

Ильин А. Б., канд. экон. наук, доцент кафедры теории и практики конкуренции, Университет «Синергия», г. Москва, AI-1988@yandex.ru

Формирование компетенций в отрасли российского автоспорта как фактор развития социального предпринимательства

В статье анализируется современное состояние российского автомобильного спорта через призму компетентностного подхода к спортивной индустрии. Представлены результаты авторских социологических опросов, которые, с одной стороны, показывают заинтересованность молодежи в появлении образовательных школ по подготовке квалифицированных спортсменов, с другой — отражают низкую информированность населения об автомобильных соревнованиях и, как следствие, отсутствие знаниевых компетенций о данной отрасли. Однако, по мнению автора, развитие картинг-центров в России на основе государственно-частного партнерства, введение специализированных курсов в образовательный процесс общего, среднего и высшего образования могли бы способствовать достижению социального эффекта от популяризации автоспорта в России и затем повышению результатов спортсменов на международной арене. С точки зрения теории предпринимательства подобного рода действия могут оказать огромную поддержку развитию социального предпринимательства.

Ключевые слова: предпринимательство, автоспорт, «Формула-1», автомобильная промышленность, социальное предпринимательство, предпринимательские компетенции, спортивный менеджмент.

Введение

Одной из составляющих спортивного бизнеса как части индустрии развлечений становится расширение проводимых в России соревнований по автомобильным гонкам. Точкой бифуркации можно считать 2014 г., когда в Сочи состоялся первый в истории страны этап «Формулы-1». С точки зрения теории предпринимательства «Формула-1» для территории — это, в первую очередь, не сама гонка, а целый комплекс сопутствующих услуг для населения: туризм, ресторанный бизнес, транспорт, сувенирная продукция. С социальной точки зрения международный автоспортивный чемпионат — это бизнес-идея для социального проектирования, а конкретно, услуг в сфере массового обучения основам автоспортивного менеджмента и, что не менее

важно, создания доступных для населения картинг-центров.

Проблемным фактором можно считать тот факт, что автоспорт в России по-прежнему остается малопривлекательным для различных категорий населения. Он «не понятен» как рядовому болельщику, так и инвестору. Как и в случае с предпринимательством во времена социалистического строительства, взаимоотношения между «Формулой-1» и Россией не складывались. В советский период «королевские гонки» считались антисоветским спортом, «железный занавес» отечественным спортсменам был закрыт для знакомства с западной автогоночной культурой и европейскими автодромами. Не было также и литературы о «Формуле-1», телевизионных трансляций. «Формула-1» подобно предпринимательству, менеджменту и маркетингу стала популя-

ризироваться в России только после распада СССР. Однако «от слов к делу» удалось перейти только в 2010 году — с тех пор, как Виталий Петров стал первым российским гонщиком «Формулы-1», дебютировав за команду «Рено». Затем появилась российская команда «Маруся». Благодаря молодежной программе «Ред Булл» с 2014 г. в «Формуле-1» участвует Даниил Квят, и именно в 2014 г. в календарь чемпионата вошло первое Гран-при России на «Сочи Автодроме» — первом в РФ автогоночном комплексе, разработанном специально для проведения «Формулы-1».

С точки зрения информационного освещения и популяризации уровень внимания жителей России к «королевским гонкам» находится на очень низкой ступени. Периодически, но с разной частотой, их трансляции по ТВ наблюдают чуть более 1,5 млн человек, а это приблизительно 1% населения страны. При этом аудитория отдельных этапов, как правило, не достигает отметки и в 1 млн российских телезрителей. Такое положение не может не сказываться отрицательно на сопутствующих бизнес-процессах. В частности, эти соревнования не являются привлекательными для российских спонсоров, чьи интересы доминируют на внутреннем рынке.

Еще 10 лет назад отечественная аудитория трансляций «Формулы-1» составляла немногим меньше, чем сейчас у Российской футбольной премьер-лиги (РФПЛ) — около 7 млн человек. При этом трансляции отдельных этапов смотрели по 4 млн, а некоторые гонки собирали у телеэкранов до 6 млн россиян. Но ситуация стала меняться в худшую сторону. Например, даже историческую для страны гонку в Австралии в 2011 г., которая впервые принесла пилоту из России Виталию Петрову подиум, посмотрели лишь 1,1 млн российских граждан.

В начале нулевых «Формулу-1» показывал один из федеральных телеканалов страны РТР (ныне «Россия 1»). В те годы максимальное значение отечественной ТВ-аудитории одной трансляции, как уже отмечалось,

равнялось 6 млн человек. Однако с 2005 года «Формула-1» перешла на менее рейтинговые каналы, имевшие и меньший охват населения («Рен-ТВ» и «Спорт» / «Россия 2»). В итоге российская ТВ-аудитория отдельных этапов в 2009–2012 гг. снизилась до 1–1,6 млн человек, а в 2013–2014 гг. вообще находилась около отметки 1 млн телезрителей (0,6–1,1 млн чел.). В целом динамика пиковой в сезоне популярности трансляций «Формулы-1» среди российских телезрителей показана в табл. 1.

Таблица 1. Интерес россиян к телетрансляциям «Формулы-1» [Корытов, 2017]

Table 1. The Interest of Russians to television transmissions «Formula-1»

Год	Максимальная российская ТВ-аудитория для одного этапа за сезон, млн чел.
2003	5,8
2004	5,7
2005	1,3
2006	2,3
2007	1,8
2008	1,7
2009	1,3
2010	1,6
2011	1,6
2012	1,5
2013	1,1
2014	0,9

Исключение в общей картине составляет лишь первый в истории гонок российский этап в Сочи (Гран-при России 2014 г.), который посмотрели 3,4 млн россиян (2,32% населения России), что более чем в три раза превышает показатель каждого из предыдущих этапов двух последних сезонов. Теоретически успехи Даниила Квята должны вызывать заметное повышение внимания среди болельщиков. Но, как очевидно из табл. 1, появление Петрова (2010–2012 гг.) лишь незначительно увеличило этот показатель.

Данный фактор может стать определяющим, если у российских участников будут высокие достижения, причем тогда, когда они станут скорее традицией, нежели исключением. Основная проблема низких показателей гонщиков из России на мировой арене заключается в том, что в России не было и по-прежнему нет условий для того, чтобы молодые пилоты развивали свои способности. Таким образом, формирование автоспортивных компетенций может идти по двум направлениям: создание картинг-центров и обучение автоспортивным знаниям в школах, колледжах и вузах.

Потребность в создании спортивно-образовательных организаций для развития массового спорта

Спортивная индустрия подвержена значительному количеству политических, экономических, институциональных и иных рисков. В настоящее время наблюдаем тенденцию влияния геополитических отношений между государствами на спортивную составляющую. Допинговые скандалы привели к изолированию России от участия в международных спортивных соревнованиях. При этом после Зимних Олимпийских игр 2014 г. в Сочи Российская Федерация взяла на себя обязательства организовать ряд крупных спортивных мероприятий: Чемпионат мира по водным видам спорта (2015 г.), Чемпионат мира по хоккею (2016 г.), Кубок конфедераций по футболу (2017 г.), Чемпионат мира по футболу (2018 г.), Всемирная зимняя Универсиада (2019 г.), Чемпионат мира по боксу (2019 г.), этап Чемпионата мира по автомобильным гонкам в классе машин «Формула-1» (с 2014 по 2025 гг. ежегодно). Последний, по мнению автора, наименее чувствителен к политическому влиянию и может стать опорой с точки зрения внимания к организации мегаспортивного события, в случае, если другие виды спорта будут подвержены давлению со стороны политических акторов.

При этом текущее состояние государственного финансирования спорта в России, государственного контроля требует, в том числе, институциональных преобразований. Необходимо развивать бизнес-сектор экономики спорта с целью недопущения негативной тенденции сокращения количества профессиональных клубов, снижения эффективности их работы, сокращения рынка труда спортсменов, тренеров, судей, закрытия спортивных школ олимпийского резерва. На фоне отстранения российских легкоатлетов от Олимпийских игр представляется актуальной перспектива создания собственных профессиональных лиг по типу американской бизнес-модели. Требуется кардинальная институциональная перестройка отечественной спортивной индустрии, начиная с начальной подготовки спортсменов, поскольку уже на ранней стадии жизненного цикла можно проследить ряд негативных моментов.

Так, локальное эмпирическое исследование, проведенное автором в составе исследовательской группы Маркетинговой компании «ИНМАРКС» в 2012 г., целью которого явился анализ отношения населения г. Рыбинска Ярославской области, а именно, непосредственных получателей услуги — школьников, к дополнительным образовательным услугам, оказываемым образовательными учреждениями города, центрами дополнительного образования детей, коммерческими организациями, спортивными школами, дворцами культуры и т. д., показало на примере данного малого города России, что 37% посещают СДЮСШОРы, и они являются лидерами среди остальных досуговых центров (табл. 2). Количество респондентов составило 850 человек.

В конце анкеты респондентам предлагалось определить, какие еще дополнительные образовательные услуги они хотели бы видеть в Рыбинске в ближайшем будущем. Вначале из закрытого списка школьники выбирали направления, которые необходимо развивать (рис. 1). По мнению учащихся, приоритет должен быть отдан оздоровитель-

Таблица 2. Распределение досуговых объединений по посещаемости

Table 2. Distribution of leisure associations in attendance

Объединения	Процент от числа посещающих дополнительные занятия, %
СДЮСШОРы	37,0
Музыкальные и художественные школы, танцевальные коллективы во дворцах культуры	30,2
Индивидуальные занятия (услуги репетитора)	23,7
Тренажерные залы, бассейны	13,7
Центр детского творчества «Солнечный»	12,1
Языковые школы	11,2
Объединения на базе образовательных учреждений	6,9
Центр дополнительного образования детей «Молодые таланты»	4,5
Центр детского и юношеского туризма и экскурсий (ЦДЮТЭ)	3,5
Центр детского и юношеского технического творчества (ЦДЮТТ)	1,5
Дистанционные образовательные услуги посредством сети Интернет	0,6

Источник: составлено автором.

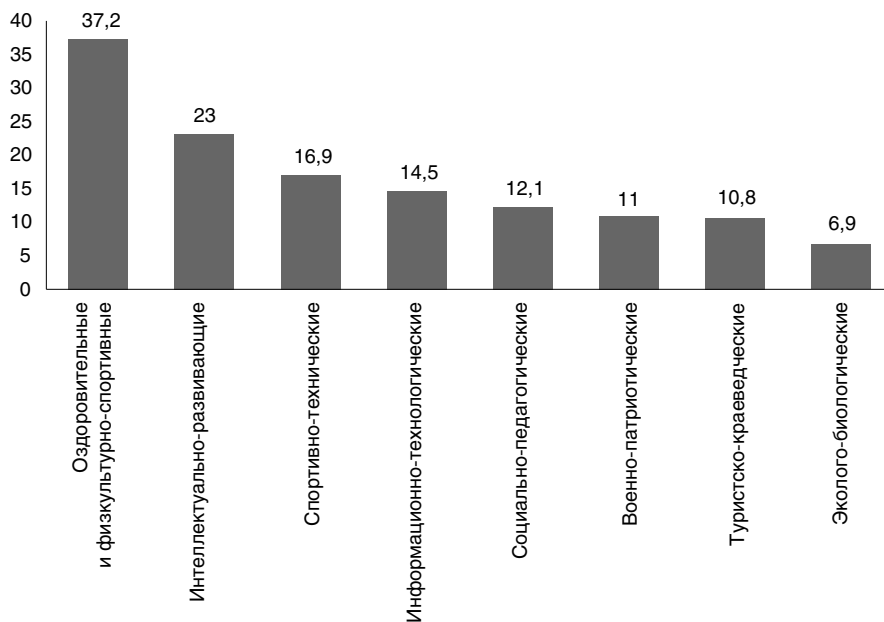
**Рис. 1.** Распределение ответов на вопрос: какие образовательные программы вы хотели бы видеть в большем количестве в нашем городе, %

Fig. 1. Distribution of answers to the question «What educational programs would You like to see in greater numbers in our city?», in %

Источник: составлено автором.

Таблица 3. Пожелания школьников относительно развития в Рыбинске сферы дополнительных образовательных услуг (представлены выборочные ответы спортивной тематики)

Table 3. The Wishes of students concerning the development in Rybinsk areas of additional educational services (represented by the sample responses sports subjects)

Ответы школьников	Процент от числа ответивших на данный вопрос, %
Открытый теннисный корт	15,3
Картинг-клуб, автодром	14,0
...	9,8
Боевые искусства: бои без правил, бокс, вольная борьба, греко-римская борьба, дзюдо, каратэ, кикбоксинг, кудо, кунг-фу, школа боевых искусств, джиу-джитсу, самбо, рукопашный бой, реслинг, смешанные единоборства	5,9
...	3,7
...	3,4
Футбол: большее количество футбольных полей, современный футбольный стадион, спортивная футбольная школа (высшего класса), развитие инфраструктуры для футбола	3,4
...	3,2
...	2,9
...	2,4
...	2,4
Дайвинг, серфинг, гребля на байдарках, прыжки в воду, плавание	2,4
Баскетбольные площадки, волейбольные площадки, гандбол	2,1
Развитие хоккея: современная ледовая арена, хоккейный клуб	2,1
Секции по стрельбе: стрельба из лука, тир для пулевой стрельбы	2,1
...	2,1
...	1,6
...	1,6
...	1,3
Биатлон	1,3
Обучение фигурному катанию	1,3
...	1,0
...	1,0
Новые турники и брусья по всему городу	1,0
Парашютный спорт	1,0
Спортивные мотоциклы, мотоклуб, мотофристайл	1,0
Скалолазание	1,0
Настольный теннис	0,8
Сноубординг	0,8
Конноспортивная школа	0,5
...	0,5

Источник: составлено автором.

ным и физкультурно-спортивным направлениям подготовки (37,2%).

Затем респондентам предлагалось вписать свои рекомендации, и школьники продемонстрировали разносторонние интересы — от желания заниматься в «классических» секциях до приверженности новым, развившимся в последние годы молодежным течениям. Стоит отметить, что с последним блоком анкеты справились около 400 респондентов — часть ответов по основным спортивным соревнованиям представлена в табл. 3.

Результаты данного исследования, с одной стороны, показывают востребованность спорта у будущего поколения России, с другой — отражают неудовлетворительное состояние спортивной инфраструктуры в малых городах России. Существует глобальный риск деградации спортивной составляющей среди населения. Например, если мы говорим о развитии автомобильного спорта в России, то для этого как минимум необходимо подготавливать спортсменов-профессионалов. Как следствие, нашим городам не хватает картинг-центров: большинство из имеющихся основной целью видят развлечение, нежели спорт. При этом все они являются хозяйствующими субъектами и оказывают услуги населению за определенную плату, внести которую может не каждый школьник. По мнению руководителя «Формулы-1» с 1970-х гг. по 2017 г. Берни Экклстоуна, для повышения интереса автоспорта в России «нужно развивать картинг — именно с него все и начинается. Я поддерживаю что-то подобное в Англии, где мы стараемся максимально упростить занятия картингом, чтобы детям не приходилось отрываться от школы, но при этом была возможность заниматься спортом. Нужен кто-то, кто скажет: “Теперь мы будем развивать картинг во всех регионах страны. И маховик запустится. Все большое начинается с малого”» [Экклстоун, 2016].

Идеальная карьерная лестница автогонщика выглядит следующим образом: кар-

тинг, национальные «формулы», «Формула-3», серия GP3, серия GP2 и, наконец, «Формула-1». Берни Экклстоун однажды сказал: «Наверное, самый быстрый гонщик живет в Сибири, но только об этом никто никогда не узнает» [Фабричнова, 2014]. Сегодня в России нет возможности «этому быстрому гонщику» себя показать, в то время как за рубежом талантливые пилоты поддерживаются национальными автомобильными клубами.

В России необходима структура, которая соединила бы заинтересованность российских компаний и пилота под российским флагом. Так сложилось, что в России нет культуры для автоспорта, у нас нет трасс, и географически страна расположена слишком далеко от Европы. Ведь все, что касается гонок мирового уровня, в том числе «Формулы-1», в основном происходит именно в Англии и Италии.

В этой связи России необходим кардинально новый подход к финансированию спорта с целью его развития в условиях добросовестной конкуренции для вовлечения в занятия спортом и роста зрительской аудитории. Для достижения первой цели можно пойти путем социального предпринимательства посредством разработки и реализации социальных проектов, направленных на создание доступных картинг-школ не только в Москве, но и во всех регионах России. Для начала подобного рода картинг-центр должен располагаться как минимум в каждом субъекте Федерации. Можно пойти по пути государственно-частного партнерства — построить в каждом регионе гоночную трассу, территория под которую могла бы предоставляться потенциальному частному инвестору на льготных условиях. Помимо трассы, комплекс включал бы в себя досуговые центры, точки питания, супермаркет, гостиницу. Иными словами, центр мог бы стать «объектом выходного дня», когда каждая категория населения смогла бы удовлетворить необходимые потребности; при этом на гоночной трассе происходил бы

образовательный процесс: обучение молодежи основам гоночного мастерства, школа экстремального вождения для действующих водителей; как следствие, формировалась бы автомобильная культура в субъектах Российской Федерации.

Компетенции в отрасли автомобильного спорта

Автор вводит понятие «автоспортивные компетенции», в которое включает совокупность знаний, пониманий и умений в отрасли профессионального автомобильного спорта, где знания и понимания формируются посредством тренингов, мастер-классов и образовательных курсов, а умения — в школах картинга и непосредственно на гоночных трассах.

Знание и понимание автомобильного спорта в России наблюдается только среди стейкхолдеров автоспорта. Для доказательства данного тезиса автором в марте 2017 г. проведен социологический опрос среди студентов Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. Опросный лист включал базовые вопросы, ответы на которые необходимо знать даже незаинтересованному спортивному болельщику. Результаты анкетирования представлены в табл. 4.

«Когда о человеке говорят “он компетентен”, это означает, что он знает, понимает или умеет что-либо делать. Лучше всего, когда он знает, понимает и умеет одновременно» [Рубин, 2016 б, с. 450]. Безусловно, такое сочетание необходимо для занятия профессиональной деятельностью. С точки зрения популяризации автомобильного спорта среди болельщиков компетенции в нем должны сводиться как минимум к знанию и пониманию основ спортивной индустрии.

Таким образом, для формирования знаковых компетенций в отрасли автомобильного спорта необходимо внедрение в образовательный процесс курсов по спортивному бизнесу. В школах и колледжах данной

тематике можно посвятить определенное количество часов в рамках существующих курсов. В высшей школе это может быть специальный курс «Основы автомобильного спорта». В настоящий момент ни в одном вузе такого курса не существует, хотя определенные предпосылки к этому имеются, в частности, в МАДИ, МГТУ имени Баумана, РУДН, МАМИ, Тольяттинском государственном университете готовят инженеров для участия в международных инженерных студенческих соревнованиях «Формула Студент». Цель каждой команды — спроектировать и построить болид по специальному регламенту. Судьями оцениваются не только динамические качества болида, но и инженерные решения, примененные в процессе его создания, а также экономическая составляющая проекта. Подготовка спортивных менеджеров, в том числе в отрасли автомобильного спорта, осуществляется в рамках программ профессиональной подготовки и повышения квалификации «Спортивный менеджмент» на экономическом факультете МГУ имени М. В. Ломоносова, а также Российским международным олимпийским университетом в Сочи; подготовка бакалавров-менеджеров и маркетологов осуществляется в том числе в Российском экономическом университете имени Г. В. Плеханова и Московском финансово-промышленном университете «Синергия». Однако перечисленные программы носят адресный характер, а для популяризации автоспорта в России необходимо внедрение основ автомобильного спорта во все уровни и направления подготовки.

Динамика посещаемости автоспортивных мегасобытий как показатель интереса к данному виду спорта

В настоящее время российский автоспорт переживает период ограниченного роста: практически в каждом мировом чемпионате или гоночной серии присутствуют

Таблица 4. Результаты авторского опроса студентов на предмет знаниевых компетенций в области автомобильного спорта

Table 4. Results of author's survey of students on a subject knowledge competencies in the field of motor sport

№ п/п	Вопрос	Правильный ответ	Доля верно ответивших, %
1	Где были организованы первые автомобильные гонки?	Монако Италия Франция¹	30
2	В каком году прошли первые ралли-заезды?	1927 1894² 1953	30
3	В каком году состоялась первая гонка в рамках чемпионата мира «Формула-1»?	1950³ 1948 1953	60
4	Какие классы автомобильных гонок выступают в качестве бэкграунда «Формулы-1»?	Формула X Формула 2, 3⁴ Формула А, В, С	60
5	Первое технологическое новшество в мире автомобильного спорта было от компании...	Cooper⁵ Porsche Alfa Romeo	0
6	Ежегодный платеж за право проведения этапа «Формулы-1» в России составляет...	0 млн долл. 40 млн долл.⁶ 200 млн долл.	30

¹ Первая автомобильная гонка была организована парижской газетой *Le Petit Journal* и состоялась 22 июля 1894 г. Ее длина составила 128 км, она представляла собой автопробег из Парижа в Руан. То есть вначале гонки представляли собой автопробеги между городами, а затем развились в полноценные состязания, предъявляющие серьезные требования как к пилотам, так и к надежности автомобилей. Развитие технологий и мастерства пилотирования привело к росту скоростей, которые вскоре превысили отметку 160 км/ч.

² В 1894 году — это была гонка между Парижем и Руаном. Данное событие стало началом периода дорожных гонок между городами во Франции и в других европейских странах. В этот период появились многие правила, существующие и сегодня. Первым из масштабных стало ралли Париж-Бордо-Париж в июне 1895 г., выигранное Эмилем Левассором на *Panhard*; 1178 км, 48 часов и 48 минут, средняя скорость — 24 км/ч. Всего восемь лет спустя в гонке Париж-Мадрид Фернан Габриэль преодолел дистанцию 550 км, пять с четвертью часов, средняя скорость — 105 км/ч.

³ 13 мая 1950 г., на трассе Сильверстоун в Англии. Ее выиграл итальянец Джузеппе Фарина на *Alfa Romeo*. Фарина лишь ненамного опередил своего партнера по команде — аргентинца Хуана-Мануэля Фанхио, который в следующие семь лет пять раз становился чемпионом мира.


⁴ Класс «Формула-2» выступает в качестве последней ступени к «Формуле-1»; класс «Формула-3» — молодежный национальный чемпионат в Германии, Италии и других странах.

⁵ ...*Cooper*, заднемоторные болиды. До этого в гонках Гран-при 1934–1939 гг. команда *Auto Union* уже использовала заднемоторные болиды конструкции Фердинанда Порше, но они отличались очень сложным поведением на трассе, в то время как *Cooper T43/T51* выделялись очень хорошей управляемостью, но слабым мотором. Отчасти этому способствовали новые изменения в регламенте. Введенные в 1954 г. безнаддувные двигатели 2,5 л рабочего объема уже превысили 300 л.с.

⁶ Контракт с менеджментом «Формулы-1» на право проводить Гран-при России с 2014 по 2020 гг. подписал Михаил Капирулин, гендиректор Центра передачи технологий строительного комплекса Краснодарского края «Омега». Это открытое акционерное общество, единственным собственником которого является краевая администрация, и стало тем самым местным промоутером этапа «Формулы-1» в России. Деньги «Омге» для платежа ФОМ за право проведения гонки выделили из бюджета Краснодарского края.

Ежегодный платеж превысит 40 млн долл., то есть минимум 280 млн долл. за семь лет, а «Коммерсантъ» со ссылкой на неназванные источники сообщил о 59 млн долл. в первый год и повышении этой суммы на 10% ежегодно, то есть почти 560 млн долл.

Продолжение табл. 4

№ п/п	Вопрос	Правильный ответ	Доля верно ответивших, %
7	На чем еще зарабатывает «Формула-1» помимо взноса организаторов на право проведения гонки?	От продаж билетов на гонку ТВ-права на трансляцию Спонсоры ⁷	80
8	Почему новые страны заинтересованы в проведении «Формулы-1» как самой дорогой гонки в мире?	Развитие автоспорта Имидж территории ⁸ Большой доход от проведения гонки	80
9	На каком из фото представлен российский спортивный автомобиль?		100
10	В каком году в «Формуле-1» дебютировал первый российский гонщик Виталий Петров?	1950 2010 2014	30

⁷ Доход от реализованных билетов на трибуны и в зоны свободного размещения, официальный мерчендайз автодрома — вот, пожалуй, единственные доходные статьи местных промоутеров. Все остальные доходы, в частности, взносы от спонсоров, права на трансляцию, идут менеджменту «Формулы-1». Подробнее об этом в монографии автора [Ильин, 2017].

⁸ Города зарабатывают от 100 млн долл. до 500 млн долл. За последние шесть лет Гран-при Сингапура, который в нынешнем виде проводится с 2008 г., по телевизору посмотрели больше 500 млн человек, и это помогло показать глобальной аудитории Сингапур как красивое, яркое и привлекательное место для посещения.

Гран-при внес существенный вклад в увеличение доходов Сингапура от туризма: сейчас город-государство выручает от него около 120 млн долл. в год. Примерно в такую же сумму ежегодно обходится и проведение Гран-при. 60% этой суммы берет на себя правительство Сингапура.

⁹ На первом фото: *Marussia Motors* (рус. Маруся Моторс) — российская автомобильная компания, анонсировавшая производство спортивных автомобилей под брендом *Marussia*. Основана в 2007 г. Николаем Фоменко с Ефимом Островским. Не выпустила ни одного серийного экземпляра, хотя ее руководители неоднократно заявляли обратное. Компания получила и потратила многомиллионные кредиты, проводила активную рекламную политику, главным образом для популяризации своего бренда. В качестве спонсора одной из команд и рекламодателя *Marussia* успела поучаствовать в нескольких сезонах чемпионата «Формула-1». В апреле 2014 г. компания объявила о банкротстве, все имущество было распродано.

Окончание табл. 4

№ п/п	Вопрос	Правильный ответ	Доля верно ответивших, %
11	Какой российский пилот в настоящее время (2017 г.) представляет Россию в «Формуле-1»?	Михаил Алешин Сергей Сироткин Даниил Квят Виталий Петров	30
12	Назовите фильмы на тему автомобильного спорта	«Гран-при» «Гонка» (Rush) «Гонщик» С. Сталлоне	Помимо трех базовых фильмов об автоспорте, студенты отмечали мультфильм «Тачки», серию фильмов про «Форсаж», «Призрачный гонщик», «Жажда скорости» и др.

российские пилоты, команды, трассы. Однако автомобильные соревнования — не самый популярный вид спорта в нашей стране, да и никогда не являлся таковым. Поэтому с точки зрения его популяризации проведение Гран-при «Формулы-1» в России — один из важных элементов по его развитию. Тем более в первой гонке на трассе в Сочи приняли участие российский пилот и российская команда. Можно провести аналогию с чемпионатом мира по футболу 1994 г., который прошел в США. До этого момента в Америке слабо себе представляли, что такое соккер. На сегодняшний день профессиональная спортивная лига — одна из ведущих на всем американском континенте.

Существует разобщенность между возрастными предпочтениями к автомобильному спорту и низкая заинтересованность в нем. Социологический опрос, проведенный организаторами Гран-при России «Формулы-1» в 2014 г., показал, что 85% зрителей, которые планировали посетить исторический этап — люди в возрасте от 25 до 45 лет [Советский спорт. Спецвыпуск. Гран-при России F1: полный путеводитель. С. 7]. Анкетирование, осуществленное автором в сентябре 2014 г. среди молодого населения, показало низкую известность «Формулы-1» (рис. 2).

С учетом того, что у «Сочи Автодрома» есть конкретная и измеримая цель — присутствие 100 тыс. зрителей в день проведения гонки к 2020 г., необходима точечная маркетинговая кампания, которая позволила бы этой цели достичь. Задача — иметь оптимальный баланс между зарубежными гостями и возможностью для посещения Гран-при российскими зрителями.

Что происходит в настоящее время? По информации пресс-службы «Сочи Автодрома», Гран-при России 2015 г. в четверг, в первый день Гран-при, посетили порядка 20 тыс. человек, еще 25 тыс. зрителей пришли на трассу в пятницу. За квалификацией наблюдали 42 тыс. болельщиков. В воскресенье собралось свыше 52 тыс. зрителей, а в общей сложности в Олимпийском парке находились 62 тыс. человек, что на несколько тысяч больше, чем 12 октября 2014 г., в день первого в истории Гран-при России. Специально для болельщиков в Олимпийском парке были установлены 11 больших экранов и около 100 точек питания, в том числе стационарные киоски и мобильные тонеры с холодными и горячими закусками. Для обеспечения питания персонала трассы, участников соревнований и зрителей на трассу было доставлено 117 т. еды (в 2014 г. — 30 т.) и около 175 т. напитков (в 2014 г. — 50 т.). В зонах F1 *Village* гости

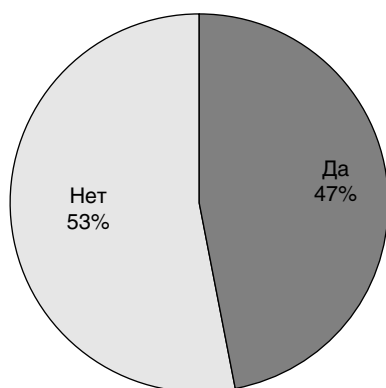


Рис. 2. Распределение ответов респондентов на вопрос: слышали ли вы о том, что в октябре 2014 г. в Сочи состоится Гран-при России в рамках Чемпионата мира по автогонкам в классе машин «Формула-1»

Fig. 2. The distribution of respondents' answers to the question «have You Heard about that in October 2014, Sochi will host the Grand Prix of Russia in the framework of world Championship racing in the class machines «Formula 1»?»

Источник: составлено автором.

приобрели свыше 7 тыс. сувениров официальной продукции «Сочи Автодрома» и команд «королевских гонок» (в 2014 г. — 50 тыс.). Ежедневно на охрану общественного порядка задействовалось около 400 сотрудников кубанской полиции, 200 военнослужащих внутренних войск МВД России, 50 курсантов и 26 казаков кубанского казачьего войска. Для работы с посетителями этапа были привлечены 1200 волонтеров (в 2014 г. — 1250); судейский корпус Гран-при насчитывал около 1000 человек; медицинскую поддержку гонщикам и зрителям оказывали около 300 сотрудников медицинской службы «Сочи Автодрома». На рисунке 3 представлена динамика посещаемости Гран-при России в 2014–2016 гг. В 2017 году в день гонки пилотов «королевских гонок» поддерживали около 60 тыс. зрителей, а всего за четыре дня гостями самой трассы стали 150 тыс. поклонников «Формулы-1».

Рисунок 3 отражает стабильную посещаемость Гран-при «Формулы-1» в Сочи. На количество зрителей на трибунах и в зоне свободного размещения никак не повлияла сезонность: первый в истории Гран-при «Формулы-1» прошел с 10 по 12 октября 2014 г.;

вторая гонка — с 9 по 11 октября 2015 г.; с 2016 г. гонка сместилась на весенний период — гоночный уик-энд состоялся в Сочи с 29 апреля по 1 мая 2016 г.; в 2017 г. — с 28 по 30 апреля. В 2018 году из-за проведения чемпионата мира по футболу «Формула-1» в Сочи вновь сместится на осень и пройдет с 28 по 30 сентября. Точка зрения автора исследования такова, что число зрителей Гран-при России в основной день, воскресенье 62–65 тыс. человек — это высокий показатель. Скептическая точка зрения о том, что в дебютный год зрители приедут, а в последующие нет — не оправдалась. Данная цифра превышает посещаемость классических автодромов в Европе. Статистика посещаемости Гран-при «Формулы-1» в ряде других стран представлена в табл. 5.

С 2016 года гонку получил право принимать Азербайджан, что вызвало общественные дискуссии. Главный аргумент критиков проведения чемпионата в Баку — экономический кризис страны. Зачастую оппозиционеры и критики власти задаются вопросом: а нужно ли нам столь дорогое удовольствие во время бушующего кризиса? Руководитель отдела маркетинга и связей с общест-

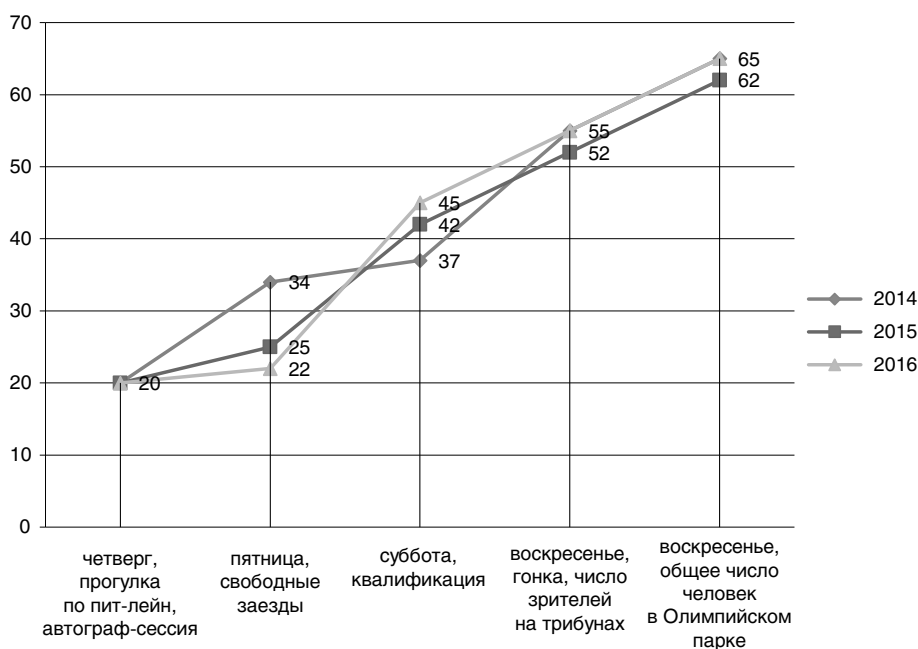


Рис. 3. Динамика посещаемости Гран-при России с 2014 по 2016 гг., тыс. человек

Fig. 3. Dynamics of attendance of the Russian Grand Prix from 2014 to 2016, thousand people

Источник: составлено автором.

венностью *Baku City Circuit* Нигяр Арпадарай [Арпадарай, 2017] заявляет о следующих преимуществах для Баку:

- жители столицы получают в пользование ровные и высокого качества дороги (основное требование к асфальтовому покрытию со стороны менеджмента «Формулы-1» и инженерного бюро Германа Тильке, чтобы оно было максимально ровным, то есть, к примеру, на 4 метра длины полотна допустимая кривизна не должна превышать 3 миллиметра);

- на время гоночного уик-энда отели вдоль трассы будут заполнены примерно на 90%, что, в свою очередь, привнесет оживление в мелкую и среднюю торговлю, ресторанный бизнес и сферу услуг в целом.

Министр молодежи и спорта Азербайджана Азад Рагимов сообщил, что на замену асфальта потрачено 12 млн долл., а на гаражное здание гоночных команд — 30 млн. Выручка от продажи билетов в 2016 г. составила 2 млн манатов (1,32 млн долл.). В свою

очередь, исполнительный директор компании *Baku City Circuit* Ариф Рагимов пояснил, что есть прямая прибыль — от продажи билетов, спонсорских пакетов — то, на чем зарабатывает промоутер: «Но также у нас есть дотации от государства и частных инвесторов, которые зарабатывают на гонке. Например, компании, которые владеют отелями, получили в течение недели огромную прибыль, так как на все время прохождения бакинского этапа все они были заполнены. Это касается и других объектов, которые получили возможность в эти дни больше заработать на туризме. Окупить гонку организаторам с первого раза невозможно, именно поэтому ее проводят несколько лет, так как она приносит большой доход стране только в долгосрочной перспективе. «Формула-1» для нас — это хорошая возможность прорекламировать свою страну. То, что мы в этом году провели гонку и получили о ней хорошие отзывы, является большой рекламой для Азербайджана. Разместить 30-секундный ро-

Таблица 5. Статистика посещаемости Гран-при «Формулы-1», в чел.

Table 5. Statistics of the Grand Prix «Formula-1» in person

Страна	2005 г.	2015 г.
Страны с развитой экономикой¹⁰		
Сан-Марино	80 000 (Фактор <i>Ferrari</i> и Шумахера)	не проводится
Испания	120 000 (Фактор Фернандо Алонсо)	70 000
Монако	60 000	50 000
Европа (Нюрбургринг)	100 000 (Фактор Шумахера)	не было средств
Франция	100 000 (Фактор Renault)	не проводится
Великобритания	100 000 (Дэвид Култхард и Дженсон Баттон)	110 000 (Фактор Льюиса Хэмилтона)
Германия (Хоккенхайм)	100 000+ (Фактор Шумахера)	не было средств
Италия	100 000 (Фактор <i>Ferrari</i> и Шумахера)	65 000
Бельгия	60 000	55 000
Австрия	Автодром был на реконструкции	75 000 (Фактор <i>Red Bull</i>)
Страны с развивающейся экономикой		
Турция	30 000	не проводится
Абу-Даби (ОАЭ)	не проводился	50 000
Венгрия	70 000	65 000
Россия	не проводился	62 000

Источник: составлено автором.

лик на Euronews или CNN стоит баснословных денег, а благодаря «Формуле-1» Баку показали все крупнейшие спортивные каналы мира, 187 стран транслировали Гран-при в прямом эфире» [Рагимов, 2017].

Количество зрителей, посетивших первый бакинский этап «Формулы-1» в 2016 г., составило 30 тыс. человек. По итогам Гран-при Азербайджана 2017 г. операционная компания *Baku City Circuit* сообщила о том, что посещаемость второго в истории Гран-при «Формулы-1» на городской трассе в Баку составила 71541 зрителя. По сравнению с предыдущим годом уровень продажи билетов вырос на 30%, тогда как число зарубежных зрителей — на 100% (это гости из более чем 65 стран). Власти Баку делают верную ставку на получение имиджевого эффекта посредством проведения крупных спортивных мероприятий, му-

зыкальных фестивалей, которые привлекают значительное количество туристов, пополняющих местный бюджет. Для бакинцев «Формула-1» — это в определенной степени бизнес-модель, приносящая доход в различных сопутствующих отраслях, в то время как «Сочи Автодрому» на данный момент не хватает количества привлеченных иностранных болельщиков¹¹.

¹¹ В середине декабря 2016 г. *Motorsport.com* провел голосование: от какого этапа «Формула-1» должен отказаться? Из 18 предложенных трасс чемпионата 2017 г. наибольшее число голосов — 20% — получил «Сочи Автодром». Перечислим пять главных проблем Гран-при России.

1. В Сочи тяжело добраться.

Добраться до Сочи — первая и главная проблема, если вы надумали ехать на Гран-при России. Если вы летите самолетом не из двух столиц (а мы исходим из того, что большинство использует именно самолет), то, скорее всего, выбирая рейс подешевле, вы столкнетесь с пересадкой в Москве или Санкт-Петербурге. Но это не самый удобный вариант даже

¹⁰ Согласно классификации ООН и МВФ.

Проблемы в отрасли российского автомобильного спорта и пути их решения

1. Отсутствие автоспортивной культуры, низкая конкурентоспособность российских автомобилей, недостаток финансовых средств (примерная средняя стоимость производства одного болида без учета расходов на конструкторские работы оценивается в 4 млн долл.) — ключевые проблемы, препятствующие участию отечественных команд в «Формуле-1». За время проведения этапов «Формулы-1» российское присутствие гоночных команд было не успешным. Мы имеем лишь две команды-аутсайдера, два заработанных очка и два погибших пилота команды «Маруся». Интересно в данном контексте мнение А. А. Аузана: «Креативность находится в очевидном противоречии с такими качествами, как уважение к стандартам и законам, то есть правилам технических и общественных действий. Для российской модернизации это может иметь очень серьезные последствия. Почему за сто лет Россия не смогла освоить автомобильную промышленность так, чтобы выпускать конкурентоспособные машины? Это вполне объясняется структурой неформальных институтов в стране: хорошо делается только то, что требует креативно-

для жителей России. Кроме того, Гран-при — все-таки международное событие, а «Формула-1» — чемпионат мира, поэтому хочется видеть на гонке зрителей из разных стран. Но вот прямых международных рейсов до Сочи почти нет. Если только вы не летите из Минска, Ташкента, Еревана, Стамбула или Душанбе.

2. Таксисты и общественный транспорт ужасны.

3. Кордоны охраны только портят настроение. Такого количества охраны и служб безопасности не приходится преодолевать ни на одном другом этапе «Формулы-1» (впрочем, с прошлого года у Сочи появился конкурент — в Баку вас могут попросить показать даже паспорт).

4. Там скучно. В Адлере, где расположена трасса, невыносимо скучно. Кроме мероприятий гоночного уик-энда вам не на что будет посмотреть, некуда сходить, и даже в море вы, скорее всего, не искупаетесь — ни в мае, ни в октябре.

5. Не самая интересная конфигурация трассы.

сти и производится индивидуально, штучно. Массовое производство невозможно, потому что оно основано на стандарте. Я вполне верю, что Фоменко с партнерами может сделать 20 замечательных, может, лучших в мире суперкаров, ни один из которых не похож на другой, но в то, что страна сможет сделать 2 млн автомобилей, я не верю. Мы не можем организовать конкурентоспособной крупной промышленности, пока стандарт, а вместе с ним и закон, не является ценностью» [Аузан, 2014].

2. Не менее важными для профессионального роста российских гонщиков являются младшие гоночные серии. Главная серия в иерархии молодежных гонок и последняя ступенька пилотов перед «Формулой-1» — серия GP2 — была создана в 2005 г. на базе «Формулы-3000» (первый этап которой прошел в 1984 г.). Первый россиянин в истории чемпионата мира — Виталий Петров — получил пропуск в «Формулу-1», став вице-чемпионом этой серии в 2009 г. Более того, единственный случай в истории, когда команда из России смогла выиграть международный формульный чемпионат — это серия GP2. Речь идет о команде *Russian Time* в 2013 г.

Еще одна младшая гоночная серия — GP3 — организована в 2010 г. Из четырех пилотов, успевших завоевать здесь титул, трое в настоящее время выступают в «Формуле-1». В их числе Даниил Квят, который стал первым гонщиком в истории, который перешел в «Формулу-1» напрямую из серии GP3. В сезоне-2014 в начале года успело выступить трое россиян и всего по одному этапу — на большее не хватило финансирования. Автоспорт в России по-прежнему строится исключительно на энтузиастах. Лишь немногие компании имеют серьезные намерения. Так, несколько лет назад компания «Газпромнефть» создала проект *G-Drive Racing* — настоящий флагман и отличный пример для российских компаний, которым не безразличен автоспорт. Программа *SMP Racing* также целенаправлен-

но настроена на выявление лучших пилотов и их прогресс. В их числе Виталий Петров, Михаил Алешин, Сергей Сироткин, Егор Оруджев.

3. Необходимо учитывать специфику автомобильного спорта. Например, для занятия гимнастикой необходим один зал, спортсмены и тренер. В автоспорте дело же не пойдет без трасс, механиков, пилотов. Только в конце декабря 2015 г. бывший министр спорта России Виталий Мутко в эфире телеканала «Матч ТВ» заявил: «Хотим создать программу поддержки картинг-клубов под руководством Даниила Квята. Займемся этим со следующего года. Мы заинтересованы в том, чтобы русские ребята появлялись в «Формуле-1». За данным заявлением, к сожалению, каких-либо действий не последовало.

4. Популяризация «Формулы-1» в России зависит от взаимодополняющих действий стейкхолдеров: необходимо замотивировать крупный бизнес, а чтобы его заинтересовать, необходимы маркетинговые коммуникации для популяризации «Формулы-1» в России, в том числе посредством печатных СМИ и ТВ; чтобы заинтересовались СМИ, необходима популярность данного вида спорта среди болельщиков.

На основе вышесказанного автором выявлены основные препятствия для развития российского автоспорта:

- недостаточная финансовая поддержка;
- незаинтересованность российского бизнеса в поддержке автогонщиков;
- низкая популярность автоспорта среди населения в целом;
- отсутствие достаточного количества грамотных журналистов;
- нехватка профессионально подготовленных кадров (от строительства трасс до фитнес-подготовки гонщиков).

Таким образом, необходимо:

- обосновать предполагаемым спонсорам экономическую целесообразность их вложений;
- лоббировать строительство автотрасс;

- обеспечить молодежь большим количеством гоночных школ;
- медийно поддерживать автомобильный спорт.

До тех пор, пока автоспорт в России не станет частью спортивной индустрии (как показали результаты проведенного исследования, на Западе — это доходный бизнес), не появится не только специализированного профессионального, но и грамотного телевизионного освещения в федеральных СМИ автоспортивных соревнований, российские гонщики так и будут тренироваться и выступать в международных спортивных соревнованиях на собственные финансовые средства. Именно это неразвитое до мирового современного уровня состояние российского автоспорта открывает для России определенные перспективы. К тому же автоспортивная культура нуждается в формировании автоспортивных компетенций.

Заключение

То, что в России появляются треки мирового уровня, свидетельствует о всевозрастающей роли нашей страны в автоспорте. При этом важно, чтобы у нас строились не только трассы мирового уровня, но и небольшие треки, где люди в регионах могли бы тренироваться. Следует организовывать участие российских пилотов в национальных чемпионатах, которые пока что строятся в России на спонсорские средства. Не менее важен вопрос с развитием детских автоспортивных школ — картинг-центров, которые для многих желающих заниматься спортом остаются недоступными с финансовой или географической позиции.

Отметим, что автоспорт — это идеальная площадка для демонстрации высоких эксплуатационных характеристик автомобилей, топлива, резины, масел, а также иных продуктов (рекламируемых посредством размещения логотипов на болидах и комби-

незонах гонщиков), которые могут использовать любые лица повседневно. Наиболее передовые инженерные идеи апробируются на гоночных трассах, а затем их переводят в гражданские версии машин. Так, антиблокировочная система пришла именно из «Формулы-1».

Гран-при будет интересен крупным спонсорам. «Формула-1» имеет серьезное значение для России, ведь география чемпионата мира постоянно расширяется, его популярность растет во всем мире. В России еще не до конца осознают, что такое «Формула-1», сколь велико ее влияние на развитие автомобильной промышленности в зарубежных странах. «Формула-1» — это не только спорт, но и бизнес. Гран-при России — это «лицо» страны и оно, безусловно, должно быть организовано исключительно на высоком уровне вопреки информационной войне вокруг политического имиджа и экономической ситуации нашей страны.

Список литературы

1. Алтухов С. В., Воробьев А. И. Три Σ спортивного менеджмента. Как не заблудиться в лабиринтах профессии. М.: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2016. — 228 с.
2. Арпадарай Н. Так во сколько обойдется Азербайджану «Формула-1». URL: <http://baku.ws/71535-tak-vo-skolko-oboydetsya-azerbaydzhanu-formula-1.html>.
3. Аузан А. Экономика всего. Как институты определяют нашу жизнь. М.: Манн, Иванов и Фербер, 2014. — 160 с.
4. Гончарик А. А. Образы места проведения Гран-при Формулы-1 в городской среде // Журнал социологии и социальной антропологии. Спортивные мега-события в политике, обществе и культуре. 2013. №5. С. 108–122.
5. Ильин А. Б. «Формула-1» как международная предпринимательская структура, и ее влияние на развитие национальных экономик: монография. М.: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2017. — 276 с.
6. Катунова В. В. Специфичность профессионально-личностных компетенций менеджеров как основа их конкурентоспособности // Современная конкуренция. 2016. Т. 10. №5 (59). С. 54–74.
7. Корытов С. Надежда на Квята. URL: <http://www.championat.com/business/article-208260-nadezhda-na-kvjata.html>.
8. Орлова Л. Н., Остроухов С. А. Предпринимательство в спорте или как формируется конкурентоспособность спортивных организаций // Российское предпринимательство. 2017. Т. 18. №3. С. 405–416.
9. Рагимов А. Гонка в Баку может получить статус Гран-при Азербайджана в 2017 году URL: <http://autosport.com.ru/f1/34884-gonka-v-baku-mozhet-poluchit-status-gp-azerbaydzhana> (дата обращения: 20.07.2016).
10. Рубин Ю. Б. Основы предпринимательства: учебник. М.: Московский финансово-промышленный университет «Синергия», 2016а. С. 143.
11. Рубин Ю. Б. Управление собственным бизнесом: учебник. М.: Московский финансово-промышленный университет «Синергия», 2016б. С. 450.
12. Чикирис О. Советский спорт. Спецвыпуск. Гран-при России F1: полный путеводитель. — Октябрь, 2014. С. 7.
13. Фабричнова Н. Миссия выполнима // F1 Life. 2014. №01 (11). С. 132–133.
14. Экклстоун Б. Демократия в «Формуле-1» не нужна. Я должен быть диктатором! // Советский спорт. Формула-1. Гран-при России-2016. Специальный выпуск. С. 14.

References

1. Altuhov S. V., Vorob'ev A. I. *Tri Σ sportivnogo menedzhmenta. Kak ne zabludit'sja v labirintah professii* [Three Σ of sports management. How not to get lost in the maze of the profession]. M.: FGBOU VO «RJeU im. G. V. Plehanova», 2016. — 228 p.
2. Arpadarai N. *Tak vo skol'ko obojdetsja Azerbaydzhanu «Formula-1»* [So, how much «Formula One» will cost Azerbaijan]. Available at: <http://baku.ws/71535-tak-vo-skolko-oboydetsya-azerbaydzhanu-formula-1.html>.
3. Auzan A. *Jekonomika vsego. Kak instituty opredelajut nashu zhizn'* [The economy of the whole. How Institutions define our lives]. Moscow, Mann, Ivanov i Ferber, 2014. — 160 p.
4. Fabrichnova N. *Missija vypolnima* [Mission possible]. // *F1 Life*. 2014. №01 (11). Pp. 132–133.
5. Goncharik A. A. *Obrazy mesta provedenija Gran-pri Formuly-1 v gorodskoj srede* [Sports mega-events in politics, society and culture]. *Zhurnal sociologii i social'noj antropologii. Sportivnye megasobytyja v politike, obshhestve i kul'ture*. 2013. №5. Pp. 108–122.
6. Il'in A. B. *«Formula One» kak mezhdunarodnaja predprinimatel'skaja struktura, i ee vlijanie na razvitie nacional'nyh jekonomik: monografiya* [«Formula One» as an international business structure, and its influence on the development of national economies]. M.: FGBOU VO «RJeU im. G. V. Plehanova», 2017. — 276 p.
7. Katunova V. Specificity of professional and personal competences of managers as basis of their competitiveness. *Journal of Modern Competition*, 2016, vol. 10, no. 5 (59), pp. 54–74 (in Russian).
8. Korytov S. *Nadezhda na Kvjata* [Hope for Kvyat]. Available at: <http://www.championat.com/business/article-208260-nadezhda-na-kvjata.html>.
9. Orlova L. N., Ostrouhov S. A. *Predprinimatel'stvo v sporte ili kak formiruetsja konkurentosposobnost' sportivnyh organizacij* [Entrepreneurship in sport or how competitiveness of sports organisations is formed]. *Rossijskoe predprinimatel'stvo*, 2017, vol. 18, no. 3, pp. 405–416.

10. Ragimov A. *Gonka v Baku mozhet poluchit' status Gran-pri Azerbajdzhana v 2017 godu* [The race in Baku, can obtain the status of Azerbaijan Grand Prix in 2017]. Available at: <http://autosport.com.ru/f1/34884-gonka-v-baku-mozhet-poluchit-status-gp-azerbajdzhana> (data obrashhenija: 20.07.2016).
11. Rubin Ju. B. *Osnovy predprinimatel'stva: uchebnik* [Fundamentals of Entrepreneurship]. M.: Moskovskij finansovo-promyshlennyj universitet «Sinergija», 2016. P. 143.
12. Rubin Ju. B. *Upravlenie sobstvennym biznesom: uchebnik* [Running own business]. M.: Moskovskij finansovo-promyshlennyj universitet «Sinergija», 2016, p. 450.
13. Chikiris O. Sovetskij sport. Specvypusk. *Gran-pri Rossii F1: polnyj putevoditel'* [Russian Grand Prix F1: a complete guide]. 2014, p. 7.
14. Jekklstoun B. *Demokratija v «Formule One» ne nuzhna. Ja dolzhen byt' diktatorom!* [Bernie Ecclestone: Democracy in the «Formula One» is not needed. I must be a dictator!]. *Sovetskij sport. Formula-1. Gran-pri Rossii-2016. Special'nyj vypusk*, p. 14.

A. Ilin, Department of the Theory and Practice of Competition, «Synergy» University, Moscow, Russia, AI-1988@yandex.ru

The formation of competencies in Russian motor sport sector as a boosting factor for social entrepreneurship

This article analyzes the current state of Russian motor sport through the prism of competence-based approach to the sports industry. Presents The results of author's sociological surveys are presented, which, on the one hand, show the interest of young people to the emergence of schools for the training of qualified athletes; on the other hand — reflect the low public awareness of road competitions and, as a consequence, the lack of knowledge about competences in this industry. However, on the author's deep belief, karting centres development in Russia on the basis of public-private partnership, introducing specialized courses to educational process of General, secondary and higher education could contribute to the achievement of social effect from the popularization of sport and, as a consequence, increase of sports results in the international field. From the point of view of the theory of entrepreneurship, this kind of action can contribute to social entrepreneurship development.

Keywords: entrepreneurship, motor racing, «Formula One», motor vehicle, social entrepreneurship, entrepreneurial competences, sports management.

About author:

A. Ilin, PhD in Economics, Assistant professor

For citation:

Ilin A. The formation of competencies in Russian motor sport sector as a boosting factor for social entrepreneurship. *Journal of Modern Competition*, 2017, vol. 11, no. 4 (64), pp. 28–44 (in Russian, abstr. in English).