

Učimo, još smo živi !

Tijekom proteklog prvog kvartala ove 2005. godine održan je ciklus edukacijskih predavanja na temu «Goriva i maziva u poljoprivredi».

Projekt je realiziran u organizaciji Ministarstva za poljoprivredu, Odjela za mehanizaciju Hrvatskog zavoda za poljoprivrednu savjetodavnu službu HZPSS i stručnjaka INE d.d. Zagreb.

U prvom dijelu ovog projekta predavanja su bila osmišljena i prilagođena rukovodećem, inženjerskom, stručnom kadru za poljoprivrednu mehanizaciju iz petnaest županija sjevernog, zapadnog i istočnog dijela Hrvatske.

Teme su bile:

- Proizvodnja motornih goriva i njihova primjena - predavači Zlatko Posavec i Nikola Kukić, Rafinerija nafte Sisak,
- Motorna ulja - predavač Dragan Škrobonja, Maziva Rijeka,
- Ulja i masti za poljoprivredne strojeve - predavači Miroslav Felja i Damir Andrić, Maziva Zagreb,
- Zaštita okoliša, zbrinjavanje rabljenih ulja - predavač Davor Podgorčić, ujedno i voditelj projekta.

S obzirom da su stručnjaci za poljoprivrednu mehanizaciju ocijenili temu vrlo korisnom za svoj djelokrug rada, predložili su da se iste teme prikazom i razinom prilagode neposrednim proizvođačima poljoprivrednih proizvoda, što su predavači prihvatili i realizirali. Unatoč nepovoljnim vremenskim uvjetima u Hrvatskoj, uz snježne mećave i veliku hladnoću, ekipa stručnjaka se probijala od mjesta do mjesta, od grada do grada, snalazeći se prijevozno, zemljopisno i tehnički.

Ovom edukacijom bilo je obuhvaćeno oko 200 osoba, što je možda malo, a možda i nije. Međutim, oni koji su se odazvali predavanjima, sigurno nisu nezadovoljni onim što su čuli i vidjeli o gorivima i mazivima. Kažemo - vidjeli stoga, jer je prezentacija bila pripremljena u alatu PowerPoint, tj. tekst i slike u pokretu grafike. Neka znanja su možda obnovili, ali vjerujemo da znatno više od toga nisu imali prilike nikada čuli niti pročitali.

Teme su bile primjenski obrađene, a poznato je da se o primjeni na popularan način već odavno gotovo ništa ne piše. Sve manje je stručnjaka koji o tome mogu pisati, a još manje ih to želi. Primjena goriva i maziva jest, uz nikad veću potrebu za njom, nažalost, vrlo zanemarena. Kojeg li apsurd!

Poljoprivrednici se nisu ustručavali postavljati pitanja, ne brinući se kakav će dojam ostaviti, što je i jedino ispravno, jer glupa pitanja ne postoje; samo odgovori mogu biti takvi. Stoga je i naslov ovog prikaza upravo odraz dojma autora teksta i predavača teme o gorivima koji je, unatoč stečenom tridesetitrogodišnjem primjenskom iskustvu s gorivima i njihovim ispitivanjima, naučio i ono što je već znao, ali sada na drukčiji način.

Ima neznanja, ali još više neodgovornosti

Poljoprivrednici evidentno osjećaju da ih se zakida kvalitetom goriva. Osobito je to izraženo kod eurodizela-plavog. On se u Slavoniji prodaje, uglavnom, na privatnim benzinskim postajama na kojima stoji i logo INE. Vlada uvjerenje da ga za isti učinak strojevi troše i do 40% više od dizela ili loživog ulja ekstra lakog koje nije dopušteno za tu namjenu. S loživim uljem nemaju problema, dok s *plavcem* imaju.

Kao prvo, bili su uvjereni da je kvaliteta ovog goriva jednaka eurodizelovoj, što nije točno. Često je prisutna primjetna količina vode, a gorivo ne daje očekivanu *snagu*. Tražili su objašnjenje. I dobili su ga, uz prikaz mogućih varijanti *kemijanja*. Naime, u lancu distribucije goriva mnogi mogu imati *svoje prste* u degradiranju goriva - od prijevoznika do prodavača i svih ostalih u lancu manipulacije gorivom, nakon što ono napusti rafineriju. Privatnici imaju mogućnost uvoza, što dovodi u pitanje konačnu kvalitetu goriva, jer je nadzor upitan. Za pokriće koriste logo INE u nazivu svojih benzinskih postaja, a ne zna se tko na njima kontrolira kvalitetu goriva. I samonadzor na ININIM benzinskim postajama trebao bi biti prepoznatljiviji.

Na pitanje jednog poljoprivrednika o mlaznom gorivu, predavač mu je postavio protupitanje je li on ikada prevezio mlazno gorivo autocisternom iz INE, kad već pita o gorivu koje nema veze s poljoprivredom. Na potvrđan odgovor slijedilo je pitanje o vožnji autocisterne na mlazno gorivo. Upitani je priznao da je *zaribao* nekoliko motora, ali to ga tada nije brinulo, jer to su bila *državna* vozila. Sada njegov sin ima traktor vrijedan 100.000 eura i ne daj bože da natoči nešto osim eurodizela, jer *moje je ipak moje*. Priznao je da mu je i voda bila specijalnost. Ovo navodimo samo kao dokaz mogućeg *kemijanja*.

Provokativni naslov prikazane slike u predavanju *Treba li ukinuti eurodizel-plavi?* izazvao je osobiti interes, jer je prikazom dokazano da je **bojenje suviše** i da se može izbjeći mnogo nepotrebnih radnji i financijskih troškova kao što su:

- troškovi za boju,
- dvostruki sustavi cjevovoda i rezervoara kod proizvođača, prodavača, potrošača,
- dvostruka prijevozna sredstva: auto cisterne, željezničke cisterne, brodovi,
- nepotreban inspekcijski nadzor.

Poljoprivrednici, naime, mogu koristili isto gorivo kao i preostalo pučanstvo, samo država treba osmisliti model naplate. I dok smo obilazili Hrvatsku, upravo je takav prijedlog prihvaćen na sastanku predstavnika INE i Ministarstva za poljoprivredu. Prema tom bi prijedlogu poljoprivrednici odmah plaćali nižu cijenu goriva. Konačno je predloženo nešto logično i racionalno.

Imamo još jedno vrijedno saznanje do kojeg ne bismo došli da nismo zavirili u tehničke naputke proizvođača poljoprivrednih strojeva o potrebnoj razini kvalitete goriva. Naime, pojedini motori trebaju koristiti dizelsko gorivo do najviše 2000 ppm (0.2 %) sumpora. Sadašnja kvaliteta dizelskog goriva i eurodizela-plavog sadrži 5000 ppm (0.5 %), što je nezadovoljavajuće. Znači da trebaju trošiti eurodizel (350 ppm, 0.0350 % sumpora). Do sada na to nitko nije ukazivao.

«Stručni» servisi

Od početka smo znali da je znanje potrošača o gorivu vrlo skromno. No, to nije toliko iznenađujuće, za razliku kad ovlašteni serviseri daju izmišljena objašnjenja koja nemaju stručno uporište. Tako je, na primjer, serviser u Vrbovcu uzeo uzorak goriva iz traktora «Belorus 82» i zaprijetio vlasniku gubitkom prava na jamstvo ukoliko i dalje bude koristio eurodizel-plavi. Sugerira mu korištenje **D2** (?!). Zamislite u kojem vremenu živi serviser! Naziv goriva **D2** odavno ne postoji na našem tržištu. Postoje eurodizel, dizel i eurodizel-plavi koji je iste kvalitete kao dizel. Serviser ne poznaje osnovno stanje goriva u Hrvatskoj. Prijetnja je neutemeljena, ali je prijetnja, i možda je ostvariva.

Ima još serviserskih *bisera*. Tako, na primjer, preporučuju dodavanje ulja dvotaktola u dizelsko gorivo, s obrazloženjem da je dizelsko gorivo *suho*. To je potpuna zabluda, jer upravo fizikalna karakteristika **mazivost** (maksimalno 460 µm traga trošenja na HFRR testu) kod eurodizela osigurava vitalne dijelove pumpi visokog tlaka od zaribavanja, dok kod preostala dva dizelska goriva to jamči viskoznost, visoki sadržaj sumpora...

A što je još posljedica dodavanja dvotaktola? Dvotaktol je crvene boje i dodavanjem oboji dizelsko gorivo, što upućuje inspekcije na korištenje loživog ulja ekstra lakog. Naravno, laboratorijska analiza to neće dokazati, jer za razliku od loživog ulja ekstra lakog, dvotaktol ne sadrži marker.

Zaštita okoliša

Naziv mjesta Suza simbolički možda pokazuje emotivnost ljudi ovoga kraja. Na činjenicu da ne mogu kupiti motorna i druga ulja INE u svom kraju, a slušali su o njima na predavanjima, jedan od nazočnih je postavio retoričko pitanje: «Kako da kupim hrvatsko, kada ga nigdje nema»? Stvarno, da čovjek pusti suzu. Ovo je područje prepušteno stranim proizvođačima.

Saznavši iz predavanja da moraju sakupljati otpadno ulje i zbrinjavati ga u skladu sa zakonom, znakovita je i ova: «Vi (**INA**) nama značite više nego vi sebi. Mi znamo obrađivati zemlju, a vi iskoristite svoja znanja i organizirajte nam sakupljanje otpadnog ulja».

Da su predavanja imala efekta, potvrđuje i slijedeće. Jedan od poljoprivrednika, inače iz *ekološkog* sela, čuvši naslov predavanja o zbrinjavanju rabljenih ulja, razmišljao je naglas i otelo mu se: «Da mi je bar tog ulja što više! Čovjek bi ložio s njim». Tijekom predavanja je, međutim, saznao da neodgovarajućim spaljivanjem nastaje izrazito otrovan plin dioksin, da ga osobito apsorbiraju ribe, da za novo kupljeno ulje mora vratiti dio rabljenog ulja, i na kraju konstatirao: «Ti bokca, pa ja ga bum moral i vratiti!» I izgubio je svaku želju za rabljenim uljem. I svojim.

Biodizel

Slušatelje se upoznalo s osnovama proizvodnje i svojstvima biodizela, njegovom primjenom i situacijom u Hrvatskoj. A ona je takva, da je Vlada Republike Hrvatske još 1997. donijela odluku o pokretanju projekta BIODIZEL kao dijela Nacionalnog

energetskog programa BIOEN. Studija na temu biodizela je završena 2000. i na tome se stalo. Zakonodavstvo za ovu problematiku ne postoji. Jedino što je učinjeno jest to, da se normom HRN EN 590 «Dizelska goriva» regulirala dopuštena količina biodizela do 5 % vol. u dizelskom gorivu mineralnog porijekla. Ukoliko bi Hrvatska bila članica EU, morala bi proizvesti oko 100.000 tona biodizela (5 % od ukupne količine dizelskog goriva).

Zakon o zaštiti potrošača

Zakon kaže: «Na zahtjev potrošača proizvod koji ima nedostatak trgovac mora: zamijeniti novim ili vratiti plaćeni iznos, ili sniziti cijenu, ili otkloniti nedostatak ako je bio dužan to učiniti»... čl. 109. Kazna za prekršitelja je 3.000 do 50.000 kuna.

Uz ovu informaciju slušatelji su dobili i dokaz iz prakse, slučaj kojeg im je autor ispričao na osnovi vlastitog iskustva. Naime, u slučaju ignoriranja od strane trgovca ili davatelja usluge, dovoljno je nazvati tržišnu inspekciju, kao što je učinio i autor. Spor je riješen u roku od pola sata. Provjereno funkcionira. Dakle, moramo biti svjesni da kvaliteta i provedba ovoga zakona ovisi o svima nama potrošačima.

Poljoprivrednicima je sugerirano da u slučaju nezadovoljstva kvalitetom goriva INE uzmu uzorak i nazovu ININ besplatni telefon za takve slučajeve 0800-1112, a za sporno gorivo s drugih benzinskih postaja moraju nazvati inspekciju i kontaktirati djelatnike HZPSS.

Zlatko Posavec