

***ЗАВОД,
КОТОРЫЙ
НУЖЕН СТРАНЕ***

ЗОКАПРИ

**ЗАВОД,
КОТОРЫЙ
НУЖЕН СТРАНЕ**





> Дорогие друзья!

Хотел бы поздравить всех с завершением строительства завода полного цикла по производству автоцистерн и полуприцепов.

Новое производство — это инвестиции, дополнительные рабочие места для жителей Тосненского района Ленинградской области, современные технологии, важный шаг в программе импортозамещения.

Открытие завода еще раз подтверждает — наш регион остается одним из самых привлекательных для инвестиций. Здесь уверенно развиваются предприятия из самых разных сфер производства, в Ленинградской области они находят хорошие логистические возможности, квалифицированных рабочих и управленцев, и, главное, политику «зеленого коридора» со стороны властей.

Желаю коллективу завода замечательных достижений, удачи на новом пути!



А. Ю. ДРОЗДЕНКО,
Губернатор
Ленинградской области



➤ Уважаемые коллеги!

Строительство нового производственного комплекса АО «Компания прицепов» в городе Никольское успешно завершено. На новом заводе установлено передовое металлообрабатывающее оборудование, роботизированные сварочные комплексы, что делает предприятие одним из самых совершенных в отечественном машиностроении, позволяет производить свыше 500 единиц спецтехники в год. Благодаря новым технологиям и оборудованию завод «Капри» из одного поколения перешел в другое и теперь отвечает всем требованиям производства XXI века.

Строительство завода велось в сложное время, но кризис и санкции не помешали осуществлению задуманного. И сегодня мы особенно понимаем, что новый завод «Капри» нужен не только нашей компании. Он нужен для всей страны.

Спасибо команде профессионалов во главе с руководством завода «Капри», которая смогла не только завершить строительство и технологическое оснащение нового производства, но, при этом, продолжила выпуск продукции. Слова благодарности всем, кто принимал активное участие и поддерживал проект.

Мы признательны правительству Ленинградской области и лично губернатору А. Ю. Дрозденко за поддержку и содействие, которые были оказаны в ходе реализации этого проекта. Следует отметить ответственную работу органов исполнительной власти региона, позволяющих эффективно инвестировать в развитие производства.

Новый завод — это не только новый промышленный комплекс, но и новые рабочие места, а значит, стабильный и достойный доход для тружеников и их семей, дополнительные налоговые поступления в бюджет, возможность органам власти эффективнее решать социальные вопросы.

Пуск нового производства позволяет уверенно говорить, что «Капри» будет и дальше наращивать свой вклад в социально-экономическое развитие Ленинградской области и в развитие отечественной автотранспортной отрасли.



А. А. БАРКОВ,
председатель Совета директоров
АО «Спецнефтетранс»



➤ Уважаемые друзья!

В 2017 году «Компания автоприцепов», которая в этом году отмечает свое 30-летие, вошла в состав АО «Спецнефттранс». И практически с первых же дней была поставлена задача глубокой модернизации действовавшего производства, расширения линейки и объемов выпускаемой продукции, улучшения условий труда.

В феврале 2019 года во время работы XVIII Российского инвестиционного форума в Сочи было подписано соглашение о строительстве нового роботизированного завода спецтехники. А всего через несколько месяцев, в июле, начались работы на стройплощадке в индустриальном парке «М10» в городе Никольское. Несмотря ни на какие кризисы и трудности, этот инвестиционный проект компанией «Спецнефттранс» был осуществлен в запланированные сроки.

В 2023 году новый завод АО «Капри» был введен в эксплуатацию и уже выпускает автотранспортные средства с использованием самых передовых технологий. Это стало хорошим подарком к юбилею предприятия.

Поздравляю всех, кто принимал участие в организации и строительстве этого производства, — проектировщиков, строителей, смежников, поставщиков и наладчиков оборудования с этим важным для всех событием. Поздравляю работников завода с началом полноценной деятельности нового производственного комплекса, желаю вам новых успехов!

 Р. Ф. ГАБДУЛМИН,
генеральный директор
АО «Спецнефттранс»



▣ Уважаемые коллеги и друзья!

С открытием нового производства перед «Компанией автоприцепов» открываются возможности по расширению модельного ряда техники, росту производительности и качества продукции. Воплощенный проект является современным технологичным производством полного цикла, позволяющим гибко настраивать возможности завода как под выпуск текущего ассортимента, совершенствование существующей конструкции, так и под освоение нового продукта.

От коллектива предприятия и себя лично благодарю руководство и акционеров компании «Спецнефтьтранс», за то, что поверили в перспективы завода и доверили нашей команде реализацию крупного и сложного инвестиционного проекта. Это доверие придало нам дополнительные силы, образно говоря,— открыло второе дыхание.

Спасибо всем, кто на разных этапах поддерживал проект и принимал активное участие в его воплощении, каждого, кто создавал и строил завод.

Верю в профессионализм нашего коллектива и надеюсь, что впереди нас ждут новые горизонты развития!

А. В. ЖИГАЛО,
директор АО «Капри»

«КАПРИ». НОВЫЕ СМЫСЛЫ

Когда соединяются передовые инженерные разработки, бесценный опыт производства, знание рынка и желание созидать, рождается не только уникальное предприятие, способное создавать продукцию высокого качества. Рождаются новые смыслы. «Капри» — воплощенные инновации и новые возможности, так необходимые сегодня России!



«Завод, который нужен стране», — это не звонкая фраза или завышенное ожидание, это — факт.

Новый завод «Капри» — современное, высокотехнологичное производство, аналогов которому в отрасли совсем немного. История создания и строительства нового комплекса, — это пример успешной борьбы с внешними обстоятельствами, настойчивости и упорства, необходимых для достижения целей. Пандемия с локдаунами и последовавший экономический кризис, усиление санкционного давления, когда доставка некоторых станков и оборудования в Россию из-за рубежа представляла собой настоящий квест.

При всем этом, одновременно со строительством

и подготовкой к запуску нового производства, завод «Капри» продолжал выпускать технику, которая нужна потребителям.

Проект нового завода «Капри» — это пример ответственного подхода в бизнесе, реализуемого холдингом «Спецнефтетранс», в составе которой работает предприятие. Компания строит свою деятельность на принципах ответственного и прозрачного ведения дела, выстраивании честных и открытых отношений с государством и работниками — налоги, «белая» зарплата, инвестиции в развитие, создание современных и безопасных условий труда.

В АО «Спецнефтетранс» убеждены, — развитие реального сектора — основа экономического развития и социальной стабильности в отдельных регионах и в стране

в целом. И, в этом смысле, такие компании очень нужны стране.

Новый завод «Капри», построенный в рамках заключенного на XVIII Российском инвестфоруме Сочи-2019 соглашения, — пример успешного государственно-частного партнерства, когда, при поддержке органов власти, в регион приходят инвестиции, строятся инновационные производства, создаются рабочие места, растет наполняемость бюджета.

Еще один аргумент в пользу нужности завода. Новый завод «Капри» — это пример уважительного отношения к людям, создания комфортных условий труда и высокой культуры производства. Это хорошая возможность для сотрудников расти и созидать вместе с предприятием и всей страной!





*ЗАВОД,
КОТОРЫЙ
НУЖЕН СТРАНЕ*

■ На производстве двое рабочих у будущего ППЦ

ИСТОРИЯ «КАПРИ»

2023-й — год 30-летия АО «Капри». История завода, родившегося в «лихие» девяностые, как эволюция бочки. Летопись предприятия можно сравнить с продукцией, выпускаемой здесь, — всегда в движении и наполнена событиями.



Шильда первого российского полуприцепа-цистерны объемом 37 м³



1993 год. В питерском ТОО «Коммерческое предприятие «Техавтотранссервис», имеющем сеть собственных АЗС в Петербурге и Ленинградской области, столкнулись с серьезной проблемой, — цены на доставку топлива с НПЗ в г. Кириши берут одну высоту за другой и не собираются останавливаться. Цены на провозную технику растут еще быстрее.

В ответ на диктат монополистов в «ТАТН» создан участок по разработке и строительству собственных полуприцепов-цистерн.

Отцы-основатели будущего «Капри» сразу же зашли по крупному. И в 1995 году был изготовлен первый полуприцеп-цистерна объемом 37 м³ на осях ВРВ. До этого максимальная емкость отечественных ППЦ не превышала 25 кубов. На следующий год было выпущено еще четыре таких же полуприцепа.

В 1997 году участок по производству полуприцепов выделяется в отдельное предприятие — «Компанию автоприцепов», сокращенно «Капри», и отправляется в самостоятельное плавание.

Производство самих емкостей изначально велось на стапелях ВМФ «Северная верфь». Поэтому на «Капри» и сегодня никого не смущает, что у производимых здесь сухопутных, в общем-то, транспортных средств, имеются в наличии и «палуба», и «корма». На берегах Невы все переплелось морским узлом.

Военная приемка не только обогатила лексикон работников «Капри», но и предъявила особые требования к надежности и качеству выпускаемой на заводе продукции.

Еще одной проверкой для «Капри» стал август 1998-го. После падения рубля, оси ВРВ стали на вес золота, — прицепы не рентабельны. Для ликвидации убыточной компании директором был назначен А. В. Могучий. Андрею Викторовичу удалось предприятие сохранить. Был заключен договор с заводом «МогилевТрансМаш» на разработку подвески под «Капри», начаты продажи на сторону. Первый заказ поступил для Якутии — партия из 25 ППЦ по 37 м³. Автозимник в Арктике — это не лента Московского шоссе... 1700 км в одну сторону, минус 50 и бездорожье, глухая тайга и сотни километров до ближайшего жилья. В таких условиях бочки «Капри» проходили проверку на прочность.

Андрей Могучий возглавлял «Капри» два десятка лет. Коллективу под его руководством удалось нарастить объемы производства, освоить выпуск новых образцов техники.



В 2004 году «Капри» переезжает в Павлово на площадку бывшего деревообрабатывающего завода на самой стрелке Невы и Мги. Крупногабаритное машиностроение не без труда удалось втиснуть в приземистые корпуса лесопилки, что-то с годами еще достроили.

В этом же году заводом был построен первый авиатопливозаправщик по заказу французской компании «Titan Aviation». Емкость из нержавеющей стали с отсеками под оборудование на заводе построили в срок, а вот оснастить ее не удалось, — Франция ввела запрет на экспорт ряда товаров двойного назначения и оборудование для

топливозаправщиков в него благополучно попало. Пока шли переговоры и согласования... Одним словом, машину в Алжир удалось отгрузить только через два года.

В 2008 году «Капри» проходит сертификацию в системе ISO 9001 по проектированию и производству автотранспортной техники, машин и механизмов. Все новые разработки завода проходят испытание на специальном полигоне.

Машины на «Капри» производили хорошие, нечего сказать, — и сегодняшние 6% отечественного рынка новых

полуприцепов у «Капри» — тому верное подтверждение. Но на само производство заказчиков старались не водить, чтобы не портить впечатление, — много ручного труда, многое — на коленке. Та же сварка — основа качества — вся ручная. Для кантования собранных колб в цех периодически приходилось загонять автокраны. С вентиляцией — не очень. И пока конкуренты шагали вперед, «Капри» выезжал на индивидуальном подходе к каждому заказчику и профессионализме сварных со своим клеймом в пофамильном реестре НАКС.



1993

В ТОО «КП «Техавтотранссервис» создан участок по разработке и изготовлению полуприцепов-цистерн для перевозки топлива

1995

Изготовлен первый российский полуприцеп-цистерна объемом 37 м³

1997

Участок по производству ППЦ получает статус юридического лица и имя — ЗАО «Капри»

1998

Изготовлена первая партия полуприцепов на продажу — 25 ППЦ объемом 37 м³ для Республики Саха

2002

Начало международного сотрудничества. Совместно с финской компанией «Eurotank Oy» разработана и изготовлена партия полуприцепов премиум-класса объемом 39 м³

2004

Первый авиатопливозаправщик построен заводом по заказу французской компании «Titan Aviation» с поставкой в Алжир, где он до сих пор работает

2008

Получен сертификат в системе ISO 9001 по проектированию и производству автотранспортной техники, машин и механизмов. Все новые разработки завода проходят испытание на специальном полигоне

2013

Есть 1000! С конвейера предприятия сошел юбилейный полуприцеп-цистерна. Заказчик АО «Автобау» (г. Москва)

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

Новейшая история «Компании автоприцепов» начинается в 2017 году, когда завод вошел в состав АО «Спецнефтетранс». Это открыло перед предприятием новые горизонты.



Алексей САМСОНОВ,
заместитель генерального
директора АО «Спецнефтетранс»
по производству, директор
АО «Капри» в 2017–2021 гг.:

— На начало 2018 года доля ручного труда на производстве составляла 90%, средний возраст оборудования — более десяти лет, большинство станков устарело, так как технологии, которые использовались на предприятии, закладывались еще четверть века назад.



Новые стандарты работы предусматривали прозрачность

в ведении бизнеса и налоговых взаимоотношениях с государством, трудовые договоры с работниками и «белую» зарплату, инвестиции в производство и создание нормальных условий труда.

Улучшения, в корне меняющие подходы к организации производства и философию бизнеса, происходят на глазах, причем, одновременно по разным направлениям. Приобретается оборудование

и спецодежда, создаются новые производственные участки — по поверке цистерн и изготовлению крышек. На очереди — технология.

В АО «Спецнефтетранс» к этому времени уже находится в разработке проект по глубокой модернизации завода. Одновременно, идет расширение линейки производимой продукции. Компанию традиционным ГПЦ для перевозки светлых и темных нефтепродуктов составляет нефтепромышленная спецтехника для дочерних обществ автотранспортного холдинга.



Первый «АКН-10» (агрегат сбора конденсата нефти) с цистерной для метанола сходит с конвейера уже в 2017 году.

В феврале 2019 года на XVIII Российском инвестиционном форуме в Сочи подписано Соглашение с правительством Ленинградской области о строительстве роботизированного производственного комплекса «Капри».

В 2023 году новый завод полуприцепов для транспортировки нефтепродуктов, метанолов, химических жидкостей и других специализированных грузов с автоматизированным производством введен в эксплуатацию.



Евгений БАРАНОВСКИЙ,
заместитель председателя
правительства Ленинградской области:

— Это единственное предприятие в Ленобласти, которое будет производить полуприцепы для нужд нефтегазовой отрасли. Но для нас главное, что строительство нового завода обеспечило работой сотни человек. Открытие производства поможет на постоянной основе трудоустроить 120 специалистов, которые смогут производить до 500 полуприцепов из стали и алюминия в год. Это станет одним из факторов роста нефтегазовой промышленности как в Ленинградской области, так и по всей стране.



2017

«Капри» входит в состав холдинга АО «Спецнефтетранс». Начат выпуск нефтепромышленной техники. Первая «АКН-10»полнила парк ООО «Когалымское УТТ»



2018

Выпущен юбилейный 2000 ГПЦ. Заказчик АО «Спецнефтетранс»



2019

На XVIII Российском инвестиционном форуме в Сочи подписано Соглашение о строительстве нового завода «Капри»



2020

Начато строительство нового завода «Капри» на территории технопарка «М-10» г. Никольское Ленинградской области



2020

Начат переход на 3D-моделирование при проектировании продукции



2021

Новая модель бензовоза-заправщика с прицепом представлена на международной выставке «COMTRANS 2021»



2022

Завершена поставка и начат монтаж оборудования и технологической оснастки нового завода «Капри»



2023

Новый завод «Капри» введен в эксплуатацию. Начато серийное производство нового вида продукции — авиационных топливозаправщиков для компании «Туполев Сервис»



ОТ КАСПИЯ ДО БАРЕНЦЕВА МОРЯ

10000
РАБОТНИКОВ
7600
ЕДИНИЦ АТС

Два десятка дочерних обществ компании «Спецнефттранс» работают в четырех часовых поясах — там, где добывают нефть и другие полезные ископаемые. Территория работ — от Каспия до Баренцева моря, от Санкт-Петербурга — до заполярных Ямала и Таймыра.

На просторах России машины с красным квадратиком «СНТ» можно встретить везде, где «ЛУКОЙЛ» добывает нефть. Основной фронт работ дочерних обществ компании пролегает в экстремальных природно-климатических условиях — на Крайнем Севере. В этом нет ничего удивительного, по стечению природных обстоятельств и месту расположения нашей страны на глобусе, углеводороды в основном и залегают на территориях, где нет ни дорог, ни жилья, где «климат иной» — суровый, арктический.

Под стать климату — задачи и люди, которые могут их выполнять. Ведь для того, чтобы углеводороды взять, надо проложить дороги, завезти оборудование, пробурить скважины, построить промысел, протянуть трубопроводы. Так, вместе с геологами и

буровиками, транспортники и дорожники первыми приходят на будущее месторождение, создают и поддерживают инфраструктуру нефтепромыслов и НПЗ.

10000 работников, 7600 единиц техники компании «Спецнефттранс» обеспечивают транспортом и спецтехникой технологию добычи и переработки нефти, перевозят людей и грузы, ведут строительство дорог и площадок на нефтепромыслах и месторождениях редких металлов.

Нефтяная отрасль, которая по самому факту рождения АО «Спецнефттранс», является ключевой для компании, циклична в своем развитии. Для того, чтобы чувствовать себя увереннее и расти, необходимо искать возможности на новых рынках.

Вхождение в 2017 г. в состав АО «Спецнефттранс» завода по производству полуприцепов-цистерн «Капри» положило начало развитию нового сегмента деятельности. За первую пятилетку работы в составе «СНТ» на заводе позитивных изменений, определяющих будущее предприятия и его коллектива, произошло, наверное, больше, чем за предыдущие четверть века.

Новым перспективным направлением и регионом деятельности для компании в 2020 г. стал Норильский промышленный район. Здесь на объектах ПАО «ГМК «Норникель» и ООО «Русская платина» компания ведет горно-капитальные работы по вскрытию месторождений, строительству и устройству горнотехнических сооружений с применением тяжелой карьерной техники. Это

дало возможность выйти в другую отрасль горного дела, диверсифицировать производство, снизить зависимость от ситуации на нефтяном рынке. За короткое время АО «Спецнефттранс» на Таймыре была создана мощная производственная база, собственное производство стройматериалов, построен вахтовый городок. Подобные проекты позволяют компании уверенно расти и развиваться.



Официальный канал в RUTUBE



➤ Когда на машиностроительном заводе «Капри» начинается рабочая смена, дорожники Норильского производственного управления «ДТК Ямал» уже спешат на обед. От поселка Артезиан в прикаспийской полупустыне, где располагается участок «Нижневожского УТТ», до того же Норильска по прямой — 6200 км — двое суток пути по суше и по воздуху. А если

еще и водой, по Енисею, — то неделя! И когда в тундре на Таймыре сходит снег, в Астраханской губернии уже поспевают первая черешня, а питерская корюшка заканчивает свой ход...
Созданная в 2005 г., компания «Спецнефттранс» объединила автотранспортные активы ПАО «ЛУКОЙЛ», с которым транспортники связаны исторически и неразрывно.

СОГЛАШЕНИЕ И ИНВЕСТИЦИИ

Идея организовать диалог внутри одной компании между теми, кто строит технику и теми, кто ее использует, чтобы конструировать и выпускать наиболее совершенные машины, выгодна во всех отношениях.

Выбор пал на завод «Капри» в Ленинградской области, чьи полуприцепы до этого уже прошли проверку в дочерних обществах компании «Спецнефтетранс».

Площадку под новое производство выбрали в Никольское — это небольшой, тысяч на двадцать, городок с рабочей закалкой.

В начале XVIII века здесь обосновались крестьяне-каменотесы, переселенные по указу Петра I на строительство Санкт-Петербурга. И «Капри» — не первый завод, который переехал сюда. В советские



Анатолий БАРКОВ,
председатель Совета директоров
АО «Спецнефтетранс»:

— Еще при покупке «Капри» в 2016 г., оценивая возможности предприятия и развитие рынка, мы понимали, что модернизация производства давно назрела. Предстояло на новом месте построить новый завод. Новый, прежде всего, по технологии XXI века.

годы градообразующим предприятием в Никольское было «производство № 2» завода им. М. И. Калинина. В шестидесятые сюда из Ленинграда была вынесена вся взрывоопасная часть этого оборонного предприятия. В восьмидесятые на производстве взрывателей для ракет «Градов» и ПЗРК «Игла» работал каждый десятый житель города.



Андрей ЖИГАЛО,
директор АО «Капри»:

— Компанией «Спецнефтетранс» была поставлена задача: построить высокотехнологичный завод, на котором процесс изготовления корпусов цистерн автоматизирован на 80%, что не имеет аналогов в России. Изначально было запланировано, что новый завод станет лидером отрасли и гордостью компании.

Сегодня город известен также плиткой «Нефрит-Керамика», заводом по производству фейерверков и прочих шутих. А теперь и продукцией «Капри».

В сентябре 2018 г. «Коммерсантъ С.-Петербург» сообщил, что в Тосненском районе Ленобласти в индустриальном парке «М10» появится новое предприятие по производству автоприцепов для транспортировки нефтепродуктов. С постройкой нового предприятия завод планирует уйти от ручного труда, автоматизировав процессы, и увеличить количество выпускаемой продукции. Проект нового завода поддержан на Инвестиционном совете Ленинградской области под председательством губернатора.



Александр ДРОЗДЕНКО,
губернатор
Ленинградской области:

— Это значит, что вам предоставлена возможность напрямую обратиться за помощью. Например, у нас есть Фонд по развитию промышленности Ленинградской области — они могут оказать содействие в решении этих вопросов (получения разрешения на строительство. — «Ъ»).

На XVIII Российском инвестиционном форуме в Сочи в феврале 2019 года губернатор Ленинградской области А. Ю. Дрозденко, директор «Капри» А. А. Самсонов и генеральный директор индустриального парка «М10» М. А. Косарев подписали соглашение о строительстве автоматизированного

производства с использованием роботизированных процессов и цифровым проектированием.

Производительность нового завода — 500 единиц техники в год.

Помимо этого, новая производственная площадка «Капри» — новые рабочие места и отчисления в бюджет.

500 АТС
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ
НОВОГО ЗАВОДА В ГОД

■ XVIII Российский инвестиционный форум Сочи 2019: соглашение о строительстве нового завода «Капри» подписано!
Губернатор Ленинградской области А. Ю. Дрозденко, директор «Капри» А. А. Самсонов и генеральный директор индустриального парка «М10» М. А. Косарев



РЕПОРТАЖ СО СТРОЙПЛОЩАДКИ



■ Первыми на стройплощадку будущего завода «Капри» в г. Никольское в августе 2019 г. вышли геодезисты

Соглашение на инвестфоруме в Сочи подписано. Теперь АО «Спецнефтетранс» предстояло на новом месте построить новый завод. Новый, прежде всего, по технологии XXI века.

➤ Август 2019 года. Никольское. Вдоль Ульяновского шоссе, на выезде в сторону трассы Москва — Санкт-Петербург индустриальный парк «М10». За забором из металлического профнастила — будущее «Капри». Пока это заболоченный участок в три гектара, подтапливаемый каждой весной. Слева от проходной — несколько бытовок строителей, к ним ведет временная дорога, выложенная из железобетонных плит. В глубине площадки бульдозер

наступает на кучу привозного песка. У экскаватора, наоборот, небольшая передышка, — самосвалы, задействованные на вывозе грунта, еще не вернулись с полигона. Воспользовавшись случаем, он притаился за стаканами железобетонных колодезных колец и штабелем пластиковых гофротруб для будущей канализации.

Десятка полтора рабочих-пехотинцев в оранжевых жилетах и касках рассыпались по всей площадке. Они складывают стройматериалы, ведут трассировку сетей,



■ Совещание в штабе стройки с подрядчиками проводит А. В. Евдокимов (справа), возглавлявший в тот период УКС АО «Капри»

завершают строительство ограждения. На столе штабного вагончика развернуты масштабы предстоящих работ и замыслов. Топографический план со зданием будущего завода в центре исчерчен линиями и пунктирами всех цветов радуги. Синий — это вода, зеленый — ливневка, коричневый — бытовая канализация. Свой колер у теплотрассы, кабельных и прочих сетей.

Будущее здание завода относится к классу быстровозводимых. Общая площадь около восьми тысяч

квадратов. Длина — 154 метра, ширина — 56 метров, высота — 13,5 метров.

2020 год. Планы строителей серьезно «поправил» коронавирус, свалившийся на всех нас. Тем не менее, работы на площадке не остановились.

Год назад здесь было голое поле, а сегодня бригада монтажников устанавливает последние сэндвичи-панели на производственном блоке. Облицовка корпуса получается преобладающе синей с белыми и динамичными оранжевыми вставками.



А. В. ЕВДОКИМОВ,
начальник УСЭА АО «Спецнефтетранс»,
начальник УКС АО «Капри» 2019–2021 гг.:

— Архитектурная выразительность имеет значение и, как сказал Оскар Уайльд, «красота в глазах смотрящего». И когда решался вопрос, как будет выглядеть новый завод, мы опирались на мнения людей — им здесь работать. Был приглашен дизайнер, который предлагал эскизы, на стройкомитете мы их рассматривали. Внешне завод вышел яркий, сочный, современный.

Внутри цеха размером с футбольное поле идут инженерные работы. Через зенитные фонари на крыше мягко льется дневной свет — хорошее замещение излишкам искусственного освещения.

На АБК, обставленном строительными лесами, завершается утепление фасада. График выполнения общестроительных и инженерных работ плотно увязан с будущей технологией завода. 3D-моделирование проекта позволило избежать накладки одних сетей на другие.

2021 год. За зиму, благодаря тому, что было подано тепло, в цехе были обустроены полы, системы вентиляции, канализации и водоотведения, смонтированы емкости и насосные станции. К концу лета была сдана станция водоочистки и завершена отделка АБК. Последней точкой строительных работ стали асфальтирование и благоустройство территории. Начата поставка оборудования.

Пока новый завод строится АО «Капри» продолжает выпуск техники на площадке в Павлово.





**ЗАВОД,
КОТОРЫЙ
НУЖЕН СТРАНЕ**

■ Завод АО «Капри» с высоты птичьего полета



Волшебное превращение металла начинается со склада, который, с учетом постоянно растущих цен на сырье, на заводе в шутку называют сокровищницей драгметаллов.

Листы стали толщиной от 16 мм здесь хранят вертикально. Алюминиевые — пачками в паллетах. Запасы того и другого рассчитаны на 20–25 машин.

Сегодня бочки из стали и алюминия делят портфель заказов завода примерно пополам, но будущее, уверены на «Капри», — за последним. Емкость из алюминия дороже, но легче, и при равных объемах со стальной, позволяет брать на борт топлива на куб-полтора больше. При жестких ограничениях нагрузки на дорожное покрытие — это важно. И срок службы у нее дольше, — до двадцати лет. Обычно такая бочка выхаживает под собой два-три шасси.

■ Четырехвалковый листогиб «Davi MCA» в действии



Со склада металл поступает в первый пролет — место рождения будущей цистерны. Сердце заготовительного участка — оптоволоконный лазерный станок. Он, словно, гиперболоид инженера Гарина способен резать металл толщиной до 25 мм. То, что Алексей Толстой описывал 95 лет назад в своем фантастическом романе, — реальность нового завода «Капри».



«Энергия угольных пирамидок настолько велика, что, помещенные в аппарат ... и зажженные (горают около пяти минут), они дают «лучевой шнур», способный в несколько секунд разрезать железнодорожный мост...»

Алексей ТОЛСТОЙ,
«Гиперболоид инженера Гарина», 1927 г.

Фантастика, но лазеру для этого не нужны никакие «угольные пирамидки» из книги, намного опередившей свое время. Здесь совершенно иные источники энергии и принципы работы.

Оператор выставляет задачу на мониторе, каретка с соплом обойдя лист по периметру, задает необходимые координаты. После этого на ваших глазах алюминиевый лист в течение нескольких минут превращается в заготовки двух обечаек.

Станок кроит лист с ювелирной точностью, как угодно оператору, — фигурно, прямо- или криволинейно. Достаточно задать необходимую программу. Лазеру по зубам обычная сталь, нержавейка, оцинковка, алюминиевые и титановые сплавы.

После выкройки обечайки одним листом поступают на четырехвалковый листогиб «Davi MCA». Машина предназначена для вальцовки металла толщиной до 20 мм и шириной до 3000 мм за один проход. Система измерения радиуса автоматически передает данные на блок ЧПУ. Оператор участвует только в моменте погрузки и выгрузки листа.

Еще один гидравлический листогиб «ProTech AccuraPro» своей геометрией и дизайном напоминает портал в будущее. После раскроя на лазере сюда попадают более мелкие заготовки. Пресс,

способный усилием в 40 тонн гнуть практически все, что угодно, обеспечивает точность формовки детали в трех измерениях до сотой доли миллиметра. Кажется непостижимым, но станок автоматически учитывает упругость материала и, действительно, является тем оборудованием, которое определяет завтрашний день «Капри».

А вот и роликовый фланжировочный станок «Lucas», который точно по лекалу режет и гнет многоцентровые и круглые доньшки будущих цистерн. На выходе — отличная параллельность поверхностей и абсолютная повторяемость деталей.

Далее заготовки поступают на сборку и в финале первого пролета сварочный робот «Yaskawa» производит оперативную и безупречную сварку обечайки с днищем или перегородкой, обеспечивая стабильную геометрию шва, качество и эстетический вид будущего изделия.

ДО ЧЕГО ДОШЕЛ ПРОГРЕСС...

И чего только не покажут в детском фантастическом кино! Главный герой из «Приключений Электроника», видимо, заглянул на «Капри» лет за 45 до нас и на радостях немного ошалел. Но мы его поправим там, где надо.



Крылатые слова из песни Сыроежкина о том, что: «Вкалывают роботы, а не человек...», — это гипербола и игра воображения. Для того, чтобы обучить и запрограммировать робота-сварщика, который установлен во втором технологическом пролете завода, наладчикам пришлось приложить немало

усилий. Но о плодах просвещения, чуть дальше...

Второй пролет — это участок сборки. Здесь, благодаря опытным технологам, инженерам-сварщикам и операторам сварки, отдельно взятые обечайки превращаются в цистерны.

Сначала корпус будущей емкости формируется на сборочном стапеле. Он

на рельсовом ходу — две параллельные узкоколейки, имеют в длину метров по двадцать. Наверное, это самые узкоколейные и короткие железные дороги в мире. По этим путям на роликовых опорах перемещается высокоточная оснастка, повторяющая контур сечения ППЦ. Универсальный сборочный комплекс построен на новосибирском заводе «Тяжстанкогидропресс» и может работать с двумя типами сечений емкостей, которые применяются на «Капри», — «евро» и переменного типа. Они оптимальны, поскольку позволяют понизить центр тяжести будущего полуприцепа. Это имеет особое значение при движении машины на трассе.

Обечайки с помощью сложной системы специальных креплений на стапеле устанавливаются в бандажные кольца диаметром около 3 м, и вагончиками, друг за другом, стыкуются в единое целое. Корпус будущей

цистерны может иметь в длину от 6 до 14 м. Сколько отсеков будет собрано на стапеле, — три, четыре, шесть..., — зависит от заказчика.

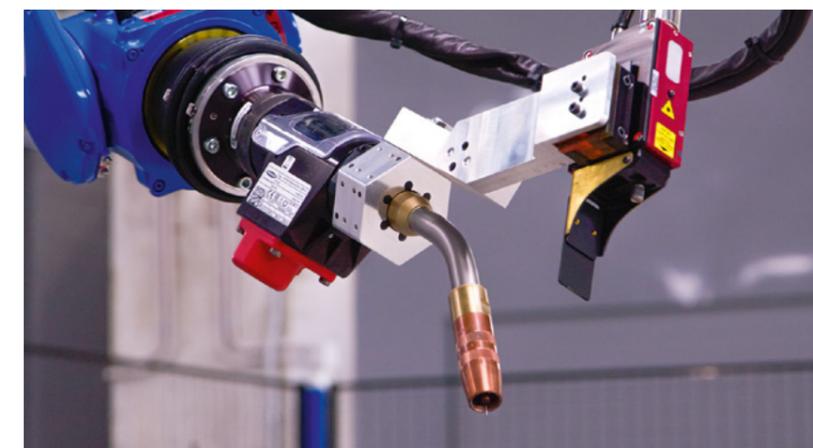
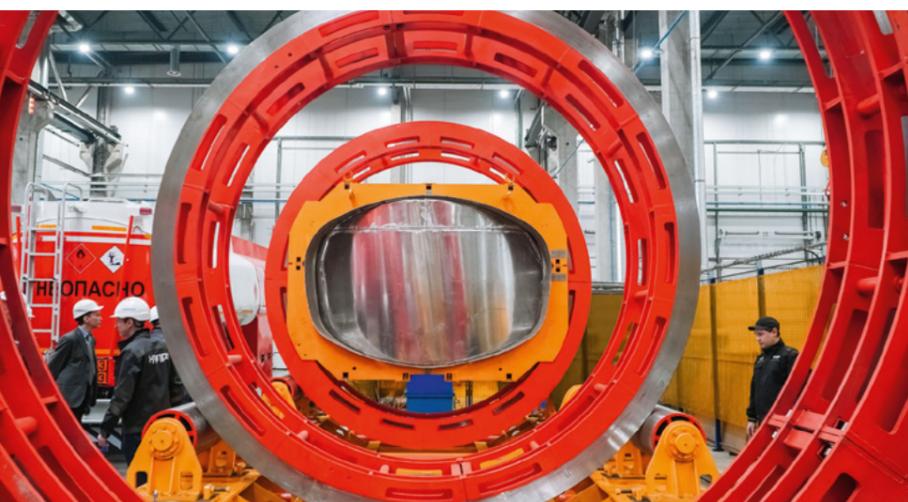
Собранная емкость перемещается на кантователи, которые также на рельсовом ходу, и в дело вступает сварочный робот. Звуковой сигнал и вход за периметр оператору запрещен. Пересек — робот прекратит работу — защита от человеческого фактора. Рука манипулятора, управляемая искусственным интеллектом, подносит электрод к стыку обечайек и начинает варить, в соответствии с программой. Искры сыплются так, что приходится зажмуриваться. Обученный человеком робот обеспечивает идеальную сварку замыкающего шва обечайек по всей емкости за восемь часов. Это в несколько раз быстрее, чем при ручной сварке. И опять же, никакого

человеческого фактора, — без непровара, наплывов, складок. Шов прямой, ровный и крепкий, а значит, емкость останется герметичной и прослужит заказчику дольше.

Сварочные роботы изменили условия и содержание труда специалистов, которые обслуживают новый комплекс. Теперь это не сварные в традиционном представлении, а операторы автоматических

линий, которые имеют возможность контролировать процесс сварки — повелители тех самых роботов.

Тем временем, бочка со сварочной колонны на тележке с электроприводом отправляется на следующий участок. А ее место занимает следующий комплект обечайек, собранный на стапеле. Такой конвейер.





■ Пока шло строительство нового завода, отладка оборудования и технологии, «Капри» продолжило выпуск продукции

**ЗАВОД,
КОТОРЫЙ
НУЖЕН СТРАНЕ**

«МАЛЕВИЧИ» ИЗ ТРЕТЬЕГО ПРОЛЕТА

Помимо своего «magnum opus» футурист-авангардист Малевич создал еще пару квадратов — красный и белый. Как в воду глядел. Все три — фирменные цвета «СНТ», «ЛУКОЙЛа» и еще многих компаний нефтегазовой отрасли. Для Казимира Севериновича, апологета неутилитарного искусства, — это, наверное, было бы уже слишком...

➤ На «Капри» особо супрематического значения цветам не придают, подход совершенно утилитарный, — полуприцеп будет раскрашен строго в соответствии с пожеланиями заказчика, его фирменной стилистикой. Поэтому, «намалевать» — это не про «Капри». Но и роль творческого подхода в решении производственных задач на заводе не преуменьшают.

Участок подготовки и окраски изделий. Четыре огромные камеры, каждая метров по 25 в длину, занимают большую часть третьего пролета заводского корпуса. Внешне они, как сиамские близнецы. В двух из них, поскольку технологии подготовки к покраске алюминиевых и стальных изделий разные, емкости готовятся к покраске. Для стальных предусмотрен дробеструйный дождь мелким стальным горохом. Словно

в подтверждение в камере струйно-абразивного типа, в это время раздаётся раскатистая барабанная дробь минут на семь. Для алюминиевых — водные процедуры — душ специальным химсоставом в соседней камере.

Пока емкости готовят к покраске, в колеровочной идет подбор цвета. Черный здесь не получают из смеси жженой кости, охры и арсенила меди, как это делал

автор «Черного квадрата». Нужные цвета «малевичи» на «Капри» подбирают с помощью компьютера и специальной программы с применением системы автоматического смешивания.

Очищенные и отмытые до блеска и готовые к макияжу, запчасти будущего полуприцепа на подкатной тележке на рельсовом ходу перемещаются в покрасочные камеры, которые

по совместительству, также и сушильные. Рамы и бочки теперь красят по отдельности и слоями, что обеспечивает более высокое качество и долговечность покрытия.

Сам процесс подготовки, грунтования, окраски и сушки, благодаря новым технологиям и материалам, по времени сократился вчетверо. Раньше эта операция занимала, кажется, целую вечность — 4–5 дней.





НА СТАРТЕ

**Финал третьего пролета —
участок окончательной сборки.
Здесь все — на низком старте.**

> Из сушильной камеры, матово поблескивая свежей краской, выплывает полная достоинства, словно, атлантический лайнер, новая цистерна. Ее подхватывает один из мостовых кранов, перемещающихся на 12-метровой высоте и несет к шасси. Стоп! Емкость зависает на цепях над трехосной «телегой». Технологический ящик под арматуру нижнего налива

удобнее устанавливать пока бочка в подвешенном состоянии. Все, можно продолжать...
— Вира помалу!
Оператор крана с пульта начинает травить вниз. Монтажники подхватывают емкость за округлые бока и устанавливают на ложементы.
Бочка всей своей массой навалила на шасси, оно упруго

пружинит на бетонном полу всеми тремя осями. Рабочие затягивают болты и начинают оживлять бочки. Вживляют свет, монтируют запорную арматуру, ставят насосные станции, гидравлику, автоматику. Работа кипит на поверхности и в смотровой канаве.

— Иван Анатольевич,— заглядывая под полуприцеп, обращается к кому-то заместитель директора «Капри» по производству Руслан Владимирович Зайцев,— поднимись к нам на минутку.

Из смотровой канавы, над которой нависает красно-белый алюминиевый ППЦ на 32 куба, выбирается Иван Новожилов, бригадир участка окончательной сборки.

Краткое производственное совещание «на ногах», из которого становится ясно, что этот трехосник скоро пойдет в Пермь, где будет перевозить



■ Совещание «на ногах». Заместитель директора АО «Капри» по производству Р. В. Зайцев (слева) и бригадир участка окончательной сборки И. А. Новожилов

топливо на АЗС «ЛУКОЙЛа». Осталось проверить электрику и тормозные системы, и, сегодня до конца смены, полуприцеп уйдет на взвешивание и поверку емкости.

Перед тем, как отправиться к заказчику, готовая бочка обязательно проходит через участок тарировки. Здесь она проверяется на герметичность, а емкости, поотсечно, — на объем.

После проверки на транспортную меру вместимости машина поступает на склад готовой продукции, где и ожидает прибытия заказчика для отправки в «большое плавание».

Счастливого пути!

ВМЕСТЕ С ЗАВОДОМ

— В технологическую цепочку нового производства не вошла ни одна единица из старого оборудования, — с гордостью говорит Андрей Киселев, главный технолог «Капри».

— А маркиратор?

Киселев с улыбкой вспоминает 2017 год.

➤ Будучи тогда бригадиром участка шасси, вдвоем с напарником они, практически вручную, за две смены могли собрать две «телеги». В свободное от работы время Андрей написал работу для участия в IX научно-практической конференции АО «Спецнефтетранс». Фраза из этого доклада уже вошла в историю «Капри»: «XXI век, солидная компания, а VIN-номера ППЦ набиваем вручную. И только после вхождения в состав АО «Спецнефтетранс» эта проблема ушла в прошлое...».

А. Киселев тогда с гордостью показывал новинку в действии. И было видно, как он рад этому приобретению, которое олицетворяет, пусть даже небольшой, но научно-технический прогресс на отдельно взятом рабочем месте.

— Первые три буквы — это международный код «Капри», дальше — модель, месяц, год выпуска, последние три цифры — это порядковый номер.

Обо всем этом становится известно уже после того, как несколько долгих минут пулеметной очередью отработал маркиратор.

— Раньше, все набивалось вручную, для каждого знака свой пробойник был, — поясняет А. Киселев. — Я уже придумывал конструкции, потому что они постоянно вылетали, — по всему цеху карточка летала. Много брака было, ГИБДД опять же вопросы задавала. Теперь оттиск гораздо качественнее.

Нехитрый прибор тогда казался настоящим прорывом. А сегодня и маркиратор ушел в прошлое, — его заменил лазерный маркер. Между этими событиями — всего шесть лет, а в технологическом плане — целая пропасть.

И сам Андрей Валерьевич уже дипломированный инженер-сварщик и главный технолог завода. И здесь свою роль сыграло его участие в научно-практической конференции. Инженерный форум не только дал возможность познакомиться с компанией, в состав которой



■ Главный технолог завода «Капри» А. В. Киселев (слева) докладывает председателю Совета директоров АО «Спецнефтетранс» А. А. Баркову о ходе монтажа оборудования в ходе выездного совещания на новой площадке завода

только что вошел завод, и позволил узнать мнение эксплуатантов о выпускаемых «Капри» полуприцепах, но и во много определил его дальнейший и профессиональный рост. Общение с коллегами-инженерами из других дочерних обществ Группы «Спецнефтетранс» подтвердило: знаний, полученных в техникуме, уже недостаточно.

Именно после доклада на НПК Киселев решил поступать в «Корабелку». Совмещал работу с учебой на вечерне-заочном. Народ после смены по домам, а он — в Питер, на лекции в Морской технической университет. Домой в Шлиссельбург возвращался ближе к полуночи. И так — пять дней в неделю. После успешного окончания первого курса его перевели на бюджет.

Пример целеустремленности и профессионального роста для многих сверстников и коллег.

— Практически все, что есть в судостроении, можно применять и у нас, — говорит Андрей Валерьевич. — Много

конструктивно схожих узлов. Понятно, что мы ограничены весами, но сами идеи можно смело заимствовать.

И если в 2017 году работали в основном вручную, то на новом производстве технологические процессы максимально автоматизированы. Сотрудники всегда могут открыть на компьютере свое производственное задание или график производства, проверить, когда машина выходит на сборку.

Профессиональное достижение, о котором главный технолог Киселев говорит с не меньшей

гордостью, чем когда-то рассказывал о маркираторе, — оцифровка чертежей. Это позволило заводу при проектировании продукции перейти на 3D-моделирование.

— Раньше проект видели в виде рисунка в плоскости, не было аксонометрии, объема. По такому чертежу было сложно определить объемно-габаритные характеристики изделия, — поясняет главный технолог АО «Капри», — а сейчас мы можем полноценную модель открыть, посмотреть интерференции, пересечения.





■ Главный конструктор АО «Капри» Д. Павлов представляет новую разработку

ВОПЛОЩЕНИЕ МЕЧТЫ

Конструкторское бюро «Капри», если одним словом, то это — футуризм. Здесь воплощаются мечты заказчика, рождается облик полуприцепов будущего, а вместе с ними, создается завтрашний день завода.

➤ Конструкторское бюро — это индивидуальное творчество отдельных хранителей знаний и густок интеллекта. Персональные компьютеры объединены в единую сеть коллективного разума. Обсуждение, дискуссии и жаркие споры, в которых рождается истина, здесь проходят интеллигентно и в полголоса. Гениальные идеи приходят в светлые головы и обретают воплощение, сначала

в чертежах, а потом в серийном производстве... Здесь нет кульманов и рулонов документации, покрытых толстым слоем пыли. Они уже давно составили компанию пантографу, тубусам, циркулю и прочими принадлежностям из готвальни. На «Капри» со вчерашним днем распрощались без сожаления, — архив оцифрован, все решает Система автоматизированного проектирования (САПР).

Мерцают мониторы. На них будущие прицепы можно рассмотреть в любой проекции. Это важно — в каждой машине больше тысячи деталей и комплектующих.



Дмитрий ПАВЛОВ, главный конструктор АО «Капри»:

— 3D-проектирование упрощает процессы конструирования и проектирования. Есть возможность поворачивать модель, увидеть скрытые элементы, интерференции, задать нужные привязки, которые обеспечат необходимую конфигурацию. Важнейшие характеристики: нагрузки на оси и на седло, объем перевозимого груза. Наша задача сделать вес самого полуприцепа как можно меньше, чтобы перевозить как можно больше топлива.

Особенность «Капри» — индивидуальный подход в рамках конвейерного производства при максимальной унификации узлов и деталей, что позволило уйти от дикого сортамента и сократить складские запасы. На этапе разработки проекта конструкторы отрабатывают все пожелания заказчика, которые не противоречат законам физики, технологии. В зависимости от задач и условий, в которых технике предстоит работать, в КБ создают совершенно разные модели.



Алексей СУББОТА, ведущий конструктор КБ АО «Капри»:

— Сейчас, например, на сборке находится две абсолютно разные модели. Усиленный полуприцеп на 46 кубов, пятимиллиметровая сталь, вес 13 тонн, три оси, двускатная ошиновка. Он создан для автозимников в Сибири, где много снега и лютые морозы. Большой, тяжелый, надежный и проходимый. Рядом на стапеле трехосная бочка для города, шоссейных дорог и «Платона». Вес 5,6 тонны, объем 31 куб, алюминий. Она тоже не совсем типовая. Благодаря 3D-проектированию, удалось снизить ее вес на полторы тонны.



■ На сборке алюминиевый полуприцеп-цистерна для доставки топлива на АЗС сети «ЛУКОЙЛ»

А «старая гвардия» КБ «Капри» предпочитала чертить вручную в карандаше.

Ведущего конструктора В. А. Долгова (в 1993–2015 гг.) на заводе называли «генератором идей». Практически все элементы первых машин он проектировал сам. Идеи в его голове рождались настолько быстро и неожиданно, что коллеги шутили: кульман у Владимира Александровича стоит даже в огород на даче.

При Юрии Владимировиче Антонове, главном конструкторе «Капри» (в 2010–2018 гг.), началось производство техники в современном конструктиве. Он разработал цементовоз, модели ППЦ для пищевых продуктов, термоса, нефтевозы больших объемов.

Практически вся линейка продукции, выпускаемой заводом и по сей день, была сформирована этими людьми.



■ Партия автоцистерн, изготовленная АО «Капри» для доставки топлива на АЗС сети «Гелиос», являющейся одной из крупнейших в Казахстане

САМЫЙ ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД!



■ Приемка техники заказчиком

Емкость отечественного рынка новых полуприцепов для перевозки нефтепродуктов — 3000 единиц в год. Доля завода «Капри» на нем составляет 6%. Новый роботизированный комплекс в г. Никольское способен выпускать до 500 машин ежегодно. Но построить новое производство — это полдела. Надо обеспечить сбыт.



Еще лет десять-пятнадцать назад в стране было четыре-пять крупных заводов,

выпускающих технику для перевозки наливных грузов, а сегодня их полтора десятка. В связи с этим усилилась ценовая конкуренция. С другой стороны, в связи с растущими требованиями законодателя и жесткой тарифной политикой заказчиков в части безопасности перевозок опасных грузов, нагрузки на ось, покупатели стали более чувствительны к стоимости продукции.

— Важную роль сегодня играет не только качество и надежность, — рассказывает Ю. Н. Гаврилов, который продает продукцию «Капри» с 2000 года, — но и дизайн, внешняя привлекательность. Идет постоянная борьба за клиента. Основные аргументы в этой борьбе: качество продукции, ее стоимость и вес, объем перевозимого груза и сервис.

Как говорила Алиса из Страны Чудес: «Нужно бежать со всех ног, чтобы только оставаться на месте, а чтобы куда-то попасть, надо бежать как минимум вдвое быстрее!» Завод «Капри», который нарастил производственные мощности втрое, разумеется, готов «куда-то попасть», — нарастить долю на рынке полуприцепов, осваивать новые сегменты, конструировать и выпускать новые образцы техники.



Юрий ГАВРИЛОВ,
заместитель директора АО «Капри»
по маркетингу:

— Сегодня около 60% рынка полуприцепов для перевозки нефтепродуктов занимает техника, бывшая в употреблении. Примерно треть из нее — это машины старше десяти лет, построенные еще до ужесточения требований к весовым характеристикам, до введения системы «Платон» и присоединения к соглашению по ДОПОГ. Полуприцепы, которые не соответствуют этим требованиям, активно выводятся из эксплуатации. Одновременно заводом ведется работа по расширению линейки продукции, развитию сбытовой сети в регионах и организацией там гарантийного и постгарантийного обслуживания техники «Капри».



Возможности нового завода «Капри» позволяют двигаться вперед. Производство с высокой степенью автоматизации, особенно в части процессов сварки, не только позволяет увеличить объем выпуска продукции, но и исключает влияние человеческого фактора на ее качество. Также на снижение себестоимости работает унификация конструктивных элементов и комплектующих, собственное производство узлов и деталей.

**Поэтому, «Капри»,
самый полный
вперед!**



ЗАВОД, КОТОРЫЙ НУЖЕН СТРАНЕ

Завод, который
нужен стране.



■ Автопоезд будущего для перевозки светлых нефтепродуктов был представлен заводом «Капри» на выставке «COMTRANS 2021»

МАШИНЫ БУДУЩЕГО

Надо сказать, что «COMTRANS 2021» стал уже не первой международной выставкой для «Капри».

➤ На «Нефть и газ»/ MIOGE 2018 компанией представлен новый четырехосный полуприцеп-цистерна термос для битума. Благодаря новым технологиям, бочка стала легче, термос держит тепло вдвое дольше. На «COMTRANS 2019» — полуприцеп-цистерна для светлых нефтепродуктов, разработанная специально для «Газпром нефти».



■ Новый полуприцеп-цистерна для битума произвел впечатление на участников выставки «Нефть и газ»/MIOGE 2018

Два года спустя, на «COMTRANS 2019», завод выкатил машину будущего. Новая модель автопоезда для перевозки светлых нефтепродуктов внешне настолько необычна для отечественного рынка, что сразу привлекла к себе внимание посетителей выставки.

Автоцистерна на 16 м³ на шасси газомоторного «КамАЗ 5490» с подъемной задней осью. Вторая емкость на двухосном прицепе вмещает еще 15 кубов. Бочки алюминиевые эллиптической формы. В устроенных вдоль цистерн заподлицо ящиках и отсеках достаточно места для хранения в чистоте шлангов и оборудования.

В отдельном отсеке скрыт узел выдачи топлива со счетчиком и насосом, что позволяет сцепке работать и в режиме автозаправщика на колесах. Предусмотрена возможность выкачки топлива из прицепа через распределительный узел насоса автоцистерны. Система удаленной разгрузки топлива оборудована барабаном с раздаточным рукавом, длиной 50 м и блоком пневмоуправления. Применены

и новые покрасочные материалы.

Заводом «Капри» был разработан полный комплект конструкторской документации. Форма и содержание машины соответствуют тем тенденциям, которые сегодня задают мировые лидеры по проектированию и производству топливозовов.

Высокая технологическая оснащенность — условие заказчика — ООО «Новатэк», обслуживающего сети АЗС «Татнефть», «Газпромнефть», «Новгороднефтепродукт»

в Северо-Западном регионе России. И представленный автопоезд — пример того, что такая техника может производиться и в России.

Действительно, из отечественных производителей никто такую технику не изготавливает. В этом смысле, автопоезд «Капри» — изделие «от-кутю» — роскошное, со сложным дизайном и начинкой, выполненное в единственном экземпляре. Пока.



Юрий ГАВРИЛОВ,
заместитель директора АО «Капри»
по маркетингу:

— Наш автопоезд — это завтрашний день отечественного машиностроения. Если раньше главное было, перевезти топливо, то сейчас большое внимание уделяется не только объему и весу, но и внешнему виду и экологии. Сегодня вся Европа возит только на алюминии. И на российском рынке доля бочек из алюминия уже достигла 50%. Любой премиум-сегмент со временем становится прозой жизни.

ДЕТАЛИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

Они, может, не так впечатлят, но важны для полноты картины.

Сцепка снабжена системой нижнего налива и рекуперации паров. Присутствует защита от ошибки: если водитель или оператор АЗС забыл закрыть донные клапаны, то тормозная система перейдет в режим блокировки и не даст машине тронуться с места.

Кроме этого, водитель с помощью электроники может контролировать состояние топлива в процессе перевозки.



■ Новый автопоезд-топливозаправщик произвел впечатление на участников выставки «COMTRANS 2021»



С ГОРЯЧИМ ПРИВЕТОМ!

Король темных нефтепродуктов — битум, незаменим в строительстве дорог, зданий и сооружений, при прокладке трубопроводов, производстве асфальтобетона, кровельных работах, при сооружении систем гидроизоляции.

нефтепродуктов составила 70% от общего объема транспортных средств, выпущенных заводом. Затем пришла пора «светлых» и черед конкурентов, которые потеснили «Капри». Но жизнь, она как зебра, и, когда пришло время, завод вывел на рынок новый большой термоизолированный полуприцеп на 37 м³.

Новинка была представлена «Капри» на XIX международной выставке «Нефтегаз-2019». Новый термос — четырехосник получился удачным. Бочка стала легче, технологичнее, уверенно держит температуру.

Отечественный рынок новых полуприцепов для ТНП составляет 1000 единиц в год. «Капри» готов закрыть до 20% его потребности. Новые мощности и технологии позволяют заводу это сделать.

■ Полуприцеп для сибирского бездорожья получился настолько большим, что автопоезд полностью даже не вошел в кадр

бочку просто перекантовать, приходилось загонять в цех 25-тонный автокран.

Здесь усилено все: толщина стенки лонжерона 10 миллиметров, рама, опоры шасси, шкворневая плита, буксировочные петли (само собой), корпус емкости и перегородки внутри него, лестница наверх. Даже слои лака и краски толще, чем на «городских» ППЦ. Полный вес автопоезда за 60 тонн. Для дорог общего назначения такая машина не предназначена, — там она, воистину, лучший друг «Платона».

На проектирование и разработку гиганта понадобился месяц. Конструкторы и технологи «Капри» выезжали в Красноярский край, где на рейс в 280 километров уходит три дня. Для таких дорог изготовлено уже более тридцати полуприцепов.

➤ Для того, чтобы битум прибыл к заказчику горячим, не ниже +130 по Цельсию даже зимой, нужны специальные термоса на колесах. Помимо поддержания температуры, не менее важным условием хорошей бочки является герметичность — при контакте с воздухом битум теряет свою пластичность. И, конечно же,

безопасность, — битумная смесь — сильногорючий материал.

Более 20 лет назад завод «Капри» первым в стране начал производство полуприцепов-битумовозов большой вместимости, выступив законодателем мод на этом рынке. В 2010 году доля ППЦ для перевозки темных

«КАПРИ» ГОТОВ ЗАКРЫТЬ ДО 20% ПОТРЕБНОСТИ РЫНКА НОВЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ ДЛЯ ТЕМНЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ



ГИГАНТЫ БЕЗДОРОЖЬЯ

На сборке настоящий гигант, машина, — трехосная 46-кубовая бочка, разработанная в КБ завода для доставки топлива в районы Крайнего Севера в условиях бездорожья. Такие в России больше никто не делает. Можно заносить в книгу рекордов.

➤ Вес — 13 тонн, длина — 14 метров, высота седельно-сцепного устройства от поверхности — полтора метра. В снаряженном состоянии под ППЦ можно пройти практически не нагибаясь.

Емкость переменного сечения из пятимиллиметровой стали с боковой защитой на двускатной ошиновке рассчитана под полноприводный тягач 6x6.

На старой площадке завода в Павлово, чтобы такую



ПОМОГАЕМ ВЗЛЕТАТЬ

Каждый полет начинается на земле. Поэтому, рожденный ползать по ней летать поможет. Так, перефразируя М. Горького, можно сказать об аэродромных топливозаправщиках, которые выпускают на заводе «Капри».

■ Аэродромный топливозаправщик «Капри» в аэропорту Жуковский



Первый такой заправщик в «Капри» построили более 20 лет назад

совместно с компанией «Titan Aviation». Завод отвечал за емкость и шасси, за начинку — электронные мозги, насосное, учетное и иное оборудование, — французская сторона. О качестве той бочки без лишних слов говорит тот факт, что она до сих пор работает в Алжире.

Топливозаправщик, построенный в 2021-м, и отправленный также на экспорт, в Сингапур, — тоже можно назвать детищем производственной кооперации. На этот раз заказчиком выступила отечественная компания — «Топливозаправочный комплекс «Туполев Сервис», которая заправляет самолеты на аэродроме Мячково и в аэропорту Жуковский, известном самой длинной взлетно-посадочной полосой в Европе, — 5402 метра.

Получился двухосный полуприцеп-цистерна из нержавеющей стали на 24 куба. Позднее конструктив был доработан. Если первый ППЦ был построен с подготовкой под технический отсек для оборудования, то в партии, заказанной в этом году, этот отсек интегрирован в корме цистерны. Четыре новые машины уже передано заказчику, еще четыре бочки совсем скоро отправятся в Жуковский смотреть на взлетающие самолеты. Там «Туполев Сервис» производит комплектацию и испытания топливозаправщиков.

НАДЕЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ КАТАЛОГ ПРОДУКЦИИ



ДВУХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ Для светлых нефтепродуктов из стали



Рекомендованный состав автопоезда

**ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4X2,
ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 24000 Л**

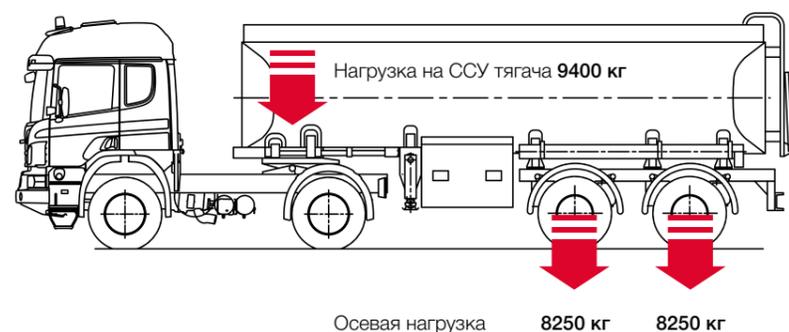
Материал цистерны
Сталь 09Г2С

Полезный объем, л
24000 – 28000

Количество отсеков
1 – 5

Подвеска
**Пневмо-рессорная,
осевые агрегаты BPW,
SAF, JOST, ТОНАР**

Тормозная система
Wabco

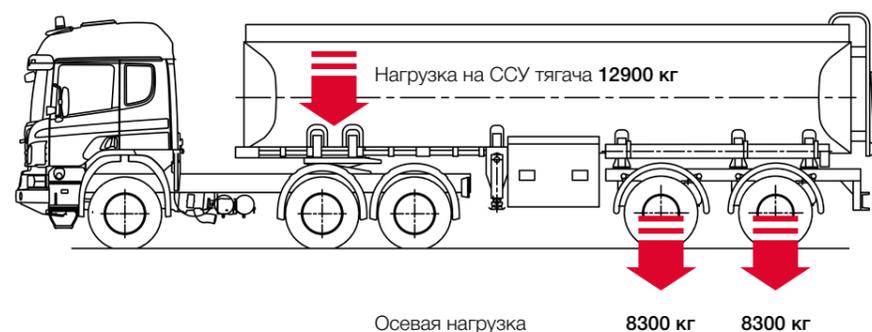


Снаряженная масса полуприцепа
6000 кг

Длина полуприцепа
7900 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
25900 кг

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6X2, 6X4, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 28000 Л



Снаряженная масса полуприцепа
6300 кг

Длина полуприцепа
9100 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
29500 кг

ДВУХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ Для светлых нефтепродуктов из алюминиевого сплава



Рекомендованный состав автопоезда

**ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4X2,
ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА
ОБЪЕМОМ 25000 Л**

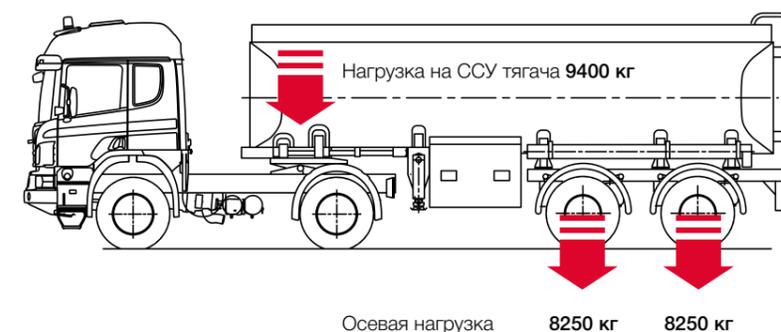
Материал цистерны
**Импортный
алюминиевый сплав
пр-ва ЕС**

Полезный объем, л
24000 – 28000

Количество отсеков
1 – 5

Подвеска
**Пневмо-рессорная,
осевые агрегаты BPW,
SAF, JOST, ТОНАР**

Тормозная система
Wabco



Снаряженная масса полуприцепа
5100 кг

Длина полуприцепа
8200 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
25900 кг



ТРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ Для светлых нефтепродуктов из стали 09Г2С



Рекомендованный состав автопоезда

Материал цистерны
Сталь 09Г2С

Полезный объем, л
24000 – 28000

Количество отсеков
1 – 6

Подвеска
Пневмо-рессорная, осевые агрегаты BPW, SAF, JOST, ТОНАР

Тормозная система
Wabco

ТРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ Для светлых нефтепродуктов из алюминиевого сплава



Рекомендованный состав автопоезда

Материал цистерны
Импортный алюминиевый сплав пр-ва ЕС

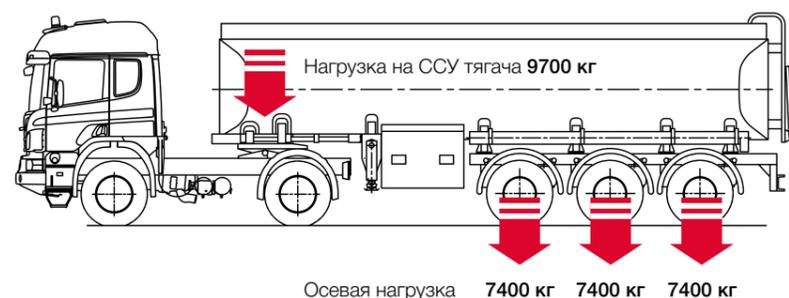
Полезный объем, л
30000 – 38000

Количество отсеков
1 – 6

Подвеска
Пневмо-рессорная, осевые агрегаты BPW, SAF, JOST, ТОНАР

Тормозная система
Wabco

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 29500 Л

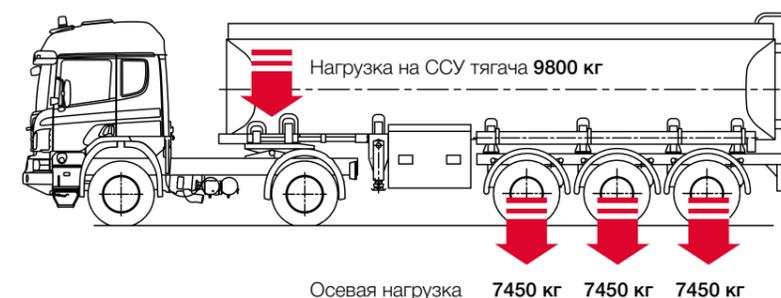


Снаряженная масса полуприцепа
7400 кг

Длина полуприцепа
9600 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
31900 кг

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 32000 Л

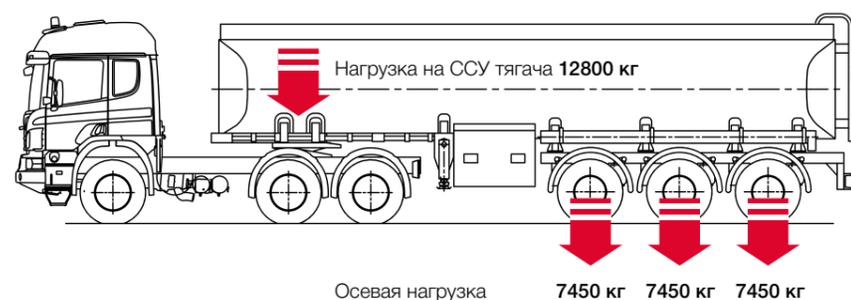


Снаряженная масса полуприцепа
5700 кг

Длина полуприцепа
10300 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
32200 кг

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6Х2, 6Х4, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 33000 Л

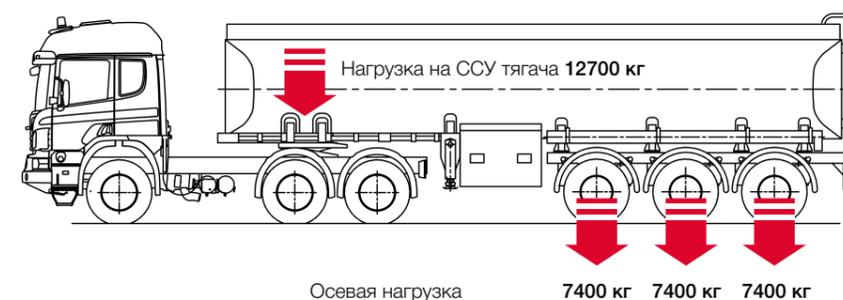


Снаряженная масса полуприцепа
7700 кг

Длина полуприцепа
10600 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
35100 кг

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6Х2, 6Х4, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 35000 Л



Снаряженная масса полуприцепа
5900 кг

Длина полуприцепа
11200 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
34900 кг

ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ Для светлых нефтепродуктов из стали



Рекомендованный состав автопоезда

**ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2,
ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА
ОБЪЕМОМ 32000 Л**

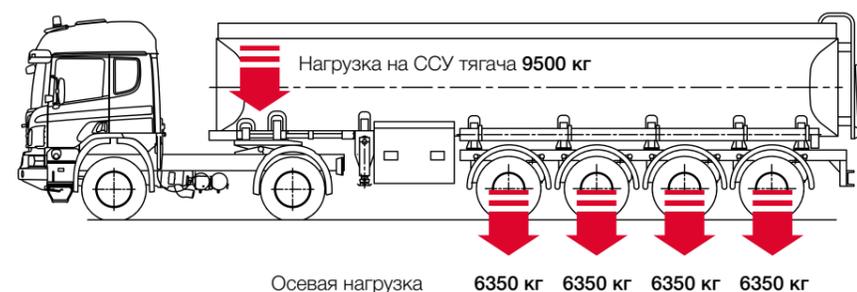
Материал цистерны
Сталь 09Г2С

Полезный объем, л
32000 – 46000

Количество отсеков
1 – 6

Подвеска
**Пневмо-рессорная,
осевые агрегаты BPW,
SAF, JOST, ТОНАР**

Тормозная система
Wabco



Снаряженная масса
полуприцепа
8400 кг

Длина полуприцепа
10300 мм

Масса заполненного
полуприцепа при плотности
нефтепродукта 0,83 кг/л
34900 кг



ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ Для светлых нефтепродуктов из алюминиевого сплава



Рекомендованный состав автопоезда

**ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2,
ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА
ОБЪЕМОМ 34000 Л**

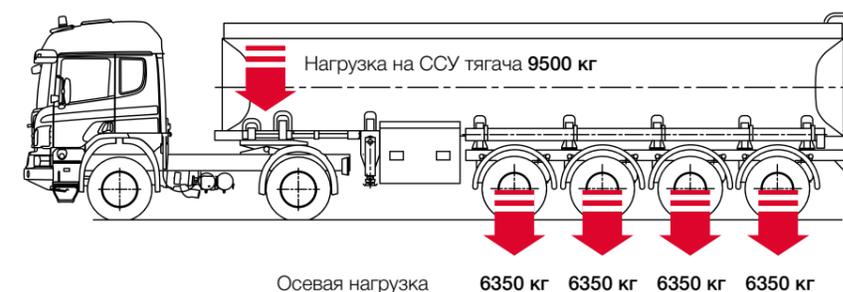
Материал цистерны
**Импортный
алюминиевый сплав
пр-ва ЕС**

Полезный объем, л
34000 – 46000

Количество отсеков
1 – 6

Подвеска
**Пневмо-рессорная,
осевые агрегаты BPW,
SAF, JOST, ТОНАР**

Тормозная система
Wabco



Снаряженная масса
полуприцепа
6700 кг

Длина полуприцепа
10900 мм

Масса заполненного
полуприцепа при плотности
нефтепродукта 0,83 кг/л
34900 кг



ТРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ С термоизоляцией для темных нефтепродуктов



Рекомендованный состав автопоезда

Материал цистерны
Сталь 09Г2С
Толщина термоизоляции
150 мм
Материал облицовки
Нержавеющая сталь, оцинкованная сталь с полимерным покрытием
Полезный объем, л
24000 – 37000
Количество отсеков
1 – 3
Подвеска
Пневмо-рессорная, осевые агрегаты BPW, SAF, JOST, ТОНАР
Тормозная система
Wabco

ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ С термоизоляцией для темных нефтепродуктов

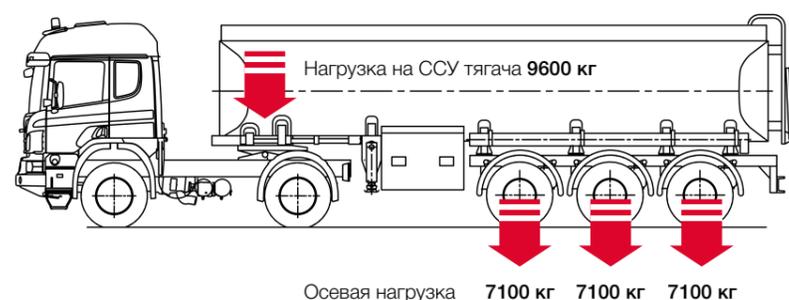


Рекомендованный состав автопоезда

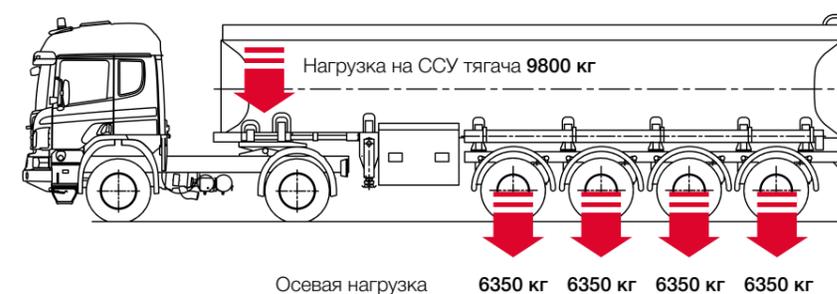
ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 29000 Л

Материал цистерны
Сталь 09Г2С
Толщина термоизоляции
150 мм
Материал облицовки
Нержавеющая сталь, оцинкованная сталь с полимерным покрытием
Полезный объем, л
29000 – 37000
Количество отсеков
1 – 3
Подвеска
Пневмо-рессорная, осевые агрегаты BPW, SAF, JOST, ТОНАР
Тормозная система
Wabco

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 25000 Л

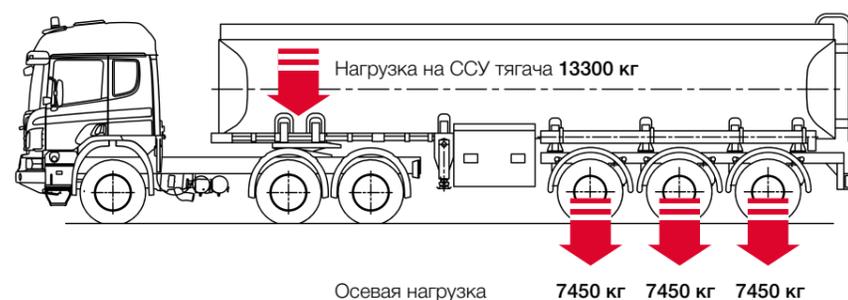


Снаряженная масса полуприцепа
7600 кг
Длина полуприцепа
9500 мм
Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
30900 кг



Снаряженная масса полуприцепа
8200 кг
Длина полуприцепа
9500 мм
Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
35200 кг

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6Х2, 6Х4, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 30000 Л



Снаряженная масса полуприцепа
7800 кг
Длина полуприцепа
11200 мм
Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л
35700 кг



ТРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ без термоизоляции для нефти



Рекомендованный состав автопоезда

Материал цистерны

Сталь 09Г2С

Толщина термоизоляции

нет

Полезный объем, л

24000 – 37000

Количество отсеков

1

Подвеска

Пневмо-рессорная, осевые агрегаты BPW, SAF, JOST, ТОНАР

Тормозная система

Wabco

ТРЕХОСНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ-ЦИСТЕРНЫ

■ для метанола



Рекомендованный состав автопоезда

Материал цистерны

Сталь 09Г2С

Форма сечения

Круг

Полезный объем, л

28000 – 30000

Количество отсеков

1

Подвеска

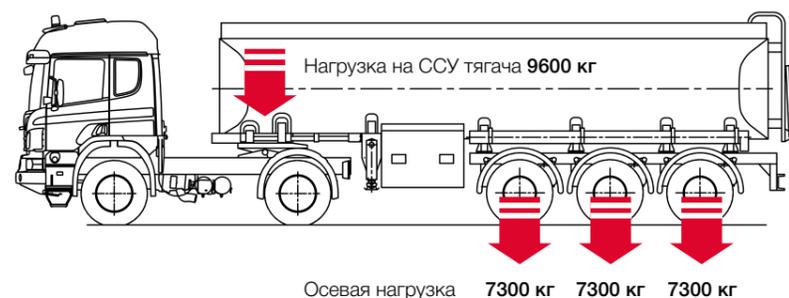
Пневмо-рессорная, осевые агрегаты BPW, SAF, JOST, ТОНАР

Тормозная система

Wabco

**ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2,
ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА
ОБЪЕМОМ 30000 Л**

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х2, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 28000 Л



Снаряженная масса полуприцепа

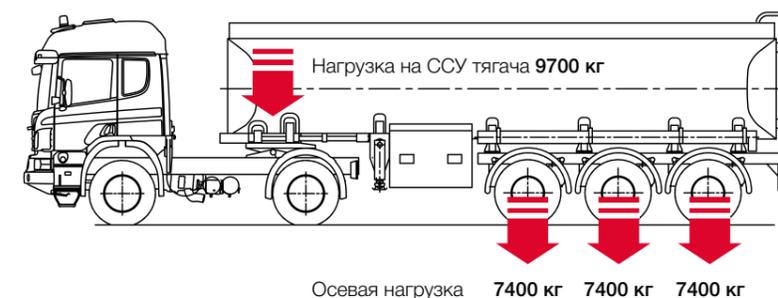
7400 кг

Длина полуприцепа

9200 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л

31500 кг



Снаряженная масса полуприцепа

7900 кг

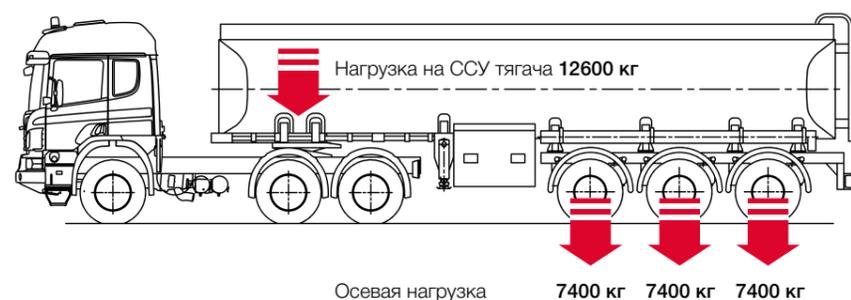
Длина полуприцепа

9900 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л

31900 кг

ТЯГАЧ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6Х2, 6Х4, ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА ОБЪЕМОМ 31500 Л



Снаряженная масса полуприцепа

7700 кг

Длина полуприцепа

10100 мм

Масса заполненного полуприцепа при плотности нефтепродукта 0,83 кг/л

34800 кг



АВТОЦИСТЕРНЫ

- Для светлых нефтепродуктов с цистерной на шасси с колесной формулой 6x4



Материал корпуса цистерны

Сталь 09Г2С, импортный алюминиевый сплав

Полезный объем, л
14000 – 18000

Количество отсеков
1 – 3

Шасси
Scania, Mercedes-Benz

- Для светлых нефтепродуктов с цистерной на шасси с колесной формулой 8x4



Материал корпуса цистерны

Сталь 09Г2С, импортный алюминиевый сплав

Полезный объем, л
18000 – 22000

Количество отсеков
1 – 4

Шасси
Scania

ОГЛАВЛЕНИЕ

«Капри». Новые смыслы	12
История «Капри»	16
Второе дыхание	18
От Каспия до Баренцева моря	20
Соглашение и инвестиции	22
Репортаж со стройплощадки	24
«Гиперболоид инженера Гарина»	28
До чего дошел прогресс	30
«Малевичи» из третьего пролета	34
На старте	36
Вместе с заводом	38
Воплощение мечты	40
Самый полный вперед!	42
Машины будущего	46
Гиганты бездорожья	48
С горячим приветом!	49
Помогаем взлетать	50
Надежные полуприцепы-цистерны (каталог)	51

КАПРИ

ЗАВОД, КОТОРЫЙ НУЖЕН СТРАНЕ

Главный редактор О. Ю. Опутин
Авторы текста Н. С. Кузнецова, О. Ю. Опутин
Технический редактор Д. М. Зиняев
Дизайн и обложка А. М. Макарова
Верстка А. М. Макарова
Корректор А. В. Белкина

Фото: А. Гуцин, А. Мошев, О. Опутин, А. Пышный, Р. Солтукиев,
из архива АО «Спецнефтетранс» и АО «Капри»

Подписано в печать 24.08.2023 г. Печать офсетная.
Бумага мелованная, глянцевая «Омела», 170 гр./м²,
основной шрифт HelveticaNeueCyr Light
Формат 60x84/8 7.44 усл. п.л.
Тираж 500 экз. Заказ № 4925

Допечатная подготовка: «Центр коммуникационных технологий»
(ИП Зиняев Д. М.), г. Москва.

Отпечатано в Типография «Любавич», 194044, Санкт-Петербург,
ул. Менделеевская, д. 9