

Восприятие закона о локализации автомобилей такси

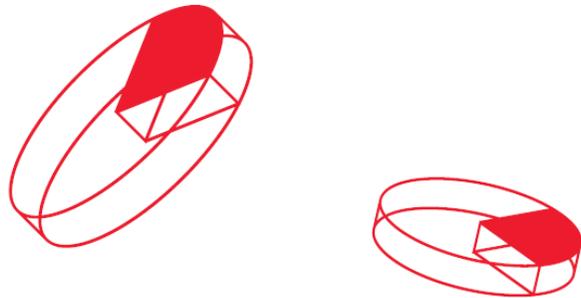
АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ:

- телефонного опроса 1600 респондентов,
- опроса 200 водителей такси,
- серии из 3 фокус-групп с пользователями услуг,
- серии из 3 фокус-групп с водителями такси.

СЕНТЯБРЬ 2025 Г.



I. Восприятие закона о локализации автомобилей такси среди водителей такси



Резюме	4
1. Закон о локализации легковых автомобилей для такси	7
1.1. Информированность	8
1.2. Отношение к закону	9
1.3. Ожидания и опасения	14
2. Настроения в водительской среде	15
3. Значимость страны-производителя машин такси	16
Приложение. Структура опрошенных водителей такси	19

Резюме. Закон о локализации. Водители такси

1. Подавляющее большинство водителей такси знают о законе (85%) и относятся к нему негативно – 81%. Максимально критичны водители, чьи автомобили не соответствуют требованиям о локализации (89% при 73% у других).
2. Детали внедрения и механизмы регулирования для многих остаются непонятными (50% водителей из числа осведомленных имеют поверхностное представление о законе).
3. На момент исследования многие водители демонстрируют выжидательную позицию. Они рассчитывают на смягчение требований или возможность их обхода, и такие ожидания подкреплены практическим опытом: *«два года, как требования [регистрации, самозанятости] уже вступили, но с нас не требуют и заказы дают»*. Несколько иначе в Москве: здесь водители выбирают стратегию успеть подготовиться к 1 марта 2026 года, с их слов, теневого рынка в столице нет и не будет.

Осведомленность о законе	Знают	35%
	Что-то слышали	50%
	Слышат впервые	15%
Отношение к закону	Одобрят	13%
	Не одобряют	81%

Ключевые факторы негативного восприятия закона: (ответы на открытый вопрос)

- 43% Низкое качество отечественных автомобилей
- 29% Недостаточный комфорт, неудобство машин
- 16% Финансовые издержки, высокая цена автомобилей
- 13% Навязывание, обязательный принцип локализации

Факторы позитивного восприятия закона: (ответы на открытый вопрос)*

- Поддержка российской экономики, промышленности
- Легкость в обслуживании, наличие запчастей
- Уже ездят на отечественной машине

*Невысокая доля одобряющих, количественный анализ не проводился

Резюме. Страна-производитель автомобиля

Для большинства водителей принципиальное значение имеет возможность работать на иномарке. Для них это прежде всего вопрос удобства в рабочее время. Более трети опрошенных (38%) заявили, что не «пересядут» для работы в такси на отечественный автомобиль.

50% водителей планируют покупку нового автомобиля в ближайшие 5 лет. Каждый второй владелец иномарки не допускает приобретение никаких локализованных машин из предложенного в ходе опроса списка (50% при 36% у других). 61% прогнозирует снижение числа водителей после вступления закона в силу.

62% водителей считают введение требований по использованию машин российского производства в такси неприемлемой мерой поддержки российского автопрома. Об этом чаще говорят таксисты с полной занятостью (68% при 52% с частичной) и на личных иномарках (67% при 57% у других). Они не готовы пренебрегать комфортом рабочего места.

Предпочтительный автомобиль ДЛЯ РАБОТЫ в такси	%
Иномарка из западных стран / другая иномарка	63
Отечественный автомобиль	12
Китайский автомобиль	7
Не имеет значения	18

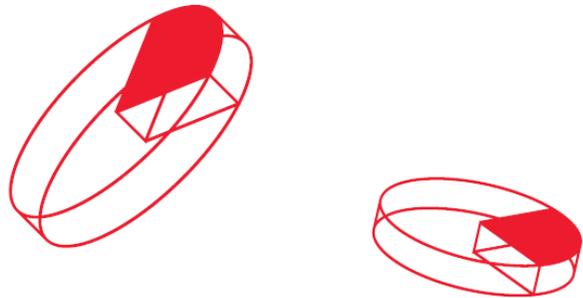
РИСКИ

1. Недовольство таксистов принятием закона о локализации может транслироваться пассажирам и формировать негативный фон отношения к действиям власти (следует учесть, что водители итак более критично настроенная категория, среди них существенно выше отрицательные оценки положения дел – 39% при 22% у других жителей России). В ряду других факторов это может привести к нежелательным социальным последствиям, в том числе в электоральной сфере. По результатам фокус-групп в Москве водители и пользователи ответственность за негативные последствия возлагают на власть.
2. Увеличение стоимости проезда приведет к сокращению числа пользователей и частоты поездок.
3. Рост издержек может привести к оттоку водителей. В условиях общего усложнения социально-экономических условий это будет означать сокращение личных доходов работоспособной части населения.
4. С ростом стоимости и оттоком водителей транспортная мобильность части социально уязвимых слоев населения (пенсионеры, многодетные, семьи с инвалидами и пр.) снизится.

НАИБОЛЕЕ ЧАСТЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РЕСПОНДЕНТОВ

1. Пилотное внедрение закона в силу на части территорий, учет реакции рынка и адаптация требований: *«прежде чем внедрять, нужно провести эксперимент в городе или в регионе».*
2. Механизмы снижения финансовой нагрузки, стоимости локализованных автомобилей (льготы, рассрочки, лизинг): *«цена, дайте адекватные условия, чтобы я ее купил без всяких кредитов, чтобы вены не вскрывать».*
3. Установление обязательной доли на отечественные автомобили в такси, а не полный переход на них. Дифференцировать лимиты по классам, регионам – в первую очередь сохранить возможность использования импортных автомобилей для части парка в сегментах «комфорт», «бизнес» и дефицитных территориях.
4. Расширение перечня локализованных автомобилей (в представлении информантов, тестируемый список слабо представлен машинами, подходящими под городские условия, сегменты «комфорт» и выше).

1. Закон о локализации легковых автомобилей для такси



1.1. Информированность

Вы знаете, что-то слышали или слышите сейчас впервые о том, что с 1 марта 2026 года вступает в силу закон о локализации легковых автомобилей для такси? (%)



Исследование фиксирует невысокую осведомленность о законе среди водителей такси - представление о нем преимущественно поверхностное (50% «что-то слышали»).

Уверенное знание чаще демонстрируют водители с полной занятостью в такси (43%), значимых различий среди тех, кто работает на личной иномарке, и остальными не фиксируется (знают 37% и 33%).

«Я слышала закон, но не могу точно объяснить, о чем он» (Екатеринбург, водители).

«Скоро все такси переседут на "Жигули". Будем ездить на "пятерках", на "семерках", на "приорах", то, что производит наш российский автопром» (Екатеринбург, водители).

* за исключением пользователей СФО и ДФО, Калининградской области, где требования закона вступят в силу позже.

1.2. Отношение к закону

По закону о локализации машин такси, с 1 марта 2026 года в реестр такси смогут попасть только машины, ПРОИЗВЕДЕННЫЕ ИЛИ ВЫПУЩЕННЫЕ В РОССИИ (в частности, автомобили «Лада», «Москвич», УАЗ «Патриот» и «Хантер», электромобиль «Эволют»). Вы скорее одобряете



Негатив со стороны водителей в отношении Закона кратно выше, чем среди пользователей услуг (81% при 49%). Более критичны водители:

- на собственной иномарке (89% при 73% у других таксистов);
- работающие в основном на тарифах выше «эконома» (91% при 75% у водителей базового тарифа).

«У меня машина не отечественного производства, мне это не нравится. Но я надеюсь, что я как работал, так и буду работать» (малые города Волгоградской области, водители).

«И что на “комфорте+” сейчас будет “Лада” какая-то ездить?!» (Москва, водители).

«У меня белорусский “китаец”, и я не знаю, смогу ли я потом на нем работать или не смогу. Мне что теперь, новую машину брать или идти в таксопарк брать в аренду? Надо более объективно подойти к этому» (Екатеринбург, водители).

* Невысокая доля одобряющих, количественный анализ не проводился

1.2. Отношение к закону

Как Вы считаете, недовольных среди водителей такси в связи с изменениями требований к машинам будет скорее много или скорее мало? (%)



Многие участники фокус-групп из числа водителей о Законе слышали, но детали его внедрения и механизмы регулирования остаются непонятными. **Они высказывают недовольство, но занимают выжидательную позицию.**

Часть водителей уже работают на отечественных автомобилях или арендуют в таксопарках и угрозы не ощущают: *«это не наша головная боль, потому что мы берем в аренду»*. Работающие на иномарках более критичны, но не прогнозируют резких изменений сразу - у операторов и водителей есть еще 5 лет для перехода: *«старые автомобили, которые уже получили лицензию, будут работать дальше, она выдается на пять лет»*.

Участниками за пределами Москвы часто высказывается **скепсис в отношении эффективности исполнения закона**. Эти ожидания подкреплены практическим опытом: некоторым до сих пор удается работать в обход требований о внесении в реестр и самозанятости.

«Нет конкретики и четкого понимания. И лишний раз я убедился на своей шкуре, когда мы ждали 1 сентября, после этого уже 2 года прошло, и я работаю без лицензии, никуда я не вступил» (Екатеринбург, водители).

«Какая разница, когда в аренду берешь в автопарке, там они подстроятся под любой закон, если не своя машина» (Москва, водители).

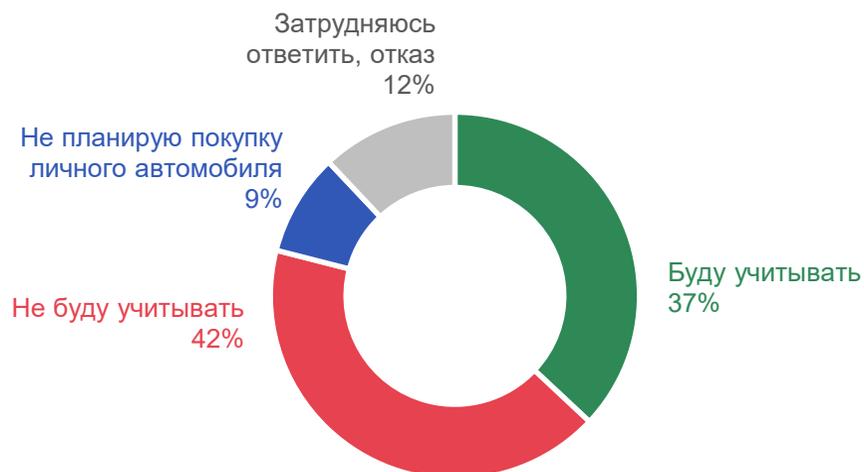
«Я недоволен. Думаю, они перенесут еще на год. Любят они пугать, стращать. Потом “давайте на двадцать седьмой перенесем”» (Москва, водители).

«Я хотела взять машину на выкуп. Но теперь я жду марта месяца» (Москва, водители).

«Водители будут приспосабливаться, где ему работать, чтобы заработать деньги. Объединятся, создадут какой-то чат и будут работать» (малые города Волгоградской области, водители).

1.2. Отношение к закону

Вы будете или не будете учитывать новые требования к машине такси (производство или выпуск в России) при покупке Вашего следующего личного автомобиля?



Более половины водителей на личных иномарках (57%) планируют покупку нового автомобиля либо в ближайшие год-два, либо через 3-5 лет, но они реже других готовы ориентироваться на новые требования при выборе (30% при 43% соответственно).

При этом каждый второй владелец (50%) иномарки не допускает приобретение никаких локализованных машин из предложенного списка.

Когда Вы планируете покупку следующего личного автомобиля? (%)



«У меня машина не отечественного производства, но в настоящий момент времени не готов, потому что мне нравится мой новый автомобиль, и я не хотел бы его менять» (малые города Волгоградской области, водители).

«Я куплю просто двадцать восьмого февраля, будет пять лет. Потом будет "Москвич" восьмой хороший (смеется). Я видел презентацию восьмой, девятый там выйдет хороший» (Москва, водители).

1.2. Отношение к закону

Независимо от Ваших финансовых возможностей и планов, скажите, покупку каких из перечисленных автомобилей Вы в принципе допускаете? (множественные ответы, %)

Преимущественно работают на тарифах

		Эконом, базовый	Комфорт и выше*
Лада Веста	30	45	9
Москвич нового поколения	17	19	16
Лада Гранта	16	26	3
Электромобиль Эволют	15	16	13
Лада Нива	4	7	0
УАЗ Патриот	4	5	0
УАЗ Хантер	3	5	0
Никаких	43	28	63
Затрудняюсь ответить, отказ	5	7	1

«Человек хочет ездить на “Мерседесе”, пусть он ездит. Кто заказывает “эконом”, пусть ездит на “Гранте”» (Екатеринбург, водители).

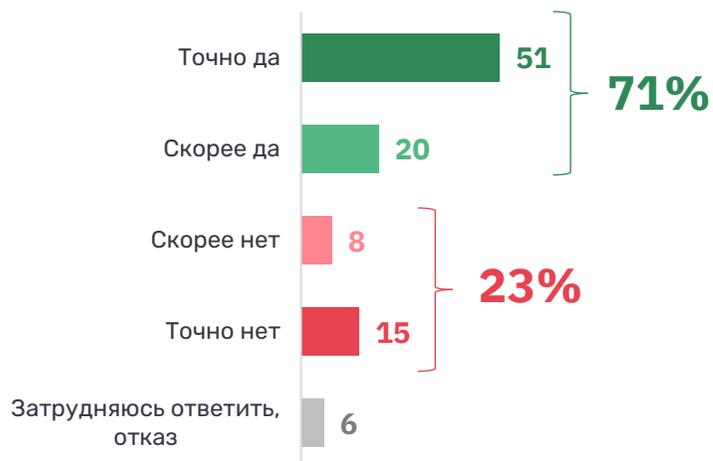
«Я же не буду брать какой-то там “Москвич”, условно. По комфорту, качеству, понимаете, не интересна эта история» (Москва, водители).

«Отечественные автомобили в рамках иномарок стоят, цены те же, а безопасность, как мы уже обсуждали, хромает» (Екатеринбург, водители).

* Невысокая статистическая точность данных, низкая наполненность подвыборки

1.2. Отношение к закону

Как Вы считаете, должно ли государство поддерживать развитие российской автомобильной промышленности?



18%

Водителей считают, что государство должно поддерживать развитие российского автопрома и закон решит проблемы отрасли

43%

Водителей считают, что государство должно поддерживать развитие российского автопрома, но закон НЕ решит проблемы отрасли

Как Вы считаете, государство решит проблемы отечественного автопрома с помощью введения закона о локализации (переход преимущественно на машины, выпущенные или произведенные в России) или у российского автопрома нет проблем? (%)



Подавляющее большинство водителей (71%) считают, что государство должно поддерживать отечественный автопром. Среди водителей, работающих на собственной иномарке, такое мнение распространено реже, чем у других (65% при 75%).

Закон в его нынешнем виде воспринимается не как эффективный инструмент решения системных проблем отрасли, а как принудительные ограничения, которые лишают выбора. Стимулирование спроса должно сопровождаться реальным повышением качества, комфорта и экономической выгоды. Большинство водителей (62%) считают введение требований по использованию машин российского производства в такси неприемлемой мерой поддержки. Такая позиция чаще звучит среди таксистов с полной занятостью (68% при 52% у таксистов с частичной) и на личных иномарках (67% при 57% у других).

«Мы его поддерживаем, но покупать не будем, должно быть хорошим состоянием машины» (Екатеринбург, водители).

1.3. Ожидания и опасения

С учетом действия нового закона и требований по использованию машин российского производства в такси, как Вам кажется, как изменится число работающих в такси...

(% среди водителей)



Информанты дискуссий не сомневаются в снижении числа водителей, но временные границы действия регистрации, амортизации автомобилей **обеспечат постепенный их выход из отрасли.** Требования будут вытеснять тех, для кого экономическая выгода от работы в такси не будет превышать расходов на исполнение административной нагрузки. И с этим могут столкнуться как работающие на личных автомобилях, не подходящих под локализацию, так и те, кто будет брать разрешенные авто в аренду/лизинг. Повышенный спрос неизбежно приведет к увеличению стоимости машин, и **все издержки лягут на водителей и потребителей.**

«Если я подтаксовываю, вроде как калымчик небольшой, а геморроя столько!» (Волгоград, водители).

«Будут все это обкатывать, будут нестабильные поездки, будет мало водителей, всё будет прыгать влево, вправо, будут недовольства, будут что-то допиливать, менять закон, менять требования» (Екатеринбург, водители)

2. Настроения в водительской среде

Если говорить в целом, Вы скорее довольны или скорее недовольны положением дел в вашей области/республике/крае?

водители такси



Водители такси более критично настроенная категория в сравнении с другими жителями России*. Среди них сильнее проявлено недовольство положением дел (39% при 23% соответственно) и законом о локализации (81% не одобряют при 46%), Вступление закона в силу несет риск формирования претензий к действиям власти.

* за исключением пользователей СФО и ДФО, Калининградской области, где требования закона вступят в силу позже.

3. Значимость страны-производителя машин такси

Скажите, для Вас имеет значение, на каком автомобиле Вы работаете в такси: марка, страна, состояние, безопасность автомобиля? Или эти характеристики не важны?

(множественный ответ, %)



Половина водителей назвали безопасность важной характеристикой при выборе автомобиля для работы в такси (46%).

На фокус-группах тоже звучало это мнение. Сравнивая безопасность отечественных и зарубежных машин, зачастую участники групп были на стороне иномарок.

Для 38% водителей важная характеристика – это марка и модель машины. Уточняя, какие марки предпочтительнее, почти все респонденты называли иномарки («Шкода», «БМВ», «Фольксваген», «Киа», «Хёндэ», «Тойота», «Рено», «Мерседес»). Как единичные ответы звучали «Лада Веста» и «Лада Гранта».

Каждый четвертый респондент (23%) отмечает важность именно страны-производителя, уточняя страну, водители говорили о Германии, Чехии, Японии и Корее.

Чаще о важности страны-производителя высказывались водители, работающие на личной иномарке и на тарифах «Комфорт» и выше: 30% и 32% соответственно при 23% в целом.

«Если бы у нас машины были безопасные и качественные, мы бы на них и ездили» (Екатеринбург, водители).

«Безопасность [отечественных автомобилей] оставляет желать лучшего» (Москва, водители).

«На мой взгляд, гораздо хуже безопасность российского автомобиля» (Екатеринбург, водители).

3. Значимость страны-производителя машин такси

Представьте, что для работы в такси у Вас на выбор есть три современных автомобиля: отечественный, китайский или иная иномарка. Какую машину такси Вы выберете? Или это не имеет значения?



Большинство водителей выбирают для работы в такси иномарку. Конечно, это мнение гораздо чаще характерно для работающих на личной иномарке сейчас (77% при 63% в целом) и несколько чаще для работающих на тарифах «Комфорт» и выше (67% при 59% среди работающих на тарифе «Эконом»).

«Езжу на иномарке, и не очень хотелось бы пересаживаться на отечественный автомобиль. Потому что как деревянный, мне не нравится, некомфортно на нём ездить» (Екатеринбург, водители).

3. Значимость страны-производителя машин такси

Почему российские автомобили меньше иномарок подходят для работы в такси, по мнению участников фокус-групп:

1. Плохое качество, частые поломки.
2. Безопасность отечественных автомобилей хуже.
3. Меньший комфорт.
4. Предпочтения пассажиров, от российских машин чаще отказываются.
5. Завышенная стоимость.

«Стоимость отечественных автомобилей приравнивается уже к стоимости того же самого “китайца”» (малые города Волгоградской области, водители).

«Где “пятерки”, “шестерки”? Более современные, но дешевые, чтобы машина не миллион стоила, а 400-500 тысяч. Водителю дайте адекватные условия, чтобы он ее купил без всяких кредитов, чтобы вены не вскрывать. Прекрасная новая “шестерка”, я поеду на ней работать и Вас повезу быстро и хорошо» (Екатеринбург, водители).

«За такие цены, как стоят “Весты”, “Гранты”, можно хорошую иномарку взять и ездить» (малые города Волгоградской области, водители).

«Весь российский автопром гораздо хуже по качеству, чем иностранные автомобили» (Екатеринбург, водители).

«Какой-то там “Москвич”, условно, по комфорту, качеству, понимаете, не интересная история. Будет ломаться. В сервисе будешь тратить больше времени, чем зарабатывать деньги. У нас ломучее всё, что сделано» (Москва, водители).

«По своему опыту скажу, куда русские залезают, настолько всё сделано некачественно, то люк протекает, то гремит что-то» (Москва, водители).

«Безопасность, надежность узлов в иномарке лучше, меньше отказ тормозной системы или какой-нибудь подвески, меньше вероятность багов, чем в машинах ВАЗа» (Екатеринбург, водители).

«Будет зависеть от того, насколько безопасными будут делаться отечественные автомобили. Если их сделают реально безопасными, классными и надежными, с кучей подушек, то будет безопасно. А если будут делать без ремней безопасности, без подушек безопасности, то будет очень опасно» (малые города Волгоградской области, водители).

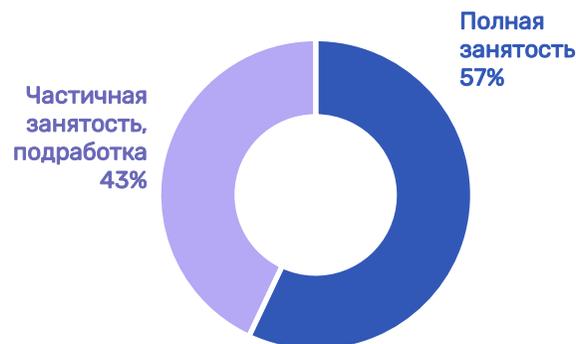
«Потребитель хочет ездить в комфорте, хочется, чтобы как-то приятнее была поездка» (Екатеринбург, водители).

«Все будут говорить, что это “комфорт минус”» (Москва, водители).

«Люди хотят комфорта. Как можно больше комфорта за меньшие деньги. Замечательные водители за машину получают плохой рейтинг, плохие оценки. Видят “Гранту”, отказываются, ищут новую машину» (Екатеринбург, водители).

Приложение. Структура опрошенных водителей такси

Опишите, пожалуйста, Вашу занятость в такси



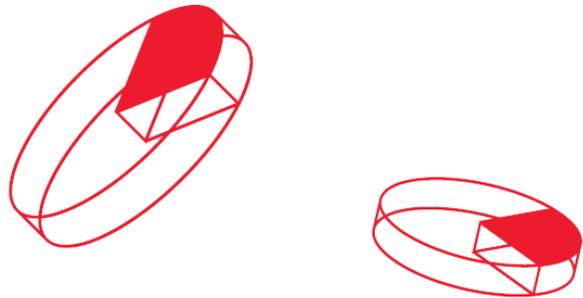
Вы работаете на отечественном автомобиле, на иномарке или и так и так?



Вы работаете на личной машине, на арендованной у таксопарка или и так и так?



II. Восприятие закона о локализации автомобилей такси среди пользователей услуг



Резюме	22
1. Закон о локализации легковых автомобилей для такси	24
1.1. Информированность	25
1.2. Отношение к закону	26
1.3. Ожидания и опасения	29
2. Социальная значимость сферы	30
3. Значимость страны-производителя машин такси	32

1. Про закон о локализации такси на сегодня знают 39% россиян*. Чем выше информированность о законе, тем хуже отношение к нему:
 - среди осведомленных 31% одобряют и 60% не одобряют;
 - в категории, слышащих о законе впервые, 46% одобряют, 38% – нет.В аудитории пользователей доминируют негативные оценки закона (49% не одобряют, одобряют – 40%).
2. Закон о локализации не воспринимается как эффективный инструмент поддержки отечественного автопрома: 57% опрошенных россиян* считают, что его введение не решит системных проблем отрасли (при 29% полагающих, что решит). При этом большинство потребителей понимают необходимость развивать свое, но требуют конкретных практических результатов: качества, долговечности, безопасности. Важны новые технологии и здоровая конкуренция, а не очередной запрет.

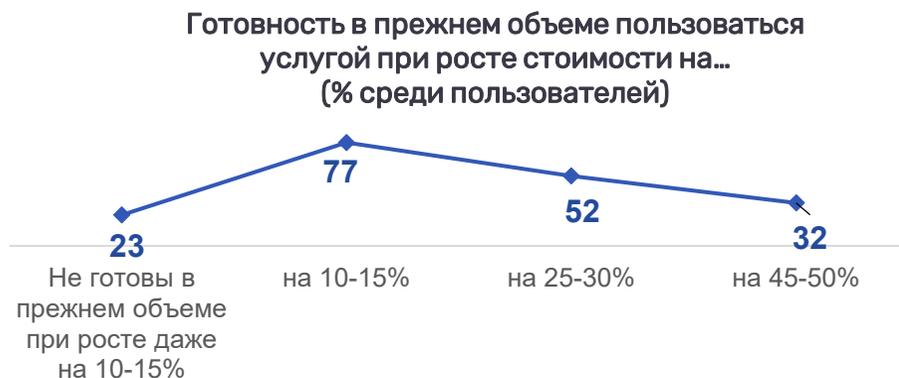
«Для меня однозначно хуже, в такси должны быть более комфортабельные автомобили, чем “Лада”».
3. Обсуждение ограничений рынка такси вызывает наиболее сильную эмоциональную реакцию в Москве: *«Это омерзительно»*, *«Ужасно, я полностью не поддерживаю такой закон»*. В небольших городах отечественный автомобиль в такси – привычная обыденность. И условная «Лада Гранта» воспринимается как приемлемая альтернатива для поездок, **но запретительные меры раздражают и тех и других.**

«Это плохо прежде всего для отечественного автопрома. У нас он всегда был убогий. Это силовое решение, позорное».
4. Часть из предложенного списка локализованных автомобилей* участники исследования чаще называют неподходящими и некомфортными для такси («Лада Нива», УАЗ «Хантер» и «Патриот»):

«“Нива” – это больше внедорожник, по городу на ней не поездишь. Так же, как и “Патриот”».
5. Такси – социально значимый вид транспорта: входит в топ-3 используемых средств передвижения и стоит в одном ряду с автобусом/электробусом, уступая только личному автомобилю. Вступление закона в силу определенно создаст дополнительные трудности для потребителей, перестройка может быть болезненной.

* за исключением проживающих в СФО, ДФО, Калининградской области, где требования закона вступят в силу позже.

1. Информированность о законе среди потребителей заметно ниже, чем у водителей. Недовольство законом выше среди информированных пользователей (62%).
2. Регулярные пользователи услуг (не реже нескольких раз в месяц) более критичны в восприятии Закона (54% не одобряют).
3. По мнению участников исследования, удорожание стоимости услуг такси при ужесточении требований фактически неизбежно. Транспортная мобильность части социально уязвимых слоев населения (пенсионеры, многодетные, семьи с инвалидами и пр.) снизится.
4. Рост стоимости поездки в пределах 15% можно рассматривать как зону допустимого повышения, которое не приведет к значительному снижению спроса -77% сохранят привычный объем поездок. При большем удорожании доля готовых в прежнем объеме пользоваться такси снижается в 2 раза, до 52%. В таком случае вынужденное ухудшение мобильности может привести к росту социального недовольства.



Осведомленность о законе	Знают, слышали	42%
	Слышат впервые	57%
Отношение к закону	Одобряют	40%
	Не одобряют	49%

Портрет неодобряющих введение закона



57% пользователи до 45 лет



57% москвичи и жители региональных столиц



56% с уровнем доходов выше среднего (хватает на еду, одежду и товары длительного пользования)



53% работников коммерческой сферы



53% знают или слышали о законе

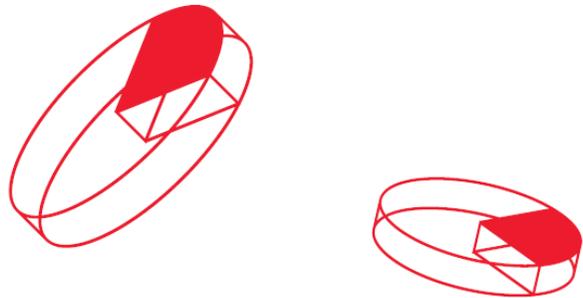


46% пользуются такси не реже нескольких раз в месяц

В категории одобряющих закон больше сельских жителей (27% при 18% среди других категорий пользователей).

Другие социально-демографические характеристики и структура доходов соответствуют составу всех опрошенных.

1. Закон о локализации легковых автомобилей для такси



1.1. Информированность

Вы знаете, что-то слышали или слышите сейчас впервые о том, что с 1 марта 2026 года вступает в силу закон о локализации легковых автомобилей для такси? (%)



Пользователи* (%)



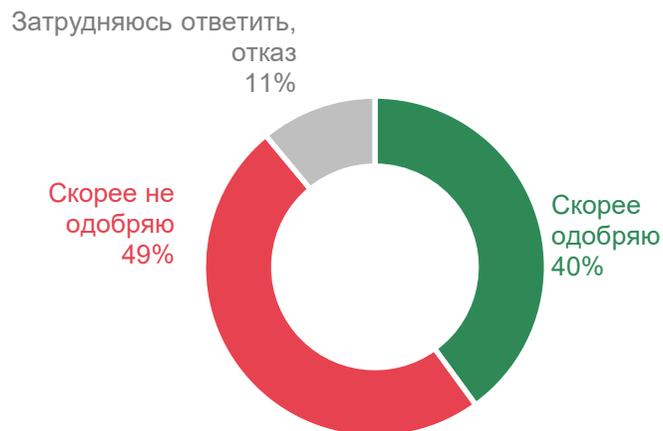
Исследование фиксирует невысокую осведомленность пользователей о законе (42% при 39% среди всех опрошенных). Наименее информированы:

- жители сел и городов за пределами региональных центров;
- женщины (32% при 54% у мужчин);
- категория «60+ лет» (32% при 43-51% у тех, кто моложе).

* за исключением пользователей СФО и ДФО, Калининградской области, где требования закона вступят в силу позже.

1.2. Отношение к закону

Вы скорее одобряете или скорее не одобряете введение таких требований к машинам такси? (% среди пользователей)



(% среди пользователей)

■ Скорее одобряю ■ Скорее не одобряю



Регулярные пользователи услуг (не реже нескольких раз в месяц) более критичны в восприятии Закона (54% не одобряют). Критика также растет в Москве и региональных столицах. Клиенты здесь более избалованы возможностью выбора тарифов (в среднем доступны 2,6-2,3, при 1,5-1,9 в других территориях), разнообразием автомобилей, и это является маркером позитивного развития отрасли.

«Нас сложно на другой уровень жизни перевести. Мы привыкли видеть импорт. Из отечественного поискать в такси, единственное, что я видел, это "Лада Веста"» (Москва, пользователи).

«"Лада Веста" в "комфорте" попадает, и я очень сожалею, что она попадает. "Лада Ауру" в "комфорт+" хотят добавить. Это "Лада Веста", только подлиннее чуть-чуть» (Екатеринбург, пользователи).

«Есть разные и "десятки", и "четырнадцатые", и "Рено", и "Калина". "Калина" вполне себе комфортная, она и просторная» (малые города Волгоградской области, пользователи).

«Государство: "а давайте мы запретим", и людям деваться некуда будет, и они будут покупать эти "АвтоВАЗы". Грубо говоря, тебе голову в тиски зажимают, это неправильно» (Екатеринбург, пользователи).

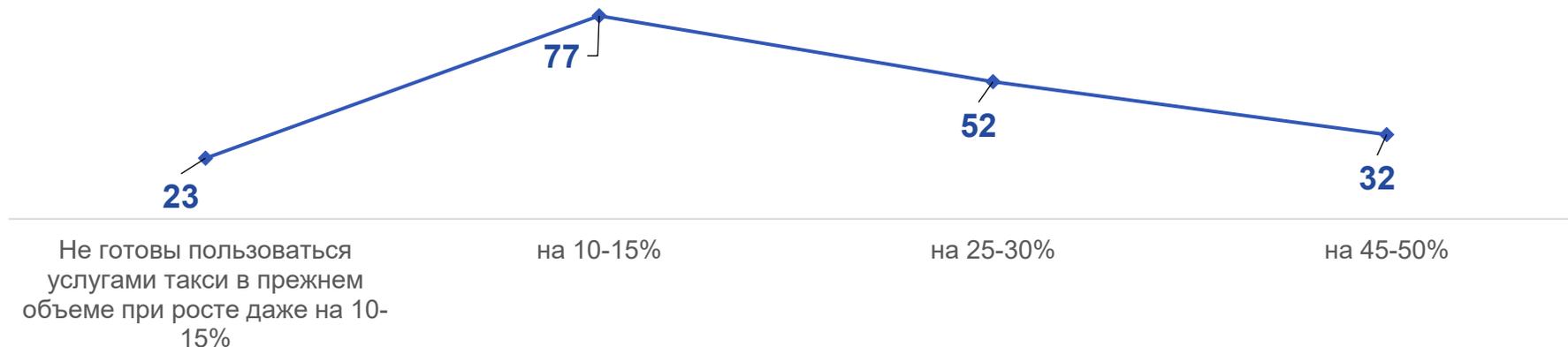
1.2. Отношение к закону

Повышение цен в пределах 15% может привести к заметному снижению спроса - четверть респондентов (23%) сократят объем поездок или откажутся от услуг такси. При удорожании на 25-30% доля таких увеличится в 2 раза (48%), при росте на 45-50% привычный объем сохранит только треть (32%).

«Если только какие-то сильные подорожания будут, проще тогда пешком пройти» (малые города Волгоградской области, пользователи).

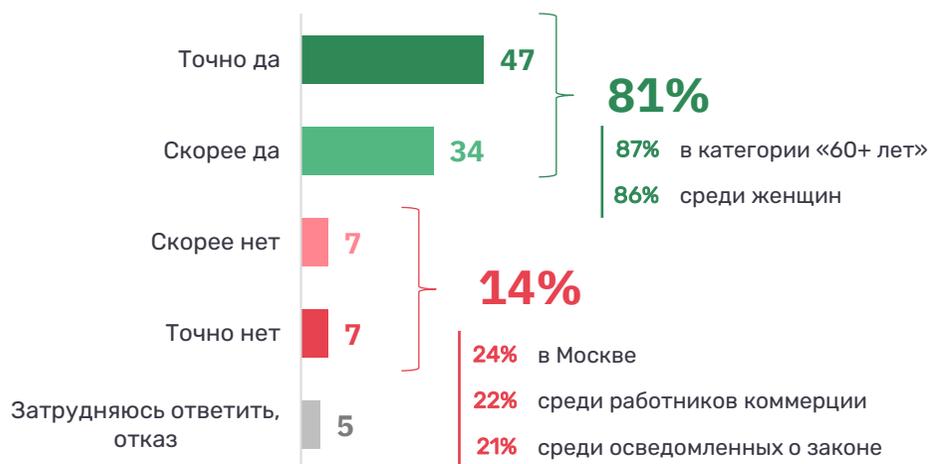
Если оно [такси] подорожает, люди начнут просто более обдуманно свои поездки планировать, контролировать или еще что-то» (Екатеринбург, пользователи).

Готовность в прежнем объеме пользоваться услугой при росте стоимости на...
(% среди пользователей)



1.2. Отношение к закону

Как Вы считаете, должно ли государство поддерживать развитие российской автомобильной промышленности?



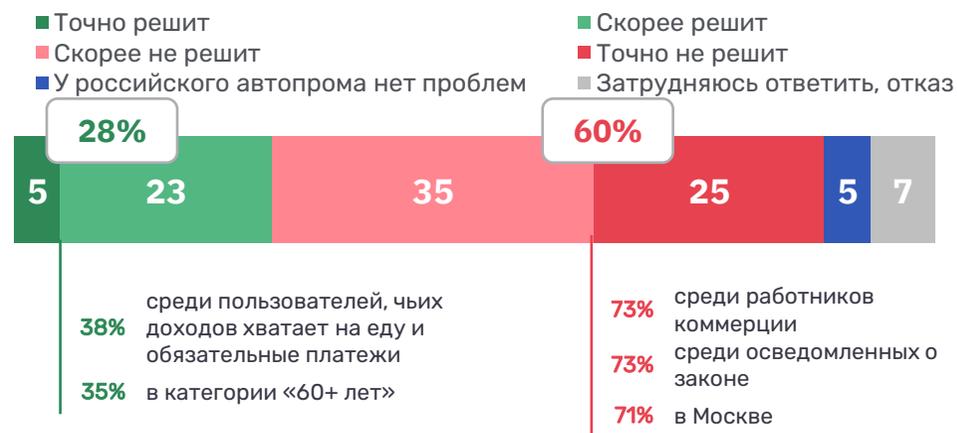
26%

Пользователей считают, что государство должно поддерживать развитие российского автопрома и закон решит проблемы отрасли

45%

Пользователей считают, что государство должно поддерживать развитие российского автопрома, но закон НЕ решит проблемы отрасли

Как Вы считаете, государство решит проблемы отечественного автопрома с помощью введения закона о локализации (переход преимущественно на машины, выпущенные или произведенные в России) или у российского автопрома нет проблем? (%)



Подавляющее большинство потребителей (81%) считают, что государство должно проводить индустриальную политику. Но поддержка должна сочетаться с требованием практической пользы – рост качества, безопасности, комфорта. И для этого нужна здоровая конкуренция рынка. Закон в его нынешнем виде воспринимается не как эффективный инструмент решения системных проблем отрасли, а как очередной запрет.

«Они хотят из нас сделать Северную Корею. “Макс” нам внедрить, автомобили внедрить. Продукция не будет улучшаться, если не будет здоровой конкуренции» (Москва, пользователи).

1.3. Ожидания и опасения

Ключевые опасения и ожидания по результатам фокус-групп:

- **Повышение стоимости поездок**, но значительного роста не прогнозируют: перевозчики и агрегаторы будут стремиться найти баланс, при котором спрос сохранится и обеспечится окупаемость.
- **Рост времени ожидания такси** – сокращение числа таксистов и машин неизбежно приведет к удлинению времени ожидания. Быстрота – один из ключевых мотивов выбора такси как средства передвижения.
- **Снижение уровня сервиса**, особенно в сегментах, повышенных по уровню комфорта. В базовых тарифах пассажиры обычно менее требовательны к бренду автомобиля. Для них такси – способ быстро добраться в нужную точку, и отечественного автомобиля для этой задачи вполне достаточно.
- **Риск ухудшения доступности услуг** в отдельных нишах: более крупные операторы, имеющие ресурсы для обновления парка, еще сильнее укрепят свои позиции и вытеснят более мелких перевозчиков, которые раньше могли конкурировать за счет более низких цен.

«Спрос будет большой, и оплата такси будет выше, скорее всего, процентов на 15-20» (малые города Волгоградской области, пользователи).

«Высокая цена отталкивает от поездок, и снижается коэффициент использования машин, они дохода этого не получают, поэтому эта цена, которую они всегда ищут, баланс между спросом и предложением» (Екатеринбург, пользователи).

«Это омерзительно, ужасно. Не будет такого количества таксистов, придется долго ждать такси» (Москва, пользователи).

«Люди такси заказывают, потому что в течение максимум минут 10 можно уехать, а сейчас будет меньше автомобилей и время вырастет» (малые города Волгоградской области, пользователи).

«Все модели, которые Вы перечисляли до этого, это просто "эконом". Это ужас!» (Москва, пользователи).

«Комфорт кому нужен был, "комфорт+" или "бизнес" он там не получит. А если использовать такси не как роскошную поездку, а именно чтобы добраться вовремя и в срок из пункта одного в пункт другой, то вполне достаточно будет машины отечественного производства» (Екатеринбург, пользователи).

2. Социальная значимость сферы

85% являются ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ такси

Скажите, Вы пользуетесь услугами такси?
Если да, то как часто? (%)



Тариф, выбираемый чаще всего

(12% не выбирают тариф либо затрудняются назвать выбираемый чаще всего)

- Эконом – 57%
- Комфорт – 12%
- Комфорт плюс – 2%
- Бизнес – 1%
- Детский – 1%

Какими видами транспорта Вы пользовались за последний месяц?
(множественный ответ, %)



2. Социальная значимость сферы

В каких ситуациях Вы обычно пользуетесь такси?
(множественный ответ, % от пользователей такси)*



*на диаграмму вынесены категории, набравшие более 3%

3. Значимость страны-производителя машин такси

Чем ближе люди живут к мегаполисам, тем чаще предпочтение отдается иномаркам для поездок на такси.

Москвичи более избирательны, когда речь идет о странах-производителях автомобилей, для них этот параметр важнее, чем для жителей других территорий (45% предпочитают иномарку).

Представьте, что, заказывая такси, на выбор есть несколько вариантов СОВРЕМЕННЫХ машин такси с одинаковой ценой. Какую машину такси Вы выберете? Или это не имеет значения?

	% от пользователей	Москва	Региональные центры	Другие города	Села
Современный отечественный автомобиль	10	4	8	10	18
Современный китайский автомобиль	4	7	5	4	3
Другая современная иномарка	27	38	30	23	18
Не имеет значения	58	50	57	62	58
Затрудняюсь ответить, отказ	1	1	0	1	3

Участники фокус-групп в ходе обсуждений отмечали, что при поездках на короткие расстояния и в условиях ограниченного времени многие готовы поехать на любом автомобиле. На длительные расстояния или по особым поводам предпочтение отдается иномарке как автомобилю более высокой степени комфортности.

«По городу можно доехать на любой машине, а если куда-то далеко ездить, то иномарку хотелось бы» (малые города Волгоградской области, пользователи).

«Я вообще считаю, что российские автомобили в такси допускать нельзя, это лично мое мнение. Потому что нельзя российский автомобиль допускать в такси, это не машина. Вы сами подумайте, Вы на "Гранте" поедете?» (Екатеринбург, пассажиры)

«Мне без разницы, будет это отечественная или будет это иномарка, мне все равно. Может, я не езжу на большие расстояния где-то по городу или до аэропорта, поэтому мне все равно. Я 20-30-40 минут в любой машине могу ехать» (Екатеринбург, пользователи).

ПРИГЛАШАЕМ В НАШ ТГ-КАНАЛ



@INSOMAR



Знать — чтобы предвидеть,
предвидеть — чтобы действовать



О. Конт

