



Research article

מאמר מחקר

ממקבצי תיירות לדרך תיירות לאורך ציר ים המלח והערבה

ש' קרקובר

המחלקה לגאוגרפיה ופיתוח סביבתי, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, באר שבע
ומרכז מחקר ים המלח והערבה, נווה זוהר
פרטי התקשרות: shaul@bgu.ac.il

ת ק צ י ר

עניינו של מאמר זה בזיהוי מקבצי תיירות (tourism clusters) לאורך כביש 90 מצומת בית הערבה ועד קיבוץ אילות בואכה אילת, כאחד האמצעים לקידום הפיתוח התיירותי. זהו ציר ליניארי שאורכו כ-300 קילומטרים, והוא הציר העיקרי שמקשר את מרכז הארץ עם חופי ים המלח ועם מזרח הנגב ואילת. במאמר אכן מזהים מקבצי תיירות אחדים שהתפתחו לאורך ציר כביש 90 מצפון ים המלח ועד אילת (לא כולל), ומוצגת שאלה: האם ראוי שהמשך ההתפתחות יישען בעתיד על המקבצים שנוצרו עד כה, או שכדאי לחלופין לאמץ אסטרטגיית פיתוח חדשה שנקראת דרכי תיירות (tourism routes). בהתאם לרעיון זה, מטרה נוספת של המאמר היא להעריך את הפוטנציאל של היווצרות שיתופי פעולה בין היזמים בתוך כל מקבץ ובין מקבצים שכנים מחד גיסא, ולשקול את היתרונות ואת החסרונות שבאימוץ אסטרטגיית פיתוח של דרך תיירות מאידך גיסא. המסקנה העולה מבחינת שתי האפשרויות היא שיש עדיפות לריכוז מאמצי פיתוח התיירות באמצעות ייזום ותכנון של דרך תיירות. אמנם אין מניעה להמשך הפעילות התוך-מקבצית, אך הסיכוי לפרוץ ממנה לפעילות בין-מקבצית נראית בלתי סבירה בשל האופי המשתנה של המקבצים הממוקמים לאורך הציר. לעומת זאת ייזום משותף של דרך תיירות איננו מחייב אלא פעילות שיווקית, שדורשת שיתוף פעולה פשוט יותר בהשוואה לשיתופי פעולה עסקיים אחרים.

מילות מפתח:
מקבצי תיירות
דרכי תיירות
ציר כביש 90 דרום
דרך הבקע הגדול

From Tourism Clusters to Tourism Route along the Great Rift Valley, Israel

S. Krakover

Department of Geography and Environmental Development, Ben-Gurion University of the Negev
and Dead Sea and Arava Science Center, Neve Zohar, Israel
Correspondence: shaul@bgu.ac.il

A B S T R A C T

This article focuses on identification of tourism clusters along the southern section of route 90 as a means of regional development via the tourism industry. This section of the route extends along 300 kilometers and connects the central parts of Israel, including Jerusalem and Tel Aviv, with the Dead Sea and Eastern Negev area down to Eilat. Several tourism clusters have been identified. However, the article poses a theoretical and practical question regarding future development: Is it advisable to continue relying on the cluster strategy or rather moving to the application of tourism route strategy? Findings suggest that adapting tourism route strategy is preferable. This is because the probability of cooperation between neighboring tourism clusters as a means of expanding tourism activities is considered unlikely due to variation in the types of accommodation offered and ensuing divergent interests. This deficiency can be remedied by employing tourism route strategy of development. This strategy relies heavily on joint marketing program which is easier to achieve among the operators belonging to diverse clusters.

Keywords:

Tourism Clusters
Tourism Routes
Route 90 south
Great Rift Valley Route

את חשיבותם של שיתופי פעולה במקבצים של עסקים קטנים בתחום תיירות היין והאוכל בניו זילנד. ג'קסון ומרפי (Jackson and Murphy, 2006) חקרו את החלת מודל המקבצים בארבע עירות הממוקמות לאורך נהר המוריי (Murray) באוסטרליה. הם דיווחו על היתרונות של החלת המודל בשלוש מעירות המחקר וגם על חסרונם של תנאים נאותים להחלתו בעיירה הפחות מפותחת מבין הארבע. ג'קסון (Jackson, 2006) בדקה את האפשרות להחיל את מודל המקבצים לפיתוח התיירות באזורים הפריפריאליים בסין המערבית. לדעתה, יישום המודל באזורים אלו ייתקל בקשיים בגלל תת-הפיתוח שלהם ומשום אופיו של המשטר הסוציאליסטי.

בצד ניסיונות לבדיקת המודל ויישומו התפתחה גם ביקורת על מודל המקבצים של פורטר (Porter, 1988). מוטיאמה (Motoyama, 2008) למשל טוען שהמודל של פורטר הוא תיאורי וסטטי, ולכן איננו מסוגל לספק רקע תאורטי לגבי ההתפתחות ההדרגתית הדינמית של המקבץ. כמו כן אין די כלים למדוד את הקישוריות של העסקים בתוך המקבץ ולשלב את התרומה של הסקטור הציבורי. גם ואנג וקרקובר (Wang and Krakover, 2008) הראו שדגם שיתוף הפעולה המתפתח בתוך מקבצים בתחום התיירות אין בו שיתוף מלא (cooperation) וגם לא תחרות מלאה (competition), אלא שילוב של שניהם יחד בדגם שנקרא בשם coopetition.

אסטרטגיית הפיתוח האזורי המבוצעת באמצעות דרכי תיירות היא צעירה יחסית. לדוגמה בספרד זכתה דרך הצליינים לסנטיאגו דה קומפוסטלה לפרסום רב ולתחיה מחודשת בשני העשורים האחרונים (Grabow, 2010). באופן דומה מעודדת מועצת אירופה, שמושבה בשטרסבורג, את יצירתם של דרכי מורשת תרבותית (cultural routes) ברחבי אירופה. לשם כך אף ייסדו בשנת 1997 ארגון מיוחד בשם "המכון האירופי לדרכי תרבות" (The European Institute of Cultural Routes) שמושבו בלוקסמבורג. עד כה אושרו על ידי מועצה זו כעשרים דרכי תרבות שונות. מוסד זה אישר בשנת 2004 אף את הדרך האירופית של המורשת היהודית (The European Route of Jewish Heritage).

ניתן להבחין בין דרכי תיירות נושאיות לבין דרכי תיירות כוללניות (Olsen, 2003). דרכי היין (Bruwer 2003; Telfer, 2001) הן דוגמה לדרכי תיירות נושאיות, והן היו הסנוניות שבישרו את הולדתן של דרכי התיירות החדשות. בישראל נכתבו עבודות על תיירות יין שדרכי היין מוזכרות בהן, אך רק כבדרך אגב (גלעד, 1985; שור ומנספלד, 2010). דרכים אחרות הן דרכי תיירות נישא (niche tourism) נושאיות כמו המורשת היהודית (Russo and Roamgosa, 2010) או המורשת הוויקינגית (Halewood and Hannam, 2001). בדרכי התיירות הכוללניות, לעומת זאת, המבקר נחשף למגוון רחב של תופעות טבע ומוקדי עניין מעשי ידי אדם, המצויים לאורך ציר בעל מכנה משותף כלשהו (Briedenham and Wickens, 2004; Rogerson, 2007). הדרך לאורך ציר כביש 90 דרום, המוצגת במאמר זה, שייכת לקבוצת הדרכים הכוללניות. יצוין כי באזור ים המלח נערכה עבודה מקיפה בנושא חינוך לסביבתיות ותיירות בת-קיימא, שחלק מתוצאותיה פורסמו על ידי גסול, פז ומנספלד (2005).

חקר מקבצי תיירות (tourism clusters) מספק מידע על פוטנציאל הפיתוח האזורי הגלום בהתקבצותם של עסקים תיירותיים. המחקר בתחום זה עוסק בבירור האמצעים לשיתופי פעולה שעומדים לרשות הזימים הן אלו שבתוך המקבץ והן אלו שנמצאים באזורים שכנים. שיתופי הפעולה נעשים על פי רוב על ידי איגום משאבים לצורך פעילות משותפת לשיפור ההיצע ולהגדלת הביקוש (Porter, 1998). המקבצים הנחקרים הם בדרך כלל כאלה שיש להם הן צירי אורך והן צירי רוחב. במאמר זה נבחן פוטנציאל המקבצים בציר שבו קיים ממד אורך בלבד. שאלת המחקר היא האם לאורך ציר ליניארי שאורכו כ-300 ק"מ ניתן לזהות פוטנציאל ליצירת מקבצים תיירותיים שיתפקדו בשיתופי פעולה לטובת עצמם ולטובת שכניהם. ההשערה כי ייתכנו שיתופי פעולה בין מקבצים השוכנים לאורך הציר בשכנות גאוגרפית, נראית סבירה. לעומת זאת נמוכה הסבירות להיווצרות שיתופי פעולה בין מוקדים שממוקמים בתחילת הציר ובסופו. כאשר מדובר באסטרטגיית פיתוח של דרכי תיירות, המקובלת באירופה בת ימינו, שיתופי הפעולה עשויים להשתרע על פני מרחקים גדולים.

בשנים האחרונות הוצעו במקומות רבים בעולם המערבי דרכי תיירות שאורכן מאות קילומטרים (Lourens, 2007). דרכים אלו משמשות ככלי שיווקי השווה בחבילה אחת את כל אתרי התיירות הקיימים לאורך הדרך. ייתכן שמבחינה ארגונית-שיווקית עדיף לחשוב במונחים של דרך תיירות לאורך ציר כביש 90, במקום עידוד שיתופי פעולה בין-מקבציים או אפילו תוך-מקבציים. סקירת הספרות שלהלן תעסוק במקבצי תיירות ובדרכי תיירות. לאחר מכן יובא תיאור של מוקדי התיירות לאורך כביש 90 מים המלח ועד אילת, כפי שהתפתחו עד כה. על פי אופיים של מוקדי תיירות אלו תיבחן שאלת הפוטנציאל להקמת מקבצים או לתכנונה של דרך תיירות כאמצעים להמשך פיתוח התיירות באזור. לבסוף יובא דיון בממצאים ויוצגו המסקנות.

סקירת ספרות

תחומי המחקר של הגאוגרפיה הכלכלית ומדעי האזור עוסקים זה מכבר בניחותי יתרונות לאגלומרציה (agglomeration economies). מונח זה מציין את היתרונות שיכול להשיג הזים הבודד אם יקים את העסק שלו בקרבת עסקים אחרים שיש ביניהם יחסי השלמה בתשומות, בתפוקות או בשימוש בשירותים משותפים (Porter, 1996; Rosenthal and Strange, 2004). אלא שהמונח "יתרונות לאגלומרציה" איננו מדגיש במידה מספקת את הקרבה הגאוגרפית. על מנת להדגיש את חשיבותה של קרבה זו החלו להשתמש במונח "מקבצים" (Porter, 1998). מונח זה מציין שכנות גאוגרפית ברמה המקומית (Novelli et al., 2006). בעידן התקשורת מלווה המונח "מקבצים" גם במונח "רשתות" (networks). מונח זה בא ליצוין שאין די בקרבה גאוגרפית, אלא שעל הזים – בייחוד זה המשתייך לקבוצת העסקים הקטנים והבינוניים (SME) – להיות מחובר גם לסוגים שונים של רשתות תמיכה כגון עמותות או מערכות שיווק ופרסום וכדומה.

מחקרים אחדים הוכיחו את יתרונותיהם של עסקי תיירות הפועלים במקבצים וברשתות. לדוגמה הול ועמיתיו (Hall et al., 2004) הראו

שיטת המחקר

מאמר זה איננו בא להציג את דגמי שיתוף הפעולה בפועל בין גורמי התיירות בתוך כל מקבץ או בין המקבצים. על מנת להשיג זאת יש צורך באיסוף נתונים מדוקדק על ידי ריאיון כל העוסקים בענף התיירות. המחקר המוצג במאמר זה מושתת על איסוף נתונים ראשוני שבדק את המצאי התיירותי באזורי הערבה וים המלח בשנת 2011. המטרה היא, על פי סקר מצאי זה, להעריך את פוטנציאל שיתופי הפעולה בין היוזמים בתוך כל מקבץ ובין מקבצים שכנים לאורך ציר כביש 90 מים המלח ודרומה. לשם כך יש צורך לקבוע קודם כול את התיחום של המקבצים, וכל מקבץ ייבחן בנוגע למיקומו היחסי, לאמצעי הלינה שבו, להיצע האטרקציות, וכן בנוגע לארגון הפוליטי-יישובי. אמות מידה אלה יספקו את הנתונים להערכת פוטנציאל שיתוף הפעולה בין המקבצים.

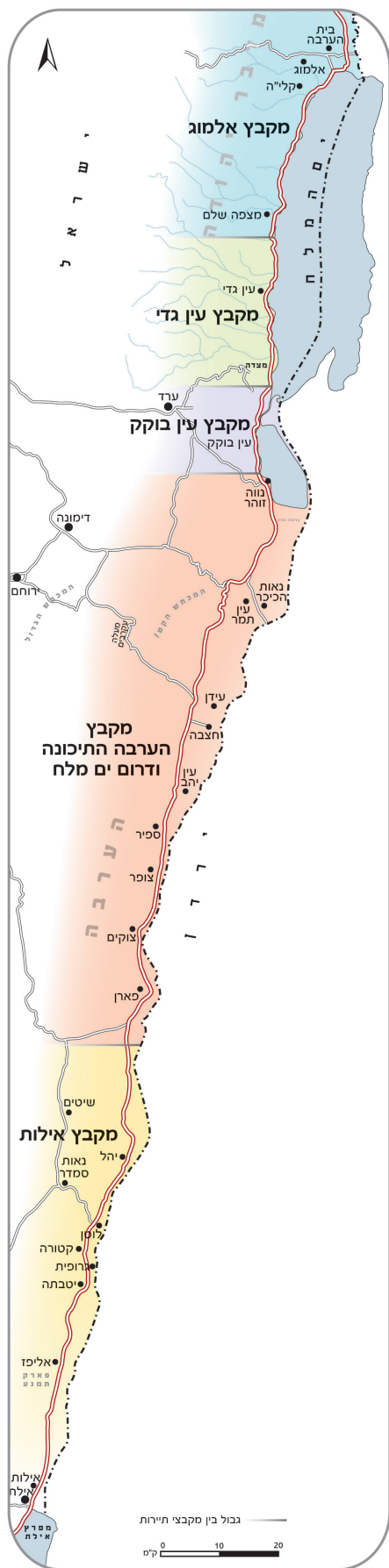
תיחום המקבצים נחוץ לשם שמירת עקרון הרציפות הגאוגרפית. קווי התיחום ייקבעו בעיקר על פי מיפוי ההומוגניות של אמצעי הלינה. הנחת העבודה בעניין זה קובעת כי לכל סוג של אמצעי לינה – בתי מלון, בתי הארחה או חדרי אירוח – יש ראיית מציאות ייחודית לו מבחינת אופי ההזמנות וסוגי התיירים. לכן כאשר אמצעי הלינה הם הומוגניים, צפוי כי בצד התחרות שתתקיים בין ספקי הלינה יהיה להם עניין גם בשיתופי פעולה. לעומת זאת צפוי שבין האחראים על סוגים שונים של אמצעי לינה תהיה רמת שיתוף פוטנציאלית קטנה יחסית. אמת מידה שנייה שעל פיה ייעשה תיחום המקבצים היא על פי החלוקה הארגונית של האזור למועצות אזוריות. אלה נוטות לבדל את עצמן ואת משאביהן על מנת להבליט את הפעילות שנעשית בהן. מכאן שפוטנציאל שיתופי הפעולה פוחת כאשר אמצעי הלינה במקבץ נמצאים משני עברי קו התיחום של המועצות האזוריות. אמת מידה שלישית לקביעת תיחום המקבצים היא מיקומם היחסי והיצע האטרקציות הסמוכות להם. המיקום היחסי של המקבצים ומיפוי האטרקציות הסמוכות נוטים ליצור אזורי תיירות הנבדלים זה מזה מבחינת הביקוש להם.

ממצאים

לאורך ציר כביש 90 מצפון לדרום זוהו חמישה מקבצי תיירות: מקבץ אלמוג, מקבץ עין גדי, עין בוקק, הערבה התיכונה ודרום ים המלח, וחבל אילות (אזור 1). זיהוי המקבצים נשען בעיקר על רציפות גאוגרפית ועל ההומוגניות באמצעי הלינה כפי שמפורט בהמשך.

1. מקבץ אלמוג

מקבץ אלמוג נמצא בקרבת הצומת שבו פונה הכביש מירושלים לנהר הירדן דרומה לעבר ים המלח ואילת. במקבץ זה נמצאים בתי הארחה בקיבוצים אלמוג (79 חדרים) וקליה (64 חדרים) וכן חמישה מפעלים של 18 חדרי אירוח ביישוב ורד יריחו. למקבץ זה נגישות טובה מאוד לירושלים, ודרכה לאוכלוסייה הגדולה של מרכז הארץ. המקבץ נמצא בתחומי המועצה האזורית מגילות ים המלח. בתחומי המועצה נמצא גם היישוב מצפה שלם (מצוקי דרגות) וגם בו יש 12 חדרי אירוח. ההומוגניות של אמצעי האכסון למטרות שיתוף פעולה מקבצי נפגמת בשל השונות שבין בתי הארחה בקיבוצים לבין חדרי האירוח בוורד יריחו.



איור 1: תפרוסת מקבצי תיירות לאורך ציר כביש 90 דרום

ציבוריים ופרטיים, שירותי חוף מסודרים ומקבצי חנויות. האטרקציה המרכזית במקום היא טבילה או שחייה בים המלח ושירותי הספא בבתי המלון. האטרקציות המקומיות האחרות כגון חמי זוהר, הסולריום, נחל עין בוקק, מצד זוהר ועוד הן קטנות יחסית. עם זאת סביר שרבים מהאורחים מנצלים את השהייה בבתי המלון לביקור במצדה ואולי אף בגן הלאומי עין גדי תוך כדי השהייה במקום או בדרכם ממרכז הארץ או בכיוון ההפוך.

4. מקבץ הערבה התיכונה ודרום ים המלח

מקבץ זה ממוקם מצפון לצומת הערבה ומדרומה. הדרך הקצרה אליו ממרכז הארץ עוברת דרך דימונה או ערד. מקבץ זה מאופיין בחדרי אירוח המושכרים על ידי מפעילים מקומיים. חדרים אלה מצויים בעיקר במושבם אבל גם ביישובים הקהילתיים נווה זוהר, ספיר וצוקים. חדרי האירוח מחולקים לשני גושי יישובים המשתייכים לשתי מועצות אזוריות. בצפון האזור מצויים חדרי האירוח בשלושה יישובים – עין תמר, נאות הכיכר ונווה זוהר – הכלולים בתחומי המועצה האזורית תמר. בשנת 2012 נמנו באזור זה 31 מפעילים עם 75 חדרים. בדרום האזור כולל המקבץ 39 מפעילים עם 205 חדרי אירוח בשבעה יישובים: חצבה, עין יהב, עידן, ספיר, צופר, צוקים ופארן, שכוללים בתחומי המועצה האזורית ערבה תיכונה. ליד חצבה שוכן גם בית ספר שדה עם 30 חדרים.

מבחינת אופי האירוח, מקבץ ערבה תיכונה ודרום ים המלח הוא הומוגני, אבל מבחינת ההשתייכות המוניציפלית, האזור מחולק לשתי יחידות – מועצה אזורית תמר בצפון ומועצה אזורית ערבה תיכונה בדרום. יתר על כן, כחצי שעת נסיעה ויותר מפרידה בין החלק הצפוני לבין החלק הדרומי. על פניו, ולפני בדיקה יסודית, נראה שגם אופי האטרקציות שבהן מבקרים האורחים איננו זהה. בעוד שבחלק הצפוני עיקר מוקדי הביקור הם ים המלח, נופי הר סדום והערבה הצפונית כולל המכתש הקטן, בחלק הדרומי עיקר האטרקציות המקומיות הן האופי החקלאי, נופי הערבה התיכונה כולל מואה, אמנים ומטפלים מקומיים ושלווה מדברית. בשל הבדלים אלו ייתכן שיש לחלק את המקבץ לשני תת-אזורים, וזאת למרות הדמיון באופי האירוח.

5. מקבץ אילות

מקבץ אילות מצוי כולו בתחומי המועצה האזורית חבל אילות. בהיות יישובי המקבץ יישובים קיבוציים, אופי האירוח הוא של בתי הארחה מקומיים. בשנת 2012 נמצאו בתי הארחה ביישובים האלה: יהל, אליפז, קטורה, לוטן, שיטים ואילות. בבתי הארחה אלו נמנו 156 חדרים. אף שאופי הארחה בשיטים שונה מזה שבשאר היישובים, ניתן לומר שמדובר בדגם פחות או יותר הומוגני עם פוטנציאל גבוה לשיתופי פעולה. מבחינת האטרקציות האזור מושפע מקרבתו אל אילות ואל חופי ים סוף. עם זאת הוא כולל בתוכו את פארק תמנע, את חי-בר יוטבתה ומסלולי הליכה אחדים. השפעתה של העיר אילת מורגשת מאוד בקיבוץ אילות הסמוך לאילת, שבתחומו נמצא גם מלון בן 280 חדרים.

חדרי האירוח של מצפה שלם דומים באופי האירוח ובפעילות לאמצעי האכסון שנמצאים במקבץ עין גדי. הם גם קרובים אל מקבץ עין גדי מבחינת המרחק. מבחינת האטרקציות מקבץ אלמוג נשען על הגן הלאומי מערות קומראן כאטרקציה מרכזית עם כ-380,000 מבקרים בשנת 2011, רובם תיירים; על הגן הלאומי עין פשחה עם כ-100,000 מבקרים, כמעט כולם ישראלים; ועל אתר הטבילה בירדן, קאסר אל יהוד. הפוטנציאל לשיתופי פעולה פנים-מקבציים בין כל מפעילי התיירות באזור איננו גבוה, אם כי כל הפעילות התיירותית מרוכזת יחד באתר האינטרנט של המועצה האזורית.

2. מקבץ עין גדי

מקבץ עין גדי ממוקם כ-60 ק"מ דרומית למקבץ אלמוג. מרחק הנסיעה מירושלים הוא כשעה, ולכן המקום נהנה מנגישות טובה לריכוזי אוכלוסייה בהשוואה למקומות האחרים. במרכזו של מקבץ זה נמצא בית הארחה של עין גדי עם 148 חדרים. בסמוך לעין גדי נמצאים שני שירותי אכסון עממיים יותר – אכסניית נוער עין גדי עם 252 מיטות ובית ספר שדה עין גדי עם 48 חדרים. אכסניית נוער מצדה נמצאת כ-16 ק"מ דרומית לעין גדי, ובה 282 מיטות. נראה שתיוחם כל האזור ממצדה בדרום ועד מצפה שלם בצפון יוצר אזור מוקדי עם אמצעי אכסון פחות או יותר דומים זה לזה מבחינת תפעולית, אם כי שונים זה מזה מבחינת רמת האירוח. למרות שוני זה נראה שיש כאן מקבץ קרוב להומוגני עם פוטנציאל לא מבוטל לשיתוף פעולה. גם האטרקציות שבמקבץ זה יוצרות אינטרסים לשיתופי פעולה. האטרקציות המרכזיות הן הגנים הלאומיים מצדה עם כ-760,000 מבקרים ב-2011, מהם כשני שלישי תיירים, ועין גדי עם כ-464,000 מבקרים ב-2011, מהם כרבע תיירים. אתר עין גדי כולל בתוכו את נחל ערוגות, נחל דוד ועתיקות עין גדי. אטרקציות משניות באזור זה הן הרחצה בים המלח, חמי עין גדי והגן הבוטני של עין גדי. כל המקבץ, מלבד מצפה שלם, נמצא בתחומי המועצה האזורית תמר.

3. מקבץ עין בוקק

מקבץ עין בוקק הוא מקבץ התיירות הגדול והמפותח ביותר באזור. הוא כולל שני מתחמים סמוכים של 15 בתי מלון, ובהם כ-4,000 חדרים. מבחינת נגישותו, המקום נמצא סמוך לכביש שיוורד לים המלח מבקעת באר שבע דרך ערד. המרחק מתל אביב הוא כ-170 ק"מ הן דרך צומת שוקת והן דרך ירושלים ועין גדי. המקבץ נמצא בתחומי המועצה האזורית תמר.

מקבץ עין בוקק הוא אזור התיירות החמישי בגודלו במדינה אחרי אילת, ירושלים, תל אביב וטבריה, בסדר יורד. בשנת 2011 התקיימו במקום מעל 2.3 מיליון לינות, מהם כ-25 אחוז של תיירים מחוץ לארץ. האזור הומוגני מאוד מבחינת אמצעי הלינה ולכן בעל פוטנציאל גבוה לשיתופי פעולה, אף על פי שבתי המלון אינם שווים ברמת השירות. אינטרס משותף לכלל האזור הוא בניית הגנות מפני התרוממות מי ים המלח המובלים לבריכה מס' 5 של מפעלי ים המלח. במקום חופי רחצה

שיתופי הפעולה בתוך המקבץ עשויים להתבטא בשרשרור אנכי (vertical linkages) או אופקי (horizontal linkages) (Michael, 2003). שרשרור אנכי יכול לבוא לידי ביטוי בשיתוף פעולה ליצירת תנאים נוחים לשם רכישת תשומות כגון מזון, שירותי כביסה, ניקיון או שמירה. דוגמה אחרת יכולה להיות חשיבה משותפת לקידום האטרקטיביות של האזור על ידי הגדלת היצע האתרים לתייר או על ידי שיפור פני הנוף. שרשרור אופקי יכול להתבטא בשיתופי פעולה לצורך עמידה משותפת מול הרשות המקומית או מול רשויות ממלכתיות, וכן בהסכמים לוויסות הזמנות יתר (overbooking). שיתופי פעולה אלו ואחרים הם דוגמאות אפשריות. בשלב זה אין בידינו מידע אם ההתקבצות ההומוגנית אכן מניבה שיתופי פעולה כאלה או אף ברמה גבוהה יותר. נושא זה ראוי למחקר בעתיד.

דיון: פוטנציאל שיתופי פעולה פנים-מקבציים ובין-מקבציים

כאמור אין במאמר זה ניסיון לבדוק את שיתופי הפעולה בין מפעילי השירות בפועל, אלא להצביע על הפוטנציאל לשיתופי פעולה על פי מדד ההומוגניות באמצעי הלינה, על פי המיקום והנגישות, ועל פי האטרקציות המצויות בכל מקבץ. המידע שהוצג לעיל מסוכם בטבלה 1. מסיוכם הדברים נראה שאכן לאורך ציר כביש 90 דרום התפתחו אזורי תיירות הומוגניים במידה רבה מבחינת היצע אמצעי הלינה. הדינמיקה של היווצרות המקבצים טרם נחקרה, להוציא את אזור המלונות בעין בוקק (Karpus and Krakover, 2005; Krakover, 1985). ניתן לשער שההומוגניות נובעת בעיקרה מצורות היישוב ומתהליכים היסטוריים. הומוגניות זו יוצרת מתח תחרותי מחד גיסא, אבל מספקת גם הזדמנויות לשיתופי פעולה מאידך גיסא (Wang and Krakover, 2008).

טבלה 1: מקבצי תיירות לאורך ציר כביש 90 דרום מצפון ים המלח בואכה אילת

מקבצים	מועצה אזורית	נגישות	אמצעי לינה	אטרקציות
אלמוג	מגילות	ציר ירושלים	הטרונגניים	לאומיות
עין גדי	תמר + מגילות	ציר ירושלים	הומוגניים	לאומיות
עין בוקק	תמר	אמצע הדרך	הומוגניים	מקומיות
הערבה התיכונה ודרום ים המלח	ערבה תיכונה + תמר	ציר תל אביב	הומוגניים	מקומיות
אילות	חבל אילות	ציר תל אביב	הומוגניים	מקומיות + אילת

זו כדאי לבחון את האפשרות להתקדם בפיתוח התיירות באזור על פי האסטרטגיה של דרכי התיירות.

דרך תיירות ציר כביש 90 דרום

כאמור, דרכי תיירות צצות כיום בעולם ובעיקר באירופה כפטריות אחר הגשם (Lourens, 2007; European Institute of Cultural Routes). בישראל נקבעו לאחרונה שני צירים מתחרים בשם שביל ישו, האחד על ידי יזם פרטי (Jesus Trail, 2013) והשני על ידי משרד התיירות (Israel, Ministry of Tourism). דרכים אלה נועדו לשמש כמסלולי הליכה גליליים לתיירות נוצרית. גם "שביל ישראל" תופס תאוצה בשנים האחרונות כמסלול הליכה פופולרי.

קיימים יתרונות אחדים לפיתוח דרך תיירות בהשוואה לטיפוח שיתופי פעולה במקבצי תיירות:

1. דרך תיירות היא אסטרטגיה שיווקית, ולכן שיתוף הפעולה בין מפעילי התיירות נוח יותר מאשר הפעילות השוטפת הכרוכה ביצירת יתרונות לאגלומרציה במקבצי תיירות.
2. שיתוף הפעולה ליצירת דרך תיירות יכול להתעלות מעל לתחרותיות.
3. דרך תיירות מסוגלת לאגד מקבצים בעלי שונות שמשתרעים לאורך ציר ארוך. לעומת זאת השונות בין המקבצים איננה מעודדת שיתוף פעולה ביניהם.

ההומוגניות באמצעי הלינה איננה מושלמת, אבל די בה כדי ליצור פוטנציאל לשיתופי פעולה פנים-מקבציים מפותחים. עם זאת בשני מקבצים – עין גדי והערבה התיכונה ודרום ים המלח – יש שילוב של מפעילים שאינם שייכים לאותה מועצה אזורית. הדבר בולט ביותר במקבץ השני, ששם האזור הצפוני שעל יד ים המלח לא זו בלבד שנמצא במועצה אזורית אחרת, אלא אף מרוחק מהדרומי, ומסתמך כנראה על מערכת אטרקציות שונה מזו של החלק הדרומי בערבה התיכונה. עם זאת מצאי אמצעי הלינה שבו דומה באופיו למצאי הקיים בערבה התיכונה, ואיננו דומה כלל למצאי שנמצא במקבצים הצפוניים יותר של המועצה האזורית תמר.

בעוד שהסבירות לקיום שיתופי פעולה תוך-מקבציים שרירה וקיימת, הסבירות לשיתופי פעולה בין-מקבציים מוערכת כנמוכה הרבה יותר. המקבצים השכנים אינם דומים זה לזה לא באופי אמצעי הלינה, לא בהשתייכות לרשות המקומית ולא באופי האטרקציות המרכזיות. אין ביניהם מכנה משותף רחב דיו ליצירת מניעים לשיתופי פעולה. במצב זה המשך הפיתוח של מקבצי התיירות תלוי בפעילות של הרשויות המקומיות ובשיתופי הפעולה הפנים-מקבציים. על פי דוגמאות בינלאומיות הלקוחות מאזורים כפריים אחרים בעולם, הסיכוי להמשך הפיתוח בקנה מידה משמעותי ובקצב סביר בזכות המקבצים איננו גבוה (Lade, 2006), ובעיקר לנוכח העובדה שרוב העסקים באזור הם עסקים קטנים (Erkuş-Öztürk, 2009). בהסתמך על תחזית

סיכום

עבודה זו בחנה את התפתחותם של מקבצי תיירות בעלי פוטנציאל לשיתופי פעולה לאורך ציר כביש 90 דרום מצומת אלמוג ועד לקיבוץ אילות, מרחק של כ-300 קילומטר. לאורך הציר נמצאו סוגים שונים של מפעילי אמצעי לינה, החל מבתי מלון ברמה גבוהה ועד לחדרי אירוח. לינה באוהלים ותחת כיפת השמים לא נלקחו בחשבון. כמו כן הציר מגוון מבחינת סוגי האטרקציות שלאורכו. מבחינה מוניציפלית הציר מחולק בין ארבע מועצות אזוריות: מגילות ים המלח, תמר, הערבה התיכונה וחבל אילות.

על פי קריטריונים של קרבה גאוגרפית ושל הומוגניות של אמצעי הלינה זוהו לאורך הציר חמשת מקבצי התיירות האלה, מצפון לדרום: מקבץ אלמוג, מקבץ עין גדי, מקבץ עין בוקק, מקבץ הערבה התיכונה ודרום ים המלח, ומקבץ אילות. לא נמצאו שני מקבצים שכנים בעלי אופי זהה מבחינת אמצעי הלינה. להפך, אופי אמצעי הלינה מתחלף בהתאם לאופי היישובי או בהתאם להתפתחות ההיסטורית. נבחנה שאלת המשך ההתפתחות של התיירות לאורך הציר בהתאם לפוטנציאל הפעילות הפנים-מקבצית או הבין-מקבצית. מאחר שנמצא שהתפתחו במקום מקבצים הומוגניים למדי, יש סיכוי להמשך ההתפתחות של כל מקבץ. לעומת זאת הסבירות לשיתופי פעולה בין-מקבציים נראית נמוכה. בשל כך ובשל אופיה של הדרך כציר אורך, הומלץ לאמץ אסטרטגיית פיתוח חלופית של דרך תיירות.

על פי האסטרטגיה של פיתוח דרכי תיירות, מומלץ לתכנן את שיווק הציר כולו כמקשה אחת. המיתוג והתדמית יישענו על המכנה המשותף הרחב ביותר, למשל פיתוח דרך שתיקרא "דרך הבקע הגדול" (Great Rift Valley Route). שיתוף הפעולה הבין-מקבצי למטרת תכנון הדרך ושיווקה נראה פשוט יותר מייזום שיתופי פעולה פנים-מקבציים, ועל אחת כמה וכמה מייזום שיתופי פעולה בין-מקבציים. פרסומה של דרך כזאת עשוי להביא למקום מבקרים רבים, ולתת להם סיבות להשתתף לאורך הציר ולצרוך את שירותי הלינה והתיירות שלאורכו.

מקורות

גלעד, א', 1985. פיתוח תיירות ונופש בגולן. אופקים בגיאוגרפיה 13, 49–64.

גסול, ד', פז, ש', מנספלד, י', 2005. חינוך לסביבתיות ותיירות בת-קיימא באזור ים המלח. אופקים בגיאוגרפיה 64–65, 495–504.

שור, נ', מנספלד, י', 2010. מאפייני התנהגות צרכנית ומרחבית של תיירי יין בצפון הארץ. אופקים בגיאוגרפיה 75, 40–57.

Blain, C., Levy, S.E., Ritchie, R.B., 2005. Destination branding: Insights and practices from destination management organizations. *Journal of Travel Research* 43, 328–338.

Briedenham, J., Wickens, E., 2004. Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas – vibrant hope or impossible dream? *Tourism Management* 25(1), 71–79.

4. יצירת דרך תיירות איננה נמצאת בניגוד עניינים ובסתירה להמשך שיתופי הפעולה בתוך מקבצי התיירות הקיימים או ביניהם.

5. בעלי העניין בדרך תיירות הם לא רק מספקי שירותי הלינה אלא גם מפעילי האטרקציות, המסעדות, מדריכי התיירים ועוד.

6. דרך תיירות שוזרת את כל האטרקציות שעל הציר לכדי יחידה שיווקית אחת.

7. סביב דרך תיירות ניתן ליצור תדמית ומיתוג לאומיים ובין-לאומיים על פי המכנה המשותף לכל האזור. למשל את אזור ציר כביש 90 דרום ניתן לכנות בשם "דרך הבקע הגדול" (Great Rift Valley Route).

יצירת תדמית ומיתוג מחייבים תכנון מדוקדק, שילוט אחיד שיהיה מזוהה עם הדרך, אתר אינטרנט מפותח וחומרי פרסום ומיפוי מודפסים, אולי בדרך של הקמת DMO משותף (Destination Marketing Organization). על השיבות ה-DMO ראו Blain et al., 2005; Gretzel et al., 2000). לצורכי שיווק יש להתאים את סוג המסע לתנאי האזור: טיול ממונע, טיול אופניים או הליכה. כמו כן יש לתת את הדעת לטיפול הנכון בפלח השוק של הטיולים הקבוצתיים. ציר כביש 90 דרום נראה מתאים יותר כדרך תיירות לרכב מאשר להולכי רגל או לרוכבי אופניים. זאת מכמה סיבות מרכזיות: ראשית משום הטמפרטורות הגבוהות במסלול זה ברוב ימות השנה; שנית משום אורכו של המסלול; ושלישית משום שמטרת הנסיעה איננה רק הנאה מנופי הדרך אלא גם ביקורים באתרים הפזורים לאורך המסלול. ניתן לקבוע תחנות לביקור ולמיין אותן על פי תחומי העניין או היכולת הפיזית הנדרשת (Hardy, 2001; Olsen, 2003). למרות האמור ראוי להכין את הרקע גם עבור טיולי הליכה ואופניים תוך התאמתם לעונות השנה.

גם תכנון דרכי תיירות עלול להתקל בקשיים. הרדי (Hardy, 2003) למשל וכן ברידנהם ו-ויקנס (Briedenham and Wickens, 2004) מצביעים על המורכבות הארגונית, בעיקר באזורים כפריים במדינות מתפתחות. הקשיים הארגוניים קשורים למעורבות התושבים בתחומי התיירות, ליכולת המינהלית של השלטון המקומי, וכן ליכולת התקציבית למימון ההיערכות ולהכנה נאותה של דרך התיירות. נראה שחששותיהם של החוקרים הללו אינם רלוונטיים לאזור ים המלח והערבה. כאן התושבים כבר מעורבים בפעילות תיירותית, היכולת הארגונית של המועצות האזוריות היא יכולת מוכחת, והנושא התקציבי איננו מעבר להישג יד.

נראה שייזום דרך תיירות בעלת תדמית ומיתוג ברורים, יש בו כדי למשוך לאזור מטיילים רבים מהארץ ומהעולם, ובכך להגדיל את הביקושים לשירותי התיירות לאורך הציר. עוד נראה שהפוטנציאל של דרך התיירות כאמצעי להגדלת ביקושים, טוב יותר מהפוטנציאל של פעילות דרך מקבצים בודדים או באמצעות המועצות האזוריות, כל אחת לחוד. עם זאת חשוב לחזור ולהזכיר כי הפעלת דרך תיירות כלל-אזורית לאורך הציר איננה סותרת ואיננה צריכה למנוע פעילות תוך-מקבצית לטובת הפעילים במקבץ הבודד. לסיום ראוי לציין, שדרך התיירות יכולה להפיק תועלת רבה מקישורה למוקדי התיירות הגדולים – ירושלים ואילת – המצויים בשני קצותיה.

- Bruwer, J., 2003. South African wine routes: Some perspectives on the wine tourism industry's structural dimensions and wine tourism product. *Tourism Management* 24(4), 23–35.
- Erkuş-Öztürk, H., 2009. The role of cluster types and firm size in designing the level of network relations: The case of the Antalya tourism region. *Tourism Management* 30, 589–597.
- European Institute of Cultural Routes, http://www.culture-routes.lu/php/fo_index.php?lng=en&dest=bd_pa_det&unv=qs
- The European Route of Jewish Heritage, http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/jewish_en.asp
- Grabow, S., 2010. The Santiago de Compostela pilgrim routes: The development of European cultural heritage policy and practice from a critical perspective. *European Journal of Archaeology* 13(1), 89–116.
- Gretzel, U., Yuan, Y.L., Fesenmaier, D.R., 2000. Preparing for the new economy: Advertising strategies and changes in destination marketing organizations. *Journal of Travel Research* 39(2), 146–156.
- Halewood, C., Hannam, K., 2001. Viking heritage tourism: Authenticity and commodification. *Annals of Tourism Research* 28, 565–580.
- Hall, C.M., 2004. Small firms and wine and food tourism in New Zealand: Issues of collaboration, clusters and lifestyles. In Thomas R. (Ed.) *Small Firms in Tourism: International Perspectives*. Elsevier, Oxford. p. 167–181.
- Hardy, A.L., 2003. An investigation of the key factors necessary for the development of iconic touring routes. *Journal of Vacation Marketing* 9(4), 314–330.
- Israel, Ministry of Tourism, http://www.goisrael.com/Tourism_Eng/Articles/Attractions/Pages/The%20Jesus%20Trail.aspx
- Jackson, J., 2006. Developing regional tourism in China: The potential for activating business clusters in a socialist market economy. *Tourism Management* 27(4), 695–706.
- Jackson, J., Murphy, P., 2006. Clusters in regional tourism: An Australian case. *Annals of Tourism Research* 33(4), 1018–1035.
- Jesus Trail. <http://jesustrail.com>
- Karplus Y., Krakover S., 2005. Stochastic multi-variable approach to modeling tourism area life cycles. *Tourism and Hospitality Research* 5(3), 235–253.
- Krakover, S., 1985. Development of tourism resort areas in arid regions. In: Gradus Y. (Ed.) *Desert development: Man and technology in Sparselands*. Reidel Publishing, Dordrecht. p. 271–284.
- Lade, C., 2006. Tourism clusters on the Murray River: Success factors and barriers. *Australasian Journal of Regional Studies*, 12(3), 321–342.
- Lourens, M., 2007. Route tourism: A roadmap for successful destinations and local economic development. *Development Southern Africa* 24, 475–489.
- Michael, E.J., 2003. Tourism micro-clusters. *Tourism Economics* 9(2), 133–145.
- Motoyama, Y., 2008. What was new about the cluster theory? What could it answer and what could it not answer? *Economic Development Quarterly* 22(4), 353–363.
- Novelli, M., Schmitz, B., Spencer, T., 2006. Networks, clusters and innovation in tourism: A UK experience. *Tourism Management* 27, 1141–1152.
- Olsen, M., 2003. Tourism themed routes: A Queensland perspective. *Journal of Vacation Marketing* 9(4), 331–341.
- Porter, M.E., 1996. Competitive advantage, agglomeration economies, and regional policy. *International Regional Science Review* 19(1–2), 85–90.
- Porter, M.E., 1998. Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review* 76(6), 77–90.
- Prideaux, B., Carson, D., 2010. *Drive tourism: Trends and emerging markets*. Routledge, Abingdon.
- Rogerson, C.M., 2007. Tourism routes as vehicles for local economic development in South Africa: The example of the Magaliesberg Meander. *Urban Forum* 18(2), 49–68.
- Rosenthal, S.S., Strange, W.C., 2004. Evidence on the nature and sources of agglomeration economies. In Henderson, J.V., Thisse, J.F. (Eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, vol. 4. Elsevier, Amsterdam, p. 2119–2172.
- Russo, A.P., Romagosa, F., 2010. The network of Spanish Jewries: In praise of connecting and sharing heritage. *Journal of Heritage Tourism* 5(2), 141–156.
- Telfer, D., 2001. From a wine tourism village to a regional Wine route: An investigation of the competitive advantage of embedded clusters in Niagara, Canada. *Tourism Recreation Research* 26(2), 23–33.
- Wang, Y., Krakover, S., 2008. Destination marketing: Competition, cooperation, or cooptation. *International Journal of Contemporary Hospitality Management* 20(2), 126–141.