

«Дервейс» - сделано на Кавказе

Пожалуй, этому российскому заводу выпала самая необычная судьба. Построенный меньше 10 лет назад, он за свою короткую историю успел пережить несколько взлетов и падений.



История создания автомобильного предприятия в Карачаево-Черкесской Республике, где до этого развивали лишь сельское хозяйство и туристический сектор, – это, по сути, рассказ о воплощении мальчишеской мечты. С детства братья Деревы бредили автомобилями. Повзрослев, они занимались самыми разными делами, а с конца 1980-х годов одними из первых в республике стали развивать свой бизнес – производство кондитерских изделий, мебели, потом минеральной воды и алкоголя. Большие деньги открыли возможность инвестировать «для души». Так мечта получила возможность стать явью, а на окраине Черкесска, столицы республики, появился автозавод многопрофильной компании «Меркурий», для которого придумали красивое иностранное название «Дервейс». Расшифровывается оно просто: «Дер» – от фамилии учредителей, «вейс» (ways) – «дороги» в переводе с английского.

Началось с того, что один из братьев познакомился с дизайнером из Тольятти Олегом Шапкиным. Тот предложил создать небольшую конструкторскую группу, которая разработает и подготовит к серийному производству вседорожник. Требовалось найти подходящую платформу, силовые агрегаты, спроектировать оригинальный кузов... Желающие подработать в такой команде нашлись быстро, и работа закипела, благо заказчики платили щедро.



Так выглядел завод в 2004 году...



...когда в его цеху собирали единственную модель.

Прототип на шасси румынского АРО изготовили буквально за несколько месяцев. Тогда же, в 2002-м, зарегистрировали автомобильное подразделение холдинга «Меркурий» – по сути, первое в стране частное предприятие по проектированию и производству автомобилей. Летом 2003 года на Московском международном автосалоне прототип показали специалистам и посетителям. Модель называлась «Дервейс-Ковбой». Сделанная в брутальной стилистике модного тогда «Гелендевагена», машина смотрелась пусть не оригинально, но вызывающе. Ее серийное производство обещали освоить в ближайшие месяцы, а цену назначить чуть ниже стоимости «УАЗа-Патриот»

И не обманули! «Ковбой», или «Дервейс-3131», прошел испытания на полигоне НАМИ, получил сертификат. Летом 2004 года официально открыли завод и начали серийное производство. На румынскую раму ставили бензиновый двигатель ЗМЗ или французский дизель, далее скелет обрастал металлическими и пластиковыми кузовными деталями, элементами салона...



«Ковбой» – первенец завода. Оказалось, у него действительно неплохие внедорожные способности!

Автомобиль был оснащен неплохо для тех времен: кондиционер, руль с кожаной отделкой и регулировкой по высоте, электростеклоподъемники, сервоприводы регулировки наружных зеркал, люк. По требованиям безопасности «Ковбой» укладывался в российские ГОСТы – благодаря раме и дверям с противоударными балками. При сложенных задних сиденьях багажник увеличивался с 600 до 1600 л. Красота! Жаль, силовые установки не слишком подходили: французский дизель был слабоват, а заволжский бензиновый мотор не отличался надежностью. Но все равно машины находили покупателей. Большую роль в этом сыграл местный патриотизм: почти все «ковбои» оставались жить на Северном Кавказе или в южных областях России.

Но в 2005 году обанкротилась румынская фирма АРО – поставщик шасси. Хозяева «Дервейса» попытались использовать разные модели китайских вседорожников, но из этой затеи ничего не вышло и в конце года производство «Ковбоя» прекратилось. Всего успели выпустить 800 экземпляров. А заводу, где к тому времени работало несколько сот человек, пришлось искать новую нишу.

АЛЬБОМ РЕПРОДУКЦИЙ

К началу 2006 года в Черкесске появились новые партнеры – китайцы. Некоторое время на предприятии еще тешили себя надеждой выпускать модели собственной разработки. Но вскоре поняли: это слишком дорогой путь. Так в стенах завода расцвела китайская экзотика. Скажем, «Дервейс-313120», или «Шаттл», на самом деле был чистокровным китайским вседорожником «Дади-Шаттл». То был не самый удачный клон известных моделей (кузов подсмотрен у «Опеля-Фронтера», шасси позаимствовано у «Тойоты-Фораннер»). Но на решетке радиатора красовался шильдик «Дервейса», на руле – надпись «Дади». Всего было выпущено 320 «шаттлов».



«Дервейс-313150 Аврора» – еще один эксперимент на тему китайских вседорожников.

Затем из сборочного цеха начали выезжать вседорожники «Дервейс-313150 Аврора», напоминавшие «СанЙонг-Рекстон» (выпущен 351 автомобиль). Их быстро сменил «Дервейс-313130 Ленд Краун», отчаянно похожий на «Тойоту-Ленд Крузер 90» (собрали 33 машины). Потом – «Дервейс-313140 Саладин», почти точная копия «Ниссана-Пасфайндер» (33 экземпляра).

Понятно, что копировали популярные модели не в Черкесске, а на заводах китайских компаний

«Дади», «Синкай» и других; на Северном Кавказе их только собирали из машинокомплектов да меняли (частично) шильдики. В силу мизерности партий машины даже не сертифицировали, а оформляли как вариации на тему «Ковбоя-3131» (российское законодательство это позволяло).

Всего в 2006 году таким образом выпустили 788 автомобилей. Следующий год начался с попытки собирать очередной китайский клон, теперь уже пикап «Дервейс-233300 Плутус». Однако события стали развиваться по совсем иному сценарию.



«Дервейс-313120 Шаттл» пять лет назад предлагали по 22 тыс. долларов. Даже за такую цену покупателей нашлось немного.

В том году в России случился взрыв интереса к недорогим китайским автомобилям – на его волне, к примеру, началась сборка лифтбека «Чери-Амулет» и седана «Чери-Фора» на калининградском заводе АВТОТОР. В пик ему крупнейший мультибрендовый дилер «Автомир» решил организовать массовые продажи в России некой бюджетной китайской малолитражки.

После переговоров с целым рядом фирм выбор пал на не самую крупную, но динамичную компанию «Лифан», доселе известную в основном мотоциклами. На китайском рынке она предлагала на тот момент всего одну модель – на старой платформе «Ситроена-ZX». Машина автомировцам понравилась, но для того, чтобы цена в России была невысокой, требовалась отечественная сборка. Вот тогда кто-то и вспомнил о небольшом черкесском заводе, где простаивали мощности, а персонал уже получил кое-какой опыт. К тому же руководство «Дервейса» само искало модель для сборки и было готово вкладывать собственные деньги в расширение завода, «Автомир» же брался за организацию продаж в стране.

ПОЛИТИКА «ДВУХ КИТАЕВ»



Участок установки силовых агрегатов.

В июле 2008 года в Черкесске торжественно открыли новый цех, рассчитанный на сборку до 25 тыс. автомобилей в год; запуск цеха сварки наметили на начало 2009-го. На «Дервейсе» собирали пока одну модель – «Лифан-Бриз» (в том году их выпустили 7,2 тыс. штук), но планировалось вскоре добавить к ней другие. И они появились: в 2009 году «Лифан-Солано», а в начале 2011-го – «Лифан-Смайли».

Правда, планы изрядно подкорректировал очередной финансовый кризис, который накрыл Россию в конце 2008 года. Спрос на бюджетные китайские авто упал, «Авто-мир» оказался на грани банкротства и совместный проект свернул. Все права на дистрибуцию «лифанов» достались «Дервейсу». Пришлось строить новую дилерскую сеть, а параллельно вести переговоры с китайскими партнерами. Не бросать же достаточно современный завод, в который вложено около 85 млн. долларов!



В цеху окраски – седаны «Лифан-Солано».

К тому же в черкесском автопроме уже работали почти 1000 человек – для города со 120-тысячным населением это внушительно. В итоге 2009 год стал для «Дервейса» очень тяжелым (было выпущено около 1000 «лифанов»), но кадры и само предприятие сохранить удалось. И в начале 2010 года приступили к полноценной сборке (со сваркой и окраской) уже двух моделей «Лифана» – «Бриз» и «Солано», собирали небольшими партиями для компании «Ред Дрэгон» седаны «Джили-МК», освоили сварку и окраску кузовов для вседорожников «Грейт Уолл-Ховер»...

Осенью 2010 года на заводе заработала еще одна линия, на 25 тыс. автомобилей в год, – здесь начали собирать седаны «Хайма-3». Планировалось тут же выпускать и компактную модель «Хайма-2», но пока разговоры об этом затихли. Вообще, если бюджетные седаны класса «Лифана-Солано» находят покупателей благодаря невысокой цене, то куда более дорогие «хаймы» расходятся плохо: к понятию «дорогой китайский автомобиль» покупатели еще не привыкли. Тем более что пока у черкесского завода есть реальные проблемы с качеством сборки, – мы в редакции убедились в этом, купив серийный седан «Лифан-Солано» ([ЗР, 2011, № 10](#)).



«Хайма-3» у нас продается пока не очень хорошо: автомобиль дорогой (400–600 тыс. руб.), а качество хромает.

В 2011 году в Черкесске должны были собрать не менее 30 тыс. автомобилей марок «Лифан», «Джили» и «Хайма», а также сварить и покрасить до 10 тыс. кузовов «Грейт Уолл-Ховер». Основной объем производства пришелся на «Лифан-Солано» и «Смайли». Но пока мощности и планы завода явно превосходят спрос на китайские авто: за девять месяцев 2011-го, к примеру, покупателей в России нашли только 13 тыс. «лифанов». А ведь на «Дервейсе», по расчетам, могут собрать и 70 тыс. машин! Есть уже проект второй очереди завода. Только вот потребители к китайским машинам все еще относятся осторожно – прежде всего из-за качества...

Что дальше? Как нам обещают, в ближайшем будущем в Черкесск придет еще один партнер – теперь уже автомобильная компания из Тайваня «Люксген». «Дервейс» хотел бы собирать две-три их модели. Возможно, будут и другие партнеры, ведь у группы компаний «Меркурий» братьев Деревых в прошлом году появился серьезный компаньон: владельцем 51% акций автозавода стал Сбербанк России. А там уж деньги считать умеют...



Цена «Лифана-Смайли» начинается с 259 тыс. рублей. Причем в базе – усилитель руля, электропакет, две подушки безопасности.

НАША СПРАВКА

100 тысяч в перспективе Компания «Дервейс» (Derways) была создана в 2002 году как первая частная фирма по производству и сборке автомобилей в России. В планах – разработка собственных моделей завода. На территории 23,5 га расположены корпуса для сборки из СКД-комплектов, сварки и окраски. Производство оснащено современной линией для контроля качества. Сейчас в Черкесске собирают китайские автомобили трех марок: «Лифан», «Хайма» и «Джили». Общая производственная мощность завода – до 100 тыс. машин в год.

Игорь Моржаретто

