

АЛЕКСАНДР КРЫЛОВ: АВТОСПОРТ — ДВИГАТЕЛЬ ПРОДАЖ

ПРОДВИЖЕНИЕ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ АВТОСПОРТ — ТИПОВАЯ ИСТОРИЯ ДЛЯ МИРОВОГО БИЗНЕСА. РОССИЯ АКТИВНО ВКЛЮЧИЛАСЬ В ПРОЦЕСС БЛАГОДАРЯ ПРОЕКТУ G-DRIVE RACING И ВЗЯЛА С МЕСТА В КАРЬЕР. О ТРУДНОСТЯХ И РАДОСТЯХ НА ЭТОМ ПУТИ РАССКАЗЫВАЕТ АЛЕКСАНДР КРЫЛОВ, ДИРЕКТОР ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ПРОДАЖАМ «ГАЗПРОМ НЕФТИ».

ПОЧЕМУ ПРОИГРАЛА «ФОРМУЛА-1»

— Три года назад вы создали проект G-Drive Racing, скажите, почему для решения сугубо маркетинговых вопросов была выбрана именно гонка на выносливость, а не «Формула-1»?

— Когда мы запускали топливо G-Drive в 2011 году, мы понимали, что автоспорт идеально подходит не только для продвижения новых видов топлива, но и для его тестирования. Разумеется, сначала мы обратили внимание именно на «Формулу-1». Этот вариант был самым заманчивым: у «королевских гонок» больше всего болельщиков в мировом масштабе. Но регламент этого чемпионата не позволяет использовать командам собственное топливо, и это резко снизило его привлекательность для нас.

Почти год мы изучали все виды автомобильных гонок и решили, что нам интересен чемпионат WEC (World Endurance Championship, мировой чемпионат гонок на выносливость. — «Ъ-Спорт»). Во-первых, здесь жесточайшая конкуренция среди машин и пилотов, которые демонстрируют свое мастерство и выносливость в течение марафонских гонок, где каждый из этапов длится шесть часов. Во-вторых, этот чемпионат включает в себя культовую гонку в Ле-Мане — это целых 24 часа непрерывной борьбы пилотов, технологий, машин. В результате мы остановились именно на этом варианте, нашли технического партнера и в 2012 году создали команду G-Drive Racing.

Наша команда выступает в категории LMP2, и здесь очень высокая конкуренция. В Ле-Мане в нынешнем году на старт вышло более 20 экипажей! Это делает чемпионат мира по гонкам на выносливость более зрелищным. На треке за время заезда многократно сменяются лидеры, проводится много эффектных обгонов. Острые моменты держат в напряжении вплоть до клетчатого флага.

Для нас это означает, что за ходом соревнований следит больше зрителей и бренд становится более известным. С чисто спортивной точки зрения интенсивное соперничество держит пилотов и команды в тонусе, и это опять же добавляет чемпионату увлекательности. С каждым годом число болельщиков активно растет. Нас это радует и как людей, увлеченных спортом, и как бизнесменов, которые продвигают свой бренд.

— Наши гонщики периодически появляются на подиумах, но, похоже, существенно реже, чем могли бы. Часто они просто не могут попасть в команды и на гонки мирового уровня из-за отсутствия спонсоров. Почему российские компании слабо заинтересованы в автогонках?

— Ответить однозначно на этот вопрос сложно. Важно понимать, что существует две составляющие: результат коммерческий и результат спортивный. Мы занимаемся бизнесом, и проект G-Drive Racing, который позволяет нам тестировать и продвигать топливо G-Drive, успешно выполняет эту задачу. В последние два года мы продавали в два раза больше премиального топлива G-Drive, чем

ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО ДУМАТЬ О ПРИВЛЕЧЕНИИ МОЛОДЕЖИ В АВТОСПОРТ



ГАЗПРОМ НЕФТЬ

планировали. Поэтому я считаю гоночный проект «Газпром нефти» успешным: прекрасный пример синергии спорта и маркетинга.

Стоит отметить, что в России до «Газпром нефти» никто так активно не продвигал свои продукты через автоспорт. Некоторые компании становились спонсорами команд, но до создания своей собственной команды такого уровня дело никогда не доходило. Так что, можно сказать, мы были первооткрывателями. Важно было найти хорошую техническую команду, партнеров, способных собрать и сопровождать гоночный болид.

Кроме прочего наш проект G-Drive Racing оказал мощное влияние на имидж России в мировом автоспорте. Этот эффект был обеспечен выигрышной комбинацией, с которой мы вошли в чемпионат: быстрый и надежный болид, четкая гоночная стратегия, российская команда и российский пилот Роман Русинов, способный побеждать на международной арене.

В целом я вижу и изменения в отношении к российским гоночным командам: наш триколор над подиумами по всему миру уже не является экзотикой, пилоты из России занимают призовые места. Да и организаторы уже не путают расположение цветов нашего флага, как это случилось

раньше, и гимн наш у них уже есть. Уверен, что проект G-Drive Racing внес ощутимый вклад в этот результат.

РУСИНОФИКАЦИЯ

— Как вы оцениваете общее развитие автоспорта в России и его перспективы?

— В последнее время в России уже подросло немало гонщиков, успешно выступающих и показывающих хорошие результаты в европейских и мировых чемпионатах. Если мы сейчас не потеряем темпы роста и разовьем инфраструктуру внутри страны, то можем стать заметными игроками в Европе. Только за последние несколько лет в стране появилось три серьезных автодрома. Три трассы международного класса — это гигантский шаг вперед.

Но важно, чтобы у нас строились не только трассы уровня автодрома Сочи, Kazan Ring или Moscow Raceway. Массовый спорт начинается, когда он доступен всем желающим независимо от того, живешь ты в Москве или небольшом городке. Нам нужны и небольшие доступные трассы, и картодромы, на которых могли бы соревноваться все желающие в любом регионе, а не только в крупных городах.

Для эффективного развития автоспорта в России должна быть совокупность усилий, причем не только тех

российских коллективов, которые участвуют в международных гонках. В первую очередь государство должно думать о привлечении молодежи в автоспорт. Надо активнее продвигать тему автогонок и спорта через СМИ. Иначе даже самые достойные результаты, которые показывают наши пилоты, не произведут никакого эффекта.

— Легко ли готовить пилотов в России? Их мало по объективным причинам или дело в каких-то национальных особенностях?

— Небольшое число российских пилотов в мировых гоночных сериях скорее вопрос сложившейся ситуации, чем национального характера. В Европе, например, индустрии автогонок уже 100 лет. «24 часа Ле-Мана» проводят с 1923 года. В Германии, Франции, Италии, Англии существуют целые династии, связанные с автоспортом: в них поколения пилотов сменяли друг друга на одних и тех же подиумах или в одних и тех же мастерских. В России история развивалась сложнее: сами знаете, нам иногда было не до гонок. Думаю, нам еще только предстоит увидеть расцвет российского автоспорта. Каждый год открываются новые автодромы, ведущие международные гоночные серии уже включили Россию в календари. Все это говорит о растущем интересе к гонкам как со стороны зрителей, так и спортсменов.

— Расскажите о том, как выбирали технического партнера? Почему именно французы?

— Уже второй год мы сотрудничаем с французской OAK Racing, конструкторское бюро которой расположено в Ле-Мане. Шасси Ligier JS P2 на сегодняшний день это один из лучших прототипов категории LMP2. Машина спроектирована с участием специалистов G-Drive Racing и продемонстрировала отличные характеристики и потрясающую надежность уже на первых тестах перед прошлогодним этапом. Это позволило без промедления вывести Ligier JS P2 на старт официальных гонок. В составе G-Drive Racing прототип был впервые опробован в гонке «24 часа Ле-Мана» в 2014 году, а по итогам сезона команда получила серебро. Так что мы не ошиблись в выборе.

— Как выбирали спортсменов?

— Принцип подбора гонщиков — это обширный список пунктов начиная от особенностей пилотирования и заканчивая ростом пилота. В гонках пилотам приходится неоднократно сменять друг друга во время многочасовых заездов. Таким образом, необходимо учитывать не только уровень мастерства, но и рост, комплектацию гонщиков, чтобы не терять время на пересадках. В нашей команде за состав отвечает Роман Русинов — он сам является пилотом и определяет, с кем подписать контракт. Он же отвечает и за спортивный результат.

— Чем привлек Роман Русинов?

— Мы, я имею в виду менеджеров «Газпром нефти», в момент запуска проекта имели опыт общения с глобальным автоспортом преимущественно как зрители и болельщики, и такой пилот стал для нас настоящей находкой. Контракт с Романом позволил нам существенно сократить время на адаптацию в большом автоспорте. Русинов — профессионал высокого уровня, первый российский пилот, который сел за руль болида «Формулы-1», и он как никто знает возможности пилотов, ориентируется во всех нюансах, необходимых для принятия решения по кандидатам.

ОТ ТЕСТОВ ДО РЕАЛИТИ-ШОУ

— Участие производителей топлива в гонках обычно объясняют желанием продемонстрировать высокое качество своей продукции и испытать эту продукцию в экстремальных условиях. Это удалось?

