# Реферат з журналістики

# Використання статистичних даних в журналістиці

Від доцільного та правильного використання статистичних даних іноді залежить безпека й психологічний стан читачів, глядачів та слухачів. Проте журналісти досить вільно використовують ті чи інші відомості.

Чорнобильська катастрофа призвела до зростання наукових матеріалів у пресі, коментарів учених на радіо та телебаченні, використанню наукових даних усіма засобами масової інформації. На жаль, матеріали журналістів мають іноді серйозні помилки. *"Забруднення плутонієм дуже плямисте, але середнє значення приблизно 4 кюрі/кв. км",* - повідомила про рівень забруднення в місті Коростені газета "Факты" в матеріалі І.Осипчука "Радиоактивность "неуязвима"?" 26 листопада 1997, аналізуючи в матеріалі конфліктну ситуацію між фахівцями та населенням.

Після виходу публікації, за даними житомирського журналіста О.Ігоніна, черговий Міністерства з надзвичайних ситуацій терміново надіслав до цього населеного пункту групу швидкого реагування, яка виїхала з метою оголосити надзвичайний стан. Чому так сталося?

Подивимося підручник "Основи екології": "Саме плутонієве забруднення ґрунту вважається найнебезпечнішим з усіх видів радіонуклідного забруднення після Чорнобильської катастрофи, а радіус зони відселення був обраний за попередніми даними про відстань поширення плутонію від решток реактора. Активність 35 тис. Бк пилового осаду на поверхні легенів підвищує ймовірність виникнення раку до 5 % (одна особа з кожних 20 обов"язково захворіє на рак легенів). Нескладні підрахунки показують, що для створення 35 тис. Бк необхідно мати в легенях приблизно 250 крупинок чистого плутонію з радіусом 1 мкм кожна".

Існує дві системи вимірювань, система СІ й загальноприйнята. Журналісти не повинні змішувати їх при підготовці статті. Застарілу одиниц. активності "кюрі" введено на початку ХХ ст. Міжнародна система СІ використовує іншу одиницю активності - "беккерель (Бк)". 1 кюрі дорівнює 37 млрд Бк. Згадані 4 кюрі в матеріалі газети "Факты" відповідно в чотири рази більші. Але й без цієї пропорції вони б були надзвичайно небезпечними для людини. Чи не допущено тут помилки? Її можна було б виправити, якби цей матеріал показали (або хоча б прочитали по телефону) тим, хто надавав цю інформацію. Але з вини журналіста чи редакції цифра могла змінитися і на це зовсім не звернули уваги.

Кореспондент газети закінчує матеріал таким висновком: "Стіна непорозуміння між фахівцями та мешканцями забруднених територій - серйозна проблема, про що свідчить і цей конфлікт. Поки таке положення буде зберігатися, чорнобильський стрес залишатиметься одним із важливіших факторів негативного впливу на здоров"я людей". Прикро, що саме журналіст своїм непрофесійним ставленням до роботи з науковими даними і додає цього стресу вже й так постраждалим та серйозно хворим людям.

Але й правильно подана журналістом інформація не завжди досягає своєї мети, адже аудиторія сприймає лише прокоментовану статистику. Надзвичайно обережно треба ставитися до обсягів її використання в матеріалі. Цілком зрозумілим є бажання вченого довести, що всі отримані результати є наслідком такої-то кількості дослідів, таких-то співвідношень тощо. Чи все це потрібно читачеві? Пріоритетні дані можна викласти у вигляді невеличкої таблиці чи діаграми, хоча і вони на сторінках преси - рідкість. Текстові статистичні дані можуть бути представлені декількома засобами.

Приклад 1. Викиди у повітря однієї з отруйних речовин вбивають 1,4 людини з 1000 протягом всього життя. У різних звітах та повідомленнях можливі такі варіанти:   
"Ризик протягом життя становить 0,0014."   
"Ризик протягом життя складає 0,14 відсотка."   
"Ризик протягом життя 1:710."   
"У місті з 100 000 населення очікується 140 загиблих."

Приклад 2. Можливість захворіти на рак у зв"язку з викидами діоксину під час спалення сміття становить на одну людину за рік:   
0,000001; 10-6; 0,0001 %; 1:1000000.

Такі дані варто замінити описом словами та вдалими порівняннями. Зокрема, співвідношення 1:1000000 відповідає 1 міліграму до 1 кілограма, 1 хвилині до 2 років, 1 сантиметру до 10 кілометрів, 1 копійці до 10000 гривень.

Журналісти іноді забувають, що їх матеріали розраховані на аудиторію з різною фаховою підготовкою та освітою. Коли мова матеріалів наукової тематики стане зрозумілою широкому загалу, засоби масової інформації від цього тільки виграють.

*Проаналізуйте, наскільки вдалим є використання статистичних даних у наведених матеріалах.*

### Забруднення довкілля громадяни бояться не менше ніж війн і хвороб

За даними опитування (1200 респондентів), проведеного фірмою "Соціс Геллап", виснаження природних ресурсів нарівні з економічними негараздами й хворобами входить до першої трійки небезпек, що найбільше загрожують майбутнім поколінням. Байдужих майже не залишилося: тільки 5% громадян вважають, що екологічні проблеми поки що не стоять настільки гостро, щоб їхнє рішення вимагало негайних заходів. Ставлення до довкілля як цінності стає невід"ємною частиною свідомості людей: забруднення довкілля й завдання йому шкоди торкаються у повсякденному житті 77 % опитаних. Незважаючи на нинішню економічну ситуацію, всього 8 % не готові поступитися бажанням мати вищі прибутки, якщо їхнє досягнення завдає шкоди довкіллю. Правда, й поступатися-то основній масі населення ніби нічим, але все-таки...

У ході опитування 76 % заявили, що керівництво країни нічого не робить для охорони довкілля. Приблизно стільки ж (75 %) упевнені, що й самі підприємства не приділяють цьому питанню належної уваги. Закриття екологічно шкідливих підприємств приведе до скорочення робочих місць. Але за ситуації, коли людям не платять грошей і плюс до цього ще й отруюється середовище проживання, 35% респондентів вважають, що такі підприємства потрібно саме закривати.

Через 12 років після Чорнобиля багато хто розуміє, що справа не в самих атомних електростанціях, а в кадрах, які їх обслуговують і керують ними, та фінансових витратах на реконструкцію й безпеку станцій. Проте третина учасників опитування (34 %) наполягає на закритті атомних електростанцій.

Здавалося б, в Україні немає дефіциту інформації про стан довкілля. Але тільки 5 % відповіли, що мають знайомих, котрі добре інформовані про екологічну ситуацію. При цьому 48 % респондентів упевнені, що навіть вчені насправді не знають, що відбувається з природою.

***"День", 5 вересня 1998 р.***

***Михайло АКСАНЮК***

### "Тарифно-штрафний" бізнес загрожує перетворити вузлові українські порти на "оминальні"

Більш як утричі скоротилися за останні шість років обсяги перевалок вантажів у 19 чорноморських портах України. Безпрецедентно високі ставки за здійснення контролю-обслуговування суден примушують власників і фрахтувальників змінювати "караванні" шляхи поставок вантажів з Європи до Азії - в "об"їзд" наших портів, найчастіше - через Балтію. Навіть південноєвропейські перевізники, зокрема грецькі та болгарські, прокладають маршрути до країн СНД через Румунію чи Угорщину. Аби тільки не зустрічатися з нашими співвітчизниками - у мундирах інспекторів, ветеринарів, митників. Занадто накладно: після подолання "смуги перепон" у вигляді оплати шляхового, карантинного, ветеринарного, санітарного та екологічного контролю, інших "податків", вартість перевантаження одного контейнеру зростає з $90 до $315.

Завмирає портове господарство - країна зазнає колосальних збитків. Тим часом, чиновництво квітне, діючи за принципом "урви якнайбільше і негайно". Стратегічна перспектива та економічна доцільність, ясна річ, - не враховується. Немов у краплі води відбилася ситуація в скандальному інциденті, який стався 2 березня в Одеському порту. Суть його полягає в тому, що одна з інспекцій, у даному випадку екологічна, спробувала встановити світовий рекорд санкцій до мальтійського судна "Афініан фейт" вартістю близько $7,5 млн., запропонувавши йому сплатити більш ніж $20 млн за аварійний викид у море 49 тон нафти. Інакше кажучи - заплатити вартість трьох танкерів, рівнозначних штрафникові.

Власники кораблів, тим часом, бачити свої імена в Книзі рекордів Гіннеса не схотіли. У суді їх позицію захисники аргументували просто положеннями Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення оточуючого середовища, що передбачає "стелю" за кілограм розлитих нафтопродуктів у $160. Як висновок - танкер, усупереч протестам інспекції, вийшов за межі України, а судовий процес затягнувся майже на півроку, все більше відлякуючи від українських гаваней іноземних власників кораблів.

На чому ж, однак, базується "впертість" інспекції? Адже таку велику суму екологічної шкоди слід чимось обґрунтувати (нагадаємо, що фахівці, зокрема начальник Держінспекції, прилюдно заявили: "шкоди ні морю, ані місту немає"). Виходить, є таке обґрунтування. Це - такси за екологічну шкоду, ухвалені Кабміном України, згідно з якими за кожен викинутий кілограм нафти стягується сума заподіяних збитків у розмірі $329.

Загальну суму визначають множенням цієї такси на масу викинутої нафти, причому не має значення, чи цю нафту зібрали, чи вона залишилась у воді. Не враховується й місце скидання: акваторія порту, пляж чи нерестилище цінних риб. Витрати на прибирання теж не входять до цієї суми - подаються окремо.

Найдивовижніший факт: такси, виявляється, застосовують виключно до морських суден. А якщо, приміром, нафтопродукти попадуть у море з берега, зокрема з нафтобази, рівнозначну екологічну шкоду розраховують за цілком іншою методикою. У сотні разів знижуються й розцінки! Методика враховує, на відміну від такс, і факт прибирання, і його якість, і місце скидання - витрати на прибирання, до речі, у таких випадках вираховують із суми збитків. Хоча морю, здавалося б, байдуже, з якої труби стався викид...

Іноземців ці підходи дивують. А юристи, ураховуючи їх, вимагають кваліфікувати викид із судна, яке завантажується, як витікання нафти з частини комплексу "судно-берег", тобто з берегового об"єкта. Та, коли йти за цією методикою, вже належить доплата(!) в розмірі $3,9 млн власникові корабля за прибирання розлитої нафти. За прибирання, котре є теж, до речі, наддорогим - за 33 години роботи збирачів сміття у нафтогавані та прилеглих територіях судноремонтного заводу пред"явлено рахунок на $4 млн. Цікаво, де ще у світі можна стільки заробити менш ніж за півтори доби? Які обґрунтування тарифів? Як не важко здогадатися, такими є "коефіцієнти"...

І останнє: як мають реагувати на таку "українську" практику іноземні судновласники та капітани суден, маючи змогу елементарно порівняти розміри японських санкцій до власників танкера "Находка", який також нещодавно дозволив собі у аварійному режимі скинути кілька тисяч тон нафти, чим заподіяв реальних збитків рибному господарству японського узбережжя? Рахунок суворих японських екологів до винуватців становив у перерахунку $25 за 1 кг нафти, тобто у десятки разів менше порівняно з позовом української інспекції.

Отже, українські екологічні санкції можна сміливо вносити до Книги рекордів Гіннеса: як найбільші для морських суден та найменші для берегових підприємств України. Ясна річ, пояснення феномену - за межами екології. Останніми роками Україна практично втратила свій танкерний флот. Не виключено, що саме цією обставиною продиктовано міркування: а чому б не перетворити стягнення з морських суден у бездонне джерело великих валютних надходжень? Годі й говорити, що саме через це до державного контролю морських суден миттєво закортіло приєднатися і комерційним структурам? І тепер кожне судно, що заходить до українських портів, буквально атакують "фірмачі". Грецький морський аташе недавно нарікав: захід судна в порт часто коштує капітанові тримісячної зарплатні. Чи варто дивуватися, що таких запливів останнім часом дедалі менше?