



DHL 香港空運貿易領先指數 (DTI)

2023 年第二季度報告

調查由 DHL Express (香港) 委託香港生產力促進局獨立進行，旨在收集及測量空運用戶對未來空運的展望，並以指數的形式發表。詳情請瀏覽 u.hkpc.org/dti_cn 查詢。

摘要

香港是亞洲其中一個主要航運樞紐，而香港國際機場的國際貨運吞吐量更享譽全球。香港空運行業蓬勃，每年為本港帶來超過港幣 780 億元總收入，當中 470 億元為貨運收入，並帶來超過 40,000 個就業機會⁽¹⁾。

DHL Express（香港）委託香港生產力促進局（生產力局）進行獨立調查，將所得結果綜合成為「DHL 香港空運貿易領先指數」（DTI）。

本指數乃經過多個月的準備及初步研究，並綜合數個季度的資料整合而成，反映和探討受訪者對香港空運貿易、各項基本因素、市場反應和主要商品貿易的展望。

「DHL 香港空運貿易領先指數」（DTI）是香港首個供公眾參閱的空運貿易指數，為需要更多資源及市場資訊的本地中小企及企業提供市場情報和發展趨勢。

首個 DHL 香港空運貿易領先指數調查於 2014 年第二季度展開，並定期按季度向公眾發表。

研究方法

指數計算方法：指數 = [100 x (受訪者中回答「增加」的樣本比例)] + [50 x (受訪者中回答「不變」的樣本比例)] + [0 x (受訪者中回答「減少」的樣本比例)]

指數導讀

指數顯示 50 以上代表正面的前景展望，指數在 50 以下則代表負面的前景展望。

指數距離 50 愈遠，表示對前景的展望愈見正面或負面。



¹ 2021 年版政府統計處「運輸、倉庫及速遞服務業的業務表現及營運特色的主要統計數字」

受訪者背景

調研對象是以香港為業務中心，並參與入口或出口空運貿易的公司；其業務範圍包括以下各類商品：手錶、鐘錶、首飾、衣飾、電子產品及部件、禮品、玩具及家品、食物及飲料、其他（包括速遞貨件及不屬上述種類的商品）。

自 2014 年第二季首次進行調查起，每季從超過 1 萬個調研對象中隨機抽選以進行電話訪問，收集 600 個受訪者對空運的展望。調查樣本以企業及商品為單位，未有就各企業的生意規模進行加權調整。

本季撮要

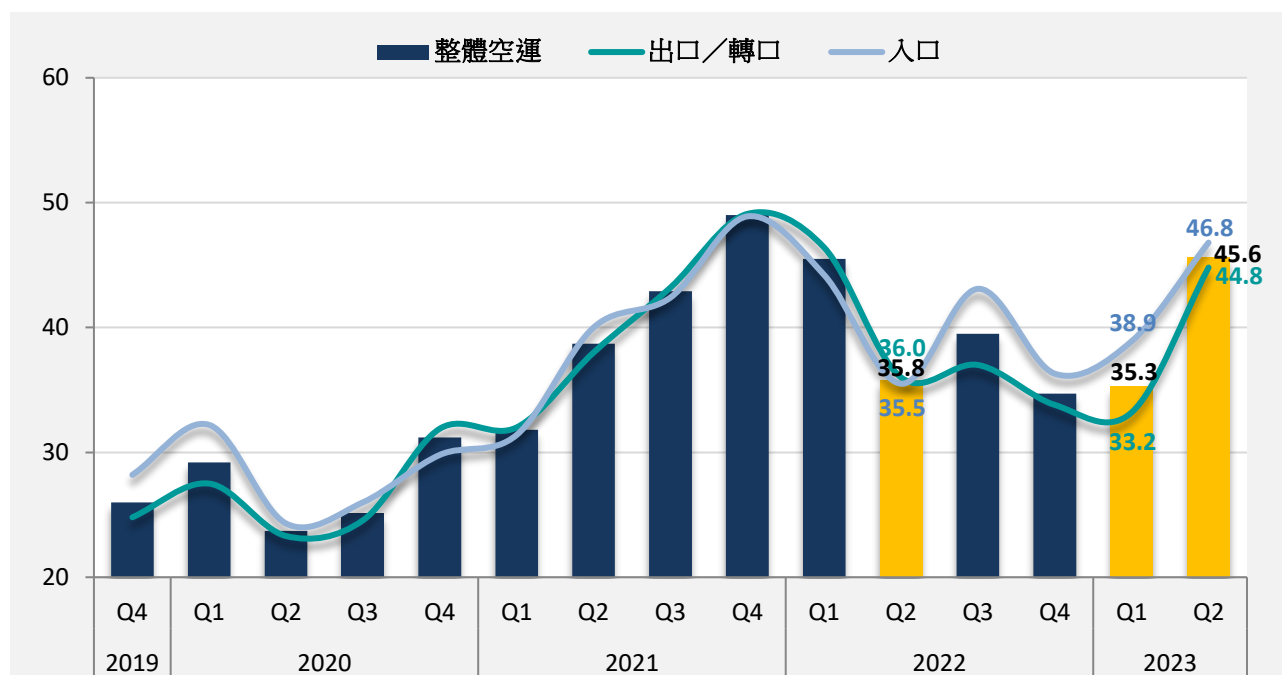
受惠於香港特別行政區政府（香港特區政府）取消所有社交距離措施及入境防控安排，所有指數於本季度均錄得顯著反彈，整體空運指數更升至近五季以來最高的 **45.6 點**，重回第五波疫情前的水平。

- 入口指數（**46.8 點**）及出口／轉口指數（**44.8 點**）分別攀升 **7.9 點**及 **11.6 點**。因應香港特區政府取消所有社交距離措施，社會全面復常，加上香港特區政府積極推廣旅遊業，**38%**的空運入口商預期會為業務帶來正面影響。
- 所有指數全線上升，當中美洲指數錄得最大升幅，大幅反彈 **18 點**至 **49 點**，但仍未能重回第五波疫情前的水平。儘管中美貿易關係再度轉趨緊張，有 **51%**空運用家預期中美貿易關係的發展會為其業務帶來負面影響，入口及出口／轉口仍錄得顯著反彈。
- 所有分項指數同時上升，當中銷售量指數的增幅最大（**+11 點**）。
- 隨著社會經濟活動回復正常，超過三分之一（**35%**）的空運用家預期本季會較上季錄得較高銷售量，當中 **60%**預期該增長可以持續至 **2023 年**下半年。餘下三分之二（**65%**）預期銷售量不會錄得即時增長的空運用家當中，約四分之一（**26%**）因復常而對下半年的銷售量表示樂觀。
- **37%**空運用家預期香港特區政府將於東莞設立的「香港國際機場物流園」能提升他們現有的物流模式，尤其是主要市場為美洲（**46%**）及其他亞太地區（**43%**）的空運用家。「能減省物流時間」（**51%**）、「能減低公司物流成本」（**40%**）及「便利通關及退稅程序」（**40%**）是這些空運用家預期「香港國際機場物流園」能帶來的主要效益。餘下的 **63%**則表示他們經已設有成熟穩定的物流方案，或期待更多有關「香港國際機場物流園」的資訊。

生產力局首席數碼總監黎少斌先生表示：「受惠於香港社會全面復常，大部分指數於本季錄得顯著升幅，並重回第五波疫情前的水平。此外，超過三分之一的受訪空運用家表示社會經濟復常能為他們帶來本季銷售量的增長，反映空運用家對於營商環境轉趨樂觀。空運用家應為對外貿易不斷增長所帶來的需求做好準備；同時他們應留意中美貿易關係的最新發展、高通脹、以及歐美經濟下行所帶來的風險。」

整體空運貿易指數

整體空運貿易指數於**2023**年第二季錄得顯著升幅，並重回第五波疫情前的水平。入口指數及出口／轉口指數均顯著上升。



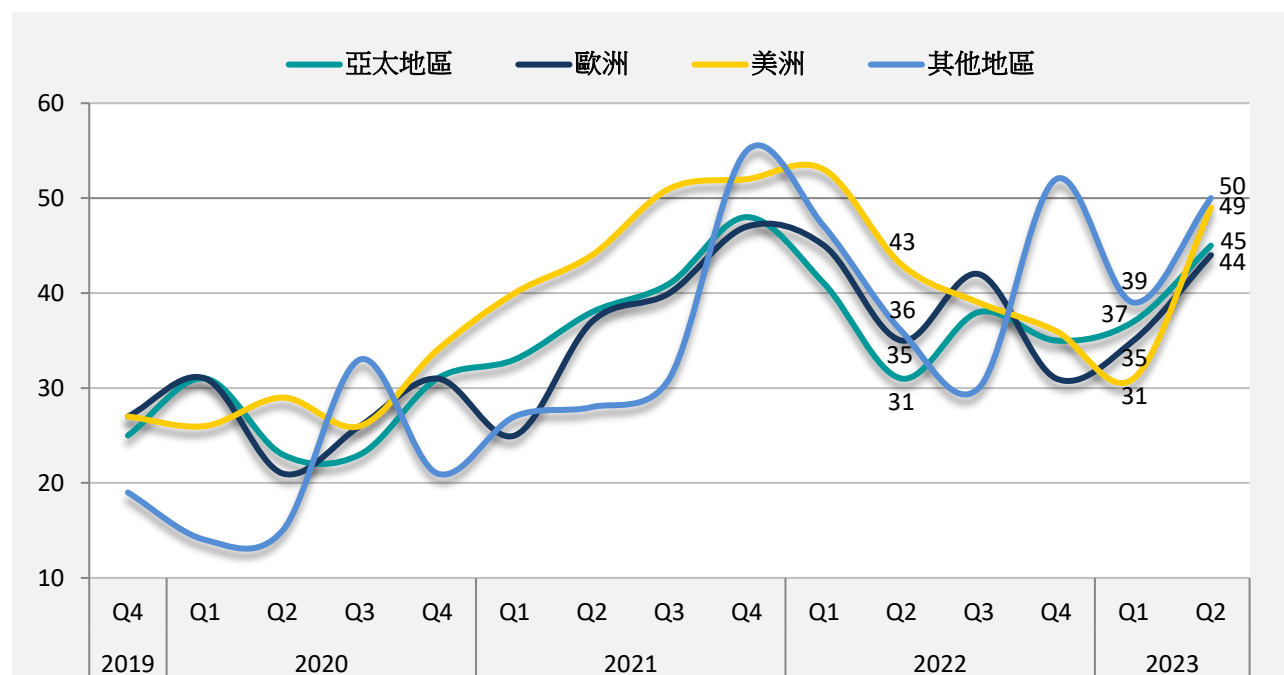
整體空運指數於本季顯著上升 10.3 點至 45.6 點，主要受入口指數及出口／轉口指數顯著上升所帶動。

入口指數於本季錄得 7.9 點的顯著增幅，進一步上升至 46.8 點，並重回第五波疫情前的水平。

出口／轉口指數在 2023 年第一季錄得兩年內最低的 33.2 點後，於本季反彈 11.6 點至 44.8 點，但仍未能重回第五波疫情前的水平。

市場

所有市場於**2023**年第二季均錄得增幅。除美洲市場外，所有市場重回第五波疫情前的水平。



美洲指數於本季止跌。受入口及出口／轉口表現恢復帶動，美洲指數反彈 **18** 點至 **49** 點，再度於所有市場中居於首位。然而，美洲是唯一一個指數仍未能重回第五波疫情前水平的市場。

歐洲指數進一步上升 **9** 點至 **44** 點。其入口表現 (+11 點)，增幅更為顯著。

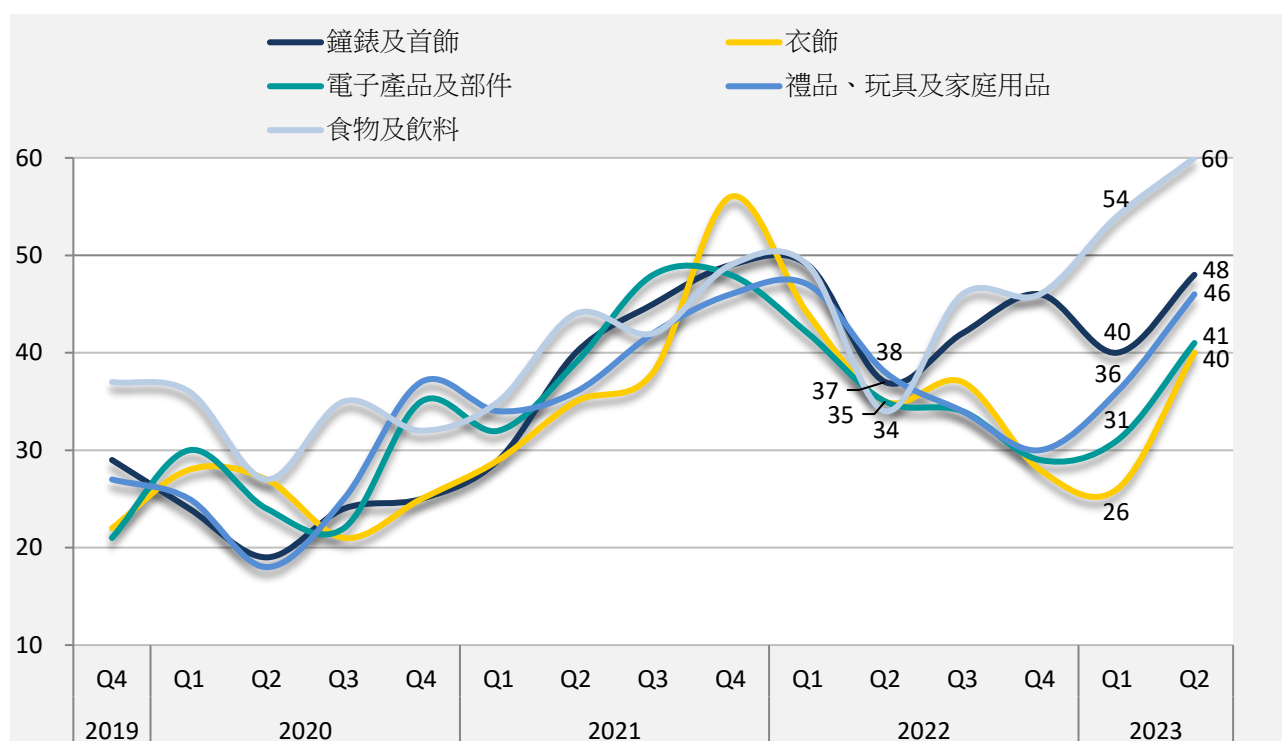
亞太地區指數 (**45** 點) 亦錄得 **8** 點增幅，主要受區內所有市場於出口／轉口方面的強勁表現 (+12 點) 帶動。區內各市場的指數發展略有不同：

- **其他亞太地區**指數進一步攀升至 **49** 點 (+10 點)，主要受其強勁的出口／轉口表現帶動 (+13 點)。同時，其入口表現亦錄得進一步改善 (+4 點)。
- **中國**指數 (**40** 點) 繼續上升 **4** 點，其入口 (+3 點) 及出口／轉口 (+4 點) 表現稍為改善。
- **日本**指數微升 **1** 點至 **34** 點，主要受其強勁的出口／轉口表現帶動 (+20 點)。然而，它是唯一一個於入口方面再度錄得跌幅 (-1 點) 的市場。

另一方面，**其他地區**指數反彈至 **50** 點 (+11 點)。

空運商品

所有空運商品指數全線上升。當中，食物及飲料繼續於所有空運商品中錄得最高指數，並攀升至近期最高的**60**點。除衣飾外，其餘所有空運商品的指數都重回第五波疫情前相若的水平。



食物及飲料繼續在本季所有空運商品中錄得最高指數。該指數進一步攀升**6**點至**2019**年以來最高的**60**點。其入口及出口／轉口的上升幅度相若。

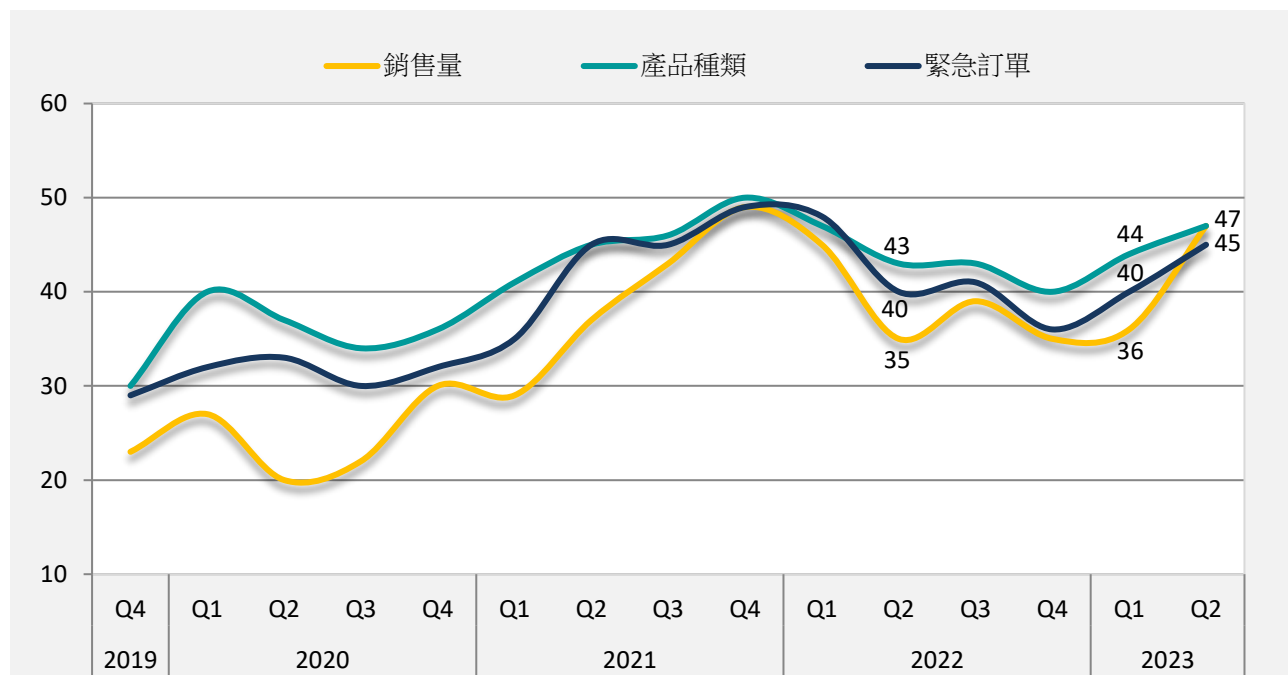
鐘錶及首飾指數上升**8**點，主要受其出口／轉口方面表現反彈所致（**+11**點）。

同樣地，**禮品、玩具及家庭用品**指數及**電子產品及部件**指數均上升**10**點至**46**點及**41**點，皆受出口／轉口方面的強勁表現帶動（**+13**點及**+11**點）。

衣飾指數的跌勢於本季停止，並反彈**14**點至**40**點，然而該指數仍然未能重回第五波疫情前的水平。其入口（**+16**點）及出口／轉口（**+13**點）以相若幅度反彈。

分項指數

所有分項指數於本季進一步上升。銷售量指數的上升速度較快，並追平產品種類指數。



銷售量指數錄得 11 點顯著增幅至 47 點，並追平產品種類指數。入口及出口／轉口的銷售量均有所改善，當中出口／轉口的上升速度較快（+13 點）。

產品種類指數（47 點）錄得 3 點增長，主要受出口／轉口方面增長帶動。然而，其入口表現則維持平穩。

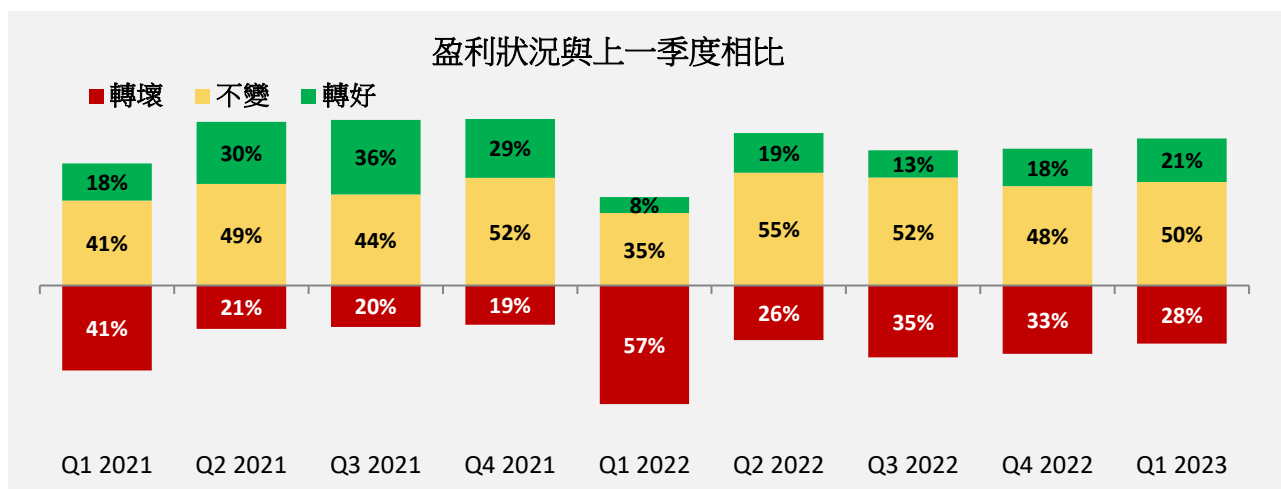
緊急訂單指數上升 5 點至 45 點。所有市場的上升幅度相若。

分項指數於各市場的發展：

- **美洲：**所有分項指數均有所上升。當中，美洲憑藉較其他市場在銷售量指數（+19 點）及產品種類指數（+8 點）更佳的升幅，於本季度再度成為指數最高的市場。然而，美洲的所有分項指數仍然未能重回第五波疫情前水平。
- **亞太地區：**雖然銷售量指數和緊急訂單指數進一步上升，但產品種類指數受中國的跌幅影響（-3 點）而微跌 1 點。
- **歐洲：**所有分項指數與所有整體分項指數同樣以相若幅度上升。
- **其他地區：**所有分項指數均錄得增幅，但其銷售量指數的增幅低於其他市場。

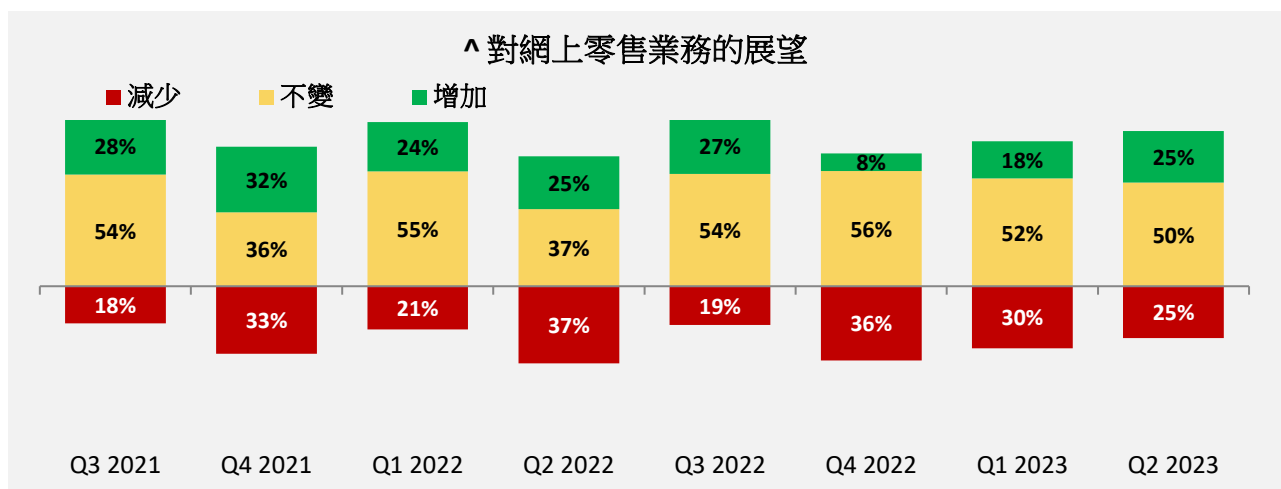
近期市場消息對空運貿易的影響

儘管中美貿易關係再度轉趨緊張，但受惠於香港及全球各地取消多項社交距離措施，多項指數仍然於本季攀升，反映空運用家有更正面的展望。超過三分之一的空運用家對本季展望樂觀，他們當中有六成更預期因復常帶來的增長能持續至**2023**年下半年。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

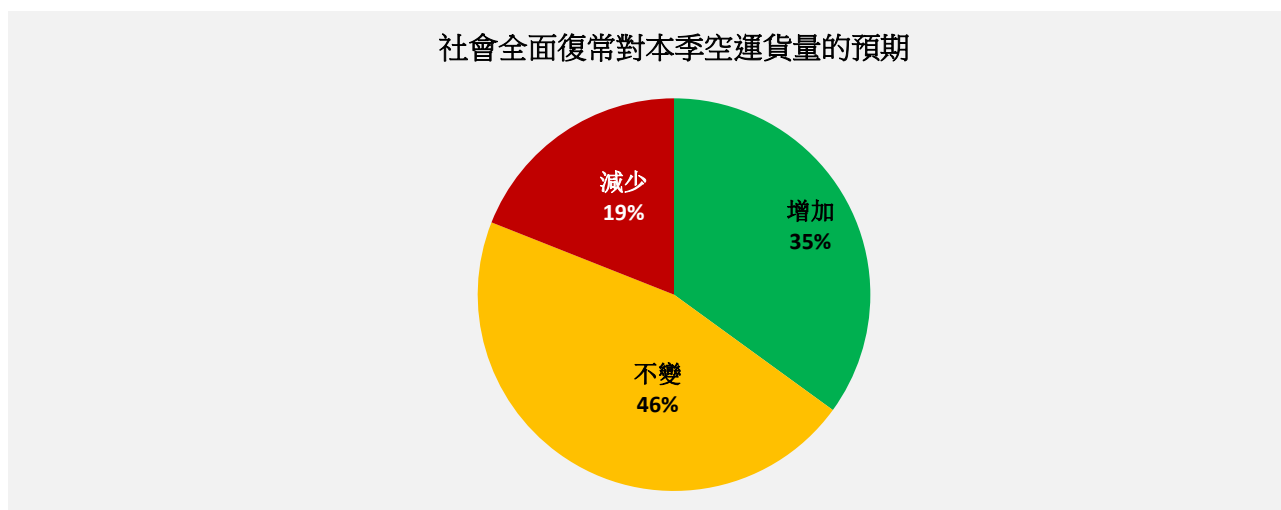
因應香港特區政府放寬社交距離措施及入境防控安排，**2023**年第一季的盈利狀況有所改善。當中，**71%**的受訪者表示**2023**年第一季的盈利狀況與**2022**年第四季相比「不變」或「轉好」，較上季調查上升**5**個百分點。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

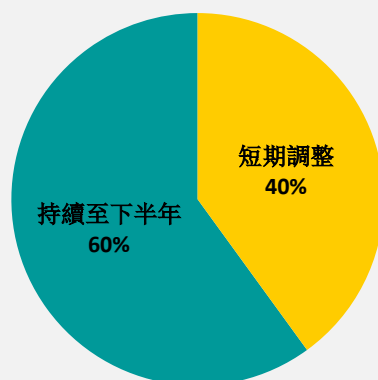
^ 基於有經營網上零售業務的受訪者

此外，空運用家對網上零售業務的展望亦有所改善。預期本季生意額增加的空運用家百分比，由 2023 年第一季的 18% 增加至本季的 25%，而預期生意額下跌的百分比則收窄 5 個百分點至 25%。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

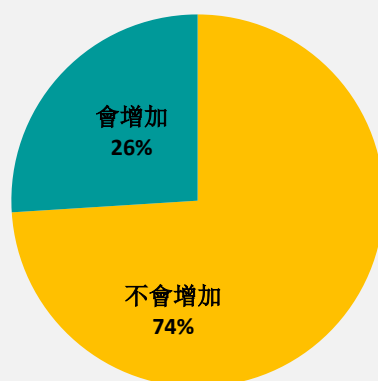
^ 預期本季空運貨量上升的空運用家對2023年下半年空運貨量的預期



^ 基於預期空運貨量因應社會復常能即時增加的受訪者
註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

35%受訪空運用家預期香港全面復常能為其於本季的空氣運貨量帶來即時的正面影響，當中更有六成預期該增長能持續至 2023 年下半年。

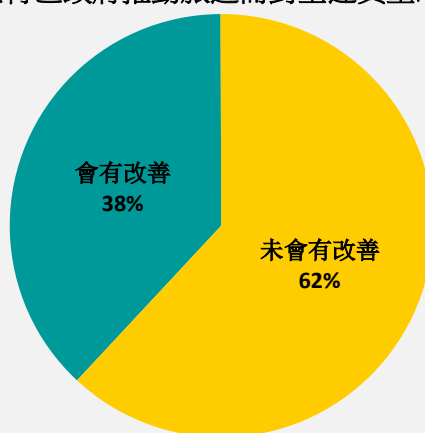
^ 預期本季空運貨量沒有即時上升的空運用家對2023年下半年空運貨量的預期



^ 基於預期空運貨量因應社會復常未能即時增加的受訪者
註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

餘下三分之二（65%）預期本季銷售量未會因復常而增加的空運用家當中，26%預期相關增長會於 2023 年下半年出現。

△ 因香港特區政府推動旅遊而對空運貨量的預期

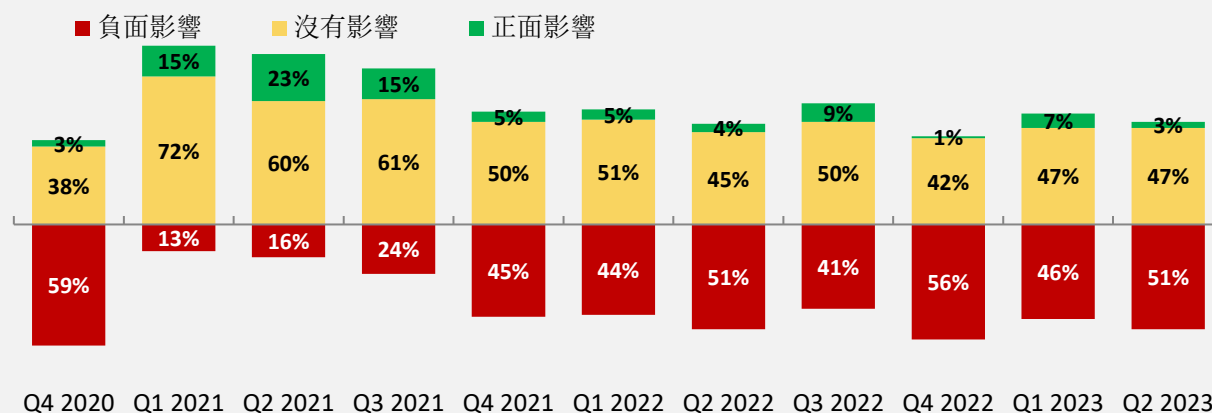


△ 基於所有空運入口商

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

香港特區政府推出一系列推廣旅遊的措施亦有助改善空運入口商對空運貨量的預期。38%預期這些措施會為其空運貨量帶來正面影響，當中從歐洲（41%）進口的空運用家佔較高百分比。

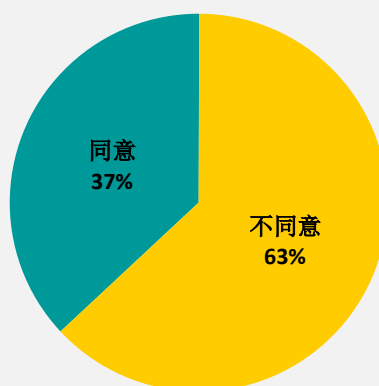
中美貿易關係緊張，受訪者對下一季空運貿易的展望



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

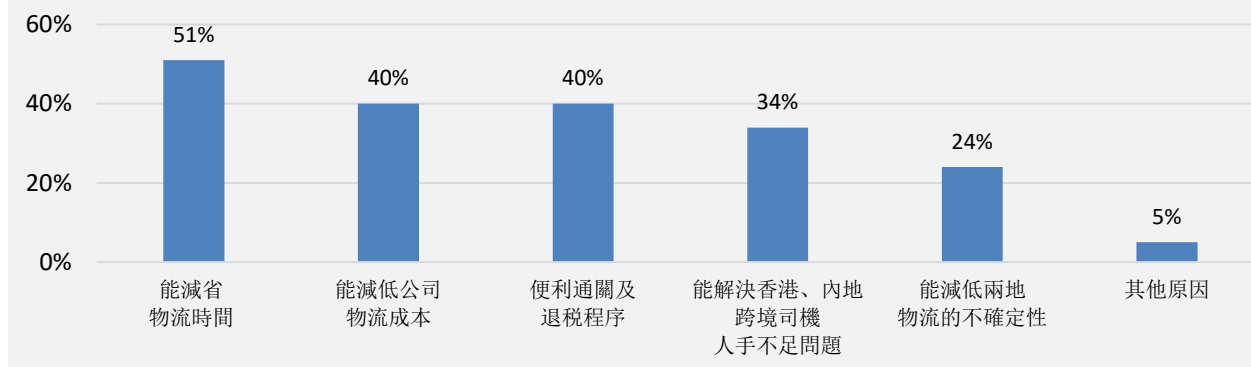
然而，中美貿易關係惡化令空運貿易展望變差。於 2023 年第二季預期因中美貿易關係的最新發展而對貿易展望構成負面影響的受訪者比例，較上季增加 5 個百分點至 51%。

「香港國際機場物流園」的設立能否提升空運用家的現有物流模式



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

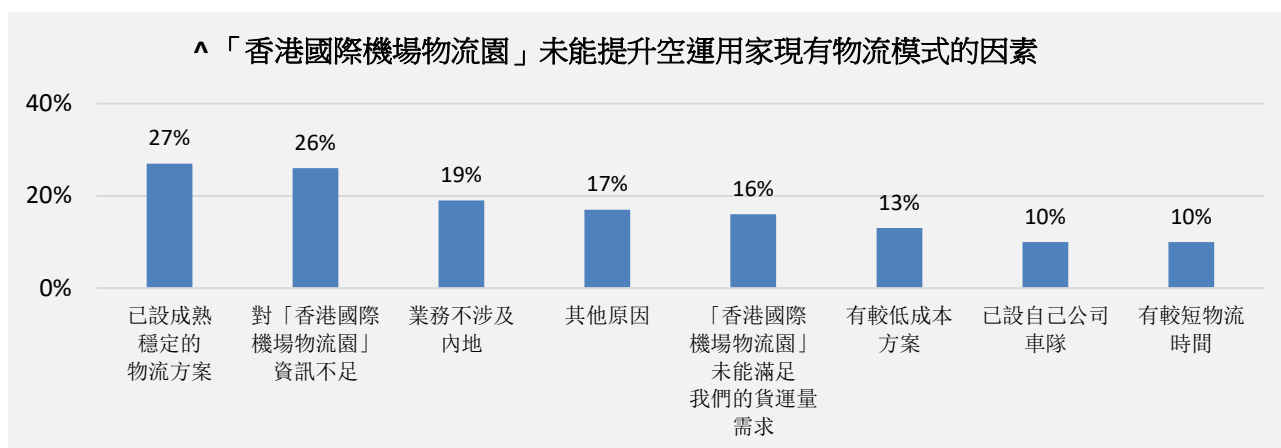
▲ 「香港國際機場物流園」可以提升空運用家現有物流模式的因素



▲ 基於同意設立「香港國際機場物流園」能提升空運用家物流模式的受訪者
受訪者可以選擇多項答案

香港特區政府於東莞設立「香港國際機場物流園」，以海空貨運轉運方式，將貨品經香港送往內地與世界各地。**37%**對物流園有認知的空運用家表示「香港國際機場物流園」能提升現有物流模式，尤其是經營美洲（**46%**）及其他亞太地區（**43%**）市場的空運用家。

這些空運用家預期「香港國際機場物流園」能帶來「減省物流時間」（**51%**）、「減低公司物流成本」（**40%**）及「便利通關及退稅程序」（**40%**）等效益。



^ 基於不同意設立「香港國際機場物流園」能提升空運用家物流模式的的受訪者
受訪者可以選擇多項答案

另一方面，**63%**空運用家認為「香港國際機場物流園」未能提升其現有物流模式，其主要考慮因素為「已設有成熟穩定的物流方案」（**27%**）、「對『香港國際機場物流園』的資訊不足」（**26%**）及「業務不涉及內地」（**19%**）。

關於香港生產力促進局

香港生產力促進局（生產力局）是於 1967 年成立的法定機構，致力以世界級的先進技術和創新服務，驅動香港企業提升卓越生產力。生產力局作為工業 4.0 和企業 4.0 促進者，致力加速香港新型工業化發展，全面促進香港成為國際創新科技中心及智慧城市；並提供全方位的創新方案，以提升企業生產力和業務效率、減省營運成本，令企業在本地和海外市場中保持競爭優勢。生產力局積極與本地工商界及世界級研發機構合作，開發應用技術方案，為產業創優增值。透過產品創新和技術轉移，成功讓研發成果商品化，製造商機。多年來，生產力局的世界級研發成果獲得廣泛肯定，屢獲本地及海外獎項殊榮。

生產力局亦致力為中小企和初創企業提供即時和適切的支援，並提供各類未來技能發展課程，讓企業及學界掌握最新數碼及創科教育技術，以加強人才培訓，提升香港競爭力。如欲了解更多詳情，請瀏覽生產力局網頁：www.hkpc.org。

查詢

查詢有關本指數的詳情，請與生產力局聯絡，電話：2788 5306。

聲明

本報告包含調查所得的研究結果。對於因閱讀或使用本文資料而產生的任何損失、錯誤、延誤，或據此而採取的任何行動或非行動，生產力局概不負責。