



Вторая заслуга Станислава Деревы состояла в том, что он ничего не ухватил от приватизации государственной собственности. Всё, созданное им на родной земле, было построено с нуля и на самостоятельно заработанные средства – всяк знает!

Третье и самое главное: Дерев – ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫЙ ЧЕЛОВЕК. Ближайший аналогичный пример – мой друг, сибиряк, адыг, недавний президент Адыгеи **Хазрет Совмен**. Боже, как Хазрет Меджидович буквально материт своих соплеменников! За лень, за жадность и неповоротливость. За то, что щипачи! Берут по маленькому, когда нужно брать по большому и не таясь! Совмен и Дерев – близнецы-братья. Работящие до чёртиков, до посинения в глазах. Каждого из них вполне могли посадить. Каждого из них САЖАТЬ БЫЛО НЕ ЗА ЧТО.

Вот, к примеру, что рассказывал мне в те годы сам Дерев:

– Черкесск – маленький город, здесь ничего не скроешь... В начале восьмидесятых я работал начальником участка на химзаводе. Мы выпускали полиэтиленовые пакеты из остатков сырья. Но это же не воровство, а честный бизнес. Действительно, в то время это было запрещено. А потом разрешили создавать малые предприятия и кооперативы. И все стало ясно и просто.

На предвыборных плакатах тех лет Станислав был похож на режиссёра Марка Захарова: мощный, крутой лоб, сверкающая лысина в опушке седых волос. Внешность, прямо сказать, не предпринимательская... Костюм неброский, но элегантный. Тщательно подобраны по цвету сорочка и галстук, голубая рубашка – синий галстук. И никакого обязательного по тем временам золота – даже перстня нет.

Зато когда он – джигит! – сядил на свой **«Ламборджини»!!!**

– СТО ЛИТРОВ БЕНЗИНА НА СТО КИЛОМЕТРОВ ПУТИ, – смеялся Дерев. В начале 90-х компания Ламборджини сочинила своего «Дьявола» – Lamborghini Diablo, его презентовали в Монте-Карло.

Яркая смесь итальянского и американского – в конце 80-х компанию Ламборджини выкупил Chrysler. Автомобиль лишился той угловатой агрессивности, что была раньше, стал утонченнее и интеллигентнее. Полный привод. Двигатель V12 объёмом 5,7 литра и мощностью в 492 лошадиные силы. Максимальная

скорость – 335 км/ч. Минимальный опциональный набор, как и задумано: отсутствовала система ABS и электро-стеклоподъёмники, но цена начиналась от 240 тысяч долларов. При этом в салоне авто не было даже примитивной магнитолы.

К 30-летию фирмы – Special Edition – ограниченная серия всего из 150 машин, восемь из них праворульные. В 1995 году – Ламборджини Диабло SE30 Jota. На этот раз из салона убрали даже зеркало заднего вида, а на крыше появились два новых воздухозаборника, позволившие комфортабельно охлаждать двигатель, мощность которого увеличилась почти до 600 л.с., при том, что прежний объём сохранился. Все колеса были оснащены дисковыми тормозами, однако ABS по-прежнему не установили. Для уменьшения веса автомобиля из него удалили всё, что не имело прямого отношения к езде – кондиционер, магнитолу и даже фирменные сиденья. Это позволило снизить общую снаряжённую массу автомобиля на 125 кг. Изготовлено... десять таких Ламборджини с левым рулем и две праворульные модели. С 1995 по 1998 год пошла модификация Диабло SV. Эту версию Ламборджини сделали заднеприводной. Обновлённый серийный мотор имел максимальную мощность в 510 л.с. 1999 год – наконец-то появилась возможность установки ABS «по желанию». Максимальную мощность серийного двигателя подняли до 530 л.с. Автомобиль разогнался от нуля до 100 км/ч менее чем за 4 секунды.

Пока какие-нибудь «березовские» годами обещали стране сделать дешёвую машинёшку, в Черкесске создан действительно народный автомобиль, от 8 тысяч долларов

Всего с 1990 по 2001 год таких «дьяволов» выпущено НЕ БОЛЬШЕ ТРЁХ ТЫСЯЧ.

Станислав рассказывает всё это, а сам – как мальчишка: глаза горят, мотор ревёт! Короче, он не смог устоять перед таким соблазном и захотел сделать... свой Ламборджини и даже лучше.

Кончилось тем, что братья Деревы создали... свой автозавод со своими вездеходами, которые шастали по горам, пожалуй, ПОСИЛЬНЕЕ И ПОКРУЧЕ, чем Ламборджини.

Но потом румынские поставщики стали основательно подводить с поставками, и Деревы переключились, естественно, на Китай. Сегодня черкесский автозавод способен производить до ста тысяч автомобилей в год. И это абсолютно реальная и уже сегодня возможная цифра.

Но мы сегодня говорим всё-таки не об автомобилях и даже не о водке. Нас в первую очередь интересует человек во всём его многообразии. И поэтому предоставим слово человеку, который знал Станислава Дереву несколько больше нашего.

Из рассказов директора телекомпании «Черкесск» Иналя Гашокова.

Станислав Дерев был человеком, которому судьба даровала уникальный дар бизнесмена и организатора производства. В годы перестройки, уже будучи опытным предпринимателем, Станислав Дерев смог буквально за несколько лет раскрыть свой удивительный талант руководителя высочайшего уровня.

Высокий стиль и пафос стороннему человеку может показаться или пропалченным, или надуманным, мало ли в сегодняшней России миллионеров и успешных предпринимателей? Однако неординарность Деревы и заключалась в том, что в тяжелейшие для страны девяностые годы, его теперь знаменитая на всю Россию фирма «Меркурий» не просто выжила – она стремительными темпами росла и за короткий срок превратилась в многопрофильное, суперсовременное предприятие мирового класса.

Неординарность Деревы как бизнесмена заключалась и в его деловой интуиции, в какой-то внутренней искре, врождённой жилке предпринимателя. Не имея никакого специального образования, Дерев умел мыслить масштабно и видел при этом намного дальше и больше других. Не раз в истории его фирмы были моменты, когда неожиданно для всех он закрывал одно хорошо налаженное и прибыльное производство и переходил на новое, неся при этом серьёзные убытки. Проходило время, и жизнь показывала правильность и своевременность его решений.

За всю историю республики, и это вполне объективный факт, бизнесмены Карачаево-Черкесии, все вместе взятые, не внесли столько финансовых средств в развитие спорта, возрождение и строительство





Сегодняшний «Меркурий» напоминает силача, который вынужден баловаться килограммовыми гантелями! Поэтому так неулыбчив генеральный директор Валерий Амбарцумян. Впрочем, неулыбчива сегодня и наша «самая весёлая» отрасль. Все ждут перемен.

мечетей и православных церквей, сколько внёс один Станислав Дерев. Он строил мосты, благоустроивал села и аулы, возводил больницы и спортивные комплексы, поддерживал талантливую молодёжь.

Похоже, что решение баллотироваться на пост мэра города Черкесска первоначально возникло чисто на деловой почве, так как до этого момента Станислав Дерев никакой общественной деятельностью, кроме благотворительности, не занимался. Тем не менее популярный в народе бизнесмен с убедительным преимуществом выигрывает выборы. Горожане с нетерпением ожидают перемен, и они приходят. Более чем обеспеченному миллионеру, ставшему мэром города, воровать не надо, кроме того, важнейшие принципы, которыми он руководствовался в работе своего предприятия: компетентность, ответственность, честность и дисциплина начинают применяться и в деятельности органов городского самоуправления.

Иналь Гашоков продолжает:

Рассказывая о Станиславе Дереве, нельзя не упомянуть ещё об одном парадоксе его сложной натуры, а заключался он в том, что, великолепно разбираясь в бизнесе, Дерев часто ошибался в людях. Ему было очень трудно найти людей равных себе по уровню мышления.

Он искал единомышленников, но вынужден был находиться в плотном и душном кольце лстецов. Такова участь всех, кто добивается большого успеха. За всё надо платить.

...Таковы свидетельства очевидцев. Так было. Не дожив и года до своего 60-летия, Станислав Эдинович буквально загнал свой «мотор». Сердце остановилось – тромб.