

# 2010 年上海海事大学攻读硕士学位研究生入学考试试题

(重要提示: 答案必须做在答题纸上, 做在试题上不给分)

## 考试科目: 交通运输工程学 (A)

### 一、单项选择题 (每题 1 分, 共 20 分)

1. 在计算泊位能够装卸的船舶数量时, 船舶在泊位的总停泊时间不包括下面哪一项 ( )
  - A 船舶在码头上装卸作业时间
  - B 船舶为装卸所必须的技术作业、辅助作业时间
  - C 因气象原因造成的作业中断延续时间
  - D 因港口能力不足而发生的停泊时间
2. 装卸自然吨与吞吐量之间的关系可用下式表示: ( )
  - A  $Q_{自}=Q_{吞}/(1-货物水陆换装比重)$
  - B  $Q_{自}=Q_{吞}/(1+货物水陆换装比重)$
  - C  $Q_{自}=Q_{吞}/(2-货物水陆换装比重)$
  - D  $Q_{自}=Q_{吞}/(2+货物水陆换装比重)$
3. 港口竞争产生的最直接的原因是: ( )
  - A 为了自身的生存和发展, 港口必须不断开拓货源, 开发运输市场, 这种业务的拓展必然会产生争夺港口市场的竞争
  - B 为争夺同一细分港口市场中的份额而竞争
  - C 港口供需能力的不平衡
  - D 对我国港口市场来说, 港口功能的雷同, 港口发展的速度加快, 港口能力的宏观调控机制的不健全
4. 一票货物于 2002 年 9 月 10 日开始装船, 并于同月 12 日全部装上船, 同日船舶开航。问: 如果在同月 11 日应托运人要求, 承运人签发的已装船提单通常称之为 ( )
  - A 倒签提单
  - B 顺签提单
  - C 预借提单
  - D 待运提单
5. VTS 处理的船舶数据分为三类: ( )。
  - A 固定数据、静态数据、动态数据
  - B 固定数据、随机数据、动态数据
  - C 固定数据、变化数据、动态数据
  - D 固定数据、变化数据、随机数据
6. 以整箱接受货物、拼箱交付货物的集装箱货物运输方式是 ( )
  - A Door—CY
  - B Tackle—Door
  - C CFS—CY
  - D CY—CFS
7. 集装箱班轮运输中, 发货人凭以换取提单的单据是 ( )
  - A 集装箱货物托运单
  - B 设备交接单
  - C 集装箱装箱单
  - D 报关单
8. 船方提供给租方一定吨位的运力, 在确定的港口之间, 以事先约定的时间、航次周期和

每航次较均等的运量，完成运输合同规定的全部货运量的租船方式是（ ）。

A. 航次租船 B. 包运租船 C. 定期租船 D. 光船租船

9. 在航次租船合同中，表示船舶出租人不负责装货费用，但负责卸货费用的条款是（ ）。

A. LIFO B. FILO C. FIOST D. LINER TERM

10. 物流是“第三利润源泉”。这里“第三利润源泉”指的是（ ）

A. 第三方物流公司的利润源泉  
B. 公司通过节约流通环节成本而带来的利润源泉  
C. 公司中不是很重要的利润源泉  
D. 公司的创新活动带来的利润源泉

11. 影响船舶周转速度的主要因素是指：（ ）

A. 承运货物的情况； B. 航线里程的长短；  
C. 在港的停泊时间； D. 平均航行速度。

12. 国际贸易中卖方承担责任最小的术语是（ ）。

A. EXW B. FCA  
C. FOB D. CIF

13. 下面四个建筑物中，（ ）不属于港口主要水工建筑物。

A. 防护建筑物 B. 灯塔建筑物 C. 码头建筑物 D. 护岸建筑物

14. 以下船舶中，（ ）具有多层甲板。

A. 普通杂货船 B. 集装箱船 C. 油轮 D. 散货船

15. 载箱能力为 8000TUE 的集装箱船的吃水大概在（ ）左右。

A. 12m B. 13m C. 14m D. 15m

16. 水路运输的三个基本组成要素是：（ ）。

A. 航道网、通讯网、船舶 B. 装卸设备、港口、船舶  
C. 航道网、港口、船舶 D. 船舶、港口、货物

17. 网络配流的基础信息包括以下内容：（ ）。

A. 交通工具的特性、客货运量及流向 B. 网络信息、交通工具的特性及客货运量  
C. 网络信息、交通运输方式及客货运量 D. 网络信息、线路的通过能力及客货运量

18. 港口吞吐量定量预测的方法有：（ ）。

A. 时间序列法、平均增长率法、弹性系数法  
B. 时间序列法、平均增长率法、幂函数模型法  
C. 时间序列法、弹性系数法、幂函数模型法  
D. 平均增长率法、弹性系数法、幂函数模型法

19. 世界干散货船主要承运（ ）三大货种。

A. 矿石、煤炭、谷物 B. 矿石、建材、谷物  
C. 矿石、煤炭、建材 D. 矿石、煤炭、化肥

20. 水运交通系统规划评价由 ( ) 三个子系统所组成。

- A. 技术评价、经济评价和综合评价    B. 技术评价、经济评价和社会评价  
C. 技术评价、经济评价和风险评价    D. 综合评价、经济评价和社会评价

## 二、简答题 (共 40 分)

1. 论述港口装卸工艺的含义及内容。(10 分)
2. 试分析集装箱船大型化的条件。(6 分)
3. 试叙述五种运输方式及其主要特点? (10 分)
4. 班轮航线货流方面的特征一般用哪几个参数描述? (8 分)
5. 简述交通运输系统规划的主体内容。(6 分)

## 三、论述题 (第 1 题 35 分, 第 2 题 15 分, 共 50 分)

### 1. 环球航运兼并本格森的重要启示

2003 年 4 月 10 日, 香港环球航运集团董事局主席苏海文先生宣布环球航运已斥巨资并购挪威航运“老大”本格森集团。消息一经传出, 不仅在业内, 而且在全球各方面都引起强烈反响。

首先, 这是世界航运史上最大的一次并购。早在一年前, 香港环球航运已开始进入本格森集团, 截至 2003 年 4 月, 环球航运已实际掌握本格森 10% 以上股权, 此次再收购本格森 44.3% 的股权, 环球航运前后动用 14 亿美元、持有了本格森 55% 以上股权, 成为世界航运有史以来最大的一次购并(1999 年丹麦马士基并购美国海陆用了 8 亿美元)。

其次, 是由于环球航运的特殊背景。环球航运由包玉刚先生于 1955 年创建, 曾是世界上最大的航运公司。上世纪 70 年代包先生与希腊奥斯汀一同被誉为世界“船王”。但上世纪 80 年代初, 环球航运依靠其强大资本实力“弃船登陆”, 完成战略转移。这一行为, 同样被业内视为产业转移的“明智之举”、“经典案例”。事隔 20 年, 环球航运挟资本实力再次跃居全球航运业之首, 毫无疑问会对整个行业产生影响, 甚至会引发其所进入市场的重新洗牌。

第三, 并购战略目的明确, 目标直指中国市场。关于此次并购目的, 环球航运集团苏海文先生直言不讳“这一重大收购与我们进入中国内地市场有着必然联系。因为本格森的特长是液化天然气运输, 而这连同石油运输, 恰恰是环球航运集团未来开拓中国内地市场的重点领域。中国市场战略直接决定了我们的此次收购决定。”

环球航运的此次并购, 对中国船公司当期市场经营影响暂时还看不出来; 对中国船公

司远期市场和经营的影响也需要继续观察、研究；环球航运此次并购究竟成功与否还有待时间的检验。

但此次并购，站在全球思维的角度上看，起码可以给了中国船公司一些重要启示。请以“环球航运兼并本格森的重要启示”为题写一篇小论文。

2. 试述提高船舶载重量利用率的途径。

#### 四、分析题（第1题20分，第2题10分，共30分）

##### 1. 物流公司发展案例分析

###### 案例分析背景

A公司创建于1989年，是一家从3万元起家，发展至拥有6亿多元资产，年销售额达到10.7亿元的民营企业，其主要产品是鞋类，公司的战略是希望通过快速的市场反应能力和优质的产品不断扩大其市场份额。面对中国皮鞋业供大于求的不争事实，A公司通过对公司物流系统不断地改革与完善，终使A公司跨过了众多企业难以解决的物流瓶颈问题，使企业终处于良性循环的发展轨道。

###### （1）、物流模式演进变革

A公司在物流系统的建设的道路上有过几次反复。1998年以前A公司基本上是沿用“以产定销”的经营模式，总部生产部门生产什么，营销人员就推销什么，代理商就卖什么，这一套物流模式在A公司发展过程中起过比较重要的作用。因为这样总部的“主动权”比较大，但在运作这套模式的过程中，矛盾也逐步暴露了出来。

1999年，A公司生产、营销两分离，全面导入订单制，即生产部门生产什么，不是生产部门说了算，而是营销部门说了算，而营销部门则根据市场的信息、分公司的需求、代理商的订单进行信息整合，最后形成需求，向生产部门下订单，这叫订单制，也叫以销定产。这种订单制的实施，实质上就是把生产部门变成了营销部门的OEM（加工厂家），这样，A公司的订单制，以客户为中心的物流运作模式得以慢慢形成。在整体思路以订单制为中心的物流模式中，A公司还通过对其中的几个关键环节进行了改造，使得整个系统的运行有了保障。

###### （2）、物流运作速度

现代市场的竞争很重要的一点就是对市场的反应能力。特别是对皮鞋行业而言，许多是季节性的产品。对于这种类型的产品，就在于比时间，比速度，对于一些畅销的品种，如果你能抢先于你的对手一星期上货，一个月出货就抢先占领了市场。

公司库存管理主要是通过手工做帐与每月盘点的方法来实现，这种方法在企业处于中小阶段还能适应，但是企业发展到一定阶段后，特别是面对当今市场高速运行，皮鞋季节分化日益明显的态势，不能及时清晰地对库存结构及数量做出准确的反映，就会在企业的

运营中出现非常被动的局面。有时你的库存处于警戒线后，你却一个月后经过全国大盘点才得知，而这时，当你想进行调整就已经有些晚了。公司急切地想在这方面进行改进。

### (3)、物流运作信息至上

信息的重要性在 A 公司的内部已成为共识。现在的 A 公司总部专门设立了一个由 20 多人组成的信息部门，负责收集、分析、研究全国的市场信息，为公司的生产、营销、开发提供依据。同时，每个分公司、每个专卖店也落实人员负责信息工作，并与总部进行对接。信息人员依据工作分工，每天收集不同季节、不同类型的产品信息，并及时反馈到开发部门，为开发工作提供依据；常年收集市场终端信息，为公司的市场规划提供依据。总部则每天利用晨会，对信息筛选、分析并分流后，交由相关部门处理，并对前一天的信息处理结果进行反馈。

### 案例分析问题：

- (1) 公司最初的由总部控制的物流模式有什么弊端？经过改革后的物流模式能带来什么好处？
- (2) 你对公司的库存管理改革有什么好的建议？
- (3) 如果你是 A 公司的物流经理，你会怎样制定 A 公司未来的物流发展战略？简述理由。

2. 试分析复杂航次临时增加中途挂靠港加载货物将引起的额外费用支出项目，并给出计算额外经济损失的公式及各参数的含义。

## 五、计算题（10 分）

广州海运公司准备组织 5000 吨级以下货轮跑下面航线：

广州 糖 温州 空放 上海 粮 广州

现有 3000 吨级、5000 吨级两种船型供选择。已知数据如下表所示，问：哪种船型营运经济效果好？（自行选择评价指标，并说明选择该指标的理由。）

指标\船型	3000 吨级	5000 吨级
每营运天固定费用（元）	12000	17000
往返航次变动费用（元）	175000	270000
往返航次天数（天）	29	35
往返航次运输量（吨）	6000	10000
每吨糖运费收入（元/吨）	90	90
每吨粮运费收入（元/吨）	100	100