

26.09x35.23	1/2	6 עמוד	הארץ - גלריה	31/08/2014	44051386-1
המרכז האקדמי למשפט ועסקי - 26330					

הקשר בין התנהלות התאגידים לבין המרחב העירוני אדריכלות



מרוץ הלילה של נייקי בתל אביב, אוקטובר 2013. הציבור התרעם. צילום: מוטי מילרוד

ליכה ברחוב אבן גבירול בתל אביב, שם מצבם של העצים שנמצאים מול מסעדות רע בהרבה משל אלו שלידם, בגלל הדט-רגנטים הנמצאים במי השטיפה שמנקזים אליהם בסוף היום.

"זה חלק מהנושא של התנהלות התאגידים בעיר - ואיך זו משפיעה על המרחב. למשל, הרבה מאוד חברות שבונות את משרדי המטה שלהן בעיר מאמצות באופן וולנטרי סטנדרטים של בנייה ירוקה. אף אחד לא מחייב את זה, אבל הן משתמשות בזה כמנוף להבלטת הייחודיות שלהן: זה כבר לא רק מרוץ לאיזה תאגיד יש המגדל הכי גבוה", אומר אורי תה. כך גם הבחירה להשמיש את קומת הקרקע כגלריה שפתוחה אל הרחוב, או לשמר בית היסטורי מבלי שהדבר נדרש על ידי העירייה.

בחיפה, הוא אומר, אילו חברה כמו מייקרוסופט או צ'ק פוינט היתה בוחרת להקים את משרדיה ברחוב הנביאים, היתה לכך השפעה חיובית משמעותית יותר על החייאתה הממשית של העיר

שפעו של בר תל-אביבי על המרחב ועד לעיסוק בהשלכות החברתיות של כניסתו של תאגיד גדול לעיר. למעשה, מסביר אורח, התאגיד הוא אורח בדיוק כמו אנשי העיר, למעט העיר בדה שהוא משלם יותר, שוכר שטחים רחבים יותר ולא נזקק לבתי ספר, מתג"סים וגנים ציבוריים - מה שהופך אותו למבוקש על ידי מרבית העירייות. כמו אורח - שיכול להחליט אם להרים פיסת נייר שמתגלגלת על הרצפה ולהשליך לפח - כך גם התאגיד (שם כולל לכל חברה בע"מ) בוחר את אופן ההתנהלות שלו. בזעיר אנפין אפשר לראות את זה גם בהי

אורת: "במידה מסוימת העיר קיבלה את התאוצה שלה במקביל לזו של העולם התאגידי - עם המהפכה התעשייתית. אלו סוג של תאומים סיאמיים, שגדלים אחד עם השני ותוך כדי כך משפיעים זה על זה: אבל החיבור הרעיוני הזה עוד לא בוצע עד עתה - ובשיה על האחריות התאגידית כמעט שלא רואים את העיר כשחקן", הוא אומר. כדוגמה הוא מדבר על המצאת המעלית: לולא המעלית, לא היתה העיר יכולה להתפתח בצורתה הנוכחית; ובו בזמן, הופעתה הביאה לזי-נוק בהתייעלות מכרות הפחם באנגליה למשל ולהתפתחותם של תאגידים, שיכילו לספוג את עלויות הטכנולוגיה החדשה בתמורה לרווחים עתידיים.



ליעד אורת. בין העיר לחברות. צילום: תומר אפלבוים

התאגידים לבין המרחב העירוני, שני נראים שלרוב לא נעשית ביניהם סינתזה: על האחריות התאגידית מדברים במונחים של מסים, הפרטה ושוק ההון; ועל העיר במונחים של חוקי תכנון ובנייה, תוכניות אב ותוכניות בניין עיר, תחבורה או שטחים ציבוריים. הוא ירצה על כך במרכז בבת ים, במסגרת הרצאות הקיץ שזה מקיים על אודות עירוניות, ביום שלישי הקרוב ב-19:30.

"במידה מסוימת העיר קיבלה את התאוצה שלה במקביל לזו של העולם התאגידי - עם המהפכה התעשייתית. אלו סוג של תאומים סיאמיים, שגדלים אחד עם השני ותוך כדי כך משפיעים זה על זה: אבל החיבור הרעיוני הזה עוד לא בוצע עד עתה - ובשיה על האחריות התאגידית כמעט שלא רואים את העיר כשחקן", הוא אומר. כדוגמה הוא מדבר על המצאת המעלית: לולא המעלית, לא היתה העיר יכולה להתפתח בצורתה הנוכחית; ובו בזמן, הופעתה הביאה לזי-נוק בהתייעלות מכרות הפחם באנגליה למשל ולהתפתחותם של תאגידים, שיכילו לספוג את עלויות הטכנולוגיה החדשה בתמורה לרווחים עתידיים.

תוצר הסדנה יהיה ספר מאמרים שייצא בסוף 2015 וירכז מחקרים בנושא, שמעלים חלק מן הקשרים המהותיים בין העיר לחברות. בין השאר יופיע שם מאמרה של דורית גרפונקל, עורכת ודוקטורנטית בפקולטה לאדריכלות ותכנון ערים בטכניון (בהנחיית פרופ' רחל אלטרמן), על חברות הניהול והשפעתן על חיי היומיום בבתים משותפים. נעמה הגלעד, אדריכלית ודוקטורנטית באותה פקולטה (בהנחיית פרופ' פנינה בלאוט), עוסקת ברפורמת התחבורה הציבורית בגוש דן כדי לבחון את הקשר בין האינטרסים של תאגידי התחבורה, הרשויות העירוניות ומשרדי הממשלה - לאלו של הנוסעים. קנה המידה של נושאי המחקר רחב - מעיסוק בהי

של מי האחריות הזאת

מה הקשר בין התנהלות התאגידים לבין המרחב העירוני? האם חברות עסקיות אמורות לפעול לטובת העיר שבה הן שוכנות?

קשת רוזנבלום

ריב חלק מרווחיה לטובת הקהילה. אך די להזכיר את התגובה הציבורית לתאגיד כמו אל על, שהאמיר עלויות לצרכנים בתקופה שבה נהנה ממעמד כמעט מונופולי (שכן יתר חברות התעופה ביטלו את הטיסות) - כדי לראות כי עסק לא יכול לדהור במחשבה על שורת הרווח הישיר שלו מבלי לאבד מעט מהלגיטימציה הציבורית שלו, מה שבהמשך עשוי להיתרגם לאובדן רווחים. זו, בקצרה, משמעותה של אחריות תאגידית - "אפשר לקרוא לזה רגישות, מידה מסוימת של עירנות, איך שרוצים", מעיר אורת.

אורת, גיאוגרף בהשכלתו ובעבר ראש ארגון גרינפיס בישראל, מנהל כעת סדנה המשותפת למכון (היושב במרכז האקדמי למשפט ועסקים ברמת גן) ולמרכז לעירוניות ותרבות ים תיכונית בבת ים, המנסה לבחון את הקשר בין התנהלות

אות חברות מסחריות - מבני קים דרך רשתות שיווק, אולי-מות אירועים ועד לצרכניות שכונתיות - נרמזו ב-50 ימי המלחמה "למען תושבי הדרום". בין שמי דובר היה במשלוחי מזון, איסוף תרומות או אירוח במרכז הארץ, אלו נעשו בהי-תגרות, פעמים רבות בשאיפה לגרוף מעט יחסי ציבור טובים על הדרך, אולי גם ביחס ישיר לגורל התאגיד. "הם לא מחויבים לכך בחוק, אבל הוולונטריזם של האחריות התאגידית מאפשר להם להיות גמישים בעניין הזה", אומר ליעד אורת, מנהל תחום דיווח הקיימות במכון לאחריות תאגידית וחוקר ניהול קיימות באוניברסיטת בן גוריון. אמנם, אף חוק לא מחייב חברה להקי-

5.22x33.37	2/2	עמוד 7	הארץ - גלריה	31/08/2014	44051430-1
המרכז האקדמי למשפט ועסקי - 26330					

התחתית - לעומת המצב הקיים, שבו יושבות החברות במתחם מת"מ המבודד. לעומת זאת, מחויבויות של יזמים, כמו הקמת גינה ציבורית או בית ספר במסגרת "זיקת הנאה לציבור", או שימור לשם אחוזי בנייה, לא נכללות בתחום האחריות החברתית, שכן זו "נסוגה לאחור אל מול המרחב החוקי".

"זירת השיח מול התאגידים קיימת בריוק במרחב של רגע לפני שהרבר נע" שה, איך הם מתנהלים כשהם לא תחת איום השוט", הוא ממשיך. זו לא המצאה חדשה: האחריות נולדה עם התאגידים עצמם, עוד ב-1914 - כשהנרי פורד קבע שכר מינימום לעובד, ללא התערבות המדינה. מלכתחילה הפנימו התאגידים שהם צריכים להיות קשובים לא רק לר"גולטור - אלא גם למכלול יחסי הציבור, מונח שמסתכלים עליו כעת בחשדנות מסוימת. "במקור, אלו היו הגששים שאתם היה אפשר להרגיש את השינוי הנורמטיבי שחל בציבור ולבצע התאמות מהירות לפי זה. עד היום המניע לכך הוא עסקי-כלי כלי ולא אלטרואיסטי: ביקורת ציבורית מייצרת סיכון", מסביר אורתה.

אך מה קורה כאשר העיר עצמה מתנהלת כתאגיד? "כפועל זה המצב הקיים. כבר היום יש ערים שמפרסמות דו"ח אחריות תאגידית - בארץ, ראשון לציון היא הראשונה והיחידה שפירסמה דו"ח כזה. זה אומר, שאנחנו כציבור התושבים רוצים לקבל מידע שאינו רק הארנונה, אלא גם כזה העוסק במכלול ההשפעות החברתיות

"השאלה בסופו של דבר היא האם ניתן ליצור סימביוזה טובה יותר בין העיר שמתעצמת לבין החיים בה, וכיצד התאגיד יכול להתנהל בצורה לא הרסנית"

והסביבתיות של העיר. מתוך זה נגזר עור"לם שלם של תאגידים עירוניים, שבדומה לתאגידים ממשלתיים הם חברות שהוקמו למטרות רווח. ראוי לשאול, אם זו באמת צריכה להיות התכלית שלהם, ואם כך - היכן הראגה לאינטרס הציבורי? העירייה הופכת באמצעותם לסוג של חברת החז"קות, שהתאגידים העירוניים הם החברות הבנות שלה".

הפרטת שירותים עירוניים לחברות חיצוניות היא הליך ממושך שלעיתים גם נסתר מהעין, אבל קל לראות את ההת"רעמות שמתעוררת כשחברה כמו נייקי, סאקוני או ג'לט מממנת אירוע גדול, דוגמת מרוץ הלילה בתל אביב של אוק"טובר אשתקד - בתמורה לפרסומות בכל רחבי העיר. "זו זעקה של הציבור שאומרת - אנחנו לא רוצים לחלוק עם הישויות האלו את המרחב שלנו. יש לנו אינטימיות שהיא לא ממוסחרת.

"אותו דבר עם ברזיות המים 'Woosh' שהוצבו בעיר: למה אני צריך לשים את האצבע, לתת שקל, להזדהות - כדי לקבל מים? ומה זה אומר על המים שזורמים בברזים הרגילים? במקרה הזה העירייה מראה לנו איך היא מתנהלת כתאגיד מול חברת סטרטאפ - ונותנת לה חלק במרחב הציבורי", אומר אורתה. את החשדנות הציבורית, הוא מסכים, הרוויחו מרבית התאגידים ביושר. "השאלה בסופו של דבר היא האם ניתן ליצור סימביוזה טובה יותר בין העיר שמתעצמת לבין החיים בה, וכיצד התאגיד יכול להתנהל בצורה שהיא לא הרסנית, לא דורסנית, אלא משותפת, יותר מובלעת - ולא מייצרת את האנטגוניזם הזה".