

Ontstaan en ontwikkeling van het massatoerisme naar de derde wereld

DRS. H.L. THEUNS*

Toerisme naar de derde wereld behoort tot de consumptieve verworvenheden van de hedendaagse welvaartsmaatschappij. Werden tot voor kort de uithoeken der aarde slechts betreden door veroveraars en handelaren en in hun kielzog bestuursambtenaren, missionarissen en zendelingen, thans worden zij overstroomd door de „golden hordes” van toeristen uit de Westerse wereld en zijn zij ingelijfd in de „pleasure periphery” 1). Deze ontwikkeling heeft zich niet van de ene dag op de andere en overal met dezelfde intensiteit voltrokken, maar is de uitkomst van een geleidelijk proces van geografische uitwaaiing en zwaartepuntvorming, waaraan een veelheid van factoren ten grondslag ligt. Aan dit proces, de uitkomsten ervan en de achterliggende factoren zal in dit artikel aandacht worden besteed.

Het ontstaan van het massatoerisme en de grote Europese trek zuidwaarts 2)

Norval spreekt reeds in 1936 over de „tourist movement” als een „movement of the masses” 3). Toch moet in de jaren dertig de massaliteit van het verschijnsel toerisme van een geheel andere orde zijn geweest dan in de jaren zestig en nadien. Immers, vrije tijd was schaars, de inkomens laag en de mobiliteit zeer beperkt. Eerst de naoorlogse welvaartsgroei, toename in gezinsmobiliteit en toename in de vakantieperiode maken het voor brede lagen van de bevolking in toenemende mate mogelijk gedurende de vakantieperiode te reizen. De nadruk bij de reisdoelen ligt aanvankelijk zeer sterk op het eigen land en het naburige buitenland. Nog in 1966 constateert Ritter: „In Deutschland liegen 60% und in Frankreich 80% der Urlaubsziele in einer Zone bis 500 km Entfernung vom Heimatsort” 4). Een groeiende minderheid evenwel blijkt, geholpen door het toenemende autobezit, in staat en bereid een grotere afstand af te leggen. Zij zijn degenen die de spectaculaire groei van het toerisme in Zuid-Europa, en met name Spanje en Joegoslavië, mogelijk maken. Hoewel Griekenland en in mindere mate Portugal door hun perifere ligging ten opzichte van het Europese kerngebied vanaf de aanvang van hun toeristische ontwikkeling in hoge mate afhankelijk zijn van relatief duur luchtvervoer slagen de Zuideuropese landen erin gezamenlijk een groeiend aandeel in de toeristische aankomsten te verwerven. Hun percentage in het wereldtotaal stijgt van 17,4 in 1950 naar 28,3 in 1966. In deze zuidwaartse oriëntering van het Europese massatoerisme manifesteert zich een nieuw reismotief dat kan worden aangeduid als het zon-zand-zee-motief. De voorheen overheersende culturele motivatie wordt er door op de achtergrond gedrongen. De toeristische ontwikkeling in nieuwe bestemmingslanden als Spanje, Joegoslavië en Tunesië, is nagenoeg uitsluitend van het „sunlust travel”-type. In traditionele bestemmingslanden als Italië en Marokko worden de culturele rondreizen van voorheen – door Gray aangeduid als „wanderlust travel” 5) – van het eerste plan verdrongen c.q. ontwikkelt zich daarnaast het nieuwe vakantietype van de strandvakanties. Waar dit bij traditionele bestemmingslanden niet gebeurt, zoals bij voorbeeld in Egypte en Turkije, vertoont de ontwikkeling van het toerisme een zeer geleidelijk verloop. De verschillen in ontwikkeling die hieruit voor de Maghreb-landen, Turkije en

Egypte voortvloeien zijn af te lezen in tabel 1. Uit deze tabel blijkt tevens dat de ontwikkeling van het massatoerisme in de Maghreb-landen Marokko en Tunesië pas aanvangt na beëindiging van de onafhankelijkheidsoorlog in Algerije in 1962, d.w.z. meer dan tien jaar na Spanje en Joegoslavië. In 1963 worden Marokko en Tunesië bezocht door respectievelijk 287.200 en 104.800 toeristen. Voor Tunesië betekent dit bijna een verduubeling ten opzichte van het voorgaande jaar, voor Marokko een stijging met circa 43%. De Maghreb-landen, Turkije en Egypte, weten ondanks hun perifere ligging gezamenlijk een groeiend, zij het bescheiden, aandeel in de toeristische aankomsten te verwerven. Hun percentage in het wereldtotaal stijgt van 0,9 in 1958 naar 1,7 in 1974. Dit resultaat is opmerkelijk gezien de sterke gebondenheid van met name het Tunesische massatoerisme aan het vervoer door de lucht.

Al in 1968 arriveerde ongeveer driekwart van de toeristen in Tunesië per vliegtuig. De ontwikkeling van vliegvakanties is bevorderd door de technische ontwikkelingen in de vliegtuigbouw. De algemene tendens in de vliegtuigindustrie was er een van vergroting van de passagierscapaciteit en verhoging van de kruissnelheid, resulterend in verlaging van de kosten per beschikbare

*) De auteur is wetenschappelijk hoofdmedewerker aan de faculteit der Economische Wetenschappen van de Katholieke Hogeschool Tilburg.

1) Louis Turner en John Ash, *The golden hordes; International tourism and the pleasure periphery*, Constable, Londen 1975.

2) Bij de in het navolgende vermelde cijfers is een waarschuwing op zijn plaats. De IUOTO verwoordt deze in 1970 als volgt: „On account of the different coverage of the various methods employed for the compilation of travel statistics, caution should be observed when making inter-country comparisons. Likewise, the regional and global totals have to be considered as good order-of-magnitude estimates”. IUOTO, *International Travel Statistics*, vol. 24, 1970.

3) A.J. Norval, *The tourist movement: A national and international survey*, Sir Isaac Pitman & Sons Ltd., Londen, 1936, blz. 103.

4) Wigand Ritter, *Fremdenverkehr in Europa: Eine wirtschafts- und sozialgeographische Untersuchung über Reisen und Urlaubsaufenthalte der Bewohner Europas*, A.W. Sijthoff, Leiden, 1966, blz. 84.

5) H. Peter Gray, *International travel – international trade*, D.C. Heath and company, Lexington, Massachusetts, 1970, blz. 13.

Tabel 1. Aankomsten van toeristen in de Maghreb-landen, Turkije en Egypte, 1954 – 1974, in duizenden a)

Land	1954	1956	1958	1960	1962	1964	1966	1968	1970	1972	1974
Marokko	221,1	122,3	140,3 a)	158,2	201,3	373,6	424,0	481,0	747,0	1061,9	1204,7
Algerije	21,1	8,4	31,7			264,7	315,3	137,4	235,9	196,7	190,8 b)
Tunesië	54,4	52,0	33,5	53,5	52,8	138,2	218,8	330,3	410,7	780,4	716,0
Turkije	71,3	99,4	114,7	94,1	172,9	168,1	382,0	383,2	446,4	595,3	667,7
Egypte	114,1	170,2	162,8	285,5	291,2	497,4	579,0	317,6	557,7	540,9	679,5
Totaal	482,0	452,3	483,0			1442,0	1919,1	1649,5	2397,7	3175,2	3458,7
In procenten van wereld-totaal			0,9			1,3	1,5	1,2	1,4	1,7	1,7

a) Alle landen hanteren de grensregistratiemethode.

b) Schatting.

Bronnen: IUOTO, *International Travel Statistics*, diverse jaren; Alfred Koch, *Probleme des Tourismus für einzelne Länder des Mittelmeerraumes unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten*, Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München, München, juli 1969; IUOTO, *Economic Review of World Tourism*, 1972; WTO, *Economic Review of World Tourism*, 1976.

ton/ km: een ontwikkeling die het pad geëffend heeft dat leidde naar een combinatie van een hoge bezettingsgraad en lage tarieven. De introductie in de loop der jaren van verschillende vormen van charterverkeer bood de mogelijkheid deze combinatie te realiseren. Van grote invloed is met name de ontwikkeling van de CIT, de „charter inclusive tour”, geweest. Reeds in het begin van de jaren zestig werd deze vorm van charterverkeer geïntroduceerd, met name in het toerisme naar Spanje. Vanaf 1965 vindt de CIT ook ingang in het toeristenverkeer naar Marokko, Tunesië, Turkije en Egypte. Voor de ontwikkeling van het toerisme naar Tunesië is deze chartervorm van beslissende betekenis geweest. In 1966 arriveren daar alleen al uit het Verenigd Koninkrijk, West-Duitsland en Scandinavië te zamen ongeveer 60.000 toeristen per CIT 6). De relatieve betekenis van deze CIT's is in Tunesië met ruim 27% van de toeristische aankomsten veel groter dan in Spanje, dat in hetzelfde jaar uit genoemde landen te zamen weliswaar bijna 1,7 mln. CIT's registreert, maar waar deze slechts circa 10% van de totale aankomsten uitmaken. In Tunesië arriveert in 1972 al bijna 75% van alle toeristen per charter, in Spanje is dit minder dan 25%. Gormsen stelt met betrekking tot Noord-Afrika dan ook terecht: „Because of the distance and the necessity to cross the sea, mass tourism only began to flourish here with the introduction of charter flights” 7).

Lange-afstandstoerisme

Het belang van de geschetste ontwikkelingen in het luchtverkeer geldt a fortiori voor zogenaamde „long-haul”-bestemmingen in de derde wereld. Lundberg constateert: „The airplane has made possible the tremendous surge in long-distance travel” 8). Naast verhoging van de kruissnelheid en passagierscapaciteit is daarbij ook van belang de toegenomen reikwijdte. De in 1956 geïntroduceerde Douglas DC-7C is met een reikwijdte van 7.346 km het eerste toestel dat geschikt is voor non-stop intercontinentale vluchten. Met de Lockheed Electra komt een jaar later een toestel voor de middellange afstand (reikwijdte 4.023 km) op de

markt 9) dat bij een ongeveer gelijke passagierscapaciteit ruim 20% sneller is. De introductie in 1959 van de Boeing 707-320 voor lange-afstandsvluchten leidt tot een aanzienlijke reductie van de vliegduur in vergelijking met de Douglas DC-7C: de vliegduur tussen New York en Rio de Janeiro bij voorbeeld vermindert van 17 naar 10 uur, de vliegduur op de Madrid-Buenos Aires en Rome-Singapore route loopt terug van 25 naar 14 uur 10), d.w.z. op een heen- en terugreis wordt over een afstand van een kleine 10.000 km een tijdwinst van praktisch twee dagen gerealiseerd.

Behalve een aanmerkelijke tijdwinst werd in het lange-afstandsverkeer ook in drie jaar tijd een niet onaanzienlijke kostendaling gerealiseerd. De kosten per beschikbare ton/km dalen tussen 1956 en 1959 met ongeveer 35%. Deze ontwikkeling zet na 1959 door. De variabele kosten in constante prijzen van 1968 dalen tussen 1962 (uitgaande van een turboprop Britannia) en 1970 (uitgaande van een Boeing jet 747) met ongeveer 55% 11). Het vliegtuig heeft hierdoor, hoewel het van nature een relatief dure vervoersvorm is – „la charge payante n'atteint jamais le tiers du poids total 12) – in het toeristisch vervoer een aanzienlijke terreinwinst kunnen boeken. De positie van Tunesië,

6) Michael Peters, *Tourism; the economics and development of the international tourist trade*, Hutchinson, Londen, 1969, blz. 275 – 277.

7) E. Gormsen, *The development of international tourism and its impact on socioeconomic and cultural change in third world countries*, Paper Working Group „Tourism and Development”, Fourth general conference of EADI, Madrid, 3 – 7 september 1984, blz. 6.

8) Donald E. Lundberg, *The tourist business*, Cahners Books International inc., Boston, Massachusetts, 3e-editie, 1976, blz. 68.

9) Chris Chant en Bill Gunston, *Turboprop airliners*, MacDonald Phoebus Ltd./BPC Publishing Ltd., Londen, 1980, blz. 17.

10) Gerd Wolf, *Die Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg*, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1967, blz. 52.

11) Down come the fares, *The Economist*, 15 februari 1969, blz. 65.

12) Monique Dacharry, *Géographie du transport aérien*, Librairies Techniques (Litec), Parijs, 1981, blz. 18.

Tabel 2. Aankomsten van toeristen in Oost-Afrika, 1958 – 1978, in duizenden a)

Land	1958	1960	1962	1964	1966	1968	1970	1972	1974	1976	1978
Kenya	40,5	} 50,7	} 68,1	65,4	106,5	262,0	343,5	420,1	370,3	446,0	360,6
Tanzania	7,0			5,1	13,4	42,0	64,1	97,3	121,4	98,0	148,0
Oeganda	5,9			12,6	11,7	54,0	80,4	n.b.	9,3	n.b.	15,0
Totaal	53,4	50,7	68,1	83,1	131,6	358,0	488,0		501,0		523,6
In procenten van wereld-totaal					0,1	0,3	0,3		0,2		0,2

a) Alle landen hanteren de grensregistratiemethode

Bronnen: IUOTO/WTO, *International Travel Statistics*, diverse jaren; V. Popovic, *Tourism in Eastern Africa*, Weltforum Verlag, München, 1972; UN, *Statistical Yearbook, 1979/80* en 1981; IUOTO, *Economic Review of World Tourism*, 1972; Steve Curry, *The development of international tourism and tourism policy in Tanzania, 1948 – 1976*, Project Planning Centre for Developing Countries, University of Bradford, Discussion Paper nr. 66, Bradford, oktober 1981.

waar in 1964 minder dan de helft en in 1968 al bijna driekwart van de toeristen per vliegtuig aankomt, vormt daarvan een illustratie. Wat de lange-afstandsbestemmingen betreft zijn de kosten- en prijsverlagingen in het vliegverkeer een conditio sine qua non geweest voor het ontstaan van massatoerisme. Als Evelyn Waugh in 1960 naar Oost-Afrika reist kijkt hij nog met een zeker dédain neer op de mogelijkheid om per vliegtuig te reizen 13). Hij is een typisch vertegenwoordiger van de bevoorrechte gegoede klasse aan wie dergelijke verre reizen tot ver in de jaren zestig nog waren voorbehouden. In 1960 werden Kenya, Tanzania en Oeganda te zamen nog door slechts circa 50.700 toeristen bezocht.

Het massatoerisme komt in Oost-Afrika pas op gang in 1968, vijf jaar na de Maghreb-landen. Van 1967 op 1968 stijgt het aantal aankomsten in Kenya met 125%. Kenya hoort daarmee onder de ontwikkelingslanden tot de koplopers in het „long haul”-massatoerisme. De ontwikkeling is in tabel 2, waarin voor de periode 1958 – 1978 het aantal aankomsten staat vermeld, af te lezen. De relatief recente „take off” van het „long haul”-massatoerisme komt ook naar voren in de afgrenzing van bestemmingen voor reizen vanuit Europa zoals in 1966 beschreven door Ritter. Iran is de eerste bestemming die door hem afzonderlijk wordt besproken 14). Over verderafgelegen reisdoelen is hij kort: „Reisen nach Übersee können normalerweise nur von Leuten unternommen werden, die über unbeschränkte Freizeit und ausreichende Geldmittel verfügen” 15).

De Noord-Amerikaanse trek zuidwaarts

De bezienswaardigheden vanuit Europa verre bestemmingen in de derde wereld waar vóór 1963 het massatoerisme op gang komt danken dit aan de geografische nabijheid van het rijke Noord-Amerika. Het betreft Mexico en een aantal eilanden in het Caraïbisch gebied. Mexico neemt als over land te bereiken bestemming daarbij een overheersende positie in, zoals is te zien in tabel 3. Meer nog dan uit de cijfers omtrent toeristische aankomsten blijkt de betekenis van de geografische positie van Mexico uit het aandeel dat dit land inneemt in de bruto ontvangsten uit het internationale reisverkeer. In 1966 sleept Mexico bijna 90% van de totale bruto ontvangsten van Latijns-Amerika en het Caraïbisch gebied in de wacht, en legt hiermee beslag op ruim 45% van de totale bruto ontvangsten uit het internationale reisverkeer van de gezamenlijke ontwikkelingslanden. Deze overheersende positie weet het, mede dank zij een levendig „excursionist”-verkeer, zowel binnen de „western hemisphere”-groep van ontwikkelingslanden als binnen de derde wereld in haar geheel vele jaren te handhaven. Eerst na 1972 treedt een teruggang in relatieve positie op.

De in tabel 3 genoemde landen nemen in 1954 te zamen naar schatting circa 80% van de aankomsten in Midden-Amerika en het Caraïbisch gebied voor hun rekening. De positie van het toerisme in de Middenamerikaanse/Caraïbische regio is in 1954

daarmede getalsmatig vergelijkbaar met die van het Middellandse-Zeegebied exclusief Spanje en Italië. De sindsdien in Mexico en het Caraïbisch gebied opgetreden ontwikkeling vertoont een geleidelijk verloop: een duidelijk „take-off”-tijdstip ontbreekt. Voor Mexico doet zich hierbij duidelijk de ruime bereikbaarheid over land gelden. In de VS is in tegenstelling tot Europa reeds kort na de tweede wereldoorlog het autobezit wijd verbreid. Mexico is daardoor al vroeg voor vele Noord-Amerikanen een relatief dichtbij buitenland. De grotere mobiliteit van de Amerikaanse bevolking komt behalve in het wegverkeer ook tot uitdrukking in het vliegverkeer. In 1964 worden op de 296 km lange New York-Boston-route reeds dagelijks 80 retourvluchten verzorgd, waaronder 49 in pendeldienst. De 1.770 km lange New York-Miami-route is in hetzelfde jaar goed voor 43 dagelijkse retourvluchten 16). De vroegtijdige ontwikkeling van het luchtverkeer in de VS heeft als logisch verlengstuk een vroegtijdige ontwikkeling van het luchtverkeer tussen Noord-Amerika en het relatief nabije Caraïbisch gebied. De voorsprong die de VS heeft op Europa in mobiliteits- en inkomensopzicht 17) bewerkstelligt paradoxaal genoeg niet dat zich eerder dan het toerisme vanuit Europa naar Oost-Afrika een over het Caraïbisch gebied heen reikende zuidwaartse stroom ontwikkelt naar landen in Zuid-Amerika. Nog in 1969 constateert Cullinan: „Perhaps nothing so clearly indicates the gap between potentiality and actuality in Latin America as does its record in tourism” 18). De verklaring hiervoor dient te worden gezocht in de sterke gerichtheid van het Amerikaanse interregionale toerisme in het algemeen en het „long haul”-toerisme in het bijzonder op Europa. In 1966 ging ruim 32% van de Amerikaanse toeristen die een interregionale reis ondernamen naar Europa. Binnen de categorie „long haul”-toerisme ging in hetzelfde jaar bijna 74% naar Europa en bijna 12% naar Japan, Hongkong, de Filipijnen, Thailand, India, Australië en Nieuw-Zeeland. In geheel Zuid-Amerika werden in dat jaar nagenoeg evenveel Amerikaanse bezoekers geregistreerd (130.000) als in Israël (123.000). Dit komt neer op ongeveer 6% van de „long haul”-reizigers 19)

13) Evelyn Waugh, *A tourist in Africa*, Chapman & Hall Ltd., Londen, 1960.

14) Ritter, op.cit., blz. 204.

15) Ritter, op.cit., blz. 218.

16) Wolf, op.cit., blz. 9.

17) Adolf Grünthal, *Tourism in under-developed countries of Africa south of the Sahara*, *Revue de Tourisme*, 16(4), 1961, blz. 177.

18) Terence Cullinan, *Non-tourism in Latin America*, Stanford Research Institute, Menlo Park, California, zonder datum, blz. 1.

19) Irving G. Tragen, *Tourism: resource for development – a study of benefits to developing countries from investments in hotels and motels*, Senior Seminar in Foreign Policy, Washington DC, 1968 – 1969, Foreign Service Institute, Department of State, Washington DC, april 1969, blz. 22.

Tabel 3. Aankomsten van toeristen in Mexico en de belangrijkste Caraïbische eilanden, 1954 – 1974, in duizenden a)

Land	1954	1956	1958	1960	1962	1964	1966	1968	1970	1972	1974
Mexico	432,9	557,7	640,3	690,4	833,9	1077,6	1329,1	1664,5	2245,5	2912,2	3360,9
Bahama's	109,6	155,0	177,9	305,6	336,0	399,9	531,2	1072,2	1298,3	1443,4	929,2
Cuba	234,2	300,0	213,0	–	–	–	–	–	–	–	–
Jamaica	112,8	161,4	169,4	226,9	206,8	227,4	414,9	258,5	309,1	407,8	525,7
Porto Rico	125,7	162,5	218,8	347,4	796,2	1072,0	n.b.	n.b.	n.b.	1172,9	n.b.
US Virgin Islands	62,0	86,0	132,0	204,1	291,1	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	850,9	n.b.
Totaal	1077,2	1422,6	1551,4	1774,4	2464,0					6787,2	
In procenten van wereld-totaal			2,8	2,5	3,0					3,4	

a) Alle landen hanteren de grensregistratiemethode

Bronnen: IUOTO/WTO, *International Travel Statistics*, diverse jaren; L.J. Crampon, *International travel within the Americas*, *Revue de Tourisme*, 19(1), 1964, blz. 5; UN, *Statistical Yearbook*, diverse jaren; Arthur D. Little Inc., *The development of the tourism potential: Bermuda, The Bahamas and the islands of the Caribbean*, zonder plaats of datum (± 1968); William D. Patterson en Somerset R. Waters, *The big picture: world travel trends and markets 1972 – 1973*; IUOTO, *Economic Review of World Tourism*, 1972 en 1974.

Tabel 4. Bruto ontvangsten uit het internationale reisverkeer per macroregio, verdeeld naar ontwikkelde en ontwikkelingslanden, 1966 – 1980, in mln. \$ (lopende prijzen) en in procenten a)

Macroregio	1966		1968		1970		1972		1974		1976		1978		1980	
	abs.	in procenten	abs.	in procenten	abs.	in procenten	abs.	in procenten	abs.	in procenten	abs.	in procenten	abs.	in procenten	abs.	in procenten
Europa – ontwikkelde landen	7.940	63,6	8.461	61,3	10.982	61,5	15.812	65,4	20.927	61,5	27.110	62,0	44.369	65,3	60.278	63,2
– ontwikkelingslanden	31	0,2	62	0,4	114	0,6	176	0,7	288	0,8	298	0,7	446	0,7	856	0,9
N-Amerika	2.370	19,0	2.680	19,4	3.500	19,6	3.600 ^b	14,9	5.531	16,3	7.447	17,0	8.908	13,1	12.800	13,4
Latijns Amerika en Car. gebied	980	7,8	1.240	9,0	1.300	7,3	2.000 ^b	8,3	2.557	7,5	3.553	8,1	5.878	8,7	8.000	8,4
Afrika – ontwikkelde landen	55	0,5	71	0,5	87	0,5	111	0,4	143	0,4	289	0,7	387	0,5	500	0,5
– ontwikkelingslanden	215	1,7	219	1,6	293	1,6	449	1,9	885	2,6	711	1,6	1.200 ^b	1,8	1.500	1,6
Azië en Oceanië – ontwikkelde landen	168	1,3	261	1,9	371	2,1	418	1,7	626	1,8	761	1,7	1.092	1,6	1.595	1,7
– ontwikkelingslanden	412	3,3	499	3,6	829	4,6	1.032	4,3	1.558	4,6	2.439	5,6	3.583	5,3	6.405	6,7
Midden-Oosten – ontwikkelde landen	59	0,4	97	0,7	104	0,6	212	0,9	225	0,6	292	0,7	596	0,9	866	0,9
– ontwikkelingslanden	270	2,2	230	1,7	280	1,6	370	1,5	1.286	3,8	800 ^c	1,8	1.450	2,1	2.500	2,6
Totaal ontwikkelde landen	10.593	84,7	11.570	83,7	15.044	84,2	20.153	83,3	27.452	80,7	35.899	82,1	55.352	81,5	76.039	79,8
Totaal derde wereld	1.907	15,3	2.250	16,3	2.816	15,8	4.027	16,7	6.574	19,3	7.801	17,9	12.557	18,5	19.261	20,2
Wereldtotaal	12.500	100	13.820	100	17.860	100	24.180	100	34.026	100	43.700	100	67.909	100	95.300	100

a) Exclusief internationale transportdiensten.

b) Schatting.

c) Schatting, exclusief Libanon.

Bronnen: Berekend op basis van IUOTO/WTO, *Economic Review of World Tourism*, diverse jaren; IUOTO/WTO, *International Travel Statistics*, diverse jaren; UN Statistical Yearbook, diverse jaren.

Aandeel derde wereld

In aanmerking nemend dat de VS in het interregionale reisverkeer een dominante positie innemen – bijna 60% van de interregionale aankomsten werd in 1967 gegeneerd door de VS – ligt het gezien de Amerikaanse gerichtheid op Europa voor de hand dat het aandeel van de gezamenlijke ontwikkelingslanden in het internationale toerisme gemeten naar aantallen aankomsten in de tweede helft van de jaren zestig niet bijzonder groot is. Op basis van door de UNCTAD gemaakte schattingen 20) kan worden berekend dat de ontwikkelingslanden, exclusief olie-exporterende landen, in 1967 en 1968 gezamenlijk respectievelijk 6,5 en 6,9 miljoen aankomsten registreerden. Dit betekent dat hun gezamenlijke aandeel in deze jaren op 4,7 respectievelijk 4,9% van het wereldtotaal uitkomt. Wordt uitsluitend gelet op de aankomsten dan wordt de positie van de ontwikkelingslanden echter onderbelicht. Qua ontvangsten ligt de situatie aanmerkelijk gunstiger. In 1966 bedroegen de bruto ontvangsten uit het internationale reisverkeer voor de gezamenlijke ontwikkelingslanden reeds \$ 1.907 mln. of 15,3% van het wereldtotaal. Dit aandeel loopt, zoals in tabel 4 is te zien, geleidelijk op tot 20,2% in 1980. De bruto ontvangsten van de derde wereld belopen in dat jaar een bedrag van \$ 19.261 mln. De opbrengsten die de derde wereld uit de export van toeristische diensten verwierf zijn derhalve in vijftien jaar tijd, gemeten in lopende prijzen, vertienvoudigd. Bezien we hoe de ontvangsten over de ontwikke-

Tabel 6. Aankomsten van toeristen in een aantal landen in Zuid- en Zuid-Oost-Azië, 1968 – 1978, in duizenden a)

Land	1968	1970	1972	1974	1976	1978
India	188,8	280,8	343,0	423,2	533,9	748,0
Nepal	24,2	46,0	52,9	89,8	92,4	156,1
Sri Lanka	28,3	46,2	56,0	85,0	119,0	192,6
Thailand	377,3	628,7	820,8	1107,4	1098,4	1451,6
Singapore	300,2	521,7	880,2	936,2	1162,4	2047,2
Hongkong	618,4	927,3	1082,3	1295,5	1560,0	2054,7
Philippijnen	112,7	133,7	150,4	382,6	615,2	840,1
Zuid-Korea	102,7	173,3	370,7	463,6	834,2	1079,4
Totaal	1752,6	2757,7	3756,3	4783,3	6015,5	8569,7
In procenten van wereldtotaal	1,3	1,6	1,9	2,3	2,7	3,3

a) Alle landen hanteren de grensregistratiemethode.

Bronnen: IUOTO/WTO, *International Travel Statistics*, diverse jaren; IUOTO/WTO, *Economic Review of World Tourism*, diverse jaren.

lingslanden, naar macroregio's gerangschikt, zijn verdeeld (zie tabel 5) dan valt allereerst op dat Latijns-Amerika en het Caraïbisch gebied te samen de regio met het grootste aandeel vormen.

20) UNCTAD, *Elements of tourism policy in developing countries*, TD/B/C.3/89, Genève, oktober 1971, blz. 10.

Tabel 5. De verdeling van de bruto ontvangsten uit het internationale reisverkeer binnen de derde wereld, 1966 – 1980, in procenten

Macroregio	1966	1968	1970	1972	1974	1976	1978	1980
Europa	1,6	2,8	4,0	4,4	4,4	3,8	3,6	4,4
Latijns-Amerika en Caraïbisch gebied (Mexico)	51,4 (45,9)	55,1 (50,8)	46,2 (40,2)	49,7 (44,4)	38,9 (31,3)	45,5 (28,1)	46,8 (29,9)	41,5 (21,5)
Afrika	11,3	9,7	10,4	11,1	13,5	9,1	9,6	7,8
Azië en Oceanië	21,6	22,2	29,4	25,6	23,7	31,3	28,5	33,3
Midden-Oosten	14,2	10,2	9,9	9,2	19,6	10,3	11,5	13,0
Totaal derde wereld	100	100	100	100	100	100	100	100

Bron: Zie tabel 4.

Een andere opvallende ontwikkeling betreft het snel groeiende aandeel van de ontwikkelingslanden in Azië en Oceanië. Het aantal toeristenaankomsten in een achttal toeristisch belangrijke Aziatische landen (India, Nepal, Sri Lanka, Thailand, Singapore, Hongkong, de Filipijnen en Zuid-Korea; zie tabel 6) neemt, mede onder invloed van de opkomst van Japan als herkomstland, van 1968 op 1978 toe met bijna 390%, van 1.752.600 naar 8.569.700. De bruto ontvangsten van alle tot de macroregio Azië en Oceanië behorende ontwikkelingslanden stijgen in dezelfde periode nog veel sterker en nemen van \$ 499 mln. in 1968 toe tot \$ 3.583 mln. in 1978: een stijging met 618%. In de loop van de jaren zeventig komen ook de verst gelegen bestemmingen tot ontwikkeling. Er kan sindsdien met recht worden gesproken van „die kleingewordene Welt” 21).

De overheersende positie, gemeten naar bruto ontvangsten, van Latijns-Amerika en het Caraïbisch gebied is toe te schrijven aan Mexico. De positie van Mexico binnen de groep van derde wereldlanden en binnen de macroregio Latijns-Amerika en Caraïbisch gebied is echter aan erosie onderhevig. Naarmate zich andere bestemmingen in de derde wereld en binnen de eigen macroregio aandienen en tot ontwikkeling komen brokkelt de Mexicaanse dominantie af. De na 1972 ingezette relatieve daling is zo sterk geweest dat de relatieve positieverbetering binnen de derde wereld van de overige Latijnsamerikaanse en Caraïbische

21) *Die kleingewordene Welt; Neue Entwicklungen im Ferntourismus*, Loccumer Protokolle 14/75.

Tabel 7. Internationaal reisverkeer a) als deviezenbron voor een aantal ontwikkelingslanden, 1972 – 1980, in mln. \$ en in procenten

Land	1972			1976			1980		
	Goederen- en diensten-export	Reisverkeer	Reisverkeer in procenten van de goederen- en diensten-export	Goederen- en diensten-export	Reisverkeer	Reisverkeer in procenten van de goederen- en diensten-export	Goederen- en diensten-export	Reisverkeer	Reisverkeer in procenten van de goederen- en diensten-export
Bahama's				691,3	367,7	53,2	1.156,5	595,3	51,5
Barbados	125,2	62,5	49,9	210,1	83,2	39,6	572,7	252,4	44,1
Colombia	1.229,0	71,7	5,8	2.874,7	188,2	6,5	5.523,7	356,6	6,5
Costa Rica	344,2	29,7	8,6	710,6	54,7	7,7	1.219,2	84,9	7,0
Dominicaanse Republiek	412,6	32,9	8,0	851,9	70,9	8,3	1.313,2	172,6	13,1
Grenada							29,6	10,8	36,5
Guatemala	397,7	16,9	4,2	1.007,7	65,7	6,5	1.833,1	61,6	3,4
Haiti	64,3	14,3	22,2	140,9	24,6	17,5	307,0	76,3	24,9
Jamaica	630,0	134,7	21,4	942,9	105,8	11,2	1.421,6	240,7	16,9
Mexico	3.816,3	1.492,9	39,1	7.204,2	2.232,8	31,0	24.718,7	5.202,2	21,0
Nederlandse Antillen	1.070,5	118,6	11,1	3.359,0	190,5	5,7	7.194,8	381,6	5,3
Nicaragua	290,8	14,2	4,9	629,7	28,2	4,5			
Panama	495,5	87,3	17,6	1.230,7	154,5	12,6	3.621,7	168,4	4,6
Paraguay	106,4	11,1	10,4	257,8	14,0	5,4	692,7	90,7	13,1
Peru	1.166,1	59,7	5,1	1.756,0	99,3	5,7	4.852,1	292,8	6,0
Trinidad en Tobago	448,1	50,8	11,3	1.379,7	75,9	5,5	3.413,3	151,1	4,4
Uruguay	352,0	44,8	12,7	703,0	68,0	9,7	1.593,7	298,1	18,7
Egypte	1.121,5	89,7	8,0	3.584,7	473,0	13,2	9.212,2	592,2	6,4
Ethiopië	247,2	9,9	4,0	391,2	6,0	1,5	572,6	7,2	1,3
Gambia	26,8	2,6	9,7	56,4	6,6	11,7			
Ivoorkust	696,9	7,9	1,1	1.979,3	40,5	2,0			
Kenya	580,7	76,4	13,2	1.130,4	98,2	8,7	2.012,5	223,7	11,1
Lesotho				169,7	7,3	4,3	342,9	12,2	3,6
Mauritius	144,7	9,8	6,8	340,4	27,6	8,1	578,2	42,3	7,3
Marokko	945,7	195,4	20,7	1.720,3	273,6	15,9	3.270,7	452,9	13,8
Senegal	343,1	15,2	4,4	703,0	45,9	6,5			
Seychellen				36,4	22,3	61,3	88,4	51,0	57,7
Swaziland				214,2	10,6	4,9	376,7	29,2	2,9
Tanzania	411,7	16,6	4,0	632,9	10,5	1,7	711,1	20,7	2,9
Togo	81,7	1,3	1,6	189,6	8,1	4,3			
Tunesië	564,6	149,8	26,5	1.330,0	312,9	23,5	3.066,4	682,0	22,5
Oeganda	291,5	9,7	3,3	335,7	1,8	0,5	334,4	5,3	1,6
Cyprus	329,9	49,9	15,1	459,5	50,5	11,0	1.098,2	203,0	18,5
Jordanië	124,9	23,2	18,6	590,3	207,5	35,2	1.698,7	519,2	30,6
Malta	204,2	23,0	11,3	493,8	68,5	13,9	1.171,9	328,0	28,0
Syrië	471,2	38,0	8,1	1.379,6	100,4	7,3	2.567,9	156,2	6,1
Turkije	1.266,0	104,2	8,2	2.630,0	181,3	6,9	3.672,9	325,4	8,9
Yemen				96,5	7,9	8,2	351,6	71,7	20,4
India	2.739,2	46,7	1,7	6.663,9	286,3	4,3			
Indonesië	1.837,0	18,5	1,0	8.775,5	40,4	0,5	22.208,0	173,1	0,8
Maleisië	1.876,1	16,3	0,9	5.866,1	137,4	2,3	14.539,4	265,5	1,8
Nepal				170,2	20,7	12,2	271,6	63,6	23,3
Pakistan	742,7	10,9	1,5	1.474,4	39,3	2,7	3.302,0	148,4	4,5
Filipijnen	1.479,9	121,6	8,2	3.390,9	92,4	2,7	7.869,0	320,2	4,1
Singapore	3.247,4	261,7	8,1	9.227,0	512,6	5,6	24.697,8	1.433,0	5,8
Sri Lanka	367,6	4,6	1,3	632,5	23,4	3,7	1.340,1	99,0	7,4
Thailand	1.589,4	130,3	8,2	3.620,5	195,1	5,4	8.201,0	868,1	10,6
Zuid-Korea	2.225,7	74,9	3,4	9.464,7	274,8	2,9	22.585,4	369,6	1,6
Fidji	151,1	44,9	29,7	256,0	84,5	33,0	585,0	134,2	22,9
Samoa	10,6	2,8	26,4	12,2	3,2	26,2			
Tonga	4,7	1,1	23,4	12,1	6,9	57,0	20,0	6,2	31,0

a) Exclusief internationale transportdiensten.

Bronnen: Berekend op basis van UNCTAD, *Handbook of international trade and development statistics*, 1983, New York, 1983; IUOTO, *International Travel Statistics 1972*; UN, *Statistical Yearbook*, 1978.

Tabel 8. Bruto ontvangsten uit reisverkeer (bor) per hoofd van de bevolking en per capita inkomen in een aantal landen, 1980, in \$ en procenten

Land	Bevolking x 1.000	Bnp per capita	Bor a) per capita	Bor per capita in procenten van het bnp per capita
Bahama's	229	5.105	2.600	50,9
Barbados	253	3.261	998	30,6
Bermuda	60	11.000	4.300	39,1
Dominicaanse Republiek	5.946	1.106	29	2,6
Grenada	98	612	110	18,0
Haiti	5.817	244	13	5,3
Jamaica	2.192	1.212	110	9,1
Mexico	69.994	2.662	74	2,8
Nederlandse Antillen	266	3.361	1.435	42,7
Panama	1.897	1.788	89	5,0
Porto Rico	3.438	4.262	179	4,2
Trinidad en Tobago	1.139	5.251	133	2,5
Uruguay	2.925	3.512	102	2,9
Egypte	41.995	464	14	3,0
Gambia	603	405	30	7,4
Ivoorkust	7.973	1.315	8	0,6
Kenya	16.402	426	14	3,3
Lesotho	1.341	274	9	3,3
Mauritius	995	1.002	43	4,3
Marokko	20.296	876	22	2,5
Senegal	5.661	513	12	2,3
Seychellen	65	1.938	785	40,5
Tunesië	6.363	1.372	107	7,8
Bahrein	302	9.159	497	5,4
Cyprus	651	3.230	312	9,7
Jordanië	3.190	911	163	17,9
Malta	340	3.341	965	28,9
Turkije	45.346	1.254	7	0,6
Yemen	5.926	548	12	2,2
Hongkong	4.801	4.503	274	6,1
India	693.887	230	1	0,4
Nepal	14.256	137	4	2,9
Singapore	2.427	4.525	590	13,0
Sri Lanka	14.871	281	7	2,5
Thailand	47.674	702	18	2,6
Fidji	619	1.974	217	11,0
Tonga	96	531	65	12,2

a) Exclusief internationale transportdiensten.

Bronnen: Berekend op basis van UNCTAD, *Handbook of International Trade and Development Statistics*, 1983 en: UN, *Statistical Yearbook*, 1981.

landen niet heeft kunnen voorkomen dat het aandeel van de macroregio als geheel aanzienlijk afnam. Toch is Mexico in 1980 nog steeds het derde-wereldland dat qua bruto ontvangsten uit het internationale reisverkeer het hoogst scoort.

Positie van individuele derde-wereldlanden

Dit betekent niet dat onder de derde-wereldlanden ook de betekenis van het internationale reisverkeer als deviezenbron voor Mexico het grootst is. Zoals in tabel 7 is te zien bedroeg in 1980 de bruto deviezenopbrengst uit internationaal reisverkeer voor Mexico 21% van de totale opbrengst uit goederen- en dienstenexport. In ten minste elf ontwikkelingslanden (Bahama's, Barbados, Grenada, Haiti, Seychellen, Tunesië, Jordanië, Malta, Nepal, Fidji en Tonga) is dit percentage hoger. De relatieve bijdrage van het internationale reisverkeer tot de totale exportopbrengst is immers een functie van enerzijds de mate van ontwikkeling van het reisverkeer en anderzijds de mate van algemene autarkie, dan wel exportgerichtheid. Landen waarin de toeristische ontwikkeling sterk vooruitloopt op de algemene ontwikkeling en met name die in de exportsector zullen een relatief hoge bijdrage van het internationale reisverkeer tot de totale exportopbrengsten vertonen. Dat zich dit met name nogal eens in relatief kleine ontwikkelingslanden voordoet zal geen verbazing

wekken. Juist in deze kleine landen immers ontbreekt het doorgaans aan voldoende mogelijkheden tot het in het leven roepen van een gediversificeerde export van enige omvang. Het toerisme neemt in dergelijke landen bij gebrek aan alternatieven al snel een zeer belangrijke plaats in het exportpakket in, en ontwikkelt zich in een enkel geval zelfs tot de kurk waarop de economie drijft. Een indicatie van de mate waarin dit het geval is wordt verkregen door de ontvangsten uit internationaal reisverkeer te relateren aan het per capita inkomen. Dit is geschied in tabel 8. Vergelijking van de tabellen 7 en 8 leert dat, met uitzondering van het zeer autarke en arme Nepal, voor alle hiervoor genoemde ontwikkelingslanden waarin het reisverkeer ten opzichte van de totale goederen- en dienstenexport hoog scoort tevens geldt dat de bruto ontvangsten uit reisverkeer per hoofd van de bevolking een relatief hoog tot zeer hoog percentage uitmaken van het per capita inkomen. Het zeer hoge percentage voor de Nederlandse Antillen, waar het reisverkeer in verhouding tot de totale goederen- en dienstenexport volgens tabel 7 van relatief ondergeschikte betekenis is (1980: 5,3%), kan worden verklaard door de aldaar plaatsvindende raffinaderijactiviteiten en doorvoerhandel.

Regionale vraagverhoudingen

Bezien we voor de verschillende bestemmingslanden waar de reizigers vandaan komen, dan treden grote verschillen aan het licht. Het reisverkeer vanuit Europa heeft in het derde-wereldtoerisme de overhand in de nabij gelegen bestemmingen Turkije, Cyprus en Malta en op het Afrikaanse continent, maar is daarnaast ook opmerkelijk sterk vertegenwoordigd in Zuid- en Zuid-Oost-Azië. Het Noordamerikaanse derde-wereldtoerisme is sterk gericht op Mexico en het Caraïbisch gebied. Daarnaast zijn als bestemmingsgebieden vooral Zuid- en Zuid-Oost-Azië en de Pacific van belang, zij het dat, afgezien van de Pacific, het Noordamerikaanse accent hier minder zwaar weegt dan het Westeuropese. Het Japanse uitgaande reisverkeer is wat bestemmingen in de derde wereld betreft vooral sterk geconcentreerd op Zuid-Oost-Azië. De snelle opkomst in de jaren zeventig van Japan als herkomstland in het internationale reisverkeer heeft aanzienlijk bijgedragen tot de ontwikkeling van het toerisme in deze regio. De invloed van Australië en Nieuw-Zeeland is vrij gering en beperkt tot Zuid-Oost-Azië en de Pacific. Een factor van niet te verwaarlozen betekenis in het derde-wereldtoerisme wordt gevormd door het eigen intra-regionale verkeer. Dit is met name sterk ontwikkeld in het Midden-Oosten en in Zuid- en Zuid-Oost-Azië. Nadere informatie omtrent de herkomstgebieden is voor een aantal derde-wereldlanden vervat in tabel 9. De mate van afhankelijkheid van bestemmingslanden in de derde wereld van een of enkele herkomstlanden blijkt uit de in tabel 10 weergegeven aankomstpercentages. Malta blijkt in 1980 voor 76,5% van zijn aankomsten te steunen op het Verenigd Koninkrijk, de Bahama's voor 74,8% en Jamaica voor 60,6% op de VS, de Dominicaanse Republiek voor 70,8% op de VS inclusief Porto Rico, en Zuid-Korea voor 57,2% op Japan. Naast dergelijke landen, die een sterke concentratie op één land te zien geven zijn er ook bestemmingslanden waarin de herkomst een min of meer evenwichtige spreiding over een aantal landen vertoont. De Seychellen bij voorbeeld vertonen weliswaar een sterke binding met Europa, maar daarbinnen is geen sprake van een sterke afhankelijkheid van een enkel land. Ook landen als Kenya en Sri Lanka hebben wat de herkomstlanden betreft hun belangen redelijk gespreid, hoewel zij in overwegende mate op Europa steunen. Het behoort weinig betoog dat een spreiding van belangen over verscheidene sectoren van economische activiteit en binnen de toerismesector over verscheidene herkomstlanden en zo mogelijk ook over verschillende typen reizigersverkeer („sunlust”, „wanderlust”, cruises, congressen, e.d.) de voorkeur verdient boven een de kwetsbaarheid verhogende concentratie. Vooral voor kleine (eiland)staten die over weinig of geen andere natuurlijke hulpbronnen beschikken dan een goed klimaat en aantrekkelijke stranden en die daardoor voor hun welvaartsverwerving al snel in aanzienlijke mate afhankelijk van toeristische ontwikkeling is het zaak binnen het toerisme een optimaal niveau van diversificatie na te streven.

Tabel 9. Regionale invloedssferen gemeten aan de herkomst van toeristen, 1980 in procenten

Land	Europa excl. Oost-Europa (1)	Noord-Amerika (2)	Japan (3)	Australië en Nw. Zeeland (4)	Derde wereld intraregionaal (5)	Totaal (1) – (5) of (1) – (4)	Regio c.q. land bedoeld in (5)
Bahama's	9,7	85,8	n.b.	n.b.			
Barbados	25,6	46,2	n.b.	n.b.	26,1		
Cyprus	68,6	2,6	–	1,2	16,5	88,9	Caraïbisch Gebied
Dominicaanse Republiek	5,9	73,9	–	–	5,6	85,4	Midden-Oosten
Egypte	37,6	12,6	1,6	1,0	18,9	71,7	Caraïbisch Gebied
Gambia	95,1	–	–	–	n.b.	95,1	Midden-Oosten
Grenada	23,0	29,7	n.b.	n.b.	27,6		Caraïbisch Gebied
Guatemala	12,5	19,3	0,8	–	16,2	48,8	Midden-Amerika en Caraïbisch Gebied
Haiti	15,0	57,9	–	–	n.b.	72,9	
Hongkong	14,6	17,5	20,5	8,4	22,4	83,4	Zuid-Oost-Azië
India	36,9	12,8	3,8	3,5	7,2	64,2	Zuid-Oost-Azië
Indonesië	32,8	10,9	11,0	16,0	22,4	93,1	Zuid-Oost-Azië
Ivoorkust	53,2	4,8	0,9	–	n.b.	58,9	
Jamaica	3,1	78,5	–	–	n.b.	81,6	
Jordanië	6,6	4,3	0,3	0,2	66,8	78,2	Midden-Oosten
Kenya	59,7	9,8	1,3	0,7	n.b.	71,5	
Maldives	76,7	1,4	1,4	0,6	17,4	97,5	Zuid-Azië
Maleisië	5,9	5,8	7,4	7,2	55,2	81,5	Zuid-Oost-Azië
Malta	91,6	1,4	0,1	0,6	n.b.	93,7	
Mauritius a)	37,3	1,0	–	3,6	n.b.	41,9	
Marokko	82,8	6,7	–	0,6	n.b.	90,1	
Nepal	42,9	11,0	7,2	5,0	25,1	91,2	India
Panama	5,2	16,8	1,2	–	26,7	49,9	Midden-Amerika en Caraïbisch Gebied
Paraguay	0,8	1,2	1,2	–	76,8	80,0	Zuid-Amerika
Peru	28,6	20,8	2,7	–	22,1	74,2	Zuid-Amerika
Philippijnen	10,7	17,8	25,8	7,2	8,1	69,6	Zuid-Oost-Azië
Senegal	69,0	6,1	–	–	n.b.	75,1	
Seychellen	63,2	4,0	3,2	–	n.b.	70,4	
Singapore	14,8	6,1	11,2	11,8	38,8	82,7	Zuid-Oost-Azië
Sri Lanka	66,6	4,8	3,6	2,7	11,2	88,9	India
Taiwan	5,2	11,6	58,9	1,3	19,4	96,4	Zuid-Oost-Azië
Tanzania	38,7	9,1	4,0	–	n.b.	51,8	
Thailand	27,1	7,2	12,1	4,0	28,6	79,0	Zuid-Oost-Azië
Togo	43,2	4,9	0,3	–	n.b.	48,4	
Tonga	13,6	19,2	2,4	40,0	n.b.	75,2	
Trinidad en Tobago	14,7	41,8	n.b.	n.b.	38,0		Midden-Amerika en Caraïbisch Gebied
Tunesië	68,7	0,8	–	–	n.b.	69,5	
Turkije	53,4	6,2	1,9	–	6,1	67,6	Iran
Yemen	41,2	5,9	3,3	0,8	22,1	73,3	Midden-Oosten
Zuid-Korea	5,8	15,8	57,2	0,7	4,2	83,7	Zuid-Oost-Azië

a) 18,4% van de aankomsten in Mauritius is afkomstig uit Zuid-Afrika.

Bronnen: Berekend op basis van UN, Statistical Yearbook, 1981 en: WTO, *World Tourism Statistics*, vol. 35, 1980 – 1981.

Toekomstperspectieven

De na-oorlogse ontwikkeling van het internationale reisverkeer geeft onder invloed van toename in vakantietijd, welvaart en mobiliteit een vrijwel constante groei te zien. De groei wordt slechts tweemaal onderbroken: in 1974 loopt onder invloed van de plotselinge oliecrisis het mondiaal geregistreerde aantal aankomsten terug met 2,8% (22) en in 1982 doet de zich voortslepende recessie haar invloed gelden en veroorzaakt een daling met 1,3% tot het niveau van 1980 (23). De macroregio waarin de recente terugval zich het sterkst manifesteert behoort echter niet tot de derde wereld. Het aantal aankomsten loopt het sterkst terug in Noord-Amerika, namelijk van 1981 op 1982 met 2,6 mln. of ruim 7%. De voornaamste verklaringsgrond hiervoor vormt het sinds 1979 geleidelijk dunder worden van de Amerikaanse dollar. Ten opzichte van de Duitse mark en de Nederlandse gulden bij voorbeeld nam de waarde van de dollar van ultimo 1979 tot ultimo 1981 toe met 30%, ten opzichte van de Franse franc bedroeg de stijging zelfs 43%. Wordt de waardestijging van de dollar vergeleken met de ontwikkeling van de particuliere consumptie, die in de periode 1979 – 1984 in Frankrijk met 9,3% en in de BRD met 0,2% steeg en in Nederland met 4,0% daalde (24) dan ligt de conclusie voor de hand dat de stijging van de dollar koers voor de Europese landen per saldo sterk negatief heeft uitgewerkt op de vraag naar Amerikareizen. Immers, het prijseffect heeft het inkomenseffect ruimschoots overtroffen c.q. de negatieve werking daarvan nog versterkt. De ondanks de recessie voortgezette stijging van de particuliere consumptie in de

meerderheid van de OESO-landen, en met name in de Verenigde Staten en Japan, vormt een belangrijke verklaringsgrond voor het ook in 1982 verder stijgen van het aantal aankomsten in Azië en Oceanië. Het aantal aankomsten neemt in deze macroregio van 1981 op 1982 toe met 600.000 of 3,5%. Daarnaast speelt ook de toenemende intensiteit in industriële en handelscontacten met het zich tot economisch zwaartepunt ontwikkelende Zuid-Oost-Azië (25) een rol. De derde-wereldregio die relatief het zwaarst door teruggang wordt getroffen is Afrika. Het aantal aankomsten loopt daar van 1981 op 1982 met 500.000 of 7,6% terug. Dit is volgens de WTO te wijten aan de „sharp decline in arrivals in the northern region, specifically in Tunesia” (26). Het relatief grote aandeel van Westduitse bezoekers in het toerisme naar Tunesië zal hieraan niet vreemd zijn. Behalve in Afrika is ook van 1981 op 1982 een terugval te constateren in de macrore-

22) WTO, *Economic Review of World Tourism*, editie 1976, Madrid, 1976, blz. 12.

23) WTO, *Economic Review of World Tourism*, editie 1984, Madrid, 1984, blz. 33.

24) A.C.R. Dreesmann, J.J. van Duijn, en A. van der Zwan, Een pleidooi voor verruiming van de particuliere bestedingen, *NRC Handelsblad*, 26 februari 1985, blz. 8.

25) R. Schöndorff, De grote verschuiving: van de Atlantic naar de Pacific, *NRC Handelsblad*, Supplement Mens & Bedrijf, 27 februari 1985, blz. 4.

26) WTO, *Economic Review of World Tourism*, editie 1984, blz. 34.

Tabel 10. Marktconcentratie gemeten aan de herkomst van toeristen, 1980, in procenten

Land	Herkomst-land (1)	In procenten	Herkomst-land (2)	In procenten	Herkomst-land (3)	In procenten	Herkomst-land (4)	In procenten	Herkomst-land (5)	In procenten	Totaal (1) - (5)
Bahama's	VS	74,8	Canada	11,0	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	
Barbados	VS	23,2	Canada	23,0	VK	15,2	Trinidad	12,2	BRD	6,0	79,6
Cyprus	VK	31,5	Griekenl.	9,5	Zweden	8,7	BRD	8,1	Libanon	6,4	64,2
Dom. Rep.	VS incl. P.R.	70,8	Venezuela	3,8	Canada	3,0	Spanje	2,2	Frankrijk	1,1	80,9
Egypte	VS	11,3	Saoedi Ar.	11,1	Frankrijk	7,5	BRD	7,3	VK	6,1	43,3
Gambia	VK	34,1	Zweden	27,8	Denemarken	14,8	BRD	14,3	Oostenrijk	1,8	92,8
Guatamala	VS	17,7	Mexico	14,8	BRD	3,4	Frankrijk	2,6	Italië	2,0	40,5
Haiti a)	VS	47,2	Canada	10,7	Frankrijk	6,0	BRD	4,8	Zwitserland	4,2	72,9
Hongkong	Japan	20,5	VS	15,1	Australië	7,2	Thailand	6,5	VK	5,3	54,6
India	VK	12,8	VS	9,8	Frankrijk	7,3	BRD	6,8	Japan	3,8	40,5
Indonesië	Australië	14,6	Japan	11,0	Singapore	10,9	VS	9,4	VK	7,3	53,2
Ivoorkust	Frankrijk	37,4	VS	3,8	BRD	3,1	VK/Italië	3,1	VK/Italië	3,1	50,5
Jamaica	VS	60,6	Canada	17,9	VK	3,1	n.b.	-	n.b.	n.b.	
Jordanië	Syrië	27,0	Egypte	20,4	Saoedi Ar.	9,1	Libanon	6,0	Irak	4,2	66,3
Kenya	BRD	21,6	VK	12,9	VS	8,4	Zwitserland	7,6	Italië	5,7	56,2
Lesotho	Zuid-Afrika	90,5	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	
Maldives	BRD	26,4	Italië	17,5	India	13,7	Frankrijk	11,4	Zwitserland	5,6	74,6
Maleisië	Thailand	29,8	Singapore	20,5	Japn	7,4	Australië	7,2	VK en Ierland	5,9	70,8
Malta	VK	76,5	Italië	3,7	BRD	2,6	Denemarken	2,2	Frankrijk	1,7	86,7
Mauritius	Zuid-Afrika	18,4	Frankrijk	17,0	BRD	7,8	VK	6,7	Italië	3,7	53,6
Marokko	Frankrijk	31,0	VK	12,0	Spanje	11,2	BRD	10,8	VS	5,7	70,7
Nepal	India	25,1	Frankrijk	11,2	VS	9,3	BRD	8,5	Japan	7,2	61,3
Panama	Colombia	19,2	VS	16,0	Venezuela	5,0	Peru	3,1	Mexico	2,6	45,9
Paraguay	Argentinië	42,5	Brazilië	34,0	Japan	1,2	VS	1,2	BRD/Chili	0,4	79,3
Peru	VS	18,4	BRD	8,5	Frankrijk	7,2	Argentinië	6,7	Chili	6,1	46,9
Philippijnen	Japan	25,8	VS	17,6	Australië	6,8	BRD	3,2	Singapore	3,2	56,6
Porto Rico	VS	63,8	US Virgin. Isl.	15,2	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	
Senegal	Frankrijk	39,6	BRD	10,1	Italië	5,8	VS	4,8	Zwitserland	4,7	65,0
Seychellen	VK en Ierland	14,5	Frankrijk	13,8	Italië	12,7	BRD	12,3	Zuid-Afrika	5,0	58,3
Singapore	Maleisië	18,8	Indonesië	14,5	Japan	11,2	Australië	9,3	VS	5,3	59,1
Sri Lanka	BRD	23,4	India	11,2	Frankrijk	10,6	VK	9,6	Italië	5,3	60,1
Taiwan	Japan	58,9	VS	10,4	Maleisië	5,6	Singapore	4,3	Indonesië	2,8	82,0
Tanzania	BRD	9,9	VK	9,6	VS en Canada	9,1	Scandinavië	7,0	Italië	5,4	41,0
Thailand	Maleisië	21,7	Japan	12,1	VK	7,5	VS	6,2	BRD	5,1	52,6
Togo	Frankrijk	18,2	BRD	7,2	Zwitserland	7,0	BENELUX	4,6	VS	3,7	40,7
Tonga	Nw-Zeeland	26,4	VS	16,8	Australië	13,6	BRD	11,2	Can./Jap./VK	2,4	70,4
Trinidad en Tobago	VS	27,7	Canada	14,1	Guyana	12,1	VK	9,6	Barbados	7,3	70,8
Tunesië	Frankrijk	22,8	BRD	19,2	VK	9,0	Italië	4,3	Scandinavië	3,3	58,6
Turkije	Frankrijk	15,9	BRD	13,8	Italië	7,3	Iran	6,1	VS	5,7	48,8
Yemen	Frankr./BRD	10,4	Frankr./BRD	10,4	Egypte	9,9	VK	9,7	VS	5,9	46,3
Zuid-Korea	Japan	57,2	VS	14,8	VK	1,5	BRD	1,3	Maleisië	1,2	76,0

a) Haïti 1979.

Bronnen: zie tabel 9.

gio Latijns-Amerika en Caraïbisch gebied. De terugval komt hier op het conto van Latijns-Amerika; het Caraïbisch gebied vertoonde weinig verandering.

Alles bij elkaar genomen ziet het er, in tegenstelling tot hetgeen in Nederland – waar de particuliere consumptie tussen 1979 en 1984 met 4% daalde – licht wordt geloofd, niet naar uit dat het toerisme naar de derde wereld op korte termijn in elkaar zal storten. Wel zullen waar vroeger bijna alleen groei voorkwam thans afhankelijk van de regionale vraagverhoudingen in sterkere mate groei en neergang naast elkaar voorkomen. Verbetering van de marktpositie door diversificatie van de vraag wint onder deze omstandigheden aan betekenis. Daarnaast zullen derde-wereldlanden zich in toenemende mate moeten bekommeren om het verkrijgen van afzetgaranties via economische binding van verticaal geïntegreerde reisorganisaties (touroperator, vliegmaatschappij, hotelmaatschappij) aan bestemmingsgebieden. Dit geldt met name voor die derde-wereldlanden waarvoor de economische afstand ongunstig afsteekt bij de geografische afstand omdat ze geconfronteerd worden met in vergelijking tot andere bestemmingslanden relatief hoge vliegtarieven.

H.L. Theuns