

этого сделано не было. Полагаю, что чиновники сознательно затягивают внесение этого документа.

Убедительно прошу не принимать окончательных решений без рассмотрения моих предложений, например, в Администрации Президента или на Совете Безопасности с участием не только одной стороны, – правительственных чиновников, которые довели отрасль до критического состояния. Еще раз конспективно направляю свои соображения.

В авиационных проектах структуры Национального Резервного Банка и Национальной Резервной Корпорации принимали участие с 1996-1997 гг., когда финансировали российско-американский проект Ил-96М, единственный из российских магистральных самолетов, получивший сертификат FAA в США. В 1999-2000 гг. были выкуплены долги Воронежского авиазавода (ВАСО) у Сбербанка (около 40 млн. долл. США) и затем списаны. С 2000 г. участие расширилось: мы создали лизинговую компанию «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК), выдали льготные кредиты на реструктуризацию долгов ВАСО перед государством. Результатом стало выведение ВАСО из состояния банкротства и создание системы авиационного лизинга в России. Авиализинг в 2002-2005 гг. создал 90% заказов на новые отечественные гражданские самолеты. При этом НРК/НРБ никогда не были владельцами акций в авиационной промышленности.

Учитывая опыт и реальные результаты, к нашим предложениям по оздоровлению авиапрома прислушивались в Правительстве и Аппарате Президента, приглашали на совещания, не отказывали в личном общении на самом высоком уровне. К сожалению, в последние полтора года эта практика была прекращена, что вынудило нас использовать СМИ и форму письменных обращений.

За это время в Правительство РФ, органы исполнительной власти, Администрацию Президента направлено более ста писем и обращений, подготовлено свыше 50 публикаций (прилагаются). На подавляющее большинство реакции или ответа не получено. В лучшем случае, чиновники присылали отписки или обещания, что предложения «будут учтены». Судя по состоянию авиапрома, признаваемого всеми как критическое, они учтены не были.

На обращения в Администрацию Президента получен единственный ответ от 31 октября 2005 г., исх. № А67-3315, в котором сообщалось, что «персональная ответственность за обеспечение развития авиационной промышленности возложена на В.Б.Христенко». Ему же поручено рассмотреть наши предложения и подготовить доклад Президенту страны. Хотя поручение датировано ноябрем 2005 г., до сих пор оно не исполнено.

В этом же письме сообщается, что в Совет директоров ИФК избран представитель Администрации Президента, который в курсе проблем и при необходимости предпримет необходимые действия. Однако, увы, работа в Совете директоров этого представителя В.Высоцкого состоит лишь в том, что он с момента избрания не был ни на одном очном заседании Совета директоров ИФК. К тому же, судя по его действиям и комментариям, этот человек не имеет ни малейшего представления об отрасли, экономике или лизинге, т.е. о самом предмете. По-видимому, из-за этого Администрация не имеет достоверной информации и никак не реагирует на ситуацию, сложившуюся в ИФК после незаконного