

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

**Президенту Российской Федерации
В.В. ПУТИНУ**

**Председателю Правительства Российской Федерации
М.Е. ФРАДКОВУ**

**Председателю Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
С.М. МИРОНОВУ**

**Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
Б.В. ГРЫЗЛОВУ**

Уважаемые

Владимир Владимирович, Михаил Ефимович, Сергей Михайлович, Борис Вячеславович!

Невыполнение закона о бюджете 2005 года и срыв государственно-частного финансирования авиализинговой компании «Ильюшин Финанс» с вытекающими тяжелыми последствиями для отечественного гражданского авиапрома побудили меня обратиться к вам в столь необычной форме открытого письма.

22 февраля 2005 г. на заседании Президиума Государственного совета «О состоянии и перспективах развития авиационно-промышленного комплекса» Президент России В.В.Путин отметил, что авиационная промышленность должна стать важнейшей высокотехнологичной отраслью: «Мы сегодня обсуждаем один из самых серьезных вопросов развития экономики страны. От того, как мы решим эту задачу, будет в значительной степени выглядеть и сегодняшнее лицо России, и ее завтрашний день, будущее. От того, как мы решим этот вопрос, будет зависеть, сможет ли Россия быть интеллектуально состоятельной страной и вообще будет ли у нее вот это интеллектуальное будущее или мы действительно, как здесь отмечали коллеги, будем все дальше скатываться в разряд третьестепенных стран, в разряд каких-то сырьевых для кого-то придатков и так далее».

Госсовет одобрил концепцию консолидации отечественного авиапрома на основе «целевой корпоративной структуры» — холдинга, где важнейшую роль играет авиализинг, в который «мы ежегодно вкачиваем по 250 миллионов долларов и дальше будем продолжать эту работу». Частные партнеры государства по авиализингу согласились на паритетное финансирование.

Механизмом реализации новых отечественных гражданских самолетов российским и зарубежным авиакомпаниям стала система лизинга, созданная в 2000–2005 гг., через которую на 80% оплачиваются заказы на технику самолетостроительным заводам в цепочке «авиастроители — авиаперевозчики».

Крупнейшей государственно-частной авиализинговой компанией является ОАО «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК). Ее активы превысили 11 млрд руб., объем реализованных контрактов превышает 9 млрд руб., портфель заказов — более 70 млрд руб. При уставном капитале в 6,2 млрд руб. компания оценена KPMG в 7,4 млрд руб.: налицо рост стоимости акций, принадлежащих в первую очередь государству.

ИФК обеспечила перечисление в бюджет налогов на сумму большую, чем 2,5 млрд руб., внесенных в капитал правительством РФ. Иными словами, государство целиком вернуло вложенные в развитие авиализинга средства, спасло отрасль, получило новые самолеты и контрольный пакет компании стоимостью около 300 млн. долл. США. Этот результат достигнут совместными государственно-частными усилиями, но за счет средств частных акционеров.

ИФК как объект бюджетного финансирования, главным собственником которой является Правительство РФ, проверена Счетной палатой РФ, не выявившей нецелевого использования средств, независимым аудитом по инициативе Росимущества, определившим законность капитализации, выездными налоговыми проверками, контрольным управлением Администрации президента и т.д.

Это не помешало прокуратуре возбудить против менеджмента ИФК уголовное дело и через Басманный суд г. Москвы наложить арест на акции государственных и частных владельцев, лишив акционеров возможности и прав развивать компанию. По этому не выполнена директива Премьер-министра РФ от 31 октября с.г. в рамках закона о федеральном бюджете 2005 года о допэмиссии на сумму 2,75 млрд руб. Внешэкономбанк и частные акционеры также не могут внести в капитал 4,3 млрд руб. Вместе с кредитами самолетостроение недополучило более 20 млрд руб., запланированных на постройку 25–30 новых самолетов.

Часть акций ИФК принадлежит юридическим лицам, входящим в состав холдинга Национальной резервной корпорации, создателем и владельцем которой я являлся до моего избрания депутатом Госдумы. Статус депутата и действующее законодательство РФ накладывают ограничения по управлению и распоряжению данным имуществом, но не лишает меня права собственности, поэтому я обратился в прокуратуру с предложением пожертвовать акции любым бенефициарам, и отказался от защиты своих прав и прав других частных акционеров.

Сейчас главное ограничить ущерб экономическим и политическим интересам России и прекратить погром и развал задышавшего гражданского самолетостроения. Подобный произвол, беспринципность и непрофессионализм позорят державу — и именно об этом следует думать. Без заказов остались два авиастроительных завода в Воронеже и Ульяновске, страдают сотни предприятий-смежников, могут остаться без работы десятки тысяч людей.

Неправовой характер, абсурдность и губительность ситуации, несмотря на обращения губернаторов, депутатов, директоров заводов и коллективов отрасли, остаются незамеченными той самой «неэффективной и коррумпированной бюрократией», в руки которой президент России В.В.Путин не намерен «передавать страну». Действиями прокуратуры в отношении одной из важнейших государственных компаний в авиастроительной отрасли (пакет акций — 57%), с таким трудом построенной с нуля в истекшие 5 лет, создан опасный прецедент, когда одно государственное ведомство наносит непоправимый экономический ущерб другому, попираются права акционеров, а страдает держава.

Уважаемые Владимир Владимирович, Михаил Ефимович, Сергей Михайлович, Борис Вячеславович! Принимая во внимание многолетние усилия всех ветвей власти по спасению авиапромышленности, а также остроту и безотлагательность проблемы, обращаюсь с просьбой о вашем личном участии в ее решении.

С уважением,
Депутат Государственной Думы, д.э.н.
А.Е. Лебедев

