

中国人民大学经济学院以研究生毕业同等学力

申请硕士学位论文写作报告

姓 名： 李伯洲

资格证号： 01040530

专业名称： 世界经济

拟定学位论文题目： 新冠肺炎疫情对国际海运

贸易需求的影响分析

报告日期： 2021-12-25

一、选题依据

|  |
| --- |
| 1.目的及意义（800字以内）（主要内容：阐述选题要解决什么问题，选题有何理论和现实意义）  论文的目标在于聚焦新冠肺炎疫情下的国际海运形势，着重研究疫情对国际海洋运输需求的影响。  论文将明确国际海运需求的产生，包括贸易需求和其他运输方式的替代性需求，其中贸易需求中还包含大宗商品的贸易需求和一般货物贸易需求。针对不同的需求类型，分析其在新冠肺炎疫情环境下的变化趋势，从而整体研究海运需求的运动变化。  该选题将以海运需求的视角分析全球供应链以及新冠肺炎疫情对其带来的冲击和挑战，间接反映逆全球化背景下的世界贸易形势。根据分析内容，最后给出相关政策建议。 |

|  |
| --- |
| 2.文献综述（3000字左右）（主要内容：做文献梳理和研究动态的综述，归纳已有的研究所做的工作，形成了哪些共识？列举出在哪些问题上仍未形成共识？各种不同的观点是什么？针对目前的研究，你发现了哪些问题想要继续研究？）  当前海运贸易占全球贸易总量的80%以上，海运贸易的主要运输方式有：运输初级产品包括矿产品、粮食、水泥、木材等的干散货运输；主要从事机械设备、纺织品等制成品的集装箱运输；运输液体货物包括原油、LNG、液态化学品等的液货运输。尽管随着科技水平和世界各国基础设施建设的发展，人们对航空运输特别是铁路运输热情逐渐高涨，但凭借大运力和规模优势，海洋运输仍将长期处于世界贸易中的核心。目前国际上存在许多机构针对航运形势做定期的研究报告和发布有关指数信息，权威的航运指数包括波罗的海干散货运价指数（BDI）、中国出口集装箱运价指数（CCFI）、上海出口集装箱运价指数（SCFI）等，从事研究的机构有英国海运咨询机构Clarksons公司和Drewry公司、德国不来梅航运经济和物流研究所、上海航运交易所等。  李文杰、邹文康等在《经济驱动下的航运需求预测》一文中用贸易引力模型、投入产出模型以云南省为样本预测了其国内、国际航运需求，两者模拟结果可靠且相差不大。两种模型的构建基于不同的数据集，由于贸易引力模型的数据更易获得，故在国际航运需求预测中使用更加方便。李文杰等在《基于引力模型的航运需求模拟研究》中，再次利用引力模型针对云南对世界各洲国家的贸易做了航运需求预测，实证结果再次标明引力模型对航运需求的预测较为稳定精确。  伍业锋、吴晓换在《中国航运业发展动力机制及其异质性》一文中从我国航运业内生动力（供给）、外生动力（需求）、环境动力（经济环境）三方面对航运业发展趋势做了分析和实证检验。实证数据显示，2001-2016年间我国航运业处于需求拉动型增长状态，航运业供给出现过剩，且影响着行业进一步发展。  江振峰、陈东旭等在《基于运输需求时／空特征的不定期船舶运输的调度优化》一文中，针对海运需求的时空不匹配性，建立数据模型，对不定期海运运输货主的选择行为做了刻画。文中表明承运人必须牺牲某一窗口期的利润，来追求一段时期内总利润的最大化。对运输需求时空特征不配的讨论为本文疫情环境下海运需求的话题给出了另一视角。  《BDI暴跌之下》从波罗的海运价指数BDI的角度总结了2018-2019年国际航运市场需求变化，受市场周期、突发因素、宏观环境等原因，国际航运市场低迷，BDI指数创新低。故从另一方面考虑，在供需关系稳定，尤其是在供给过剩的条件下，BDI指数可以在作为反映航运市场需求的指标之一。  王大山、刘文白在《国际干散货航运市场发展及BDI指数预测研究》中，选取T/F值（净需求增长率）、D/F值（年度新造船载重吨/船队总载重吨）等替代指标来反映干散货航运市场的供需情况，同时对上述指标的变化趋势与BDI指数的趋势进行对比和实证分析，达到对BDI指数进行预测的目的。  张瀚文、李春顶在《全球贸易形势演变对我国的影响》中从新冠疫情、贸易保护主义、WTO改革等方面分析了国际贸易形势新动向以及我国在新环境中应采取的应对措施。文中指出新冠肺炎疫情大流行增加了全球贸易的不确定性：对全球价值链和服务贸易产生了严重冲击；全球产业链供应链呈现本地化、区域化倾向；疫情产生的连锁反应影响全球贸易和贸易政策。  李万超、阎琰、张浩在《全球疫情下中欧班列的挑战与机遇》一文中提及，在疫情环境下，2020年中欧班列逆势增长，原因在于中国疫情的控制和国际海运的集体停运。我国与“一带一路”沿线国家贸易的增长，中欧班列的运输总货值逐渐增加，同时回程率也发生跳跃式增长。  各种分析研究结果表明：   1. 反映海运贸易需求的数据种类多样，应根据不同的市场供需关系、数据的可获得性、数据相关性等方面综合考虑选取的数据种类。考虑到本文讨论的客观环境是新冠肺炎疫情下，全球港口均出现不同程度的堵塞，船只、集装箱周转率下降，运输周期延长，全球航运供给萎缩，航运运价暴涨，故在选取需求参数时，应避免选择价格相关数据和与海运供给密切相关的数据。 2. 需求参数可直接选取港口吞吐量、货物中转量等数据间接反映航运需求，也可采用贸易引力模型等实证方法预测和估计贸易需求。 3. 影响海运需求的最大因素是贸易需求，其源自于国家、地区、经济体之间的经济形势和经济联系。国际贸易需求的不同，产生了不同种类货物的运输需求。对煤炭、石油、粮食等大宗商品的运输需求，受新冠肺炎疫情的影响，需求不确定性增加；服装、机械工业制品等集装箱运输需求，受疫情影响存在下降趋势。 |

二、研究方案

|  |
| --- |
| 1.论证方法及数据来源（主要内容：说明论证拟采用的方法，如数理模型法、计量分析法等等，以及需要用到的数据及其来源）  论证方法：计量分析法，试运用贸易引力模型、OLS普通最小二乘法等  数据来源：联合国《2021年海运报告》、上海航运交易所中国出口集装箱运输市场周报、港口资料全国港口景气指数、港口资料全国主要港口集装箱码头吞吐量统计、国铁集团发布的中欧班列数据等 |
| 2.核心观点（主要内容：初步阐述可能得到的观点及结论）  新冠疫情对国际航运需求的影响是消极的。全球经济环境萧条导致贸易需求下降；同时全球各大港口周转率下降导致航运供给萎缩，供不应求，部分商品贸易转而采用铁路、航空等其他运输方式，进一步降低了航运需求。 |
| 3.创新之处（主要内容：简要阐述创新点，比如方法创新、方向创新、观点创新等等）  ① 国际海运市场供不应求的背景下导致运费价格高企，此前以BDI等运价指数简单衡量航运需求的途径失灵，故主动采用吞吐量、周转率等指标代表航运需求；  ② 从新冠疫情对全球贸易的影响作为切入点研究全球海运市场变化。  ③ 研究铁路运输、航空运输对海运的替代性。 |

|  |
| --- |
| 4.参考文献（顺序和格式参考模板如下，参考文献应当主要是近5年的相关资料，填写时，删掉以下参考模板）  王大山，刘文白、“国际干散货航运市场发展及BDI指数预测研究”、《经济理论与实践》2018年06期 第78-81  江振峰、“基于运输需求时/空特征的不定期船舶运输的调度优化”、《交通运输工程学报》 2019年03期 第157-165页  李文杰、“基于引力模型的航运需求模拟研究”、《人民珠江》 2018年11期第74-78页  中国港口杂志社、“全国港口行业2021年11月份景气指数评点”、《中国港口》 2021年12期第34页  李文杰、“经济驱动下的航运需求预测”、《重庆交通大学学报(社会科学版)》 2019年04期第51-57页  贾大山、“如何看待当前航运市场的供需关系”、《中国远洋海运》 2021年10期第24-26+6页  赵爱臣、“全球小宗干散货海运市场发展趋势分析”、《世界海运》 2021年07期第23-31页  郑静文、“国际集装箱运输市场：需求旺盛”、《中国远洋海运》 2021年06期第16页  魏巍、“航运需求疲软条件下集装箱船舶大型化的弊端”、《集装箱化》 2013年03期第9-12页  张瀚文、“全球贸易形势演变对我国的影响”、《开放导报》 2021年06期第47-53页  李万超、“全球疫情下中欧班列的挑战与机遇”、《全球商业经典》 2020年05期第18-21页 |

|  |
| --- |
| 5.论文提纲（写到二级标题）  题 目：新冠肺炎疫情对国际海运贸易需求的影响分析  第1章 绪论  1.1 研究背景及意义  1.1.1 世界海运市场现状  1.1.2 海运市场供需关系  1.1.3 近十年世界贸易形势  1.1.4 新冠肺炎疫情下的世界贸易新变化  1.2 主要分析方法  1.3 本文研究思路  第2章 国内外研究现状综述  2.1 疫情对世界贸易的研究现状  2.2 贸易需求分析  2.3 不同运输方式的替代性研究  第3章 新冠肺炎疫情对海运贸易需求影响的理论分析  3.1 疫情对贸易需求的影响  3.1.1 对大宗商品运输需求的影响  3.1.2 对一般货物运输需求的影响  3.2 疫情对替代性需求的影响  3.2.1 铁路运输对海运的替代性分析  3.2.2 航空运输对海运的替代性分析    第4章 新冠肺炎疫情对海运贸易需求影响的实证分析  4.1 贸易需求的实证分析方法  4.2 疫情对贸易需求影响的实证分析  4.3 不同需求分析方法的检验结果比对  4.4 替代性需求的实证分析方法  4.5 疫情对替代性需求影响的实证分析  第5章 结论与对策建议 |