

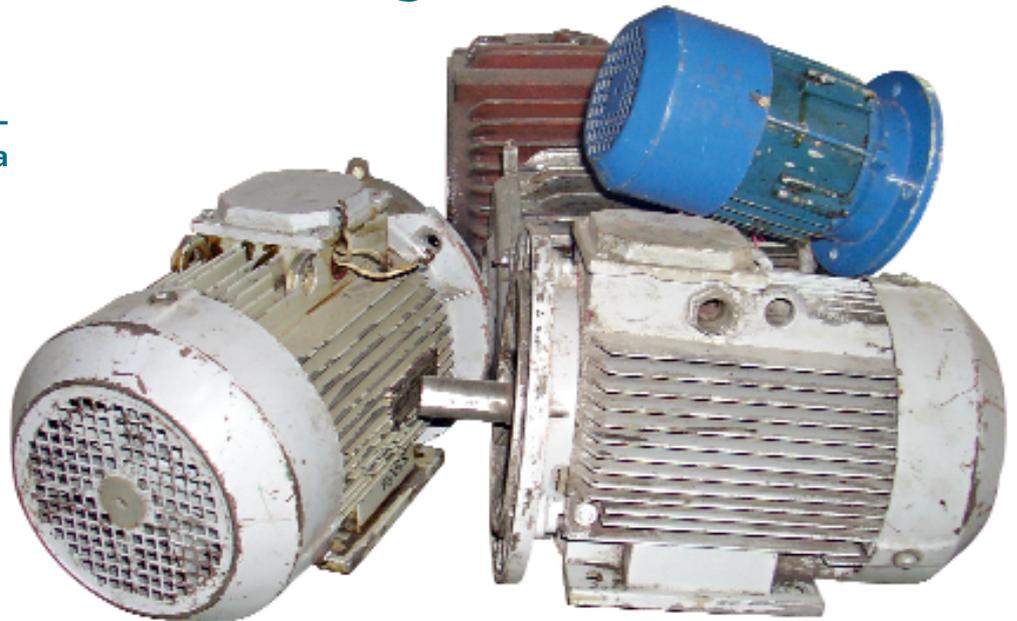
# «Покупая украинский электродвигатель, потребитель ориентируется на цену и качество»

(Обзор рынка электродвигателей)

На украинском рынке электродвигателей номенклатура указанного товара очень обширна. С целью ограничить себя определенными рамками, для данного обзора был выбран сектор, занятый электромоторами мощностью свыше 750 Вт. Мотивировка выбора предельно проста – такие двигатели уж наверняка найдутся на любом промышленном предприятии.

Справочные данные для обзора предоставлены информационно-аналитическим агентством СтатИнформКонсалтинг.

**Участники.** В Украине около 15 крупных производителей электродвигателей. Наиболее ярко на рынке представлены: ОАО «Южэлектромаш» (Н. Каховка), ХЭЛЗ (Харьков), Днепрпетровский электромашиностроитель-



присутствуют российские предприятия, такие как ВЭЛЗ (г. Владимир) и Ярославский электромашиностроительный завод. Также на рынок поступает в небольших количествах продукция завода «Псковские электрические моторы» и Томского электромашиностроительного завода (крановые двигатели). Другие российские производители представлены на рынке тоже, но их объемы импорта в Украину незначительны. Кстати, как и

объемы импорта из Турции, Польши и Болгарии. Неплохо зарекомендовали себя на юге Украины молдавские электродвигатели из Тирасполя.

Среди крупных импортеров следует отметить также известных производителей Европы SIEMENS, ABB, LENZE.

**Ситуация.** В прошлом году практически все производители наращивали объемы производства и вышли на цифру 814 тыс. единиц продукции. Скорее всего, эта цифра не окончательная, так как Главное управление статистики еще ведет подсчет по некоторым основным позициям ассортимента.

Состав участников рынка постоянный, новые игроки на нем появляются редко. С развитием спроса, считает

**Таблица. Динамика производства электродвигателей. Экспорт, импорт.**

Год	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	Количество, тыс. шт.					
Производство	774,1	527,3	619,0	1162,7	1158,3	814,3*
Экспорт	95,2	44,3	179,7	109,1	121,3	138,6
Импорт	44,3	29,6	27,0	28,3	31,1	47,3

\* - окончательные данные еще не собраны.

ный завод, «Электромотор» (Полтава), «Электродвигатель» (Ужгород), Завод крупных электрических машин (Н. Каховка), завод «Электромашина» (Харьков, электродвигатели постоянного тока, в т. ч. крановые), и др. Все вместе они могут выпускать до 5 млн. электродвигателей в год.

Наиболее известные дистрибьюторы и продавцы: ЛБЮ-тех (Киев), Катех (Н. Каховка), Электротекс (Кременчуг) Техпромкомплект (Сумы), «Новый свет» (Сумы), ЧМП «Винмаш» (Винница), Терра (Сумы), НПП «Промтехнология» (Полтава), Корт (Н. Каховка), Югпромаш (Н. Каховка) и др.

Среди импортеров, в основном,



большинство опрошенных участников рынка, новых фирм и производителей на рынке не появится, а только укрепятся позиции уже известных предприятий (как производящих, так и торгующих).

По данным участников опроса, сегодня предложение на внутреннем рынке опережает спрос, но есть хорошее движение в сторону увеличения продаж, которое началось всего 1-1,5 года назад. Объемы продаж, например, асинхронных электродвигателей с высотой оси от 132 до 250 мм за данный период выросли на 10-15%. Тенденция к увеличению продаж сохранится.

В 1997-1998 годах был крупный всплеск производства, который, скорее всего, был спровоцирован ростом промпроизводства в России, куда наши предприятия экспортируют свою продукцию. В 1998 году отрасль электромашиностроения произвела 774,1 тыс. электродвигателей, более 104 тыс. из которых «осели» на территории северного соседа.

Но развития данный производственный прорыв не получил. Уже в 1999 году наблюдался спад производства. Заметным было и снижение спроса - вплоть до 2000 года. Экспорт продукции при этом тоже снизился - российский рынок, скорее всего, оказал-



ся не готов к поглощению большого объема украинской продукции при наличии своей неплохой отрасли электромашиностроения.

С 2000 года начинается новый этап развития рынка, который, как считают участники опроса, продолжается и сейчас. Сегодня предприятия постепенно

наращивают производство (с 2000 по 2003 г.г. объемы производства выросли почти в два раза), идет поиск новых рынков сбыта за рубежом. С этого периода также растет и экспорт продукции (за период с 1998 по 2003 г. - на 48%).

Эти тенденции будут сохраняться ближайшие 3-5 лет при условии, что



**Мир  
Техники  
и Технологий**  
*The World of Technics and Technologies*  
Международный технический журнал

**Наш адрес:**  
61118, Украина, г. Харьков,  
пр. 50 лет ВЛКСМ, 56, оф. 405

**Для писем:**  
61118, г. Харьков, а/я 1091

**Наши телефоны:**  
+38 (057) 754-77-52, 754-77-58  
+38 (057) 757-89-80 (факс)

**Металлообработка  
в машиностроении**

**Тематические рубрики «МТТ»:**

**Актуально**

- Сектор Обзора
- Оборудование
- Инструмент
- Автоматизация
- Инновации
- Техноплюс
- В помощь конструктору
- Торговый зал

**Спецрубрики:**

- Проекты XXI века
- Ваши партнеры
- Сервис
- СпецИнформ
- Энергосбережение
- Экология

**INTERNATIONAL  
TECHNICAL  
MAGAZINE**

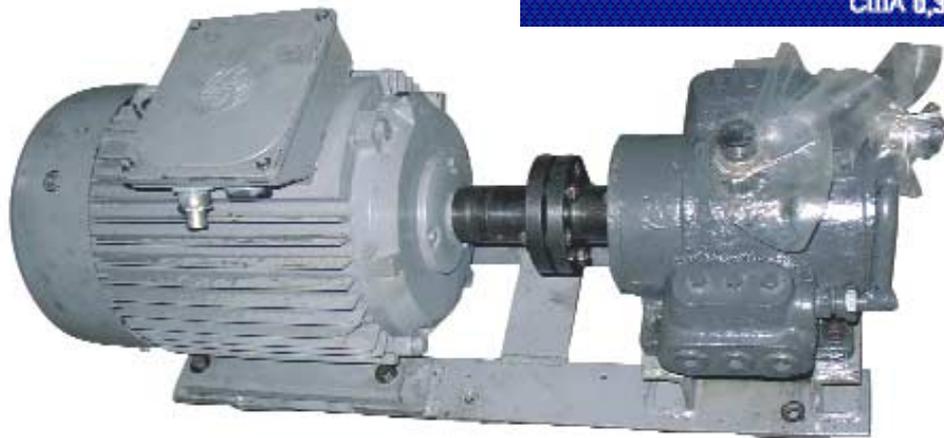
**E-mail:**  
[mtt@mtt.com.ua](mailto:mtt@mtt.com.ua)  
[www.mtt.com.ua](http://www.mtt.com.ua)

## СЕКТОР ОБЗОРА ОБЗОР

темпы роста промышленного производства и модернизации мощностей останутся прежними. Данный прогноз единственный, с которым согласно большинство опрошенных операторов рынка. После, по всем правилам рыночной экономики, спрос должен будет стабилизироваться.

Объем внутреннего потребления новых электродвигателей в 2003 году составил 670 тыс. единиц продукции. По сравнению с 2002 г. спрос вырос более, чем на 50% (в 2002 г. на внутренний рынок поступило 430 тыс. электродвигателей). Это официальная статистика, которая касается только новой продукции.

Около 30% общего потребления в Украине приходится на никем не учтенные восстановленные из неликвидов и б/у электромоторы. Но в последние годы доля «электрометаллолома» уменьшается. Как заявляют участники опроса, еще 2-3 года назад объемы неликвидов и но-



вой продукции на внутреннем рынке считались приблизительно равными. Однако б/у электродвигатели и восстановленные двигатели (которые дешевле обычно на 30-50%) еще долго будут удерживать значительную долю рынка.

То, что сектор рынка, который занимают восстановленные электродвигатели действительно значителен, косвенно подтверждает обращение ряда крупных

предприятий электромашиностроения в высшие органы власти с предложениями по ужесточению контроля за качеством закупаемого предприятиями горно-металлургического комплекса электротехнического оборудования. Обращение, цитата из которого приведена ниже, подписано руководителями **ЗАО "ЗКЭМ"** (Н. Каховка), **ОАО "Электромашина"**, **ГП "ХЭМЗ"** (оба -Харьков) и др.

"...в последние годы количество "производителей" электрооборудования значительно увеличилось... При этом нередко на этой продукции стоит клеймо известных заводов, а не этих фирм. Предприятия-заказчики, как правило приобретают в последние годы продукцию именно вышеозначенных фирм по причине более низких цен... по сведениям энергетических служб шахт 100 % рудничных аккумуляторных электровозов оснащены двигателями и другими видами электрооборудования производства ОАО "Электромашина" (г. Харьков) (это около 3 тыс. единиц). Однако за январь - февраль 2004 г. в Украине было реализовано 185 единиц такой продукции ОАО "Электромашина" на сумму 1534020 грн. В то же время, заводом за последние годы эта продукция не реализовывалась (не отпускалась) никому...".

**Цены** на продукцию, как говорят продавцы, за последнее время выросли: на 10-15% с февраля 2004 года, а с апреля увеличились еще на 20-30%.

Это, во-первых, связано с ростом

цен на медь (начиная с сентября 2003 года, этот материал подорожал в 2 раза, до 3000 у.е. за тонну чистой меди) и соответственно, на эмальпровод из нее. Особенно возросла цена на медный эмальпровод небольшого сечения. В Украине его производят, но из привозного сырья и мало. Основные же объемы завозят из России.

Во-вторых, продавцы считают, что заводы поднимают цену еще и в связи с тем, что хотят обеспечить себе запас рентабельности на несколько месяцев вперед, так как рост цен на комплектующие, литье, эмальпровод еще не остановлен и как он будет меняться - неизвестно.

Обобщенное мнение некоторых торговых представителей предприятий можно выразить так: двигатели будут дорожать и дальше. По разным оценкам, до осени цена вырастет еще на 5-10%. Большинство же опрошенных вообще отказались строить какие-либо прогнозы.

Рост цен на двигатели, по идее, должен был произойти намного раньше. Но, по мнению части торговцев, предприятия сдерживало наличие серьезных конкурентов из России и Беларуси. Если бы украинский производитель взвинтил цены сразу, то такой шаг автоматически открыл бы доступ в данный сектор производителям из вышеуказанных стран. Цены на продукцию из этих регионов конкурентоспособны и поэтому тамошние производители вполне могли бы потеснить украинцев.



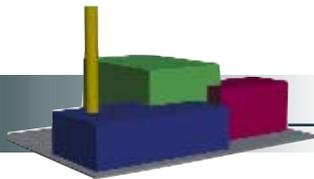
Но с ростом цен в Украине российские и белорусские двигатели тоже поднялись в цене. Поэтому очередное, уже майское подорожание украинских электромоторов для производителей не так уж и страшно - цены на аналогичные двигатели производства трех славянских республик выровнялись, расхождения сегодня составляют 2-3%.

**Импорт.** Объем импорта электродвигателей в 2003 году составил более 47 тыс. единиц продукции на сумму \$22,486 млн. В основном, в Украину импортируются электродвигатели из России (46%): это разнообразные двигатели постоянного и переменного тока, рольганговые двигатели для металлургии, крановые двигатели. Двигатели из стран Восточной и Западной Европы импортируются небольшими партиями, но часто, что позволяет им удерживать до 30% импорта.

Восточная Европа удерживает относительно большой сегмент импорта за счет Польши, Болгарии и Чехии. В 70-80-х годах прошлого века отсюда массово поставлялось оборудование, которое до сих пор работает на отечественных предприятиях. Этот сектор импорта достаточно стабилен.

Такой же объем импорта удерживает и Молдавия. В основном, импорт из этой страны составляют двигатели постоянного тока и взрывозащищенные машины. Традиционно молдавская продукция пользуется спросом в приграничных областях и на юге Украины. В последнее время молдаване активно осваивают наш рынок, открыли представительство своего крупнейшего производителя двигателей - тираспольского «Энергомаша» - в Херсоне, которое охватывает весь юг Украины. Их продукция составляет конкуренцию крупнейшему отечественному производителю **Заводу крупных электрических машин (ЗКМ)** (Н. Каховка).

В Западной Европе можно выделить несколько крупных импортеров - это Германия, Италия, Франция и Финляндия. В основном, эти страны импортируют в Украину крупногабаритные электро-



## СЕКТОР ОБЗОРА ОБЗОР

машины специального назначения: для электростанций, трамваев, крановые двигатели и т.д. В товарном выражении электродвигатели из этого региона составляют менее 5% в объеме импорта. Это пока что VIP-сектор рынка.

Но, несмотря на то, что данный сегмент невелик, большинство опрошенных торговцев оборудованием считают его перспективным. Со временем он расширится: спрос на б/у и новое импортное оборудование растет, а соответственно, будет расти и спрос на электромоторы, которые в нем применяются.

Отдельно стоит отметить направление импорта из Китая и Сингапура. Если первый удерживает свою долю только за счет поставок крупными партиями маломощных моторчиков, то второй основательно нацелен на наш рынок.

Импорт из Сингапура - пока что новое направление, но очень перспектив-

### *Агапов Роман Евгеньевич, Директор ЧП "Новый Свет"*

Начиная с 2000 года, украинские предприятия активно модернизируются, поэтому внутренний рынок для нашей фирмы в настоящее время является наиболее важным. Частично это связано и с возросшей монополизацией, особенно заметной в сфере экспорта.

Что касается ассортимента, электродвигатели отечественного, российского и молдавского производства продолжают занимать лидирующие позиции в объемах продаж. Цена по-прежнему играет далеко не последнюю роль в выборе поставщика. Иногда это приводит потребителя на рынок неликвидного оборудования, до сих пор сохраняющего свои позиции.

Здесь стоит немного окунуться в историю. Основателями электромашиностроительной отрасли этой страны были американцы: в 1970 году компания **General Electric** (США) организовала здесь шесть различных предприятий по производству электрических и электронных изделий, предохранителей, электродвигателей. А уже в 80-х годах, когда в экономику страны начался при-

ток инвестиций из Японии, Сингапур превратился в крупного экспортера электроники и электротехники.

Основа сингапурского импорта в Украину - поставки машин постоянного тока. Например, в 2003 г., если верить статистике, Сингапур перекрыл по объемам (в денежном выражении) белорусские поставки в два раза, которые до этого росли, а после темпы роста упали в 2 раза. Молдавский импорт, который тоже рос более быстрыми темпами, также несколько снизился.

Еще несколько лет назад серьезных объемов электромашин из Сингапура не наблюдалось. Объем импорта электродвигателей оттуда за 1998-2002 год составил всего около \$100 тыс. А в 2003 г. в Украину завезли продукции из данного региона более чем на \$1 млн. Причина такого «вливания» проста: Сингапур пове-

### *Андрей Иванова, технический директор ПКФ "Эдельвейс"*



Я считаю, что обзор довольно объективно отразил ситуацию на рынке электродвигателей. Единственное, что хотелось бы отметить: по моему мнению, первые четыре месяца в 2004 году ощущался спад спроса на продукцию. Но в целом, по итогам этого года объемы реализации электромоторов вполне могут превысить аналогичный показатель 2003 г.

рил информации про экономический рост в Украине. Дай им Бог не ошибиться.

Если азиаты смогут увеличивать импорт такими же темпами (а вероятно, смогут - если есть рынок сбыта и масса дешевой рабочей силы, что позволяет за год перекрыть 5-летний объем, то почему бы и нет?), то доля россиян на нашем рынке в течении нескольких лет упадет как минимум вдвое.

**Экспорт.** Объем экспорта в 2003 г. составил 138,6 тыс. двигателей на сумму более чем \$36 млн. Украинский производитель электрических машин традиционно экспортирует свою продукцию в страны СНГ: Россию (69%), Беларусь (2%), Казахстан (4%). Крупнейший производитель в этом секторе **ЗКМ** сегодня вновь осваивает утраченные в прошлые годы рынки Азии. Также наша продукция вывозится в страны бывшего СЭВ, но эти объемы не влияют на общую структуру экспорта. В среднем, на все основные регионы экспорта приходится по 2%.

По словам производителей, на рынке СНГ конкуренция очень жесткая. Здесь первую скрипку играет Россия: она может ограничивать импорт на свою территорию и обеспечивать свой рынок за счет собственных мощностей. Россия является основным поставщиком меди в СНГ, может влиять на цены и объемы поставляемых на ее рынок двигателей.

Все эти рычаги и были задействованы в конце февраля, когда началось антидемпинговое расследование против украинских и белорусских производителей. Россияне считают (и некоторые специалисты в Украине с ними согласны), что цены на наши двигатели занижены. По сообщениям российских СМИ, в 2000 и 2001 гг. объем импорта электродвигателей из Украины увеличился на 43%, тогда как цены на эту продукцию снизились на 15%. Это привело к сокращению доли российских асинхронных электродвигателей на внутреннем рынке РФ с 55,3% до 42,4%, а также к снижению загрузки российских заводов.

Как заявляют некоторые отечественные специалисты отрасли, причина демпинга

кроется не только в желании освоить российский рынок. За счет массовости выпуска продукции украинский производитель просто пытается поддерживать свое производство, иногда работая даже без прибыли. Поэтому цена снижена по максимуму - лишь бы сбыть и заработать на выпуск следующей партии продукции, и отдать зарплату рабочим. В такой ситуации рассматривать освоение российского рынка (где потребитель, как и в Украине, ориентирован, в первую очередь, на цену, а не на качество) следует, скорее всего, через призму элементарного желания - выжить.

**Тенденции.** В настоящее время наблюдаются тенденции к увеличению спроса на крановые двигатели и двигатели постоянного тока. Операторы рынка объясняют это активной модернизацией производственных мощностей в металлургии. Вырос спрос и на взрывозащищенные электромоторы - эту продукцию традиционно производят **Первомайский электромеханический завод, ОАО «Южэлектромаш», и ЗКЭМ (Н. Каховка), ВЭМЗ (Владимир, Россия), «Кузбассэлектромотор» (Кемерово, Россия), «Энергомаш» (Тирасполь, Молдова).** Данная позиция пользуется сегодня повышенным спросом на Донбассе, где основным потребителем является угольная отрасль. А также на юге Украины, в Сумской и Львовской областях, где сосредоточено большинство предприятий нефтеперерабатывающей и химической отраслей. Тенденция, согласитесь, хорошая: значит, производства развиваются.

Второй, и тоже хороший знак: крупные украинские предприятия массово бросились в освоение выпуска новой продукции. Это двигатели постоянного тока с небольшой высотой оси вращения, взрывозащищенные, крупногабаритные двигатели. Приятно было слышать от производителей, что на предприятиях внутренний рынок рассматривается, как основной. Глядишь, и отвоюем со временем часть рынка у России и иже с ней. Мелочь, хотя бы процентов 5-10, а приятно: и за страну, и за ее электромашиностроительную отрасль!