

Argentinië: de tango van de

Terwijl de productie van biobrandstoffen in Brazilië al decennia van belang is, kon de productie in buurland Argentinië tot 2006 nog het best worden omschreven als een 'cottage industry'. In 2009 echter denken de Argentijnen met een productie van 2,4 miljoen ton de derde producent ter wereld te worden van biodiesel. Wat zijn de factoren achter deze snelle groei geweest? Hoe gaan de ontwikkelingen verder? En hoe gaat Argentinië om met de ontwikkeling van duurzaamheidscriteria?

De Argentijnse productie van biobrandstoffen is vooralsnog geheel gebaseerd op uit sojaolie verkregen biodiesel. Met een productie van bijna 50 miljoen ton soja per jaar is Argentinië, naast de VS en Brazilië, één van de drie grote sojaproductanten ter wereld én de grootste exporteur ter wereld van sojaolie en van sojameel. Binnenlands verbruik van soja is er nauwelijks, in tegen-

stelling tot de andere productielanden. Aan het eind van 2006 stonden er zes biodiesel-fabrieken in Argentinië, voornamelijk in de provincie Buenos Aires, met een gezamenlijke capaciteit van 155.000 ton. Deze productie was voornamelijk het initiatief van visionaire investeerders; op geen enkele wijze profiteerden ze van subsidies. Ook werd er door individuele sojaproductanten

wat gefabriceerd voor eigen gebruik omdat de levering van diesel in de tijden van de oogst nog wel eens problematisch wil zijn.

Concurrerende sector

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 beiden fabrieken in het hart van het Argentijnse sojacomplex, vlak langs de Paraná rivier, met een capaciteit van 200.000 ton per jaar. Eind 2007 was de capaciteit in totaal 585.000 ton, verdeeld over 9 bedrijven. De wereldwijd gedeelde uitdaging om alternatieven te vinden voor fossiele brandstoffen was voor de ontwikkeling van de Argentijnse capaciteit in beperkte mate relevant. Een belangrijke factor die de groei verklaart, zijn de gedifferentieerde export-tarieven die de regering van Nestor Kirchner in 2007 steeds meer inzette om inkomsten



biodiesel

te genereren. 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: ongeveer 12%. 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 van 3 miljoen USD, omgerekend zo'n 2,2 miljoen euro. In oktober 2008 heeft de VS wetgeving aangenomen waarmee het voor niet-Amerikaanse producenten niet langer mogelijk is om van deze subsidie te profiteren. Hoe dan ook, het is geen wonder dat de capaciteit in 2008 wederom sterk werd uitgebreid, naar 1,4 miljoen ton. Het aantal producenten nam toe tot 18. Eén van die 18 producenten is LDC Argentina (Louis Dreyfus) met een capaciteit van driehonderd-duizend ton.

Uitdagingen genoeg

Argentinië is enthousiast over de mogelijkheden van biobrandstoffen maar begrijpt ook dat de toekomst niet zonder problemen zal zijn. De komende maanden zijn spannend voor de industrie, er liggen flink wat uitdagingen in het verschiet.

Eén daarvan is dat het voorjaar van 2008 heeft aangetoond dat de hoogte van de exporttarieven een politiek gevoelige kwestie is. President Cristina Kirchner kan van de ene op de andere dag de structuur van de exporttarieven aanpassen en het verschil tussen de belasting voor biodiesel en sojaolie verminderen. Zeker nu de sojaprijzen



Sojavelden zover het zicht reikt.

de laatste maanden zijn gehalveerd en de regering de inkomsten ziet teruglopen, zou een verhoging voor biodiesel mogelijk zijn. De sector gaat er vanuit dat er altijd een verschil zal blijven en zegt dat bij gelijke tarieven de export onverminderd aantrekkelijk zal zijn.

Daarbij subsidieert Argentinië de binnenlandse brandstofprijzen - een liter diesel kost ongeveer twee pesos, minder dan een halve euro. Duidelijk is dat de producenten de hogere prijzen van de EU verkiezen, zeker toen het bijmengen in de VS nog een subsidie opleverde. Op dit moment wordt de gehele biodieselproductie dus geëxporteerd. Inmiddels werpt het jaar

ervaring uit andere sectoren (in het bijzonder pluimvee- en varkensvleesproductie) dat meewerken over de bevoorrading van de binnenlandse markt tegen acceptabele prijzen een zekere vrijwaring oplevert tegen exportbelemmeringen (inclusief hogere exporttarieven).

Voor de producenten van ethanol biedt de nationale bijmengverplichting een kans. De ethanolproductie stelde in 2008 nog niet veel voor maar er zal in 2010 wel ongeveer 245.000 ton bijmenging moeten gaan plaatsvinden. Daarvoor is 540.000 ton maïs nodig, tussen de 2% en 3% van de eigen productie, maar het zijn vooral de rietsuikerproducenten die denken ervan te kunnen profiteren. Argentinië produceerde 2,3 mil-

“De hoogte van de exporttarieven is een gevoelige kwestie”

2010 echter een schaduw vooruit wanneer de binnenlandse bijmengingsplicht van 5% gaat gelden. Dat betekent dat achthonderd-duizend ton diesel in eigen land afgezet moet gaan worden. De regering-Kirchner heeft bedrijven uitgenodigd om zich te registreren als binnenlandse leveranciers. Dat heeft nog niemand gedaan omdat men niet vanaf één bedrijf zowel voor de export als voor de binnenlandse markt mag produceren. Er zijn meer strikte voorwaarden. Zo moet de eigenaar een agrarische eenheid zijn. En garandeert de regering geen prijzen, wel rendement voor de komende 15 jaar. Voor veel investeerders is dat een smalle basis om te opereren en het is dan ook de vraag of in 2010 de benodigde binnenlandse capaciteit wel functioneert. Wel leert de

joen ton suiker in 2008 en zit daarmee aan het plafond van de afzetmogelijkheden. Voor de ethanolproductie moet de sector de productie met circa 15 procent verhogen. Ook wil de sector in toenemende mate via co-generatie in zijn eigen energiebehoefte gaan voorzien. De kredietcrisis is echter een forse tegenslag voor de financiering voor de geplande projecten.

Duurzaamheidseisen of handelsbarrières

Nog een uitdaging. Een aantal kleinere bedrijven wil afstand nemen van de op sojaolie gebaseerde dieselproductie en zoekt innovatieve alternatieven. Met name de autoriteiten van de provincie Santa Fe stimuleren projecten rond jatropa, switch



“De keten moet de transparantie verhogen”

grass en algen. Zeker voor biomassa uit grassoorten biedt Argentinië veel mogelijkheden – land genoeg en een goed klimaat. Het Nederlandse bedrijf Greenoil heeft dan ook projecten in Argentinië. Alle onderzoeksprojecten zijn vooral gericht op ethanol, nauwelijks op diesel. De productie van deze projecten is vooralsnog gering. En dan zijn er de duurzaamheidscriteria die de EU zal gaan introduceren. Argentinië begint die discussie over de Europese zorgen (hier vooralsnog gekwalificeerd als ‘handelsbarrières’) nu pas -wakkergeschud door een verlaging van de Europese bijmengingpercentages- serieus te nemen. De Argentijnse producenten reageren enigszins verongelikt: dacht men op indrukwekkende wijze gehoor te geven aan de roep van de markt, blijken er ineens allerlei randvoorwaarden en voorbehouden te bestaan. Men wijst naar de discussie over het jodiumgehalte van biodiesel die volgens Argentinië ook alleen als doel had om biodiesel uit koolzaad te bevoordelen boven die uit sojaolie.

De definitiekwesties in de Europese criteria zijn uiteraard belangrijk, maar vooral de aantoonbare reductie van broeikasgassen, veroorzaakt problemen voor de Argentijnen. Argentinië vreest dat de Europese Commissie bij gebrek aan werkelijke cijfers op basis van een groot aantal aannames een aantal waarden zal vaststellen, of enkel op basis van Amerikaanse en Braziliaanse gegevens. Men acht het Argentijnse landbouwmodel fundamenteel anders. Het Duitse voorname om accijnsvoordelen op te schorten

voor biodiesel afkomstig uit sojaolie is een teken aan de wand. Er zijn dan ook tal van projecten gestart om werkelijke waarden te kunnen invullen in de rekenmodellen. Men baseert zich daarbij op ‘no-tillage’ landbouw waarbij grondbewerking achterwege blijft en derhalve de CO₂-uitstoot aanzienlijk wordt beperkt. Of de uiteindelijke waarden aannemelijk maken dat biodiesel uit sojaolie de duurzaamheidstoets kan doorstaan, staat te bezien. Als de landbouw kan aantonen dat de sojaproductie aan de duurzaamheidseisen voldoet, is daarmee de exporteur van biodiesel nog niet onmiddellijk geholpen die een veel breder deel van de keten moet kunnen laten certificeren.

Lastige soja

Een aanvullend probleem hierbij is dat de sojaolie ook gezien kan worden als een restproduct van de productie van plantaardig eiwit. Voor dat eiwit wordt de soja in eerste instantie geteeld. Met andere woorden, welke waarden reken je straks toe aan de olie- en welke aan de eiwitcomponent? Deze duale aanwending van de plant maakt soja tot de lastigste commodity in de verschillende Ronde Tafel-initiatieven. De discussie over ‘fuel vs. food’ wordt overigens nog in het geheel niet gevoerd; dat is een mondiale discussie die in een land met een groot exportpotentieel niet zo doorklinkt.

Al deze hobbels ten spijt, kan op basis van bouwplannen en gestarte constructie worden voorspeld dat de Argentijnse capaciteit voor biodieselproductie in 2009 zal toene-

men tot 2,4 miljoen ton. Dat komt neer op de olie uit ongeveer 32% van de huidige sojaproductie. In 2010 zal dit naar verwachting doorgroeien tot 3,7 miljoen ton. Men gelooft in de toekomst van biobrandstoffen.

Perverse subsidies

De Argentijnse biodiesel is een bijproduct van de meest efficiënte plantaardige eiwitproductie ter wereld, van gedifferentieerde exportbelastingen en perverse Amerikaanse subsidies. Ondernemingen hebben volop geprofiteerd van deze mogelijkheden en in drie jaar is er een grote capaciteit gebouwd. Met de prijsniveaus van de afgelopen maanden zijn die investeringen al voor een groot deel terugverdiend. De Europese discussie over duurzaamheidscriteria begint nu pas te klinken in Argentinië, en dan nog enkel waar het de broeikas effecten betreft. Voor een belangrijk deel heeft dat criterium te maken met het grondgebruik en dat is waar de Argentijnen gewoonlijk aan refereren als het gaat over duurzaamheid. Ze gaan daar doorgaans een stuk verder in dan meestal wordt gedacht en kijken naar de effecten van de hele rotatiecyclus, niet enkel de teelt van één gewas. Andere aspecten van het duurzaamheidsspectrum krijgen aanzienlijk minder aandacht en hier moet de keten de transparantie verhogen om de geloofwaardigheid in de markt te behouden.

*Frederik Vossenaar
LNV-Raad Argentinië*