

полуторамиллиардные (в долларах США) инвестиции на создание регионального самолета RRJ, стоимость которого более чем на 60% формируется за счет иностранных комплектующих. При этом чиновниками практически закрыта возможность производства российско-украинского (на 70% российского!) самолета Ан-148. В результате этого неизбежно банкротство Воронежского авиазавода, производившего самолеты Ил-96 для Президента страны, 56% акций которого принадлежит государству.

На освоение Ан-148 нужно порядка 100 млн. долл. США, самолет на три года раньше RRJ поступит авиаперевозчикам, сохранив кооперацию и интеграцию авиастроителей России и Украины. Однако от этого отказываются ради дорогостоящего проекта RRJ в угоду сиюминутным амбициям, не брезгуя очковтирательством. Среди конкурентов опаздывающему на рынок RRJ не только присутствующие самолеты «Эмбраер» и «Бомбардье», но и китайский ARJ-21 (в серии с 2007 г.), а также тот самый украинский Ан-148, который на Украине начнут выпускать с этого года. Как считают специалисты, для обеспечения RRJ ценового преимущества перед этими конкурентами придется дотировать его производство на сотни миллиардов рублей из госказны. За деньги российских налогоплательщиков будут финансироваться иностранные производители комплектующих – прямые наши конкуренты.

Частный капитал никогда не допустит заведомо убыточного проекта. Но в государственной системе такое управление и использование бюджетных средств – в порядке вещей. Примером может служить проект регионального самолета Ту-334. Чиновники ухитрились ввести в заблуждение Президента РФ, который в ходе одного из официальных визитов в Германию хвалил Ту-334, на который нет ни одного заказа. Самолет был создан за государственные деньги, но в серию так и не пошел, т.к. «опоздал» на рынок, оказался по ряду параметров хуже конкурентов. Аналогичная картина наблюдается при создании перспективного истребителя 5-го поколения (ПАК ФА). Главком ВВС В.Михайлов недавно сетовал, что «Сухой», на 100% принадлежащий государству, неэффективно распорядился оставленными ему от военно-технического сотрудничества ресурсами, направив их не столько на ПАК ФА, сколько на другие нужды. Наверное, недостаток финансирования является тем главным фактором, из-за которого самолет 5-го поколения ВВС получают, как сообщил недавно прессе его первый заместитель А.Ноговицын, в 2015-16 гг. (вместо обещанного Главкомом 2006 г.).

Еще одним примером может служить история с ИФК, в отношении которой под надуманным предлогом почти год назад было начато уголовное расследование, а затем была арестована большая часть акций, включая Внешэкономбанк. В результате сорван утвержденный Правительством РФ «стартовый заказ» на более чем сотню новых самолетов, заблокированы новые частные инвестиции. Отрасль недополучит порядка 20 млрд.руб., а два авиазавода в Воронеже и Ульяновске остались почти без работы.

Примеры неэффективного госуправления можно продолжать. Частный инвестор, вложивший свои, а не государственные деньги, обеспечил бы самый жесткий контроль, поставил бы самых эффективных менеджеров и никогда бы не позволил неэффективно расходовать свои, а заодно и государственные деньги.