

# VAKOVERSCHRIJDENDE ONDERZOEKSOPDRACHTEN

## 1. Stof tot debat en discussie

"... le réel est suffisamment complexe pour illustrer n'importe quelle thèse"

(Tsvetan Todorov)

### 1.1. Uitgaande van provocerende uitspraken of cartoons

"Het zou waarschijnlijk beter zijn om het idee van democratie als universele waarde te laten varen." (Ian Buruma)

"De mensen zijn niet meer in hun landen, ze zijn niet meer in hun huizen. Deze huizen zijn zelf deel van een systeem, dat ik de Weltinnenraum des Kapitals noem." (Peter Sloterdijk)

"Ik geloof dat het een oud probleem is van de globalisering, dat zij een ongebondenheid aan plaatsen, een Ortslosigkeit generaliseert. Daarom is de toerist tegenwoordig ook zo'n gevaarlijk figuur, omdat hij de barbaarse habitus overal mee naartoe neemt." (Peter Sloterdijk)

"Zeggen dat je niet graag reist, doet je heel gemakkelijk saai, wereldvreemd of ongeïnteresseerd lijken. Ik ken nochtans mensen die meer air miles verzameld hebben dan ik parkeerbonnen en die weinig of niets zinnigs over de wijde wereld te vertellen hebben. Mensen die bij wijze van spreken drie weken door Afrika trekken en pas een maand na thuiskomst op het internet zien dat daar negers wonen. Die in Indië een half jaar op zoek gaan naar zichzelf terwijl ze thuis nog geen balpen kunnen terugvinden als ze die kwijt zijn." (Geert Stadeus, De Standaard 06/08/05)

### 1.2. Uitgaande van stellingen

Globalisering (bv. toerisme, film, media) leidt naar meer begrip tussen de culturen.

Globalisering zorgt voor meer welvaart voor iedereen.

Globalisering gaat gepaard met democratie en vooruitgang van mensenrechten.

Globalisering verhoogt de spanningen in de wereld.

Globalisering betekent amerikanisering.

Globalisering bedreigt de diversiteit tussen de culturen.

Globalisering brengt meer kosmopolitisme teweeg.

Globalisering is een puur economische realiteit.

Door de globalisering zijn er meer staatsinterventie en internationale instellingen nodig

Globalisering doet de armoede van de derde wereld toenemen.

Globalisering bedreigt het ecologisch evenwicht.

Globalisering veroorzaakt nationalisme, fundamentalisme, terrorisme.

Globalisering vergroot/verkleint de kloof tussen arm en rijk.  
Globalisering leidt tot te veel/ te weinig macht.  
Globalisering vergroot / verengt de communicatie.  
Globalisering moet afgebouwd/ uitgebreid worden.

## **2. Globalisering en communicatie**

### **2.1. Onderzoeksopdrachten**

Het onderzoek kan vertrekken van één vak en /of de verschillende vakken, en kan in de vrije ruimte uitgebouwd worden. Bovendien gaat er een ethisch (filosofisch en religieus) appel van uit, waardoor het kan geïntegreerd worden in o.m. een actie van Broederlijk Delen en waardoor het kadert in het ontwikkelen van burgerzin in de brede betekenis van het woord (VOET).

#### **2.1.1. Hoe is het verplaatsingsgedrag van opeenvolgende generaties geëvolueerd ? Welk zijn hier de oorzaken van ?**

Inhoudelijke suggesties :

- relatie met welvaartstijging, technologische ontwikkeling en toegankelijkheid van transportmiddelen;
- link met explosie van toeristische sector met economische en culturele aspecten
- verband met economische activiteiten en politieke toestand

Didactische wenken :

- Enquête/interview bij de eigen familieleden (bestemming van verplaatsingen, redenen van verplaatsing, aantal verplaatsingen en redenen hiervoor); cartografische voorstelling;
- herkomst van de voetballers uit de Belgische eersteklas voetbalcompetitie opsporen en in kaart brengen

Bronmateriaal in syllabus :

- 6.2.1.3. "Evolutie van transportkosten voor types verplaatsingen en communicatie in de 20<sup>ste</sup> eeuw
- 6.2.1.4. "Recente evoluties in het personentransport"
- 6.4. "Toerisme"

#### **2.1.2. Wat in ons dagelijkse leven verwijst naar het bestaan van omvangrijke wereldwijde verplaatsingen van goederen en diensten ?**

-

Inhoudelijke suggesties :

- relatie met explosieve groei van transportsector
- recente opkomst van China en het Verre Oosten
- belang van zeehavens
- ontstaan en ontwikkeling van multinationals
- link met delokalisatieverschijnselen

### Didactische wenken :

- herkomst opsporen van producten waarmee we dagelijks leven (voedingsproducten uit de voorraadkast, labels in de eigen kleding, elektrische toestellen, ...) en op kaart voorstellen
- op een druk kruispunt of op een brug over de autosnelweg een kijkpunt innemen en de herkomstlanden van vrachtwagens noteren; herkomstlanden in kaart brengen;
- reeks krantenartikels over delokalisering laten bijeenzoeken. Hieruit afleiden om welk type van bedrijven of diensten het gaat en naar welke landen de delokalisering plaatsvindt.

### Bronmateriaal in syllabus :

- 6.2.1.5. Recente evoluties binnen het goederentransport
- 6.2.2.3. Ruimtelijke verschillen in uitvoer van goederen
- 6.2.2.5. Internationale stromen van diensten

## **2.1.3. Hoe evolueren transportmiddelen in de tijd en wat zijn de gevolgen hiervan ?**

### Inhoudelijke suggesties :

- historische dimensie van personen- en goederentransport; lange- en korte termijntendensen in verleden en toekomst. (van oudheid tot nu; laatste decennia; vooruitzichten),
- uitbreiding van begrip transport (mensen + goederen) in brede en actuele betekenis (incl. diensten en informatieoverdracht via pers en telecommunicatie)
- ruimtelijk inkrimpingsproces als gevolg van deze evolutie
- belang van wegtransport (auto, vrachtwagen) en enorme impact ervan op landschap en milieu
- milieueffecten van de transportmiddelen; link met ecologische voetafdruk (leerplannen economie en aardrijkskunde)
- uitdieping van het begrip "externe kosten" van transport (leerplannen economie)

### Didactische wenken :

- vergelijking van transportmogelijkheden om naar bijv. een partnerschool in Europa te reizen naar te volgen route (op kaart voorstellen), snelheid, tijd, kostprijs, energieverbruik, milieu-impact...
- de geschiedenis van de transportmiddelen op een tijdslijn voorstellen
- op kaarten van verschillende schaal het wegennet van de eigen regio voorstellen (incl. spoorwegen en waterwegen) in verschillende historische periodes (bijv. Oudheid, pre-industriële samenleving (Ferraris-kaart), eind 19<sup>e</sup>/begin 20<sup>ste</sup> eeuw, jaren '60, nu)
- de transportroute en -modi nagaan van enkele zelf te kiezen producten : auto, olie, banaan, jeansbroek,...
- een brainstorm over de externe kosten van allerlei vormen van transport en hierover in een internetopdracht cijfermateriaal zoeken op het internet

### Bronmateriaal in syllabus

- 6.2.1. Evoluties binnen de transportsector

**2.1.4. Welke relaties bestaan er tussen de handelsopenheid en communicatiemogelijkheden van een land, een economisch machtsblok,... en de welvaart ervan ?**

Inhoudelijke suggesties :

- link handelsstromen-economische groei (leerplannen economie tweede en derde graad)-HDI (leerplannen economie tweede en derde graad; leerplannen aardrijkskunde tweede graad)
- link groei telecommunicatie-economische groei- link migraties – economische kenmerken (leerplannen aardrijkskunde derde graad)

Didactische wenken :

- onderzoek van kaart- en cijfermateriaal(, verwerking van numerieke gegevens en besluitvorming;
- debat, stellingenspel

Bronmateriaal in syllabus :

- 6.2.2.2. Evolutie van economische welvaart en internationale handel
- 6.2.2.3. Ruimtelijke verschillen in uitvoer van goederen
- 6.2.3.2. Telecommunicatie

**2.1.5. Wat zijn de gevolgen van de groei van de toeristische sector ?**

-

Inhoudelijke suggesties :

- toerisme als economische activiteit : conjunctuurgevoeligheid, schaalvergroting
- economische, ecologische en culturele gevolgen van toeristische ontsluiting voor ontwikkelingslanden (leerplannen aardrijkskunde tweede graad) : toerisme als ontwikkelingsstrategie ?
- gevolgen van verre reizen op ons wereld- en mensbeeld; impact op verstandhouding en begrip tussen volkeren en culturen
- duurzaam reizen en inleefreizen

Didactische wenken :

- onderzoek van toeristische bestemmingen en soort reizen binnen het eigen jaar (enquête); voorstelling op kaart en statistische verwerking van de resultaten
- stellingenspel tussen "thuisblijvers", massatoeristen, "Club Med" toeristen, rugzaktoeristen,...
- getuigenis van een inleefreis (bijv. Broederlijk Delen)

Bronmateriaal in syllabus:

- 6.4. Toerisme

### **2.1.6. Wat is de rol van de media in het tot stand komen van culturele globalisering ?**

#### Inhoudelijke suggesties :

- concentratie van de informatieverwerving en –verstrekking in multinationale ondernemingen
- rol van de massamedia (persagentschappen),
- begrip cultuuroverdracht,
- toegankelijkheid van informatie en link met culturele openheid (“informatierijken” en “informatiearmen” ?)
- relatie met welvaartsniveau
- rol van de massamedia op verspreiding gedachtegoed

#### Didactische wenken :

- herkomst opzoeken van de programma’s die op de nationale en commerciële zenders in België in prime time getoond worden, diversiteit van deze programma’s nagaan
- onderzoek naar de manier waarop het wereldnieuws tot stand komt (internetopdracht ivm internationale persagentschappen)
- onderzoek naar de grote mediamagnaten in België en in Europa (internetopdracht) : welke televisiezenders, welke kranten en welke tijdschriften zijn in handen van welk bedrijf ?
- onderzoek van casus waarbij bepaald gedachtegoed op korte termijn wereldwijd verspreid wordt door tussenkomst van massamedia (bijv. Live Aid – Bob Geldof; Bono)

#### Bronmateriaal in syllabus

- 6.2.3.1. Media

### **2.1.7. Hoe zijn de internationale handelsstromen en onderlinge handelsafhankelijkheid geëvolueerd in de loop van de geschiedenis (op lange en op korte termijn) ?**

#### Inhoudelijke suggesties :

- evolutie van de handelstromen van oudheid tot op heden (globalisering is geen nieuw verschijnsel)
- uitbreiding van begrip handelstromen in de loop van de geschiedenis : van in- en uitvoer van goederen naar internationale verhandeling van diensten en informatie
- relatie handelstromen – wederzijdse economische (en politieke) afhankelijkheid

#### Didactische wenken :

- analyse van tekst- en cijfermateriaal
- vergelijking handelstromen vroeger en nu : in het Romeinse Rijk tussen Rome en geannexeerde gebieden; tussen Spanje/Portugal en de Nieuwe Wereld; tussen de Europese moederlanden en de Afrikaanse en ZO-Aziatische kolonies; huidige handelstromen binnen de machtsblokken en tussen hen onderling;..

#### Bronmateriaal in syllabus :

- 6.2.2. : Internationale handelsstromen (goederen, kapitaal en diensten)

### **2.1.8. Wat is het belang van multinationals in de huidige wereldhandel ?**

#### Inhoudelijke suggesties :

- ontstaan en groei van multinational
- economisch en politiek belang van multinationals
- relaties productie- en consumptiecentra en wereldmarkten

#### Didactische wenken :

- op websites vestigingen van multinationals (kaartbeeld) opzoeken en kaartbeeld maken om wereldwijde vestiging aan te tonen;
- op [www.forbes.com](http://www.forbes.com) lijst van top 10 multinationals opzoeken; opzoeken van kenmerken en hoofdzetel; sorteren naar omzet, winst, aantal werknemers; opzoeken van hoofd

#### Bronmateriaal in syllabus :

- 6.2.2.5. Internationale stromen van diensten

### **2.1.9. Wat is het belang van kapitaaltransacties in de huidige wereldhandel en hoe verhouden ze zich tot de transacties van goederen, diensten en informatie ?**

#### Inhoudelijke suggesties :

- omvang van kapitaalstromen en gevolgen voor ontstaan machtscentra
- relatie valutahandel/import- en export van goederen
- link met TOBIN-taks

#### Didactische wenken :

- studie van tabellen en grafieken
- debat tussen voor- en tegenstanders van TOBIN-taks (na voorafgaande internetopdracht)

#### Bronmateriaal in syllabus :

- 6.2.2.4. Handelsstromen en internationaal kapitaalverkeer

### **2.1.10. Wat is de huidige rol van supranationale instellingen in het internationaal verkeer van goederen, kapitalen en diensten ?**

#### Inhoudelijke suggesties :

- IMF, WTO, G7
- Wereld Sociaal Forum (Porto Alegre)
- rol van NGO's en wereldwijde vakbonden

#### Didactische wenken :

- stellingen spel tussen verschillende belangengroepen
- internetopdracht : casus waarbij de exacte rol van elk van die spelers wordt opgezocht in de wereldhandel van een product naar keuze :

bananen, koffie, suiker, genetisch gemanipuleerde gewassen,...

## **2.2. Bronmateriaal**

Het is niet de bedoeling hier een exhaustieve lijst te geven van alle teksten en cijfermateriaal die i.v.m. dit onderwerp kunnen teruggevonden worden. Dit is trouwens onbegonnen werk : dagelijks vindt men in kranten en tijdschriften artikels en statistische gegevens over één of ander aspect van globalisering, tal van publicaties vinden hun weg naar de boekhandel, op radio en TV geven reportages aanzetten tot beschouwingen over dit proces, en op het internet levert het zoeken onder het trefwoord "globalisering" honderdduizenden hits.

Aangewezen is in eerste instantie de handboeken van de betrokken vakken te raadplegen : hier vindt men goed en relevant materiaal waarmee men reeds een flink eind op weg kan.

Onderstaande bronnen bieden extra bonusmateriaal hierbij, en kunnen aanzetten tot verdere verkenning van de bron waaruit ze gehaald zijn.

### **2.2.1. Evoluties binnen de transportsector**

#### 2.2.1.1. Transport in de Oudheid

'Transport' lijkt een modern probleem, maar is dat maar ten dele. De vraag naar betrouwbaar transport is ook in de Oudheid gesteld, zeker in de tijd dat het mogelijk was om in het goed georganiseerde Romeinse Rijk allerhande producten uit te wisselen. Ook toen maakte men zich druk om vervoersproblemen, maar ze waren wel van andere aard dan nu. Ze draaiden vooral om de bereikbaarheid.

Wanneer we de situatie op een kaart van het Romeinse Rijk bekijken, zien we een aantal grote steden die zonder een import van voedselproducten niet konden bestaan maar ook heel veel dorpen en kleine stadjes die geen groeipotentieel hadden en volledig op zichzelf waren aangewezen. Stedelingen en boeren vormden daar een zelfvoorzienende eenheid, die politiek werd geleid door de grote landeigenaren. Handel bleef veelal beperkt tot uitwisseling in de regio; de boeren voorzagen de niet in de agrarische sector werkzame burgers van voedsel en in de stad werden de meest noodzakelijke gebruiksartikelen (kleding en schoeisel) en landbouwwerktuigen voor de boeren vervaardigd. Alleen wanneer de leden van de elite kapitaalkrachtig genoeg waren, was er een vraag naar luxeartikelen van buiten de onmiddellijke omgeving.

Heel anders was het gesteld met Rome en een aantal andere steden die het niveau van een zelfvoorzienende gemeenschap waren ontgroeid en meer dan 100.000 inwoners telden: Athene, Antiochië, Alexandrië, Carthago, Caesarea, Tyrus, Sidon, Ephesus, Syracuse, Puteoli, Carthagena, Marseille, Keulen en Lyon. Handel was voor al deze steden een noodgedwongen of vrijwillig gekozen instrument om de scheefgegroeide verhouding tussen stad en ommeland te compenseren. Deze steden zagen er heel anders uit dan de stadjes die over water niet of moeilijk bereikbaar waren. Dat bleven 'agro-towns', die voor hun voedselvoorziening afhankelijk bleven van het eigen achterland, omdat

ze niet goed bereikbaar waren. Dat lijkt wat vreemd wanneer we denken aan een Romeinse Rijk dat doortrokken was van een redelijk goed wegennet, maar we dienen daarbij wel te beseffen dat die wegen waren aangelegd om militaire en bestuurlijke redenen en niet om stadjes in het binnenland te bevoorraden. Handelaren konden natuurlijk wel van die wegen profiteren, maar omdat de landinwaarts gelegen steden niet altijd aan de hoofdwegen lagen, moesten ze ook gebruikmaken van lokale wegen, die vaak niet meer waren dan veredelde paden.

Misschien wel het grootste probleem bij het vervoer van bulkgoederen over land was de last die kon vervoerd worden op een ezel of op een door muilieren of ossen getrokken wagen. Ezels en muilieren konden over langere afstand 90-120 kg dragen, getrokken wagens konden een wagenlast van 550-630 kg vervoeren. In geval van een transport van 50 ton graan zou een colonne van ongeveer 90 wagens nodig zijn geweest. Wanneer we ons realiseren dat door muilieren of ossen getrokken wagens erg langzaam gingen, hooguit 3 km per uur en dat gedurende maximaal 5-6 uur per dag, is het niet moeilijk ons voor te stellen dat landtransport een tijdrovende aangelegenheid was. Het Romeinse wegennet was dus vooral geschikt voor de lokale handel: de meerderheid van de handelsbewegingen was over korte afstand. Voor uitwisseling over langere afstanden was vervoer over land nog altijd te duur, met uitzondering van enkele luxeartikelen. Dus was transport via de binnenscheepvaart en de zeescheepvaart de aangewezen weg.

De moeilijke toegankelijkheid van de landinwaarts gelegen steden was er verantwoordelijk voor dat eventuele aanvullingen van buitenaf moeilijk te realiseren waren zelfs wanneer er voedseltekorten dreigden te ontstaan door misoogsten.

Wat dat betekende voor de inwoners van zo'n stad wordt beschreven door Gregorius van Nazianzus (vierde eeuw). Hij vertelt over de stad Caesarea in Cappadocië (niet te verwarren met de in Judea gelegen gelijknamige stad) het volgende:

*"Er was een voedselcrisis, de meest verschrikkelijke sinds mensenheugenis. De bewoners kwijnden weg, maar er was geen hulp te verwachten en er was ook geen remedie tegen de ramp. Steden die aan zee liggen, kunnen dit soort problemen gemakkelijk hebben omdat ze over zee de producten aanvoeren waaraan gebrek is. Maar wij die ver van zee wonen, hebben geen enkel voordeel van het surplus dat we produceren, en we kunnen evenmin komen aan de producten waaraan we gebrek hebben. De reden daarvoor is dat we niet kunnen exporteren wat we hebben en niet kunnen importeren wat we nodig hebben."*

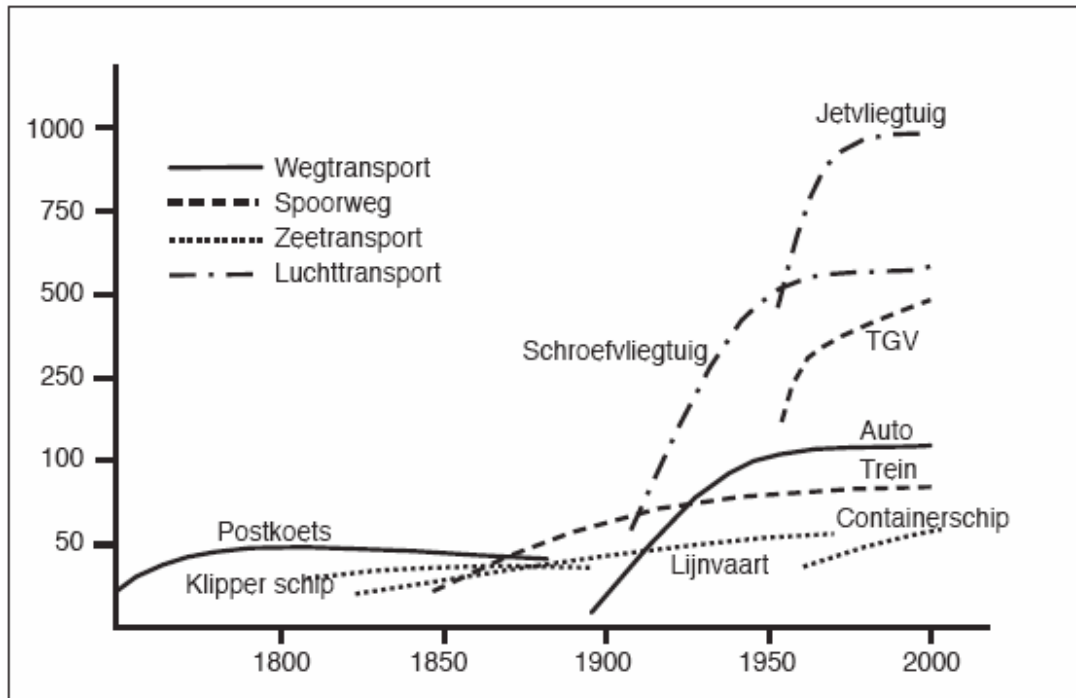
Die grote schepen voeren over volle zee recht op hun bestemming af, Rome of een van de andere grote steden, en hoefden geen tussenhaven aan te doen. Omdat de meeste schepen waren uitgerust met een, twee of drie vierkante razeilen -soms was er ook nog een topzeil en/of een kluiver -scheelde het veel of er gevaren werd met de wind achter of met tegenwind. Zo duurde de vaart van Rome naar Alexandrië, een afstand van ca. 1500 zeemijl, met de wind achter ongeveer 21 dagen, maar de terugreis van de volgeladen schepen vaak 60-70 dagen.

Ook al missen we precieze informatie over de vrachtprijzen die voor een transport over zee en over land werden berekend, toch is het mogelijk iets meer duidelijkheid te krijgen over de verschillen tussen de tarieven voor land- en zeetransport. In het jaar 301 liet keizer Diocletianus een edict uitvaardigen waarin hij de prijzen voor allerlei producten en de vervoerstarieven voor bepaalde trajecten vaststelde. Die waren in de voorgaande jaren, toen het rijk een diepe crisis doormaakte, zo gestegen dat ingrijpen van overheidswege noodzakelijk was geworden. In het edict worden meer dan 1000 prijzen genoemd, waaronder 47 vrachttarieven: 3 voor landtransport en 44 voor zeetransport. Uit de prijsaanwijzingen blijkt dat de prijs van een lading van 550 kg die over land per wagen wordt vervoerd per 100 Romeinse mijl met 56% toenam. De tarieven voor zeetransport bewegen zich op een veellager niveau. Vervoer over zee van diezelfde 550 kg over dezelfde afstand bracht slechts een prijsverhoging van 2% met zich mee. Prijzen voor riviertransport zijn er nauwelijks, maar op grond van enkele mededelingen op papyrusteksten over transport over de Nijl kan worden gezegd dat riviertransport de graanprijs met 6,2% verhoogde.

#### 2.2.1.2. Evolutie van de snelheid van diverse transportmodi de laatste eeuwen en daaruit voortvloeiende grotere actieradius

*Algemeen kunnen we stellen dat de mens, tot voor de uitvinding van de mechanische drijfkracht, voor de verplaatsing van zichzelf en/of zijn goederen was aangewezen op dierlijke drijfkracht (paard en kar) of op windkracht (zeilschepen en luchtballon). De hoeveelheden die toen moesten worden vervoerd, de 'snelheid' (gemiddeld ongeveer 15 km/uur) waarmee dit gebeurde en de afstanden die werden afgelegd, waren eerder beperkt. Het is pas met de komst van achtereenvolgens de stoommotor (stoomlocomotieven en -boten), de interne verbrandingsmotor (eerste auto's, propellervliegtuig) en de straalmotor (jets) dat nieuwe transportmodi ontstonden en oude modi (bv. postkoets, klipperschip) verdwenen en dat de operationele snelheid van bestaande vervoersmodi sterk kon worden verbeterd. De transporthoeveelheden en de afstanden namen hierdoor exponentieel toe.*

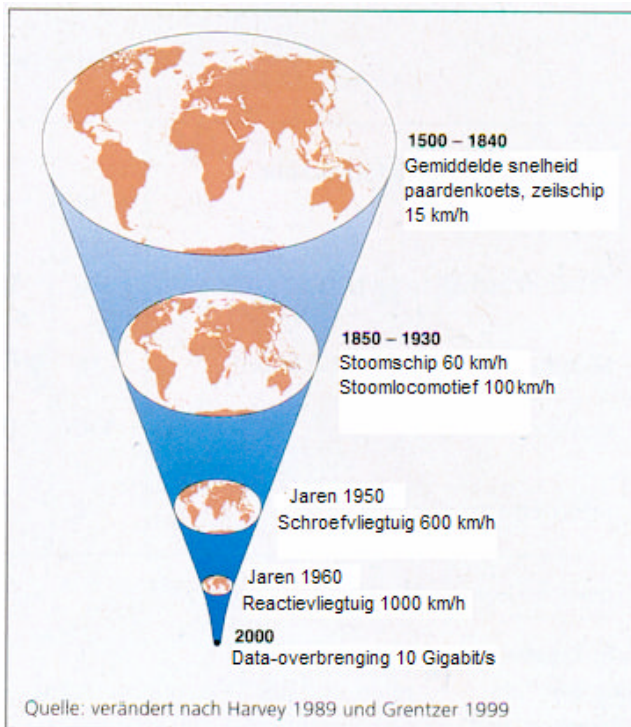
*De ontwikkelingen in de verbetering van de operationele snelheden van diverse modi (weg-, spoor-, zee- en luchtvervoer) worden op volgende figuur voorgesteld. Ze beslaan de periode van 1750 tot nu.*



Figuur : Ontwikkeling van de snelheid van diverse modi (1750 – nu)

De historische evolutie van de transportmiddelen van de 15<sup>de</sup> tot de 21<sup>ste</sup> eeuw kan als **doorloper** in geschiedenis onderzocht worden, met aandacht voor continuïteiten en discontinuïteiten : van paard en kar, en schip, tot spoor, auto- en luchtverkeer (afstanden, technische mogelijkheden, handelsproducten, economische organisaties,...

Figuratieve voorstelling van het "ruimtelijk" inkrimpingsproces dat zich door de eeuwen heen voltrekt.



Zie ook :

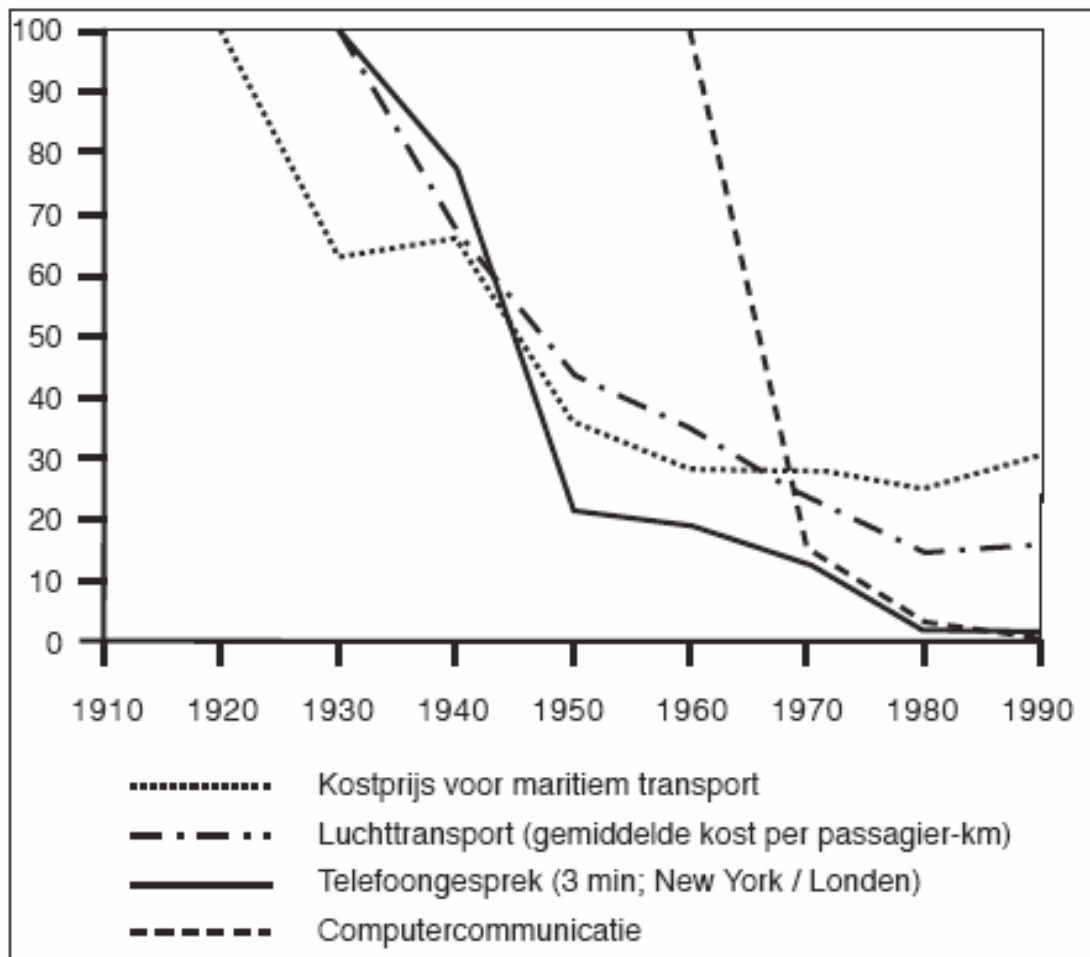
- uitgewerkte opdrachten in de handboeken (vb. vergelijking spoorwegnet VS en Rusland in de 19<sup>de</sup> eeuw)
- tijdschriften :
  - Hermes (VVLG), vb. nr 31, 32, e.a.
  - Reflector (Averbode), vb. mei 2000 (Bananenoorlog, Coca-Colacrisis)
  - Spiegel Historiae (rijk geïllustreerd tijdschrift), Sdu Uitgevers (s.h.@inter.nl.net)
- Enkele voorbeelden :
  - \* juni 2003, Hans Schippers, *Terug naar de zijderoute, China's vernieuwde belangstelling voor het*

*Midden-Oosten*

- \* Themanummer juli 2002 : *Europa en de Buitenwereld* (o.a. Middeleeuwen, Mongolen, Moren : cartografie)
- \* Themanummer juli 2000 : *Van luchtballon tot satelliet*
- \* januari 2003, Clé Lesger, *De Amsterdamse handel omstreeks 1550*
- \* oktober 2001, Frans Huijzendveld, *Het Duitse rubberavontuur in Oost-Afrika*
- \* Themanummer, juli 1999, *Geld en geldpolitiek door de eeuwen heen*

2.2.1.3. Evolutie van transportkosten voor types verplaatsingen en communicatie in de 20<sup>ste</sup> eeuw

*De volgende figuur toont als voorbeeld de evolutie van de transport- en communicatiekostindexen tussen 1920 en 1990 voor vier type "verplaatsingen" : zeevervoer, luchtvervoer, een internationaal telefoongesprek, en gegevensuitwisseling via computer*

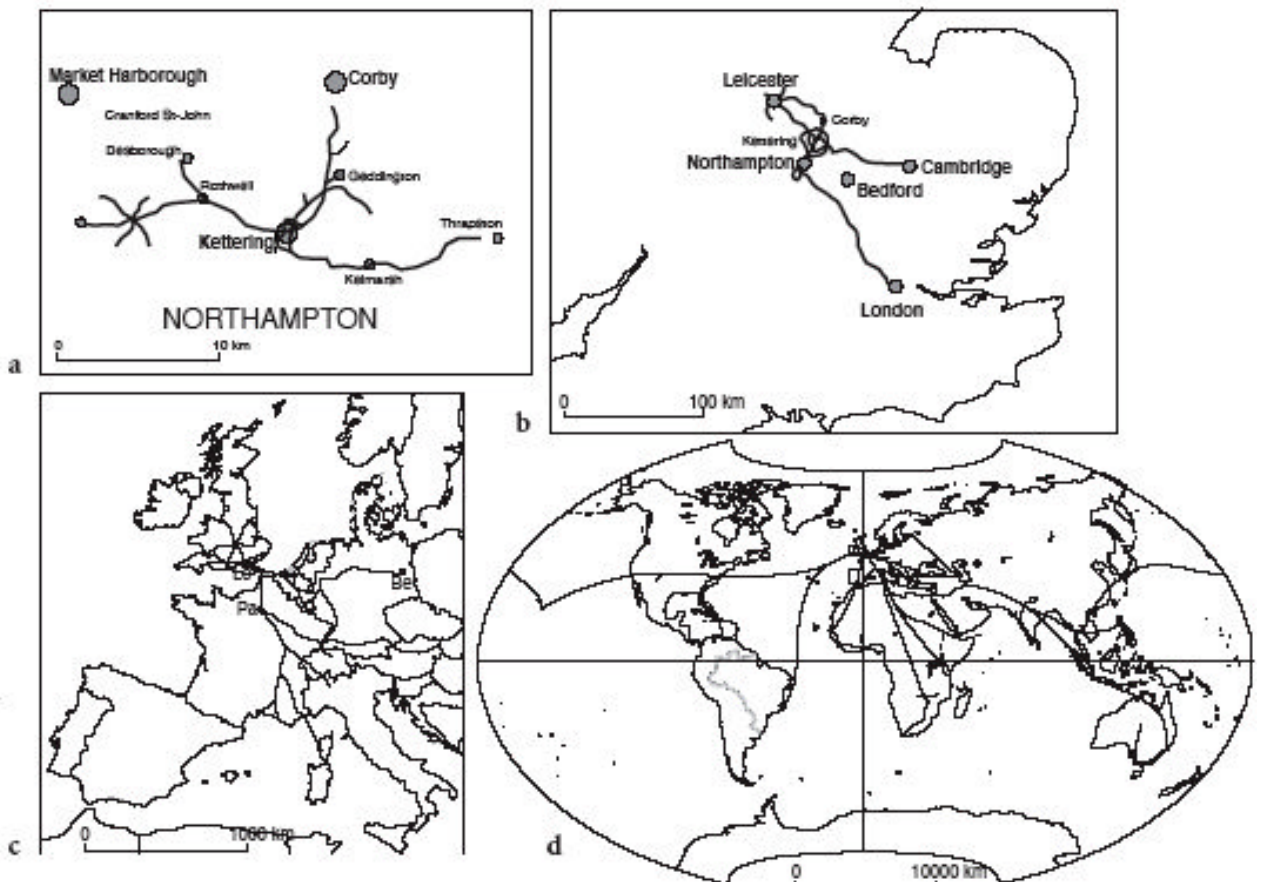


#### 2.2.1.4. Recente evoluties binnen het personentransport

a. Onderzoek naar ruimtelijk verplaatsingsgedrag van eigen familieleden. *D.J. Bradley (1989) analyseerde het ruimtelijk verplaatsingsgedrag van zijn familie. Op basis van oude familiegeschriften bracht hij het levensverplaatsingsgedrag van zijn overgrootvader (kaart a), zijn grootvader (kaart b), zijn vader (kaart c), en van zichzelf (kaart d) in beeld (Figuur 3).*

Uit figuur 3a blijkt dat de gehele 'levensactieradius' van Bradley's overgrootvader kan gevat worden in een oppervlakte van slechts 40 vierkante kilometer. Enkel verplaatsingen in en rond zijn geboortedorp in Northamptonshire werden genoteerd. De actieradius beperkte zich tot ongeveer 10 kilometer. De kaart met verplaatsingen van zijn grootvader (fig. 3b), één generatie later, beperkt zich weliswaar nog tot Zuid Engeland, maar er worden al enkele verdere verplaatsingen genoteerd naar Londen en Cambridge. In termen van levensactieradius dient nu een oppervlakte van ongeveer 400 vierkante kilometer te worden voorzien. Indien deze verplaatsingen worden vergeleken met die van Bradley's vader (die zich vooral in Europa verplaatst) en met die Bradley zelf (die wereldwijd opereert) bemerken we opnieuw een sterke schaalvergroting. De oppervlakte van de actieradius neemt opnieuw sterk toe. Voor Bradley's vader (fig. 3c) is dat ongeveer 4000 vierkante kilometer, voor Bradley zelf fig. 3d) wordt dit ruw geschat 40 000 vierkante kilometer. Samengevat: met iedere generatie vertienvoudigt de actieradius waardoor Bradley's eigen actieradius ongeveer 1000 keer groter is dan die van zijn overgrootvader. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de technologische ontwikkeling van de transportmodi en het goedkoper worden ervan

Figuur : Toenemend verplaatsingsgedrag over vier generaties van dezelfde familie

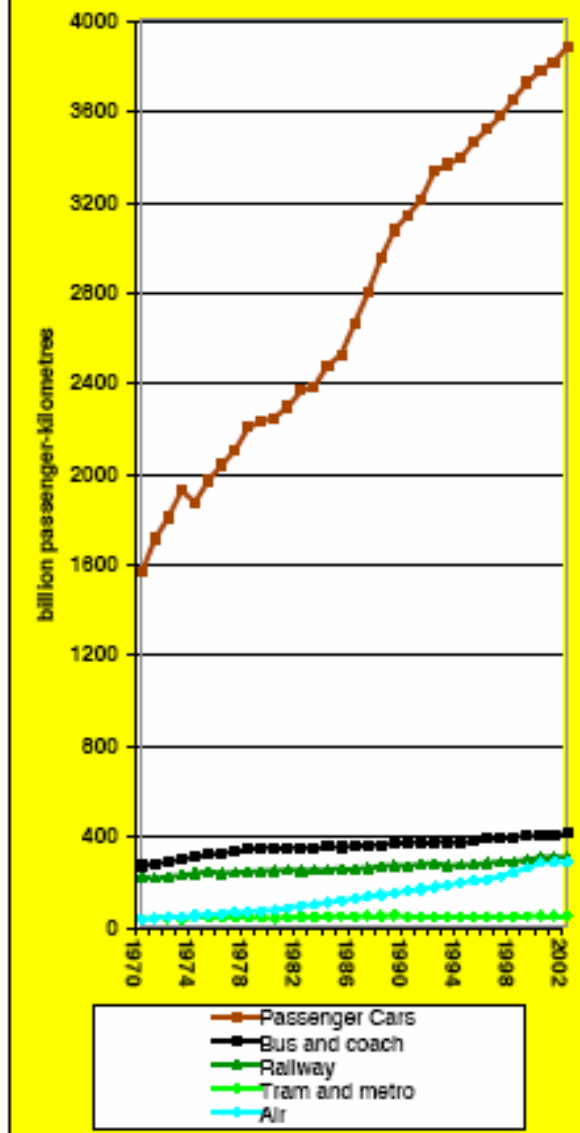


Ter illustratie : in 1800 legde de gemiddelde Belg ongeveer 40 km per jaar af.  
 Anno 2004 legt dezelfde Belg ongeveer 40 km per dag af.

- a. Aandeel van de transportmiddelen in het personenvervoer in de EU

## Performance by Mode for Passenger Transport : EU-15

billion passenger-kilometres  
1970-2002



Source : tables 3.3.7 to 3.3.12

Note: Air transport: domestic flights plus Intra-EU-15

b. Aantal personenwagens in de EU-landen

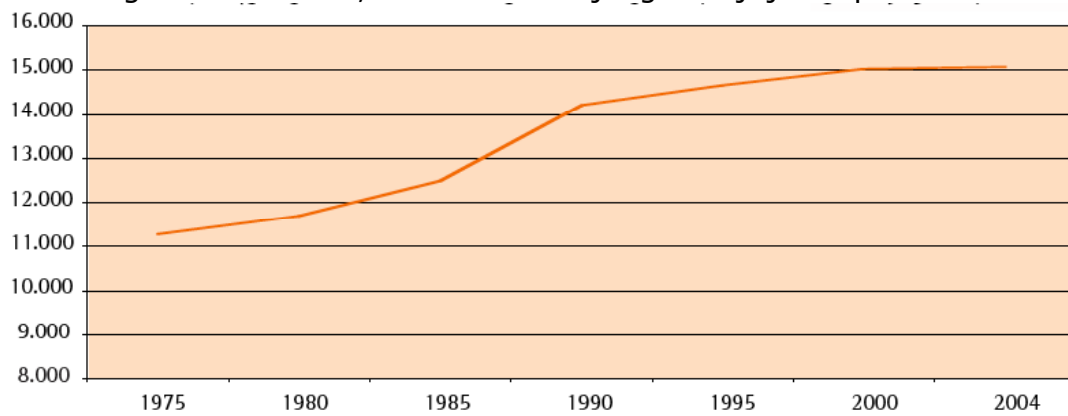
**Road : Motorization**  
**Number of passenger cars**  
**per 1000 inhabitants**

	1970	1980	1990	2000	2001	2002
BE	213	321	388	457	462	464
CZ	69	173	233	335	344	357
DK	219	271	310	348	350	352
DE	193	331	449	533	540	542
EE	22	86	153	338	298	294
EL	26	90	171	289	312	339
ES	71	203	309	437	450	459
FR	236	355	416	478	486	491
IE	134	218	227	349	362	374
IT	190	314	484	565	575	591
CY	98	176	312	388	402	408
LV	17	66	106	234	248	264
LT	14	73	133	334	325	340
LU	213	354	484	630	640	646
HU	23	94	187	231	243	249
MT				497	499	519
NL	198	323	370	412	420	425
AT	161	298	391	512	521	496
PL	15	67	138	258	272	285
PT	48	95	186	352	365	370
SI	88	220	290	437	444	458
SK	36	111	166	236	240	247
FI	154	257	390	412	417	422
SE	286	347	422	451	452	454
UK	214	277	360	420	431	447
EU25				441	450	459
EU15	184	288	384	474	483	491
BG	19	93	151	243	263	
HR				246	269	280
RO	2	11	56	139	144	
TR				66	66	66
IS			473	569	564	565
NO	179	302	381	410	415	419
CH			447	495	504	510

Source : Energy and Transport DG calculations

d. Jaarlijks afgelegde kilometers in België door Belgische personenwagens

Het jaarlijks aantal afgelegde kilometers ligt vandaag met 15.717 km een derde hoger dan in 1980, maar bleef de jongste vijf jaar opvallend stabiel.



Bron : Febiac

e. Luchtverkeer binnen de EU-landen

**Air Transport**  
**From Country of Origin within EU**  
Intra-EU plus domestic flights

1000 million pkm

	EU15					EU25
	1990	1995	2000	2001	2002	2002
BE	2.95	3.86	6.50	6.27	4.94	5.22
CZ						2.16
DK	3.54	4.47	6.30	6.56	6.29	6.81
DE	20.91	28.66	38.30	36.86	35.00	36.56
EE						19.10
EL	11.94	16.07	21.40	21.50	19.23	19.70
ES	30.34	40.07	59.30	61.07	59.00	59.81
FR	18.00	21.18	27.20	25.66	26.54	27.51
IE	1.95	2.80	5.10	5.52	5.90	6.14
IT	14.36	18.14	27.20	27.51	26.20	26.71
CY						6.07
LV						0.16
LT						0.21
LU	0.30	0.38	0.50	0.54	0.52	0.52
HU						1.60
MT						2.00
NL	4.08	5.82	9.59	9.44	9.74	10.48
AT	2.60	3.72	4.60	4.49	4.44	4.69
PL						1.72
PT	5.25	6.82	8.82	9.03	9.88	9.93
SI						0.16
SK						0.10
FI	3.72	3.86	5.70	5.65	5.22	5.57
SE	8.85	9.02	12.60	12.58	11.58	12.02
UK	28.44	36.62	50.50	53.58	55.49	61.98
<b>EU25</b>						<b>308.0</b>
<b>EU15</b>	<b>157.3</b>	<b>201.5</b>	<b>283.8</b>	<b>288.3</b>	<b>279.9</b>	

Source : Eurostat, national statistics

Note : excluding non-EU traffic

f. Snelle trein of vliegtuig voor verplaatsingen binnen Europa ?

\* De Franse hogesnelheidslijnen en -treinen doen het goed. Het aantal reizigers stijgt en de lijnen zijn commercieel een succes. Op de korte en middellange afstanden zijn ze een zeer serieuze concurrent van het vliegtuig geworden. Twee luchtlijnen zijn al gesneuveld en waarschijnlijk volgen er nog wel meer. Op de route Paris-Lyon heeft de TGV het vliegtuig al verdrongen. Sinds twee jaar is de route doorgetrokken tot Marseille en reis je over het spoor in minder dan drie uur van Parijs naar Marseille. Ook op dit traject wint de TGV snel terrein op het vliegtuig. Als binnen afzienbare termijn de TGV-Est gereedkomt, zullen ook steeds meer reizigers naar Straatsburg de trein verkiezen boven het vliegtuig.

Ook de hogesnelheidsverbindingen met omliggende landen zijn een succes. Het traject Parijs-Brussel (85 minuten reistijd, 34 dagelijkse retourdiensten), waarop de Thalys rijdt, is zo'n succes dat Air France zijn vluchten op Brussel gestaakt heeft en mede-exploitant is geworden. De Thalys, die geëxploiteerd wordt door de Franse, Belgische, Nederlandse en Duitse Spoorwegen, rijdt 500 diensten per week en vervoerde in 2002 5,8 miljoen reizigers. Naar verwachting zal dat aantal sterk toenemen, in 2006 verwacht men een toename met 10 miljoen.

Er woedt een heftige concurrentiestrijd om de gunst van de reizigers op middellange afstanden. Die wordt nog heftiger als straks het geïntegreerde Europese netwerk van hogesnelheidslijnen klaar is. De verdeling van de reizigers over de verschillende vervoersmodaliteiten ("modal split") verandert. Hoe pakt de concurrentiestrijd tussen traditionele luchtvaartmaatschappijen, low cost carriers en snelle treinen straks uit? Gaan de traditionele luchtvaartmaatschappijen zich meer richten op service en lange afstanden, en vliegtuigmaatschappijen als Ryan Air en Easy Jet op (goedkope) regionale luchthavens en steden die geen snelle treinverbinding hebben? Gaat de trein passagiers terugwinnen?

(Bron : Stichting Verkeerskunde, Nederland)

\* Go from Paris to Provence in no time! (bron : [www.raileurope.com](http://www.raileurope.com))  
Travel at speeds over 186 mph from Paris and Lyon to French Mediterranean destinations such as Avignon, Aix-en-Provence, Marseille, Montpellier, Nimes and Nice. This high speed line provides frequent service from the City of Light to the magnificent Mediterranean Sea. You can go from:

Paris to Avignon in 2 hours, 38 minutes

Paris to Aix-en-Provence in 2 hours, 54 minutes

Paris to Marseille in 3 hours

Travel Times:

France-Geneva Paris-Bellegarde: 3 hours, 10 minutes;

Paris-Geneva: 3 hours, 45 minutes

France-Switzerland: Paris-Lausanne: 4 hours;

Paris-Zurich: 6 hours, 10 minutes

Brussels-France Brussels-Lyon: 3 hours; 40 minutes;

Brussels-Avignon: 5 hours

#### 2.2.1.5. Recente evoluties binnen het goedertransport

\* "In Hongkong perst ABX Logistics met de nieuwe VacPac-intstallatie kledingstukken met bestemming Europa tot kleine volumes. Terwijl in een normale container van 17,5 kubieke meter 2300 kledingstukken kunnen, past ABX er na VacPac-bewerking 7000 in. Het grote geheim is dat de kleren tot het uiterste worden gedroogd en vervolgens vacuüm verpakt. Daardoor krimpt het volume met 75 %. De resultaten bij skikleding zijn ronduit indrukwekkend. De prijs van het vervoer van een anorak bijv. van het Verre Oosten naar Europa daalt van 1,30 naar 0,25 euro, terwijl de behandeling slechts 0,30 euro kost. Bij aankomst in Europa kunnen de kleren rechtstreeks naar de winkel. Strijken of persen hoeft niet meer, ze zijn niet gekreukt. (naar Knack, 27/09/2000)

*\* Omvang van containerschepen :*

	<i>TEU max.</i>	<i>Lengte in meter</i>	<i>TEU breedte</i>	<i>Diepgang in meter</i>
<i>1965</i>	<i>500</i>	<i>150</i>	<i>7-8</i>	<i>9</i>
<i>1970</i>	<i>1550</i>	<i>200</i>	<i>11</i>	<i>10,5</i>
<i>1980</i>	<i>2700</i>	<i>240</i>	<i>12</i>	<i>11</i>
<i>1990</i>	<i>3750</i>	<i>260</i>	<i>14-15</i>	<i>12</i>
<i>1995</i>	<i>5000</i>	<i>290</i>	<i>16-17</i>	<i>13,5</i>
<i>2000</i>	<i>8000</i>	<i>330</i>	<i>22</i>	<i>14</i>

*TEU staat voor "Twenty Foot Equivalent Unit" en is de eenheid van de capaciteit van een containerschip. Het aantal containers dat een schip kan laden wordt hiervoor omgezet in een aantal containers van de kleinste maat, namelijk die van twintig voet lang. Een container van veertig voet wordt beschouwd als twee containers van twintig voet of 2 TEU*

*\* Transport over zee voor de 21<sup>ste</sup> eeuw ?*

*"Indien de scheepvaart van de 20<sup>ste</sup> naar de 21<sup>ste</sup> eeuw even sterk wijzigt zoals dat het geval was tussen de 19<sup>de</sup> en 20<sup>ste</sup> eeuw, dan kunnen we ons aan een imposante metamorfose verwachten.*

*Recente technische omwentelingen in de scheepvaart voorspellen een revolutie in het zeetransport. Drie toepassingen illustreren dat. Alle voorbeelden vinden hun oorsprong in Japan, het meest vooruitstrevende land op het vlak van maritieme research.*

*Zo vaart men reeds commercieel tussen Japan en Australië met onbemande bulkschepen. Het lege ertsschip vertrekt in Japan met een bemanning van 15 personen. Wanneer het schip zich 300 km buiten de Japanse kust bevindt, wordt de hele bemanning per helikopter van boord gehaald en terug naar de vertrekhaven gebracht. Het schip wordt verder begeleid door satellieten. Het vaart langs de Filipijnen en tussen de Indonesische Archipel tot 300 km voor de Australische Kust. Een helikopter zet er de Australische bemanning aan boord, die het zeeschip in de laadhaven binnenleiden. Van hieruit gebeurt na de belading met ijzererts precies het omgekeerde. Op de Filipijnen en in Indonesië zit een vliegend interventieteam klaar om zo nodig technische hulp te bieden aan het schip.*

*Een ander voorbeeld zijn zeeschepen die er heel normaal uitzien, behalve dat ze over twee of meer reuzenmasten beschikken, waarrond metalen geplooid zijn. Deze worden computergestuurd geopend en zoeken de ideale windhoek op. Zo kan men tot 70 % van het normale brandstofverbruik uitsparen. Ook dit type van schepen vaart vandaag reeds commercieel op de Stille Oceaan.*

*Tenslotte wordt er naast directe kostenbesparende factoren, zoals personeel en energieverbruik, ook gewerkt aan de snelheid van schepen. De "Yamota 1", het eerste schip ter wereld dat voor haar voortstuwing gebruik maakt van supergeleidende magneten, moet over enkele jaren met een snelheid van 100 knopen (= 180 km per uur) over de zeeën kunnen scheuren. Het experimentele schip is ontworpen door de Japanse werf Mitsubishi Heavy Industries. Het schip is uitgerust met twee buizen die elk voorzien zijn van zes supergeleidende spoelen die kokers*

*omwinden waardoor zeewater stroomt. In het zeewater wordt een magnetisch veld opgewekt. Een tegengesteld magnetisch veld in de buizen zorgt voor een achterwaartse stroming, waardoor het schip naar voren gaat. Door een dergelijke voortstuwing ontstaan minder vibraties en minder geluid en is het schip beter manoeuvreerbaar. Als er over enkele jaren een vrachtschip komt met een dergelijke voortstuwing, dan staan Japanse videorecorders nog sneller in de Europese winkels. De transitijd zou dan wel eens met een factor vier of vijf kunnen worden teruggebracht. Als dat zo is, dan wordt het hele transportsysteem over de ganse wereld hertekend. Men zou dan bijvoorbeeld vlugger vanuit Antwerpen in Lissabon geraken met een zeeschip dan met een moderne vrachtwagen.*

*Wordt het zeeschip dan het vervoermiddel van de volgende eeuw ?*

2.2.1.6. Poging tot het berekenen van de externe kosten van diverse types van transport Bron : <http://users.skynet.be/idd/documents/indicateurs/indic03-5.pdf>

**Tableau 1. Coûts internes et externes (en millions d'€) des principaux modes de transport en Belgique en 1998**

	ROUTE	RAIL	BUS-METROS, TRAMS, TROLLEYS	AVION	TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL <sup>3</sup>	TOTAL
INFRASTRUCTURES	1.567	1.142	255	184	836	3.987
COÛTS OPERATIONNELS		2.579	1.025			3.604
ACCIDENTS	8.889	25		8,5		8.922
Externes	877	1.9		0.9		880
internes <sup>4</sup>	8.012	23	5	7.6		8.043
COÛTS ENVIRONNEMENTAUX	2.951	68	43	128	44	3.234
Pollution de l'air	1.671	19	34	11	34	1.769
Contribution au réchauffement climatique	625	11	9	116	10	772
Bruit	655	38	17	6		709
COÛT EXTERNE TOTAL	5.397	3.769	1323	304.4		10.793
COÛT TOTAL	13.409	3.792	1323	312	923	19.746
CONTRIBUTIONS USAGERS ET TAXES	6239	978	406.7	375	5.22	
SUBSIDES PUBLICS EXPLICITES	0	1.615	727	-		2 342
SUBSIDE IMPLICITE	- 842	1.199	189	- 63	918	1 401

**Tableau 2. Parts des différents modes dans le transport intérieur (passagers et fret), Belgique 1998 et dans les coûts environnementaux du secteur**

	ROUTE	RAIL	TRANSPORTS PUBLICS	AVIATION	NAVIGATION
Passagers (million/km)	103.800	7.097	3.625		
Fret (millions t/km)	34.925	7.600	.		5.935
TOTAL millions t/km)	41.672	8.061	236		5.935
%	74,5	14,4	0,5		10,6
% du coût environnemental	91	2,1	1,4	4	1,4

## 2.2.2. Internationale handelstromen (goederen, kapitaal en diensten)

### 2.2.2.1. Handelsstromen in het Romeinse Rijk

Vanaf de hellenistische periode traden er in het economisch leven van de Griekse en Romeinse wereld belangrijke veranderingen op. Het ging vooral om een enorme schaalvergroting van reeds bekende activiteiten. Daarbij nam de betekenis van de markt als stimulans en doel van het economisch handelen sterk toe in vergelijking met vroegere perioden.

De basis van de economie in de Oudheid bleef de landbouw, al zouden nijverheid en handel veel belangrijker worden dan in vroegere tijden. In de niet-agrarische productie overwoog nog steeds kleinschaligheid, ook al werd ook hier een marktgerichte productie de norm.

Op het niveau van agrarische technieken en producten veranderde er in het algemeen niet veel. Het gevolg was dat de productie feitelijk alleen kon worden vergroot door eenvoudig méér areaal in gebruik te nemen. Irrigatietechnieken kwamen hierbij in sommige streken te hulp, zoals in Egypte en Mesopotamië, maar de natuur legde vaak beperkingen op aan de

groei van het voor akkerbouw geschikte gebied. Tijdens de hellenistische tijd kende tarwe een verdere opmars: de broodtarwe werd in vele streken de voornaamste graansoort. Gerst werd daardoor meer en meer het voedsel van de armen. Tegelijk werd in het westelijk bekken van de Middellandse Zee de verbreiding van de tamme olijf en wijnstok voortgezet, zodat Zuid-Gallië, Zuid-Spanje en Noord-Afrika uitgroeiden tot belangrijke productiegebieden van wijn en olijfolie. Echt nieuwe landbouwproducten, zoals suikerriet, katoen en rijst, raakten vanuit India wel bekend in de mediterrane wereld, maar bleven toch vooral curiosa die op de agrarische productie weinig invloed hadden.

Vernieuwingen in de landbouw bestonden dus niet zozeer uit de introductie van nieuwe technieken maar voornamelijk uit andere organisatievormen, nl. de opkomst van plantageachtige vormen van grootgrondbezit dat door slaven werd bewerkt. De grootgrondbezitters waren bovenal de keizer, leden van de verschillende standen, (de ordines), maar ook andere rijken zoals vermogende vrijgelatenen. Die boerderijbedrijven omvatten percelen die werden bewerkt door slaven of waren uitgegeven aan pachtboeren, de coloni. Daarnaast bleven ook vele kleine zelfstandige boeren voortbestaan.

De voedselvoorziening van steden bracht de belangrijkste handelsstromen op gang. Zoals alle grote steden lag ook Rome als epicentrum van de Romeinse Oudheid in de bereikbaarheid van de zee. Een stad van bovengemiddelde omvang kon immers niet uitsluitend vanuit het eigen achterland worden gevoed.

Van Rome beschikken we over enige lijsten met details van het brood en de spelen die door de keizers bekostigd werden. Waarschijnlijk is ten tijde van keizer Augustus het aantal mensen dat in aanmerking kwam voor de uitdeling van gratis graan (later brood) vastgesteld op 200.000. Die 200.000 zijn mannen, vermoedelijk vanaf 10 jaar, in het bezit van volledig burgerrecht, woonachtig in Rome en geregistreerd. Kinderen onder de 11, meisjes en vrouwen, slaven, en zij die niet voor de uitdelingen in aanmerking kwamen moeten hier nog bij worden opgeteld. Op grond van die berekening wordt het aantal inwoners op één miljoen geschat. Zoals met vrijwel alle cijfermatige gegevens over de Oudheid, is ook dit cijfer onzeker. Wél staat vast dat Rome een bijna onvoorstelbare behoefte aan graan vertegenwoordigde (of dat nu gratis werd uitgedeeld of op de open markt gebracht). Om deze aanvoer goed te doen verlopen, bestond een apart ambtelijk apparaat, geleid door de zogenaamde praefectus annonae. Maar dit hield ook toezicht op de graanvoorziening in het algemeen en probeerde daar sturend op te treden door middel van het verstrekken van bepaalde privileges, wat leidde tot een steeds groeiende overheidsbemoeienis met de voedselaanvoer van de stad Rome.

Een mens leeft niet van brood alleen. Op basis van materiaal van de Monte Testaccio, een afvalberg aan de Tiber met pakweg een half miljoen kubieke meter scherven, is geschat dat Rome op een gegeven moment 55.000 amforen met Spaanse olijfolie per jaar importeerde, zowat 4 miljoen kilogram. En dat is alleen de Spaanse olijfolie.

Rome verslond dus bergen voedsel, die vanuit afgelegen productiegebieden moesten worden aangevoerd.

Verder hadden de steden grote behoefte aan producten van de primaire sector, zoals grondstoffen voor textielfabricage of bouwmaterialen. Vele steden in de pre-industriële wereld hadden bovendien een tekort aan mensen want ze kenden een sterfteoverschot. De interne economie van een stad van een bepaalde grootte genereerde uiteraard inkomens. En er waren zeker enkele steden met een uitzonderlijk omvangrijke, op de export gerichte, ambachtelijke sector. Maar doorgaans waren steden passieve elementen in het economisch leven, consumptiesteden, wat een weerspiegeling is van het feit dat de bezitters van macht, rijkdom en status in het Romeinse rijk stadsbewoners waren. Sociale ongelijkheid lag aan de basis van de parasitaire rol van de steden.

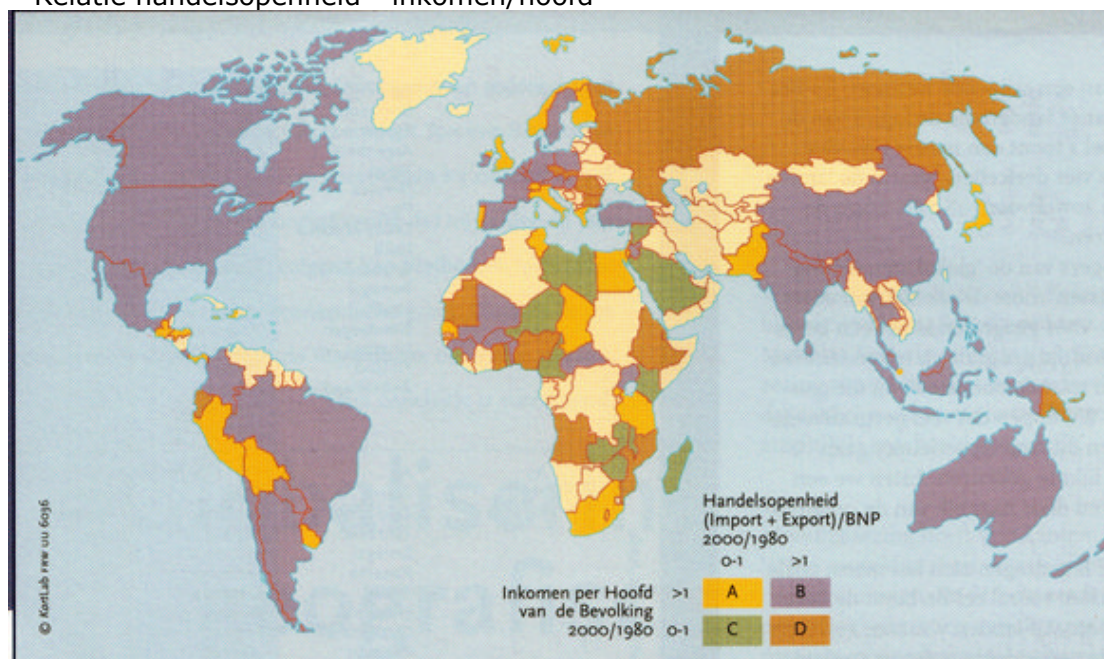
## 2.2.2.2. Evolutie van economische welvaart en internationale handel

Bron : Economix 6

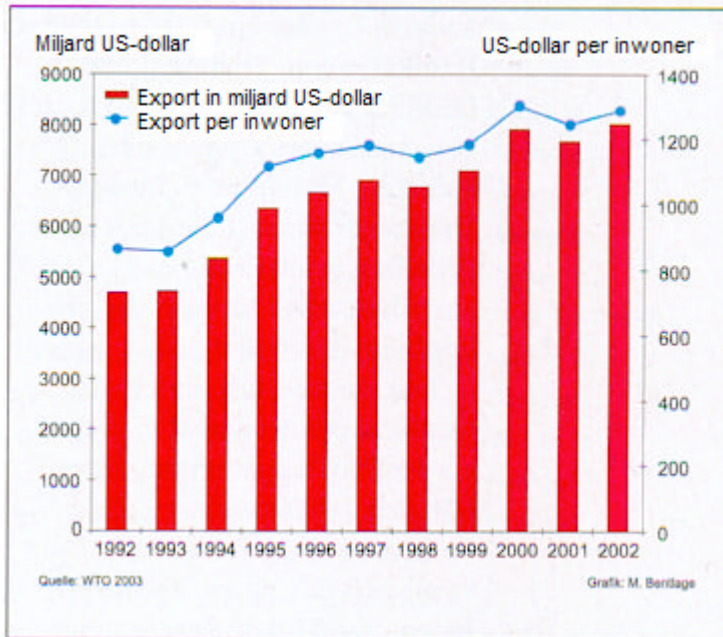
	wereldbevolking in miljoenen	bbp wereld in miljarden USD 1990	bbp per hoofd in USD 1990	toename in % 1500-1820	toename in % 1500-2002
1500	425	240	565	100	100
1820	1068	695	651	251	290
2002	6300	49210	7811	1482	20504

In miljarden USD van 2000					
	uitvoer van goederen en diensten over heel de wereld	invoer van goederen en diensten over heel de wereld	% stijging uitvoer	% stijging invoer	
2001	1966	1966,1			
2002	2037,8	2029,6	3,7%	3,2%	
2003	2134,8	2127,9	4,8%	4,8%	
2004	2296,6	2302	7,6%	8,2%	

\* Relatie handelsopenheid - inkomen/hoofd

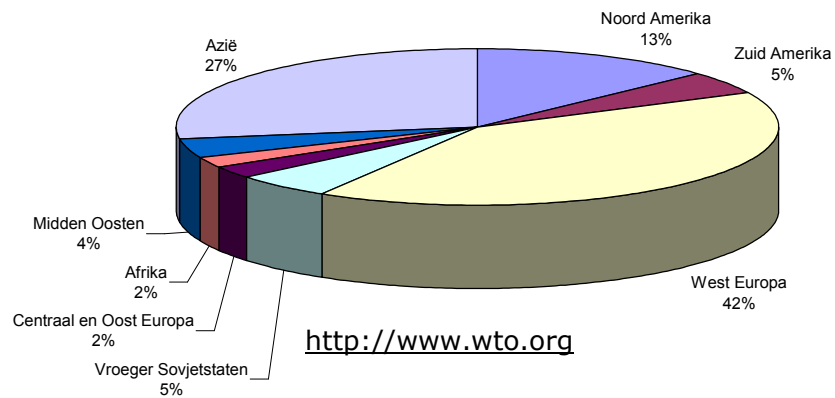


Bron : <http://www.oecd.org/>



### 2.2.2.3. Ruimtelijke verschillen in uitvoer van goederen

Wereld export van goederen in miljoenen USD 2003





This output and trade growth was achieved against the background of sharply higher prices for fuels and many other primary commodities. The decline of FDI flows observed from 2002 through 2003 was arrested and reversed in 2004. Major exchange rate adjustments in 2004 included the further appreciation of most European currencies and many Asian currencies vis-à-vis the US dollar. The euro and the yen, in particular, appreciated on an annual average basis by 9 per cent and 6.5 per cent respectively.

The lower value of the US dollar against the currencies of major traders combined with the marked rise in the prices for fuels, metals and many agricultural raw materials led to an increase in the dollar prices of internationally traded goods by 10 per cent. Under the combined impact of stronger real trade growth and the marked increase in prices, the dollar value of world merchandise trade rose by 21 per cent, reaching \$8.88 trillion dollars. Commercial services exports are estimated to have increased by 16 per cent to \$2.1 trillion. The acceleration in the value growth of commercial services trade can be partly attributed to the recovery in travel expenditure. As in 2003, however, commercial services trade measured on a balance of payments basis lagged behind that of world merchandise trade and as in the previous year the sharp rise in commodity prices again played a major role in this outcome.

#### 2.2.2.5. Internationale stromen van diensten

\* Bron : [http://www.ada-](http://www.ada-online.org/nlada/rubriqueimpression.php3?id_rubrique=8)

[online.org/nlada/rubriqueimpression.php3?id\\_rubrique=8](http://www.ada-online.org/nlada/rubriqueimpression.php3?id_rubrique=8) :

Het schrappen van banen bij IBM is vooral een gevolg van delokalisatie (2)., een fenomeen dat ook steeds meer plaats vindt binnen de informaticasector, in het bijzonder voor de call-centeractiviteiten van vooral Amerikaanse bedrijven: grote Amerikaanse spelers als IBM, AT&T, Microsoft, Novell, Texas Instruments, Hewlett Packard en Digital hebben callcentra ontwikkeld in Indië, Rusland en Zuid-Oost Azië. In de Verenigde Staten doen tal van bedrijven (luchtvaartmaatschappijen, banken, verzekeringsmaatschappijen, hotels, grote winkels, televisieketens..) geregeld beroep op deze overzeese bedrijven. De Europese werknemers kunnen niet op tegen de lage lonen en de steeds toenemende vaardigheden van hun collega's in Indië, Zuidoost-Azië of Rusland: de kans is groot dat de software die je gebruikt om muziekfiles te lezen werd gemaakt in Indië, of in de Verenigde Staten door Indische informatici...

*(2) Delokalisatie betekent dat een bedrijf bepaalde taken (productie of dienstverlening) laat uitvoeren in geografische locaties met een lagere loonkost dan in de plaats van vestiging of verkoop van goederen of diensten.*

*Delokalisatie kan gepaard gaan met 'externe inbreng': het bedrijf vertrouwt een derde bepaalde taken toe die voorheen rechtstreeks door de werknemers van het bedrijf zelf werden verricht. Deze 'ge-externaliseerde' taken kunnen zowel in de gebouwen van de prestatiegever worden vervuld als in de gebouwen van het bedrijf zelf, door teams van de prestatiegever. Op die manier kan men via delokalisatie beroep doen op buitenlandse informatici en hen betalen naar de lonen van het land van herkomst.*

*Delokalisatie gebeurt op twee manieren: ofwel kiest het bedrijf voor externalisering ofwel richt het bedrijf zelf een filiaal op op de plek waar de werknemers zullen worden aangeworven.*

\* Bron : De Standaard, 27/9/2004

"Uit een recente studie blijkt dat call-centra in Marokko als paddestoelen uit de grond schieten. Gemiddeld komt er één per maand bij."

\* Bron :

<http://www.ptb.be/scripts/article.phtml?section=A2AAAA&obid=27253>

## **Wordt de informaticus van Fortis meer bedreigd dan de arbeider van Ford?**

### **Ingenieurs aan het werk zetten in een kantoor in India, kost minder dan er een hele fabriek te bouwen. Daarom is de Fortisbediende in zekere zin meer bedreigd dan de Fordarbeider.**

Sinds 2000 treffen de delokalisaties meer en meer diensten. De Europese en de Amerikaanse regeringen leggen de opening van deze diensten op de wereldmarkt op. De multinationals kunnen nu een deel van hun diensten overbrengen naar landen waar goedkopere arbeidskracht te vinden is of hooggespecialiseerde, maar goedkope werknemers. Niet alleen de callcentra, maar ook de boekhouding, de financiële analyse, het ontwikkelen van software, het onderzoek en de ontwikkeling, kunnen in deze landen worden gerealiseerd.

Sinds de zomer van 2002 hebben 27 grote ondernemingen die aanwezig waren in het Verenigd Koninkrijk, minstens 50.000 banen in de dienstensector gedelokaliseerd of internationaal uitbesteed. Op dit ogenblik vertegenwoordigt dit cijfer slechts 0,24% van de dienstenbanen. Maar het fenomeen dreigt te verergeren. Volgens een studie van het bureau Deloitte and Touche over de Europese en Noord-Amerikaanse ondernemingen<sup>1</sup>, gaan 62 % van de producenten de komende drie jaar hun onderzoeksdepartement "externaliseren".

Dat zal natuurlijk gevolgen hebben voor heel wat gekwalificeerde jobs. Volgens het Forrester Research Instituut gaan de Amerikaanse ondernemingen binnen de tien jaar 3,3 miljoen hooggekwalificeerde banen verplaatsen.<sup>2</sup> Maar een rapport van de Franse Senaat relativeert het fenomeen : "De onderzoekseenheden die recent opgericht zijn in de nieuw opkomende landen stemmen, voor wat de ondernemingen betreft, ofwel overeen met de oprichting van nieuwe R&D eenheden, naast de bestaande centra, ofwel met de hergroepering van onderzoekscentra op regionale basis (Europese onderzoekscentra geïnstalleerd door de toeleveranciers van de automobielsector). De enkele opgetekende gevallen van reële verplaatsingen van onderzoekscentra, gebeurden over het algemeen tussen geïndustrialiseerde landen, en niet naar nieuw opkomende landen."

### **Waarom vertrekken ze niet allemaal?**

### **Verskillende factoren beperken de mogelijkheden om naar het buitenland te trekken.**

**1.** De arbeidskost is niet alles. In Indonesië ligt de arbeidskost 10 keer lager dan in België. Maar de kostprijs van een blouse is slechts 18% lager. Want de Indonesische arbeidskracht is minder opgeleid en de delokalisatie zorgt voor een meerkost aan transport, douane, tussenpersonen, meer

fouten

**2.** Een fabriek oprichten in de derde wereld betekent kapitaal jarenlang immobiliseren. In deze landen is de politieke situatie vaak onstabiel. Er zijn burgeroorlogen, staatsgrepen. Zich dan terugtrekken is niet evident en de investeringen kunnen verloren gaan. Verder mogen de wegen niet afgesloten zijn, moet de elektriciteit 24 uur op 24 werken en mogen telefoon en internet het niet laten afweten.

**3.** Hoe langer de productie op de kaaien staat te wachten en douaneformaliteiten ondergaat, hoe langer het kapitaal vegeteert zonder winst te maken. De automobiellindustrie vestigt haar fabrieken dicht bij de consument om de productie gemakkelijker via auto- en spoorwegen te vervoeren, om geen douanerechten te moeten betalen, gekwalificeerde arbeidskrachten aan te werven en dicht bij de voornaamste toeleveranciers te zijn.

**4.** Veel diensten kunnen niet gedelokaliseerd worden : de horeca, de distributie, de ziekenhuizen, de schoonmaak.

**5.** Het loon is één zaak, de productiviteit een andere. Een rapport van de KUL1 heeft de loonkost en de productiviteit van België, Polen, Hongarije en de Tsjechische republiek vergeleken. De lonen zijn vier keer hoger in België. Maar uiteindelijk is de productiviteit in Polen lager.

\* Bron : De Standaard, 10/04/2004

Er is grote bezorgdheid ontstaan over de "outsourcing" of "offshoring" naar onder meer China en India. Het alarmeert de bevolking dat niet langer alleen industriële jobs worden overgeheveld, maar ook steeds meer witte-boord activiteiten. De sterk vergemakkelijkte internationale communicatiemogelijkheden, de computerisering en digitalisering van veel van die diensten en de aanwezigheid van goed opgeleide, goedkope en vaak Engelssprekende werknemers in het buitenland werken dat in de hand. Een Indiase softwareontwikkelaar verdient 6 dollar per uur; een telefonist minder dan een dollar per uur. In diverse Amerikaanse deelstaten worden wetgevende initiatieven genomen om ondernemingen die productie verschuiven naar lageloonlanden van overheidsopdrachten uit te sluiten.

## **2.2.3. Wereldwijde informatiestromen**

### 2.2.3.1. Media

\* Internationale persagentschappen

Bron : <http://www.extra-media.nl/nummer11/index.html?nieuwmaken3.html>

### **De persagentschappen**

Een deel van het nieuws dat door hun eigen journalisten is verzameld wordt door de persbureaus in de vorm van persberichten weer

doorverkocht aan hun klanten. Op dit moment zijn er wereldwijd vijf grote internationale nieuwsagentschappen; twee Amerikaanse, twee Europese en één agentschap voor de Derde Wereld.

Het bekendste persagentschap *Reuters* werd in 1851 opgericht in het financiële centrum van Londen, the City of London, door Julius Reuters, een Duitse immigrant. Hij richtte zich in eerste instantie op financiële berichtgeving, die hij verkocht aan beursorganisaties en beleggers in Parijs, Brussel en Aken. Later breidde hij zijn activiteiten uit naar niet-economisch nieuws en opende hij kantoren in andere Europese landen. Eind 19<sup>e</sup> eeuw had hij bureaus over de hele wereld. In 1925 nam het Britse persagentschap een meerderheidsbelang in Reuters. Dit leverde problemen op in de Tweede Wereldoorlog, omdat het bedrijf onder druk werd gezet door de Britse overheid om oorlogspropaganda voor hen te maken. Om dit tegen te gaan werd Reuters in 1941 door de Britse nationale en lokale nieuwsmedia omgevormd tot een particulier bedrijf dat haar onafhankelijkheid moest garanderen. Wegens financiële problemen werd er in 1984 voor gekozen om het bureau om te vormen tot een semi-particuliere organisatie. In het computertijdperk werd Reuters gedwongen om uit te breiden. Dit leidde uiteindelijk tot de overname van Bridge Information Systems in oktober 2001, de grootste aankoop uit de geschiedenis van Reuters.

*Agence France Presse* (AFP) is het oudste persbureau ter wereld. Het werd in 1835 opgericht door Charles-Louis Havas en was in de begindagen vooral gericht op de bevolking van Frankrijk en haar koloniën. AFP biedt op dit moment een complete wereldwijde nieuwsservice in zes verschillende talen met alle soorten nieuwsberichten; waaronder sport, politiek, economie, cultuur, wetenschap en technologie.

Een van de voorlopers van het Amerikaanse persbureau *Associated Press* (AP) werd in 1848 opgericht door zes kranten in New York. Al snel werden de activiteiten uitgebreid, allereerst naar Canada en Latijns-Amerika. Alleen al in de Verenigde Staten levert het concern thans nieuws aan een slordige 5000 radio- en televisiestations en aan ruim 1700 kranten.

*United Press International* (UPI) werd in 1907 opgericht door de Amerikaanse krantenmagnaat Edward Ellis Scripps. In 1958 fuseerde het bedrijf met de nieuwsdienst van een andere krantenmagnaat: William Randolph Hearst.

In 1964 werd in Rome de *Inter Press Service* (IPS) opgericht. Dit non-profit persbureau kwam van de grond door samenwerking van een groep van journalisten, ngo's en ontwikkelingswerkers als reactie op de wereldwijde monopoliepositie van de andere vier internationale bureaus. De oprichters van IPS zijn van mening dat de overige bureaus veel te weinig aandacht besteden aan nieuws uit de niet-westerse landen, met name de derde wereldlanden in Afrika, Latijns Amerika en Azië. IPS is niet alleen gespecialiseerd in het nieuws uit die landen, maar vooral ook vóór die landen. Op deze wijze probeert het relatief kleine bureau een bijdrage te leveren aan de diversiteit van de internationale berichtgeving. IPS

promoot de democratische participatie van inwoners in ontwikkelingslanden en probeert bij de internationale besluitvorming beleidsmakers in het 'Zuiden' van relevante informatie te voorzien. In New York hebben zij daarom een speciaal bureau dat zich volledig richt op het nieuws van de Verenigde Naties. IPS is ook het enige internationale persbureau dat werkt op een niet-commerciële basis.

## **De 5 internationale persbureaus**

### **1. REUTERS**

Opgericht: 1851  
Aantal bureaus wereldwijd: 198  
Hoofdkantoor: Londen  
Aantal werknemers in dienst: 2498  
Website: [www.reuters.com](http://www.reuters.com)

### **2. AGENCE FRANCE PRESS**

Opgericht: 1835  
Aantal bureaus wereldwijd: 95  
Hoofdkantoor: Parijs  
Aantal werknemers in dienst: ruim 2000  
Website: [www.afp.com](http://www.afp.com)

### **3. UNITED PRESS INTERNATIONAL**

Opgericht: 1907  
Aantal bureaus wereldwijd: onbekend  
Hoofdkantoor: Washington  
Aantal werknemers in dienst: onbekend  
Website: [www.upi.com](http://www.upi.com)

### **4. ASSOCIATED PRESS**

Opgericht: 1848  
Aantal bureaus wereldwijd: 242  
Hoofdkantoor: New York  
Aantal werknemers in dienst: ong 3700  
Website: [www.ap.org](http://www.ap.org)

### **5. INTER PRESS SERVICE**

Opgericht: 1964  
Aantal bureaus wereldwijd: 100  
Hoofdkantoor: Rome  
Aantal werknemers in dienst: 250  
Website: [www.ips.org](http://www.ips.org)

## **Objectiviteit**

Alle internationale nieuwsagentschappen claimen dat zij "onafhankelijk" en "objectief" nieuws brengen. Reuters heeft als haar twee basisprincipes "independence and neutrality". AFP spreekt van "editorial quality and reliability". AP heeft het over "factual coverage all over the globe". En UPI: "fast, accurate, fair and unbalanced". IPS heeft de meest uitgebreide omschrijving. Zij spreken over "the objective of equal gender representation and balanced representation of ethnic diversity and geographical distribution."

In de vorige aflevering van deze serie hebben wij al uitgebreid stilgestaan bij de objectiviteits die journalisten en mediabedrijven aan hun producten stellen. Wanneer het gaat om internationale berichtgeving is het niet alleen de persoonlijke (subjectieve) kijk van de journalist die de objectieve berichtgeving in de weg staat. De journalist brengt tevens een diepgewortelde culturele bagage mee die een sterke invloed heeft op de berichtgeving.

Michael Schudson probeert in zijn boek '*Discovering the news*' de geschiedenis van het 'objectiviteitideaal' van journalisten te achterhalen. De begrippen 'objectief' en 'subjectief' zijn van betrekkelijk recente datum. Dit geldt overigens niet alleen voor de media, maar ook voor de wetenschap en het onderwijs. Het zijn voornamelijk commerciële overwegingen geweest die hierop een sterke invloed hebben gehad. Het waren niet zozeer de 'hogere' idealen, maar juist de uitbreiding van de klantenkring van de persbureaus rond 1900, met steeds meer verschillende soorten klanten met verschillende achtergronden en overtuigingen, die een bepaalde vorm van 'objectiviteit' noodzakelijk maakten. Om hen allen van dienst te zijn, moest namelijk een stijl van berichtgeving ontwikkeld worden (dat wil zeggen een 'kijk op de wereld') waarover alle publieksgroepen het gemakkelijk eens zouden kunnen worden en die niet te aanstootgevend of te controversieel zou zijn. Dit van oorsprong economische efficiëncie-instrument werd later 'objectieve' berichtgeving genoemd.

Desalniettemin komt Van Ginneken in zijn boek voortdurend terug op de fundamentele vaststelling dat achter iedere claim van objectiviteit altijd een opvatting (wereldbeeld) schuil gaat, waar vaak bepaalde publieksgroepen het mee eens en andere het mee oneens kunnen zijn. Dit geldt ook voor begrippen als 'neutraliteit', 'hoor en wederhoor', 'evenwichtigheid' en 'onpartijdigheid'.

## **Klantenkringen**

Wie zijn eigenlijk die klanten waarvoor de persbureaus zich zo 'objectief' mogelijk proberen te presenteren? Met andere woorden: hoe genereren persagentschappen hun inkomsten? Er zijn grofweg drie soorten klanten te onderscheiden.

Ten eerste zijn er de groepen klanten uit de zakenwereld in het Westen; zoals beurzen, beleggingsfondsen, verzekeringsmaatschappijen, effectenkantoren, enzovoorts. Dit is voor alle bureaus de grootste en meest lucratieve groep, die de meeste inkomsten binnenbrengt.

Ten tweede zijn er natuurlijk de (inter)nationale mediabedrijven en nationale persbureaus in het Westen, zoals de dagbladen, tv- en radiostations. Zij hebben natuurlijk ook eigen journalisten in dienst, maar een groot deel van het nieuws krijgen zij toch doorgespeeld via de internationale persagentschappen. Zij zijn ook de meest zichtbare groep in het openbare leven en zij zijn degenen die de publieke opinie vormen.

Ten slotte is er nog een groep klanten die het minst zichtbaar maar wel belangrijk is. Dat zijn de nationale regeringen van de rijke, ontwikkelde landen. Deze hebben altijd een nauwe band gehad met persagentschappen en vooral in tijden van oorlog zijn persbureaus nogal eens een 'doorgeefluik' voor overheidspropaganda.

## **NWICO**

Aangezien het overgrote deel van het vergaren, doorgeven en afnemen van nieuws in handen van Westerse bedrijven is, is het duidelijk dat het nieuws zeer 'gekleurd' is. Daarom ontstond er als gevolg van het groeiende onbehagen van vele ontwikkelingslanden in de jaren '70 een discussie binnen de UNESCO over een Nieuwe Internationale Wereld Communicatie Orde (NWICO). De ontwikkelingslanden waren van mening dat het rijke Westen hen zou moeten helpen, bijvoorbeeld door het financieren van persbureaus voor de Derde Wereld. Dit zou bijdragen aan een andere, meer objectieve verslaggeving over de Derde Wereld. Vooral de VS en Engeland waren hier fel tegen gekant. Zij beschouwden het als een aanval op de 'vrije (nieuws) markt' en trokken zich terug uit de debatten en uiteindelijk zelfs uit UNESCO. Hiermee stierf de NWICO uiteindelijk jammer genoeg een zachte dood.

Medio jaren '90 laaide de discussie echter weer op. Ditmaal naar aanleiding van recente megafusies in de mediawereld van bijvoorbeeld Time Warner (eigenaar van onder andere CNN) en America On Line (Amerika's grootste internetprovider). Het ontstaan van dit soort megamediabedrijven zou de 'onafhankelijkheid' van journalisten en de diversiteit en pluriformiteit in de berichtgevingen in gevaar brengen. Ook het ontstaan van onafhankelijke nieuwssites als *Indymedia* zijn een indirecte reactie op de fusiegolf in de internationale mediawereld.

## **World Summit on the Information Society**

Op dit moment zijn een aantal ngo's van over de hele wereld bezig een discussie over de wereldwijde nieuwsverdeling op de agenda te krijgen van de World Trade Organisation en International Telecommunications Union. Deze laatste organiseert, in opdracht van de Algemene

Vergadering van de Verenigde Naties, in 2003 en 2005 twee grote conferenties over de Informatie Samenleving, de zogenaamde World Summit on the Information Society. Tijdens deze belangrijke conferenties komen onderwerpen aan bod over als de vrijheid van meningsuiting, de wereldwijde digitale tweedeling tussen de 'informatierijken' in het Westen en de 'informatiearmen' in het Zuiden. Ook staat op het programma de diversiteit van de internationale nieuwsproductie en verspreiding. De rol die de grote persagentschappen hebben in de vorming van het wereldnieuws en de invloed die dat heeft op de (wereld)beeldvorming bij het publiek zal ook zeker besproken worden.

\* Mediaconcentraties

Bron : <http://www.minocw.nl/toespraken/1998/053.html>

"...In zowat alle Europese landen zie je dit fenomeen. Types als Murdoch, Berlusconi, Bertelsmann en Kirch timmeren al een tijdje fiks aan de weg. Maar belangrijker dan die namen zijn hun daden en de (politieke) invloed die zij hebben verworven. Berlusconi bijvoorbeeld, heeft het zelfs tot premier gebracht. De vergelijking gaat sowieso nogal mank, maar op het laatste punt geeft Wim Kok - zeker als het om ambtsperiode gaat - deze 'grote jongen' finaal het nakijken.

In het Verenigd Koninkrijk, maar ook daarbuiten, weet de heer Murdoch zich de laatste weken danig in de schijnwerpers. Hij wordt vanwege zijn beweerde rol achter de coulissen bij de succesvolle verkiezingscampagne van Tony Blair in veel kranten gekarakteriseerd als een regelrechte "power behind the throne".

Vele politieke analisten houden hem persoonlijk verantwoordelijk voor het Engelse verzet tegen Europa, in het bijzonder tegen de toetreding tot de EMU.

Murdoch kan met zijn machtspositie binnen de Engelse mediawereld als geen ander de publieke opinie mobiliseren. Toen hij begin deze maand een bod van ruim 2 miljard gulden uitbracht op Manchester United, reageerde de Engelse pers uiterst kritisch. De met vele ponden gelardeerde vrijage tussen de voetbalclub en de mediamagnaat zag ik in The Economist afgeschilderd als een romance van "the beauty and the beast". Murdoch's eigen The Sun zag daarentegen evidente voordelen in deze deal van de eeuw.

Enkele jaren geleden gebruikte Murdoch de sport al als een stormram om abonneetelevisie aan de man te brengen. In Amerika werd zijn Fox-kanaal zelfs het vierde landelijk station, dankzij de rechten op de National Football League. BSkyB verwierf de rechten op de Premier League en werd op slag de meest winstgevende satellietzender en de dominante speler in de Engelse markt voor betaal-televisie. Met de Macunians in de knip wil Murdoch zijn greep vergroten op het voetbal en de lucratieve uitbating van de sportrechten.

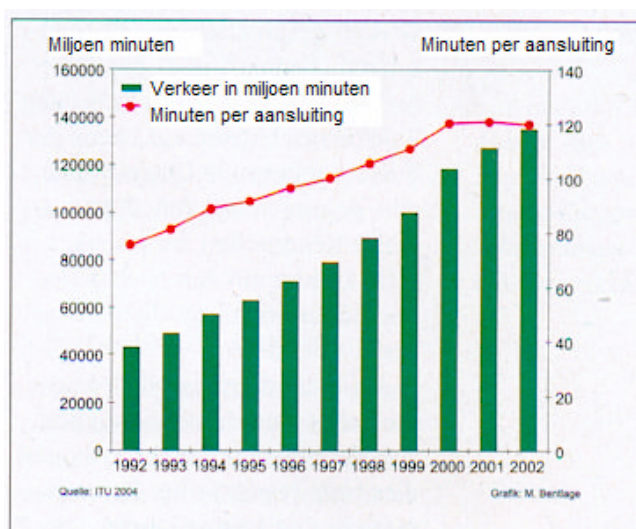
Al met al zitten er dus wel bedenkelijke kanten aan al die concentratiebewegingen. Vooral burgers moeten flink dokken door de exorbitante prijsstijging op de markt van programmarechten, met name voor sportevenementen en speelfilms...."

## 2.2.3.2. Telecommunicatie

\* De evolutie van het telefoonverkeer en de telecommunicatie-uitrusting

Bron : *Geographische Rundschau, februari 2005*

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Internationaal telefoonverkeer (miljard minuten)	38	43	49	57	63	71	79	89	100	118	127
Telefoonaansluitingen (x miljoen)	546	572	604	643	689	738	792	846	905	983	1 053
Mobiele telefoonaansluitingen (x miljoen)	16	23	34	56	91	145	215	318	490	740	955
Computers (x miljoen)	130	155	175	200	235	275	325	375	435	500	555
Internetgebruikers (x miljoen)	4	7	10	21	40	74	117	183	277	399	502



\* Kerncijfers over de telecommunicatie van enkele landen

Bron : *Geographische Rundschau, februari 2005*

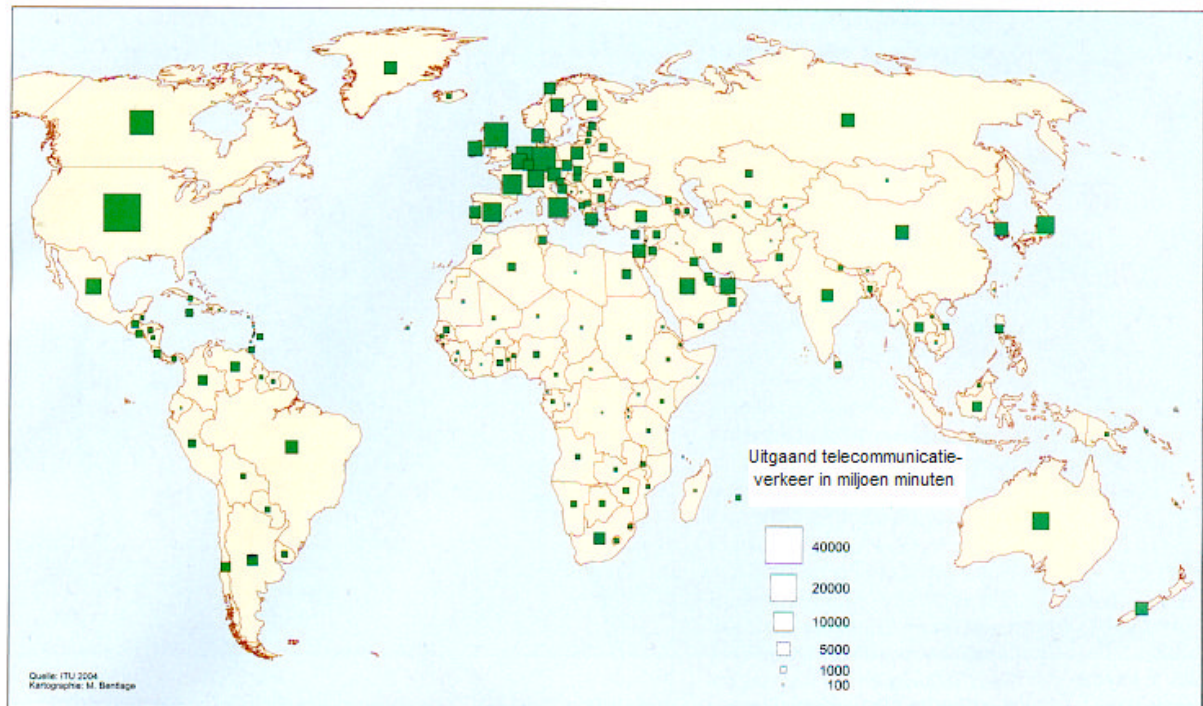
Op onderstaande tabel zijn de eerste 10 landen de landen met de laagste aansluitingsdichtheid van telefonie ter wereld, de laatste 10 met resp. de hoogste aansluitingsdichtheid.

	telefoon aansluitingen (x 1 000)	telefoon- aansluitingen per 1 000 inw.	verandering van de tele- foonaansluitingen in % 1993-2002	uitgaand telefoonverkeer in miljoen min.	uitgaand telefoonverkeer in min./1000 inw.	uitgaand telefoon verkeer in min./ aan- sluiting	verandering v. h. uitgaand telefoonverkeer (%) 1993-2002
Tsjaad	12	1,50	158,91	4	493	328	130,40
Niger	22	1,91	113,18	6	538	282	108,78
Oeganda	55	2,23	164,69	7	283	127	159,26
Centr.Afr. R.	9	2,27	33,20	4	1060	466	102,56
Cambodja	35	2,57	740,31	10	715	278	86,04
Burundi	22	3,16	42,02	3	401	127	65,58
Guinea	26	3,39	124,45	8	1 099	324	91,30
Madagascar	59	3,74	70,92	7	416	111	52,95
Bangladesh	606	4,55	146,37	39	295	65	163,76
Mozambique	84	4,63	50,98	23	1 269	274	107,81
Canada	20 205	643,18	20,86	8 183	260 489	405	245,86
USA	186 232	645,81	25,74	40 337	139 880	217	254,05
Duitsland	53 780	651,59	45,35	10 186	123 411	189	126,25
IJsland	188	652,77	30,92	37	128 472	197	53,53
Cyprus	492	688,05	59,19	256	358 042	520	172,34
Denemarken	3 701	688,69	20,95	792	147 376	214	76,39
Noorwegen	3 343	734,40	43,17	551	121 046	165	46,54
Zweden	6 579	735,66	11,32	1 516	169 518	230	99,47
Zwitserland	5 419	744,27	27,03	2 590	355 720	478	64,76
Luxemburg	355	796,82	65,43	463	1 038 117	1 303	138,66

\* Top 50 wereldwijde telecom- en IT-ondernemingen

\* Telecommunicatieverkeer en handelsexport

Bron : *Geographische Rundschau*, 2005



\* Numerieke evolutie van het computerpark aangesloten op het www, het aantal telefoonlijnen en GSM-toestellen voor elk land van de wereld (in zoverre cijfers beschikbaar zijn)

[http://unstats.un.org/unsd/mi/mi\\_series\\_results.asp?rowID=604&fID=r15&cgID](http://unstats.un.org/unsd/mi/mi_series_results.asp?rowID=604&fID=r15&cgID)

\* Toegang van de bevolking tot informatie- en communicatietechnologie

<http://statbel.fgov.be>

\* Top van wereldwijde telecom- en IT-bedrijven

Bron : <http://www.oecd.org/dataoecd/20/11/34083382.xls>

### OECD Key ICT indicators

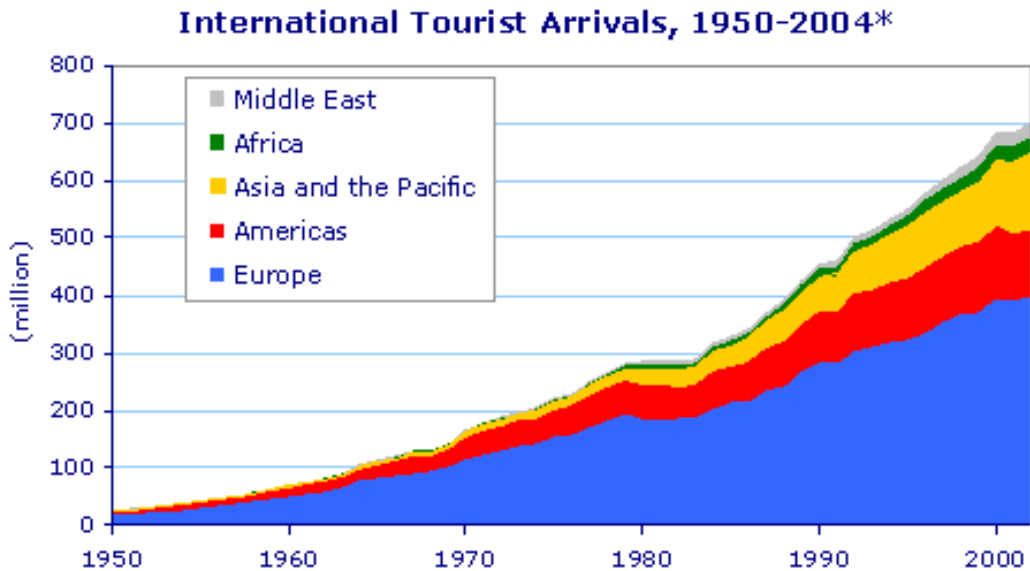
	<b>Country</b>	<b>Industry</b>	<b>Revenue</b>	<b>Employees</b>	<b>R&amp;D</b>	<b>Net</b>
NTT	Japan	Telecommunications	91 026	207 363	3 300	
IBM	USA	IT equipment	86 902	..	4 932	
Siemens	Germany	Electronics & components	85 894	417 000	6 939	
Hewlett-Packard	USA	IT equipment	71 256	..	3 654	
Verizon Communications	USA	Telecommunications	67 734	229 500	..	
Hitachi	Japan	Electronics & components	67 157	..	..	
Sony	Japan	Electronics & components	63 353	161 100	3 693	
Matsushita Electric	Japan	Electronics & components	62 744	288 324	..	
France Telecom	France	Telecommunications	52 048	..	..	
Deutsche Telekom	Germany	Telecommunications	50 528	..	..	
Vodafone	UK	Telecommunications	47 962	66 667	267	
Toshiba	Japan	IT equipment	47 944	165 776	2 810	
Samsung Electronics	Korea	Electronics & components	47 613	..	..	
SBC Communications	USA	Telecommunications	42 310	175 400	..	
NEC	Japan	IT equipment	41 090	145 807	2 511	
Fujitsu	Japan	IT equipment	38 480	157 044	2 381	
Nokia	Finland	Comms equipment	37 670	52 714	4 617	

Source: OECD Information Technology Outlook 2004

## 2.2.4. Toerisme

### 2.2.4.1. Explosieve groei van toeristische verplaatsingen en toerisme als economische sector

\* Bron: [www.world-tourism.org/](http://www.world-tourism.org/)



\* Bron : [www.world-tourism.org/](http://www.world-tourism.org/)

2003

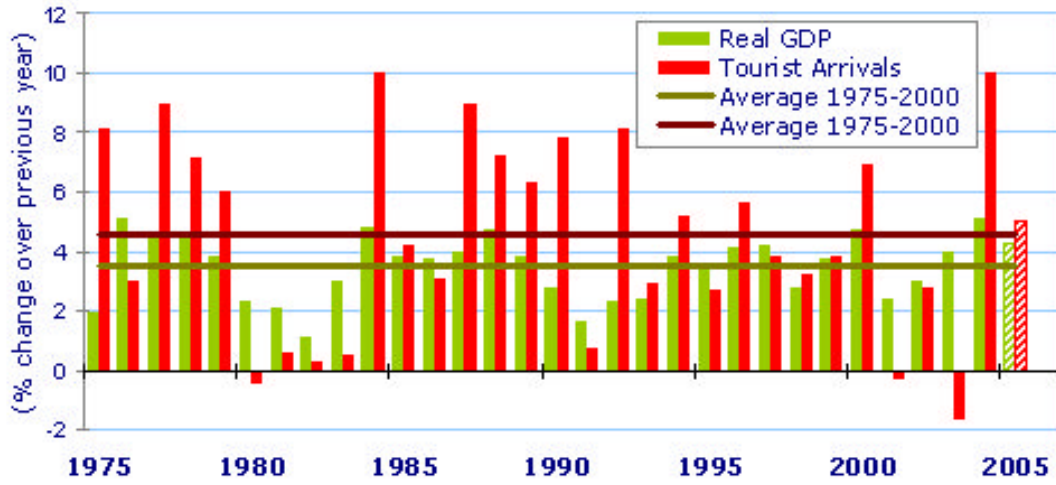
#### World Exports of merchandise and commercial services (Balance of Payments, Goods and Services Credit)

	US\$ billion	Share (%)	Share (%)
<b>Total</b>	<b>9,089</b>	<b>100</b>	
<b>Merchandise exports</b>	<b>7,294</b>	<b>80</b>	
Agricultural products	674	7	
Mining products	960	11	
Manufactures	5,437	60	
Other	223	2	
<b>Commercial services</b>	<b>1,795</b>	<b>20</b>	<b>100</b>
Transportation	405	4	23
Travel	525	6	29
Other	865	10	48

Source: World Trade Organization, World Tourism Organization

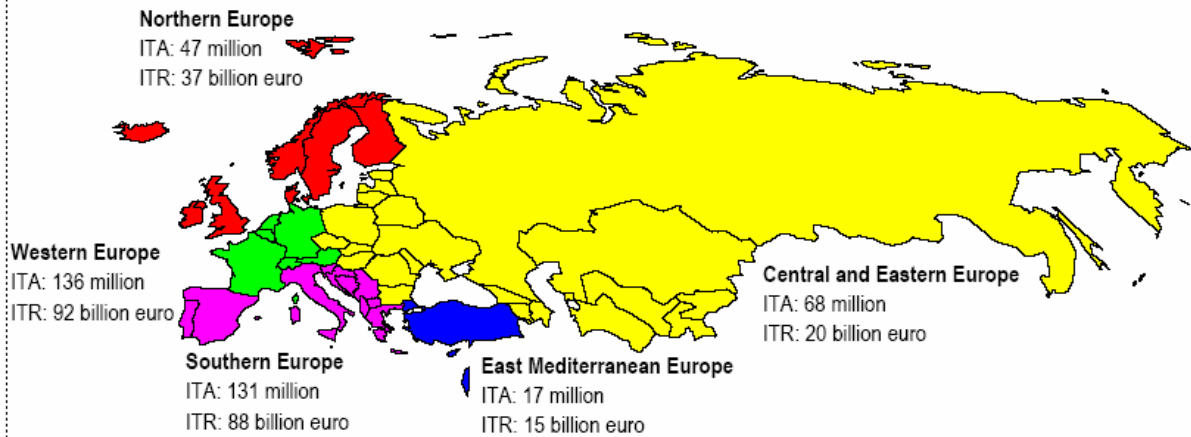
\*

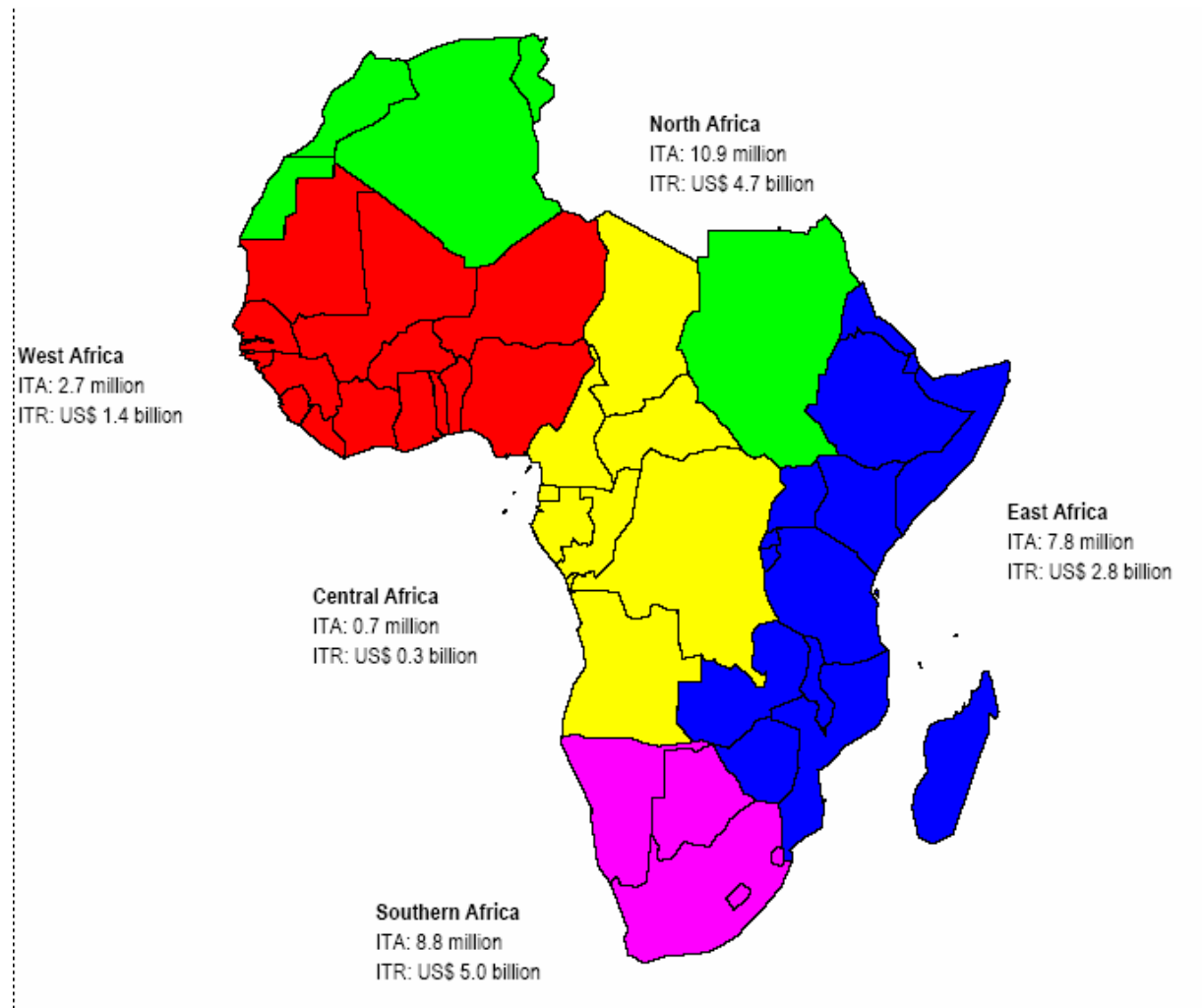
### Economic Growth (GDP) & International Tourist Arrivals



\*

### Europe: International Tourist Arrivals (ITA) and International Tourism Receipts (ITR)





#### 2.2.4.1. Toerisme en effecten op interculturele contacten

\* Bron : [www.world-tourism.org/](http://www.world-tourism.org/)  
*Global codes of ethics in tourism*

### **Principles**

The Code includes **nine articles** outlining the "rules of the game" for destinations, governments, tour operators, developers, travel agents, workers and travellers themselves. The **tenth article** involves the redress of grievances and marks the first time that a code of this type will have a mechanism for enforcement.

#### **ARTICLE 1**

Tourism's contribution to mutual understanding and respect between peoples and societies

#### **ARTICLE 2**

Tourism as a vehicle for individual and collective fulfilment

#### **ARTICLE 3**

Tourism, a factor of sustainable development

**ARTICLE 4**

Tourism, a user of the cultural heritage of mankind and contributor to its enhancement

**ARTICLE 5**

Tourism, a beneficial activity for host countries and communities

**ARTICLE 6**

Obligations of stakeholders in tourism development

**ARTICLE 7**

Right to tourism

**ARTICLE 8**

Liberty of tourist movements

**ARTICLE 9**

Rights of the workers and entrepreneurs in the tourism industry

**ARTICLE 10**

Implementation of the principles of the Global Code of Ethics for Tourism

*\* Is reizen de beste manier om andere culturen te begrijpen ? (Bron : MO\* Magazine)*

Vluchten kan niet meer, reizen wel – als je over een visum en een gevulde bankrekening beschikt. Meer mensen reizen vaker, ook naar verre landen. Ze willen méér dan zon, zee en zand. Wie zijn grenzen verlegt, zegt de reissector, verruimt de blik : de beste garantie to interculturele ontmoeting, want reizen heeft het voordeel van de doorleefde ervaring. Niet iedereen deelt deze overtuiging. Reizigers blijven consumenten, zeggen critici, en voorverpakte reizen – ook als ze duurzaam genoemd worden - exotiseren culturen, herleiden mens en natuur tot bezienswaardigheden, en banaliseren het werelderfgoed. MO\* vroeg vier kenners naar hun mening.

Nina Rao (coördinator van de Indiase ngo Equitable Tourism Options) : *touroperators herleiden culturen tot voorgekauwde producten IN een wereld die in de tang zit van ongelijkheid en oorlog, imperialisme en racisme, kan je niet volhouden dt toerisme bijdraagt tot meer en beter begrip tussen de mensen. Onderzoek toont aan dat lokale gemeenschappen zelfs de impact van het rugzaktoerisme als overwegend negatief ervaren. Daar zijn diverse redenen voor. Toeristen tonen weinig of geen respect voor de lokale cultuur. Culturele uitwisseling staat niet op het prioriteitenlijstje van de meeste reizigers en taalbarrières overbruggen, is van ondergeschikt belang. Normloosheid, gettomentaliteit, neiging tot uitbuiting van de lokale inwoners, drugs- en seksincidenten,.... Het schijnt helaas allemaal samen te gaan met toerisme. De clichématige noord-zuidenbeelden over rijk en arm vind je ook terug in toerisme. De ontwikkelingsrol die toerisme in onderontwikkelde regio's wil spelen, is twijfelachtig. Deze regio's worden klaargestoomd om als volwaardige partner in de consumptiemaatschappij*

*te stappen, alleen hebben ze daar zelf niet om gevraagd. Touroperators herleiden hun cultuur tot een voorgekauwd product. Het huidige monoculturele toerisme stimuleert geen culturele uitwisseling, maar homogeniseert de culturele diversiteit.*

*Ely Lopez (Boliviaanse antropologe) : Het heden wordt te vaak weggestopt.*

*Ik heb vooral problemen met het toerisme van de uitgestippelde route. Volgens het "opgepoetste-reisprincipe" krijgen veel toeristen enkel te zien wat ze willen zien : cultuur in een historische context. Het heden is netjes weggestopt achter de mooie ruïnes van Cusco, contact met de plaatselijke inwoners blijft beperkt tot een kiekje. Uit het programma wordt alles geschrapt wat een smet op het reisblazen kan vormen : de lokale markten, de armenwijken en de "uitwassen" ervan. Het dagelijkse leven, kortom. Interactie is er nauwelijks, waardoor de stereotiepen worden bevestigd : de gringo komt met het grote geld, de indiaan wordt herleid tot exotisme. Westerse reizigers komen naar Cusco op zoek naar schoonheid. Het landschap met de zoutmijnen van Uyuni is prachtig, en staat in schril contrast met San Cristobal, één van de grootste zilvermijnen van het land, op een steenworp daarvandaan. Deze openluchtmijn verandert het landschap radicaal, maar dit krijgen toeristen niet te zien. Het zou hun beeld over de ongereptheid van Peru schaden. Uiteraard beklijft een reis meer dan een boek. Maar info over een land – over zijn natuurlijke rijkdommen en milieu, zijn demografie, de sociale, economische en politieke context - heb je nodig wil je er een genuanceerder beeld van krijgen dan wat je overhoudt van de culturele en natuurattracties.*

*Erik Brusten (reisjournalist) : Ik hoop dat duurzaam reizen mogelijk is. Reizen is (her)ontdekken, je onderdompelen in andere geuren, kleuren, landschappen, talen en geluiden, opinies en ideeën – dat kan dicht bij huis zijn of ver weg. Wat reizen zo de moeite maakt, is de lijfelijke ervaring, de interactie tussen mensen. Is echt duurzaam reizen mogelijk ? Ik hoop het , ik probeer het. Maar ik weet eerlijk gezegd niet altijd of het lukt. Luchttransport veroorzaakt milieuschade, de ontwikkeling van toeristische resorts genereert vaak negatieve milieugevolgen en sociale effecten, kapitaalstromen blijven meestal niet in landen die zich openstellen voor toerisme, toeristen – ook de avontuurlijke – gedragen zich soms als olifanten in een porseleinkast.*

*Reizen is vooral weggelegd voor degenen die over de middelen beschikken , het is een statussymbool geworden : "mijn reis, mijn vrijheid".*

*Reizigersstromen bewegen zich overwegend in Noord-Zuidrichting. Als er dan toch een reiziger in omgekeerde richting gaat, ontvangen wij hem niet altijd met open armen, omdat hij niet altijd over de vereiste papieren, euro's of dollars beschikt.*

*Moeten we reizen dan maar afschaffen of verbieden ? Los van de vraag of dat überhaupt kan, zou ik het betreuren als deze kans op communicatie met andere culturen zou verdwijnen. Dat belet niet dat de reizende consument moet worden aangezet tot (meer) respect.*

*Nikkie Mellis (coördinator van de Gezamenlijke Actie Duurzaam Reizen = Mensenbroeders, Vredeseilanden, Kwia, Karavaan en Joker)*

*Reislust is vaak ingegeven door een gezonde drang naar persoonlijke verrijking. Hoe groter je openheid op reis, hoe diepgaander je ervaring. Uiteraard mag die verrijking geen schadelijke sporen achterlaten. Dat*

*betekent respect voor de lokale bevolking, de plaatselijke cultuur, het milieu en de economie. Om andere culturen te begrijpen, trek je best zoveel mogelijk tijd uit. Vandaar ook het begrip duurzaam. Ik denk niet dat duurzaam reizen in strikte zin bestaat. Het is een kwestie van zo duurzaam mogelijk te reizen door de juiste keuzes te maken. Je moet je in elke reisfase de vraag stellen of je de juiste stappen onderneemt. Dat begint al bij de voorbereiding van je reis, door bijvoorbeeld niet automatisch de goedkoopste vliegtuigmaatschappij uit te kiezen. Sommige maatschappijen verkopen tickets aan spotprijzen, maar nemen een loopje met de milieuwetgeving. Zo kan je tal van keuzes maken zonder moraalridder te willen spelen. Met onze duurzame cultuur- en projectreizen willen wij blijven genieten. We bezoeken ontwikkelingsprojecten, maar daarnaast bieden wij onze reizigers ook een stevige brok cultuur. Ons ultieme doel is uiteindelijk om totaal overbodig te worden, maar momenteel valt nog heel wat te sensibiliseren bij de onwetende massatoerist.*

\* Pauselijke boodschap wereldtoerismedag 2004

Fragment uit de boodschap van paus Johannes Paulus II voor de 25ste Wereld Toerisme Dag op 27 september 2004

De titel luidt:

Sport en toerisme: twee levende krachten voor wederzijds begrip, cultuur en de ontwikkeling van samenlevingen

*"On the occasion of the forthcoming World Day of Tourism that will be celebrated on 27 September, I am pleased to address all who work in this sector of human activity to offer them several thoughts that highlight the positive aspects of tourism. As I have already pointed out on other occasions, tourism improves relationships between individuals and peoples; when they are cordial, respectful and based on solidarity they constitute, as it were, an open door to peace and harmonious coexistence. Indeed, much of the violence that humanity suffers in our times is rooted in misunderstanding as well as in the rejection of the values and identity of foreign cultures. Therefore, it would often be possible to get the better of these situations thanks to a better reciprocal knowledge. In this context I am also thinking of the millions of migrants who must play a participatory role in the society that hosts them, which is founded above all on appreciation and recognition of the identity of each person or group. The World Day of Tourism, therefore, not only offers a fresh opportunity to reinforce the positive contribution of tourism to building up a more just and peaceful world, but also to a deeper reflection on the concrete conditions in which tourism is organized and practised. In this regard, the Church cannot fail to repeat once again her essential views on humankind and on history. Indeed, the supreme principle that must govern human coexistence is respect for the dignity of each person, created in the image of God and thus a brother or sister to all. This principle must guide all political and economic activity, as the social teaching of the Church has demonstrated. It must also inspire cultural and religious coexistence. "*

\*Getuigenis van een vrijwilligster in Chennai in India.

"HET IS NIET ALTIJD GEMAKKELIJK"

Nele Van Tomme

23 mei 2005

*Jawel. In een internetcafe in Nungambakkam, zit ik op mijn gemakje naar studio Brussel te luisteren (ik zap een beetje). Vreemd. Je hoort hoe het verkeer op de ring rond Brussel tussen Zaventem en Machelen strop zit, terwijl je -zoals mijn moeder het zo mooi formuleert- ondersteboven aan de andere kant van de aardbol zit. Het stemt tot nadenken...*

*Ik krijg heel wat reacties van mensen op mijn mails. Ze vinden het allemaal heel mooi wat ik doe. Iets dat veel moed vergt. Vreemd. Hoe de realiteit onder ogen zien iets is wat moed vergt. Je ogen sluiten zo gemakkelijk, dat is waar. Maar ik vind net mijn ogen sluiten erg moeilijk. Je wordt zo gemakkelijk geconfronteerd met de harde kant van het leven. Ok. Ik zoek het een beetje. Ik lees er over, bekijk documentaires, ben er mee bezig. Waarom? Omdat ik vind dat dit iets is waarvoor je je ogen gewoon niet kan sluiten. Ik vind dat iedereen bewust moet zijn van het onrecht dat het gros van de wereldbevolking treft. Ik heb net het boekje 'De feiten over globalisering', uitgegeven door 11.11.11, uit en ik vind dat het verplichte literatuur is voor iedereen. Het doet je beseffen hoe alles verbonden is met elkaar en hoe wij onrechtstreeks of rechtstreeks door onze acties in België bijdragen aan de armoede in het Zuiden. Het is hallucinant. Om kippenvel van de krijgen. En voor slechts 10 euro verkrijgbaar in de Wereldwinkel.*

*En waarom ik dan voor 5 maanden vertrek om in de sloppenwijken les te geven aan voormalige kinderarbeidertjes. Weet je, ik heb helemaal niet het gevoel die de vorige zin oproept bij de doorsnee Belg. Die sloppenwijken zijn straten met huizen met families in, met een moeder en een vader, een middagmaal en een huwelijksfeest, een teeveetje en een voorraadkast ... Die kinderarbeidertjes zijn kinderen met een naam en een glimlach, familie en vriendjes, een bal en een geïmproviseerde cricketbat, een snoepje en vlechtjes in het haar,... De organisatie die hen die glimlach bezorgt is Arunodhaya die hen en hun families ondersteunt. Niet ik. De glimlach die op mijn lippen staat is omdat ik bij Arunodhaya kan werken, is omdat ik de kans heb om hen te leren kennen, omdat ik een gezicht en een verhaal heb achter "vijf maand sloppenwijken en kinderarbeidertjes". Weet je, het besef van dit, van dit 'andere', is een verrijking die voor mij veel meer waard is dan al het geld van de wereld. We groeien op in vanzelfsprekendheden en overvloeden. En af en toe uit die wereld stappen, doet je met andere ogen naar de wereld kijken. Het geeft je het vermogen om even in de wereld van een ander te stappen en hun situatie te begrijpen, de stereotypen en vooroordelen doorbrekend. En die ander heeft het niet altijd even breed of goed als jij. Die ander kan een tsunami slachtoffer zijn in Chennai, een migrant uit Rwanda in België, een bedelaar in Brussel, ... Je leeft dan even mee, in minder goede maar ook in goede momenten. Dus ik zie hier niet alleen miserie, ik zie ook het mooie in hun leven.*

*Ooit las ik in een boekje (toevallig verplichte literatuur voor de Engelse les in het vijfde jaar humaniora), "Don't judge a man until you have walked his mocassins". Jawel, het verhaal speelde zich af tussen de Indianen.*

*Maar het belangrijkste is dat die zin mij zo enorm is bijgebleven. Ik wil die 'mocassins' even aan hebben. En leren van de wandeling die ik ermee gemaakt heb.*

*Een ander mooi geschenk dat zo'n ervaring met zich meebrengt is dat je de kleine dingen zoveel meer leert appreciëren. Zoals water, een koel briesje in de schaduw, een maaltijd, een vriendschap, een open deur, tijd nemen voor een ander, ... Je bent content met de dingen die je hebt en je hoeft niet altijd meer.*

*Maar het is niet altijd gemakkelijk. Heb je enig idee hoe rottig ik mij voel als ik beseft dat ik op 23-jarige leeftijd zonder een deftige job gehad te hebben al in staat ben geweest om Uganda, Senegal, Zuid-Afrika en India te bezoeken, en er hier mensen zijn die de mogelijkheid nog niet eens hebben om elke keer een treinticketje te betalen als ze gewoon naar de andere kant van de stad moeten. Enig idee hoe mottig ik mij voel wanneer ik van 2500 vrouwen hun maandelijks familie-inkomen moet intypen terwijl ik met datzelfde bedrag een week a twee weken doe... Enig idee hoe lastig het is om al die bedelaars te negeren omdat je gewoon niet iedereen die je ziet zitten een centje kan geven.*

*Ik voel mijn maag alle keren omdraaien als ik lees hoe Coca-Cola het drinkwater van een hele regio wegpompt, om zelf woekerwinsten binnen te halen. Hoe het Westerse streven naar vrijhandel een niet te onderschatten impact heeft op de werkgelegenheid in het zuiden. Hoe ons onbeperkt produceren het milieu naar de knoppen helpt.*

*Jawel, het is niet altijd gemakkelijk.*

*Maar het is de realiteit. En die kan je niet altijd zomaar opzij schuiven.*

*Ik ben blij dat ik het gedaan heb. Ook al moet ik iedereen en alles in België even achter me laten. En geloof mij; ik mis mijn Robin, zussen, ouders, grootouders, vriendinnen, brood, stukje kaas, stamcafeetjes, de Gentse Feesten, theateravondjes, ... ook wel. Maar God. Dat is maar voor even. En ook al is het niet altijd even gemakkelijk. Ook al voel ik mij af en toe rotslecht. Maar de vele mooie momenten verlichten dit alles, en ik voel me dan beter dan ooit...*

*Het is een beetje je evenwicht zoeken tussen je gevoelens en indrukken.*

\* Expositiereizen (of inleefreizen) georganiseerd door Broederlijk Delen  
**SAMENVATTEND SCHEMA : Wat een exposure wel en niet is ?**

NIET  
↓

→ een landenbezoek  
**Het is niet de bedoeling om in een paar weken een land te "ontdekken" via allerlei uitstappen en bezoeken aan toeristische bezienswaardigheden**

WEL  
↓

→ een reis waar je meer "gast" bent dan toerist  
**We zijn te gast bij de partners van Broederlijk Delen en bij de gemeenschappen die betrokken zijn in hun werking. Deze mensen laten je binnen in hun leefwereld, en dat is een unieke kans om een land op een heel ander manier te leren kennen.**

→ een luxueuze reis  
**Luxueuze hotels, toeristische uitstappen en comfortabele omstandigheden zitten niet in de reis vervat.**

→ een sobere reis, dicht bij de mensen  
**We overnachten in sobere omstandigheden: gasthuizen van organisaties, kloosters, budgethotels en bij mensen thuis.**

→ een reis die je volledig zelf kan plannen  
**Het programma van de reis ligt in grote lijnen vast. Er kan niet zomaar op individuele basis van worden afgeweken. Soms zijn er wel verschillende opties.**

→ een omkaderde groepsreis  
**Een exposure is een groepsreis waarin je met ongeveer 12 tot 16 mensen samen ervaringen opdoet. Personeelsleden en vrijwilligers van Broederlijk Delen nemen tijdens de voorbereiding de vormingstaak op zich. Tijdens de reis zorgen coöperanten en personeelsleden van Broederlijk Deen ter plaatse voor een goede omkadering. Het succes van de reis is een verantwoordelijkheid van iedereen: begeleiding en deelnemers.**

→ een gemakkelijke reis  
**Een exposure is zeker geen ontspannend reisje waarin je enkel geraakt wordt door de mooie aspecten van een land als het klimaat, de cultuur en het lekkere eten.**

→ een intense ervaring  
**De confrontatie met een totaal andere cultuur, met armoede en met onrecht kan vaak schokkend zijn. Een exposure is een enorm intense ervaring waarin je emotioneel en rationeel heel wat te verwerken krijgt, zowel tijdens als na de reis.**

→ eenrichtingsverkeer  
**in een exposure leren wij niet enkel van onze ontmoetingen.**

→ uitwisseling  
**EEN EXPOSURE MAG GEEN ÉÉNRICHTINGSVERKEER ZIJN. EEN EXPOSURE MOET LEIDEN TOT EEN BETER BEGRIIP VAN MEKAARS LEEFWERELD EN MAATSCHAPPIJ, TOT WAARDERING EN VERRIJKING WEDERZIJD. BOVENDIEN ZULLEN DE DEELNEMERS NIET ALLEEN KENNISMAKEN MET DE MANIER WAAROP (PARTNER)ORGANISATIES IN**

NIET  
↓

WEL  
↓

---

**ZUIDEN WERKEN EN HOE EN WAAROM  
BROEDERLIJK DELEN ERMEE SAMENWERKT; HET IS  
OOK BELANGRIJK DAT DE MENSEN IN DE  
PLAATSELIJKE ORGANISATIES AANVOELEN OP  
WELKE MANIER BROEDERLIJK DELEN, M.M.V.  
DUIZENDEN VRIJWILLIGERS, IN VLAANDEREN  
BOUWT AAN EEN WERELDWIJD WEB VAN  
SOLIDARITEIT EN AAN RECHTVAARDIGERE  
STRUCTUREN.**

---

→ vrijblijvend

→ een engagement  
**Deelnemen aan een exposure vergt een  
behoorlijke tijdsinvestering van alle  
betrokkenen. We verwachten van elke  
deelnemer een ernstige inzet tijdens de  
voorbereiding, de reis zelf en de follow-  
up.**

---