

денег, которые затем используются для распределения среди руководства ФЛК и взятки.

9. В соответствии с Протоколом заседания Правительства Российской Федерации от 29.03.2001 г. № 12 (п.7) было признано необходимым в целях осуществления государственной поддержки лизинга отечественной авиатехники. Там же было дано поручение Минэкономразвития России провести конкурс по отбору приоритетных лизинговых проектов в сфере авиации.

Для участия в объявленном Минэкономразвития России конкурсе на получение государственной поддержки лизинга гражданских самолетов (Положение о порядке проведения конкурса утверждено Приказом Минэкономразвития от 21.06.2001 г.) ФЛК заявила, что на полученные от государства средства в размере 1,96 млрд.руб. (ок.65 млн. долл.) привлечет дополнительно внебюджетные средства и построит 10 самолетов Ту-214 общей стоимостью 250 млн.долл. На этих условиях ФЛК была объявлена одним из победителей конкурса и получила госбюджетные инвестиции в свой капитал в размере 1575 млн.руб. (в обмен на 58% акций ФЛК).

Утвержденное Минэкономразвития Положение о конкурсе предусматривало только одного победителя, которым стало ОАО «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК). Но по просьбе президента Республики Татарстан, принимавшего участие в заседаниях Правительства РФ и совещаниях у заместителя председателя Правительства РФ И.И.Клебанова по данной теме, было принято решение о выборе двух лизинговых компаний: ИФК и ФЛК. Основным интерес руководства Татарстана – получить госбюджетные средства на финансирование постройки самолетов в Казани (на КАПО), для чего использовать подконтрольную татарским структурам ФЛК.

10. Существенную лоббистскую поддержку ФЛК на конкурсе, определившую включение ее в число победителей (первое место заняла ИФК с 409 баллами, ФЛК – второе с 402 баллами, а на третьем «Группа компаний «Лидер» с 390 баллами) оказал И.Б.Гаривадский, в то время зам.руководителя Департамента инвестиционной политики Минэкономразвития России, являвшийся секретарем конкурсной комиссии (председателем комиссии был зам.министра экономического развития и торговли И.Матеров). Считается, что возвращение Е.Зарицкого на должность гендиректора ФЛК проведено под давлением Минэкономразвития, в котором главным лицом, курирующим авиационный лизинг, являлся И.Б.Гаривадский. В дальнейшем И.Б.Гаривадский неизменно поддерживал ФЛК, перейдя на должность помощника вице-премьера Б.С.Алешина, а с середины 2004 г. – заместителя руководителя Роспрома. Данная поддержка объясняется дружбой с Е.Зарицким, работой в ФЛК «гражданской жены» И.Б.Гаривадского, а также различными финансовыми «услугами», оказываемыми ему компанией, например, оплатой поездки их обоих в Париж в июне 2005 г. на авиасалон в Ля Бурже. Через И.Б.Гаривадского ФЛК получила покровительство в Аппарате Президента РФ в лице советника департамента кадровой политики В.З.Высоцкого (аппарат помощника Президента РФ В.П.Иванова).
11. Активное выведение средств, высокие расходы на содержание раздутого аппарата ФЛК (в штате около 100 сотрудников, что в 2 раза больше, чем в 3 раза более крупной компании ИФК; в 5 раз выше, чем в ИФК удельные расходы на одного сотрудника), оплату поездок за границу ангажированных госчиновников, прочие непроизводительные расходы, включая вложения в лизинг в неавиационной сфере