

УДК 070.19

DOI: 10.26456/vtfilol/2022.3.300

ОСОБЕННОСТИ ОСВЕЩЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ СМИ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ, СВЯЗАННЫХ С ПРОВЕДЕНИЕМ ЧЕМПИОНАТА ФОРМУЛЫ-1

А. В. Кшинин

Тверской государственной университет, г. Тверь

По самой своей природе, будучи автомобильными гонками, машины Формулы-1 негативно влияют на экологию, но руководители гонок многие годы говорят о том, что буквально через несколько лет гоночные машины станут полностью экологически нейтральными. В статье приведён анализ публикаций в спортивных и непрофильных средствах массовой информации по этой теме, а также рассмотрены положительные и отрицательные факторы влияния гонок на экологию.

Ключевые слова: экология, углеродная нейтральность, Формула-1.

Формула-1 (далее – Ф1) – одно из самых престижных соревнований в мире и самое известное (наряду с гонками серии «Наскар») соревнование в автоспорте. Так, в прошлом сезоне аудитория Ф1 превысила 1,5 млрд зрителей [1].

Как и большинство технических видов спорта, Ф1 наносит достаточно ощутимый ущерб экологии. Однако при Берни Экклстоуне – многолетнем руководителе серии – этот аспект далеко не всегда волновал дирекцию гонок. Например, в 2011 году господин Экклстоун заявил, что категорически против использования экологически чистых двигателей в Ф1, так как это убьёт интерес к соревнованиям [10].

С 2017 года Королевскими гонками (неофициальное название Формулы-1) владеет американская корпорация *Liberty Media*, и теперь ситуация начинает меняться в лучшую сторону. В 2019 году было объявлено о том, что чемпионат берёт курс на экологичность, чтобы к 2030 году достичь углеродной нейтральности [8]. Более того, многие фанаты гонок утверждают, что и до прихода новых владельцев, Ф1 не всегда отрицательно влияла на экологию. Ведь именно в этой гоночной серии впервые были представлены экологически чистые шины, которые могут разлагаться всего за 12 месяцев, что снижает потребность в заводах по переработке пластика.

Конечно, по самой своей природе, будучи автомобильными гонками, машины Ф1 расходуют много бензина в ходе соревнований. Эксперты определили, что один автомобиль Ф1 расходует до 110 кг топлива за одну гонку [4].

© Кшинин А. В., 2022

Однако, по сообщениям британской «Гардиан», уже с этого сезона руководство гонок обязало команды на 10% использовать экологически чистое топливо, а к 2030 году Королевские гонки и вовсе должны стать полностью углеродно-нейтральными [14]. Проблема в том, что эксперты по устойчивому развитию подсчитали, что только 0,7 % выбросов углерода за весь сезон приходится на сами автомобили. Основная проблема связана вовсе не с машинами, а с тем, что на все 22 этапа сезона, которые проходят по всему миру, необходимо доставлять огромное количество разнообразного оборудования, машин, многочисленный персонал команд, чиновников и т.д.

Международная курьерская служба *DHL*, являющаяся спонсором Ф1, сообщила, что в 2021 году преодолела более 120 тысяч километров, чтобы доставить людей и оборудование на этапы Ф1 [6]. По расчётам *Liberty Media*, в целом в результате деятельности Формулы-1 в атмосферу ежегодно выбрасывается порядка 256 тысяч тонн двуокиси углерода [9].

Очевидно, если автомобили или топливо можно сделать экологически нейтральными, то логистика в любом случае будет наносить существенный вред экологии. Британская «Гардиан» резонно пишет о том, что, как и в случае со всеми крупными спортивными мероприятиями, это негативное влияние можно уменьшить, но не устранить [14]. Руководство Ф1, понимая это, взяло на себя обязательство компенсировать негативные выбросы с помощью посадки деревьев и создания технологий улавливания и хранения углерода [13].

Однако эти предложения вызвали в журналистских кругах, особенно тех, которые напрямую не связаны со спортом, неоднозначную реакцию.

Например, британская «Conversation» пишет о том, что хоть мы и должны приветствовать любые усилия по решению проблемы изменения климата, но обещания руководителей Ф1 сначала посадить деревья, и лишь потом разработать инновации говорят об отсутствии четкого плана того, как, что и где менять. «Ф1 заявляет, что перейдет к “сверхэффективной логистике” и путешествиям, а также офисам, объектам и фабрикам, работающим полностью на возобновляемых источниках энергии. Критики этого подхода предполагают, что компенсации, такие как посадка деревьев, являются не более чем пластырем, поскольку они не приводят к реальным изменениям» [Там же].

Хотелось бы отметить, что критика издания в адрес руководителей Ф1 в данном конкретном случае является не совсем обоснованной, так как издание затронуло тему только посадки деревьев и совершенно проигнорировала информацию о планах по «сверхэффективной логистике». А тем временем, разговоры о возможности нулевого выброса в атмосферу во время переезда команд звучат все чаще. Так, главный технический

директор Ф1 Пэт Саймондс отметил, что технологии Ф1 пригодны также в производстве топлива для грузовиков, поездов и самолетов. «Небольшие различия не играют особой роли: например, авиационное топливо для газотурбинного двигателя отличается от нашего, но методы создания все-таки одни и те же» [12]. Более того, в середине июля одна из главных команд в серии – Мерседес – объявила о многомиллионных инвестициях в разработку экологичного авиационного топлива, став первой в мире спортивной командой, сделавшей это в рамках стремления к дальнейшему сокращению выбросов CO₂ [3].

Конечно, есть и явные упущения. Как резонно отмечает в своей статье журналист “Conversation”, руководство Ф1 уже очень долгое время не может повлиять на уровень загрязнений, которые происходят в результате работы штаб-квартиры Ф1 в Лондоне, вещательного центра, а также штаб-квартир и заводов команд. Из-за всего вышперечисленного в атмосферу ежегодно попадает более 49 тысяч тонн вредных веществ или 19.3% от общего числа негативных выбросов из-за Ф1 [5].

Этот пункт усиливает общие пессимистические настроения относительно решимости руководства Ф1 вводить глобальные изменения, так как уже очень давно идут разговоры о внедрении возобновляемых источников энергии в работу гоночной инфраструктуры, но пока это никак не реализуется на практике.

Тем не менее стоит отметить и успехи. Так, по сообщениям британского Института управления, раньше спортивные трансляции гонок также включали перевозку мобильного вещательного оборудования, в котором размещались обширные наборы для производства и редактирования программ. Эту «телевизионную деревню» нужно было перевозить по всему миру, она была энергоемкой, и для ее эксплуатации требовалась большая группа персонала. В сочетании с остальными вещами, необходимыми для показа Гран-при, доля вещательного оборудования на выбросы в атмосферу оценивалась в 7,3% [Там же].

Руководство Королевских гонок несколько лет разрабатывало план по удаленному управлению вещательной станцией, но вспышка *Covid-19* и ограничения на поездки по всему миру вынудили Ф1 внести это изменение максимально быстро. Теперь, вместо того чтобы перевозить грузы и людей, Ф1 решила каждые выходные передавать большие объемы данных в медиа- и технологический центр. Этот переход к удаленному управлению сыграл весомую роль в сокращении перевозок. По сообщению главы телевизионной группы Ф1 Дина Лока, «переход на удаленную работу позволил Формуле-1 сократить количество перевозок грузов на 34%, а сотрудников – на 37%» [Там же].

В ходе исследования было отмечено, что у многих журналистов, которые работают не на спортивные СМИ, само отношение к Королев-

ским гонкам достаточно отрицательное. Например, корреспондент Джонатан Хардинг, работающий на немецкое федеральное издание “Deutsche Welle” (далее – *DW*), в своей статье «Сколько еще Формула сможет выживать?» несколько критически оценивает саму мотивацию проведения гонок. «Всего через несколько дней после того, как Генеральный секретарь ООН Антониу Гутерреш, выступая на COP26 в Глазго, подтвердил тот факт, что само существование мира, каким мы его знаем, находится под угрозой из-за «пристрастия человечества к ископаемому топливу», идея отправки групп людей в 21 страну для того, чтобы 20 автомобилей мощностью 1000 лошадиных сил ездили по трассе в течение полутора часов, кажется безответственной» [14].

Корреспондентский материал Хардинга отличает достаточно интересная компоновка внутри одной статьи, которая включает в себя и историю отношений Ф1 с экологией, и планы на будущее, обязательно подытоженные позицией автора, который, периодически положительно оценивая экологическую деятельность руководителей Ф1, всё-таки настроен достаточно скептически.

Как пример, корреспондент отмечает, что дирекция гонок действительно имеет большие планы по борьбе с загрязнением климата. «В прошлом году Ф1 представила свою климатическую стратегию, которая направлена на разработку нового двигателя, работающего полностью на устойчивом топливе с нулевым выбросом углерода, а также на стимулирование фанатов к более экологическим путешествиям, а фабрик к работе на возобновляемых источниках энергии. Всё это звучит многообещающе и, учитывая историю развития технологий в автоспорте, которые способствовали улучшению повседневных автомобилей, возможно, заслуживает доверия» [Там же].

Но буквально в следующем абзаце корреспондент *DW* подчеркивает несостыковки в этих планах, говоря о том, что одновременно с заявлениями о желании уменьшить негативное влияние на экологию, количество гонок постоянно увеличивается. «В следующем сезоне в календаре будет рекордное количество гонок – 23, а 10 команд Ф1 совершат полёты в 21 страну по всему миру. Сможет ли Формула-1 выполнить свои обещания перед лицом рекордно длинного сезона?» [Там же].

В завершении корреспондент задаёт ещё один каверзный вопрос в адрес руководства гонок: «Не является ли несколько извращённым со стороны Формулы-1 способствовать изменению климата, летая по всему миру в места, которые наиболее негативно влияют на климатические изменения?» [Там же].

Ещё в более радикальном ключе высказывалось отечественное информационное агентство «Версия», когда несколько лет назад писала о возможном переходе российского гонщика Даниила Квята из Ф1 в серию

электрических автомобилей Формула-Е: «Сейчас же у Дани есть время на то, чтобы всё-таки рискнуть и со словами «Долой выхлопные газы!» пересесть на электрокар»; «Помимо прочего, Формула-Е примечательна тем, что одной из целей её существования является популяризация электромобилей. То есть Квят может «кинуть» Ф1, в том числе и ради спасения экологии» [2].

Совершенно иначе высказываются строго спортивные издания. Так, американский *ESPN* наоборот отмечает весомые успехи Ф1 в области сохранения планеты, но критикует руководителей серии за отсутствие медийной составляющей этой работы. «Несмотря на заметный рост эффективности за последние шесть лет, Ф1 мало что сделала для того, чтобы похвастаться своими новаторскими усилиями в области разработки гибридных двигателей. Объедините это с образом огромного бродячего цирка, передвигающегося между странами с единственной целью – гонять бензиновые автомобили по кругу, – и у Формулы-1 возникнут явные проблемы с имиджем в ближайшее десятилетие» [7].

В статье журналиста *ESPN* Лоуренса Эдмундсена высказывается очень интересная мысль о том, что именно Ф1 влияет на всё автомобилестроение в мире, так как в этой гоночной серии работают лучшие автомобильные умы человечества, и поэтому важно максимально открыто говорить о её успехах в сфере экологического автомобилестроения. «Формула-1 всегда была вершиной автомобильных гонок с точки зрения инженерии и инноваций, и многие вещи, которые мы делаем, нашли и продолжают находить свое применение в дорожных автомобилях», — говорит глава команды *Mercedes* Тото Вольф; «Что мы можем сделать, так это показать миру, что есть альтернативы электроэнергии и есть альтернативы хранению электроэнергии в тяжелых и, должен сказать, несколько грязных батареях» — сказал главный технический директор Ф1 Пэт Саймондс [Там же].

Следовательно, по мнению корреспондента *ESPN*, перед Ф1 стоит очень сложная, но важная задача по изменению своего имиджа, так как будет очень обидно, если тяжелая и зачастую гениальная инженерная работа по уменьшению выбросов в атмосферу, останется незамеченной.

Необходимо подчеркнуть, что и среди гонщиков Ф1 нет четкого понимания того, достаточно ли руководство гонок делает для экологии? Так, многократные чемпионы мира Льюис Хэмилтон и Себастьян Феттель практически каждую гонку говорят о том, что руководство стран, спортивные чиновники и бизнесмены действуют недостаточно радикально в плане борьбы с выбросами. Например, недавно Хэмилтон заявил: «Формула-1 получит полностью углеродно-нейтральный статус только через 10 лет, и я не совсем понимаю, почему это нельзя сделать раньше. У этих крупных корпораций много денег и власти, и они определенно мо-

гут ускорить изменения, но это не их приоритет №1. До тех пор, пока не наступит момент, когда это станет главным приоритетом для руководства стран и жителей всего мира, эти изменения так и будут реализовываться очень медленно» [Там же].

С другой стороны, некоторые гонщики уверены, что данный вид спорта не подходит для разговоров о заботе об экологии. Так, бывший пилот и чемпион мира финн Кими Райкконен, а также нынешний чемпион мира Макс Ферстаппен неоднократно заявляли о том, что Формула-1 не создана для пропаганды экологии. «Очевидно, это касается всех, кто живет на этой планете. В конце концов, мы все стараемся делать то, что можем. Но, честно говоря, мы находимся не в лучшем месте, чтобы делать из этого большие истории. Я имею в виду, конечно, то, что мы стараемся поддерживать экологию всегда, когда это возможно. Но я думаю, что Формула-1 – не самое лучшее место, чтобы говорить людям об этом, потому что для того, чтобы действительно идти по этому пути, мы все должны остаться дома и забыть о гонках» — сказал в одном из интервью Кими Райкконен [11].

Постоянно звучащие со страниц СМИ громкие предупреждения о том, что экологическая ситуация в мире находится на грани катастрофы, подтверждаемые далеко не всегда понятными проблемами разрушения озонового слоя, опустынивания, загрязнения атмосферы, таяние ледников не вызывают реальную тревогу. Но когда экологическая ситуация превращается в реальную угрозу для здоровья, когда ООН публикует глобальный доклад, в котором сообщает о том, что последствия изменения климата будут для человечества ужасающими, когда Генеральный секретарь ООН заявляет о том, что само существование человечества находится под угрозой из-за экологических проблем, это резко повышает формирование экологического сознания населения. В такие моменты освещение в СМИ положительных экологических изменений, связанных с проведением самого известного и престижного гоночного чемпионата, требует особого внимания к способу и характеру подачи информации. Анализ информационной среды по освещению влияния Ф1 на экологическую ситуацию в мире позволил автору сделать следующие выводы.

Очевидно, что для такого высококлассного вида спорта больше нельзя игнорировать экологические проблемы, связанные с постоянными перелётами по всему миру и сжиганием тонн бензина каждые выходные.

Загвоздка заключается в том, что руководство Ф1 уже более 5 лет не только не игнорирует эти проблемы, но и стремительно пытается их решить. Однако отрицательные статьи в непрофильных СМИ, непонимание самими гонщиками, почему положительный эффект не может быть достигнут раньше, показывает, что медийная работа не даёт должного эффекта.

Можно сделать вывод о том, что руководство Ф1 проделывает действительно внушительную работу в плане реальных положительных изменений в экологии, но очень сильно проседает в медийном и, как следствие, имиджевом плане. Например, в ходе исследования было отмечено, что только одно крупное спортивное издание – *ESPN* – опубликовало действительно крупную статью об экологических успехах Ф1. Даже британский “SkySports”, который является официальным вещателем и главным медийным партнёром Ф1, в совместной программе «Лето устойчивого развития *Sky Sports*», рассказывая о совместных экологических успехах телеканала и Ф1, в большинстве своём говорит исключительно об успехах вещателя, лишь изредка затрагивая Ф1. Более того, в конце программы “SkySports” приводит четыре цели устойчивого развития, которые телеканал хочет достичь до 2030 года. Цели же Ф1 в совместной программе представлены не были.

В то же время в непрофильных СМИ, которые не имеют прямого отношения ни к спорту, ни к Ф1, достаточно часто преподносится крайне негативная информация, подпитанная излишней склонностью к сенсационности в подаче материала, которая определенно может вызвать у обывателя абсолютно неправильное представление о действительно внушительной работе, которую руководство серии проводит в рамках достижения целей устойчивого развития.

К сожалению, в эпоху глобального Интернета неспособность принять меры, скорее всего, приведет к тому, что производители автомобилей отвернутся от этого вида спорта, а его значимость для остального мира уменьшится.

Список литературы

1. Ведомости. Спорт. Аудитория «Формулы-1» в прошлом сезоне превысила 1,5 млрд зрителей [Электронный ресурс] // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/sport/autosport/news/2022/02/17/909804-auditoriya-sezona-formuli-1-2021> (дата обращения: 22.07.2022).
2. Версия. Долой выхлопные газы! Квят «кинет» Формулу-1 ради спасения экологии [Электронный ресурс] // Версия. URL: <https://versiya.info/sport/133025> (дата обращения: 28.07.2022).
3. Чемпионат. «Мерседес» собирается вложить крупную сумму в разработку экологичного авиационного топлива [Электронный ресурс] // Чемпионат. URL: <https://www.championat.com/auto/news-4759611-mercedes-sobiraetsya-vlozhit-krupnuyu-summu-v-razrabotku-ekologichnogo-aviacionnogo-topliva.html> (дата обращения: 25.07.2022).
4. Чемпионат. В 2019 году Формула-1 повысит расход топлива до 110 кг [Электронный ресурс] // Чемпионат. URL: <https://www.championat.com/auto/news-3408173-v-2019-godu-formula-1-povyisit-rashod-topliva-do-110-kg.html> (дата обращения: 25.07.2022).

5. CMI. The climate race: Sustainability lessons from Formula One [Электронный ресурс] // CMI. URL: <https://www.managers.org.uk/knowledge-and-insights/article/the-climate-race-sustainability-lessons-from-formula-one/> (дата обращения: 25.07.2022).
6. Deutsche Welle. How much longer can formula 1 drive to survive [Электронный ресурс] // Deutsche Welle. URL: <https://www.dw.com/en/how-much-longer-can-formula-1-drive-to-survive/a-59722750> (дата обращения: 25.07.2022).
7. ESPN. The environment will pose F1's biggest challenge in the 2020s [Электронный ресурс] // ESPN. URL: https://www.espn.com/f1/story/_id/28395224/the-environment-poses-f1-biggest-challenge-2020s (дата обращения: 28.07.2022).
8. F1news. Формула 1 перейдёт на синтетическое топливо в 2026-м [Электронный ресурс] // F1news. URL: <https://www.f1news.ru/news/f1-161540.html> (дата обращения: 25.07.2022).
9. F1Report. Логистика в Формуле 1 больше всего вредит экологии // F1Report. URL: <https://f1report.ru/news/f1-48526.html> (дата обращения: 26.07.2022).
10. Isport. Ф1: Экклстоун vs экология [Электронный ресурс] // Isport. URL: <https://isport.ua/auto/f1/595336-f1-ekklstoun-vs-ekologiya> (дата обращения: 22.07.2022).
11. Racefans. If F1 wants to go green “we should stay home and forget the racing” – Raikkonen [Электронный ресурс] // Racefans. URL: <https://www.racefans.net/2019/10/24/if-f1-wants-to-go-green-we-should-stay-home-and-forget-the-racing-raikkonen/> (дата обращения: 29.07.2022).
12. Sportspromedia. We need to develop every aspect of the business to carbon neutrality’: Pat Symonds on F1’s sustainability challenge [Электронный ресурс] // Sportspromedia. URL: <https://www.sportspromedia.com/analysis/f1-formula-one-pat-symonds-sustainability/> (дата обращения: 25.07.2022).
13. The Conversation. Formula 1 says it’s going carbon neutral but fans must demand greater detail on how [Электронный ресурс] // The Conversation. URL: <https://theconversation.com/formula-1-says-its-going-carbon-neutral-but-fans-must-demand-greater-detail-on-how-127328> (дата обращения: 26.07.2022).
14. The Guardian. Climate emergency accelerates F1’s efforts to clean up its image [Электронный ресурс] // The Guardian. URL: <https://www.theguardian.com/sport/2021/nov/26/climate-emergency-accelerates-f1-efforts-to-clean-up-image> (дата обращения: 25.07.2022).

MODERN MEDIA COVERAGE OF ENVIRONMENTAL ISSUES RELATED TO THE FORMULA 1 CHAMPIONSHIP

A. V. Kshinin

Tver State University, Tver

By their nature, being car racers, Formula 1 cars have a negative impact on the environment, but race managers have been saying for many years that in just a few years racing cars will become completely environmentally neutral. The

article analyzes the publications of sports and non-core media on this topic, considers the positive and negative factors of the impact of racing on the environment.

Keywords: *ecology, carbon neutrality, Formula-1.*

Об авторе:

КШИНИН Алексей Владиславович – аспирант кафедры журналистики, рекламы и связей с общественностью Тверского государственного университета (170100, г. Тверь, ул. Желябова, 33), e-mail: Kshinin.AV@tversu.ru.

About the author:

KSHININ Aleksei Vladislavovich – Postgraduate Student at the Department of Journalism, Advertising and Public Relations, Tver State University (170100, Tver, Zhelyabova str., 33), e-mail: Kshinin.AV@tversu.ru.

Дата поступления рукописи в редакцию: 03.08.2022 г.

Дата подписания в печать: 02.09.2022 г.