



Отчет

о результатах
социологического исследования
**«Проекты использования
в сервисах такси автомобилей
исключительно российского
производства: оценки и мнения
профессионалов отрасли»**

19 сентября 2023 год

Цель исследования

01. Стратегическая цель исследования – помочь органам власти в оценке нормотворческих предложений, обязывающих службы такси в Российской Федерации к использованию исключительно автомобилей отечественного производства.
02. Исследование нацелено на понимание того, как профессионалы отрасли пассажирских перевозок, автосервиса, автотрединга и других областей экономики видят последствия такого решения, если оно будет принято.
03. В рамках исследования респондентам перед интервью была предложена для ознакомления объективизированная безоценочная информационная справка об инициативе руководителя Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрея Кутепова, касающейся наделения кабинета правом вводить минимальный уровень локализации деталей для комплектующих автомобилей, используемых в качестве легковых такси.

Задачи исследования

В рамках исследования решались следующие основные задачи:

01.

Детализация содержательного наполнения темы перехода служб легкового пассажирского транспорта (такси) в обязательном порядке на автомобили отечественного производства.

02.

Интегрированная оценка результатов перехода служб легкового пассажирского транспорта (такси) в обязательном порядке на автомобили отечественного производства в среднесрочной перспективе, с точки зрения специалистов отраслей.

03.

Мониторинг проблем и узких мест, которые, по мнению экспертов, участвующих в опросе, возникнут в случае принятия такого решения на регуляторном уровне.

04.

Предложения респондентов по оптимальным формам взаимодействия отрасли легковых пассажирских перевозок и отрасли производства легковых автомобилей.

План исследования

В рамках исследования была проведена следующая работа:

01.

Определение критериев отбора

02.

Рекрут, согласование
и составление расписания
интервью респондентов

03.

Разработка гайда модератора
для проведения глубинных
интервью

04.

Проведение интервью
с использованием аудиозаписи

05.

Расшифровка
и анализ записей интервью

06.

Анализ данных, полученных
в результате индивидуальных
интервью

07.

Подготовка финального отчета

Аудитория исследования

Руководителей предприятий такси; руководители автосервисных предприятий; менеджеры высшего звена региональных дилеров, предлагающих российские автомобили; представители актива водителей такси (лидеры сетевых сообществ, болгеры).

Выбор разных групп респондентов обусловлен необходимостью получения более широкой, разносторонней информации по многочисленным, отличающимся друг от друга аспектам использования легковых автомобилей в такси и, одновременно, положения дел на рынке легковых машин в России.

В ходе исследования было опрошено:

- 5 представителей крупного бизнеса (штат работников не меньше 251 человека)
- 10 представителей среднего бизнеса (штат работников не меньше 91 человека)
- 15 представителей малого бизнеса (штат работников не меньше 10 человек)
- специалисты и лидеры общественного мнения в личном качестве (10 человек).

Соответственно, сравнительный анализ мнений и рекомендаций был осуществлен по разным категориям респондентов для более детального отображения всех особенностей и отличий разных экспертных групп.

Использованные подходы и методы

В августе-сентябре 2023 года была проведена серия из 40 глубинных интервью, длительностью от 45 минут до часа. Для проведения глубинных интервью был разработан топик-гайд.

В процессе исследования использована система предметно-ориентированных ситуационных анализов (детализация содержательного наполнения темы; интегрированная оценка введения обязательного перехода служб такси только на автомобили отечественного производства; проблем и узких мест, которые, по мнению опрошенных экспертов, возникнут в случае принятия такой регуляторной нормы; предложения респондентов по оптимальным формам взаимодействия государства и делового сообщества в части поддержки как отечественного автопроизводства, так и отечественного легкового пассажирского транспорта).

Программа опроса носит концептуальный характер с элементами детализации и наличием открытых вопросов. Проведен разовый индивидуальный опрос в форме глубинного интервью, то есть индивидуальные оценки основаны на использовании мнения отдельных, независимых друг от друга респондентов.

В качестве методов анализа использованы:

- Метод ассоциаций, основанный на изучении схожего по свойствам объекта с другим объектом;
- Метод парных (бинарных) сравнений, когда респондент сопоставляет альтернативные варианты, из которых надо выбрать наиболее предпочтительные и пояснить причину выбора;
- Метод векторов предпочтений: эксперт анализирует весь набор альтернативных вариантов и выбирает наиболее предпочтительные.

Характеристики респондентов

В исследовании приняли участие респонденты из семи разных городов России (Москва, Уфа, Курск, Ростов-на-Дону, Елабуга, Иваново, Самара)

В исследовании приняли участие:

- 17 владельцев бизнеса (со стажем предпринимательской деятельности в отрасли от 7 до 25 лет);
- 9 руководителей среднего звена, в чьи обязанности входит в том числе и темы, затрагиваемые в исследовании;
- 14 специалистов – профильных экспертов, чья деятельность не связана с предпринимательством и управленческой деятельностью.

01.

**РЕЗУЛЬТАТЫ
ИССЛЕДОВАНИЯ**



01. Общие оценки инициативы ввести минимальный уровень локализации автомобилей, используемых в качестве легковых такси. (ч.1)

Большинство респондентов отмечают, что результаты введения такой инициативы окажут негативное влияние на экономику сразу нескольких смежных отраслей. Основная причина – уже сложившийся острый дефицит отечественных автомобилей, который, по мнению экспертов, быстро ликвидировать не удастся.

СОДЕРЖАТЕЛЬНЫЕ МОМЕНТЫ	КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ
Инициативы обязать службы такси работать только на отечественном транспорте носят эмблематический, популистский контекст.	27
Предложение опирается на ушедшую в прошлое парадигму помощи отечественному автопрому через стимулирование продаж; сегодняшние проблемы противоположны, они в нехватке производственных мощностей	19
Попытки решать проблемы одной отрасли за счет другой отрасли недопустимы, особенно в такой чувствительной отрасли, как транспортная инфраструктура	16
В итоге все издержки лягут в стоимость поездки. Такси из массового транспорта снова превратится в транспорт от случая к случаю. А заменить его на задаче «последний километр» просто нечем	14
Правительство показало за последние годы умение грамотно и аккуратно решать такие тонкие вопросы, оно отвечает за успешность отраслей. Депутаты ни за что не отвечают, поэтому и получают такие не проработанные инициативы.	11

01. Общие оценки инициативы ввести минимальный уровень локализации автомобилей, используемых в качестве легковых такси. (ч.2)

Типичные ответы:

«Очень удивился, когда прочитал эту вашу бумагу..... Обоснования таким предложениям не публиковались, а я внимательно слежу за новостями, работа требует... Никакая проработка ни на уровне профильных ведомств, ни на уровне экспертных обсуждений также не публиковалась. Непосредственно в профессиональной среде такая дискуссия тоже не шла. Кто такой этот ваш Кутепов и что он знает о такси и автопроме?!.....»

«Я понимаю, когда Президент предлагает пересадить чиновников на отечественные авто – есть в этом логика. Но остальные ломанулись поддакивать, не подумав. Чиновники на лимузинах катаются, которые наш автопром не выпускает, а такси это массовая отрасль, десятки миллионов поездок в год.... Болтовня и популизм чистой воды – ничего больше!...»

«Они [депутаты и сенаторы, предлагающие инициативу] в каком мире живут? Лучше бы помогли автопрому с инвестициями и рабочими руками. Три, пять лет назад ещё имело смысл стимулировать спрос на отечественные машины – и правильно придумали тогда льготы и всякие программы. Чтобы не западное вторсырье брали, а наши новые машины.... Правительство, к слову придумало, где тогда депутаты были?.... Теперь за Грантами и Вестами очереди на полгода – так помогите ВАЗу с техникой, капвложениями, мигрантами, наконец! Нечего продажи стимулировать, когда и так дефицит и очереди на машины!...»

«Кто будет оплачивать все это торжество? Пассажир, а кто еще. Если автопарк такси будет продавать одни машины и покупать другие, тарифы прежними не будут. Сегодня дешевое такси избавило города от маршруток, которые люди труповозками называли.... Хотите назад?»

02. Оценка возможного влияния принятия инициативы непосредственно на отрасль такси. (ч.1.)

Несколько неожиданно оказалось, что никто из участников интервью не концентрировал внимания на качестве отечественных автомобилей, отсутствии моделей для тарифов премиального класса или на снижении комфорта. Эти тезисы тоже звучали, но были вытеснены тезисами, представленными в таблице, которые респонденты сочли критически важными для самого существования предприятий такси. Характерно, что не наблюдалось различия во мнениях между экспертами из крупных таксопарков и представителями малого бизнеса, или представителями водительского актива: позиции высказывались очень консолидированные.

ОСНОВНЫЕ ТЕЗИСЫ	КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ
Свободных машин на рынке нет и не предвидится, число поездок упадет, наиболее опытные и востребованные водители уйдут из отрасли	16
Проект не предусматривает, откуда автопредприятиям взять средства для замены одних автомобилей на другие	14
Продать уже существующие машины по рыночной цене не удастся, машина из такси стоит на вторичном рынке дешевле такой же машины от частного продавца	14
Образующийся кассовый разрыв в условиях дорогого кредита способен заблокировать бизнес	11
Накопленные запасные части и расходные материалы для нынешнего парка придется списывать, на них нет вторичного рынка	10
Потребуется полная смена поставщиков сервиса обслуживания. Частный владелец может отремонтировать машину и в «гаражном» сервисе, для таксопарка нужен сервис официальный. Их нет, и быстро создать их невозможно.	10
Сегодня возможность работать на престижной, статусной машине привлекает в такси тех водителей, у кого выше образовательный и общекультурный ценз. При переходе только на отечественные автомобили отрасль быстро люмпенизируется	5

02. Оценка возможного влияния принятия инициативы непосредственно на отрасль такси. (ч.2.)

Типичные ответы:

«Это примерно то же самое, что предложить: а давайте теперь в такси будут только электромобили. А что? Есть такие машины? Есть, Москвич электрический вот. Купить вот только негде, сервиса нет, куда девать старые машины неясно, откуда брать оборотку на новые тоже. А так прогрессивно. Только когда люди выйдут из дома и захотят до метро доехать, и увидят пустые приложения без машин, как им объяснять будете?»

«У меня два десятка корейцев и примерно столько же европейцев [речь об автомобилях корейских и европейских марок – ред.]. Ну, извернусь как-то, договорюсь с нашим продавцом ВАЗов в городе, я покупатель оптовый, ему выгодно, меня он как-то в приоритет поставит – хотя чего тут ставить, он сам в очереди на машины, каждую лично отслеживает в отгрузке... Я свой нынешний зоопарк куда дену? Вот вы машину из такси, с пробегом по три-пять сотен километров в день, даже трехлетку купите? А больших городах это сотни и сотни километров.... То- то...»

«.. Я вот у господ депутатов спросить хочу. Они когда сами последний раз в Гранте катались? Сядут до Думы метнуться из Горок? Да в минус тридцать, да по пробкам? У нас у многих корпораций есть соглашение с такси, они своих с персоналок [респондент говорит о персональных машинах – ред.] на корпоративный тариф пересадили. Теперь снова накупят обратно, будут водилы у входа в офис в машинах дремать, ... »

«Друзья, я даже не знаю... Вот у меня нет ни одной отечественной машины из моих [небольшой бизнес такси, работают через агрегатора - ред]... Не то, чтобы специально, так просто получилось. И даже у моих знакомых, в том числе личных, нет ни одной отечественной машины в пользовании. Как мне искать автосервис, по объявлению в интернете? И есть ли он вообще, этот автосервис? Мне ведь нужно машины на линию выпускать, с документами, я не могу просто попросить соседа-умельца посмотреть, что там стучит в подвеске...»

02. Оценка возможного влияния принятия инициативы непосредственно на отрасль такси. (ч.3.)

Типичные ответы:

«...У меня вот вышедшие в отставку офицеры работают [водителями такси – ред.]. Потому что на Октавиях или Оптимах [респондент говорит о седанах бизнес-класса Шкода Октавия и KIA Оптима – ред.] им ездить не зазорно, да и интересно. А вот Вы мне скажите, они, офицеры, в Гранту засунутся? Не уверен вот. Сцепит зубы и уйдёт в охрану, на мониторы пялиться.... Хоть не видит никто...»

«...Я могу сто аргументов вам привести, но давайте я просто скажу: машин на линии не будет. Вот совсем не будет. А теперь закройте глаза и представьте себе [респондент называет областной центр с населением более миллиона жителей – ред.] в восемь утра без такси. Они что, не понимают, что это уже часть жизни, как электричество и канализация? Отключите.... Ну, будет, как канализацию в городе отключить. Всю. ...»

«Когда сложности с поставками запчастей начались, я сразу, пока была возможность, накопил всякой всячины, которая нужнее всего – фонари, лобовые, пластиковый обвес. То, что при «поцелуях» в первую очередь летит и при этом не рихтуется. И куда это девать? На газетку и уличная распродажа?»

«... Многие из нас ездили в такси за границей в отпуске. Ну, или видели, если самим ездить было не нужно... Какие там машины в такси? Мерсы [Mercedes – ред.], другие дорогие марки. Дураки они там, что ли? Нет, просто такси это топ городского пассажирского транспорта. Вершина. Так весь транспорт в мире устроен. Пересадить такси на автотаз [так в оригинале – ред.] это на годы убить любую перспективу отрасли...»

03. Оценка возможного влияния принятия инициативы непосредственно на сервис поездок и на доступность такси (ч.1)

Практически консенсусным стало мнение о том, что рыночный спрос, бурно расширявшийся все годы, «не подождёт», пока отрасль справится с новыми условиями работы. Эксперты и специалисты прогнозируют, что нехватку автомобилей такси в легальном предложении - как общую, так и по конкретным типам автомобилей – перекроет «серое» предложение, которое сможет воспользоваться развитием интернет-коммуникаций (прежде всего, социальных сетей) и выстроит свои альтернативные, удобные пассажирам, но не безопасные и не легальные схемы заказа.

ОСНОВНЫЕ ТЕЗИСЫ	КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ
Потребность в поездках возрастает и будет возрастать, а предложение, даже при постепенном внедрении инициативы, упадет. В результате вернутся «бобмилы» и все связанные с ними негативные факторы	29
Большинство сегодняшних водителей такси не умеют водить автомобиль с таким низким уровнем автоматизации, как у современных отечественных машин, даже в лучших комплектациях (без АКПП, антиблокировочных и антипробукосочных систем, в частности)	19
Уровень пассивной безопасности (напр., число подушек) отечественных автомобилей значительно ниже. На фоне статистически высокой аварийности такси вырастет травматизм.	17
Простота конструкции российских автомобилей не означает их надёжности, как в СССР. Предприятия такси будут вынуждены либо держать большую часть машин в ремонте, либо, более вероятно, выпускать машины с некритическими нарушениями на линию.	15
Остаётся непонятной ситуация, как осуществлять поездки по тарифным планам, когда у отечественного автопрома нет в производстве соответствующих машин (не только бизнес- и премиум; например, мировэны).	14
Экологический класс российских машин на два-три шага отстаёт от зарубежных аналогов. Это станет заметным экологическим ударом по мегаполисам, где одновременно на линии работают свыше полусотни тысяч машин такси	5
Даже если нарастить объемы перевозок общественным транспортом, есть категории пассажиров (напр., пожилые люди, которые могут перемещаться только сидя), которые просто потеряют с уходом такси возможность поездок	4

03. Оценка возможного влияния принятия инициативы непосредственно на сервис поездок и на доступность такси (ч.2)

Типичные ответы:

«Сейчас наши машины – не наши, они постепенно выкупаются. Если примут такой закон, возить пассажиров нельзя, продать эту и купить русскую машину – сами подумайте. Остаётся взять машину себе лично и вставить у метро, без клеёнки [респондент говорит о фирменной оклейке кузова в цвета такси – ред.] и гребня»

«..Сейчас столько уже появилось сервисов, куда таксистам легко перетечь, если начнут прижимать в официальных агрегаторах... Всякие бла-бла кары [так в оригинале – ред.], сервисы совместных поездок, довозок всяких.... Они сейчас еле дышат, потому что [респондент называет массовую платформу вызова такси – ред.] удобнее. Но если там машин не будет, или будет русская телега, а нормальная машина как бы не такси через пять минут приедет от другого сервиса – мы в России живём, тут всем будет по барабану, что на ней шашечек нет....»

«...У нас регион, в котором много больших семейных поездок. Мы тут так живем: дети, родители, бабушки-внуки. А ну-ка, расскажите мне, где у Автоваза микроавтобус припрятан в продаже? Я сам давно купил бы парочку. А на дачу рассаду везти? А поездки в город из сёл вокруг [называет столицу республики, в которой работает респондент – ред.], когда по пять-семь человек в гэлэкси [предположительно, респондент говорит о микроэне Ford Galaxy – ред.] набивается? Автобусов то по сёлам давно нет....».

«...Уже сейчас в столице не продохнуть от выхлопа. Собянин тут костыми ложится, чтобы экологию как-то поулучшить, а давайте ему на улицы десятки тысяч агрегатов с Евро ноль, ну, или сколько там у Жигулей, - и не от офиса до спальника, а круглые сутки. Вот уж точное выражение «коптить»....»

03. Оценка возможного влияния принятия инициативы непосредственно на сервис поездок и на доступность такси (ч.3)

Типичные ответы:

«Если бы я не понимал, что у криминала не может быть такого лобби в Сенате – точно бы решил, что махмуды [так в оригинале – ред.] уговорили.... Убрать легальное такси с улиц, закупить корыт-развалюх, посадить пацанчиков из кишлаков и здравствуй, джихад-такси, давно тебя не было!»

«Во многих городах, где поездка на такси 70 рублей, а на автобусе 40, выпадение такси даже на несколько недель – а тут точно несколькими неделями не обойдется – просто нечем заполнить. Нет никакого «второго» транспорта, те же автобусные маршруты ужаты. А людям надо перемещаться. Сразу появятся частники, из тех же таксистов, – особенно из тех, кто работал на своей машине. И уже не уйдут, даже если всё как-то успокоится...»

«Я не думаю, что даже один из пяти водителей в такси когда-то еще раз водил машину с ручной коробкой, после экзамена в ГИБДД. У нас в регионе погода с плюса на минус за год раз двадцать переходит. На заднем приводе, без автомата, без тормозной электроники это я сам, например, смогу, другие «старички» смогут. И то вспомнить придется. А новое поколение водителей, если поумнее, просто работать не станут – чтобы самому не убиться и другим жизнь сберечь. А кто поглупее, так еще хуже».

«Я вот думаю, у уважаемых депутатов кружка для чая с гербом СССР. Вот вижу просто... Тогда, действительно, «Жигули» как танки делали, вот до сих пор по дорогам их сколько, хоть Советского Союза сколько десятилетий как нет... Но русский, российский автомобиль это не новый советский автомобиль. При суровой работе в такси он или на яме будет половину дней стоять, либо на линию с липовым техлистом отправляться....»

04. Оценка возможного влияния принятия инициативы на автомобильный рынок и смежные рынки (ч.1)

Неожиданным стало нежелание респондентов говорить о влиянии предлагаемой инициативы на производство автомобилей на отечественных автозаводах. На полях ответов многие респонденты отмечали, что видят это влияние безусловно негативным, но непосредственно на вопрос говорить об этом отказывались, ссылаясь на свою слабую экспертность в производстве автомобилей. Более детальный анализ показал, что респонденты, отвергая практическую полезность предлагаемой инициативы, не хотели бы оспаривать общий патриотический контекст инициатив инпортозамещения в целом.

ОСНОВНЫЕ ТЕЗИСЫ	КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ
Сервисы такси – более удобный партнер для автодилеров, чем частный покупатель. Сложившийся на открытом рынке дефицит отечественных машин усугубится, поскольку приоритетным покупателем станут предприятия такси	15
Существующий рынок комплектующих и расходных материалов рассчитан на пробеги легковых отечественных автомобилей, характерные для частной эксплуатации. Пробеги автомобилей в такси кратно выше; взять запасные части просто негде, нарастить производство кратно невозможно	14
Большие сервисно-технологические центры не ориентированы на отечественные автомобили, поскольку их владельцы предпочитали «серый» ремонт. Нет ни технологической документации, ни оснастки, ни специалистов по отечественным двигателям и оборудованию. Нарастить всё возможно, но потребуется время	11
Запрет использовать такси зарубежных машин покажет автопроизводителям, прежде всего, из Китая, что российский спрос есть, но может быть в любой момент административно искусственно изменен. Это отрицательно скажется на локализации китайских машин к русскому рынку.	9
Сегодня такси выполняет задачи не только услуги частным клиентам, но и работает в области B2B, выступая партнером по логистике. Если предложение такси сократится, эти услуги станут дефицитными	9

04. Оценка возможного влияния принятия инициативы на автомобильный рынок и смежные рынки (ч.2)

Типичные ответы:

«У нас на сервисе для Вазы нет никакой документации. Я уже не говорю о технологической оснастке – нет даже понимания, как диагностику двигателя делать, как с коробками [передач – ред.] работать. Не приезжали к нам владельцы «Жигулей», по гаражам как-то.... Если такоспарки пересядут, научимся, конечно. Но это время нужно.... А бумаги таксистам нужны сразу.. »

«..Кто ж возражать будет, если ко мне [в центр продаж в регионе – ред.] очередь из таксистов встанет... Вот только другой мой бизнес это покосит. Потому что в розницу у меня русских машин не будет полгода, а то и год. Теперь смотрим: найдут они машины на вторичке, или ждать будут? А смогут меня кому-то посоветовать, когда те, другие, захотят машину купить? Таксисты – это волна. Купили, и пять лет их тут видно не будет. А частник это постоянно...»

«...Уже сейчас нужно побегать, чтобы купить катушку [зажигания – ред.] или поддон картера. Да что там, «держачки» для фиксации складывающихся сидений в дефиците, ломаются постоянно, спинки назад падают. А если пробеги будут, как у таксистов, где взять? Их просто никто не производит, китайцам это никогда интересно не будет....».

«...Это не китайский автопром к нам пришел, это мы его уговорили... Ездили на заводы, по выставкам, в бубен били и танцы танцевали, какие мы маленькие, но интересные... У них мы и процента в объеме продаж не набираем. Вот даже если такие инициативы просто в воздух прогудят, на бумаге останутся – китайцы не дураки, поймут, что на русский рынок вкладываться не нужно. Нет, продавать не откажутся – просто у вас на приборной панели всё в иероглифах будет... Никто в локализацию не вложится... »

05. Предложения и встречные инициативы, связанные с организацией сервисов такси, высказанные в ходе исследования (ч.1)

Центральным местом в предложениях стали идеи, касающиеся разработки специальных модификаций и даже моделей автомобилей отечественного производства, предназначенных для работы в такси. Респонденты отмечали, что сегодняшняя ситуация, когда в такси в России используются легковые автомобили общего назначения, не удовлетворяет никого и выступает типичной «проблемой роста», когда производитель не успевает за потребностями быстро растущего рынка.

ОСНОВНЫЕ ТЕЗИСЫ	КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ
Роль отечественной промышленности – в производстве специализированных к российским условиям и одновременно к эксплуатации в такси автомобилей	35
Уход западных автопроизводителей высвободил в России сборочно-конвейерные мощности. Государство могло бы, при регулировании их нового статуса, учесть потребности отрасли такси как целевое назначение для части таких мощностей	7

05. Предложения и встречные инициативы, связанные с организацией сервисов такси, высказанные в ходе исследования (ч.2)

Типичные ответы:

«...Вы что думаете, в СССР парторг и такси это была одна «Волга»? Ничего подобного! Для такси делалась 24-10 [модель автомобиля такси Газ 24-10 – ред.], в которой был другой движок, послабее, но и бензин он требовал как на грузовиках... не дураки были, понимали, что в такси скоростная динамика ни к чему, а экономия на бензине важна.. »

«..Вот сейчас водитель с собой в багажнике катает бустер и детское кресло... А в такси в Европе давно автомобили, где подушка заднего сидения раскладывается в детский бустер за секунду, ручку повернуть-потянуть... »

«...Была же правильная идея, Лужкова вроде бы, когда на тушинском заводе начали собирать специальные машины для такси, как в Лондоне....».

«...Нам в такси супераудиосистема к чему? Или натуральный шпон в отделке? Нам бы материалы немаркие, чтобы ребенок ногами потоптал или собака повалялась, а ты тряпочкой протёр, и как новая... »

«...В такси главное это содержание машины... нужны машины со встроенным, штатным газобаллоном, и не чтобы на полбагажника, а так, чтобы пассажиру не мешал... Нам то, что заправок немного, не важно, мы за город почти не выезжаем....»



Спасибо

