

EFFECTOS POTENCIALES DE LOS NUEVOS MERCADOS

de biodiésel en el comercio mundial de los aceites comestibles

POTENTIAL EFFECTS OF NEW BIODIESEL MARKETS

on the World Trade in Edible Oils

AUTOR



James Fry

Director General. LMC
Internacional. UK.
jfy@lmc.co.uk

Palabras CLAVE

Biodiésel, biocombustibles,
aceites combustibles,
mercado de aceites.

Biodiesel, biofuels, edible oils,
oils markets

Editado por Fedepalma.



RESUMEN

Esta presentación resume la manera como el desarrollo de los mercados de biodiésel ha cambiado la naturaleza de la demanda de los aceites vegetales, el comercio y los precios internacionales principalmente en Estados Unidos. Luego, procede con un análisis sobre la manera como la futura expansión en la producción de biodiésel afecta la demanda de los diferentes aceites comestibles y no comestibles y, por tanto, cómo se ven afectados los patrones de producción y comercio de estos aceites. Igualmente, se analizará el impacto de las mezclas objetivo de biodiésel sobre las áreas globales sembradas con cultivos de oleaginosas en términos de sus implicaciones en el crecimiento futuro de las siembras.

SUMMARY

The presentation will consider how the development of markets for biodiesel has already changed the nature of the demand for vegetable oils and international trade and prices, most notably in the EU. The paper will then proceed to an analysis of the ways in which the future expansion in biodiesel output is likely to affect demand for different edible and inedible oils and hence the patterns of production and trade in these oils. The impact of the achievement of target biodiesel blending rates upon the global areas planted to oil-bearing crops will be discussed in terms of their implications for the future growth in plantings.

El mundo de los combustibles es complejo y muy cambiante, particularmente en los años recientes, cuando el biodiésel comenzó su incursión en el mercado. Algo fascinante sobre esto son las paradojas que se construyen a su alrededor. La Unión Europea estará entre los grandes importadores de biodiésel, y por tanto, jugará un papel importante en la determinación del comercio mundial; sin embargo, como se muestra en este documento, este continente es deficitario en aceites vegetales, y está supeditado a elaborar biocombustibles con productos importados. Por su parte, Estados Unidos, que tiene mucho aceite de soya, hasta ahora ha estado impulsando el etanol.

En realidad, parece contradictorio que un conjunto de países deficitarios en aceites vegetales figuren entre los grandes impulsores de los biocombustibles. De otro lado, como bien se sabe, los europeos detestamos los cultivos genéticamente modificados (GM), de algunos de los cuales se extraen aceites. Sin embargo, a nadie le importa si se están utilizando cultivos genéticamente modificados para hacer biodiésel, aunque sea ese mismo cultivo detestable; es en esta área donde uno se enfrenta a muchas paradojas. En este documento el énfasis está puesto sobre el biodiésel de la Unión Europea y su impacto en la producción y el comercio de los aceites vegetales a nivel mundial.

Acá se analizan la producción y el consumo actuales del biodiésel en la Unión Europea, así como las posibilidades que tienen los productores allí para satisfacer la demanda local de biodiésel; además, se estudia el impacto de la política en Europa y de otros países que le pueden ofrecer los productos a Europa; también se hará alusión a la mezcla de metilésteres para satisfacer la demanda europea, y al impacto de los programas de biodiésel en el mundo de los aceites vegetales y en los precios de las tortas.

La Figura 1 presenta la producción de biodiésel en la UE hasta el año 2005. Como se observa, en los primeros años comienza muy lentamente, comoquiera que corresponden a los proyectos pioneros de biodiésel; en los años recientes la tendencia se aceleró.

En un estudio realizado sobre el particular, que ya se encuentra en la fase final, se hicieron diferentes tipos de pronósticos, que se muestran en la Figura 2. El objetivo de la UE se dibuja como una línea por encima de las estadísticas; téngase en cuenta que en sus metas de

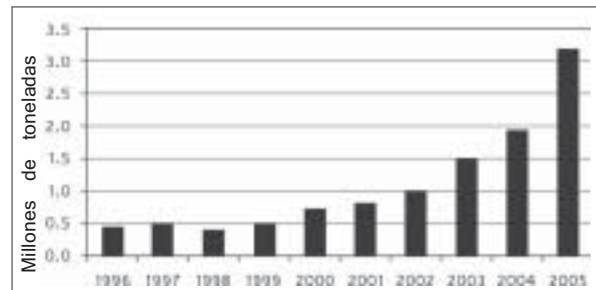


Figura 1. Producción de biodiésel en la Unión Europea (1996-2005).

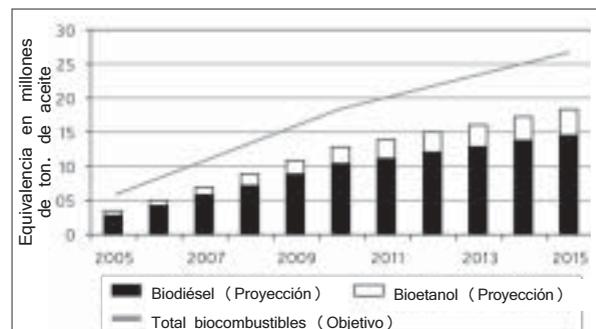


Figura 2. Proyecciones de consumo de biocombustibles en la UE (2005-2015).

política la UE no diferencia entre biodiésel y bioetanol, sencillamente plantea como objetivo para el año 2010 lograr el 5 y $\frac{3}{4}$ % de biocombustible; no obstante, ello no es una obligación, es una meta, y según revela la figura, los estados miembros parece que están aceptando, aunque en ocasiones no se ven tan entusiasmados. Las barras muestran los últimos estimativos de cómo se dividirá el consumo entre biodiésel y etanol (la parte inferior corresponde al biodiésel y la superior al etanol). Las cifras se encuentran expresadas en toneladas de combustible equivalente, y lo que se puede concluir de la figura es que si bien todo indica que no se alcanzará el objetivo marcado por la línea imaginaria trazada sobre las barras, es evidente que el biodiésel tendrá un desarrollo más fuerte que el etanol.

Vale decir, sin embargo que la UE enfrenta el dilema de cómo satisfacer su demanda de aceites comestibles. La Figura 3 presenta una proyección, donde se observa la caída esperada de la oferta de aceite de colza, que tradicionalmente ha sido el principal aceite vegetal producido en Europa; y aunque la demanda es cada vez mayor para usos diferentes del sector de alimentos, es previsible que se mantenga en el tiempo, pero en un



nivel proporcionalmente menor, como lo indica la parte baja de la figura.

Hoy una importante proporción del aceite de colza de la UE es usada para la producción de biodiésel, pero una parte se quema directamente y la otra la utilizan los productores o lo emplean para poner en marcha los motores de sus vehículos. En 2006 alcanzó más del 50% y en el año 2015 estará alrededor del 80%. Evidentemente, la tendencia de aumentar la participación del biodiésel y reducir la parte de comestibles sigue aumentando; es ahí donde el aceite genéticamente modificado juega un papel importante.

Dentro de la oferta de aceites se encuentran el de canola importado de Canadá y otros aceites líquidos que son para climas templados, entre los cuales figura el aceite de oliva; sin embargo no es posible cambiar fácilmente la oferta, de manera que a estas alturas el de girasol es la única alternativa que no es genéticamente modificado, pero su oferta es limitada, aunque se está ampliando un poco, no tanto en Argentina sino en la antigua Unión Soviética.

De todos modos, habrá que usar algo de colza, máxime si se recuerda que los consumidores no van a comprar el aceite de soya genéticamente modificado, lo que constituye una limitación. El aceite de soya no se usa ampliamente en los combustibles en la UE, y ello es debido a la oposición al GM; en esas circunstancias, evidentemente el aceite de soya no va a poder llenar la brecha existente en la demanda de aceites comestibles; el aceite de palma ha ayudado a cerrar la brecha, sus importaciones se han duplicado en los últimos seis años y gran parte es para satisfacer la demanda de comestibles por los problemas de los ácidos grasos trans.

El auge del aceite de palma ha servido para contrarrestar el que el aceite de colza se dedique a la producción de biodiésel; por supuesto, el de palma también se ha usado para oleoquímicos y para la quema directa en las estaciones de gasolina; vale recordar que el aceite de palma es más económico, y por ello mucha gente que se puede cambiar lo ha hecho. En el mercado de comestibles la palma es más limitada, pues no puede ser utilizado en las aplicaciones líquidas, lo cual deja una franja importante del mercado europeo para el aceite tradicional de colza.

Los europeos enfrentan un segundo dilema. Tienen una política que está promocionando el biodiésel y un aceite

local que tiene que ser utilizado en gran parte para la comida; las preguntas son: ¿cómo satisfacer la demanda de biodiésel?, ¿cuánto tendrán que importar?

La Figura 4 es una proyección del aceite de colza local que será utilizado para biodiésel, no es todo el que se tritura, se produce o se extrae, pero se tiene una capacidad limitada en Europa para producirlo; las cifras se tendrán una vez finalizado el estudio que se está realizando sobre el particular. Hay regiones que son las mayores productoras de colza, y en algunas de ellas ya están sembrando más de la que recomiendan los agrónomos.

Vale aclarar que en Europa el biodiésel se hace no solamente de aceite de colza, también se emplean otras materias primas como sebo, grasa animal y reciclaje del aceite para freír, como se observa en la parte superior de la Figura 5.

A continuación se aborda quizás la parte más interesante, en la que se intenta responder la pregunta sobre el impacto en el comercio. En realidad la respuesta no es muy precisa. Pero lo que sí es evidente es que la industria de biodiésel europea está ampliando la capacidad a una tasa significativa; a lo mejor si ellos no pueden tener

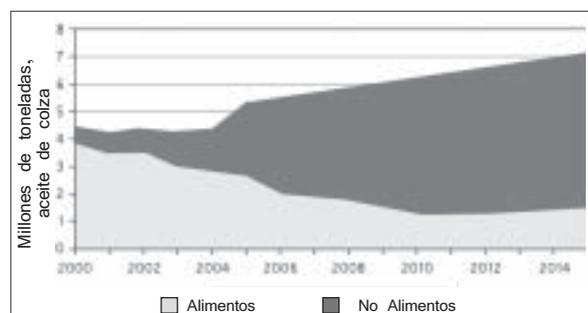


Figura 3. Demanda de aceite de colza en la UE según usos (2000-2014).

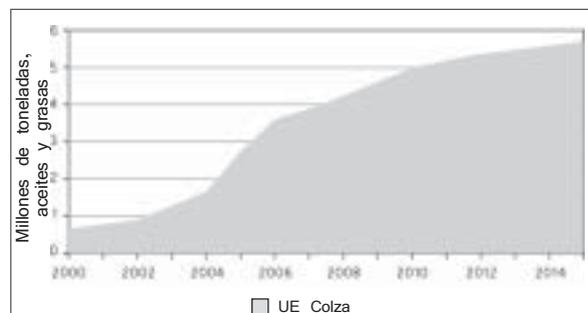


Figura 4. Producción de biodiésel de aceite de colza europeo (2000-2014).

aceite local van a tener que importarlo; inclusive es posible que no importen aceite sino semillas para extraerlo allá.

La Figura 6 muestra las fuentes de biodiésel de la Unión Europea. La franja superior representa el biodiésel importado, la siguiente en orden descendente corresponde al producido allá con materias primas importadas; a continuación se observa la franja más angosta, que se refiere a las fuentes alternativas de biodiésel mencionadas cuando se detalló la Figura 5, y por último el producido a base del aceite de colza europeo.

Vale tener en cuenta que ciertos empresarios adelantan planes que ofrecerán un nuevo panorama a proyectos destinados a la ampliación de la capacidad productora, algunos de los cuales estarían listos para 2008. Se tiene una sobreinversión que podría convertirse después en un problema que se manifestaría en mayores importaciones de biodiésel. Pero ¿cómo se explicaría que con capacidad instalada suficiente se requirieran importaciones?

En primer lugar, habrá un mercado creciente en relación con los estimativos de importación de biodiésel. La Figura 7 muestra la composición de la oferta; hasta el presente, como indica la franja inferior de la figura, el 100% del biodiésel de Europa proviene de la colza o de otra materia prima local; a partir de 2005 la oferta se viene cubriendo utilizando aceite fabricado en Europa pero con materia prima proveniente de otros países; y desde 2006, ocupando una porción mayor de la oferta, aparecen las importaciones de biodiésel. Entre los proveedores de esas últimas importaciones podría en un futuro estar Colombia.

En términos de la posición en la UE, la demanda de biodiésel crecerá rápidamente, pero en opinión de los expertos no alcanzará el objetivo mencionado antes de la mezcla al 5,75% en un período de cinco años, que todavía no es obligatorio ni se imponen multas por no lograrlo.

El único estado miembro en Europa que en este momento está adelante del crecimiento en biodiésel es Alemania, donde el gobierno ha dado giros radicales a la política sobre la materia en período cortos. Por ejemplo, en los últimos tres meses los funcionarios alemanes dieron un gran incentivo en contra del combustible fósil; la Comisión de la UE estaba preocupada por ello, estaban sobrecompensando por la diferencia en costo.

En 2007 la política volverá a cambiar, pasarán de incentivos tributarios a una cuota de producción o de oferta, que será equivalente al 4,4% del mercado del año anterior, aumentando progresivamente el objetivo para cuando llegue el 2010; de manera que hay que decir que Alemania está bien encarrilada.

Tal como están las cosas, los otros tres grandes productores también tienen cuotas establecidas: Italia, Reino Unido y Francia tienen diferentes tipos de cuotas.

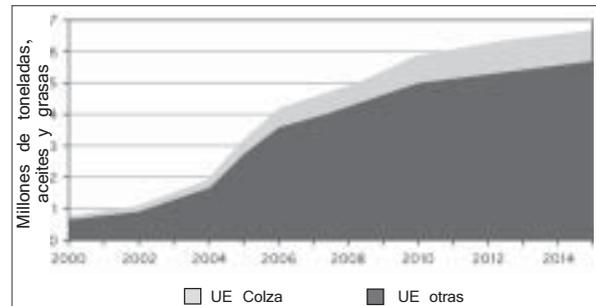


Figura 5. Producción europea de biodiésel según fuentes (2000-2014). De todas las materias primas locales.

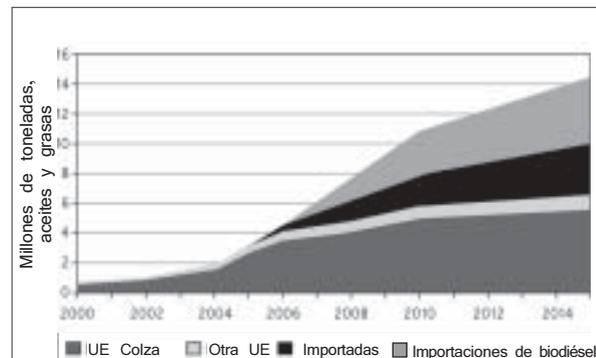


Figura 6. Oferta de biodiésel en la UE (2000-2014). De fuentes locales e importadas.

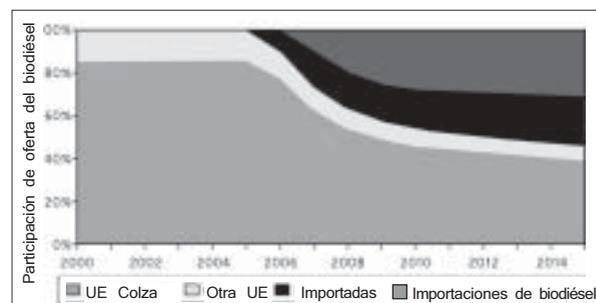


Figura 7. Oferta de biodiésel en la UE (2000-2014). Distribución por fuente.



Ahora bien, en términos de producción, a la gente a veces se le olvida que la razón por la cual se tiene biodiésel en Europa es porque el continente tiene una posición deficitaria en diésel; la mayoría de los gobiernos han ofrecido grandes incentivos a la gente para comprar vehículos que operan con diésel, y ello se refleja en que hoy día la mitad de los vehículos en Europa en estos momentos funcionan con ese combustible. Así que están importando grandes cantidades de diésel, ante lo cual el biodiésel resulta ser una buena opción, por cuanto reduce las importaciones.

La otra razón no tiene nada que ver con el combustible; tiene que ver con cómo les dan los subsidios a sus agricultores. Si nos devolvemos 12 años, puede recordarse que hasta entonces los agricultores interesados en recibir dinero de la Comisión Europea (que gasta la mitad de sus recursos precisamente en la agricultura) debían dejar quieta la tierra o una parte de ella, pues para ese entonces Europa estaba exportando demasiados cereales, nada que ver con oleaginosas.

No faltó entonces quien pensara que se permitieran cultivos no destinados para alimentos; eso fue básicamente lo que ocurrió en Alemania, donde el cultivo de colza se aprovechó para producir biodiésel.

Hoy día la capacidad del biodiésel en Alemania está creciendo más rápidamente que la demanda y mucha de esa capacidad está construyéndose también en otros países; pero el problema en Europa es que la producción de las oleaginosas locales se ve limitada por la falta de disponibilidad de oleaginosas, sobre todo colza, y por las oleaginosas mismas; así las cosas, puede generarse una brecha aún no precisada, pero que si la tendencia sigue como va, podría alcanzar los 3 millones de toneladas en cuatro años y duplicarse para el año 2015; esa brecha tendría que ser cubierta con importaciones, puede ser de semilla para trituration para sacar aceite o importaciones para aceite o importaciones para biodiésel.

Es pertinente ahora mirar cómo las tarifas de las importaciones y otros incentivos de exportaciones de los países pueden llegar a cerrar esta brecha. La UE tiene diferentes estructuras tarifarias dependiendo de si el producto es o no para uso alimentario. Las tarifas de importación son cero para semillas, aceite crudo y biodiésel; sin embargo, hay un arancel para las importaciones de aceite de palma, y como resultado de este nivel de juego justo están las importaciones de RBD. Como no hay ningún

sesgo a favor de la importación de semillas, aceite o biodiésel, todos tienen cero aranceles; el factor clave para determinar de dónde va a venir el biodiésel serían los incentivos de exportación dados por los gobiernos en los países que podrían proveer a la UE.

A propósito existen tres aspectos. En primer lugar, los países más importantes, Argentina, Malasia e Indonesia, tienen diferentes incentivos aunque un poco similares. Ahora bien, Argentina tiene un sistema que establece impuestos a la exportación, no mucha gente en el mundo se da cuenta de que los agricultores argentinos no reciben el precio mundial, reciben 3% menos, y a pesar de ello se están expandiendo, luego definitivamente tienen que ser muy competitivos; pero de todas maneras los agricultores argentinos tienen grandes tasas de exportación sobre las semillas, no sobre el aceite, la harina y el biodiésel. Esto es lo que se llama impuesto diferencial a la exportación: a un triturador en Argentina le dan un gran incentivo para exportar biodiésel en lugar de aceite de soya, y cuando se trata de Europa no hay aranceles de importación que haya que pagar, así que a los precios actuales, la ventaja tributaria para alguien que esté organizando un proyecto de biodiésel en Argentina se acerca a 70 dólares por tonelada.

Este es el beneficio adicional que se obtiene del sistema impositivo, tienen menores impuestos sobre el biodiésel que sobre el aceite de soya, así cuentan con un gran incentivo para desarrollar las capacidades del biodiésel y su subsidio indirecto; podría pensarse de esta manera, es simplemente un poco más bajo pero viene siendo un subsidio indirecto para el biodiésel.

Al mismo tiempo, se sabe que hay cosas que están sucediendo en la parte de trituration; en Argentina en este momento el 75% o quizás más del cultivo de soya se tritura y prácticamente todo el aceite y la mayoría de la torta se exporta, y el resto se exporta como soya. Hay tanta capacidad de trituration financiada por Rabobank, tanta capacidad que se está construyendo, que sería más que suficiente para triturar toda la cosecha, y por tanto habría más aceite disponible para exportación. Ellos quieren exportarlo en forma de aceite, lo cual se debe a ese otro incentivo creado por los impuestos a la exportación diferenciales para vender biodiésel en lugar de aceite crudo; una proporción cada vez mayor de éste probablemente resultará siendo exportada y esencialmente a Europa en forma de biodiésel. En el futuro habrá

más aceite debido a que habrá más procesamiento, estarán todos estos incentivos mencionados, se están construyendo nuevas plantas de biodiésel, así que se estará exportando más biodiésel.

Pasando al sureste asiático, las importaciones de aceite de palma crudo para uso no alimentario no pagan tasas de importación, pero las exportaciones de aceite crudo tanto Indonesia como Malasia pagan diferentes impuestos a la exportación. Como se dijo anteriormente, solamente importa a Europa, e inclusive para usos alimentarios tiene que pagar aranceles; vale resaltar que los aranceles de estos dos países son en realidad mayores que otros orígenes.

Así que es posible enviar aceite crudo de palma o biodiésel a Europa y no habrá aranceles de importación, el problema es que hay impuestos a la exportación. Cuando se exporta biodiésel desde Malasia o desde Indonesia, no hay impuesto a la exportación, como sí lo hay sobre el aceite crudo de palma, lo cual sin duda favorece la exportación de biodiésel desde el sureste asiático.

¿Cuáles son los otros proveedores potenciales?, y algunos dirán ¿qué pasa con Estados Unidos y Brasil? En realidad, ambos son grandes productores y exportadores de soya, pero los dos tienen programas nacionales de biodiésel muy ambiciosos; cabría decir que no van a estar produciendo biodiésel para el mercado europeo, y que ellos no tienen incentivos como los argentinos, para la exportación del biocombustible.

En cuanto a la palma de aceite, es posible que países como Colombia ayuden a Europa, pero la oferta es bastante baja en relación con las cifras vistas para las importaciones de biodiésel en ese continente. Canadá cultiva colza genéticamente modificada, pero se vende como biodiésel y a los usuarios no les importa este destino; así que en realidad podría venir de Canadá o de Australia, pero, y este es el dilema, el aceite de colza es el aceite preferido no solamente en Europa sino en países como Japón, de modo que perdurará la competencia entre el uso alimenticio y el biodiésel. Es posible que no vaya a haber toneladas muy importantes de estos países, especialmente si se recuerda que ni Canadá ni Australia, como Estados Unidos y Brasil, dan incentivos a la gente para que produzca biodiésel para exportación.

Las conclusiones de las importaciones en virtud de los impuestos diferenciales a la exportación indican que Ar-

gentina será una fuente competitiva de oferta de biodiésel, también el sureste asiático, aunque parcialmente debido a sus impuestos diferenciales a la exportación. Como se sabe, el aceite de palma es barato, así que el metiléster de palma será barato, y por ello estos son los únicos grandes candidatos como proveedores en materia de diésel. El biodiésel de castor se ha mencionado en el noreste de Brasil, donde tienen un proyecto, pero no parece que vaya a ser una oferta importante para Europa.

Recuérdese que, si bien se tienen diferentes ésteres metílicos o metilésteres, surge la pregunta ¿cuál es el alcance para mezcla? Los estándares de la UE, la EN14214, que está diseñada especialmente, no es una coincidencia; para favorecer el metiléster de colza por encima de otras formas de biodiésel, se diseñó en esa mezcla del 5%, siendo el metiléster de palma con un bajo punto de fluidez el único producto que podría equipararse, y que apenas está empezando a producirse en Malasia.

La única manera en la cual se pueden utilizar estos otros metilésteres para poder cumplir con los estándares, sobre todo para el invierno, es mezclarlos con metiléster de colza; sin embargo, hay otros estándares, otros valores etc., que todos escogen cuidadosamente para dejar otros aceites por fuera.

El enfoque alternativo es que Europa trate el combustible con 5% de biodiésel como un diésel fósil, o sea no habría ninguna diferencia en el nombre, así que nadie tendría que suponer que el biodiésel hecho de cultivos diferentes de colza o de metiléster por debajo del punto de efluencia se utilizaría en las mezclas bajas, o que incluso se mezclaría un metiléster con el otro.

En este punto la regla es favorecer el metiléster de colza, y los estándares 14214 se hicieron precisamente para eso. Pero en España no se cultiva esa oleaginosa, sino girasol, por lo que la reglamentación se cambió para permitir también el aceite de girasol o de soya. Pero lo que está empezando a suceder -y esta es una de las razones por las cuales este documento tendrá que ser revisado-, es que se están utilizando cuotas o se utilizarán cuotas; no es definitivo, pero sí muy probable, para discriminar contra el biodiésel a partir de otras fuentes.

Los alemanes no solamente tendrán un criterio de sostenibilidad que ayudará en su programa para



estimular los certificados, sino que se sugiere que realmente hay una barrera muy fuerte que se opone a los otros metilésteres y van a insistir en que se cumpla con los estándares de invierno y, de nuevo, hoy día solo hay dos metilésteres que lo logran: el de colza y los de bajo punto de fluidez de invierno; los otros no se permitirán en la cuota alemana, y Alemania es el mercado más grande; así que hay cosas que están sucediendo acá que son como un objetivo móvil, en realidad se trata de política, así como también de agricultura y de combustible.

El biodiésel tendrá efecto en el aceite, en los precios de la torta, porque, si se piensa, se está creando una gran demanda para un producto de una oleaginosa (aceite vegetal) y hay una demanda correspondiente para el otro (harinas). En otras palabras, no hay programas de combustible de torta; el biodiésel está agregando no se sabe cuántas toneladas a la demanda mundial de semillas vegetales.

La Figura 8 representa una simulación de qué hace esto con los precios mundiales. La demanda de aceites vegetales (independientemente de su uso) se suma a las formas tradicionales de demanda de aceites y tiene efectos alcistas sobre los precios que, a su vez, estimulan la producción y generan respuestas de los consumidores en aceites vegetales.

Los supuestos claves en materia de precios son: la ocurrencia de una bonanza en la demanda de aceite vegetal que jalonará los precios hacia arriba y el estrechamiento de los diferenciales entre los distintos aceites; la distorsión causada por la India en términos de la brecha entre el aceite de palma y el aceite de soya se estrechará y también llevará los precios más cerca

de los de colza, que en este momento están en el tope del mercado. Así que los precios subirán y las brechas entre los diferentes precios del aceite disminuirán, y los mayores precios del aceite disminuirán la demanda alimentaria y estimularán la producción de oleaginosas porque incentivará a los agricultores a sembrar más.

Es interesante observar que esta alta producción de oleaginosas incrementará por ejemplo la torta de soya, así que la misma política aumenta el precio del aceite y reduce el precio de la torta. La Figura 9 muestra los precios mensuales de aceite mineral, petróleo y aceite de colza en Europa. Lo que se concluye es que esta oleaginosa ya es un producto energético, pues allí su precio se mueve de la mano del aceite mineral crudo. Tal ha sido pues el impacto del biodiésel en los precios en nuestra simulación.

En cuanto al aceite crudo de palma, no es simplemente que su precio esté subiendo con respecto al de la soya y la colza para el biodiésel, sino que está bajando el descuento para el aceite crudo de palma; este es uno de los supuestos que se manejan en la industria, toda vez que para el biodiésel no importa qué aceite se esté utilizando, de modo que si esa mezcla del 3/4% es la mayoría del aceite vegetal, agregaría más de 15% al precio del aceite crudo de palma.

En conclusión: no existe ninguna duda de que la demanda en Europa estará creciendo constantemente, y que su capacidad para proveer biodiésel a partir de materias primas locales como colza o girasol es limitada, por lo que podrá importar semillas para trituration o aceites vegetales a partir de los cuales estará produciendo biodiésel. No obstante, gracias a los incentivos para exportación explicados en el

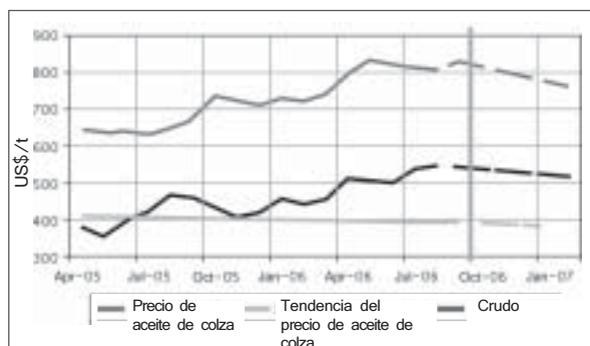


Figura 8. Aceite de colza europeo vs. precio del aceite mineral.

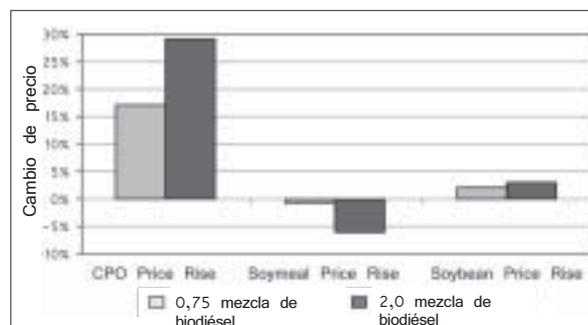


Figura 9. Impacto del biodiésel en los precios del sector de aceites.

documento, el sureste asiático y Argentina podrán llenar el déficit en Europa.

Las implicaciones para los precios de aceite de palma y de demanda alimentaria de esta nueva salida del aceite

vegetal para biodiésel son dramáticas inclusive en la mezcla de biodiésel al 2%; vale recordar que el 5% es un objetivo típico alrededor del mundo, una mezcla del 2% ocasionaría grandes aumentos en el precio, pero grandes reducciones en los usos alimenticios.