



DHL 香港空運貿易領先指數（DTI）

2025 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家對未來空運的展望，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 1503 億元總收入，當中 452 億元為貨運收入，並帶來超過 31,000 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 = $[100 \times (\text{受訪者中回答「增加」的樣本比例})] + [50 \times (\text{受訪者中回答「不變」的樣本比例})] + [0 \times (\text{受訪者中回答「減少」的樣本比例})]$

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。



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，收集超過 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。

¹ 2023 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」

本季撮要

在不明朗的貿易環境下，整體空運指數與上季持平，反映本地空運用家持「觀望」態度。

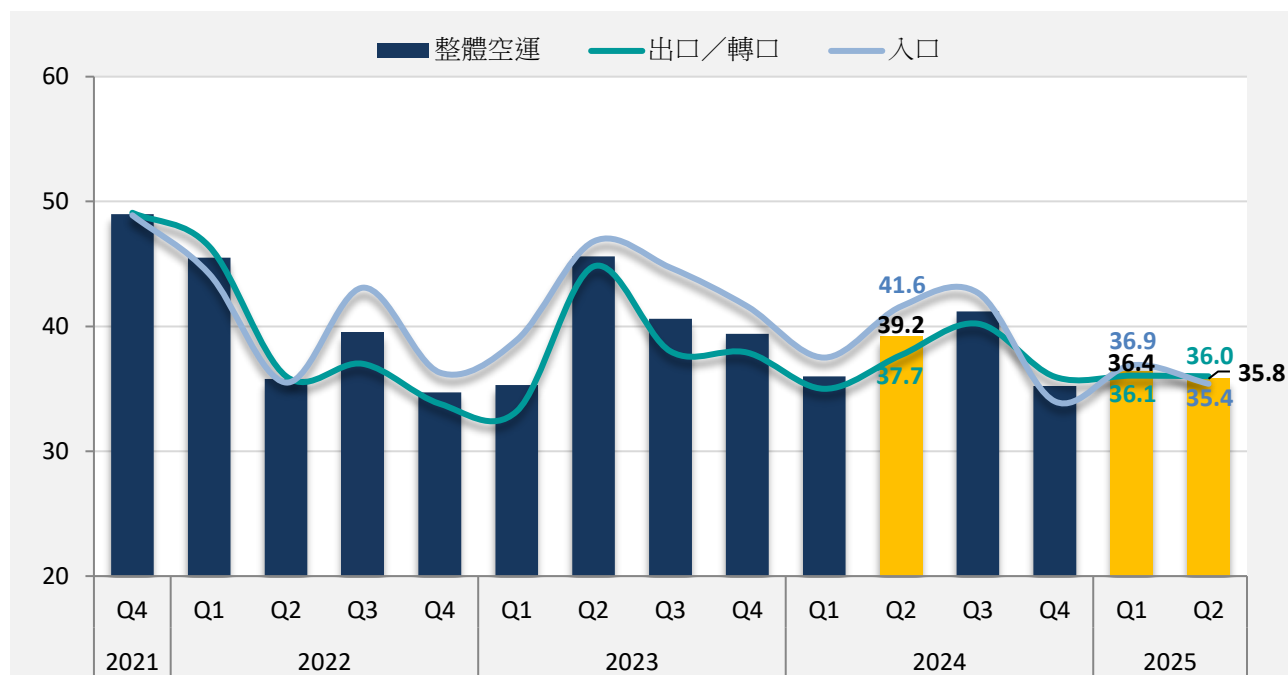
- 儘管整體空運指數錄得輕微下跌，但其表現仍與上季相若，主要受不明朗且變化不斷的全球貿易環境影響。
- 美洲指數持續低迷，並與上季持平，而歐洲市場則出現改善跡象。
- 鑑於美國徵收額外關稅及有可能取消小額包裹豁免關稅政策，超過 50%的本地空運用家計劃將有關的額外成本轉嫁給客戶，而約 40%則打算與客戶共同分擔額外成本。
- 儘管美國貿易政策持續變化，90%以非美洲為主要市場的空運用家並未預期訂單量會增加。
- 在不斷變化的美國貿易政策下，東南亞被視為最具潛力的市場（29%），其次為歐洲（19%）。
- 本地空運用家對可持續發展的承諾日益增加，願意參與環保的用家比例於本季達到 78%，顯示在減少碳排放方面邁出積極的一步。

生產力局首席數碼總監黎少斌先生表示：「2025 年第二季空運指數錄得 35.8 點，從 2024 年第四季開始維持於相若水平，反映空運用家的信心持續低迷。2025 年第二季的市場指數普遍低於 2024 年同期，其中亞太地區及美洲市場的跌幅較為顯著。在美國新政府貿易政策頻繁變動下，美洲指數仍停留於過去三年來的最低水平（31 點），反映此對空運用家的長期影響仍存在顯著不確定因素。美國加徵關稅使超過 50%的空運用家將成本轉嫁予客戶，而約 40%則計劃共同分擔成本。」

為應對此變動局勢，建議空運用家開拓替代市場以降低對單一市場的依賴，同時分散供應鏈分布並投資技術，以提升韌性與適應能力。」

整體空運貿易指數

於2025年第二季，整體空運指數保持平穩，自2024年第四季以來一直維持於35至36點之間，顯示在貿易政策的不確定下，空運貿易仍然保持平穩。



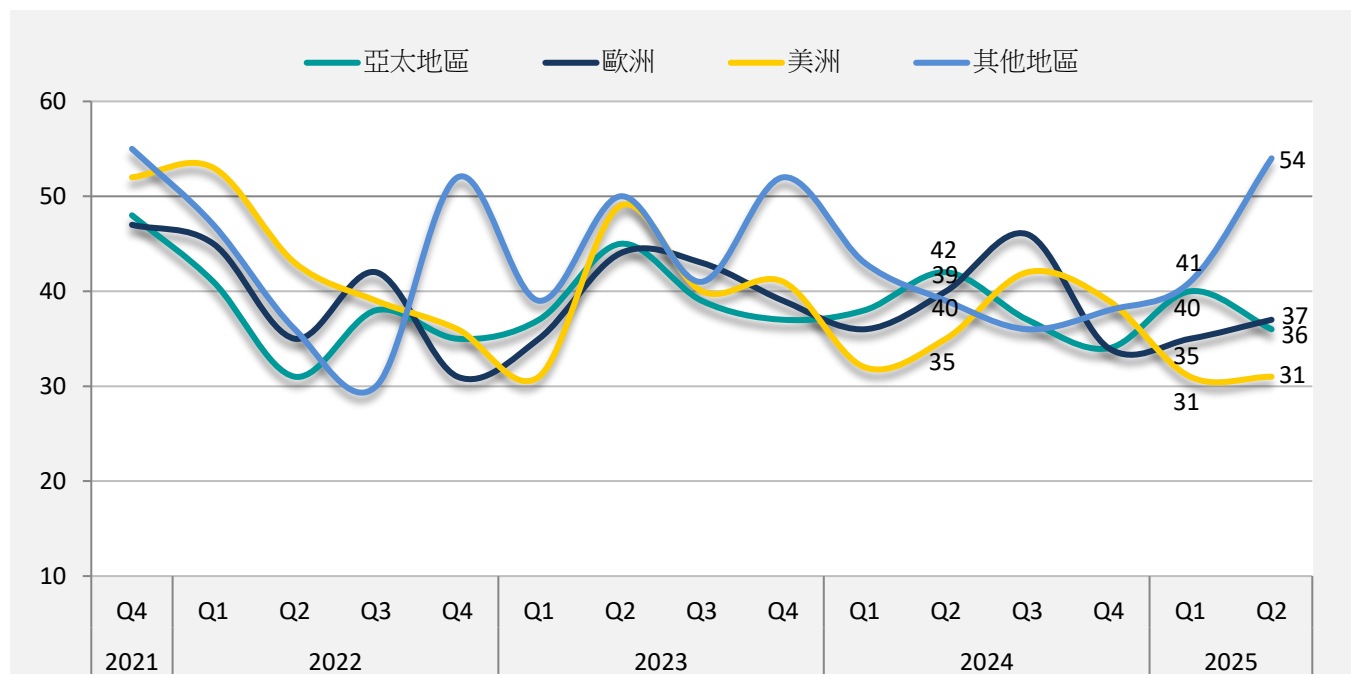
整體空運指數於2025年第二季維持於35.8點，輕微下降0.6點。其中，出口／轉口表現顯著穩定，連續三季保持相若水平。

出口／轉口指數於2025年第二季幾乎維持不變，其表現於過去三季相對穩定。

相反，入口指數錄得1.5點的輕微下降，成為導致整體空運指數下降的主要因素。

市場

歐洲指數於 2025 年上半年逐季穩健回升，從 2024 年底的大幅下跌中反彈。反觀，美洲市場指數則維持在最低水平，未見復甦跡象。亞太地區指數是唯一錄得下跌的市場。整體而言，除了其他地區外，2025 年第二季的市場表現不及 2024 年同期水平。



歐洲指數持續回升，於本季上升 2 點至 37 點，主要是入口改善（+6 點）所帶動。

亞太地區指數在上季強勁復甦後，於本季下降 4 點，為本季唯一錄得下跌的市場，主要受中國及其他亞太地區入口方面的負面影響所致：

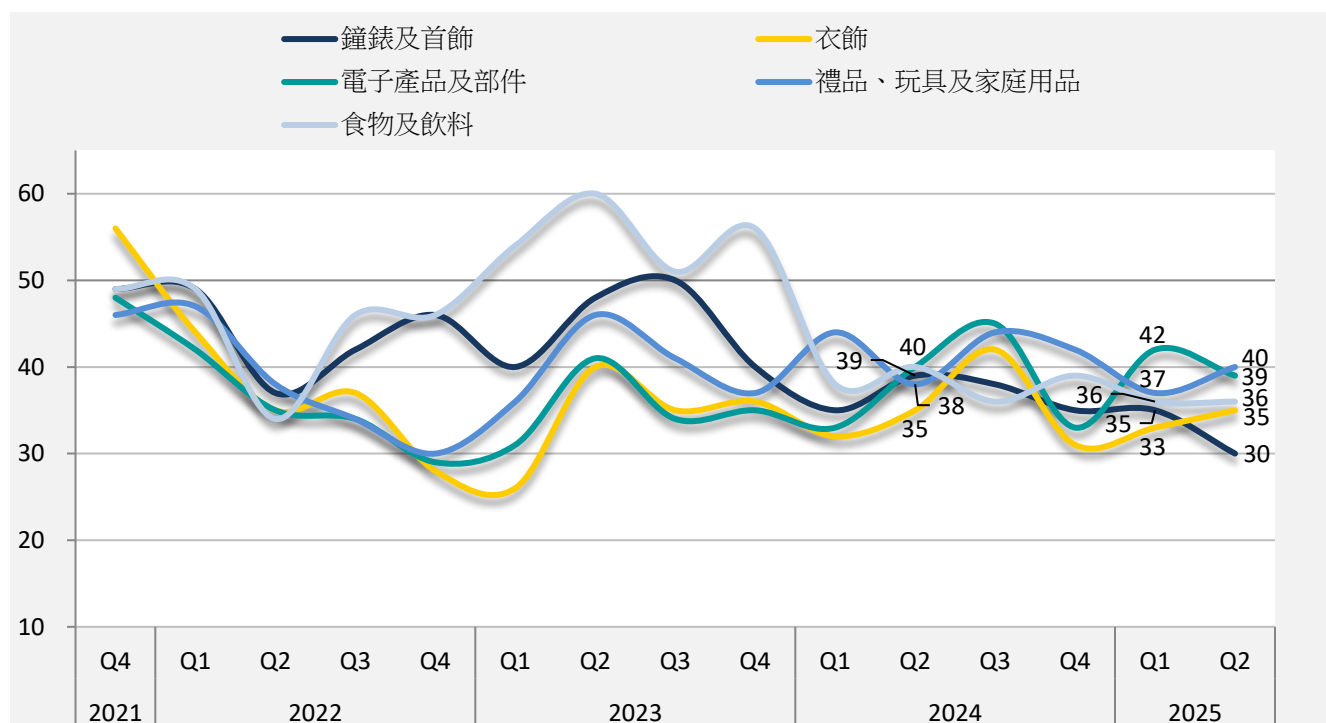
- 中國指數大幅下跌 11 點至 31 點，為 2021 年以來最低水平。入口（-11 點）及出口／轉口（-12 點）方面的負面表現均帶動指數下滑。
- 日本指數是於亞太地區中唯一錄得增長的市場，反彈 6 點至 44 點，其表現亦優於去年同期。
- 其他亞太地區指數於本季下跌 7 點至 33 點，整體下跌趨勢主要受入口指數大幅下降 13 點所影響。

美洲指數連續兩季維持在 31 點，為過去三年來的最低水平。

其他地區指數上升 13 點至本季的 54 點。

空運商品

於**2025**年第二季，禮品、玩具及家庭用品指數溫和復甦，主要受出口／轉口增長帶動，成為唯一達到**40**點的商品類別。相反，電子產品及部件則錄得下跌，回落至**2024**年第二季相若水平，入口及出口／轉口方面均有所下降。食物及飲料表現穩定，於過去數個季度保持平穩。衣飾則錄得穩健增長，主要由出口／轉口的增長帶動。然而，鐘錶及首飾在所有商品中錄得最大跌幅，跌至**2022**年以來的最低水平，主要由入口方面的大幅下滑所帶動。



禮品、玩具及家庭用品指數稍為回升，錄得**3**點增長，並成為**2025**年第二季唯一達到**40**點的商品類別。此增長主要由出口／轉口上升**5**點所帶動，同時亦抵銷了入口下降**3**點的影響。

電子產品及部件指數下降**3**點至**39**點，回落至**2024**年第二季相若水平。入口及出口／轉口方面均有所下降，其中出口／轉口跌幅較為顯著（**-5**點）。

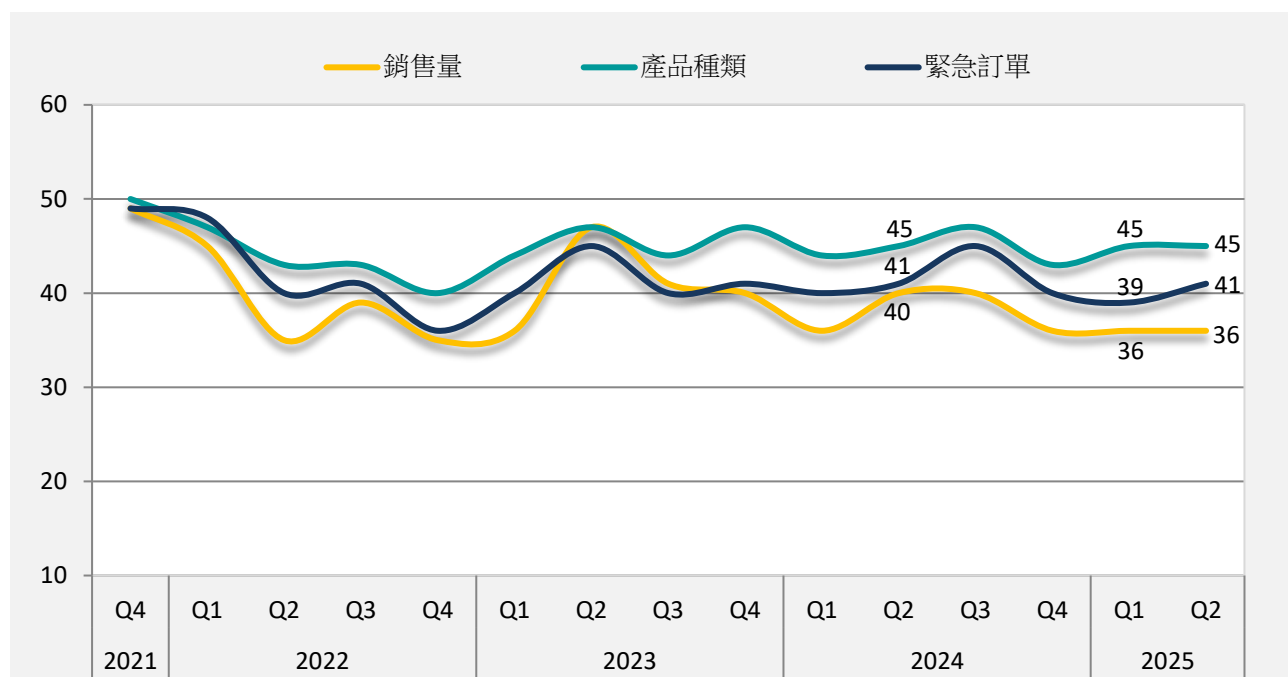
食物及飲料指數保持穩定於**36**點，近來數個季度的表現亦較平穩，自**2024**年第一季以來一直維持在**36**至**40**點之間。

衣飾指數於本季上升**2**點至**35**點，與去年同期持平，主要由出口／轉口方面的上升所帶動（**+4**點），同時亦抵銷了入口方面的下降（**-3**點）。

鐘錶及首飾指數錄得**5**點下降，成為**2025**年第二季所有商品中跌幅最大的商品類別，並跌至最低水平。值得注意的是，此跌幅主要由入口下降**9**點所帶動。

分項指數

2025 年第二季，產品種類及銷售量與上季持平，而緊急訂單則錄得輕微上升。調查結果顯示，自 2024 年以來，市場策略逐漸轉向提供種類多樣但數量有限的產品，以維持競爭力及迎合大趨勢。



產品種類指數維持在 45 點，連續八季成為表現最佳的分項指數。

緊急訂單指數於 2025 年第二季輕微上升 2 點至 41 點，主要受入口方面的增長所帶動（+3 點）。

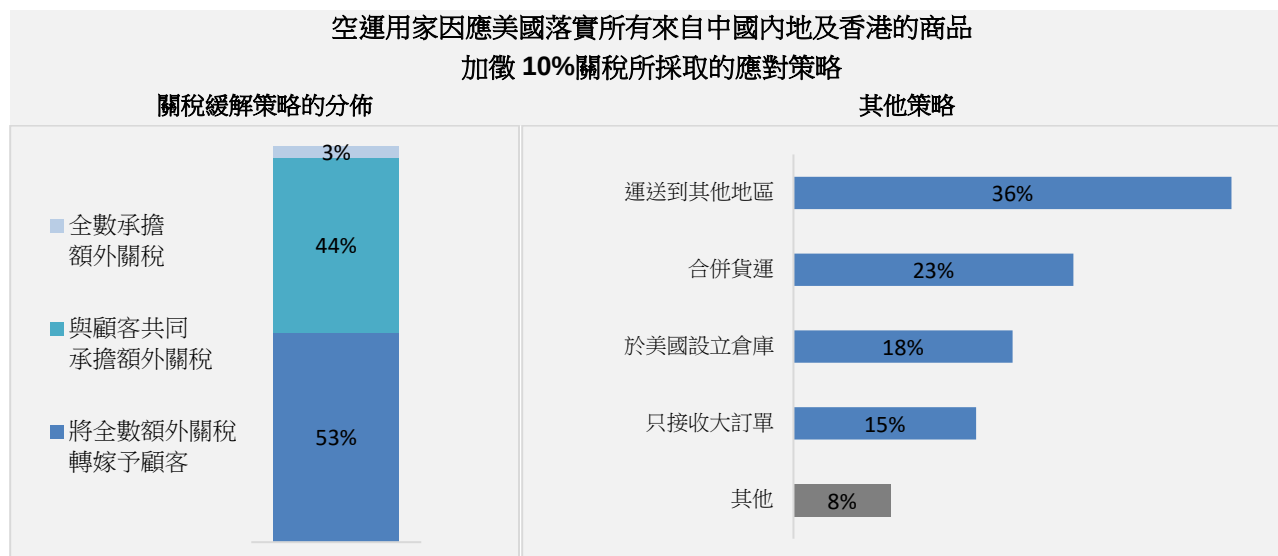
銷售量指數的表現與上季持平（36 點）。

各市場的分項指數發展如下：

- 亞太地區的分項指數經歷上季的增長後，於本季錄得跌幅。
 - 產品種類下跌 4 點，主要由其他亞太地區的 8 點下降所帶動。
 - 銷售量錄得 3 點下跌，主要由其他亞太地區的 8 點下降所帶動。
 - 緊急訂單下跌 2 點，主要由日本的 5 點下降所帶動。
- 美洲的分項指數錄得不同程度的增長。其中緊急訂單錄得最顯著增長（+5 點），其次為上升 3 點的銷售量，而產品種類則錄得輕微上升（+1 點）。
- 歐洲的所有分項指數亦錄得穩健增長。其中緊急訂單錄得最顯著增長（+5 點）。

近期市場消息對空運貿易的影響

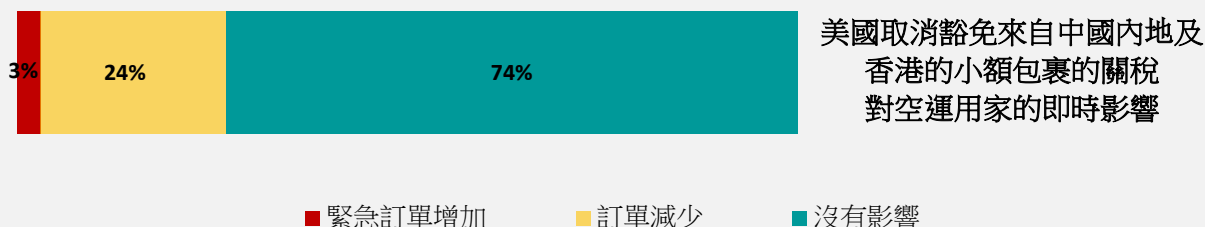
在美國貿易政策的改變下，空運用家普遍視關稅成本轉移至顧客為其主要應對方案。顧客將首當其衝承受相關的潛在影響。另一方面，**90%**以美國以外為主要市場的空運用家預計訂單維持穩定，反映貿易政策改變對行業的短期影響於現階段仍然存在不確定性。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

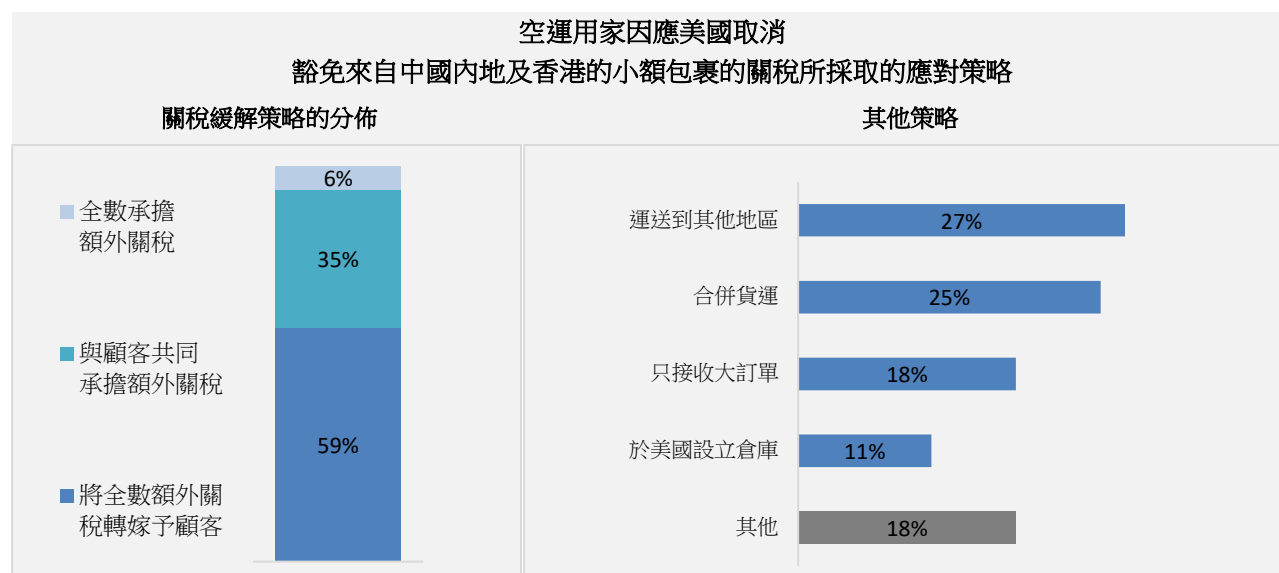
因應美國落實向所有來自中國內地及香港的商品加徵 10% 關稅，超過一半的空運用家表示會「將全數額外關稅轉嫁予顧客」（53%），而 44% 表示願意與顧客共同承擔額外關稅。只有 3% 計劃全數承擔額外關稅。

其他策略方面，大部分空運用家選擇「運送到其他地區」（36%）以作減輕美國關稅影響的策略，其次為合併貨運（23%）及於美國設立倉庫（18%）。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

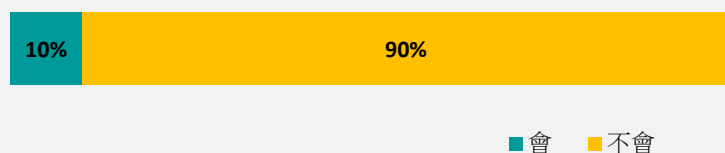
美國總統特朗普早前宣布取消豁免來自中國內地及香港的小額包裹的關稅，其後又再簽署行政命令暫緩相關政策。調查顯示，27%的空運用家受到即時影響，其中 24%的空運用家表示訂單減少，3%表示緊急訂單增加。然而，大部分表示其業務未受顯著影響（74%）。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

若取消小額包裹豁免關稅政策落實實施，近六成出口至美洲的空運用家表示會「將全數額外關稅轉嫁予顧客」（59%），而 35%願意「與顧客共同承擔額外關稅」，只有 6%願意「全數承擔額外關稅」。

在其他策略方面，27%的空運用家以「運送到其他地區」為其減輕影響的主要策略。其次，25%計劃採取「合併貨運」策略，以優化物流並降低成本。

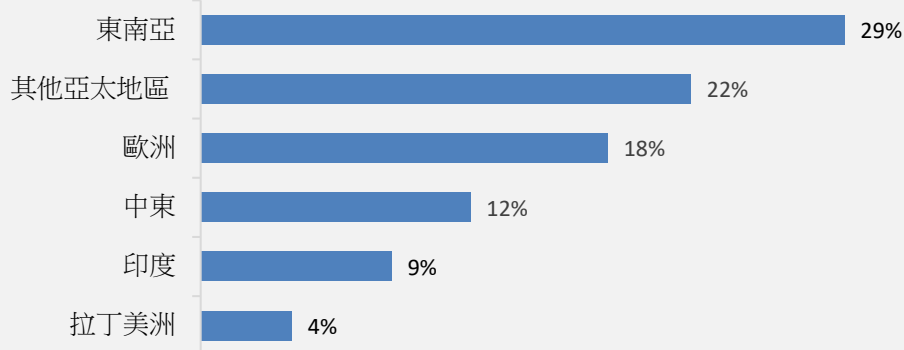


因應美國貿易政策大幅改變
預計由香港運往其主要市場的訂單
會有所增長

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

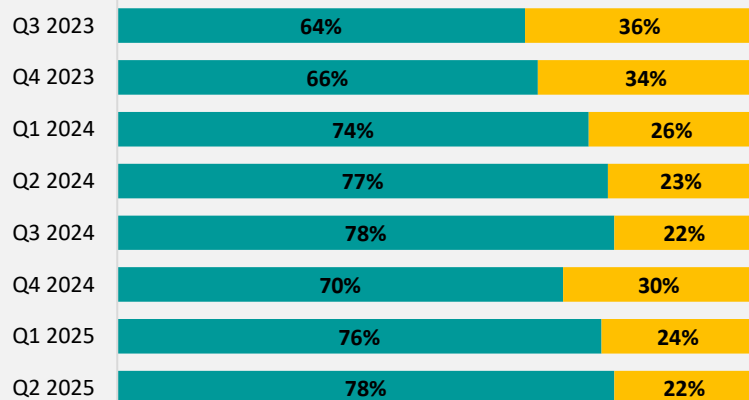
鑑於美國貿易政策持續變動，十分之一（10%）專注於美國以外市場的空運用家預計由香港運往其主要市場的訂單將會增加。其中，電子產品及部件預計訂單量增加的比例最大（40%）。

^應對美國貿易政策改變的最具發展潛力替代市場



^ 基於所有回應

因應美國貿易政策的重大轉變，東南亞被視為最具發展潛力的替代市場，有 29%的空運用家認為其充滿機遇。其次為其他亞太地區（22%），反映了亞洲市場整體的經濟活力及一體化。歐洲以 18%排名第三，表明儘管全球貿易存在不確定性，但歐洲市場仍是一個穩定而成熟的市場。

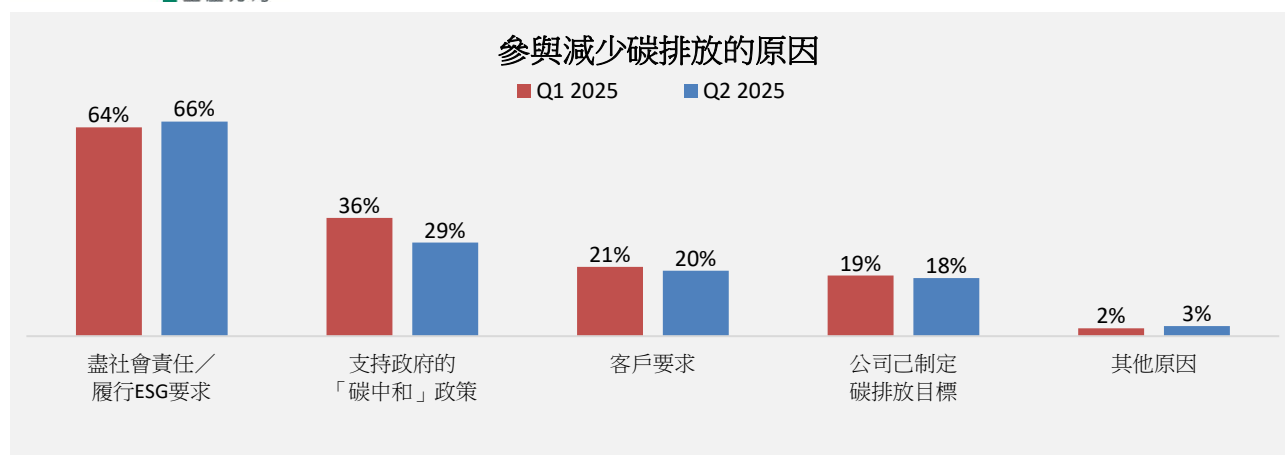


空運用家會否為
減少碳排放出一分力

會 不會

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

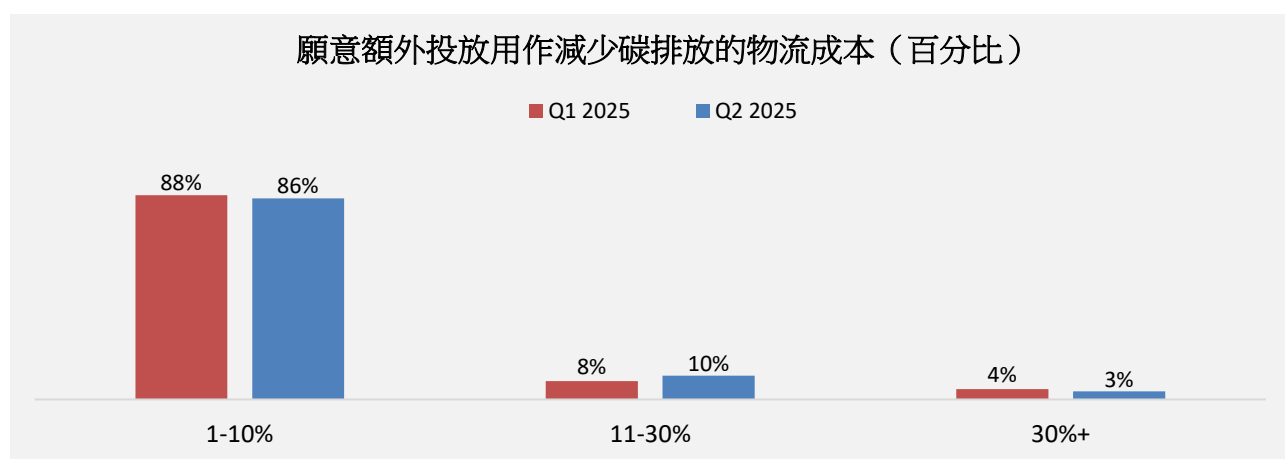
在 2025 年第二季，表示願意參與減少碳排放的空運用家上升了 2 個百分點至 78%，重回 2024 年第三季的水平。



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

在願意參與減少碳排放的受訪者當中，「盡社會責任／履行 ESG 要求」（66%）仍然是主要推動力。其次為「支持政府的『碳中和』政策」（29%）及「客戶要求」（20%）。

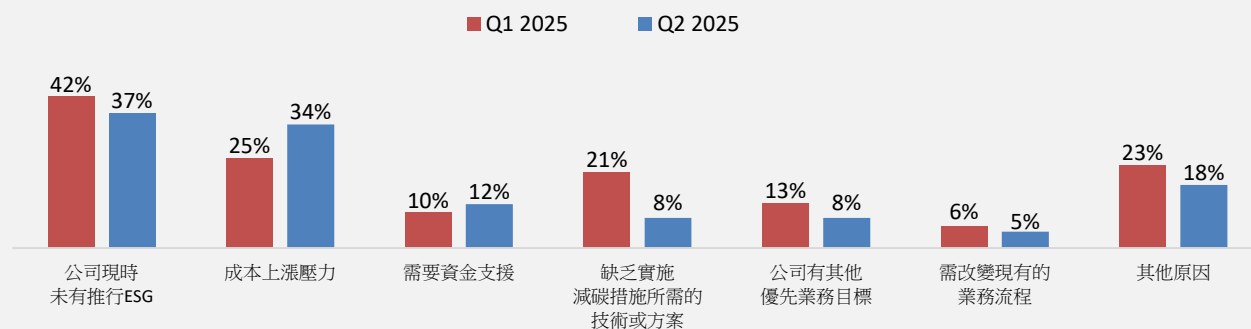


註：基於表示願意參與減少碳排放的受訪者

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

於願意額外投放物流成本的空運用家當中，86%願意額外投放最多 10%的物流成本作減少碳排放以達致目標。10%受訪者願意額外投放最多 30%，而 3%願意額外投放 30%以上。

不會參與減少碳排放的原因

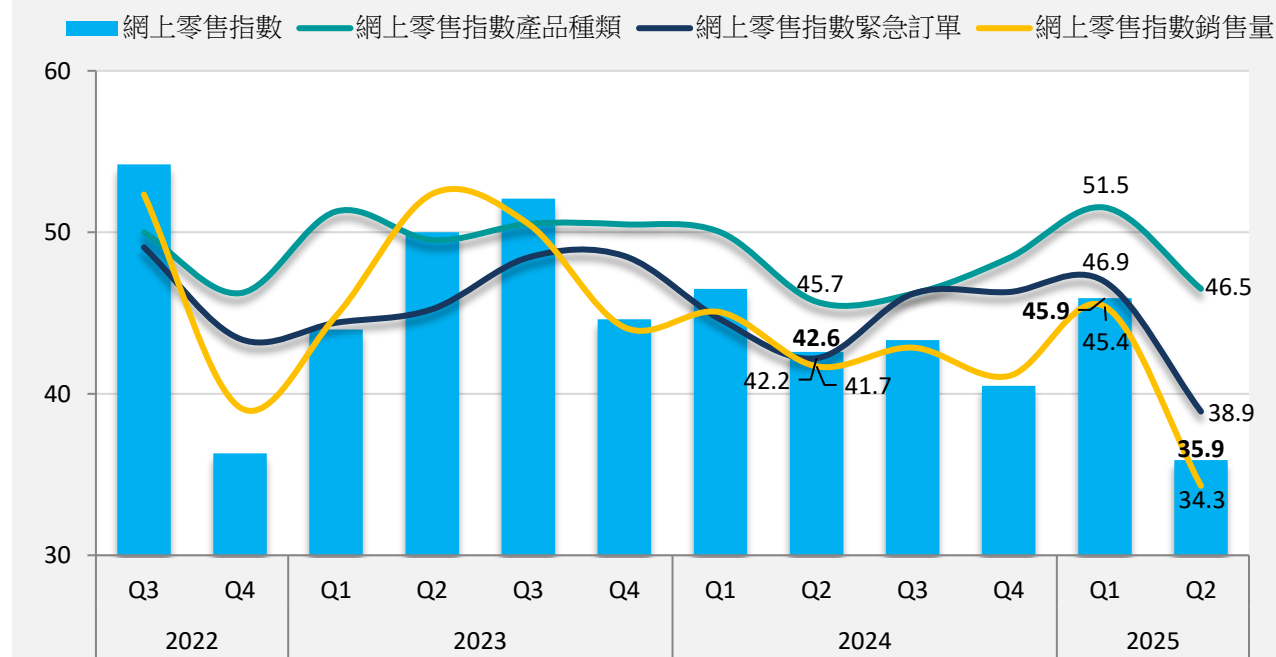


註：基於表示不願意參與減少碳排放的受訪者

註：受訪者可以選擇多項答案

「公司現時未有推行 ESG」（37%）仍然是受訪者不會參與減少碳排放的主要原因。其次原因為「成本上漲壓力」（34%），較上季增加 9%，反映成本上漲正逐漸成為實施減少碳排放的障礙。

網上零售業務



^ 基於有網上零售業務的受訪者

網上零售業務指數大幅下跌 10 點，本季跌至低於 40 點的水平，錄得 35.9 點。所有分項指數均錄得不同程度的跌幅，其中以銷售量的跌幅最為明顯（-11.1 點）。儘管產品種類錄得 5.1 點的跌幅，下跌至 46.5 點，但該指數仍優於 2024 年第二季的表現。

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。生產力局作為全國最具規模，以市場為導向的領先科技與綜合製造服務的國際新型研發機構，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。

查詢

查詢有關本指數的詳情，請與生產力局聯絡，電話：(852) 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。