



DHL 香港空運貿易領先指數 (DTI)

2023 年第三季度報告

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 10,000 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

整體空運指數經歷上季大幅上升後，本季因銷售量下跌而回落。然而，與去年初第五波疫情爆發期間相比，整體指數仍然處於較高水平。

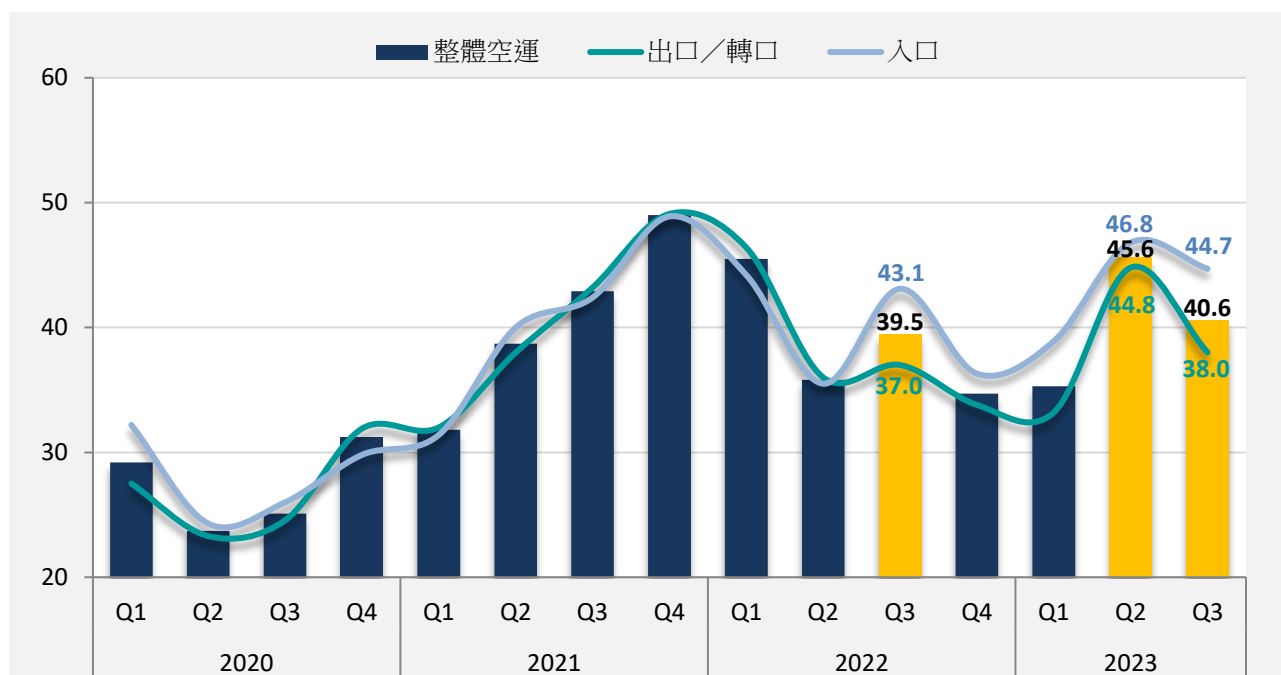
- 受美洲市場及食物及飲料急跌拖累影響，出口的跌幅相對較大。
- 只有 15%的空運用家預期十一黃金週長假期前夕會有額外銷售量。
- 與上一季相比，所有分項指數、市場指數及空運商品指數均有所下跌。同時，網上貨品種類及網上緊急訂單錄得升幅，但網上零售銷售量則有所下跌。這與銷售量急挫的大環境一致。
- 自「口罩令」於 2023 年 3 月撤銷，香港社會全面復常。於 2023 年第二季表示盈利狀況轉好的受訪空運用家，較上季上升五個百分點。回顧空運用家於新冠疫情期間盈利狀況，第一波疫情（2020 年二月）對本港空運業的打擊最大，盈利狀況其後逐漸改善，直至第五波疫情（2022 年第一季度）才再急促變壞。
- 隨著香港著眼於綠色及可持續發展未來，「零排放」是其中一個大趨勢。64%的本地空運用家表示願意為減少碳排放出一分力。

生產力局首席數碼總監黎少斌先生表示：「本季度調查結果與特區政府統計處 4 月及 5 月對外商品貿易統計數字²的下滑趨勢一致，顯示香港的空運業正面臨來自外在環境的挑戰，當中大部分市場及大部分空運貨物的指數均錄得跌幅。當中，美洲指數受出口／轉口表現拖累，跌幅更是顯著。鑒於美國經濟衰退危機尚未消退，企業應該做好準備，拓展其他市場以積極應對未來中長期的挑戰。另一方面，我們樂見接近三分之二的受訪空運用家願意參與減少碳排放。鑒於特區政府承諾於 2035 年將碳排放量減半，空運業將成為可持續發展關鍵的推動者之一。企業應盡早開始在業務流程中檢討可減少碳足跡的地方，生產力局亦會支援各界制定合適的減碳目標和應用更多低碳科技，促進產業綠色轉型。」

² 資料來源：https://gia.info.gov.hk/general/202306/27/P2023062700302_423520_1_1687851884858.pdf

整體空運貿易指數

整體空運貿易指數於 2023 年第三季回落 5.0 點至 40.6 點，主要受出口／轉口表現疲弱所致。然而，該指數仍然高於 2022 年第二季第五波疫情爆發時的水平。



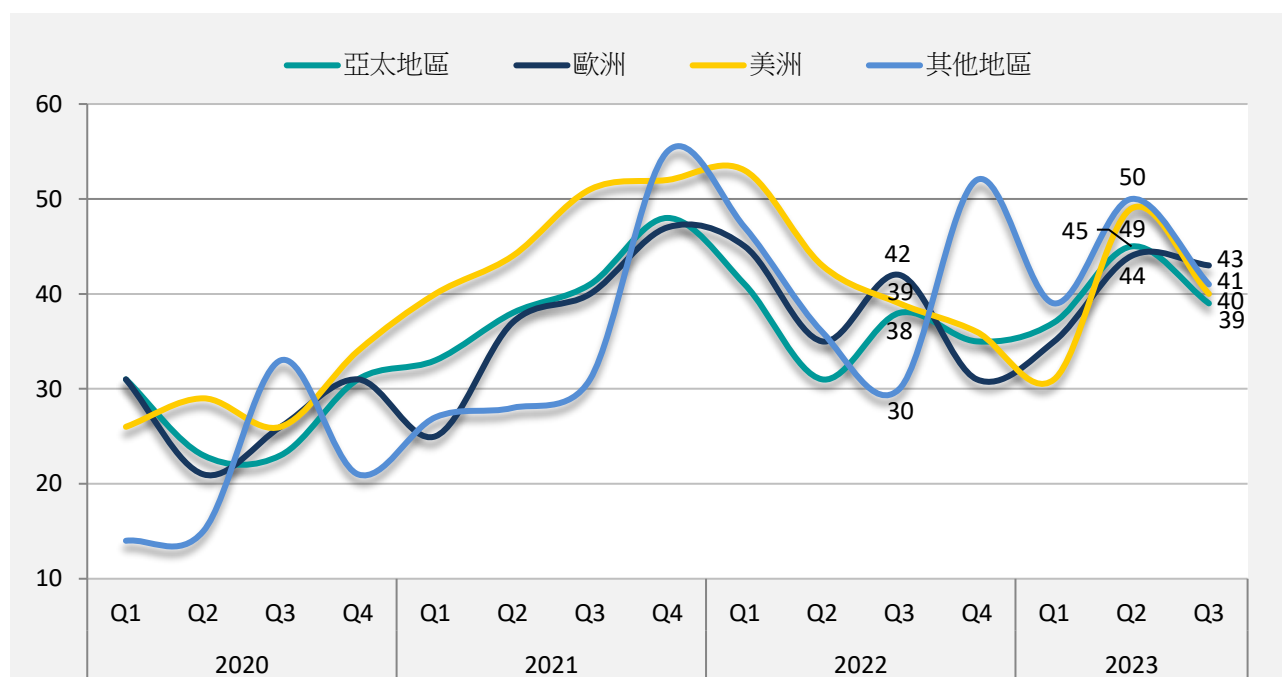
整體空運指數於本季下跌 5.0 點至 40.6 點，主要受出口／轉口指數下跌所致。

經歷上季 11.6 點大幅上升後，出口／轉口指數於本季下跌 6.8 點至 38 點。

雖然入口指數於本季稍為下跌 2.1 點，它仍然維持在 44.7 點的較高水平。

市場

美洲指數於 2023 年第二季大幅上升 18 點後，在本季受出口表現疲弱拖累再度急挫 9 點；而歐洲指數維持在相對較高的水平。雖然中國指數及日本指數相對維持穩定，但其他亞太地區的跌幅導致整體亞太地區指數下跌 6 點。除歐洲及中國外，所有市場於出口／轉口表現錄得跌幅，當中以美洲的跌幅較為顯著。



美洲指數於上季大幅上升後，於本季主要受出口表現疲弱拖累而急挫 9 點至 40 點。另一方面，其入口表現則維持在近期高位。

歐洲於本季憑藉其穩定入口及出口／轉口表現，指數維持在 43 點高位（-1 點），取代美洲成為指數最高的市場。

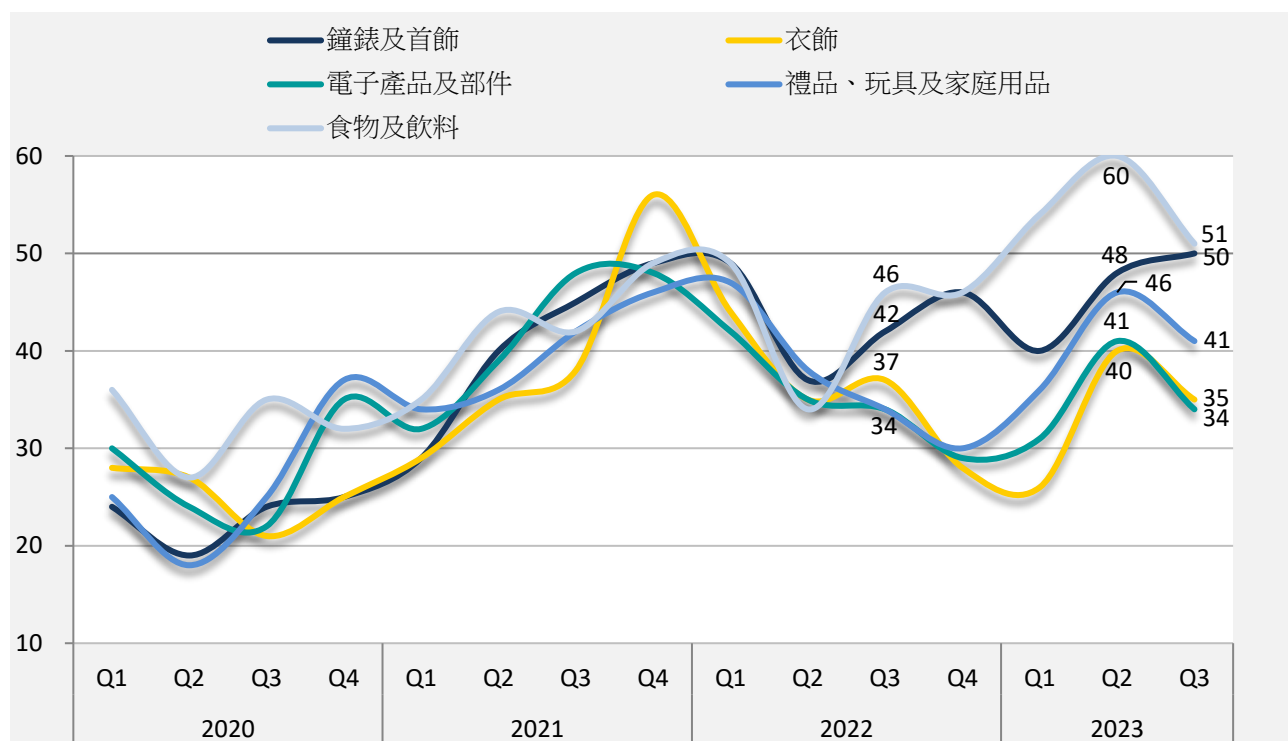
亞太地區指數（39 點）同樣下跌 6 點，主要受其他亞太地區表現疲弱拖累所致：

- 其他亞太地區指數顯著下跌至 37 點（-12 點），其出口／轉口（-12 點）及入口（-10 點）均表現疲弱。
- 中國指數（40 點）保持穩定，其入口及出口／轉口表現平穩。
- 日本指數進一步上升 2 點至 44 點。當中，它於入口方面的顯著升幅（+10 點）抵銷了出口／轉口的跌幅（-9 點）。

另一方面，其他地區指數再度下跌至 41 點（-9 點）。

空運商品

除鐘錶及首飾進一步上升 2 點外，所有空運商品的指數於本季均錄得跌幅。儘管食物及飲料指數由最高位下跌 9 點，該指數仍然高於其餘空運商品指數。同樣，所有空運商品於出口／轉口方錄得跌幅。



鐘錶及首飾是本季唯一錄得指數升幅的商品種類。雖然它於出口／轉口表現方面輕微回落（-3 點），但其入口表現（+13 點）強勁，帶動整體指數進一步增長 2 點至 50 點。

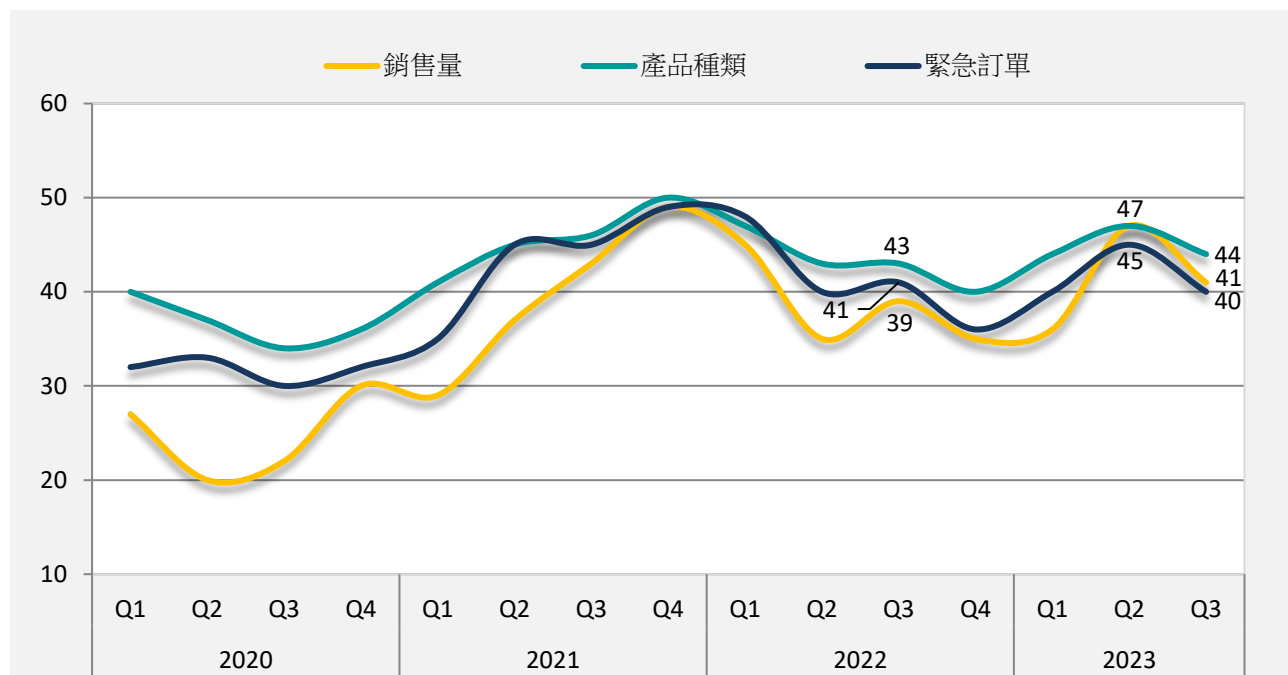
即使食物及飲料指數於本季由高位下跌 9 點至 51 點，食物及飲料仍然繼續於眾多空運商品中指數最高。當中，其入口及出口／轉口同樣錄得跌幅，但其出口／轉口的跌幅較劇烈（-20 點）。

禮品、玩具及家庭用品指數同樣下跌 5 點至 41 點，主要受出口／轉口表現下滑所致（-8 點）。

同樣地，衣飾指數及電子產品及部件指數分別下跌 5 點及 7 點至 35 點及 34 點，當中其入口及出口／轉口跌幅的相若。

分項指數

所有分項指數於本季主要受出口／轉口拖累下跌。當中，銷售量指數的跌幅較其他分項指數快。



銷售量指數回落 6 點至 41 點。除出口／轉口表現下滑外，入口表現亦稍為減弱。

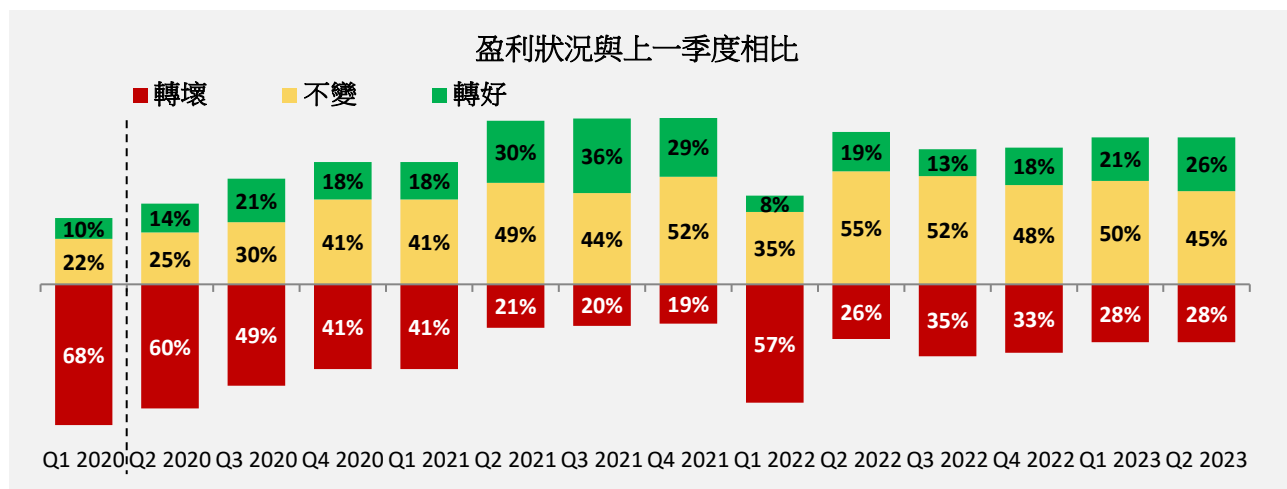
產品種類指數（44 點）及緊急訂單指數（40 點）分別下跌 3 點及 5 點，兩者均受出口／轉口表現下滑所致。同時，兩項指數於入口表現均維持平穩。

分項指數於各市場的發展：

- 美洲：所有分項指數回落幅度相若。
- 亞太地區：其他亞太地區的所有分項指數均有所回落。日本的銷售量指數下跌，但緊急訂單維持平穩，而中國則錄得相反趨勢。另一方面，兩個市場均於產品種類指數方面有所增長。
- 歐洲：所有分項指數均於高位大致維持穩定。
- 其他地區：銷售量指數及緊急訂單指數錄得輕微跌幅。

近期市場消息對空運貿易的影響

自「口罩令」於 2023 年 3 月撤銷，香港社會全面復常。2023 年第二季的整體空運貿易指數大幅度攀升，而表示盈利狀況「轉好」的空運家較上季上升 5 百分點，然而今季指數因銷售量轉弱而回落。另外只有 15% 的空運家預期中國十一黃金週長假期前夕的銷售量會增加。儘管業務前景並不樂觀，64% 空運家表示願意為減少碳排放出一分力，當中 87% 願意額外投放最多 10% 的物流成本用作減少碳排放。



註 1：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

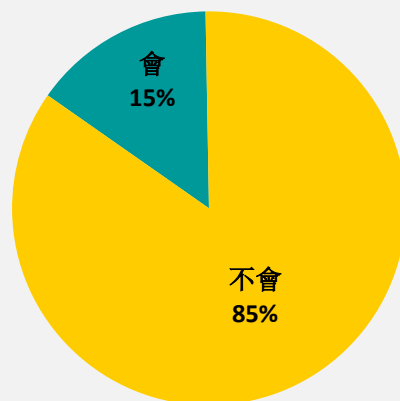
註 2：2020 年第一季調查問及空運家 2020 年二月的盈利狀況。自 2020 年第二季起，空運家的盈利狀況與上季度作比較

隨著社會於 2023 年第一季末全面復常，於 2023 年第二季表示盈利狀況轉好的受訪空運家，較上季上升 5 個百分點，而盈利狀況轉壞的空運家則與上季維持不變。

回顧空運家於新冠疫情期間盈利狀況，第一波疫情（2020 年二月）對本港空運業的打擊最大，對本港空運業的打擊最大，68% 的空運家表示盈利狀況轉壞。盈利狀況在其後數個季度逐漸改善，直至第五波疫情（2022 年第一季）才再度急劇變壞。57% 的空運家表示盈利狀況較上季轉壞，而盈利狀況轉好的只有 8%。

總括而言，第五波疫情前的三個季度為整個新冠疫情中在盈利表現最好的時期，尤其是 2021 年第三季的盈利狀況最好，有 36% 空運家表示盈利狀況有所改善，而錄得較差盈利表現的百分比為整個疫情以來的第二低，有 20%。

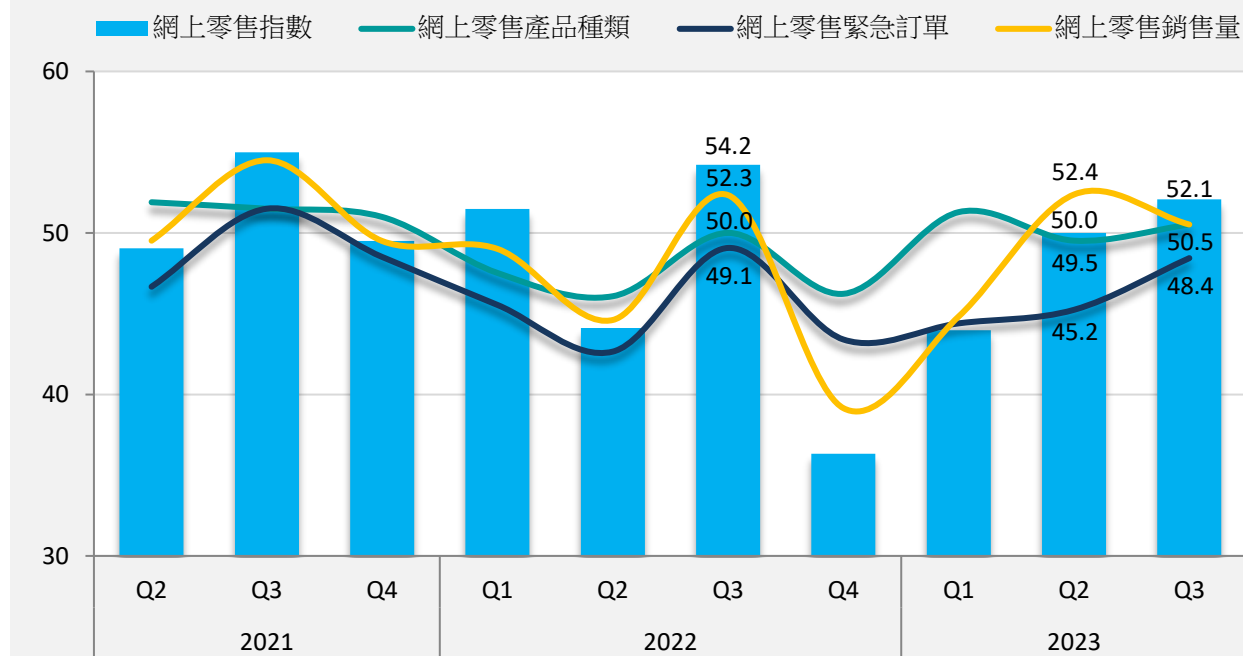
十一黃金週長假期前夕會否帶來額外貨運量



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

只有 15% 的受訪者預期內地十一黃金週長假期前夕的貨運量會有所增長。

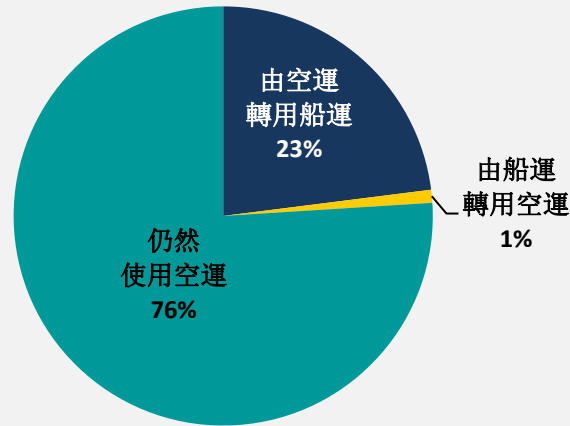
網上零售業務



註：基於有網上零售業務的受訪者

雖然整體空運指數下跌，網上零售指數受產品種類 (+3.2 點) 及緊急訂單 (+1.0 點) 改善帶動，進一步上升 2.1 點至 52.1 點。然而，網上零售銷售量則錄得跌幅 (-1.9 點)，與銷售量急挫的大環境一致。

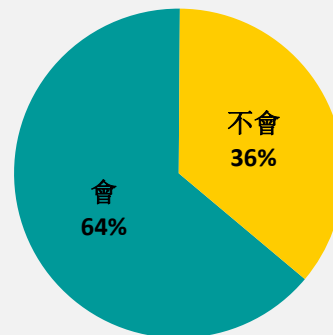
全球航運能恢復正常後，空運用家會否改變貨運模式



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

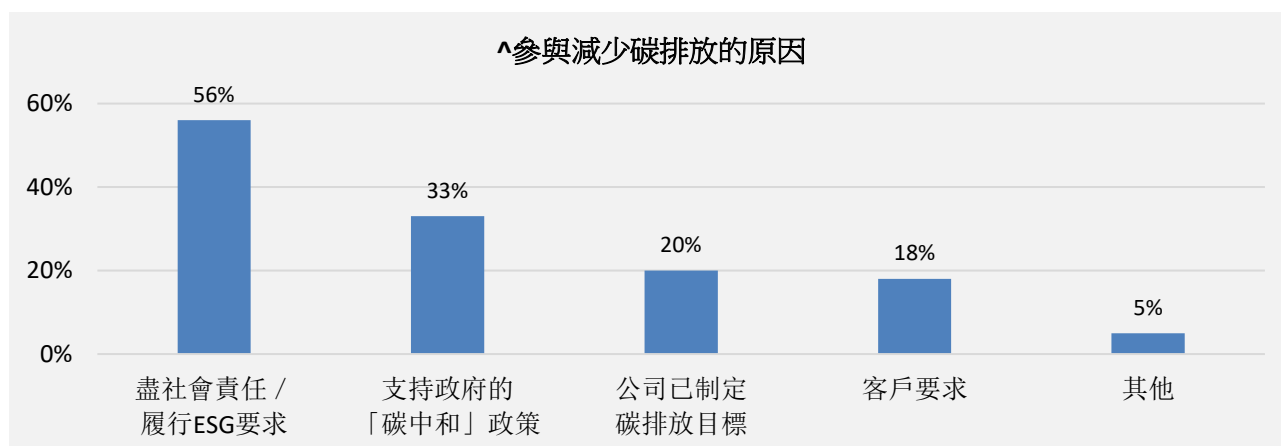
全球航運能力已恢復正常，船運及空運的運費亦相應調整。76%的空運用家仍會使用空運，而23%會轉用船運。當中，轉用船運的空運用家以經營美洲（29%）業務的較為普遍。

空運用家會否為減少碳排放出一分力



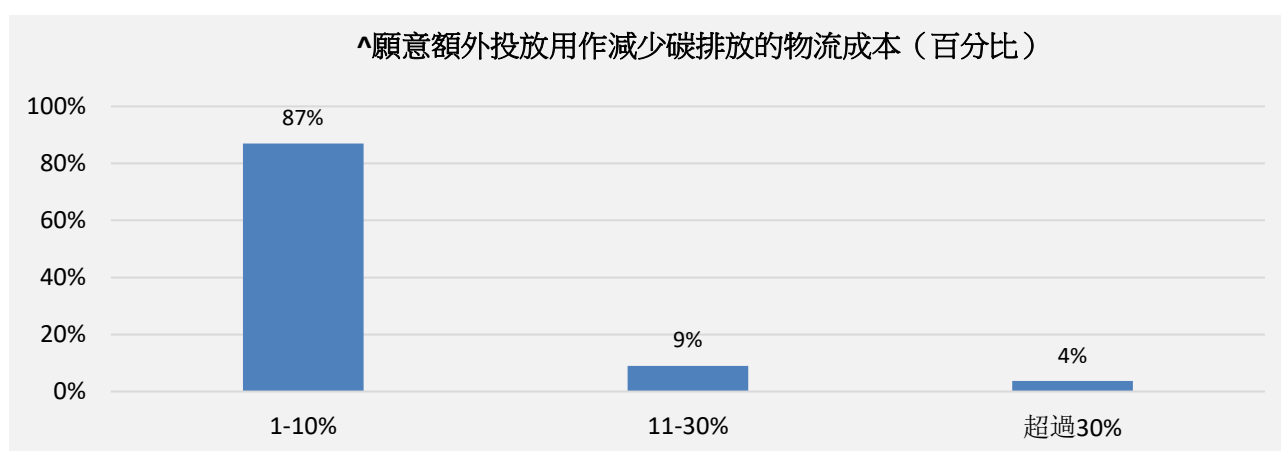
註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

接近三分之二（64%）的受訪空運用家表示他們願意為減少碳排放出一分力。



^ 基於願意參與減少碳排放的參加者
受訪者可以選擇多項答案

「盡社會責任／履行 ESG 要求」（56%）及「支持政府的『碳中和』政策」（33%）是這些空運業者願意參與減少碳排放的主要原因。另一方面，他們當中有 20% 已制定碳排放目標。



^ 基於願意參與減少碳排放的參加者
註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

他們大部份（87%）願意額外投放最多 10% 的物流成本用作減少碳排放，另外有 9% 願意額外投放 11% 至 30%。此外，更有 4% 願意額外投放超過三成物流成本用作減少碳排放。

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。