



האוניברסיטה הפתוחה
האוניברסיטה הגדולה בישראל

כלכלה



שדרה מרכזית בעיר
הבירה החדשה **אסטנה**,
שהוקמה תוך שנים מעטות
במרכז המדבר בקזחסטן

דוד בן-גוריון הוא שאמר:

להפריח את המדבר

מי שיישם את האימרה המפורסמת של ראש ממשלתה הראשון של מדינת ישראל הוא דווקא נשיאה הראשון של קזחסטן העצמאית, נורסולטן נזרבייב • באמצע המדבר הקזחי הקים השליט הדיקטטור בירה חדשה שאפשר רק להתקנא בה • בדובאי הוקמה רכבת קלה לתפארת בתוך שנתיים וחצי מיום התכנון • מדוע אפשר להקים בקזחסטן ובדובאי פרויקטים גדולי היקף בשנים מעטות - ובישראל לא בוצעו עדיין תוכניות שמלאו להן כבר חצי יובל שנים? • **גד ליאור מביא נתונים לא מעודדים ואת התשובה המתבקשת לצידם**

« גד ליאור

הפועל ויושלמו בתוך שנים לא רבות. הממשלה כבר החליטה להקצות כספים לתכנונים הראשונים של נמלי התעופה והים החדשים. הצעת החלטה להנחת מסילת ברזל לאילת הונחה על שולחן הממשלה.

25 שנים חלפו מאז אותו סיור. נמל התעופה של אילת ממשיך להעיק על תושבי העיר ולחצות את טבורה באופן שלא מוכר כמעט בשום עיר אחרת בעולם. הרעש, זיהום האוויר, הסיכון שבמיקום נמל התעופה - ממש בין בנייני העיר - והתכנון הלקוי בעצם הקמתו שם, כל אלה נותרו בעינם. לנמל הים החדש אין זכר אפילו בתוך כניות עתידיות. ירדן כבר מזמן אינה מעוניינת להשתתף עם מדינת ישראל בהקמה ובהפעלה של הנמלים החדשים. הקמת קו רכבת לאילת אושרה בפעם השלישית בממשלה לפני חודשים אחדים. בשטח עוד אין אפילו פס אחד חדש. בינתיים, כפי שמצטיינות אצלנו ממשלות ישראל - וכלל לא משנה מי עומד בראשן - ממשיכים לדבר הרבה ולעשות פחות.

עיר בלב ליבו של מישור מדברי

לא רחוק מכאן, במרחק ארבע שעות טיסה - אילו היה קו תעופה ישיר - מצויה עיר בשם אסטנה. לא רבים שמעו עליה כאן בישראל. זוהי, מאז שנת 1998, בירת

באביב של שנת 1987 הדרים שר הכלכלה והתכנון דאז, גד יעקובי המנוח, לעיר אילת. יחד עמו הגיעה לעיר הנמל הדרומית שורה של אנשי עסקים וכתבים כלכליים. יעקובי, אז שר פעיל מאוד במשרד כלכלי, שנסגר כעבור שנים, סייר בנמל התעופה שבתוככי העיר, ויצא עם כל מלוויו לאזור המצוי כ-11 קילומטרים צפונית לאילת. "כאן יקום נמל התעופה החדש", הצהיר, והוסיף מיד: "זה יקרה תוך מקסימום חמש שנים". בהמשך הסיור הציגו השר - שהיה הממונה מטעם הממשלה על התכנון ארוך-הטווח - את התוכניות להקמת נמל ים חדש, שייכנס עמוק לתוך היבשה במזרחה של אילת, ואף צפוי להיות נמל משותף לישראל ולירדן. "לכאן תגיע בתוך שנים מעטות הרכבת. במקום שדה התעופה יוקם מרכז מסחרי גדול", המשיך השר והסביר, כאשר הוא משוכנע שאכן כך יהיה. "בשנת 1995 לא תכירו את אילת וסביבתיה. הכל כאן יהיה שונה, והאזור הזה יפרח ויהווה מוקד תיירות מרכזי בכל המזרח התיכון".

איש מאנשי העסקים והעיתונאים, בהם כותב שורות אלה, שליוו את שר הכלכלה והתכנון באותו סיור היסטורי, לא פקפק לרגע שאכן התוכניות האלה יוצאו על



בייב, אז בן 54 שנים, רעיון שנשמע תחילה לרבים כמשהו לא רציני: באמצע המדבר, רחוק מכל נקודת יישוב גדולה אחרת, תקום בירה חדשה לקזחסטן, במקומה של הבירה המיתולוגית, אלמאטי.

בדיוק שלוש שנים לאחר מכן היו לא רק כל התוכניות הגרנדיוזיות לעיר הבירה החדשה מוכנות - תוכניות שעיצבו האדריכל היפאני הנוודע קישו קורוקאוה והאדריכל הבריטי עטור הפרסים, נורמן פוסטר - אלא גם גויס חלק גדול מהתקציב העצום שהיה דרוש לבנייתה של עיר ענק בליבו של המדבר. רוב התקציב בא כמובן מענפי הנפט והגז, שבזכותם קזחסטן משגשגת כיום.

ב-1997 הודיע הנשיא הפעלתן נזרבייב על הפיכת תה בתוך שנה של העיר סופית לעיר הבירה ולמחליפתה של העיר העתיקה והיפה אלמאטי, בירתה של קזחסטן הסובייטית במשך שנים רבות. נזרבייב, שליט דיקטטור מהאחרונים בארצות חבר העמים, החליט גם - בלא התנגדות - לשנות את שמה ל"אסטנה". בעיר החלו עבודות בהיקף ענק. דרך המדבר זרמו לעיר הנידחת אלפי משאיות ובהן חומרי בנייה - חול, לבנים, מטילי פלדה, צינורות, כלים סניטריים, וכמות ענק של עצים קטנים ואלפי זני פרחים וצמחים, שהמדבר לא ראה כמותם מעולם.

מדינת הענק המדברית קזחסטן, במרכז יבשת אסיה. מי שמבקר בעיר הזאת בימים אלה, ולמד מעט על ההיסטוריה שלה, אינו מאמין למראה עיניו: מעיירה קטנה, מוזנחת וכושלת, בלב ליבו של מישור שטוח ומדברי, היא הייתה לעיר מודרנית מרהיבה, עם שדרות רחבות, גנים מוריקים, גורדי שחקים, פסלים ויצירות אמנות בכל פינה וצומת, שהרבה מערי העולם יכולות רק להתקנא בה.

העיר הזאת, שבתרגומה מקזחית שמה (אסטנה) הוא "עיר בירה", החלה את ההיסטוריה שלה, בשנת 1824, כמבצר לא מרשים במיוחד בשם "אקמולינסק". בשנת 1961 שונה שמה של העיירה הקטנה, שבה חיו רק כמה אלפי קזחים, ל"טסילינגרד", והיא הפכה לבירה של טריטוריה סובייטית בתולית ולא-נחשבת. בעולם לא רבים שמעו על העיירה הנחשלת הזאת.

בשנת 1991, לאחר שקזחסטן הענקית בשטחה - תשיעית בעולם בגודלה! - קיבלה את עצמאותה מברית המועצות, שונה שמה של העיר בשלישית, ל"אקמולה", על בסיס שמו של המבצר הישן שנבנה בה 167 שנים קודם לכן. הפירוש של השם הזה היה "הקבר הלבן".

ואז, יום אחד בקיץ שנת 1994, הגה שליטה הראשון של קזחסטן העצמאית, הנשיא נורסולטן אבישולי נזר-



שר הכלכלה והתכנון, גד יעקובי, לפני 25 שנה באילת: "כאן יקום נמל התעופה החדש. זה יקרה תוך מקסימום חמש שנים. לכאן תגיע בתוך שנים מעטות הרכבת. במקום שדה תעופה יוקם מרכז מסחרי גדול". 2012 - שום דבר לא קרה

מימין: אחד השווקים הצבעוניים הפורחים באסטנה

משמאל: אחד מבנייניה המפוארים של בירת קזחסטן החדשה

נצילומים בקזחסטן:
גד ליאורו



יום אחד, בקיץ 1994, הגה שליטה הראשון של קזחסטן העצמאית, נורסולטן נזרבייב, רעיון שנשמע תחילה לרבים כמשהו לא רציני: באמצע המדבר, רחוק מכל ישוב, תקום בירה חדשה לקזחסטן - אסטנה

הצעה להקים, בתוך חמש שנים, רכבת מהירה שתקשר בין ירושלים לתל-אביב. כבר כאן נציין, שבשנת 2000 אפילו התוכניות לא היו מוכנות עדיין. הממשלה אישרה, אך במשרד האוצר לא מיהרו לקיים. בשנת 2012 הבנייה של קו הרכבת מתל-אביב לירושלים אמנם כבר מצויה בעיצומה, אך גם האופטימיסטים ביותר במשרדי התחבורה והאוצר נוקבים בשנת 2017 כשנה שבה "אולי" תיסע כבר הרכבת המהירה, שתחבר - תוך 28 דקות בלבד - את בירת הארץ עם המטרופולין הגדול של גוש דן.

דובאי, 9 בספטמבר 2009 (09-09-09). זה התאריך שבו בחר שליט הנסיכות הקטנה שבמפרץ הפרסי, שיח מוחמד בן ראשיד אלמכתום, לחנוך את שני קווי הרכבת הראשונים בה. מדובר בקווים שאורכם יחד הוא 30 קילומטר, והם שניים מתוך ארבעה קווים מתוכננים. נסעתי ברכבת המופלאה הזאת - על גשרים ובמנהרה - שלושה חודשים לאחר שנחנכה, בדיוק שנה ו-9 חודשים אחרי שהוחל בבנייתה, ושנתיים וחצי לאחר שהוחלט על הקמתה ומהנדסים מאיטליה ומגרמניה החלו בתכנונה.

דובאי היא מדבר צחיח שיוזרים בו 10-2 מ"מ גשם בשנה, אך בנסיכות הקטנה הכל ירוק - גנים מרהיבים, שדרות עצים. הסיבה: מפעלי ענק להתפלת מי הים

האופטימיסטים ביותר מדברים על שנת 2017

חוזרים למדינת ישראל. אמצע שנות ה-90 של המאה הקודמת. בפני הממשלה מונחת הצעה להקים שלושה איים מול חופי תל-אביב, ולהעביר אל אחד מהם את נמל התעופה הקטן שדה דב, המשמש בעיקר לטיסות פני-מיות בתוככי ישראל. בשני האיים האחרים הוצע להקים אזור מסחרי מהודר ושכונת מגורים יוקרתית ונאה. שנת 2012 - הממשלה שוב מתבקשת לדון בהקמת האיים. לדון, לא לעשות.

בה בשעה, ממש בשנת 1994, כאשר הנשיא נזרבייב החל לתכנן את בירתו החדשה, התקיימו במשרד התחבורה הישראלי ובעיריית ירושלים הדיונים הראשונים לקראת הקמת רכבת קלה בעיר. התוכניות הראשונות הונחו על השולחן ואושרו. הרכבת הקלה הראשונה ב"ירושלם" יצאה לדרך". התכנון היה שהקו האדום, הראשון מתוך שמונה, יופעל כבר בשנת 2000, ולכל המאוחר, אם יתעוררו קשיים בדרך, בשנת 2004.

הרכבת התחילה בניסיון ניסיון באוגוסט של שנת 2011, "רק" 17 שנים לאחר שהוחלט על הקמתה. ועוד: על שולחנה של הממשלה הונחה בשנת 1995





מהמפרץ הפרסי, שפועלים כבר שנים.

מדינת ישראל: במשך שש שנים - עד לשנה הנוכחית - סבלה ישראל משנים מעוטות גשם עד שחונות ממש. לפני 30 שנה הוחלט בראשונה שמדינה שבה יורדים, באזורים הגשומים, בשנה אחת, לכל היותר כ-500 מ"מ גשם - אשר יכולים להעשיר את ימת הכנרת ואקוויפר החוף במצרך היקר מים - יש מקום להקים בהקדם מפעלי התפלת מים שיהוו תחליף לגשם החסר.

דיברו, אישרו - ושום דבר לא קרה.

האחראים: פקידי משרד האוצר, ששום נזרבייב או שייח מהמפרץ הפרסי לא נזפו בהם על השאננות. הם דחו עוד ועוד את חלקה של הממשלה בהקצאת הכספים להתפלה, שרובם היו צריכים לבוא דווקא מהמיגזר העסקי. רק בשנות ה-90 של המאה הקודמת החלה ההתפלה בצעדי צב. במקום להתפיל כמויות ענק בתוך 3-5 שנים, כפי שתכננו עוד בממשלות שמיר, פרס ורבין, החלה ההתפלה באיטיות מרובה, בימי ממשלת נתניהו הראשונה וממשלות ברק ושרון.

בינתיים ירד מפלס הכנרת בכ-5 מטרים, ופעמיים הושאלו עצות חכמי חלם לפתרון הבעיה: בכל פעם נקבע קו אדום חדש, נמוך יותר, כדי שלא ניתן יהיה לטעון שהמצב חמור מאין כמותו.

רק בשנה האחרונה הושלם מפעל התפלה גדול, שיכול להציל אולי בעתיד את הכנרת מירידה אל מתחת ל"קו השחור" - עוד המצאה ישראלית - אם יחזרו השנים השחונות. 30 שנה באיחור הוקמו חלק ממפעלי ההתפלה המתוכננים, ואין היום איש, אפילו לא במשרד האוצר, שלא מבכה את הזמן שבחזב.

נחזור לאסטנה. בתוך שלוש שנים, כבר בשנת 2000, גדלה העיר והפכה מעיירה מדברית קטנה ונחשלת לעיר שבה הוקמו שכונות לתפארת, שורת משרדי ממשלה, וכן שדרות רחבות וגנים שגם בוורסאי אפשר רק לקנא בהם.

איצטדיון מודרני עם 35,000 מושבים לנבחרת חלשה

גם הנשיא נזרבייב העתיק את מקום מגוריו לעיר, שבה האקלים איננו מהמשובחים בעולם: מינוס 40-30 מעלות בשיאו של החורף, וממש הפוך - 30 מעלות פלוס ומעלה באמצע הקיץ. משכן נאה נבנה לנשיא, מוקף כמובן בגנים ובשדרות עצים מרהיבות. אגב, בניגוד למה שניתן אולי להסיק מכך שהמדובר באחד הדיקטטורים היחידים שמכהן כיום בארצות חבר העמים לשעבר, העם מעריך ומכבד את השליט, אף שהוא בהחלט דיקטטור אשר רחוק מאוד מהמשטר הדמוקרטי. הסיבה: הוא לא רק דיבר, אלא גם עשה. קזחסטן, מדינה מוסלמית שמפגינה, אגב, רחשי ידידות מובהקים למדינת ישראל, משגשגת כיום, ורמת החיים בה עולה מיום ליום. אסטנה היא רק דוגמא לשגשוג הזה.

ביקרתי באסטנה לפני חודשים אחדים. לא ראיתי

בשום מקום בעולם שדרה כמו "שדרת המים הירוקים", החוצה את העיר, על הפארק הנהדר שמצידיה, מזרקות המים המרהיבות, גני הפסלים והספסלים המעוצבים, שתושבי העיר אוהבים לרבוץ עליהם ולהביט סביב.

העיר המדברית הפכה לירוקה - ממש כמו ששליטי איחוד האמירויות הפכו את ערי המדבר שבמפרץ הפרסי לירוקות. נבנו בה יותר משלושה מניינים של בתי מלון, חלקם מפוארים, מרכזי קניית, בהם אחד מרהיב בצורת פירמידה, אוניברסיטה (כמובן על שם נזרבייב), בניין מרהיב לפרלמנט, בנייני ענק לבנק המרכזי של קזחסטן, לספרייה ולמוזיאון הלאומיים. נבנה גם "ארמון השלום וההתפייסות", הוקם המסגד הגדול - בניין שעיצבו גדולי האדריכלים המוסלמים, נבנה בית כנסת מפואר ל-400 יהודי העיר, והוקם אפילו בניין מיוחד לקרקס. מחשבה רבה הושקעה בהקמתו של איצטדיון הכדורגל המודרני, בן 35,000 מושבים, למרות שנבחרת קזחסטן נחשבת עדיין לאחת החלשות בעולם. הנשיא נזרבייב כבר הבטיח: אקצה מיליונים כדי שקזחסטן תהיה אחת הנבחרות הטובות ביותר בעולם. הרשו לי להאמין לו שבקרב רוב נבחרת ישראל תתקשה לנצח שם...

כיום מונה בירת קזחסטן כ-780,000 תושבים, מספר זהה לתושבי ירושלים. אולם, בו בזמן שבאסטנה בנו עיר שלמה - בירושלים הספיקו בקושי רב לסיים קו אחד ויחיד של הרכבת הקלה. התחזית לאסטנה: מיליון וחצי תושבים עד שנת 2030. מתוכננות להיבנות בה עוד שכונות ענק לתפארת - את הגדולה והיוקרתית שבהן בונה משקיע ישראלי, דוד בן-נני (ראו מסגרת).

"אם אתה שואל מהו הסוד של הקמת עיר הפלא הזאת באמצע המדבר, התשובה היא אחת בלבד: נשיא ביצועי, שמקבל החלטות, מתייעץ איך לבצע אותן, ומיישם אותן אחת לאחת. זה כל הסוד", כך דוד בן-נני בשיחה עמו, במשרדו המפואר בליבה של הבירה אסטנה. בן-נני לבדו בונה בבירה החדשה, בהשקעה של 6 מיליארד דולרים, רובע שלם בשם סנטרל פארק, שב-740,000 מ"ר שהוקצו לו מוקמים עתה 120 בניינים.

ההסבר של בן-נני, מדוע הוא מתגורר ומשקיע בקזחסטן ופחות בישראל: "זה פשוט מאוד. אישורי בנייה שאורכים בישראל שנים על גבי שנים מתקבלים כאן תוך מקסימום שבועיים ולפעמים גם תוך יומיים. הביורוקרטיה והסחבת בישראל הכריעו את הכף".

אז מה בעצם קורה כאן?

38 שרים מכהנים - ואיזה משרד בוטל?

האם המסקנה היא שצריך אולי להנהיג בארץ דיקטטורה, כדי שתוכניות המצויות על שולחן הממשלה כבר עשרות שנים, אף יוצאו אל הפועל? התשובה ברורה: ממש לא. במדינות דמוקרטיות רבות מתכננים בתחום התשתיות ותוכניות גרנדיזיות, ואלה קורמות עור וגידים בתוך שנים מעטות. ראו את הכבישים המהירים החו-

ירושלים:

17 שנים תכננו, שרטטנו, דיברנו, התווכחו, יזמו, הזיזו בניינים, פינו שטחים והניחו את מסילות הברזל עד שהרכבת הקלה יצאה לדרכה בקיץ 2011 (צילום: גד ליאור)



אסענה היא עיר מופלאה בלב המדבר: גורדי שחקים, בנייני ממשלה מפוארים, שדרת מים ירוקים, פארק נהדר, מזרקות מרהיבות, גני פסלים וספסלים מעוצבים, שתושבי העיר אוהבים לרבוץ עליהם ולהביט סביב

שרים בממשלה. ואיזה משרד בוטל ולא חודש? "משרד הכלכלה והתכנון". גם מועצה לאומית לתכנון, שהייתה קיימת בעבר לצד המשרד הזה, נעלמה כלא הייתה. מדוע לתכנן שנים קדימה, אם אפשר לאלתר תוכנית כלכלית בכל שנה מחדש?

שנית, אין ספק שפקידי משרד האוצר הם אלה המוֹנעים את ביצועם של פרויקטים במהירות וביעילות. הם אלה שדחו, כדי "לשמור על תקציב מאוזן", במשך 17 שנים, את הפעלת חוק חינוך חינוך לגילאי 3-4, שאושר השנה, בתקווה שאכן ימומש הפעם. הם אלה שדחו שוב ושוב את הקמת מפעלי ההתפלה, בתירוצים של חוסר תקציב, ואלה היו כמובן גם התירוצים לדחיית הנחת מסילות הברזל לאילת ומתל-אביב לירושלים, הקמת הנמלים בדרום ויישום הצעת ההחלטה להקים איים מול תל-אביב.

בימים אלה, באיחור רב מאוד, נטלה על עצמה הממשלה, בחוסר חשק, את הקמת הרכבת הקלה בתל-אביב. גם כאן, לחזות מראש מתי הרכבת הזאת תנוע מתחת לרחוב אבן-גבירול, אפילו מגידי העתידות לא מעיזים.

אם ינוטרלו שני הגורמים הללו - אפשר יהיה לתכנן

צים את אירופה, האזור המסחרי הענק שנבנה בליבה של פאריס, שיקומה המופלא של עיר הענק ברלין, מאז שהוכרזה שוב כבירת גרמניה המאוחדת, פרויקט החלל הגרנדיוזי שפועל כבר עשרות שנים בארצות הברית, שלא לדבר על שלל ההמצאות והחידושים האלקטרוניים שבאו לעולם בעשור האחרון.

בישראל קיימות פשוט שתי בעיות ברורות בתחום הזה: ראשית, הממשלה המכהנת מנסה בכל פעם, זה עשרות שנים, לבצע רק מהלכים שיסתיימו בעת כהונתה, שיסייעו לה במערכת הבחירות הבאה. הדוג" מא הטובה ביותר מדוע זה קורה היא אולי דווקא הדוג" מא ההפוכה של הרכבת הקלה בירושלים: כאשר גזר ניר ברקת בשנה האחרונה את הסרט, עם נסיעת הקרונות בראשונה ברחובות העיר, איש כבר לא זכר שעם ממציאי הרכבת הקלה נמנו עוד לפני שנים רבות ראשי העיר בעבר, טדי קולק ואהוד אולמרט, שבימי כהונתם נעשו התכנון הראשוני והסופי לפרויקט החדשני.

בישראל לא חושבים כמעט לעולם קדימה שנים רבות מדי, ודווקא אוהבים לאלתר. בזה אנחנו, הישראליים, אלופים. עובדה: בשנים האחרונות מכהנים כ-30





קאל דרו, מהמומחים הגדולים בעולם למינהל ציבורי: "כדי שממשלה תתפקד טוב יותר, ראוי שיהיו לה יועצים טובים, מועצה שתתכנן שנים רבות קדימה - וגוף אחראי שיעקוב אחר הביצוע". כדאי להקשיב לעצה הזאת.

לפחות היא ניתנה לממשלה בחינם.

ותאמינו לי: כיליד ירושלים, שביקר באסטנה, עולה המסקנה הלא מעודדת, שאת הסרט על העיתונאי הקזחי הדמיני בוראט היה כנראה צריך לצלם בישראל -

ולא בקזחסטן... ❧

ולבצע במהירות וביעילות גם במדינת ישראל פרויקטים רחבי היקף, תוך ניצול רב ככל האפשר של שיטת ה-BOT, שבה גורמים עסקיים מקימים את התשתיות תמורת זיכיון לרווחים לתקופות של 25-30 שנה.

מתן פחות סמכויות לפקידי האוצר היא התשור בה לסחבת רבת השנים בעשרות פרויקטים שנדחו שוב ושוב. הקמתו מחדש של משרד ממשלתי לתכנון לטווח הארוך יסייע בניסיון להגיע לרמת ביצוע כמו באסטנה ובדובאי. כמו שאמר לא פעם הפרופסור יחז

מה ההבדל בין אילת לאסטנה איש העסקים הישראלי דוד בן-נני משקיע 6 מיליארד דולרים בבירת קזחסטן, בונה רובע יוקרתי ל-30,000 תושבים, עם קניון יוקרתי, 2 מגרשי כדורגל, גנים ובתי-ספר. "אני לא חושש מהשקעת הענק - הכל במימון עצמי. מי שפוחד מזאבים לא ייכנס ליער"



המשקיע הישראלי, דוד בן-נני, בשדרה המרכזית באסטנה (צילום: גד ליאור)

« גד ליאור

איש העסקים הישראלי דוד בן-נני (נניקשווילי) הוא היזם של רובע יוקרתי בבירת קזחסטן החדשה, אסטנה, שהיקף ההשקעה בו הוא 6 מיליארד דולרים. "זהו אחד הפרויקטים הגדולים ביותר שמבוצע עים כיום בקזחסטן, ואני גאה להיות היזם שלו", אמר לנו דוד בן-נני, שהוא בן-דודו של איש העסקים הישראלי אברהם נניקשווילי, שעמו הוא שותף בהקמת הקניון הגדול העומד להיבנות בקרוב באילת. שליט קזחסטן, נורסולטן נזרבייב (72), החליט על העתקת בירת המדינה שבמרכז יבשת אסיה, הגובלת עם סין ורוסיה, מהעיר אלמאטי, הקרובה לגבול הסיני, לעיר החדשה אסטנה שבמרכז קזחסטן, המדינה התשיעית בגודל שטחה בעולם. בימים אלה חוגגת אסטנה את יום השנה ה-14 של הבירה החדשה, שבה מתגוררים כבר 780,000 תושבים. בעיר נבנו כבר מאות בניינים רבי-קומות, יש בה עשרות שדרות רחבות וגנים מרהיבים. את הרובע הגדול החדש שלה יבנה היזם הישראלי.

"יש לקזחים מזל"

מדובר ברובע מגורים שישא את השם "סנטרל פארק", אשר ישתרע על 3 מיליון מטרים רבועים. ייבנו בו 10,000 יחידות דיור, עם 27,000 חניות, ויגורו בו כ-30,000 מתושבי אסטנה. ברובע החדש נבנה בימים אלה מרכז מסחרי גדול, ויהיו בו גנים, בתי ספר, ואפילו שני מגרשי כדורגל. בסך הכל ייבנו ברובע 120 בניינים, רובם גבוהי קומה. בפרויקט ייבנו גם שלושה בתי מלון, ובהם 250 חדרים. "מדובר בפרויקט שכולו ייבנה במימון עצמי. אני לא חושש מכך. מי שפוחד מזאבים לא ייכנס ליער", מצהיר בן-נני.

על היזמה להקים בירה חדשה ומפוארת לקזחסטן אומר היזם הישראלי: "אם נזרבייב לא היה קיים - היה צריך להמציא אותו. יש

לקזחים מזל שיש להם אותו. חבל שלנו אין אחד כזה".

דוד בן-נני מתגורר כבר כשש שנים באסטנה, ומנהל את עסקיו מבניין משרדים מפואר שבבעלותו. בתשובה לשאלה הוא אומר: "אני לא אוליגרך ואני לא אוהב את המילה הזאת. אני איש עסקים, שיודע שהוא עושה ויעשה כאן עסקים מצוינים". בן-נני משמש גם כראש הקהילה היהודית באסטנה, שבה נבנה רק לאחרונה בית כנסת נאה, בניהולו של רב מטעם חב"ד.

ראשי הממשל באסטנה מצויים בקשרי עבודה הדוקים עם בן-נני, שמבצע את הפרויקט באמצעות חברת "ליאור קורפוריישן", שבן-נני משמש כבעליה וכנשיא החברה. הפרויקט העצום יושלם בתוך כארבע שנים. וההבדל לעומת ישראל? עד שייבנה מרכז מסחרי אחד באילת, אומר המשקיע הישראלי, ייבנה רובע שלם באסטנה. "זה כל ההבדל". ❧