

南京大学新闻传播学系 1999 年研究生入学考试专业课试题

考试科目:新闻传播理论与业务

一、名词解释 (每题 4 分,共 16 分)

1. 新闻事业的指导性
2. 报纸专栏
3. 电视专题报道
4. 传播模式

二、简答题 (每题 6 分,共 24 分)

1. 简说新闻选择的标准。
2. 简述消息的特点及其写作规律。
3. 试述报纸编辑工作的创造性特性。
4. 谈谈你对“媒介系统依赖论”的理解。

三、论述题 (每题 10 分,共 30 分)

1. 试论新闻舆论监督。
2. 试述列宁在社会主义建设时期的新闻思想及其对当代中国新闻事业的意义。
3. 你怎样认识电脑互联网络与三大传媒(报纸、广播、电视)的关系?

四、实践题 (每题 15 分,共 30 分)

1. 将下列材料改写为一篇消息稿(800 字以内),并制作复合标题。

许多民航乘客发现,那种几乎与火车票价不相上下的折扣机票,现在已经很难买到了。

民航总局最近决定,从5月1日起,民航散客折扣票价不能低于8折,团体票价不能低于8折,同时禁止国内销售代理手续费超过3%。对违规者的最高处罚金额可达20万元,情节严重者还将被停飞或吊销经营许可证。

去年9月,南方航空(集团)公司首先推出机票折扣,引发中国民航市场首次价格大战。

年底,民航总局发话:为提高客座率、刺激运输量、收益的增加,对国内航线运价实行浮度管理,最低折扣团体票可以达到60%。民航总局此举意在“以市场需求为导向,引导航空公司努力转变经营方式和手段”。如火如荼的机票大战更如烈火烹油,一些公司完全突破了6折的限制,打到5折,与火车的软卧票价相差无几。

然而,从去年11月至今,国内航空市场除1月份由于春运而有增加外,国内航线旅客运输量均为负增长,第一季度的平均客座率仅为57.8%。1998年民航通报了一季度民航经营情况,民航总局下属11家骨干航空公司亏损17个亿,而名列中国民航第一的国际航空公司亏损额高达7.3个亿。到4月份,民航亏损额仍在扩大。用效益急剧滑坡来形容民航现状实不为过。票价折扣战的结果与初衷可谓大相径庭。

记者分别向一家民航总局直属的大航空公司和一家地方航空公司的有关人士询问对最低限价的态度,他们都表示:非常拥护,“这半年的日子过得太艰难了”!

对于世界上绝大多数成功的航空公司而言,采取低运价,提高客座率,刺激运输量的增长,以此增加收入是其发展过程中一条重要的营销战略。那么,这条适用于世界的铁律为什么在我国却行不通呢?

一位不愿透露姓名的业内人士说:“民航决定放开价格是在面临铁路、高速公路的竞争压力下做出的明智之举。从某种程度讲,这具有革命性的意义,因为它打破了中国民航几十年的单一票价体系。但是,在具体的实施上却出了问题。民航是一个微利行业。上座率不满60%就不赚钱,那么,当初这个60%折扣是怎样测算出来的呢?这已完全在成本以内了。可以讲,这个60%是缺乏科学论证的。”

事实上,一些公司本想“坚挺”,不加入折扣大战,但大势之下,也不得不应战。大家都明白这样做无异于自杀,但都得扛着。各航空公司似乎是在比谁能扛得住,最后,大家都扛不住了。

某航空公司的总会计师说:“民航有紧迫感是对的,但找的切入点不合适。在法制约束机制、资源配置等都没有放松的情况下,惟独将末端价格放开,将价格完全等同于市场,实在是一种误区。”

一家航空公司的总经理说得更尖锐:“最不会经营的人才会把价格看成是市场惟一的因素。”

通过价格战优胜劣汰,吸引部分规模小、经营状况不佳的小公司向大航空公司靠拢,实现中国民航向规模经营的自然过渡也是实行票价浮度管理的题中应有之义。

1998年4月,南航成功地完成了对贵阳航空公司的收购,这是民航向集团化发展迈出的第一步。

中国现有航空运输企业27家,但称得上规模经营的只有6家,如被收购的贵航只有两架飞机。在世界航空企业联盟、合并潮风起云涌之际,这种小而散的局面显然必须得到整合。然而,合并的路很艰难。

一家国有大型航空公司市场部的负责人对记者说:“如果真正按市场规则的话,在这起价格战中,许多地方公司肯定要支持不住。但实际上这些‘地方军’受到地方政府强有力的支持,一些地方对地航甚至实行免税。一些航线大航空公司想进去,地方会想方设法阻挠。所以说,直属公司与地方公司竞争环境是不一样的。”

——民航在走向联合、兼并的路上遭遇了另一只有形的手：地方保护主义。

但还有问题的另一方面。

地方航空公司兴起于 80 年代末。它诞生在市场经济的大海中，打破了国企大一统的局面，给航空市场注入了竞争的因素。其中的佼佼者完全遵循现代企业制度规范管理，表现出后生可畏的勃勃生机。厦门、海南、四川、深圳 4 个地方航空公司就被业内人士美誉为“四小龙”。

一家地方航空公司的总会计师对记者讲：“民航资产规模大，各公司都不能坐等被吃。这次价格战下来，实际是地航占了上风。因为第一，地航航线结构少，本来就是拾遗补缺；第二，地航机型小，我测算过，国内航线最赚钱的机型就是 150 座的小型飞机。而大公司的波音 747、777 等机型，适用于远洋航线，跑国内航线，即使满座也要亏；第三，也是最重要的，大小公司生存基础不同，小公司控制成本的能力比大公司强。因为我们的机制活，比如小公司可以裁人，大公司就很难。大公司一项命令到达基层很慢还要层层衰减。”

有人这样描述中国民航业的两难：国内不同产权主体的航空公司要求进一步打破垄断，实现自由竞争，而国际大环境又要求中国民航必须垄断。

那么，什么是中国民航健康发展之路呢？业内人士说：仍然是联合。

那位总会计师如是说：“说到扩大规模，我们一些人总是习惯地认为是以大吃小，但是，即使大公司把我们这些小公司全部吃掉，它的规模仍然不能与国外大公司相比。我们应当树立民航是一家的观念，将着眼点放在外部，减少内耗，加强联合，尤其是三大骨干公司之间的联合。”

只执行了短短 10 个月的价格放开政策，给了我们教训，同时，也给所有的航空公司敲响了警钟。大多数航空公司开始向内寻找自身存在的问题，从人员管理到物资使用的精简节约，纷纷进行了有益的探索。

南航深圳分公司开始大幅度裁员，精简了从事办公楼清洁卫生工作的临时工，所有的清扫工作都由正式工轮流进行。

近日，“新星联盟”在深圳召开会议，共商降低成本、提高效益的大计。与会人员发现，他们需食宿自理。以往到深圳开会必有的保留节目如参观世界公园、民族村已被取消，代之以一张《泰坦尼克号》电影票，因为电影票比公园门票便宜。

但愿这次学费没有白交。

铁路公路咄咄逼人

水、陆、空的立体竞争已使中国交通结构发生了深刻的变化。

铁路几次提速，尤其是朝发夕至列车的开行已把许多民航的乘客吸引到列车上来。据悉，今年 10 月，中国铁路又要再次全面提速。

铁路一系列新举措，无疑会对民航中长线客货源形成威胁。

北京—太原、重庆—成都、海口—三亚、深圳—汕头、汕头—广州、汕头—香港、汕头—深圳等高速公路的开通，使民航支线运输一退再退。

联盟潮风起云涌

1997 年 5 月 14 日，世界上最大的航空公司联盟“明星联盟”成立。在德国法兰克福机场，分别来自美联合航、德国汉莎航、瑞士斯坦的那维亚航、加拿大航、泰国国际航的 5 架大型飞机机头依次相对，组成了一朵美丽的梅花图案。

这 5 家航空公司年营业额高达 432 亿美元，营运的飞机 1334 架，在全球 106 个国家的 578 个城市开有航班。

据悉，“明星”的阵营还有可能进一步扩大：巴西的瓦里格航空公司已签署了参与联盟的意向书。英国的米德兰航空公司以及南非航空公司也是其潜在成员。

1997年6月20日,亚太地区产生了本地区最大的航空联盟:新西兰航、新加坡航、澳大利亚安塞特航和安塞特国际航宣布组成联盟。4家航空公司共拥有223架飞机,飞往全球47个国家。

世界上运力最大(900架飞机)的美利坚航与英航两大航空界巨人,1996年提出联盟,至今仍在谈判中。

截至1998年初,全世界航空公司联盟已有360多个。

从70年代末至今,世界上主要航空大国已基本完成航空运输产业结构性调整,实现航空公司的国际化、跨国化、大型化和集团化,具有了更强的竞争实力。不仅占据了本国市场绝大部分份额,而且通过国际联合,正在组成全球性航空公司联盟或地区性航空公司联盟。据预测,这些联盟在未来10年形成后将占据全球70%的市场,而其他众多航空公司只能去争夺剩余的30%的市场。

中国民航有没有可能加盟国际航空战略联盟?国际航空专家认为,加入联盟的航空公司至少必须具备以下条件:即拥有200架以上的飞机,直航城市超过100个,通航城市250个以上,年营业收入100亿美元,基地国际机场的年吞吐量达1亿人次以上。而中国民航目前的6大航空公司无一达到这一规模,去年营业收入最高的国航也仅约12亿美元。

“天空开放”叩击国门

潜力巨大的中国航空市场像块诱人的大蛋糕,外航已觊觎良久,正伺机而动。据统计,至去年年底,已有46家国外航空公司在我国开航。去年出入境的761万空中旅客中,外航承运的旅客数已超过了国内航空公司。

同时,中国民航还必须面对世界航空运输领域另一个潮流:即由美国人推行的、正在一步步扩张势力的“开放天空”运动。其内容是取消政府对航空运输的经济管制,实行进出市场和制定运价自由化,完全由市场机制来调节。

在北美,美国已敦促其最大邻国加拿大开放了天空;在南美,智利成为第一个开放天空的国家;在大洋洲,美国已与澳大利亚、新西兰签订了开放天空的协议。

亚洲是美国近几年在全世界推行其天空自由化政策的主攻方向。1997年4月,美国与新加坡、文莱先后在开放天空的协议上签字。马来西亚、韩国也将加入天空自由化行动。

业内人士认为,垄断、联合、自由化是世界航空运输事业的大趋势。但天空开放政策对那些航空强国、大国有利,而对于发展中国家,尤其是大、中型发展中国家的民族航空业将是一种打击。

以我国航空事业目前的规模——全国各航空公司的飞机总数尚不足以与美国一家大航空公司相比,一旦打开天空,用一位业内人士的话讲“恐怕只有招架之功”。

中国民航面临空前挑战。

2. 以“我看知识经济热”为副标题,写一篇新闻评论,正标题自拟,字数在1500字左右。