

ареста ее акций. Недавно суд признал и незаконность возбуждения уголовного дела против руководства ИФК.

Только некомпетентностью и нерадивостью чиновников можно объяснить тот факт, что лишь по прошествии целого года с заседания президиума Госсовета и поручения Президента РФ разработан проект указа о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В этой концепции, однако, на наш взгляд, сохранился ряд системных ошибок, способных привести к негативному результату.

Основная ошибка содержится в стремлении тотально национализировать авиапром, поставив его в том числе вне любого контроля. Практически исключается возможность использовать в интересах страны более эффективное управление активами, капиталами, финансами, которое присуще частному сектору.

Ничего нового подобное объединение не даст – авиапром итак «объединен» под «крышей» Правительства РФ, которое и довело его до критического состояния. Объединяемые структуры принадлежат или контролируются государством. А положительного результата нет. Его и не может быть от механического сложения этих активов в государственный холдинг – ОАК, которым будут по-прежнему неэффективно управлять чиновники.

Закрывается доступ к привлечению в ОАК частных инвестиций, потому что в ОАК не менее 75% акций принадлежит государству. Все финансирование реформ авиастроения ляжет на госбюджет, а это – более 34 млрд. долл. США за 10 лет. Приходится сожалеть, что не услышаны предложения о создании сначала двух компаний: одной с преимущественно частным капиталом, ориентированной на гражданское самолетостроение, где ситуация близка к катастрофе, а другой – оборонной, контролируемой государством, где все еще не так плохо.

Ошибка – включать в ОАК лизинговые компании ИФК и ФЛК, как и намерение руководителя Роспрома Б.Алешина репрофилировать крупнейшую из них – ИФК – в маркетинговую и сбытовую компанию. Тем самым чиновники делают упор на «государственную» ФЛК (сегодня в госсобственности 85% акций). Поскольку для серьезной загрузки авиазаводов нужен заказ на 7-10 млрд. долл. США, то эти средства через государственную лизинговую компанию можно найти только в госбюжете и у госбанков. Таким образом, на обозримую перспективу придется ежегодно вкладывать в авиализинг значительные бюджетные средства.

Не берутся в расчет планы ИФК, по которым государство вносит в капитал на порядок меньше средств, которых в сумме с частными инвестициями хватит для финансирования всей производственной программы. Тогда с 2008 г. никакого дополнительного госфинансирования авиационного лизинга не потребуется.

Монополия на решения у отдельных лиц из числа госчиновников в ОАК в условиях размытой ответственности и отсутствия контроля приведет к ошибкам, как и прежде. Можно наблюдать примеры этого. Из госбюжета по разным каналам – включая финансирование НИОКР по линии Роспрома, постройку опытных самолетов за госбюджетные деньги ФЛК и кредиты госбанков, заказ несуществующих самолетов «Аэрофлотом» и т.д. – выбиваются