

Logisztikai kérdések és kihívások a Földközi-tenger térségében

A globalizáció által egyre inkább meghatározott gazdasági környezet és a mélyreható szocio-politikai átalakulások hatására a Földközi-tenger térségében a mezőgazdasági és élelmiszer-ipari termékek kereskedelmét egyre inkább az határozza meg, hogy az érintett országok rendelkeznek-e olyan infrastruktúrával, ami képes biztosítani a zökkenőmentes árucserét és garantálni tud-e egy, a korábnál jobb élelmezés-biztonságot. Marokkó egyértelműen maximálisan képes kihasználni a piaci lehetőségeket, megteremtette hozzá a kellő infrastruktúrát és meghatározó piaci szereplő már nem csak az Európai Unióban, de Oroszországban, a Közel-Keleten és egyre nagyobb piaci részt hasít ki magának az USA-ban is. Algéria a hatalmas potenciáljával egyelőre nem tud élni, továbbra is elsősorban importőrként van jelen, míg Törökország és Egyiptom egyre komolyabb konkurenciát jelent Marokkónak az orosz és uniós piacon, Líbiát pedig továbbra is bénítja a belső bizonytalanság.

Sébastien Abis¹ bevezetőjében arra hívta föl a figyelmet, hogy Marokkó egyre nagyobb mennyiségben exportál friss zöldséget és gyümölcsöt az EU-n kívüli országokba, többek között Oroszországba, amihez egy észak-franciaországi kikötőt (Dunkerque) használ átrakóként. Mára az orosz piac veszi föl a marokkói citrus-export 60%-át, az ottani vevők kevésbé igényesek a minőségre, viszont a rubel árfolyamának romlása problémás lehet az exportőröknek. Az újabb piaci desztinációk keresését jelzi a Tanger-Jebel Ali (Egyesült Arab Emírátságok) tengeri szállítási útvonal beindítása 2007-ben, valamint az USA-val való kereskedelmi forgalom bővítésének szándéka.



A mediterrán térséget vizsgálva mindenképpen látni kell, hogy innen egyre nagyobb mennyiségű áru indul útnak, amihez elengedhetetlen az ezt gyorsan és biztosan célba juttató/útnak indító szárazföldi és kikötői infrastruktúra. Nagyon fontos, mondta Abis, hogy nem csak a kikötők fejlesztéséről van szó, hanem képesnek kell lenni pl. a belső vidékekről is minőségromlás nélkül a kikötőig elszállítani az árut! Meggyőződése, hogy a marokkói áru világszerte keresletének növekedése kettős kihívás elé állítja az exportálókat: képesnek kell lenni távoli piacok akár egészen sajátos igényeit is kielégíteni és ezzel egy időben oda el is juttatni az árut – ennek úgy tűnik, sikerrel meg tudnak felelni a cégek. Látni kell továbbá, hogy a

Földközi-tenger földrajzi sajátosságai miatt továbbra is megkerülhetetlen nemzetközi szállítási folyosó lesz az élelmiszereknek is. Sébastien Abis hozzátette, a CIHEAM oktatási intézményeiben folyamatosan százas nagyságrendben tanulnak a Földközi-tenger déli partvidékéről érkező hallgatók, akik többek között az eredményes exporthoz szükséges elméleti ismeretek egy részét is elsajátítják tanulmányaik alatt.

¹ Sébastien Abis a mediterrán térséggel foglalkozó geopolitikai elemző, a *Centre international des hautes études agronomiques méditerranéennes* (felsőfokú mediterrán agrártanulmányok nemzetközi központja, [CIHEAM](#)) igazgatótanácsának tagja, egyben az IRIS kutatója és a [Futuribles](#) International tudományos tanácsadója. A CIHEAM valójában a Földközi-tenger térségének országai által alapított kormányközi szervezet (a letéteményes Franciaország), valamint agrármérnöki karok és kutatóintézetek hálózata.

Abis fölhívta a figyelmet arra is, hogy a térség egyre növekvő élelmezés-biztonsági kihívásainak megoldása lehetetlen az élelmiszer-pazarlás csökkentése nélkül. Ismert jelenség, hogy a világ legtöbb országában az élelmiszer nem elhanyagolható része hulladékba kerül, de míg a fejlett országokban ez elsősorban a kész élelmiszerekből kerül ki, a fejlődő országokban a betakarítás után és a raktározás alatt megy veszendőbe az élelmiszer jelentős része. Egyiptom például a világ egyik legnagyobb gabonavásárlója, mégis évente a saját betakarított termésének hozzávetőlegesen 20%-át elveszíti, elsősorban az elégtelen szállítási és raktározási infrastruktúra miatt. Ez a probléma olyannyira fontos, hogy a februári CIHEAM miniszteri ülésen is az egyik fő tárgyalási téma volt.



A Független Marokkói Export Koordinációs és Felügyeleti Hatóság fősztályvezetője, **Mohamed Benzine** emlékeztetett arra, hogy a „Plan Maroc vert” (zöld Marokkó terv) program keretében az ország célul tűzte ki a mezőgazdasági termelés és az export megduplázását 2018-ig, elsősorban zöldségféléből és citrusféléből. Aláhúzta, hogy a mennyiségi fölfutás nem elég, egy nagyon szigorú minőségi és növény-egészségügyi követelmény-rendszert is képesnek kell

lenniük teljesíteni, ezzel párhuzamosan pedig meg kell teremteniük az ehhez szükséges logisztikai háttérrel és tudniuk kell koordinálni az exportálni kívánó marokkói cégeket is. Meggyőződésük, hogy a marokkói áruk nemzetközi keresletének biztosítása csak akkor tartható fenn, ha a minőséggel szemben szinte soha nem merül föl kifogás – ennek érdekében jelentős fejlesztéseket hajtanak végre a hűtőkapacitás fejlesztésében és maximális hatékonysággal kívánják működtetni a hatósági ellenőrző rendszert. Mivel a Franciaország felé induló áru legjelentősebb fogadó pontja Languedoc-Roussillon régió, a regionális közgyűlés és Marokkó között egy három éves, sokrétű együttműködési programot indítottak, aminek célja a két földrajzi terület közötti logisztikai kapcsolat hatékonyságának és minőségének javítása, ideértve a tevékenységben részt vevő dolgozók képzését is. A program nem csak a zöldség-gyümölcsre, de a halászati termékekre és a földolgozott árura is kiterjed. Benzine hozzátette, a marokkói partnereket komoly aggodalommal tölti el, hogy az EU új módszert kíván alkalmazni a Marokkóból érkező zöldség-gyümölcs belépési árának meghatározására mert attól tartanak, hogy ha az új rendszer életbe lép, a marokkói termelők egy része ellehetetlenül.

Patrick Guermeur (AMR Dunkerque vezérigazgató) aláhúzta, noha a legjelentősebb termelő a déli országrész, mégis Franciaország legnagyobb zöldség-gyümölcs kikötője Dunkerque, közvetlen heti teherhajó-járáttal Szentpétervárra (4 nap), ami mára Agadir-Dunkerque-Szentpétervár járáttá bővült. Emlékeztetett arra, hogy nem elég a szűken vett jó kikötői infrastruktúra, ahhoz kellő raktározási – elsősorban hűtő – kapacitásnak kell társulnia, ez azonban nem minden francia kikötőben adott, így Marseille-ben sem, ami az Izraelből érkező gyümölcs egyik legnagyobb átrakóhelye. Jelentős terveik vannak a Perpignan-hoz viszonylag közeli Sète kikötőjének jobb kihasználására, ugyanis ez azon kikötők egyike, ahol adott a kiváló kikötői infrastruktúra, de kihasználtsága messze nem éri el kapacitásának maximumát.

Sébastien Abis a térség elismert szakértőjeként úgy véli, a Földközi-tenger térsége országainak meg kell érteniük, hogy egy közös jövő „társtulajdonosai”, nem pedig csak „egyszerű szomszédok”, és ennek megfelelően kell egymáshoz és a térséget érintő kardinális kérdésekhez viszonyulniuk.

A marokkói áru uniós belépő árának új meghatározásával kapcsolatos ottani aggodalmakra reagálva Jacques Rouchaussé, a francia zöldségtermelők országos szakszervezetének ([Les Producteurs de Légumes de France](#)) elnöke kifejtette, nem értik a marokkói gazdák aggodalmát, mivel ez az áremelkedés nekik is kedvező. Természetesen a francia termelők örömmel fogadják, mert azt remélik, hogy valamelyest csökken a versenyhátrányuk és talán bővülnek a piaci lehetőségeik. Meggyőződésük, hogy a marokkói szállítók a magasabb áraknak köszönhetően kompenzálni fogják az esetleges mennyiségi csökkenést, de az így fölszabaduló árualap értékesítésével nem lesz problémájuk, azt az orosz vagy az észak-amerikai piac minden bizonnyal probléma nélkül föl fogja venni.

Somogyi Norbert, Párizs