

2013 年上海财经大学 807 新闻传播实务考研试题(回忆版)

本试题由 kaoyan.com 网友西疯不识相提供

一，名词解释

- 1 阶段性报道策划
- 2 对比式编排
- 3 现场观察
- 4 巡回采访

二，简答题

- 1 新闻价值和新闻政策的关系
- 2 新闻线索运用的注意点
- 3 调查性新闻的注意事项

三，论述题

新闻选择的依据，请结合实际谈谈你的看法

五，评论（标题分数很大，600 字以上）

请结合改革开放以来社会经济的发展的背景来评论以下材料

近年来，各大媒体兴起“最美之风”，“最美女教师”在生死关头

救下自己的学生造成双腿截肢，“最美妈妈”吴菊萍奋不顾身用手接住 10 米高处掉下来的孩子，造成左手骨折。“最美司机”吴斌冒着肝脏被窗外飞来的铁块击破的痛苦保证乘客的安全。（基本一致）我取的题目是【摘下“最美”的帽子，还道德一个朴实的背影】

四自选角度改写新闻稿（标题+编者按）800 字以下

这是网上找来的，几乎一摸一样，但是试题里没有小标题。我取的题目是【“WiFi 逼停地铁”，相关方面上演“罗生门”】

“WiFi 逼停地铁”媒体报道迥异 官方：不必担心

原标题 [不必过度担心地铁安全]

“为什么同一个事件，媒体会有截然相反的报道！我们该相信谁？”继 11 月 1 日、5 日深圳地铁蛇口线多趟列车暂停运行后，前日地铁环中线开往黄贝岭方向的一列车又发生故障停运的情况。昨日，媒体对此事的报道南辕北辙，一个称“又说是 WiFi 的错”，一个则称“不是 WiFi 惹的祸”。对此，多位市民表示，对地铁安全性的疑虑依然得不到正解。

对此，深圳地铁集团昨日回复南方日报记者时表示，目前针对两条线路停运事故的调查均未有最后定论，专家组成员仍在论证研究当中，一旦最终结果敲定，将第一时间告知媒体。地铁集团呼吁公众不必过度担心乘坐地铁的安全。

通过搜集微博、本地论坛以及街头随机采访的方式，记者总结了市民对于多次疑似“WiFi 信号逼停地铁”事件的疑问，并通过多方采访，尝试为市民寻找答案。

市民 问

1

5 条线有 3 条

信号系统被干扰？

吴先生对此次地铁事件甚为不解：“看了报道，惊觉深圳 5 条地铁线中的 3 条都受到过无线信号干扰，深圳地铁不会这么脆弱吧？”

目前，蛇口线、环中线、龙岗线的信号系统全部使用 CBTC，即移动闭塞列车自动控制系统。简单来说，CBTC 运行方式就是每列列车运行时，都会定时向控制中心发送列车位置报告，控制中心将列车位置报告实时传递给后续运行列车，后续运行列车自行计算本列车最高运行速度及走行距离。该系统使用的频段是 2.4GHz 开放频段。有所不同的是，龙岗线信号系统使用庞巴迪公司的技术，蛇口线、环中线使用卡斯柯公司的信号系统。

唯一在本次疑似“WiFi 信号逼停地铁”事件没有“中枪”的龙岗线，也被爆出在去年七八月期间，部分列车的信号系统在布吉处受到干扰，出现紧急制动的状况。后确定起因是附近设施的超声波设备干扰。不仅如此，5 日下午 3 时许，龙岗线一列车因信号故障在永湖停运，车上乘客被疏散下来。龙岗线控制中心表示，列车在运行中只要有异常就会发出警报，故障列车是因为发出警报被安排退出营运，但在系统重启后恢复了正常，故障原因仍在排查中，但这与近期其它线路发现的问题不一样，可以排除 WiFi 干扰。

面对公众的疑问，地铁集团 3 号线运营分公司负责人回应，去年该线发生列车紧急制动情况，主要是由于线路刚开通，信号系统仍处于调试当中，需要一个磨合与完善的过程。“截至目前，龙岗线的信号系统肯定没有发生过遭遇便携

式 WiFi 干扰而停运的事情。”

市民 问

2

怎么又是卡斯柯？

值得注意的是，此次发生运行故障的蛇口线和中环线所使用的 CBTC 系统信号设备，均为卡斯柯信号有限公司提供。在本地论坛上，细心的网友发现，卡斯柯公司“大有来头”。记者了解到，卡斯柯公司 1986 年成立，由中国铁路通信信号集团公司与阿尔斯通（中国）投资有限公司共同出资组建，是中国铁路第一家中外合资企业，在深圳设有深圳项目部。查阅资料得知，卡斯柯是 2009 年上海地铁 1 号线撞车事故和 2011 年 9·27 上海地铁 10 号线追尾事故的信号供货商，也是 2011 年 7·23 特大动车事故甬温线信号系统供货商之一。

在卡斯柯公司官方网站“产品与解决方案”分栏中的“城轨领域成功案例”中看到，深圳地铁 2 号线（蛇口线）工程创下了“信号最短工期记录”，因为从 2010 年 12 月 28 日正式一次性开通 CBTC（带后备模式功能）至运营之日，仅用时 19 个月。深圳地铁 5 号线（环中线）则由于线路全长 40.058 公里，工程实施上采用分段调试方式，被标注为“国内一次性开通 CBTC 最长地铁线路”。

卡斯柯公司官方网站称，深圳地铁 2 号线、5 号线的系统设计预留了互联互通功能，是目前国内唯一可实现互联互通的 CBTC 项目。

卡斯柯的信号系统真的存在技术漏洞？记者依据公司官网公布的联系方式致电卡斯柯深圳项目部，但号码已停机。记者再致电其上海总部，工作人员表示，对于蛇口线与环中线事故，公司不作任何回复。

市民 问

3

为何 CBTC

如此脆弱？

“为什么小小的 WiFi 信号会影响庞大的地铁系统？”这是受访市民对记者说得最多的疑问。

记者查阅资料了解到，在 CBTC 系统中，信号传输可以通过“交叉感应环线技术”、“无线电台通信技术”、“漏泄电缆无线传输技术”和“裂缝波导管传输技术”等 4 种方式传递，蛇口线和环中线采用“无线电台通信技术”实现通信信号的传递。“无线电台通信技术”是目前 CBTC 系统采用的主要信号传输手段，在全球多个国家的地铁线路中都有应用，且通常采用 2.4GHz 或 5.8GHz 频段进行传输。不过，发生地铁信号被便携式 WiFi 干扰的事件，在全球范围内还是第一次。

此前有通信专家表示，2.4GHz 频段是公共频段，电磁环境比较复杂，如果 CBTC 系统使用的信道与其他无线信号的信道一致，那么 CBTC 的信号传输确实有可能受到干扰。

曾经参与研发国内具有自主知识产权的 CBTC 系统的北京交通大学研究员介绍，CBTC 的无线传输系统都有特定的保护措施，通常情况下被其他信号干扰的可能性并不大。此外，CBTC 的信号系统发射信号的强度较高（10 至 20dBm 左右），通常情况下不会被强度较弱的信号源干扰，因为一般便携式 WiFi 的信号强度仅有 0.2dBm 左右。

“这就是说，CBTC 系统的传输信号被便携式 WiFi 信号干扰的可能性极低。”该研究员表示。但他也指出，由于 CBTC 系统使用 2.4GHz 公共频段，被具

有相同发射功率或者高强度信号干扰的可能性依然存在。

市民 问

4

信号干扰会否

导致列车追尾？

事故真相未明，众说纷纭，官方权威部门未有明确解释，不少市民对乘坐地铁安全表示担忧：“信号干扰会不会导致列车追尾？”

对此，地铁集团及市交通运输应急指挥中心的受访人员均表示，公众不必过度担心乘坐地铁的安全，这种情况发生的可能性极低。一旦发生信号故障，在未确定所有车辆位置的情况下，不会贸然启动车辆。简单地说，信号发生故障后所有的地铁列车都会自动停下来，但停在什么位置，在控制中心无法显示。即便恢复供电后也有可能无法显示信号，因此需要所有的车辆通过电话报告位置，控制中心与列车保持联系，人工确认位置并逐一核对后进行人工调度。同时，针对系统的不同故障，深圳地铁有一套完善的应急预案，且所有岗位的员工都经过严格培训和演练，所有人员均持证上岗以确保运营安全。

“根据地铁集团制定的预案，假如信号系统出现故障，第一步，先停止所有列车运营；第二步，确定所有列车的位置；第三步，会通过人工调度让停在区间内的列车进入车站；第四步，在安排对信号系统抢修的同时，在确保安全的情况下，引导列车以不超过 25 公里/小时的速度运行（25 公里/小时可以确保列车随时停下）。 ”

因此，受访者表示，无论软件还是硬件，由于信号干扰而导致列车追尾事故发生的可能性非常微小。

南方日报记者 张西陆

以上试题来自 kaoyan.com 网友的回忆，仅供参考，纠错请发邮件至
suggest@kaoyan.com。

