

Argentinië blijft vertrouwen op biodiesel uit soja

Recente investeringen van Cargill maken nog eens duidelijk dat Argentinië vertrouwen houdt in de toekomst van biodiesel verkregen uit sojaolie. In enkele jaren is een productiecapaciteit van bijna 3 mln ton diesel neergezet die tot voor kort geheel voor export was bestemd. Sinds begin van het jaar geldt in eigen land een bijmengplicht van 5% die in juli werd opgetrokken naar 7%. Ook voor ethanol is een bijmengplicht van 5% gaan gelden die door ontoereikende capaciteit nog niet wordt gehaald. Argentinië stelt zelf geen duurzaamheideisen aan biobrandstoffen, anders dan de EU. De verontwaardiging over de Europese eisen zoals vervat in Richtlijn 2009/28 betreft vooral de voor sojadiesel veronderstelde reductie van broeikasgassen die veel gunstiger zou zijn dan de EU aangeeft. Overige aspecten van de duurzaamheidscriteria krijgen relatief weinig aandacht. De vroeger of later noodzakelijke certificering kan een belangrijke impuls geven aan het werk van de Ronde Tafel voor Duurzame Soja.

Inleiding

Medio augustus van dit jaar maakte Cargill bekend 90 mln euro te gaan investeren in de bouw van een biodieselfabriek naast de soja crushing-plant bij Rosario, de grootste die Cargill in de wereld heeft met een capaciteit van 13.000 ton bonen per dag. Cargill was de enige sojaverwerker die in Rosario, het hart van het Argentijnse sojagebied, nog geen biodieselproductie had. De Argentijnse capaciteit wordt nu met 240.000 ton naar ongeveer 2,6 mln ton per jaar getild. De Argentijnse productie van biobrandstoffen is vooral gebaseerd op uit sojaolie verkregen biodiesel. Deze meest recente uitbreiding tekent het rotsvaste vertrouwen van de sojaverwerkers in deze markt. Met een productie van ruim 52 mln ton in 2009 is Argentinië één van de drie grote sojaproductanten ter wereld (naast de VS en Brazilië) en de grootste exporteur ter wereld van sojameel en sojaolie, inclusief het derivaat biodiesel. Binnenlands verbruik van soja is er nauwelijks, en daarin verschilt Argentinië volledig van Brazilië en de VS.

Geschiedenis van de industrie

Aan het einde van 2006 stonden er zes fabrieken van biodiesel in Argentinië, vooral in de provincie Buenos Aires, met een gezamenlijke capaciteit van 155.000 ton. Deze productie was enkel bestemd voor export en voornamelijk het initiatief van visionaire investeerders die uit eigen zak deze fabrieken financierden. Ook werd er door individuele sojaproductanten wat gefabriceerd voor eigen gebruik omdat de leverantie van diesel in de tijden van de oogst nog wel eens problematisch wil zijn. In de loop van 2007 ontdekten de grote sojaverwerkers de mogelijkheden. De joint-ventures Renova (Vicentin en Glencore) en Ecofuel (Bunge en Aceitera General Dehesa) bouwden beide fabrieken met een capaciteit van 200.000 ton per jaar in het hart van het Argentijnse sojacomplex, langs de Paraná-rivier, ten noorden van Rosario. Aan het einde van 2007 was de capaciteit in totaal 585.000 ton, verdeeld over 9 bedrijven.

Een belangrijke factor die de groei verklaart, zijn de gedifferentieerde exporttarieven die de regering van Nestor Kirchner in 2007 steeds meer inzette om inkomsten te generen. Door de differentiatie werd de productie van biodiesel relatief aantrekkelijk. Het verschil

tussen de exportbelasting voor biodiesel en voor sojaolie bedroeg tot november 2007 ruim 20%, en later, onder de regering van Cristina Kirchner zelfs enige tijd 27%. Sinds juli 2008 is het iets afgenomen maar nog steeds aantrekkelijk met 17,8%. Dat de Argentijnse sojaketen kan bestaan met een exportbelasting van 35% voor sojabonen en 32% voor sojaolie maakt overigens duidelijk hoe concurrerend de sector is.

De Argentijnen hebben voor hun export naar Europa bovendien maximaal geprofiteerd van een Amerikaanse bijmengingssubsidie die bekend stond als *'splash & dash'*. Het driehoeksverkeer leverde voor een typische lading van 10.000 ton biodiesel een subsidie op van US \$ 3 mln. In oktober 2008 heeft de VS wetgeving aangenomen waarmee het voor producenten van buiten de VS niet langer mogelijk is om van deze subsidie te profiteren. Desalniettemin, de capaciteit werd in 2008 wederom sterk uitgebreid, naar 1,4 mln ton. Het aantal producenten nam toe tot 18. Daaronder LDC Argentina (Louis Dreyfus) met een bedrijf van 300.000 ton capaciteit.

Lokale bijmengplicht

Aan het begin van dit jaar ging in Argentinië een bijmengverplichting van 5% gelden. De wet stelde allerlei eisen aan bedrijven die aan de binnenlandse vraag van 860.000 ton wilden gaan voldoen. Het meest restrictieve was dat ze moesten kiezen: of produceren voor de export of voor de lokale markt tegen een prijs die nog moest worden vastgesteld. Aan het begin van dit jaar werd er dus nog geen druppel bijgemengd. Pas in februari ontstond er duidelijkheid over de prijzen en werden de eisen wat versoepeld die aan de leveranciers werden gesteld. Niettemin blijft de markt volledig gereguleerd. De 8 kleinste bedrijven met een capaciteit van 50.000 ton of minder produceren nu volledig voor de eigen markt. De grootste leverancier met 113.000 ton was Unitec die de helft van z'n capaciteit bestemde voor de lokale vraag. De prijs wordt elke maand opnieuw vastgesteld en was in augustus 3532 peso per ton, omgerekend net 700 euro. Het verschil met de dieselretailprijs is zeer beperkt en ligt in de orde van grootte van 3 eurocent per liter.

Omdat de industrie in 2009 overcapaciteit had en Argentinië diesel moet importeren (vooral vanuit Venezuela, met een hoog zwavelgehalte), ontstonden al snel plannen om de bijmengverplichting maar te verhogen naar 7%. In juli van dit jaar werd daartoe besloten wat nog eens 340.000 ton toevoegt aan de eigen markt op jaarbasis. Ook de grotere fabricanten kregen nu een deel toegewezen. Een mogelijke verhoging naar 10% ligt in het verschiet maar verontrust autofabrikanten overigens nogal. In het verbruik van transportbrandstof maakt diesel ca. 66% uit. De totale productie van sojaolie in Argentinië wordt geraamd op 7,4 mln ton.

Ethanol

De binnenlandse bijmengplicht van 5% ging op 1 januari ook gelden voor ethanol, zij het met minder restricties voor de producent. De behoefte in 2010 werd uitgerekend op 282.000 ton. De op suikerriet gebaseerde productie kwam maar zeer geleidelijk op gang. Aan het eind van het jaar wordt wellicht een bijmenging van 4% gehaald. Ook hier wordt de prijs elke maand opnieuw vastgesteld. Momenteel wordt af-fabriek een prijs betaald van 2,958 peso per liter, omgerekend 59 eurocent. Het verschil met de retailprijs van benzine is ongeveer een peso. Een aanzienlijk grotere marge dus dan bij diesel omdat de

productie plaatsvindt in het noordwesten, op grote afstand van de oliecomplexen van Buenos Aires. Er werd in 2009 op 300.000 ha ongeveer 22 mln ton suikerriet geproduceerd (het Braziliaanse areaal is 7 mln ha). De maisproducenten voorzien in hun strategische plan in 2017 een forse ethanolproductie op basis van maïs.

Duurzaamheid: een Europese kwestie

De Argentijnse overheid hanteert geen duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen; ze zijn per definitie duurzaam. Heel anders dus dan de situatie op de voornaamste markt van Argentijnse biodiesel, de EU waar later dit jaar de Europese Richtlijn 2009/28 Energie Hernieuwbare Bronnen (EU-RED) in werking gaat treden. De Argentijnse producenten hebben grote moeite met de richtlijn waarin ze overal de beschermende hand van de Duitse koolzaadlobby zeggen te herkennen. Vooral ergeren ze zich eraan dat de richtlijn stelt dat hun biodiesel slechts een reductie van broeikasgas haalt van 31% ten opzichte van fossiele brandstof en dus niet de minimumdrempel van 35% haalt. Tegelijkertijd zijn ze zeer optimistisch dat ze deze *default value* aangepast kunnen krijgen. Het Nationale Landbouwkundig Onderzoeksinstituut INTA heeft op verschillende plaatsen in het land de broeikasgasemissies onderzocht en komt met behulp van het SenterNovem-tool op reducties van 75% en meer. De in Argentinië gangbare no-tillage landbouwpraktijk, de korte afstanden naar havens en de efficiënte crushing geven aanzienlijk hogere besparingen dan wanneer je uitgaat van conventioneel geproduceerde sojabonen in Brazilië die 1000 km moeten reizen naar een haven en dan in Rotterdam worden geperst en veresterd. Een dergelijke berekening ligt ten grondslag aan de waarde die de RED noemt.

De broeikasgasreductie is slechts één van de duurzaamheidscriteria die de EU stelt, en het is eigenlijk het enige facet wat veel aandacht krijgt in Argentinië – misschien omdat het onderhandelbaar is, aan te vechten. Hoe aan de andere duurzaamheidscriteria van de RED voldaan kan worden, inclusief de noodzakelijke certificering krijgt minder aandacht terwijl het nieuwe zaaiseizoen voor soja aanstaande is. De standaard die in juni 2010 is vastgesteld door de Ronde Tafel voor Verantwoorde Soja (RTRS) komt op een groot aantal punten met de RED-eisen overeen. Daar is nu een speciale module bij ontwikkeld die gebruikt kan worden voor producenten wier soja gebruikt gaat worden voor de fabricage van biodiesel. De erkenning door de Europese Commissie van de met een biodieselmodule opgetopte RTRS-certificering (conform artikel 18.4 van de richtlijn) zal de RTRS een zeer forse lift kunnen geven in het van export afhankelijke Argentinië.

Voor bedrijven die operationeel waren op 23 januari 2008 gaat veel van de Europese richtlijn pas gelden vanaf 1 april 2013. De capaciteit van begin 2008 wordt geraamd op 262.000 ton. Het feit doet zich voor dat die bedrijven in 2010 juist de relatief kleinere spelers zijn die enkel de lokale markt bevoorraden en die de EU helemaal niet (meer) in beeld hebben. De grote fabrieken – Renova, Cargill, Dreyfus, Ecofuel - zijn zeer van de EU afhankelijk en zij hebben andere keus dan voortgang te maken met certificering. De omvang en hun schaal is dusdanig dat ze niet kunnen segregeren tussen wel en niet voor de EU gecertificeerde soja: het is of allemaal gecertificeerd of niet. De Chain of Custody regels van de RED verscherpen dit. En daar komt bij dat het alternatief, de sojaolie als zodanig verkopen en niet omwerken tot biodiesel, momenteel even minder aantrekkelijk

is door de voortdurende invoerstop die China heeft ingesteld. De mogelijke eisen van de EU ten aanzien van indirecte veranderingen van het landgebruik (ILUC) kunnen het hele plaatje verder danig compliceren.

Over de certificering wordt gesproken in termen van handelsbarrières door veel Argentijnse partijen. Biodiesel is afkomstig van sojaolie en dat is een restproduct van de eiwitproductie: soja is food én fuel. De no-tillage landbouw maakt de productie welhaast vanzelf duurzaam. Iets laten certificeren waarvan je weet dat het goed is zonder dat je er een cent extra voor krijgt, zien veel producenten als overdreven. Producenten die wel al deelnemen aan een certificeringsprogramma zoals het lokaal ontworpen Agricultura Certificada, wijzen op de forse efficiency-voordelen, de belangstelling van bedrijven als BASF en John Deere die lagere prijzen rekenen voor gecertificeerde boeren en de grotere bereidheid van grondeigenaren om grond te verpachten. Onderzoek naar tweede generatie biobrandstoffen betreft in het bijzonder jatropha wat aantrekkelijk zou kunnen zijn voor de noordelijke provincies. De gevestigde biodieselfabrikanten zien in deze brandstof de eeuwige belofte die een carrière lang op de reservebank zit. Voor derde generatie brandstoffen laat men de ontwikkelingen rustig op zich af komen. Argentinië is qua omvang het 8^e land ter wereld, dun bevolkt en voor de productie van cellulose bv. is er meer dan genoeg ruimte. En er zijn andere mogelijkheden: het bedrijf Oilfox produceert uit algen per hectare evenveel olie als 250 hectare soja voortbrengt. Maar dat is de toekomst. Voor de meeste Argentijnen is de toekomst een punt dat zichtbaar is, dat ruim vóór de horizon ligt. 'Als we op de lange termijn moeten gaan denken, wordt alles variabel', illustreert een kopstuk uit de sector het gangbare denken. Kortom, de Argentijnse biodieselfproductie gaat voorlopig ongestoord verder.

Freek Vossenaar
LNV-raad Buenos Aires,
22 augustus 2010