

ПОДВИГ АКИМА

Их всего 18. Восемнадцать человек, труд и полномочия которых, успехи и неудачи публика вмещает в формулировку “местная власть”. Они не занимаются макроэкономикой (разве что для души), они, что называется, сидят на хозяйстве. Возможно поэтому результаты их работы граждане в казахстанских городах и весях ощущают в первую очередь. “НП” решило провести опрос среди читателей на предмет, какой из наших воевод достоин неофициального звания акима года. Победу за явным преимуществом одержал градоначальник южной столицы Виктор Храпунов

Мало кому из градоначальников удается усидеть в своем кресле так долго, как удалось это акиму Алматы Виктору Храпунову. Даже подсчитать трудно: семь, восемь лет? Говорят, к хорошему привыкаешь быстро. Так и мы, алматинцы, уже не помним, как нам жилось без Храпунова: без тепла, газа, зато при веерных отключениях электричества. А как весь огромный город погружался в темноту с наступлением вечера, помните?

Нужно отдать должное акиму: вот уже несколько лет подряд в Алматы не растут коммунальные платежи. Журналистов часто приглашают на слушания по повышению тарифов, и мы сами могли убедиться, что антимонопольщики воюют с коммунальными предприятиями за каждую тиынку. Рост тарифов с 1 октября почти по всей территории республики обошел южную столицу стороной. Именно из-за своей амбициозной тарифной политики пришлось несколько лет назад уйти с алматинского рынка бельгийской компании “Трактебель”, чья дочерняя структура “Алматы Пауэр Консолидейтед” владела энергетическим комплексом бывшей столицы. Аким добился передачи энергокомплекса в коммунальную собственность города.

Тогда многие алматинцы

СВЕТЛАНА ГРИБАНОВА
АНДРЕЙ ГУБЕНКО

боялись, что начнутся проблемы с теплом и светом, однако этого не произошло, все работает как часы.

В Алматы до сих пор строится муниципальное жилье, чем могут похвастать немногие города не только в Казахстане, но и в России, например. Квартиры в них предоставляются совершенно бесплатно горожанам из социально защищаемых категорий населения. Размах строительства элитных домов, может быть и не решил проблему жилья, но зато облагородил городской ландшафт. Сейчас бывшие алматинцы, несколько лет назад покинувшие город, не узнают малую родину.

Только с приходом “на хозяйство” Виктора Храпунова с облегчением вздохнули водители: наконец-то начался ремонт дорог, и не просто латание дыр, а настоящий, капитальный. Достаточно сказать, что проспект Абылай хана (бывший Коммунистический) до этого не ремонтировался в течение 17 лет. Специально для этого за границей был приобретен ремиксер, вытуживший наши дороги. И не только в центре города. Полностью перекрыто дорожное полотно проспекта

Сейфуллина – от Сатпаева до вокзала Алматы-1, отремонтированы улицы Шалапина, Тимирязева, Розыбакиева. Построена развязка по дороге в аэропорт, сейчас на очереди – развязка на пересечении Саина-Райымбека.

И, пожалуй, главное строительство акима – новое здание аэропорта – наконец, завершилось, несмотря на все трудности, основная из которых – нехватка денег.

Но дело, конечно, не только в пресловутой “коммуналке”. За последние годы Алматы приобрел вид респектабельного мегаполиса, почти европейского уровня. Горожанам за него не стыдно перед иностранцами или бывшими согражданами по Союзу: москвичами, киевлянами, минчанами.

Город, возможно, утратил то несколько наивное очарование “большой деревни”, какой была когда-то Алма-Ата, но зато приобрел светский лоск и современный стиль. Присутствие здесь многочисленных банков и представительств крупных международных фирм позволяет вести активную деловую жизнь, а комфортабельные отели, разнообразные рестораны, казино, загородные курорты позволяют не соскучиться и на отдыхе.

Пожалуй, единственная серьезная проблема, которую пока не удастся решить – экология. Впрочем, она свойственна, наверное, многим крупным городам. Мегаполис производит слишком много мусора, который выбрасывается на свалку, и эта последняя, если при ней не построить специальное производство по переработке отходов, грозит в будущем стать одним из “пригородов”. Еще больше выбрасывается в атмосферу, но здесь все гораздо сложнее: хотя Алматы не отнести к индустриальным монстрам, гигантский автопарк с лихвой компенсирует это.

Но и здесь городские власти пытаются что-то сделать: муниципальный транспорт стараются,



ТАЛГАТ ГАЛИМОВ

насколько возможно, сделать более экологичным, планируя новые трамвайные ветки и троллейбусные маршруты, вернулись к идее строительства монорельсовой дороги, выполняющей функции метро; полным ходом идет озеленение города.

Немного больше настойчивости и финансирования в этом направлении – и не исключено уже через несколько лет алматинцы “вспомнят”, что снег, оказывается, бывает белым не только на Чимбулаке.

И еще одно наблюдение. Может быть, даже главное. Годы, когда у городского штурвала встал Виктор Храпунов, были для Алматы, не побоимся этого слова, судьбоносными. Ведь именно тогда он потерял свой столичный статус и, учитывая и общее неважное положение дел в стране, настроение у его жителей было невеселое. Были и такие скептики, которые предсказали бывшей столице забвение и превращение в захолустье.

Но ничего этого не произошло. Алматы нашел себя в новой истории. И, говоря откровенно, качество жизни здесь по-пре-

жнему лучшее в стране. Здесь лучшая вода, лучшее питание, большой выбор товаров и доступ к информации, лучшие возможности реализовать себя. Сравнение выдерживает разве что новая столица – Астана, да и то пока с оговорками. Но не будем забывать, сколько денег вкладывается в ее развитие.

Мы не стали провинцией. Конечно, благодаря и тому человеческому потенциалу, которым обладает город. Но оценим и подвиг акима, который смог отстоять Алматы.