在驾驶室内沉着冷静地指挥着该船航行的,是福州港引航站引航业务科科长、高级引航员黄海曦。

据介绍,目前,福州港引航站有39名引航员,主要工作是在船舶进出港口或在复杂水域航行时,引领船舶安全航行和靠离码头。他们需要熟悉港口的水文地理情况、航道条件、船舶性能等,指挥船舶以最佳的航线和速度行驶,避免碰撞、搁浅等事故,对船舶运输业和贸易发展至关重要。今年是黄海曦保障引航安全的第23个年头,近日,记者跟随黄海曦一同“驾驭”风浪。

海上引航 时常要面对危险与挑战

7月17日清晨6点30分,记者跟随引航员黄海曦及其同事,从引航艇登上“银绣”轮。只见一条长约3米的引航梯从船上垂落下来,大家紧紧抓牢梯子两侧的绳索,一步一步谨慎地向上攀爬,不敢有半分疏忽。

“我们需要在船舶航行期间,借助攀爬引航梯

来实现船艇之间的接送转运。而影响引航员登离轮安全的主要因素包括天气海况环境、被引领船舶的引航员登离轮装置的保养和设置情况、引航员自身的攀爬技能,以及诸多难以预测的不确定因素。”黄海曦告诉记者。

从引航梯爬上船,

来到驾驶室的黄海曦马上投入工作状态。这一干起来就是两个小时,黄海曦说有的更大的货轮则需要五六个小时,在这期间他始终全神贯注,确保船舶平安抵达。

狂风、暴雨、大雾、暗礁、浅滩、急流……引航员在海上无时无刻不面临着有形或无形的危险

与挑战。

历经两个小时的航行,“银绣”轮开始靠泊。烈日当空,阳光刺眼且炽热,“消九停车!”“拖五停车带立!”“消九进三!”尽管汗水如雨般流淌,黄海曦依旧沉稳地通过对讲机发出一连串指令,船舶稳稳地逐步向码头靠近。



拿着望远镜观察远处水流情况



烈日下,黄海曦已是满头大汗

安全引航背后 是数十年如一日的默默坚守

黄海曦自幼就对船舶、飞机等充满浓厚兴趣,在他看来,引航员这一职业工作趣味十足,“会发现每天所接触的船只和人员都各不相同,能够与来自世界各地的船长交流分享。渐渐地,自己的性格也从内向转变为外向”。

近年来,港口生产的高速发展和抵港船舶的大型化,给引航员的工作带来了更为艰巨的挑战。“船舶越大,惯性也就越大,在速度、角度等方面对靠泊的要求也就越高。比如说像30万吨的

船,通常需要半个多小时才能完成靠泊。”黄海曦说。

而每年最为繁忙的时段当属夏秋两季,夏季处于用电高峰期,电煤运输船舶必须确保供应和畅通无阻;与此同时,夏秋两季也是镍矿、铁矿等大宗货物的货运高峰期。

2023年,黄海曦累计引领的船舶多达200多艘次,很多港区的航道他都铭记于心。令人惊叹的成绩背后,是常人难以看见的辛勤努力和数十年如一日的默默坚守。