



EEN TOERISTISCHE SECTOR, GROOTSTE BRON VAN ONTWIKKELING VOOR ARME LANDEN?

door
Koen Stuyck

**KOEN STUYCK IS
MODERATOR VAN
HTTP://DUURZAAM
TOERISME.BLOG
SPOT.COM.**

Het Wereld Economisch Forum vindt dat “ontwikkelingslanden het grootste potentieel hebben om een toeristische sector te ontwikkelen.” Zo meldde vrijdag 2 maart het alternatieve persbureau IPS. Wat bedoelen ze daarmee? Hebben ze het echt over een nieuwe bron tot ontwikkeling voor de ontwikkelingslanden? Of bedoelen ze eigenlijk gewoon nieuwe markten die klaar liggen om ingepikt te worden door Westerse bedrijven die in de sector actief zijn? Dat is namelijk al jaren de realiteit.



De grootste bedrijfssector ter wereld wordt voor 80% beheerst door welgeteld vier multinationals: Airtours, Thomson, First Choice en Tomas Cook. Deze vier bedrijven romen het grootste gedeelte van de winst af voor de landen waar ze hun klanten naar toe sturen. En dat is bij uitstek het geval in ontwikkelingslanden.

Enkele jaren geleden, bij het opstarten van de GATS-onderhandelingen (Algemeen Akkoord over Handel in Diensten) dook het toerisme als sector op in de teksten. Na de liberaliseringsrondes voor de handel in goederen waren diensten aan de beurt.

Geheel in de neoliberale geest van de WTO-onderhandelingen mogen ontwikkelingslanden geen strobreed in de weg leggen van de internationale toerisme-moghuls. Zo zouden ze hun eigen ondernemers niet mogen beschermen. Milieubeschermdende maatregelen, maatregelen die cultuur e.d. beschermen zijn “onnodig handelsbelemmerend.” Slechts één regel: vrije markt-toegang voor iedereen... Wanneer dus het Wereld Economisch Forum spreekt over het “toeristisch potentieel van ontwikkelingslanden,” dan hebben deze laatste alle reden om zich zorgen te maken.

Neem nu het -weliswaar extreme- voorbeeld van de cruise-industrie. Die wordt haast volledig beheerst vanuit Miami en enkele Europese steden. De bedrijven controleren alle aspecten van de reis. Toeristen betalen hun reis op voorhand. Op de eilanden zelf geven ze weinig meer uit dan schnabbels, als ze überhaupt al van boord gaan. De cruise-industrie forceert de lokale overheden om een dure haveninfrastructuur aan te leggen. Daarvoor gaan ze leningen aan op kosten van de belastingbetaler, in dit geval de verarmde eilandbewoner. Voor die investeringen krijgt het eiland nauwelijks iets terug.

Alle voedsel voor de cruisetoerist wordt ingevlogen of meegenomen uit het vertrekpunt. De cruisetoerist eet en drinkt aan boord, zelfs souvenirs koopt hij vaak aan boord. Wanneer een eiland probeert belastingen te heffen op de schepen die zijn havens aan doen kan het bedrijf eenvoudig beslissen om het eiland niet meer aan te doen. Ondertussen verkommert de dure haveninfrastructuur... Milieugewijs is de balans ronduit negatief: de reuzeschepen spoelen op volle zee hun brandstof tanks, ze dumpen al hun afval in het water en ze varen fragiele koraalriffen stuk.

Voor de succesvolle all-inclusive formule is de lokale economische balans al niet veel beter: hier zijn de investeringen voor de lokale overheden vaak nog groter: er dienen vliegvelden aangelegd, wegen en nutsvoorzieningen - zaken waar de lokale bevolking overigens niet echt van profiteert want ze zijn exclusief op de toeristische infrastructuur gericht.

Ook de lokale markten profiteren niet van de megacomplexen want alle voedsel wordt ingevlogen en toeristen wordt afgeraden om het hotel te verlaten. Enkele uitzonderingen daargelaten (o.m. Cuba)



dwingen de toerisme-moghuls uiterst gunstige belastingregimes af bij de lokale overheden. Bovendien controleren ze ook de vliegtuigmaatschappijen en dus de routes. Voor een eiland dat net een dure luchthaven heeft gebouwd is het een financiële ramp wanneer charters niet meer komen.

De all-inclusive formule maakt ondertussen steeds meer opgang. De toerist omarmt massaal de idee: je betaalt bij reservatie één enkele prijs voor je hele vakantie. De touroperators maken winst op elk aspect van de reis, ze strijken de volledige meerwaarde op van het economisch product. De toerisme ontvangende landen zijn veroordeeld tot het aanleveren van goedkope arbeid en het betalen van de kosten. Deze laatste overstijgen ruimschoots de baten van de schaarse werkgelegenheid.

Dit scenario zie je ook meer en meer opduiken in arme landen in Afrika en Azië. Vooral in landen die niet de middelen hebben om een eigen toeristische infrastructuur uit te bouwen die voldoet aan de hoge eisen van de Westerse toerist.

Het kan nochtans anders. Op vele plaatsen zien lokale toeristische initiatieven het licht. Dat kan gaan om charmante vissersdorpen die het toerisme in eigen handen nemen: ze zetten gemeenschappelijke activiteiten op, bouwen zelf de nodige infrastructuur zoals een lokale herberg en restaurant. Ze leggen ook regels op die het natuurlijk evenwicht helpen bewaren en bepalen quota voor het maximaal aantal toeristen dat hun dorp aan kan. Of het kan gaan om ecologische hotels in het woud, die uitgerust worden door en voor de lokale bewoners.



Maar ook bekende monumenten kunnen op zo'n manier beheert worden dat de lokale gemeenschap en bij uitbreiding de belastingbetaler van het land in kwestie er echt van profiteert.

Natuurlijk zal het helpen als landen in het zuiden de kans krijgen dergelijke initiatieven te steunen. Ze moeten een regelgevend kader kunnen opstellen dat de ontwikkeling van een eigen toeristische sector ondersteunt en participatie van de lokale bevolking bevordert. Ze moeten een beleid kunnen voeren dat fragiele ecosystemen beschermt. En wanneer buitenlandse bedrijven willen investeren moeten voldoende waarborgen ingebouwd worden voor lokale winstdeelname. Alleen wanneer deze voorwaarden vervuld zijn, kan er sprake zijn van een echt potentieel aan ontwikkeling voor ontwikkelingslanden.

[ADVERTENTIE]

NOEM HET MIDDERNACHT

Een bedwelmende roman van JOHAN DE BOOSE

Over verstikkende vriendschap en ongenadige liefde in het grensgebied tussen Mexico en de VS.

ISBN 978 90 854 2089 7 • € 19,95

een uitgave van Meulenhoff | Manteau

