



## DHL 香港空運貿易領先指數 (DTI)

2024 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](http://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 874 億元總收入，當中 526 億元為貨運收入，並帶來超過 28,000 個就業機會<sup>(1)</sup>。

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。



<sup>1</sup> 2022 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

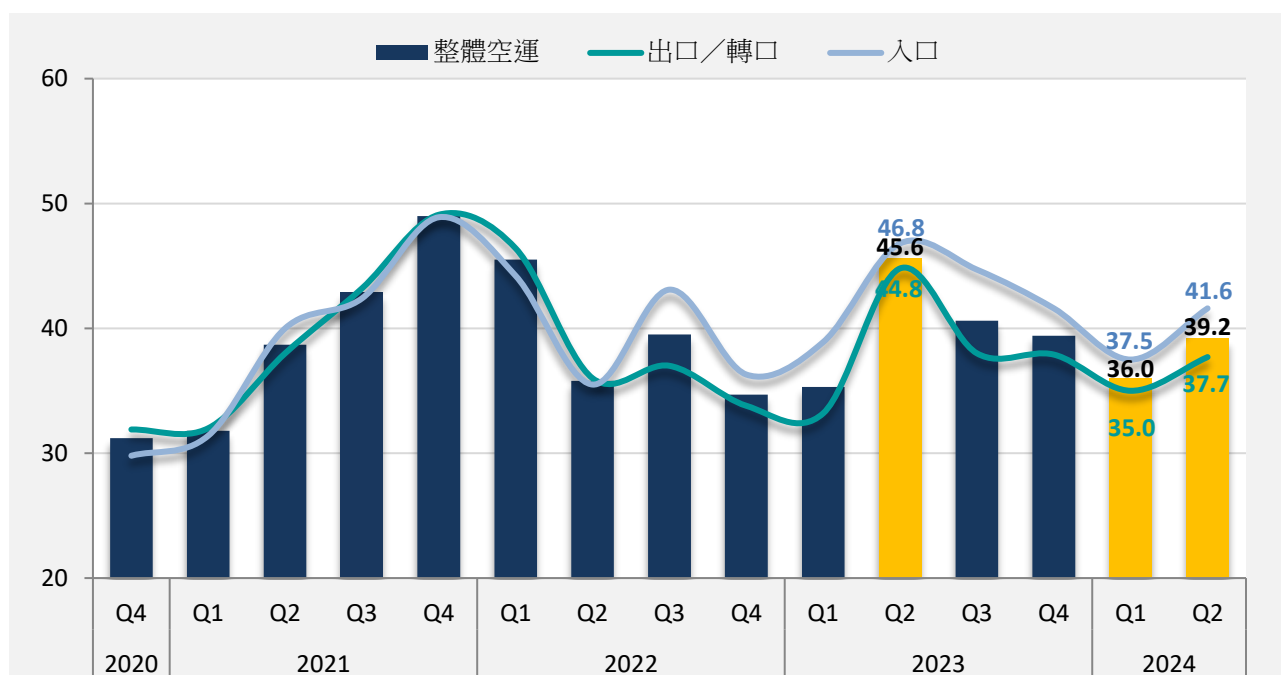
整體空運指數預計於**2024**年第二季錄得適度改善，結束自去年第三季以來的持續跌勢。同時，為應對持續的紅海事件，大約四成的空運用家於**2024**年第一季按不同程度把貨運由船運轉為空運，而他們亦預期**2024**年第二季的情況相若。

- 整體空運指數於**2024**年第二季上升**3.2**點至**39.2**點，入口及出口／轉口指數均錄得上升，分別錄得**41.6**點及**37.7**點。
- 空運用家對銷售量的預期較為樂觀，指數從上季上升**4**點至本季的**40**點，產品種類及緊急訂單同樣維持平穩。
- 網上零售業務錄得顯著下跌（**-3.9**點），主要受產品種類下跌所致，下跌**4.3**點。
- 亞太地區，歐洲及美洲指數於本季回升，尤其是銷售量。儘管勞動節假期及**2024**巴黎奧運臨近，但只有十分一受訪者預期空運商品需求會有所增長。
- 受紅海事件影響，大約四成的空運用家於**2024**年第一季將貨運由船運轉為空運，預期本季的轉換情況相若。在第一季度未從海運轉為空運的貿易商在第二季出現航運調配的轉變，尤其在歐洲和美洲市場有顯著將海運轉向空運的調配。
- 願意參與減少碳排放的受訪空運用家持續增長，本季上升至高峰，達到**77%**。當中，超過**90%**受訪者願意分配最多**10%**的物流成本以達致目標。

生產力局首席數碼總監黎少斌先生表示：「整體空運指數於本季回升**3.2**點，攀升至**39.2**點。由於經濟的不明朗因素，表現仍然較弱。只有大約**10%**空運用家預期空運商品需求會因勞動節假期及**2024**巴黎奧運即將來臨而有所增長。空運用家應做好準備，以應對經濟不明朗所帶來的長期挑戰。儘管受到經濟影響，超過**75%**的空運用家願意參與減少碳排放。生產力局鼓勵企業檢視業務流程以發掘減少碳足跡的方法。我們亦會支援各界制定合適的減碳目標和應用更多低碳科技以促進全產業綠色轉型。」

## 整體空運貿易指數

整體空運指數適度改善，於本季上升 3.2 點至 39.2 點，並回升至 2023 年第四季的水平，暫緩了自 2023 年第三季開始的持續跌勢，但與 2023 年第二季（45.6 點）相比，指數仍維持於疲弱水平。



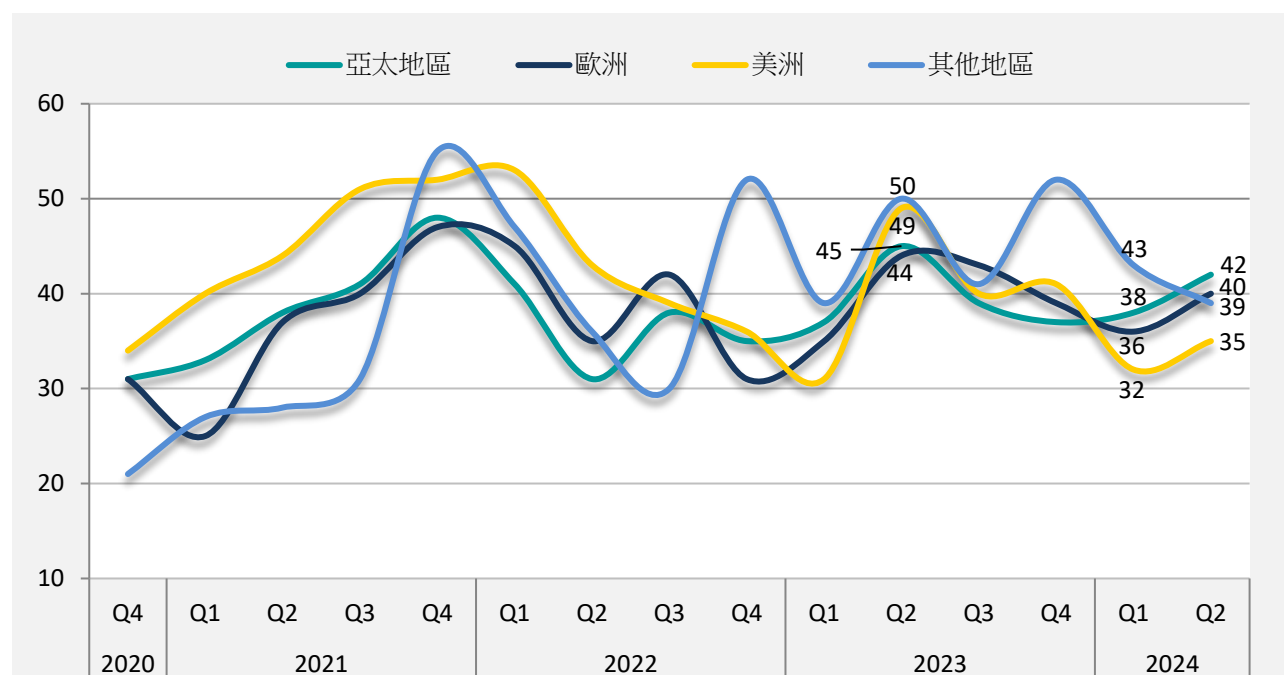
整體空運指數於 2024 年第二季上升 3.2 點至 39.2 點，主要受入口指數的顯著上升所致。指數也回升至 2023 年第四季的水平。

繼 2024 年第一季大幅下跌 4.1 點後，入口指數於本季大幅反彈 4.1 點，回復至 2023 年第四季的水平（41.6 點）。

出口/轉口指數同樣受到正面影響，幅度較入口指數為少，於本季上升 2.7 點至 37.7 點。

## 市場

各主要市場的指數於本季均有所恢復。入口及出口／轉口方面的表現均有不同程度的改善。歐洲指數由近期的低位回升至 **40** 點，而亞太地區指數在一眾市場中排名最高，主要受中國及日本於入口方面的強勁表現所致。雖然美洲指數於 **2024** 年第二季錄得升幅，但近兩季指數仍然排名最低，而與去年同季（**2023** 年第二季）相比，指數總共下跌 **14** 點。



歐洲指數（40 點）自近期的低位回升 4 點，主要受惠於出口／轉口方面的改善所致（+6 點）。相較之下，入口方面的改善較微（+2 點）。

亞太地區指數（42 點）同樣回升 4 點，主要受中國及日本於入口方面的強勁表現所致：

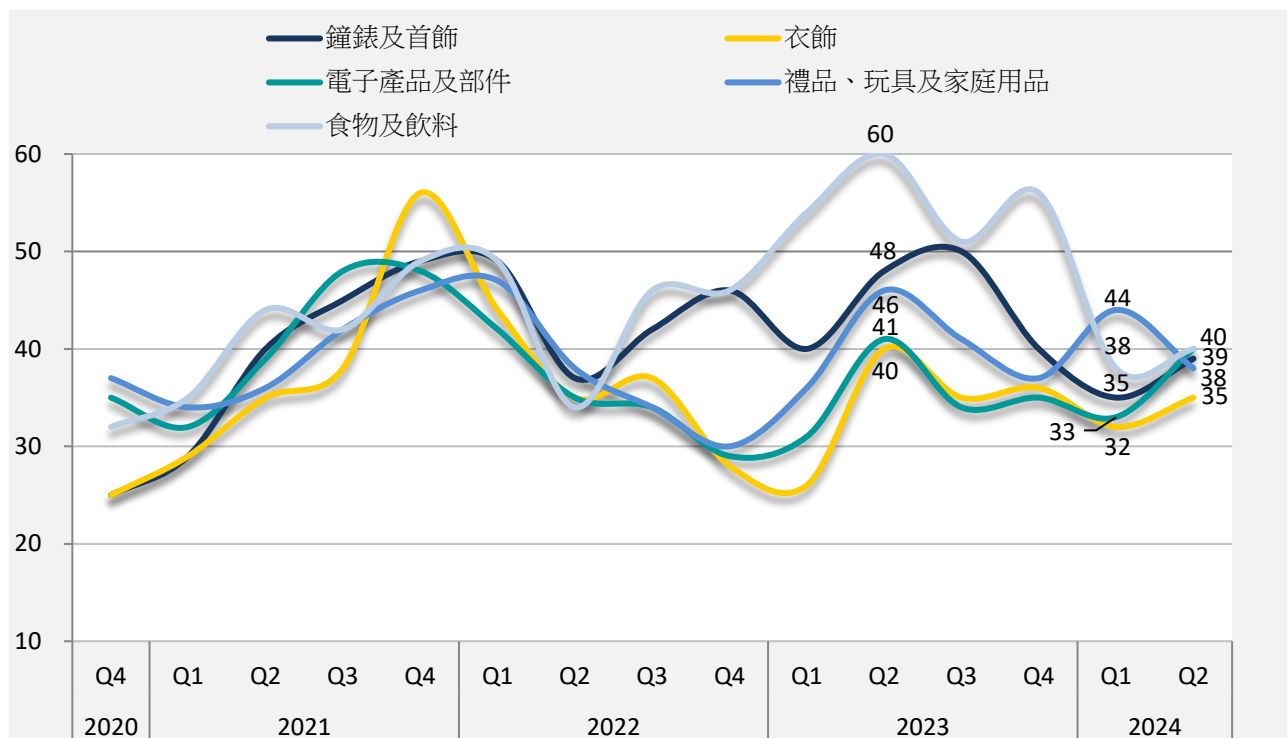
- 中國指數（46 點）上升至自 2022 年第一季的最高水平。指數主要受惠於入口方面的強勁表現（+25 點）。出口／轉口方面亦有適度增幅（+5 點）。
- 日本指數（41 點）回升 4 點，入口方面顯著提升（+13 點），抵銷了出口／轉口方面的跌幅（-8 點）。
- 其他亞太地區指數（40 點）微跌 1 點。出口／轉口（+5 點）表現改善，減輕了入口方面（-12 點）的疲弱表現。

儘管美洲指數於本季（35 點）錄得 3 點的反彈，指數自上季仍然是一眾市場中排名最低。此外，該指數錄得最大持續跌幅，自 2023 年第二季起累積共 14 點跌幅。入口（-10 點）及出口／轉口方面（-16 點）同樣以相若水平下跌。

其他地區指數下跌至 39 點（-4 點）。

## 空運商品

除禮品、玩具及家庭用品指數下跌 6 點外，所有空運商品指數均有不同程度的升幅。電子產品及部件指數因入口顯著改善為其帶來增幅。



禮品、玩具及家庭用品（38 點）是本季指數唯一錄得跌幅（-6 點）的空運商品。入口及出口／轉口均有下跌，以入口的跌幅（-14 點）較為顯著。

電子產品及部件指數有大幅改善，上升 7 點至本季的 40 點。升幅主要受入口及出口／轉口方面的正面影響，其中入口方面的改善較為顯著（+12 點）。

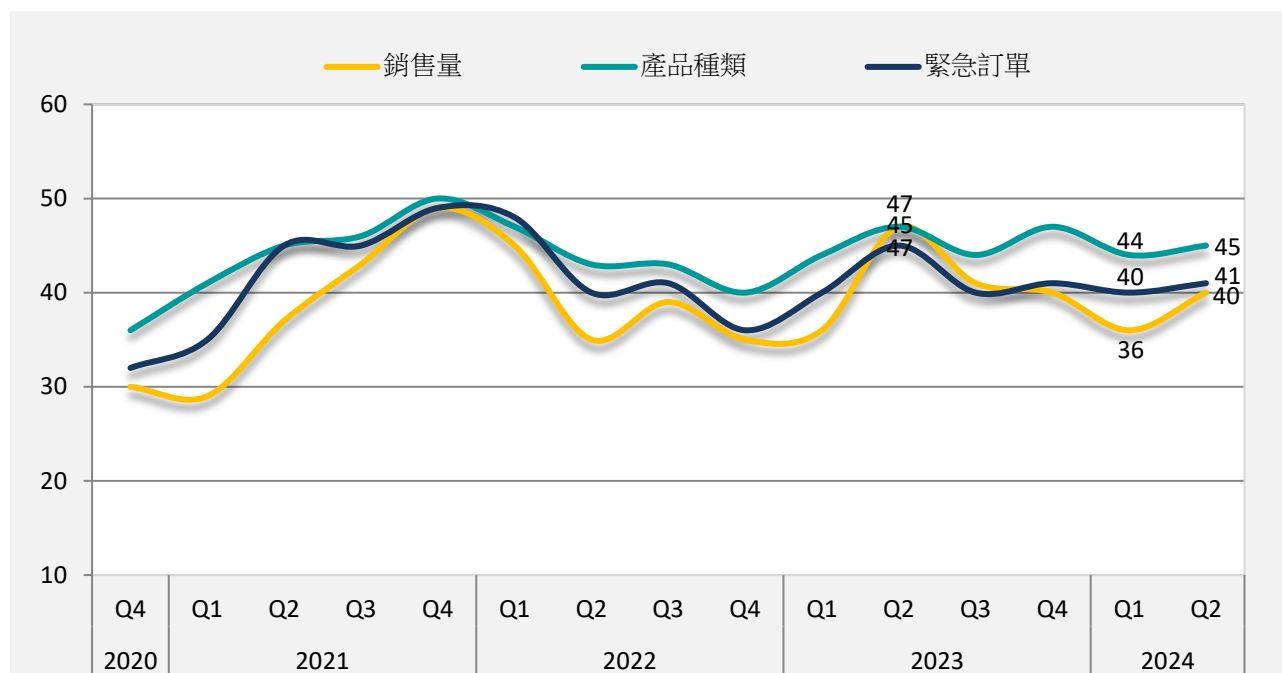
同樣地，衣飾指數（35 點）受入口方面的表現帶動（+9 點）上升 3 點。鐘錶及首飾指數（39 點）同樣錄得 4 點升幅，主要受出口／轉口方面的改善所帶動（+7 點）。

食物及飲料指數稍為上升 2 點至 40 點，主要是受入口方面的復甦推動（+5 點），抵銷了出口／轉口的進一步疲弱表現（-12 點）。但值得注意的是，自 2023 年第二季以來累積跌幅達 20 點，入口及出口／轉口方面同樣有相若程度下跌。



## 分項指數

經歷上一季的跌勢後，所有分項指數於本季回升。值得注意的是，銷售量指數錄得顯著上升，而產品種類及緊急訂單指數維持穩定。除其他地區外，所有主要市場於銷售量方面都錄得不同程度的升幅。



銷售量指數回升 4 點至 40 點。入口及出口／轉口方面均對該指數帶來正面影響。

產品種類指數（45 點）維持平穩，錄得 1 點升幅。入口及出口／轉口方面均錄得相若程度的波幅。

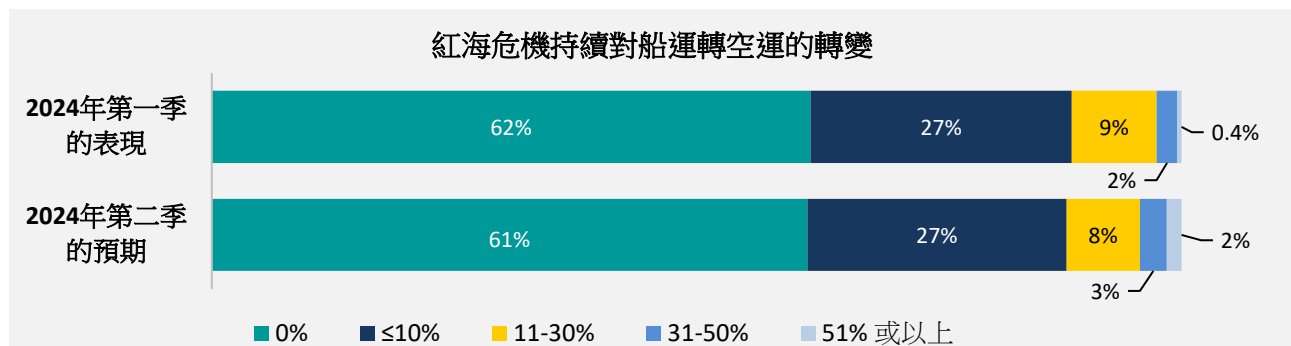
另一方面，緊急訂單指數（41 點）於過去四個季度都維持平穩。

各市場的分項指數發展如下：

- 歐洲的所有分項指數自上季經歷下跌後，分項指數於本季各回升 3 至 4 點。
- 美洲的產品種類指數上升了 4 點，而緊急訂單（+3 點）及銷售量（+2 點）亦錄得輕微升幅。
- 亞太地區的所有市場於銷售量均錄得上升，中國（+14 點）及日本（+8 點）的增幅相對強勁。值得注意的是，中國的銷售量指數錄得自 2022 年第一季以來的新高。另一方面，中國及日本均於產品種類方面錄得升幅，而亞太地區所有市場的緊急訂單則維持穩定。
- 其他地區的跌幅主要受其產品種類指數的明顯下跌所致（-16 點）。

## 近期市場消息對空運貿易的影響

自 2023 年 10 月起，紅海事件對船運構成挑戰，包括運輸延誤和額外成本等問題。於 2024 年第一季，大約四成的受訪者已將部分貨物由船運轉為以空運方式運送。他們亦預期 2024 年第二季的情況相若，直至事件有所緩和。另一方面，大約只有十分一受訪者預期空運商品需求於即將來臨的勞動節假期以及 2024 年夏季巴黎奧運期間會有所增長，這顯示經濟未明朗的情況仍然持續。



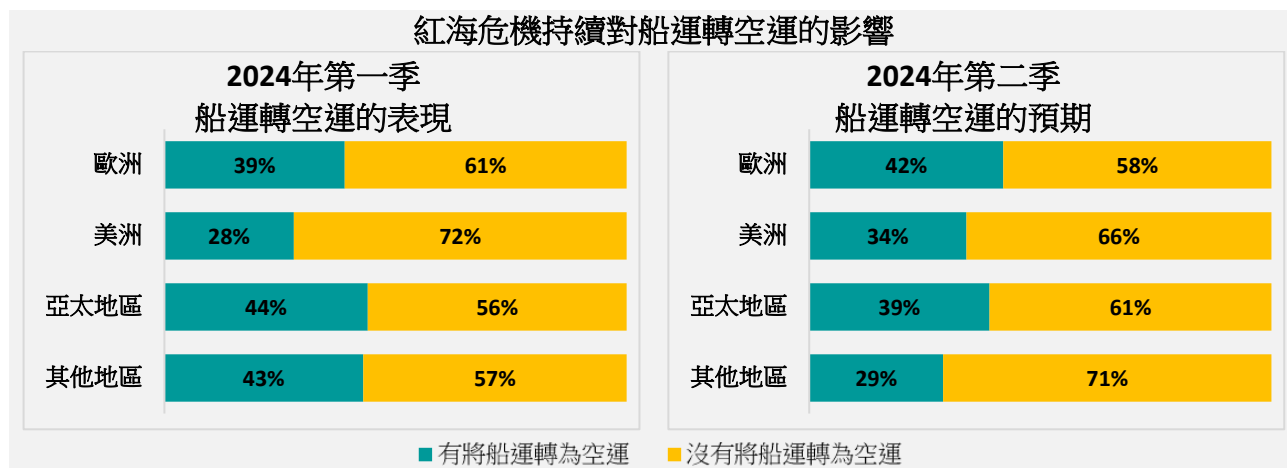
註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

註：百分比不包括沒有使用船運作貨物運輸用途的受訪者。

面對紅海事件，超過六成受訪者（62%）於 2024 年第一季沒有將船運轉為空運。另外，超過五分之一（27%）的受訪者將最多 10% 貨量轉為空運；而 9% 的受訪者則轉移較多貨量，達致 11 至 30%。展望 2024 年第二季，貨運由船運轉為空運的趨勢持續。

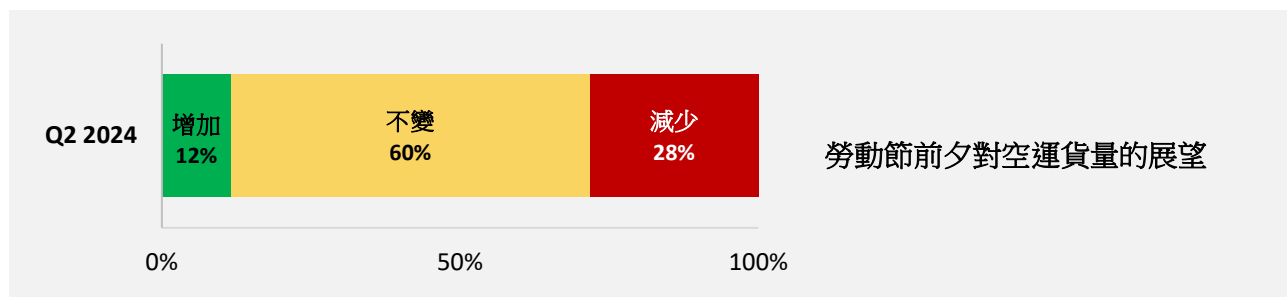
值得注意的是，將貨運由船運轉為空運的受訪者當中，超過一半受訪者（55%）的主要市場為歐洲及美洲。

### 紅海危機持續對船運轉空運的影響



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。  
註：百分比不包括沒有使用船運作貨物運輸用途的受訪者。

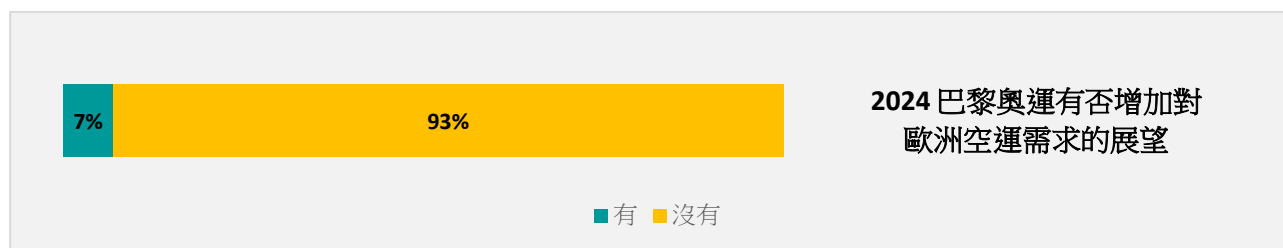
在第一季度未從海運轉為空運的貿易商於第二季出現了航運調配的轉變，尤其在歐洲和美洲市場有顯著將海運轉向空運的調配。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

至於空運用家對勞動節的空運貨量的預期，60%受訪者預期空運貨量與往年維持相若水平。另一方面，少於三分之一（28%）的受訪者預期需求疲弱，有 12%受訪者則預期空運貨量於本年有增加。

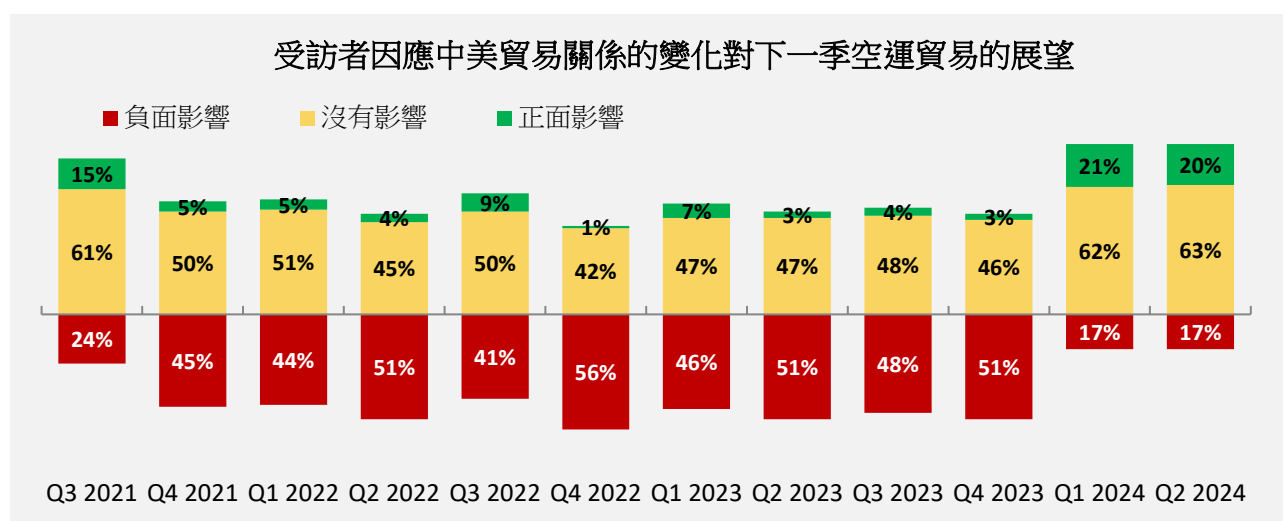
比較不同的空運商品，禮品、玩具及家庭用品（36%）及衣飾（33%）的空運用家對勞動的預期較為悲觀，而從事鐘錶及首飾的空運用家的負面期望相對較少（20%）。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

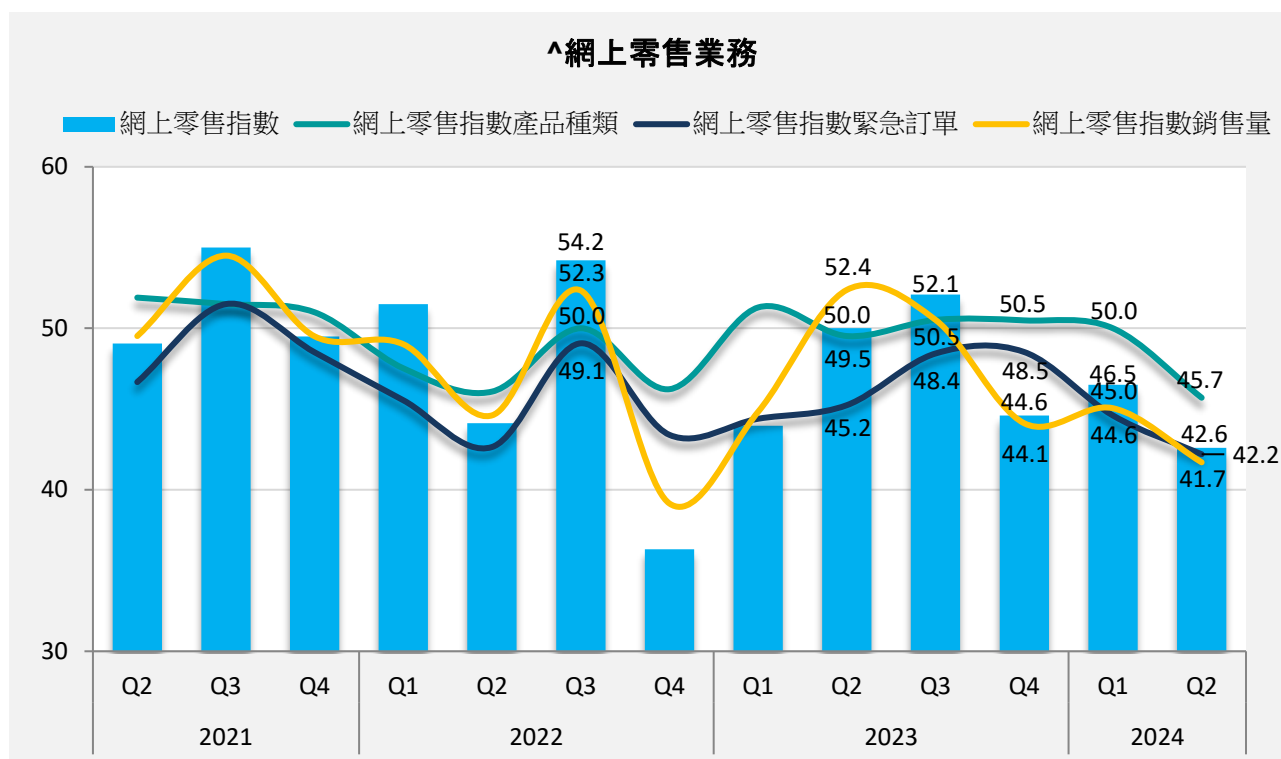
註：百分比不包括 NA。

除勞動節外，大部份受訪的空運用戶（93%）預期 2024 年夏季的巴黎奧運對商品需求未有顯著增長。同時，主要經營歐洲市場的空運用戶當中，96%的受訪者亦有相同看法。



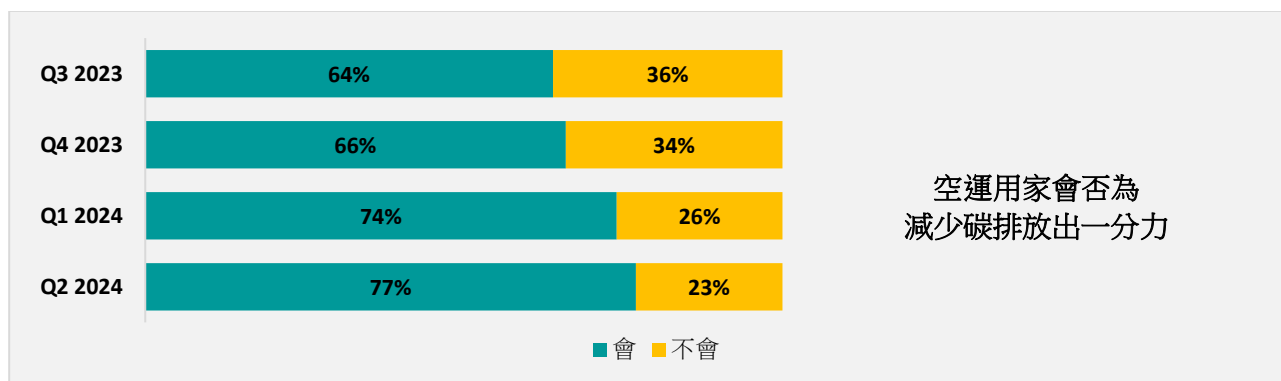
註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

隨著中美貿易關係略為緩和，預期對業務有正面影響的空運用戶於本季稍為下跌 1%至 20%。而相比於上季，預期負面的空運用戶則維持平穩，顯示中美緊張關係所帶來的潛在挑戰呈穩定趨勢。



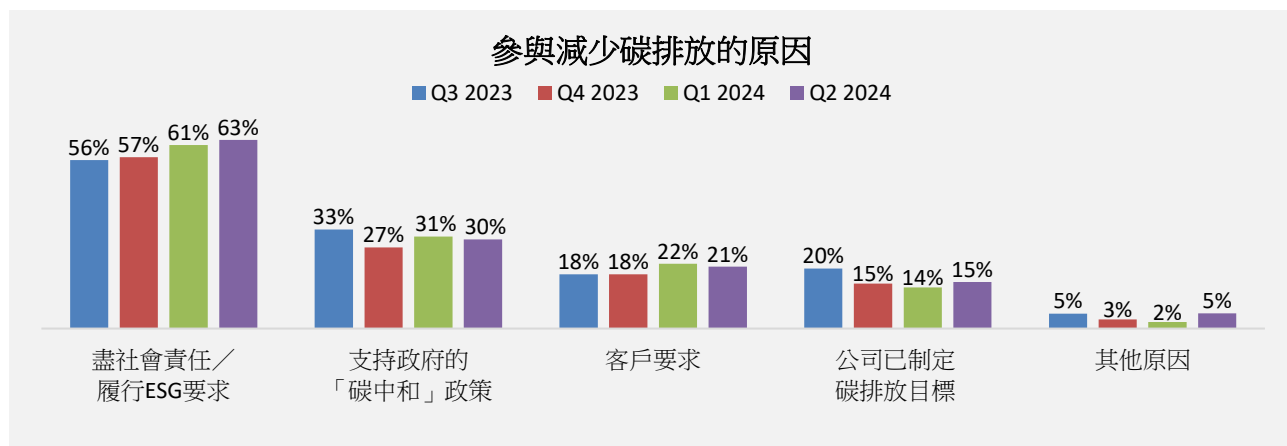
^ 基於有網上零售業務的受訪者

於整體空運指數上升的情況下，網上零售業務進一步下跌 3.9 點至 42.6 點，主要受產品種類下跌所致 (-4.3 點)。值得注意的是，產品種類自 2023 年第三季起一直維持平穩，直至本季出現下跌。另一方面，銷售量 (-3.3 點) 及緊急訂單 (-2.4 點) 均出現下滑。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

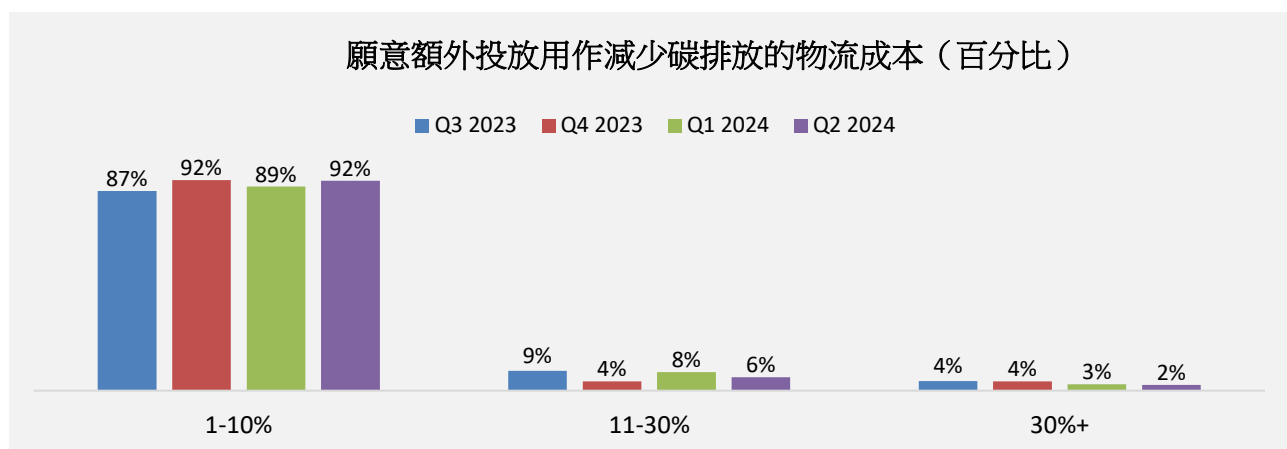
自 2023 年第三季起，願意參與減少碳排放的受訪空運用家的比例於本季上升至最高的 77%，較上季上升 3 個百分點。



註：基於表示願意參與減少碳排放的受訪者

註：受訪者可以選擇多項答案

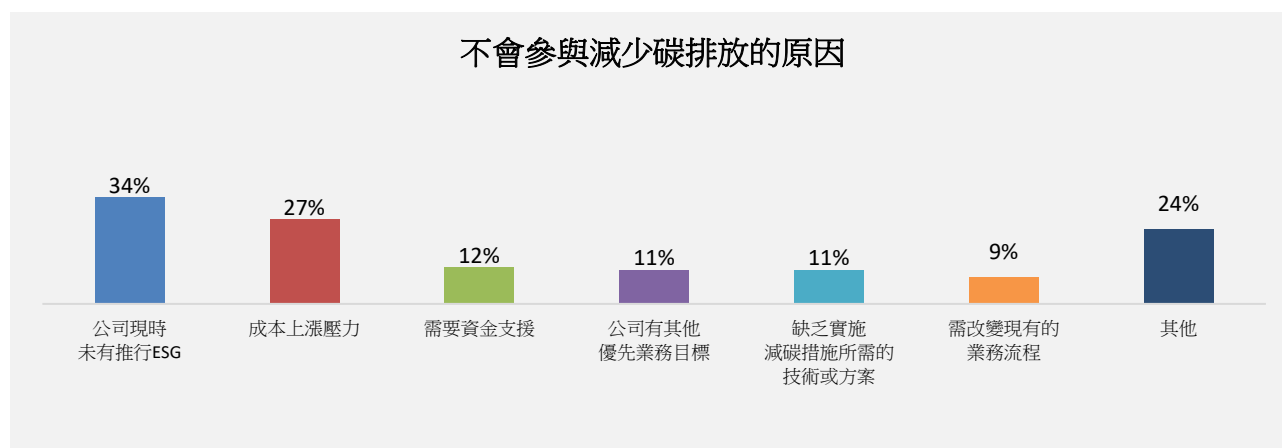
「盡社會責任／履行 ESG 要求」（63%）及「支持政府的『碳中和』政策」（30%）仍然是空運用家願意參與減少碳排放的主要原因。



註：基於表示願意參與減少碳排放的受訪者

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

在願意參與減少碳排放的空運用家當中，大部份（92%）都願意額外投放最多 10%的物流成本作減少碳排放，而 6%願意額外投放 11%至 30%。



註：基於表示不願意參與減少碳排放的受訪者

註：受訪者可以選擇多項答案

相反，空運用家不願意參與減少碳排放的主要障礙為「公司現時未有推行 ESG」（34%）及「成本上漲壓力」（27%）。此外，於「其他原因」方面，42%受訪者表示他們遇到的障礙是「因公司規模小而缺乏資源」。

## 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。生產力局以創新科技推動香港及大灣區新型工業化，成就新質生產力發展，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 **STEM** 技術，以加強人才培訓，提升香港競爭力。

如欲瞭解更多詳情，請瀏覽生產力局網頁：[www.hkpc.org](http://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。