

Dragi čitatelji,

u posljednje smo vrijeme svjedoci živih rasprava o kvaliteti i potrebnim svojstvima motornih goriva za podmirenje zahtjeva motora i potrebe očuvanja okoliša. Na zahtjev Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva, Hrvatski autoklub, HAK, u suradnji s Fakultetom strojarstva i brodogradnje, Fakultetom kemijskog inženjerstva i tehnologije, Fakultetom prometnih znanosti i Znanstvenim vijećem za naftu HAZU izradio je studiju o utjecaju kvalitete goriva na motorna vozila i njihovoj primjeni u RH. Zaključke i rezultate studije na televiziji je prikazao predstavnik HAK-a, hrvatskog autokluba. Izlaganje sam osobno pratio, a opisivalo je motorna goriva (benzin i dizelsko gorivo) podijeljena u dvije skupine. Bilo je govora o gorivu dobre kvalitete i onom lošije kvalitete koje zadovoljava zahtjeve starijih vozila proizvedenih do 2000. godine. Dnevni je tisak izvještavao o zaključcima te je tako u Vjesniku od srijede 23. kolovoza 2006. objavljen članak pod naslovom *Više od 50 posto vozila može koristiti manje kvalitetna goriva*. U članku se na nekoliko mjesta kao lošija goriva spominju ona sa sadržajem sumpora većim od 50 mg po kilogramu i koja nisu u skladu sa standardom Euro IV. U Večernjem listu je u subotu 29. srpnja 2006. objavljen članak pod naslovom *Većina auta može ići na lošije gorivo*. U članku je istaknut podnaslov: *Loš benzin do 2010.*, pa je zatim istaknuto *Zaštita jednoga goriva, štite se i radna mjesta u INI*. U daljem tekstu je riječ o obmanjivanju građana jer između ostalih navoda stoji da visoki sadržaj sumpora smanjuje učinkovitost i vijek trajanja motora.

Ovakvo izvještavanje smatram štetnim i protiv hrvatskih nacionalnih interesa budući da stvara pogrešnu sliku u javnosti, a također i ugrožava ugled INE koja je uza sve nevolje zbog urgentne potrebe za modernizacijom i rekonstrukcijom dijela proizvodnih postrojenja, jedna od najvećih poslovnih i uspješnih tvrtki u nas. Ovakvim izvještavanjem velik dio neupućene javnosti i vlasnika vozila može doživljavati ponuđena motorna goriva, benzine i dizelska goriva kao nužno zlo kojim se izaziva šteta na vozilima, a sve s ciljem zaštite domaćih rafinerija, ali i siromašnijeg sloja građana.

Zbog zaštite okoliša nastoji se smanjiti i utjecaj motornih vozila na zagađenje smanjenjem količine štetnih sastojaka pri radu motora. Razvijani su sustavi naknadne obrade ispušnih plinova motora kojima sumpor smanjuje učinkovitost i osjetno skraćuje radni vijek. Stoga je za motore s takvim katalitičkim sustavima primjena goriva s ograničenim sadržajem sumpora obvezna i potpuno opravdana. Brojnim su radovima obrađivana iskustva primjene sve strožih propisa kojima se s ciljem zaštite okoliša ograničava sadržaj sumpora i drugih nepoželjnih sastojaka u motornim gorivima. Dobro nam je poznato da je ograničenje sadržaja sumpora u dizelskom gorivu u Švedskoj izazvalo seriju oštećenja na dijelovima visokotlačnih uređaja za ubrizgavanje. Razlog nastajanja ovih kvarova bilo je znatno pojačano trošenje jako opterećenih kliznih površina zbog primjene goriva iz kojeg su uklonjeni spojevi sumpora koji su poznato dobri sastojci koji smanjuju trošenje i povećavaju sposobnost nošenja visokih pritisaka među opterećenim kliznim površinama.

Rješenje ovog problema koji se javlja kod goriva koja sadrže manje sumpora jest dodavanje posebnih aditiva za smanjenje trošenja kako bi se postigla potrebna zaštita visokotlačnih crpki. Osim toga, konstruktori motora svjesni problema trošenja dijelova sustava za ubrizgavanje koji danas rade kod tlakova od 2000 i više bara nastoje konstrukcijskim rješenjima i izborom materijala ublažiti ovaj problem. Motori konstrukcijskih rješenja do otprilike 2000. godine ne poznaju ovaj problem budući da sumpor prisutan u gorivu u obliku organskih sumporovih spojeva osigurava visoku razinu zaštite od trošenja, a tlakovi ubrizgavanja su reda veličine 200 bara.

Motorna goriva proizvode se prema specifikacijama i normama koje su usklađene sa zahtjevima rada motora. Tako su motori proizvedeni do 2000. godine pretežito upotrebljavali goriva koja su sadržavala veće količine sumpora i danas takvo gorivo nije za njih lošije kvalitete već upravo odgovarajuće. Proizvođači motora u preporukama za korištenje navode svojstva goriva potrebna za ispravan rad. I u većini drugih zemalja postoje motorna goriva s karakteristikama i svojstvima usklađenim sa strukturom voznog parka.

Kvaliteta proizvoda pa prema tome i motornih goriva ocjenjuje se po udovoljavanju i fizičkih i kemijskih svojstava određene norme. Udaljavanje pojedinih izmjerenih karakteristika izvan područja dopuštenih vrijednosti je neodgovarajuća ili loša kvaliteta. Prema tome, kvalifikacija motornih goriva koja odgovaraju zahtjevima norma propisanih za motore izrađene prije 2000. godine kao goriva lošije kvalitete je pogrešna, pa čak štetna i nedopustiva.

Stvaranje slike o INI kao proizvođaču lošijeg motornog goriva koju ovakvim pogrešnim izvještavanjem u medijima stječu građani vozači itekako odgovara ostalim trgovcima na našem tržištu, a i na tržištima nama susjednih zemalja u koje INA izvozi svoje proizvode. Istina je, međutim, da je INA već prije više godina kao jedna od prvih proizvodnih organizacija uvela sustav za osiguranje kvalitete ISO 9001 koji se uspješno provodi u praksi i stalno unapređuje. Ovo Ininim potrošačima osigurava visok stupanj pouzdanosti u ispravnost proizvoda koji kupuju i troše u svojim vozilima. U INI postoje i rade dobro opremljeni laboratoriji koji prate proizvodnju i konačni proizvod od sirovine, nafte pa sve do crpke na stanici pri punjenju goriva u spremnik potrošača. Na našim stručno znanstvenim simpozijima koje naše Društvo već dugi niz godina organizira nismo imali prigode steći saznanja o iskustvima u primjeni sustava o osiguranju kvalitete prema normama ISO 9000 izvan sustava INE.

Srdačno, Vaš urednik,

Ivo Legiša