



Научно-исследовательский журнал «Russian Economic Bulletin / Российский экономический вестник»

<https://dgpu-journals.ru>

2025, Том 8, № 5 / 2025, Vol. 8, Iss. 5 <https://dgpu-journals.ru/archives/category/publications>

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности: 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

УДК 338.34

## Состояние лифтовой промышленности и проблемы внедрения стратегии локализации производства

<sup>1</sup> Мирошников А.М.,

<sup>1</sup> Бурлов Д.Ю.,

<sup>1</sup> Московский финансово-промышленный университет Синергия

**Аннотация:** в статье рассматривается текущее состояние лифтовой промышленности России в 2025 году, охватываются ключевые проблемы и тенденции отрасли. Производство лифтов в России продолжает испытывать спад, с уменьшением объемов в 2022-2025 гг. из-за ухода западных компаний и санкций, приводящих к перебоям в поставках и удорожанию комплектующих. В то же время наблюдается рост импорта лифтов и комплектующих, необходимого для удовлетворения спроса, особенно на замену устаревших лифтов с истекающим сроком службы. Российские производители освоили выпуск лифтов со скоростью до 2,5 м/с, но не могут в полной мере удовлетворить потребности высотного строительства в высокоскоростном оборудовании. Отмечается дефицит квалифицированных кадров и проблемы с подготовкой специалистов для отрасли. Статья анализирует технологические барьеры локализации, нехватку ключевых компонентов, таких как лебедки и частотные преобразователи, а также сложности с кооперацией и инвестициями в условиях санкций. Важным аспектом развития является безопасность лифтов и создание отечественных компонентов безопасности. Позитивом является наличие крупных производственных мощностей и отдельных успешных предприятий. Однако для преодоления кризисных явлений необходимы инвестиции, инновации и улучшение управления проектами в лифтовом секторе России.

**Ключевые слова:** лифтовая промышленность, снижение производства, импорт комплектующих, локализация производства, управление проектами, квалифицированные кадры, санкции

**Для цитирования:** Мирошников А.М., Бурлов Д.Ю. Состояние лифтовой промышленности и проблемы внедрения стратегии локализации производства // Russian Economic Bulletin. 2025. Том 8. № 5. С. 255 – 263.

Поступила в редакцию: 18 июля 2025 г.; Одобрена после рецензирования: 15 сентября 2025 г.; Принята к публикации: 28 октября 2025 г.

## The state of the elevator industry and the problems of implementing a production localization strategy

<sup>1</sup> Miroshnikov A.M.,

<sup>1</sup> Burlov D.Yu.,

<sup>1</sup> Moscow Financial and Industrial University Synergy

**Abstract:** the article examines the current state of the Russian elevator industry in 2025, covering key challenges and trends. Elevator production in Russia continues to decline, with volumes expected to decline in 2022-2025 due to the withdrawal of Western companies and sanctions, which are leading to supply disruption.

tions and increased component costs. At the same time, there is an increase in elevator and component imports to meet demand, particularly for the replacement of outdated elevators nearing the end of their service life. Russian manufacturers have mastered the production of elevators with speeds of up to 2.5 m/s, but are unable to fully meet the needs of high-rise construction for high-speed equipment. A shortage of qualified personnel and challenges in training specialists for the industry are noted. The article analyzes technological barriers to localization, a shortage of key components such as winches and frequency converters, as well as difficulties with cooperation and investment in the context of sanctions. Elevator safety and the development of domestic safety components are important development factors. The presence of large production capacities and individual successful enterprises is a positive development. However, overcoming the crisis requires investment, innovation, and improved project management in the Russian elevator sector.

**Keywords:** elevator industry, production decline, component import, production localization, project management, qualified personnel, sanctions

**For citation:** Miroshnikov A.M., Burlov D.Yu. The state of the elevator industry and the problems of implementing a production localization strategy. Russian Economic Bulletin. 2025. 8 (5). P. 255 – 263.

The article was submitted: July 18, 2025; Approved after reviewing: September 15, 2025; Accepted for publication: October 28, 2025.

### Введение

Состояние лифтовой промышленности в России в 2025 году характеризуется рядом серьезных вызовов и изменений, связанных с производством, импортом, а также необходимостью замены устаревшего оборудования. В 2024 году

производство лифтов в России продолжило снижаться: по данным аналитической компании BusinessStat, в 2022 году объемы производства резко сократились на 34% по сравнению с предыдущим 2021 годом, составив около 20,9 тыс. единиц [6] (рис. 1).



Рис. 1. Производство лифтов в России 2018-2024 гг.

Fig. 1. Elevator production in Russia 2018-2024.

В первую очередь на спад повлиял уход западных компаний: в 2022 году крупные западные производители лифтов, такие как Otis (США), Kone (Финляндия), Schindler (Швейцария) и ТК Elevator (Германия) полностью или частично покинули российский рынок. Это привело к нарушению цепочек поставок и снижению доступности

импортных комплектующих. Введенные экономические санкции и логистические ограничения существенно осложнили импорт необходимых компонентов, таких как лебедки и микроэлектроника для систем управления лифтами. Снижение объемов строительства из-за ограничительной политики ЦБ и неблагоприятных экономических усло-

вий: резкое замедление темпов строительства жилья и коммерческой недвижимости в России также способствовало снижению спроса на лифты и, как следствие, их производству. И, наконец, увеличение цен на сырье и комплектующие из-за санкций и логистических проблем привело к росту себестоимости производства, что сделало российские лифты менее конкурентоспособными. После 2022 года прежние объемы производства так и не были достигнуты. Вместе с падением производства лифтов в России, начиная с 2022 года существенным образом вырос объем импорта (рис. 2) [6].

стоимости производства, что сделало российские лифты менее конкурентоспособными. После 2022 года прежние объемы производства так и не были достигнуты. Вместе с падением производства лифтов в России, начиная с 2022 года существенным образом вырос объем импорта (рис. 2) [6].



Рис. 2. Объемы импорта лифтов в Россию 2019-2024 гг.

Fig. 2. Volumes of elevator imports to Russia 2019-2024.

### Материалы и методы исследований

Материалами при написании статьи стали научно-аналитические публикации в профильных изданиях, так и актуальные материалы отраслевых журналов и новостных изданий, электронные ресурсы официальных отраслевых и статистических организаций (Российское лифтовое объединение, BusinessStat, ЕМИСС, Центральный банк России), официальные сайты крупнейших отечественных производителей лифтов и компонентов (Метеор Лифт, КМЗ, Евролифтмаш), материалы специализированных научных конференций.

Методы исследований, примененные в статье, включают сбор и анализ статистических данных из официальных источников, анализ финансовой информации компаний-лифтостроителей и участников рынка. Были использованы вторичные данные из печатных и электронных деловых, специализированных изданий. В статье приведено прогнозирование развития отрасли с учетом влияния геополитических рисков, санкций и экономической ситуации.

### Результаты и обсуждения

Как следует из исследования Российского Лифтового Объединения (РЛО) [5] объемов внутреннего производства объективно не хватает для закрытия всех потребностей рынка. В первую очередь это замена устаревших лифтов, срок эксплуатации которых приближается к 25 годам. По результатам инвентаризации установлено, что с 2025 по 2030 годы ресурс выработают еще порядка 56 тысяч лифтов. Итого ориентировочно 120 тысяч лифтов требуют замены в этот срок. Это означает замену примерно 24 тысяч лифтов в год [3], но, если обратить внимание на приведенные выше данные объемов производства, – это практически весь производимый объем, при этом нельзя забывать, что производство работает не только на замену устаревшего лифтового фонда, но и на новое строительство.

Отдельно следует отметить, что в России пока серийно не производится высокоскоростное подъемное оборудование для высоток, которое ранее поставлялось из западных стран. Возможности российских производителей не могут в полной

мере удовлетворить техническим запросам девелоперов высокобюджетных объектов, поэтому сейчас потребность в лифтах для высоток и высокобюджетных проектов закрывается за счет поставок из Китая. Производство лифтов со скоростью 2,5 м/с и выше развивается, но все еще существует ряд ограничений и вызовов. Некоторые российские предприятия, такие как Щербинский лифтостроительный завод (ЩЛЗ) и Московское электрооборудование и лифты (МЭЛ), уже освоили производство лифтов со скоростью до 2,5 м/с, однако, несмотря на эти достижения, российские производители пока не могут полностью удовлетворить спрос на высокоскоростные лифты, особенно для небоскребов, где требуются скорости выше 4 м/с. Таким образом, начиная с 2022 года, рынок лифтов оказался в ситуации резко увеличившейся зависимости от зарубежных поставок.

Нельзя не отметить резко выросший в 2022-2023 гг. дефицит рабочей силы, влияющий, в частности, и на лифтовую сферу. Он проявился даже в условиях, когда предложение труда остается стабильным [1]. Низкая привлекательность профессии в сфере обслуживания и установки лифтов в России обусловлена несколькими факторами: работа с лифтами часто предполагает физически тяжелые условия, включая работу на высоте и в тесных пространствах, что может быть непривлекательным для многих потенциальных специалистов; зарплаты в этой сфере часто не соответствуют уровню сложности и ответственности работы; профессия монтажника или обслуживающего персонала лифтов не всегда имеет высокий социальный статус; в некоторых регионах может отсутствовать четкая карьерная лестница или возможности для профессионального роста, что снижает мотивацию для выбора этой профессии; другие отрасли, такие как IT или финансы, могут предлагать более привлекательные условия и перспективы, что делает их более популярными среди молодых специалистов, при этом средний возраст электромехаников по лифтам приближается к 50 годам. Очевидная нехватка квалифицированного персонала касается и руководящих, инженерных структур: в системе высшего образования подготовкой инженеров по лифтовому направлению занимаются порядка 20 ВУЗов. В среднем группы студентов в них не больше 15-20 человек. Причем, по статистике, только половина из них попадают после окончания в лифтовую сферу. Как итог, отрасль получает около 300 инженеров в год [2]. В России существует более 20 крупных лифтостроительных заводов, а также около 100 мелких производств [2], то есть на каждое предприятие могут прийти в среднем не более 2-3 инженеров, но ква-

лифицированные технические специалисты по очень разным направлениям: конструкторы, проектировщики, руководители монтажных групп и менеджеры по эксплуатации и ремонту лифтового оборудования.

Рассмотрим основные тенденции развития лифтовой отрасли. Несмотря на прогресс в разработке и производстве лифтов со скоростью до 4-6 м/с, российские производители пока не могут обеспечить массовое производство высокоскоростных лифтов, необходимых для высотных зданий. В России нет производства ключевых компонентов, таких как лебедки и ловители, которые необходимы для высокоскоростных лифтов. Эти компоненты в основном импортируются. Также отсутствует массовое производство микроэлектронных компонентов, таких как контроллеры и чипы, которые необходимы для современных систем управления лифтами. Разработка и внедрение интеллектуальных систем управления пассажиропотоком лифтов: такая система объединяет несколько лифтов в одну группу и назначают конкретный лифт для каждого пассажира на основе введенного целевого этажа. Это позволяет значительно сократить среднее время ожидания и транспортировки пассажиров, повышая эффективность и комфорт использования лифтов. В настоящее время в России нет систем, которые бы полностью повторяли функционал DDS, включая ввод целевого этажа и назначение лифта на основе введенной информации. Во всем мире имеет место тенденция повышения энергоэффективности лифтов за счет применения частотных преобразователей и рекуперации энергии. Частотные преобразователи позволяют регулировать скорость вращения двигателя, обеспечивая плавный пуск и остановку лифта, что снижает энергопотребление и износ оборудования, а рекуперация реализуется за счет возвращения части энергии в сеть при торможении лифта, что снижает общее энергопотребление здания. Российская лифтовая отрасль также поддерживает эти тенденции, однако в России пока нет массового производства частотных преобразователей, которые необходимы для плавного движения лифтов и точной остановки, компания "Метеор Лифт" работает над созданием отечественного частотного преобразователя, но его выпуск запланирован только на 2026 год [9]. В настоящее время эти компоненты импортируются, что создает логистические и финансовые проблемы.

Отдельно следует упомянуть, что одним из основных факторов развития отрасли является безопасность лифтов. В России производство компонентов безопасности, таких как ловители и огра-

нители скорости для лифтов активно развивается, особенно в последние годы. Некоторые российские компании уже освоили производство этих компонентов: завод "Евролифтмаш" начал серийное производство ловителей плавного торможения и двухстороннего действия, что является значительным шагом в локализации производства критически важных компонентов безопасности для лифтов [11]. Карачаровский механический завод (КМЗ) разработал и производит узлы безопасности, включая запатентованные ловители и ограничители скорости, которые могут срабатывать в обоих направлениях движения кабины [10].

К сильным сторонам отрасли, безусловно, следует отнести и внушительные имеющиеся производственные мощности, которые потенциально позволяют производить до 60 тысяч лифтов в год, что покрывает внутренний спрос и формирует задел для экспорта [9]. Кроме того, каждое из крупных производственных предприятий способно поддерживать полный жизненный цикл продукта:

от проектирования и производства до монтажа и сервисного обслуживания, что обеспечивает контроль качества на всех этапах и независимость от внешних поставщиков.

#### *Основные проблемы внедрения стратегии локализации лифтового производства в России*

Технологическое отставание отечественной лифтостроительной отрасли предопределило выбор такой стратегической альтернативы для российских предприятий, как «отверточное» производство. Имеют место проблемы с комплектующими: большинство российских лифтов содержат до 30% импортных деталей, таких как микроэлектроника, лебедки и частотные преобразователи, которые закупаются в Беларуси, Китае, Турции и других странах (рис. 3) [6]. При этом в России нет собственных производителей ключевых компонентов, таких как безредукторные лебедки, частотные преобразователи и узлы безопасности, не говоря уже о таких современных решениях как интеллектуальная система управления.



Рис. 3. Импорт лифтовых компонентов в Россию 2024 г.

Fig. 3. Import of elevator components to Russia in 2024.

В настоящее время государство не оказывает достаточной поддержки развитию отрасли, что препятствует созданию условий для производства комплектующих. Например, в рамках протекционистских мер поддержки отечественных автопроизводителей существует Положение о «Промсборке», которое предполагает льготы, для зарубежных автомобилестроительных компаний, которые активно проводят локализацию производства в Рос-

сии [14], в лифтовой отрасли аналогичных мер нет.

Из-за санкций и колебаний курса валют российские лифтовые производства испытывают серьезные экономические и логистические проблемы, цены на импортные комплектующие существенно выросли, что привело к увеличению стоимости лифтов для российских потребителей. В 2022 году цены на российские лифты подорожали

на 30-50% из-за перестройки логистических цепочек для закупки импортных комплектующих. Все предприятия, занятые производством и локализацией лифтового оборудования вынуждены заниматься постоянным пересчетом своих калькуляций и мониторингом цен комплектующих.

Недостаточная кооперация между производителями и поставщиками препятствует развитию локализации производства. Рассмотрим основные барьеры кооперации [15]. Санкции и геополитическая нестабильность: в последние годы западные санкции и ответные меры России привели к разрыву многих традиционных цепочек поставок, ограничили доступ к технологиям и комплектующим, а также усложнили логистику. Западные компании зачастую отказываются сотрудничать с российскими контрагентами, что затрудняет импорт оборудования и комплектующих, необходимых для локализации. Нестабильное регулирование и административные барьеры – иностранные производители сталкиваются с изменчивостью правил локализации, частыми корректировками требований и условий получения господдержки.

Это снижает предсказуемость инвестиций и вынуждает компании откладывать локализацию или ограничиваться минимальным уровнем локального производства. Недостаток доверия и коммуникаций: для успешной кооперации важно наличие доверия между сторонами и выстроенных долгосрочных отношений. В условиях санкций и политической неопределенности иностранные компании опасаются вкладывать средства в российские проекты, а российские предприятия не всегда готовы интегрироваться в международные цепочки, опасаясь зависимости от внешних партнеров. Ограниченность кооперационных связей: в России кооперация с иностранными производителями часто ограничивается отдельными секторами (например, автопромом или пищевой промышленностью), где государство предоставляет значительные льготы и поддержку. В других отраслях уровень кооперации и локализации остается низким, а доля импорта – высокой даже после экономических санкций, введенных в 2022 г. В качестве примера приведем значения доли импорта электрических компонентов (рис. 4) [7]:



Рис. 4. Доля импорта в отрасли электрического оборудования.

Fig. 4. Share of imports in the electrical equipment industry.

Российские лифтовые системы сталкиваются с ограничениями при использовании в высотных зданиях, что связано как с техническими параметрами [4], так и с последствиями санкционных ограничений. Высотные ограничения: отечественные производители в основном выпускают лифты для зданий средней этажности (до 30 этажей), где номинальная скорость обычно не превышает 2,5 м/с. Для небоскребов требуются подъемники со скоростью 5-17 м/с и специальными системами

безопасности, которые российские компании пока не могут массово производить. Существующие скоростные модели сталкиваются с конструктивными рисками: при сбоях электропитания возможны неконтролируемые разгоны кабин и травмоопасные срабатывания ловителей. После ухода западных производителей (Otis, Kone) возник дефицит лифтов для проектов выше 50 этажей. Отечественные аналоги либо отсутствуют, либо требуют перепроектирования шахт под новые техни-

ческие решения. Китайские и турецкие поставщики пока остаются основными альтернативами. С 2026 года планируется внедрение обновленных ГОСТов с усиленными требованиями к безопасности, включая резервные источники питания и автоматизированные системы эвакуации. Однако для полного преодоления технологического отставания потребуются значительные инвестиции в НИОКР и производственные мощности. Таким образом, текущие технические характеристики российских лифтов ограничивают их применение в современных высотных комплексах.

Общей проблемой локализации в любой отрасли в настоящее время является снижение иностранных инвестиций, а также сокращение передачи технологий. Прямые иностранные инвестиции (ПИИ) в Россию резко сократились после 2022 года: в 2022-м отток составил \$138 млрд, а в 2023-м – \$80 млрд, что привело к двукратному уменьшению общего объема. К октябрю 2024 года оставшиеся иностранные инвестиции в реальном секторе экономики снизились до \$235 млрд – минимального уровня за 15 лет. Основная причина – уход инвесторов из «недружественных» стран, на которые ранее приходилось 75% ПИИ [12]. Санкции и уход иностранных компаний привели к разрыву технологических цепочек. В IT-секторе, например, отток зарубежных инвесторов спровоцировал снижение инвестиций на 48,5% в рублевом выражении за 2022 год [8]. Многие проекты столкнулись с необходимостью перестройки производственных процессов из-за зависимости от иностранного ПО, что заняло более полугода. Высокие процентные ставки (ключевая ставка ЦБ) дополнительно ограничили рентабельность новых технологических проектов. Ожидается, что при сохранении текущих условий восстановление ПИИ будет медленным. Минфин допускает рост иностранных вложений в фондовый рынок при смягчении санкций, однако представители рынка скептически из-за «настороженного отношения» инвесторов. Власти делают ставку на федеральные проекты для стимулирования внутренних инвестиций, но их эффект пока ограничен.

В контексте настоящего исследования наибольшее значение имеют проблемы локализа-

ции, связанные с низкой культуры управления проектами в российской лифтовой отрасли, их можно структурировать следующим образом: Отсутствие системного подхода — многие компании не имеют формализованных процессов управления проектами, что приводит к хаотичному планированию и контролю. Это особенно критично при локализации производства, где требуется координация между инженерными, производственными и сервисными подразделениями. Дефицит квалифицированных кадров – 90% аварий связаны с низкой квалификацией персонала, что усугубляется отсутствием программ накопления и передачи знаний между проектами. Данный фактор напрямую влияет на безопасность и сроки эксплуатации лифтов. Конфликтность и слабая коммуникация – характерная для проектной деятельности фрагментарность и изменчивость команд усиливают риски недопонимания, особенно при работе с субподрядчиками и заказчиками [13].

### Выводы

Лифтовая отрасль России в 2025 году продолжает сталкиваться с серьезными структурными и технологическими вызовами. Несмотря на имеющиеся производственные мощности и некоторые успехи в локализации, спад производства и растущая зависимость от импорта комплектующих остаются главными проблемами. Технические ограничения российских предприятий не позволяют обеспечить полноценное снабжение рынка высокоскоростными лифтами для высотных зданий, а дефицит квалифицированных кадров усугубляет ситуацию. Санкции и экономическая нестабильность затрудняют развитие отрасли и внедрение инноваций. Для стабилизации и роста необходимы комплексные меры поддержки, инвестиции в НИОКР, улучшение управления проектами и активное развитие кадрового потенциала. Предстоит преодолеть значительные барьеры локализации и укрепить кооперацию между производителями и поставщиками, чтобы обеспечить конкурентоспособность и безопасность лифтового оборудования на внутреннем рынке и выйти на экспортные позиции.

### Список источников

1. Ахапкин Н.Ю. Российская экономика в условиях санкционных ограничений: динамика и структурные изменения // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2023. № 6. С. 7 – 25.
2. Голин К. Лифтовая отрасль: в чем проблемы и как их решать // Отраслевой журнал «Строительство» 2024. № 3. С. 26 – 27.
3. Козин Н. 66 тысяч лифтов в России выработают свой ресурс в феврале 2025 года // Парламентская Газета – 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.pnp.ru/economics/66-tysyach-liftoy-v-rossii-vyrabotayut-svoy-resurs-v-fevrale-2025-goda.html> (дата обращения: 08.06.2025)

4. Ничаева Л.С. Использование инновационного вертикального транспорта при проектировании небоскребов // Экономика строительства. 2023. № 5. С. 93 – 96.
5. Официальный сайт «Российское лифтовое объединение» [Электронный ресурс]. URL: <https://rlolift.ru/tpost/r1irgc1e91-o-liftah-v-kommersante> (дата обращения: 08.06.2025)
6. Официальный сайт BusinessStat аналитическая компания [электронный ресурс] URL: <https://businessstat.ru/news/elevator/> (дата обращения: 08.06.2025)
7. Официальный сайт ЕМИСС Государственная статистика [Электронный ресурс] URL: <https://fedstat.ru/> (дата обращения: 08.06.2025)
8. Официальный сайт НП «РУССОФТ» [Электронный ресурс]. URL: <https://russoft.org/analytics/> (дата обращения: 08.06.2025)
9. Официальный сайт ООО «Метеор Лифт» [электронный ресурс]. URL: <https://meteor.ru/company/press-center/3114/> (дата обращения 08.10.2025)
10. Официальный сайт ООО «ПУ КМЗ» [Электронный ресурс]. URL: <https://service.kmzlift.ru/files/?dir=FCертификаты+ПУ+KM3FYзлы+безопасности&search=> (дата обращения: 08.06.2025)
11. Официальный сайт ПО «Евролифтмаш» [электронный ресурс]. URL: <https://euroliftmash.ru/company/events/> (дата обращения: 08.06.2025)
12. Официальный сайт Центральный Банк России [электронный ресурс]. URL: <https://www.cbr.ru/statistics/> (дата обращения: 08.06.2025)
13. Соковикова Е.И. Внедрение цифровых технологий в управлении проектами в отрасли лифтового хозяйства в современной России // Горизонты развития проектного управления: теория и практика: Материалы Международной научно-практической конференции, Москва, 05 декабря 2019 года. Москва: Государственный университет управления, 2020. С. 62 – 65.
14. Шушкин М.А. Проблемы локализации производства автокомпонентов в России // Вестник Казанского технологического университета. 2012. № 14. С. 255 – 256.
15. Яворовский Д.О., Сабина А.Л. Локализация производства иностранных компаний в РФ как фактор развития базиса импортозамещения // Финансовая экономика. 2022. № 11. С. 350 – 353.

## References

1. Akhupkin N.Yu. Russian Economy under Sanction Restrictions: Dynamics and Structural Changes. Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. 2023. No. 6. P. 7 – 25.
2. Golin K. Elevator Industry: What Are the Problems and How to Solve Them. Industry Journal "Construction" 2024. No. 3. P. 26 – 27.
3. Kozin N. 66,000 Elevators in Russia Will Reach the End of Their Lifespan in February 2025. Parliamentary Newspaper – 2024 [Electronic Resource]. URL: <https://www.pnp.ru/economics/66-tysyach-liftov-v-rossii-vyrabotayut-svoy-resurs-v-fevrale-2025-goda.html> (accessed: 08.06.2025)
4. Nichaeva L.S. Use of Innovative Vertical Transport in Skyscraper Design. Construction Economics. 2023. No. 5. P. 93 – 96.
5. Official website of the Russian Elevator Association [Electronic resource]. URL: <https://rlolift.ru/tpost/r1irgc1e91-o-liftah-v-kommersante> (accessed: 08.06.2025)
6. Official website of BusinessStat analytical company [electronic resource] URL: <https://businessstat.ru/news/elevator/> (accessed: 08.06.2025)
7. Official website of EMISS State Statistics [Electronic resource] URL: <https://fedstat.ru/> (accessed: 08.06.2025)
8. Official website of NP "RUSSOFT" [Electronic resource]. URL: <https://russoft.org/analytics/> (accessed: 08.06.2025)
9. Official website of Meteor Lift LLC [electronic resource]. URL: <https://meteor.ru/company/press-center/3114/> (accessed on October 8, 2025)
10. Official website of KMZ RU LLC [Electronic resource]. URL: <https://service.kmzlift.ru/files/?dir=FSertificates+of+KMZFSafety+Units&search=> (accessed on June 8, 2025)
11. Official website of Euroliftmash PO [electronic resource]. URL: <https://euroliftmash.ru/company/events/> (accessed on June 8, 2025)
12. Official website of the Central Bank of Russia [electronic resource]. URL: <https://www.cbr.ru/statistics/> (accessed on June 8, 2025)



13. Sokovikova E.I. *Implementation of Digital Technologies in Project Management in the Elevator Industry in Modern Russia. Horizons for the Development of Project Management: Theory and Practice: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference, Moscow, December 5, 2019. Moscow: State University of Management, 2020. P. 62 – 65.*

14. Shushkin M.A. *Problems of Localization of Automotive Components Production in Russia. Bulletin of the Kazan Technological University. 2012. No. 14. P. 255 – 256.*

15. Yavorovsky D.O., Sabinina A.L. *Localization of Production of Foreign Companies in the Russian Federation as a Factor in the Development of the Import Substitution Basis. Financial Economics. 2022. No. 11. P. 350 – 353.*

---

### Информация об авторах

Мирошников А.М., аспирант, Московский финансово-промышленный университет Синергия

Бурлов Д.Ю., кандидат экономических наук, доцент, Московский финансово-промышленный университет Синергия

© Мирошников А.М., Бурлов Д.Ю., 2025