Егоров Н. А.[1], Аверин А. В.[1]

[1] Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия

Кадровый менеджмент в профессиональном спорте: опыт взаимодействия команд Формулы-1 Red Bull и Toro Rosso

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Егоров Н. А., Аверин А. В. Кадровый менеджмент в профессиональном спорте: опыт взаимодействия команд Формулы-1 Red Bull и Toro Rosso // Креативная экономика. — 2021. — Том 15. — № 1. — С. 223-244. doi: 10.18334/ce.15.2.111565

АННОТАЦИЯ:

Новизна исследования. Статья содержит в себе аналитику по уникальному автоспортивному проекту — использованию концерном Red Bull «молодежной» команды в Формуле-1 для развития гонщиков и их подготовки к переходу в главную команду компании. Было проведено комплексное исследование деятельности команды Toro Rosso, которое за счет использования большого числа данных и расчета различных, в том числе взвешенных, показателей, позволило подробно рассмотреть данную тему. Статья будет полезна для тех, кто изучает особенности оценки эффективности менеджмента в спортивной отрасли. Также исследование представляет интерес для тех, кто анализирует специфику партнерских взаимоотношений компаний в индустрии спорта. Методы. Основным методом исследования был сбор и интерпретация статистических данных о выступлении команды Toro Rosso и ее пилотов в Формуле-1. Также проводился сбор фактов (не всегда статистических), которые позволяли дополнительно подтвердить полученные после интерпретации данные. Результаты. В ходе исследования были выявлено, что: а) Toro Rosso подтверждает статус команды, которая «подводит» гонщиков к выступлению в главной команде Red Bull, при этом проводя среди них достаточно жесткий отбор; б) среди кадровых решений, связанных с командами концерна Red Bull в Формуле-1, можно выделить как эффективные, так и неэффективные; в) Toro Rosso играет значительную роль в формировании состава пилотов основной команды. Выводы. Toro Rosso оправдывает свое существование, принося достаточную пользу компании Red Bull с точки зрения развития молодых пилотов. Для сохранения и увеличения эффективности деятельности руководителям австрийского концерна стоит продолжать использовать Toro Rosso и обратить внимание на необходимость совершенствования принципов перевода пилотов из Toro Rosso в Red Bull, а также возможность пересмотра специфики деятельности программы Red Bull Junior Team.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: партнерство в спорте, спортивный менеджмент, автоспорт, менеджмент в автоспорте, команда-сателлит

ОБ АВТОРАХ

Егоров Никита Анатольевич, студент магистерской программы «Управление спортивными проектами» Департамента управления бизнесом факультета «Высшая школа управления» (i.am.nikita.egorov@gmail.com)

Аверин Александр Владимирович, доктор экономики (Ph.D), доцент, MBA, доцент Департамента управления бизнесом факультета «Высшая школа управления» (AVAverin@fa.ru)

издательство КРЕАТИВНАЯ ЭКОНОМИКА

Egorov N. A.[1], Averin A. V.[1]

[1] Financial University under the Government of the Russian Federation, Russia

ISSN 1994-6929

Human resources management in professional sport: interaction experience between Formula 1 teams Red Bull and Toro Rosso

CITE AS:

Egorov N. A., Averin A. V. (2021) Kadrovyy menedzhment v professionalnom sporte: opyt vzaimodeystviya komand Formuly-1 Red Bull i Toro Rosso [Human resources management in professional sport: interaction experience between Formula 1 teams Red Bull and Toro Rosso]. *Kreativnaya ekonomika. 15*. (1). — 223-244. doi: 10.18334/ce.15.2.111565

ABSTRACT:

The article contains analytic information about unique motorsport project — the exploitation by Red Bull company of the "youth" team in Formula 1 for development of racers and their preparation for transfer to the main team of the company. A comprehensive study of the activities of Toro Rosso team was carried out, which, through the use of large amount of data and the calculation of various, including weighted, indicators, made it possible to consider this topic in details. The article will be useful for those who study the features of assessing the effectiveness of management in the sports industry. The study is also interesting for those who analyze the specifics of partnerships between companies in the sports industry. Methods. The main research method was the collection and interpretation of statistical data, describing the performance of Toro Rosso team and its pilots in Formula 1. The collection of facts (not always statistical) was also carried out, which made it possible to additionally confirm the data obtained after interpretation. As a result of the study, the following conclusions were made. (1) Toro Rosso confirms the status of a team that prepares the riders for the performance in the main team of Red Bull, while conducting a very tough selection among them. (2) Among the personnel decisions, connected with the teams of Red Bull concern in Formula 1, both effective and ineffective can be found. (3) Toro Rosso plays a significant role in the formation of the main team roster. Toro Rosso justifies its existence by providing sufficient benefit to Red Bull in terms of the development of young pilots. To maintain and increase efficiency, Austrian concern should continue to use Toro Rosso and pay attention to the need to improve the principles of pilots' transfers from Toro Rosso to Red Bull, as well as the possibility of revising the specifics of the Red Bull Junior Team program functioning.

KEYWORDS: partnership in sports, sports management, motorsport, management in motorsport, satellite team

JEL Classification: Z21, Z28, Z29, M21, M12

Received: 01.01.2021 / **Published:** 31.1.2021

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers

For correspondence: Egorov N. A. (i.am.nikita.egorov@gmail.com)

Введение

В профессиональном спорте многие участники соревнований стараются использовать самые разнообразные способы для того, чтобы повысить свою конкурентоспособность и иметь возможность динамично развиваться и совершенствоваться. Один из таких способов — партнерские отношения разного рода с другими участниками соревнований, которые, по идее, должны быть выгодны для обеих сторон за счет обмена ресурсами, помощи в достижении результатов и других бонусов и в то же время должны быть легальными и легитимными, чтобы не нарушать спортивный смысл соревнований, принцип «чистого спорта» [21] (*Walthert, 2015*). Масштабы такого сотрудничества могут быть самыми разнообразными, от небольшой помощи по узким вопросам до создания полноценной бизнес-единицы, которая при этом опять же должна соблюдать все необходимые нормы установленных регламентов. Пример одного из самых масштабных случаев сотрудничества в современном спорте мы можем наблюдать в автоспорте, а именно в чемпионате мира по автогонкам в классе «Формула-1». Начиная с 2006 года мы имеем возможность лицезреть фактический союз команд Red Bull и Toro Rosso, который является уникальным в своем роде. Он появился благодаря тому, что корпорация Red Bull, которая до создания своей полноценной команды в Формуле-1, была спонсором команды Sauber и создала программу развития гонщиков Red Bull Junior Team, решила провести масштабную экспансию в самый престижный автогоночный чемпионат мира, и поэтому она создала не только «основную» команду, которая была изначально нацелена на долгосрочное развитие и достижение высоких результатов, но и вторую, «молодежную» команду-сателлит, которая рассматривалась в первую очередь как место для развития молодых пилотов с прицелом на их переход в Red Bull [18, 19] (*Reid, 2015; Smith, 2018*). Также Toro Rosso использовалась как полигон для испытания различных технических деталей; команда, которая в теории может помогать основному Red Bull добиваться результатов во время Гран-при; дополнительная бизнес-единица, позволяющая продвигать бренд корпорации в целом [15] (*Kunz, Elsässer, Santomier, 2016*).

При этом стоит сказать, что у Red Bull изначально был план развивать Toro Rosso несколько сезонов, а потом при необходимости продать команду (то есть реализовать довольно краткосрочный по меркам Формулы-1 проект), однако в итоге от этого плана отказались.

Важно упомянуть, что для создания обеих команд корпорации Red Bull пришлось вложить большие инвестиции. Так, для создания основной команды

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

перед сезоном 2005 года было принято решение приобрести у концерна Ford команду Формулы-1 Jaguar, и хотя официальная сумма сделки составила символический 1 доллар, австрийская корпорация взяла на себя обязательство вложить в новообразованную команду 400 млн долларов в течение 3 лет; а для создания Toro Rosso перед сезоном 2006 года пришлось приобрести команду Формулы-1 Minardi, которая в тот момент была в шатком финансовом положении [16] (*Mourao, 2017*). Также корпорации пришлось пойти на большие юридические риски для того, чтобы Toro Rosso могла полноценно выступать в Формуле-1: дело в том, что для нормального старта было принято решение первое время отдавать «молодежной» команде прошлогодние болиды «основной» команды и перерабатывать их, а также пользоваться двигателями V10, которые были предназначены только для исключительного использования командами с нестабильным финансовым положением. Все эти факты, естественно, вызывали протесты соперников, поскольку они не желали, чтобы одна команда была фактически придатком другой, полностью пользовалась различными бонусами и не создавала ничего самостоятельно [10] (*Cygan, 2007*). Чтобы решить эти проблемы, Red Bull:

а) доказывала, что первый болид команды еще создавался силами корпорации Ford, а значит, его использование не роднит Toro Rosso с Red Bull;
б) обосновывала, что Toro Rosso является официальной правопреемницей Minardi и потому имеет право на моторы V10;
в) создавала отдельную компанию, у которой «официально» Red Bull и Toro Rosso отдельно друг от друга покупали свои машины, и др.

В первые годы за счет таких маневров 2 команды полноценно сосуществовали в Ф-1, однако после вступления в силу нового технического регламента в 2010 году Toro Rosso все же пришлось создавать свои болиды самой, имея право брать у Red Bull только малое число допустимых деталей в допустимом количестве [14] (*Judde, Booth, Brooks, 2013*).

В связи с таким необычным и в то же время масштабным случаем сотрудничества, который стоил корпорации Red Bull большого количества времени и денег, сразу же возникает вопрос: а оправданно ли то, что у Red Bull есть вторая команда в Формуле-1, нацеленная в основном на подготовку молодых гонщиков? Именно этот вопрос и стал основой для исследования, описанного в данной статье. Его целью было изучение деятельности команд Формулы-1 Toro Rosso и Red Bull для выявления особенности их взаимодействия с точки зрения кадровой политики — переходов пилотов и факторов,

повлиявших на тот или иной переход. Такое исследование позволило досконально взглянуть на то, как корпорация Red Bull управляет своим кадровым составом в Формуле-1. Стоит отметить, что все данные релевантны по состоянию на 1 июля 2020 года.

Метод

Основной методикой исследования является сбор данных и их анализ. Основополагающей информацией выступили статистические данные о выступлениях команд Toro Rosso и Red Bull, а также о выступлениях отдельных гонщиков этих команд в Формуле-1 [11–13]. Статистика была интерпретирована для получения специальных показателей, позволяющих сформировать четкие и конкретные выводы о выступлении гонщиков команды Toro Rosso [9, 17, 20] (*Bell, Smith, Sabel, Jones, 2016; Philipps, 2014; Tsiotsou, 2012*). Все данные являются релевантными по состоянию на 1 июля 2020 года. На основании этих выводов были сформированы рекомендации по улучшению кадровой политики корпорации Red Bull в отношении ее команд в чемпионате Формулы-1.

Результаты

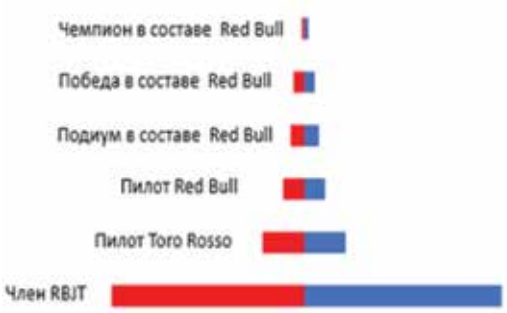
Для полноты исследования эффективность Toro Rosso как команды-сателлита Red Bull была проанализирована с самых разных точек зрения, чтобы получить ответ на основные вопросы, способные прояснить характер использования команды для достижения целей корпорации Red Bull в Формуле-1. Были рассмотрены следующие вопросы:

- Насколько велик отсев на каждом из этапов подготовки пилотов концерна Red Bull?
- Насколько эффективно выступали пилоты в составе Toro Rosso, а затем и в составе Red Bull?
- Насколько эффективной была кадровая политика концерна Red Bull с точки зрения ротации пилотов внутри Toro Rosso, а также между Red Bull и Toro Rosso?
- Насколько сильно Toro Rosso влияла на состав пилотов Red Bull?

Все данные по этим вопросам можно видеть на следующих рисунках и таблицах:

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929



Статус	Сколько
Были членами RBJT	57
Выступали в Toro Rosso	12 (отсев 78,95 %)
Выступали в Red Bull	6 (отсев 50 %; общий отсев 89,47 %)
Брали подиум в составе Red Bull	4 (отсев 33,33%;общий отсев 92,98%)
Выигрывали гонки в составе Red Bull	3 (отсев 25%; ощий отсев 94,74%)
Выигрывали чемпионат мира в составе Red Bull	1 (отсев 66,67%; общий отсев 98,25%)

Рисунок 1. Стадии отбора гонщиков концерна Red Bull

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020).

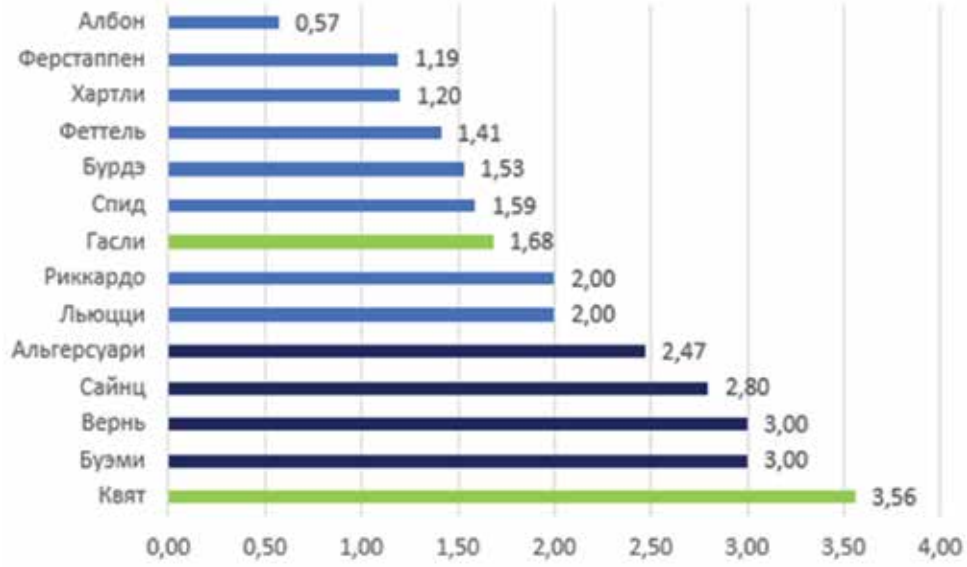


Рисунок 2. Общая длительность карьеры пилотов в Toro Rosso

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения 01.05.2020)

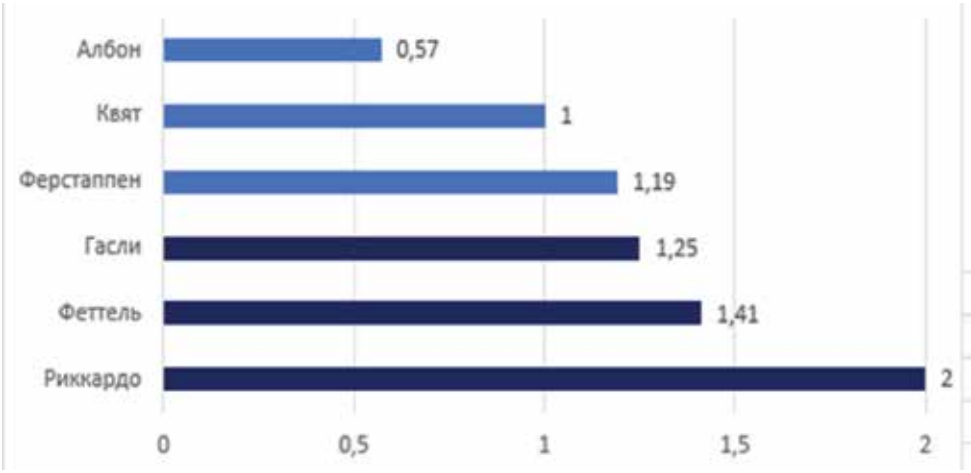


Рисунок 3. Длительность карьеры пилотов в Toro Rosso перед переходом в Red Bull

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020).

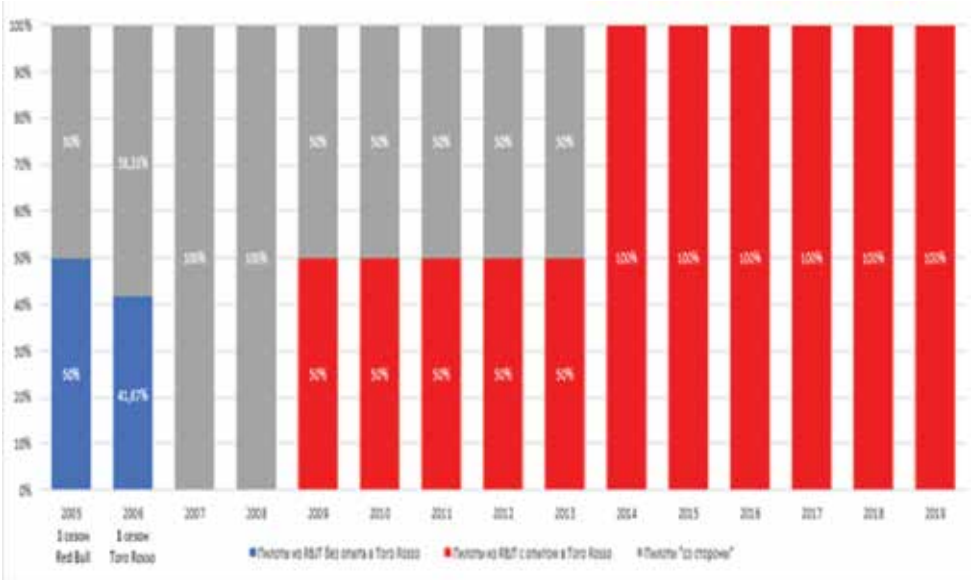


Рисунок 4. Наполнение Red Bull пилотами из Toro Rosso

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020)

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

Таблица 1

Общий уровень конкурентоспособности пилотов Toro Rosso

Пилот	Гонки	Очки	Очки / гонка	Средняя сила команды	Соответствие силе команды	Свои очки/ очки партнеров	Превышение силы команды над средним уровнем	Взвешенные очки	Партнеры	Сила партнеров	Взвешенный уровень борьбы с партнерами
Ферстаппен	23	62	2,70	3,29	164,02%	2,82	1,44	1,87	100 % Сайнс	1,48	4,17
Феттель	25	103	4,12	3,62	227,46%	4,29	1,59	2,59	72 % Бурдэ 28 % Льюцци	0,68	2,91
Сайнс	56	112	2,00	3,07	130,10%	1,58	1,35	1,48	55 % Квят 41 % Ферстаппен 4 % Гасли	1,17	1,85
Гасли	35	61	1,74	2,76	126,46%	4,36	1,21	1,44	68 % Хартли 26 % Квят 6% Сайнс	0,37	1,62
Вернь	58	51	0,88	1,54	114,30%	1,34	0,67	1,30	67 % Риккардо 33% Квят	0,98	1,32
Риккардо	39	30	0,77	1,52	101,32%	1,03	0,67	1,16	100 % Вернь	1,30	1,34
Льюцци	35	17	0,49	1,01	96,04%	0,94	0,44	1,09	80% Спид 20 % Феттель	0,91	0,85

Пилот	Гонки	Очки	Очки / гонка	Средняя сила команды	Соответствие силе команды	Свои очки/ очки партнеров	Превышение силы команды над средним уровнем	Взвешенные очки	Партнеры	Сила партнеров	Взвешенный уровень борьбы с партнерами
Буэми	55	43	0,78	1,52	103,14%	1,08	0,66	1,18	84 % Альгерсуари 16% Бурдэ	0,93	1,00
Альгерсуари	46	31	0,67	1,52	88,91%	0,94	0,66	1,01	100 % Буэми	1,18	1,11
Квят	72	55	0,76	2,74	55,82%	0,49	1,20	0,64	43% Сайнс 26 % Вернь 17% Албон 13% Гасли 1 % Хартли	1,29	0,64
Бурдэ	27	23	0,85	3,77	45,20%	0,23	1,65	0,52	67% Феттель 33% Буэми	2,13	0,48
Албон	12	16	1,33	4,05	65,84%	0,59	1,78	0,75	100 % Квят	0,64	0,38
Спид	28	6	0,21	1,01	42,37%	0,86	0,44	0,48	100 % Льюцци	1,09	0,93
Хартли	25	4	0,16	2,11	15,16%	0,13	0,93	0,17	96% Гасли 4% Квят	1,41	0,19

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020).

Таблица 2

Общий уровень конкурентоспособности пилотов Toro Rosso перед их переходом в Red Bull

Пилот	Гонки	Очки	Очки / гонка	Средняя сила команды	Соответствие силе команды	Свои очки/ очки партнеров	Превышение силы команды над средним уровнем	Взвешенные очки	Партнеры	Сила партнеров	Взвешенный уровень борьбы с партнерами
Феттель	25	103	4,12	3,62	227,46%	4,29	1,59	2,59	72 % – Бурдэ 28 % – Льюцци	0,96	4,12
Ферстаппен	23	62	2,70	3,29	164,02%	2,82	1,44	1,87	100 % – Сайнс	0,96	2,71
Гасли	26	29	1,12	2,11	105,72%	7,25	0,93	1,21	92 % – Хартли 8% – Сайнс	0,16	1,16
Албон	12	16	1,33	4,05	65,84%	0,59	1,78	0,75	100 % – Квят	2,25	1,33
Риккардо	39	30	0,77	1,52	101,32%	1,03	0,67	1,16	100 % –Вернь	0,74	0,77
Квят	19	8	0,42	1,58	53,16%	0,36	0,69	0,61	100 % – Вернь	1,16	0,42

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020).

Таблица 3

Общий уровень конкурентоспособности пилотов Toro Rosso после их перехода в Red Bull

Пилот	Гонки	Очки	Очки за гонку	Средняя сила команды	Соответствие силе команды	Превышение силы команды над средним значением	Взвешенные очки	Свои очки/ очки партнеров	Партнеры	Сила партнеров	Взвешенный уровень борьбы с партнерами
Феттель	113,00	3028,00	26,80	27,80	192,75%	1,22	22,01	2,32	83 % – Уэббер 17 % – Рикардо	9,76	22,65
Ферстаппен	79,00	890,00	11,27	20,18	111,63%	0,88	12,75	1,22	73 % – Рикардо 15 % – Гасли 12 % – Албон	10,70	13,05
Риккардо	100,00	969,00	9,69	18,55	104,49%	0,81	11,93	1,08	58 % – Ферстаппен 23 % – Квят 19 % – Феттель	13,21	14,27
Квят	23,00	116,00	5,04	16,26	62,03%	0,71	7,08	0,88	100 % – Рикардо	11,93	10,50
Гасли	12,00	63,00	5,25	19,48	53,90%	0,85	6,16	0,35	100 % – Ферстаппен	12,75	4,46
Албон	9,00	68,00	7,56	19,48	77,57%	0,85	8,86	0,70	100 % – Ферстаппен	12,75	8,93

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020).

Таблица 4

Анализ замен пилотов по ходу сезона в составе Toro Rosso

Год	Пилот	Гонки	Очки	Очки за гонку	Средняя сила команды	Соответствие силе команды, %	Средний финиш	Процент сходов, %	Очки за гонку напарника	Превышение над напарником (очки)	Средний финиш напарника	Превышение над напарником (место)	Процент сходов напарника, %	Превышение над напарником (надежность)
2007	Спид	10	0	0,00	1,41	0,00	12	0,70	0	-	16	1,33	60,00	0,86
	Феттель	7	5	0,71	1,41	101,32	14	0,43	0,42	1,67	12	0,86	14,00	0,33
2009	Бурдэ	9	2	0,22	0,47	94,56	11,33	0,33	0,33	0,67	13,86	1,22	22,22	0,67
	Альгерсуари	8	0	0,00	0,47	0,00	15	0,63	0,38	0,00	11,20	0,75	37,50	0,60
2017	Гасли	5	0	0,00	2,65	0,00	13,6	0	0	-	15	1,10	80	-
	Квят	15	5	0,33	2,65	25,16	11,8	0,33	3,2	0,10	10,44	0,88	40	1,21
2017	Хартли	4	0	0,00	2,65	0,00	14	50	0,25	0	12,75	0,91	0,00	-
	Сайнц	16	48	3,00	2,65	226,42	8,1	37,50	0,25	12,00	12,27	1,51	31,25	0,83

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020)

Таблица 5

Анализ обменов пилотов Toro Rosso и Red Bull по ходу сезона

Год	Пилот	Гонки	Очки	Очки за гонку	Средняя сила команды	Соответствие силе команды	Взвешенные очки	Превышение над уровнем напарника	Очки за гонку (напарник)	Превышение над напарником (очки)
2016	Квят (Ред Булл)	4	21	5,25	22,29	47,11%	0,24	-	9	0,58
	Ферстаппен (Торо Россо)	4	13	3,25	3,05	213,11%	1,07	4,46	1	3,25
	Обмен									
	Квят (Торо Россо)	17	5	0,29	3,05	19,29%	0,10	-	2,47	0,12
	Ферстаппен (Ред Булл)	17	192	11,29	22,29	101,34%	0,51	5,10	12,94	0,87
	Разница до/после обмена									
		Разница в уровне соответствия силе команды	Разница взвешенные очки	Разница в превышении над уровнем напарника		Разница в уровне соответствия силе команды	Разница взвешенные очки	Разница в превышении над уровнем напарника	Общие выводы	
	Квят	47,11% → 19,29% (-27,82%)	0,24 → 0,1 (-58,33%)	0,58 → 0,12 (-79,31%)	Ред Булл	47,11% → 101,34% (+54,23%)	0,24 → 0,51 (+112,5%)	0,58 → 0,87 (+50%)	Ред Булл полностью выиграл от обмена Макс Ферстаппен потерял с точки зрения самореализации, но выполнил свою роль в Ред Булл Даниил Квят и Торо Россо проиграли от обмена. В результате, в целом концерн Ред Булл выиграл от обмена лишь частично.	
	Ферстаппен	213,11% → 101,34% (-111,77%)	1,07 → 0,51 (-52,34%)	3,25 → 0,87 (-73,23%)	Торо Россо	213,11% → 19,29% (-193,82%)	1,07 → 0,1 (-90,65%)	3,25 → 0,12 (-96,31%)		

Таблица 5 (Окончание)

2019	Пилот	Гонки	Очки	Очки за гонку	Средняя сила команды	Соответствие силе команды	Взвешенные очки	Превышение над уровнем напарника	Очки за гонку (напарник)	Превышение над напарником (очки)
	Гасли (Ред Булл)	12	63	5,25	19,48	53,90%	0,27	-	15,08	0,35
	Албон (Торо Россо)	12	16	1,33	4,05	65,84%	0,33	1,22	2,25	0,59
	Обмен									
	Гасли (Торо Россо)	9	32	3,56	4,05	175,58%	0,88	2,26	1,11	3,20
	Албон (Ред Булл)	9	68	7,56	19,48	77,57%	0,39	-	10,78	0,70
	Разница до/после обмена									
		Разница в уровне соответствия силе команды	**Разница взвешенные очки**	**Разница в превышении над уровнем напарника**		**Разница в уровне соответствия силе команды**	**Разница взвешенные очки**	**Разница в превышении над уровнем напарника**	**Общие выводы**	
	Гасли	53,9% → 175,58% (+121,68%)	0,27 → 0,88 (+225,93%)	0,35 → 3,2 (+814,29%)	Ред Булл	53,9% → 77,57% (+23,67%)	0,27 → 0,39 (+44,44%)	0,35 → 0,7 (+100%)	Все выиграли от обмена, особенно Гасли и Торо Россо. Обмен успешен.	
	Албон	65,84% → 77,57% (+11,73%)	0,33 → 0,39 (+18,18%)	0,59 → 0,7 (+18,64%)	Торо Россо	65,84% → 175,58% (+109,74%)	0,33 → 0,88 (+166,67%)	0,59 → 3,2 (+442,37%)		

Источник: составлено автором на основе статистики с официального сайта Формулы-1 URL: https://www.formula1.com/en/results.html (дата обращения: 01.05.2020).

Анализ

На базе полученных данных можно сформировать следующие основополагающие выводы:

- Специфика управления Red Bull Junior Team направлена на то, чтобы проводить достаточно большой отсев среди гонщиков. Если посмотреть на всех пилотов программы, которые были в ней начиная с 2005 года (года дебюта Red Bull в Формуле-1), за исключением нынешних пилотов RBJT, Кристиана Клина, который выступал в Red Bull, не выступая в Toro Rosso, и Витантонио Льюцци, который выступал за Red Bull перед переходом в Toro Rosso, то можно понять, что в среднем только 1 из 5 пилотов RBJT получает возможность поехать в Toro Rosso, и только 1 из 10 в итоге добирается до выступления в главной команде. Это отсев хоть и приносит плоды (пройдя через все эти этапы, Себастьян Феттель в итоге выиграл для Red Bull 4 чемпионства, а Даниэль Риккардо и Макс Ферстаппен принесли в сумме еще 15 побед в гонках и 45 подиумов), но все же является достаточно серьезным, ведь 80% участников программы не проходят даже 1 ступень. Кроме того, в последние годы Red Bull не всегда удавалось «вовремя» подготовить нового пилота к дебюту в Формуле-1, в результате чего приходилось использовать тех гонщиков, которые фактически были отчислены из программы (Даниил Квят вернулся в Toro Rosso в 2019 году после ухода из команды в 2017 году и 1 сезона в качестве резервного пилота Ferrari [7], а Брендон Хартли и Александер Албон пришли в команду спустя несколько лет после своего исключения из Red Bull Junior Team) [8]. Это вызывает вопросы к формату функционирования Red Bull Junior Team, в частности к тому, оправдана ли политика поддержки большого числа гонщиков и нахождения среди них «самого идеального» — возможно, более точечный выбор позволил бы Red Bull уменьшить инвестиции в молодежную программу и в то же время увеличить их эффективность.
- Если взять статистику выступления всех пилотов за Toro Rosso с учетом набранных ими очков, силы команды в период выступления каждого пилота и силы их напарников по команде, а далее сравнивать показатели со средними значениями, то можно понять, что не все гонщики, хорошо выступавшие в Toro Rosso, получали место в Red Bull. Если Феттель, Ферстаппен, Гасли и Риккардо выступали достаточно неплохо и в итоге садились за руль «главной» команды, то, например, Карлос

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

Сайнс и Жан-Эрик Вернь, которые выступали не хуже других пилотов, своего шанса не получили [3] (*Zakharchenko, 2017*). Особенно странно это выглядит на фоне того, что Александр Албон и Даниил Квят, чьи результаты можно назвать очень средними, если не слабыми, в итоге оказывались в Red Bull, в отличие от своих соперников. В связи с этим возникают вопросы к тому, как Red Bull распоряжается имеющимися у компании кадрами.

- Если посмотреть на то, сколько лет в среднем выступают пилоты в Toro Rosso, то можно сделать вывод, что политика команды рассчитана на то, чтобы в краткие сроки проверять способности пилотов и затем также довольно быстро «поднимать» пилотов в основную команду. Средний период выступления пилотов в TR — 2 сезона, а если говорить только о длительности выступления тех пилотов, которые после TR перешли в Red Bull, то здесь данный показатель равняется 1,24 сезона. Это значит, что концерн Red Bull ожидает от своих гонщиков, что они уже в первый год выступления в Toro Rosso продемонстрируют свой потенциал как следует, и затем на основании этого ищет варианты, как можно данных пилотов посадить за руль основной команды. Иногда для этого Red Bull даже приходится «высаживать» других пилотов.
- Если проанализировать то, как пилоты, прошедшие школу Toro Rosso, выступали в Red Bull, то можно понять, что в целом кадровая политика в данном вопросе является достаточно эффективной. Себастьян Феттель и Макс Ферстаппен подтвердили свой класс и выступали так же хорошо, как и в TR. Даниэль Риккардо, который в «молодежной» команде ехал на примерно среднем уровне, в Red Bull раскрыл свой потенциал, что подтверждается 7 победами и 22 подиумами за 5 сезонов выступлений. Даниил Квят, который попал в Red Bull, проведя довольно слабый сезон за Toro Rosso, также начал ездить лучше за рулем более сильной машины, и в результате начал выступать на среднем уровне. Александр Албон, который показывал средние результаты в «младшей» команде, сохранил такой же темп и в Red Bull, и чтобы к нему не возникало вопросов, он должен уже в ближайшее время улучшить свои показатели. Единственным пилотом, полностью не оправдавшим ожиданий, стал Пьер Гасли: несмотря на неплохие выступления в Toro Rosso, он провалил 2019 год в составе Red Bull, за что в итоге и был переведен обратно в TR.

- Концерн Red Bull несколько раз за свою историю применял ротацию пилотов прямо по ходу сезона: 4 раза сменялись гонщики внутри Toro Rosso, и целых 2 раза происходил обмен пилотов между 2 командами компании, что является уникальным случаем для Формулы-1. Эффективность «внутренних» обменов стоит признать невысокой, так как в большинстве случаев пилоты-сменщики выступали все же ниже уровня своих предшественников. Наиболее оптимальной можно назвать замену Скотта Спида на Себастьяна Феттеля в 2007 году, так как немец в отличие от американца смог принести команде очки. В случае с остальными обменами стоит сказать, что Red Bull стоило проявить больше терпения по отношению к замененным гонщикам или же найти более равноценную замену. Если говорить про обмены между командами, то здесь ситуации разные. В 2016 году от обмена выиграла только команда Red Bull, которая за счет обмена Даниила Квята на Макса Ферстаппена получила в свои ряды более сильного пилота [1] (*Zakharchenko, 2016*). Однако при этом, по статистике, уровень выступлений самого Ферстаппена слегка снизился по отношению к выступлениям за Toro Rosso. Сама же «молодежная» команда оказалась в проигрыше, ибо получила в свое распоряжение Квята, который был очень демотивирован и в результате не принес должной пользы команде [2] (*Zakharchenko, 2016*). В 2019 году обмен прошел успешнее, ибо от него выиграли все стороны. Red Bull улучшил свои выступления за счет того, что «поднятый» в команду Александр Албон стал выступать лучше, чем в Toro Rosso, и набрал больше очков, чем отправленный в TR Пьер Гасли [6] (Kozhevnikov, 2019). Пьер же после своего провала в Red Bull почувствовал то, что с него сняли лишнюю ответственность, и в результате после обмена поехал даже быстрее, чем Албон (по взвешенной статистике), и апофеозом этого выступления стало 2-е место Пьера на Гран-При Бразилии 2019 года [4] (*Zakharchenko, 2019*). Таким образом, потенциально обмен между 2 командами концерна Red Bull может быть очень эффективен, однако необходимо учитывать дополнительные, прежде всего психологические факторы для того, чтобы в выигрыше были обе команды и все пилоты.
- С развитием команды Toro Rosso повышается ее роль в формировании состава пилотов Red Bull. Так, представитель Red Bull Junior Team был в основной команде уже с первого года ее выступлений (им был Кристиан Клин, который не выступал в Toro Rosso), однако

creativeconomy.ru

ISSN 1994-6929

все же основной движущей силой Red Bull в первые годы существования 2 команд в Ф-1 были пилоты, изначально не связанные с Red Bull (Дэвид Култхард и Марк Уэббер). Однако начиная с 2009 года в составе Red Bull есть минимум один пилот с опытом выступления в Toro Rosso, а с 2014 года Red Bull комплектуется исключительно теми гонщиками, которые прошли через молодежную команду. Это значит, что со временем Toro Rosso развивалась и действительно начала быть для корпорации Red Bull основным полигоном подготовки пилотов для главной команды [5] (Zolov, 2018). И пока этот статус сохраняется, то, безусловно, определенная целесообразность в существовании Toro Rosso есть.

Заключение

На основании всех вышеуказанных фактов стоит сказать следующее:

1. В целом идея команды-сателлита в Red Bull работает эффективно: Toro Rosso действительно помогает оценивать потенциал гонщиков и подготавливать их для выступления в основной команде.
2. Компании Red Bull стоит более внимательно подходить к вопросу перевода гонщиков из «молодежной» команды в «основную», а также к вопросу ротации гонщиков по ходу сезона. По статистике стало ясно, что некоторые пилоты, достаточно хорошо выступавшие в Toro Rosso, места в Red Bull не получали, а изменения в составе гонщиков не всегда приводили к повышению эффективности выступлений для обеих команд концерна. Таким образом, Red Bull стоит более объективно смотреть на выступления своих пилотов и на основе этого принимать более конструктивные решения по составу гонщиков, так как в том числе и это является залогом успеха концерна в Формуле-1.
3. Необходимо пересмотреть модель реализации программы Red Bull Junior Team. Возможно, когда Red Bull только начинал экспансию в автоспорт, активный поиск талантов в большом количестве по всему свету имел место быть, но сейчас по прошествии многих лет становится ясно, что слишком много средств концерн отдает на поддержку пилотов, которые даже до Toro Rosso не добираются (а таких почти 80%), что снижает эффективность программы. Возможно, более точечный поиск кандидатов и более тщательная работа с ними позволят сделать так, что Red Bull будет быстрее отсеивать тех, кто компании не подходит, и в то же время быстрее понимать, какой гонщик действительно может

принести пользу концерну и как стоит выстроить его в путь в молодежных сериях и Формуле-1.

Именно так выглядит один из самых необычных примеров партнерства в профессиональном спорте. Как можно видеть, у него есть как плюсы, связанные с реализацией основных преимуществ подобного партнерства, так и минусы, связанные с возможными ошибками менеджмента, вызываемыми сложностью взаимодействия между 2 сторонами. Остается следить за тем, будут ли использоваться партнерские отношения подобного рода в будущем другими участниками спортивного рынка. Так или иначе данный процесс может играть довольно значительную роль в развитии профессионального спорта и достижении различными субъектами успехов при осуществлении своей деятельности в спортивной индустрии. ■

creativeconomy.ru

ИСТОЧНИКИ:

1. Захарченко Д. На темной стороне с «Ред Булл». Даниил Квят и история понижения. Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3300599-daniil-kvjat-iz-toro-rosso-v-red-bull-i-obratno.html (дата обращения: 01.05.2020).
2. Захарченко Д. Почему «бычок» качается? Итоги сезона «Торо Россо». Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3299229-toro-rosso-itogi-sezona-komandy-daniila-kvjata.html?utm_source=copypaste (дата обращения: 08.05.2020).
3. Захарченко Д. Торо Россо»: разрушим до основанья…Итоги сезона экс-команды Квята. Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3322279-eks-komanda-daniila-kvjata-toro-rosso-proigrala-reno-i-smenila-pilotov.html (дата обращения: 06.05.2020).
4. Захарченко Д. Феттель проиграл впервые за 5 лет, Квят не добил Гасли. Кто кого победил в Ф-1. Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3916625-lekler-pobedil-fettelja-kvjat-proigral-gasli-dueli-v-formule-1-sezona-2019.html (дата обращения: 02.05.2020).
5. Золов В. Помощь брату в ущерб себе. Как провела год старая-новая команда Квята. Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3613483-komanda-toro-rosso-v-sezone-2018-formuly-1-devjatoe-mesto.html (дата обращения: 03.05.2020).
6. Кожевников А. Ред Булл» тасовал напарников Ферстаппена и Квята. Но кто всё-таки лучше?. Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3924975-red-bull-v-sezone-formuly-1-2019-goda-proval-gasli-uroven-albona.html (дата обращения: 01.05.2020).

ISSN 1994-6929

7. Кустов Е. Ред Булл» 2 раза уволил Квята и теперь зовет обратно. Надо соглашаться. Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3528175-daniil-kvjat-mozhet-vernutsja-v-formulu-1-v-sostave-toro-rosso.html (дата обращения: 10.05.2020).
8. Кустов Е. Торо Россо назвал напарника Квята в США, Выбор очень странный. Championat.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.championat.com/auto/article-3318851-naparnikom-daniila-kvjata-na-gran-pri-ssha-stanet-brendon-hartli.html (дата обращения: 05.05.2020).
9. Bell A., Smith J., Sabel C. E., Jones K. Formula for success: multilevel modelling of Formula One driver and constructor performance 1950–2014 // Journal of Quantitative Analysis in Sports. — 2016. — № 2. — p. 99-112. — doi: 10.1515/jqas-2015-0050.
10. Cygan A. Are all sports special? Legal issues in the regulation of Formula One motor racing // European Business Law Review. — 2007. — № 6. — p. 1327-1351.
11. Drivers. Formula One Group. [Электронный ресурс]. URL: https://www.formula1.com/en/drivers.html (дата обращения: 02.05.2020).
12. Standings. Archive 1950-2019. Formula One Group. [Электронный ресурс]. URL: https://www.formula1.com/en/results.html/1950/races/94/great-britain/race-result.html (дата обращения: 01.05.2020).
13. Teams. Formula One Group. [Электронный ресурс]. URL: https://www.formula1.com/en/teams.html (дата обращения: 03.05.2020).
14. Judde C., Booth R, Brooks R. Second place is first of the losers: an analysis of competitive balance in Formula One // Journal of Sports Economics. — 2013. — № 4. — p. 411-439. — doi: 10.1177/1527002513496009.
15. Kunz R., Elsässer F., Santomier J. Sport-related branded entertainment: the Red Bull phenomenon // Sports, Business and Management. — 2016. — № 5. — p. 520-541. — doi: 10.1108/SBM-06-2016-0023.
16. Mourao P. The Economics of Motorsports: The Case of Formula One. — London: Palgrave Macmillan, 2017.
17. Philipps A. J. K. Uncovering Formula One driver performances from 1950 to 2013 by adjusting for team and competition effects // Journal of Quantitative Analysis in Sports. — 2014. — № 2. — p. 261-278.
18. Reid C. 20 brands that defined F1. Raconteur.net. [Электронный ресурс]. URL: https://www.raconteur.net/business-innovation/20-brands-that-defined-f1 (дата обращения: 04.05.2020).
19. Smith L. The top 10 most famous brands in Formula 1. Raconteur.net. [Электронный ресурс]. URL: https://www.raconteur.net/business-innovation/the-top-10-most-famous-brands-in-formula-1 (дата обращения: 08.05.2020).
20. Tsiotsou R. Developing a scale for measuring the personality of sport teams // Journal of Services Marketing. — 2012. — № 4. — p. 238-252. — doi: 10.1108/08876041211237541.

21. Walthert M. F1 team budgets: which teams are getting the best value for their money in 2015? Bleacherreport.com. [Электронный ресурс]. URL: https://www.bleacherreport.com/articles/2550212-f1-team-budgets-which-teams-are-getting-the-best-valuefor-their-money-in-2015 (дата обращения: 02.05.2020).

REFERENCES:

Bell A., Smith J., Sabel C. E., Jones K. (2016). *Formula for success: multilevel modelling of Formula One driver and constructor performance 1950–2014 Journal of Quantitative Analysis in Sport. 12* (2). 99-112. doi: 10.1515/jqas-2015-0050.

Cygan A. (2007). *Are all sports special? Legal issues in the regulation of Formula One motor racing European Business Law Review. 18* (6). 1327-1351.

DriversFormula One Group. Retrieved May 02, 2020, from https://www.formula1.com/en/drivers.html

Judde C., Booth R, Brooks R. (2013). *Second place is first of the losers: an analysis of competitive balance in Formula One Journal of Sports Economics. 14* (4). 411-439. doi: 10.1177/1527002513496009.

Kunz R., Elsässer F., Santomier J. (2016). *Sport-related branded entertainment: the Red Bull phenomenon Sport, Business and Management. 6* (5). 520-541. doi: 10.1108/SBM-06-2016-0023.

Mourao P. (2017). *The Economics of Motorsports: The Case of Formula One* London: Palgrave Macmillan.

Philipps A. J. K. (2014). *Uncovering Formula One driver performances from 1950 to 2013 by adjusting for team and competition effects Journal of Quantitative Analysis in Sports. 10* (2). 261-278.

Reid C. 20 brands that defined F1Raconteur.net. Retrieved May 04, 2020, from https://www.raconteur.net/business-innovation/20-brands-that-defined-f1

Smith L. The top 10 most famous brands in Formula 1Raconteur.net. Retrieved May 08, 2020, from https://www.raconteur.net/business-innovation/the-top-10-most-famous-brands-in-formula-1

Standings. Archive 1950-2019Formula One Group. Retrieved May 01, 2020, from https://www.formula1.com/en/results.html/1950/races/94/great-britain/race-result.html

TeamsFormula One Group. Retrieved May 03, 2020, from https://www.formula1.com/en/teams.html

Tsiotsou R. (2012). *Developing a scale for measuring the personality of sport teams Journal of Services Marketing. 26* (4). 238-252. doi: 10.1108/08876041211237541.

Walthert M. F1 team budgets: which teams are getting the best value for their money in 2015?Bleacherreport.com. Retrieved May 02, 2020, from https://www.bleacherreport.com/articles/2550212-f1-team-budgets-which-teams-are-getting-the-best-valuefor-their-money-in-2015

ISSN 1994-6929