



DHL 香港空運貿易領先指數（DTI）

2026 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 1658 億元總收入，當中 481 億元為貨運收入，並帶來超過 36,000 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。



¹ 2024 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。

本季撮要

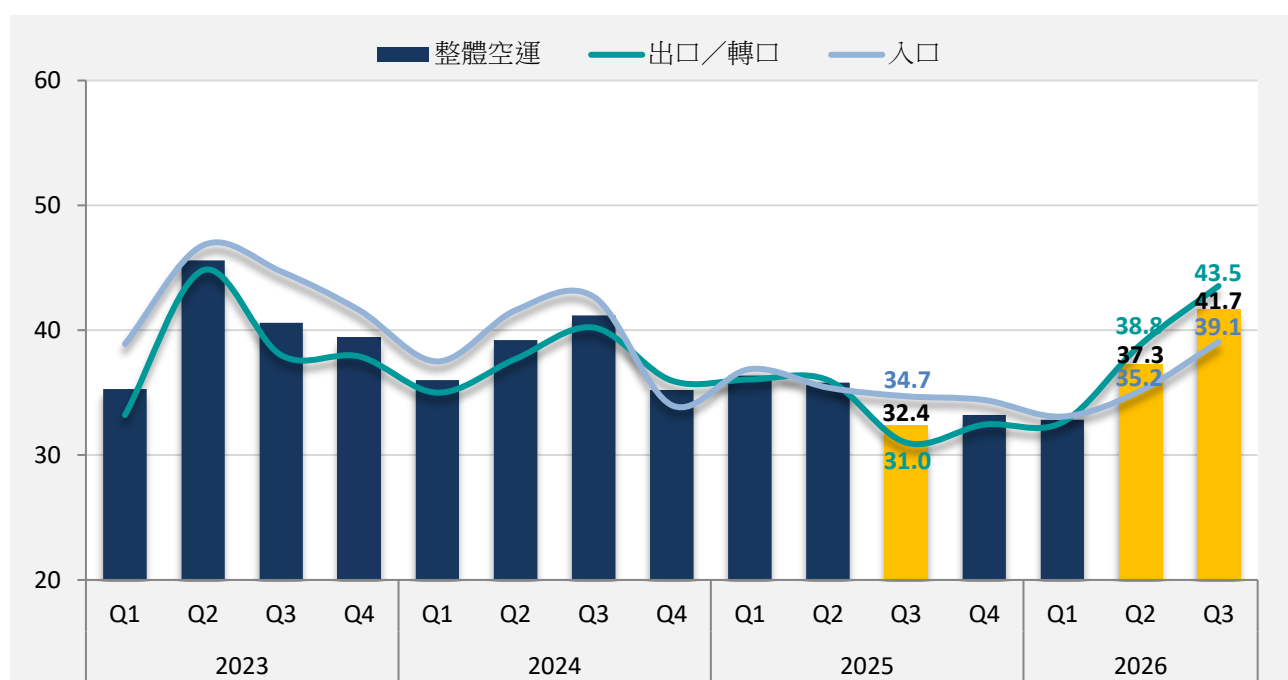
整體空運貿易指數於 2026 年第三季進一步攀升至 41.7 點，創自 2023 年第二季高峰後的最高水平，顯示香港的空運業務前景持續改善。然而，外部不穩定因素，尤其是中東局勢及霍爾木茲海峽事件的發展，對空運價格及燃油價格造成上升壓力，促使空運用家更積極控制成本。

- 整體空運貿易指數於 2026 年第三季進一步攀升 4.4 點至 41.7 點，創自 2023 年第二季高峰後的最高水平。升幅主要受出口／轉口的強勁增長（+4.7 點）所帶動，進一步領先於入口指數（+3.9 點）。
- 大部份市場及空運商品的表現同樣改善。美洲增長強勁，並於一眾市場中錄得最高指數，而亞太地區則上升至高於 40 點水平。在一眾空運商品當中，禮品、玩具及家庭用品指數呈現顯著增長，並創歷史性新高，而衣飾則維持穩定。
- 因應中東局勢及霍爾木茲海峽事件的發展所帶來的不穩定因素，三分之二（67%）的空運用家預期未來下半年整體空運價格有上升壓力。
- 為應對燃油價格上升，超過八成的空運用家採取不同成本分擔方式，其中 51% 會與顧客共同承擔額外成本，而 30% 會將全數轉嫁予顧客。
- 對於燃油價格前景，接近一半（47%）的空運用家預期價格將在至少三個月內維持高位（34%），或在短期內進一步上升（13%）。
- 歐盟取消 150 歐元低價值免稅門檻後，受訪公司認為最大影響是「清關流程更複雜，影響時效及操作效率」（30%）、「客戶對價格變得更敏感」（28%）及「整體成本上升（關稅、報關/清關費及相關費用）」（23%）。
- 為應對歐盟關稅政策變更，受訪公司最關注海關相關要求，當中包括「清關流程及操作安排」（28%）、「報關文件要求」（22%）及「關稅計算方式（按 HS Code）及其他相關處理費用」（18%）。

香港生產力促進局首席數碼總監黎少斌先生表示：「香港空運貿易展望於 2026 年第三季持續增強，整體空運貿易指數達至接近 2023 年第二季的高峰水平，受出口／轉口及入口兩方面的持續增長所帶動。主要市場方面廣泛改善，尤其是美洲及亞太地區，亦於主要空運商品方面錄得強勁表現，展現出相關範疇於不斷變化的貿易環境當中的韌性。中東局勢及霍爾木茲海峽事件的發展對空運價格及燃油價格造成上升壓力，空運用家透過成本管理措施及優化業務流程等方法積極應對。展望將來，我們對各範疇的增長動力維持謹慎樂觀的展望。」

整體空運貿易指數

2026 年第三季的數據反映空運貿易表現全面改善，出口／轉口及入口方面均錄得進一步增長動力。出口／轉口方面持續強勁增長，帶動整體復甦；而入口方面亦改善至接近 2024 年第三季的高峰水平。



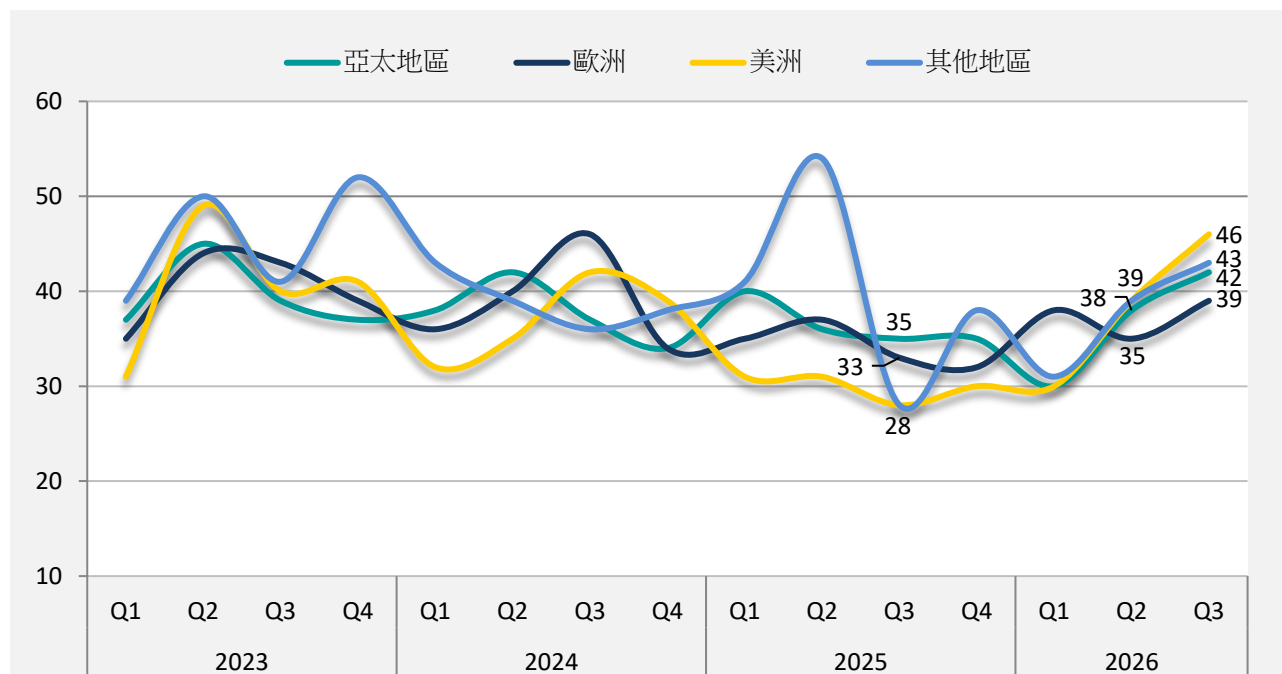
2026 年第三季度，**整體空運指數**上升 4.4 點至 41.7 點，延續自 2026 年第一季的上升動力，並上升至自 2023 年第二季高峰後的最高水平。

出口／轉口指數上升 4.7 點至 43.5 點，進一步擴大與入口指數的差距，並上升至自 2023 年第二季高峰後的最高水平。

入口指數於 2026 年第三季度上升 3.9 點至 39.1 點，上升至自 2024 年第三季高峰後的最高水平。

市場

2026 年第三季市場展望於所有地區均有改善，由美洲引領增長，並於一眾市場中錄得最強勁的表現。亞太地區指數亦進一步上升至 40 點以上，主要受出口／轉口表現強勁帶動，當中以日本市場的增長尤為突出。而歐洲則回升至 2026 年第一季水平。



美洲指數於 2026 年第三季大幅上升 7 點至 46 點，為一眾市場中最高的指數，亦是自 2023 年第二季高峰後的最高水平。

亞太地區指數上升 4 點至 42 點：

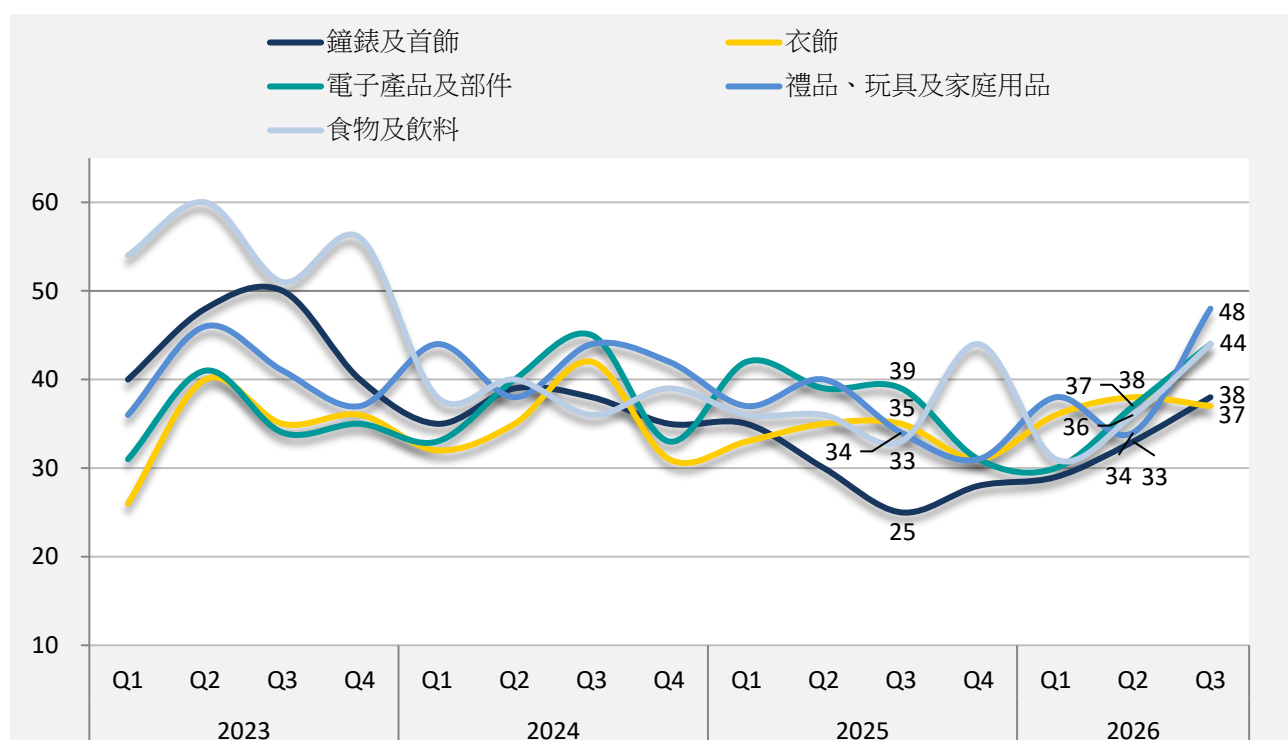
- 中國內地指數上升 4 點至 38 點，主要受出口／轉口（+7 點）方面的增長所支持。
- 日本於本季再次表現強勁，其指數上升 10 點至 44 點。增長主要受出口／轉口（+15 點）方面的持續增長所帶動，而入口（+6 點）方面則緩慢增長。
- 其他亞太地區指數輕微改善 1 點，受出口／轉口（+2 點）方面的適量增長所支持。

歐洲指數回升 4 點至 39 點，重回 2026 年第一季的水平。

其他地區指數上升 4 點至 43 點。

空運商品

大部份空運商品指數於**2026**年第三季錄得改善，受禮品、玩具及家庭用品指數的強勁反彈帶動，相關指數逼近**50**點持平線及創下歷史性新高。食物及飲料指數和電子產品及部件指數同樣錄得穩健增長；而衣飾指數則保持平穩。



禮品、玩具及家庭用品指數自上季下跌後於本季強勁反彈，上升**14**點至**48**點及趨近**50**點持平線及創下歷史性新高。

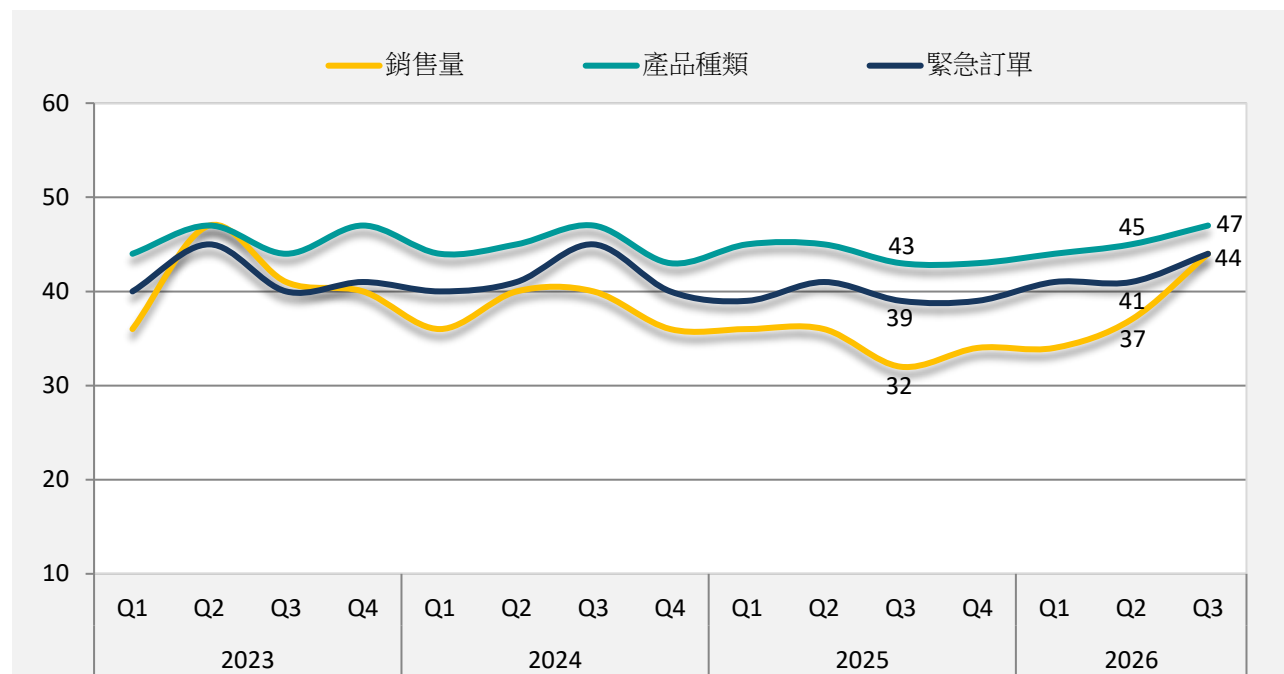
食物及飲料指數及電子產品及部件指數均上升至**44**點，分別錄得**8**點及**7**點的增幅。

鐘錶及首飾指數上升**5**點至**38**點，保持其自**2025**年第三季的上升趨勢。

衣飾指數稍為下跌**1**點至**37**點，於全年維持穩定水平。

分項指數

所有分項指數於 2026 年第三季持續改善，反映出空運貿易活動的廣泛增長。



產品種類指數於 2026 年第三季上升 2 點至 47 點，趨近 50 點持平線及重回 2024 年第三季的水平。

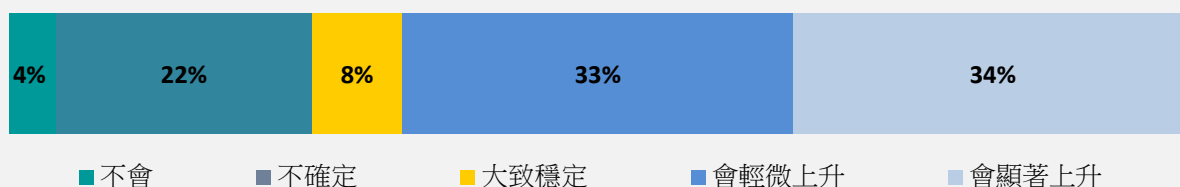
銷售量指數顯著上升 7 點至 44 點，達至自 2023 年第二季高峰後的最高水平。

緊急訂單指數上升 3 點至 44 點，重回 2024 年第三季的水平。

近期市場動態影響空運貿易前景

近期市場的不同發展持續影響空運用家的貿易展望。受中東局勢及霍爾木茲海峽相關事件影響，大部份受訪者預期空運價格將面臨顯著的上升壓力。為應對燃油價格上升，空運用家主要將額外成本與顧客共同承擔或轉嫁予顧客，同時加強內部成本控制及調整出貨安排。在出口至歐洲的業務方面，歐盟取消低價免稅門檻的政策預期會增加清關的複雜性，令客戶對價格變得更敏感及增加整體成本；這亦令空運用家更希望獲得有關報關程序、文件要求、關稅等方面的清晰指引。

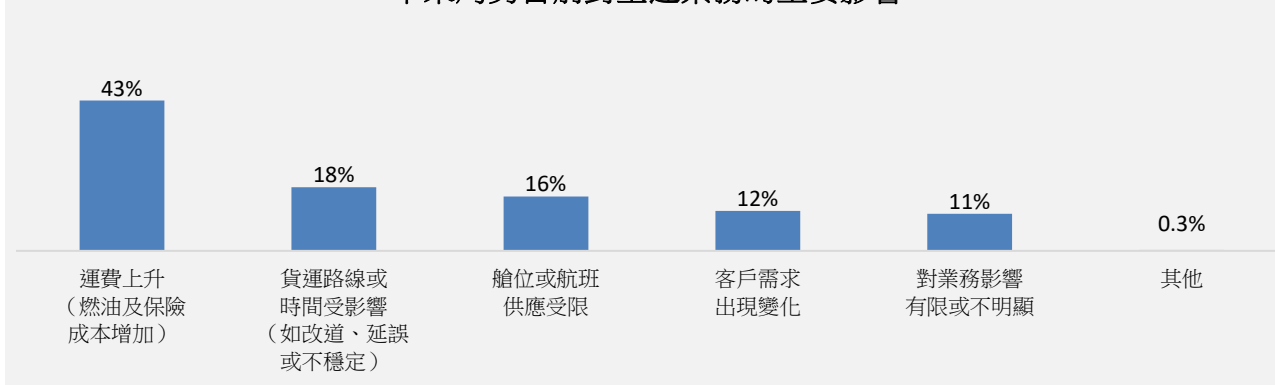
因應近期中東局勢及霍爾木茲海峽事件持續
對未來下半年空運價格上升壓力的預期



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%。

因應近期中東局勢及霍爾木茲海峽事件發展持續，67%空運用家預期未來下半年空運價格有上升壓力。8%受訪者則預期大致穩定，而 22%對未來發展表示仍然不確定。

中東局勢目前對空運業務的主要影響

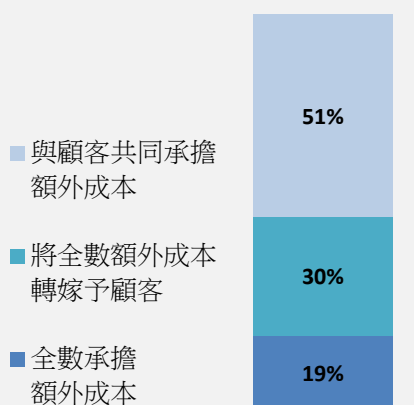


註：受訪者最多可以選擇三項答案

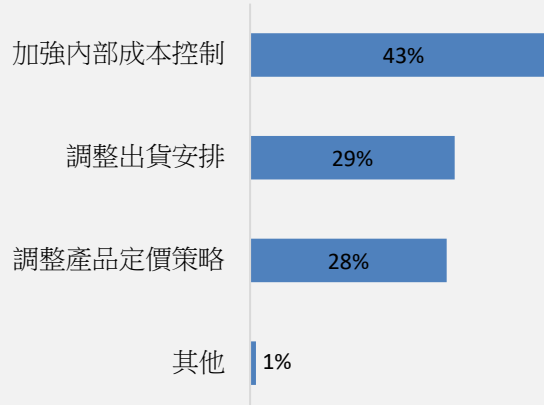
目前中東局勢對空運業務造成不同方面的影響。受訪者指出最大影響為「運費上升（燃油及保險成本增加）」（43%），其次為「貨運路線或時間受影響（如改道、延誤或不穩定）」（18%）及「艙位或航班供應受限」（16%）。

為應對燃油價格上升所採取的策略

A. 成本承擔方式



B. 其他應對成本上升的措施



註：A 部分：受訪者只可於三個選擇當中揀選一項答案

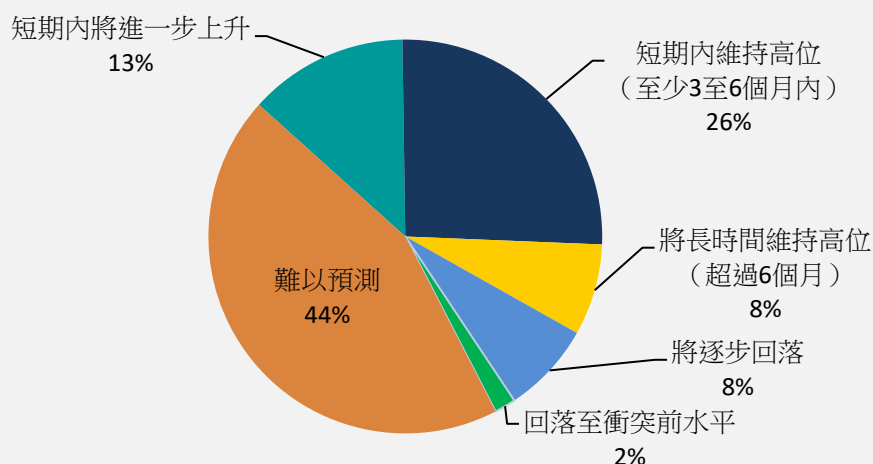
註：B 部分：受訪者可以選擇多項答案

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

因應燃料價格上升，超過八成空運用家採取了不同成本分擔方式。其中約半數（51%）計劃與顧客共同承擔額外成本，而 30% 會將全數額外成本轉嫁予顧客。餘下的 19% 會全數承擔額外成本。

此外，在採取其他應對成本上升措施的空運用家當中，43% 將會加強內部成本控制（如優化營運流程、減少非必要開支等）。其次為調整出貨安排（29%），包括合併出貨、減少出貨次數或提高運輸效率等，以及調整產品定價策略（28%）。

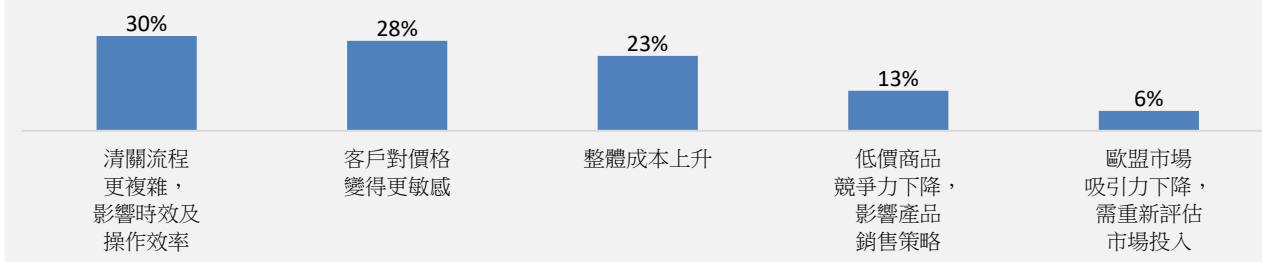
因應中東局勢及霍爾木茲海峽持續不穩 對燃油價格走勢的預期



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

因應中東局勢及霍爾木茲海峽持續不穩，44%空運用家預期燃油價格走勢難以預測。同時，34%預期燃油價格將維持高位至少 3 個月；13%預期短期內將進一步上升；8%則預期燃油價格將逐步回落。

歐盟取消低價免關稅待遇所帶來的預期影響

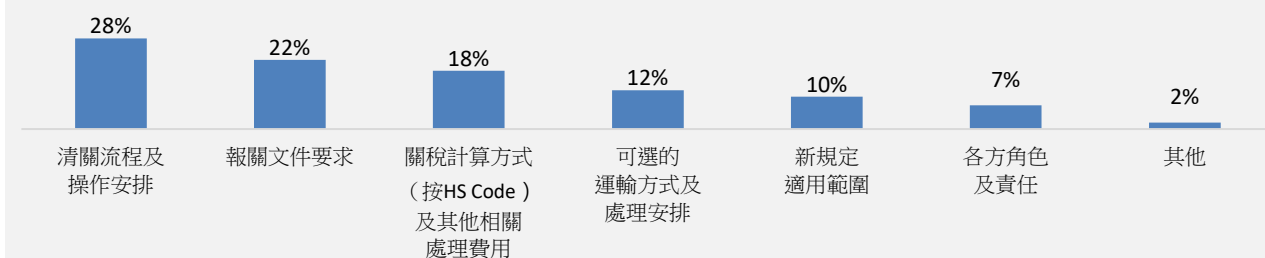


註：基於表示有出口至歐洲及其角色為賣家的受訪者

註：受訪者最多可以選擇三項答案

在受歐盟取消價值 150 歐元或以下低價包裹免關稅門檻影響的受訪公司中，「清關流程更複雜，影響時效及操作效率」（30%）是最常被提及的預期影響。其次為「客戶對價格變得更敏感」（28%）及「整體成本上升（包括關稅、報關/清關費及相關費用）」（23%）。

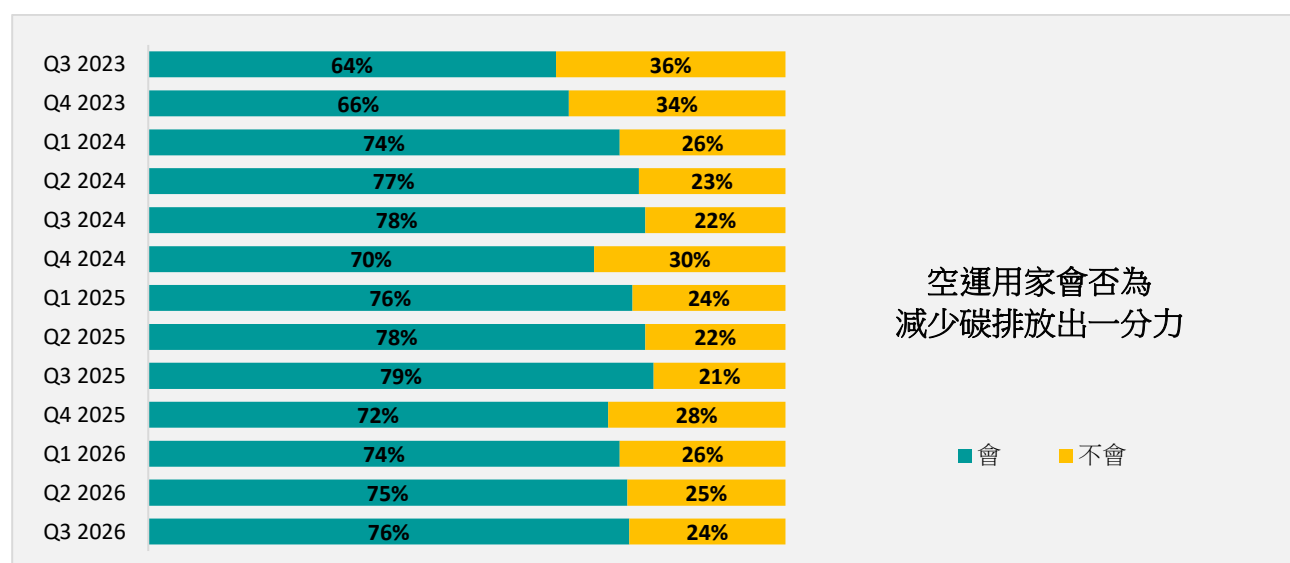
歐盟取消低價免稅門檻政策下公司最關注的議題



註：基於表示有出口至歐洲及其角色為賣家的受訪者

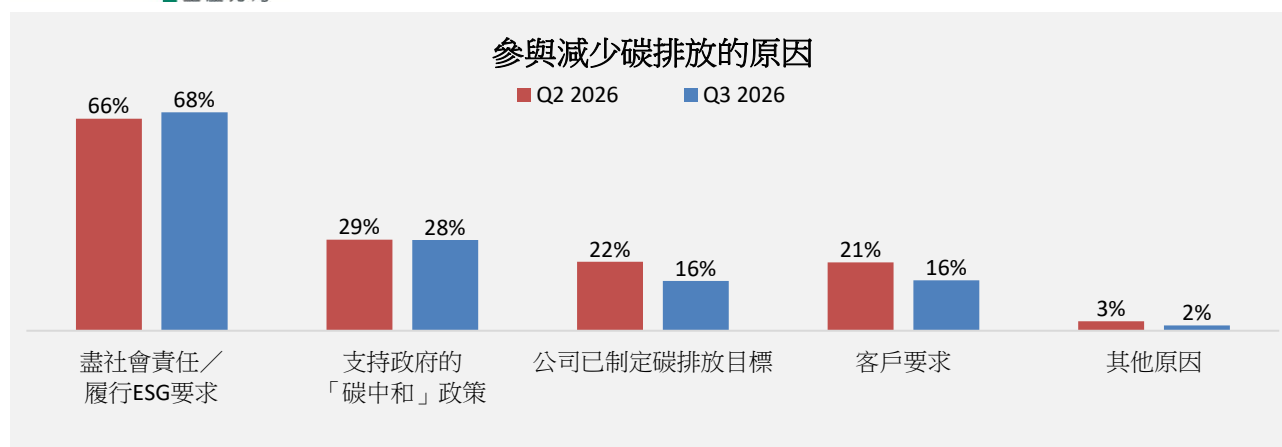
註：受訪者最多可以選擇三項答案

為應對歐盟對於低價商品的關稅政策變更，空運用家表示最希望了解清關方面的要求。當中首位是「清關流程及操作安排」（28%），其次是「報關文件要求」（22%）及「關稅計算方式（按 HS Code）及其他相關處理費用」（18%）。



註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

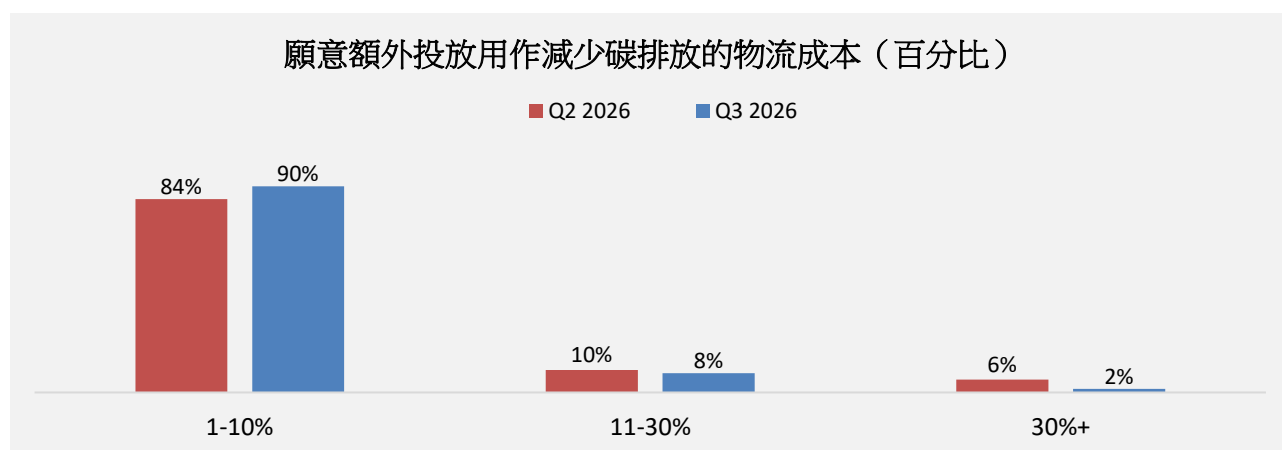
2026 年第三季，76% 的空運用家表示願意參與減少碳排放，與上一季相若。



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

願意參與減少碳排放的受訪者當中，主要因為「盡社會責任／履行 ESG 要求」（68%）。其他的推動因素為「支持政府的『碳中和』政策」（28%）、「公司已制定碳排放目標」（16%）及「客戶要求」（16%）。

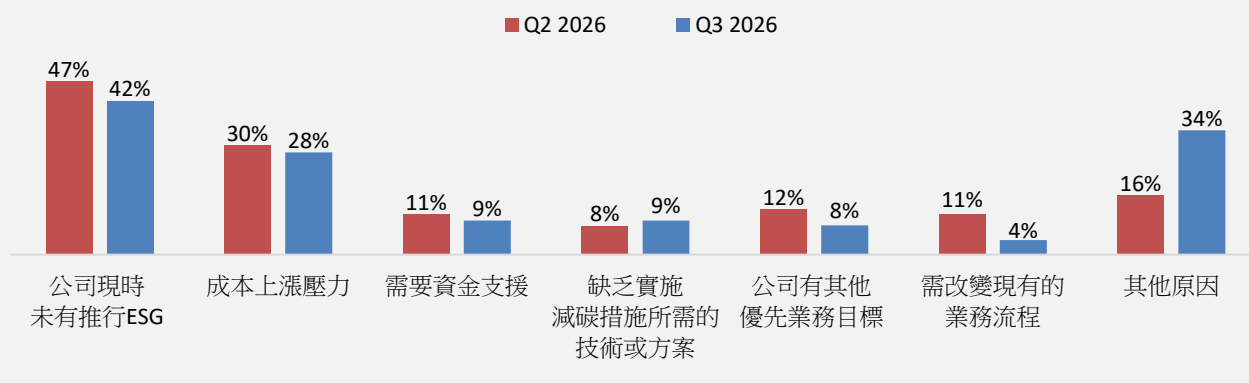


註：基於表示願意參與減少碳排放的受訪者

註：由於四捨五入的關係，百分比合計未必等於 100%

在願意投資減少碳排放的受訪者當中，90% 已預備投放最多 10% 的物流成本，比上一季增長 6 個百分點，重回 2026 年第一季水平。同時，8% 受訪者願意額外投放最多 30%，而僅有 2% 表示願意額外投放 30% 以上的物流成本以支持減少碳排放。

不會參與減少碳排放的原因

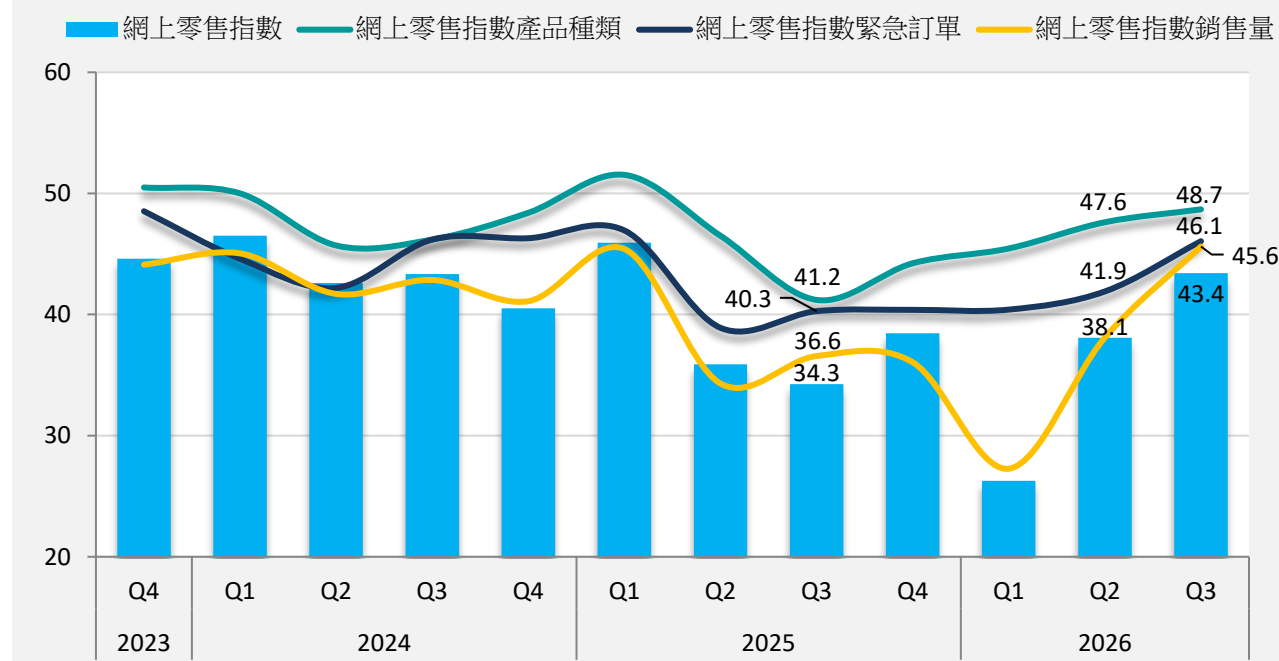


註：基於表示不願意參與減少碳排放的受訪者

註：受訪者可以選擇多項答案

在不會參與減少碳排放的受訪者當中，主要原因為「公司現時未有推行 ESG」（42%）。其次為「成本上漲壓力」（28%）、「需要資金支援」（9%）及「缺乏實施減碳措施所需的技術或方案」（9%）。

網上零售業務



註：基於有網上零售業務的受訪者

於 2026 年第三季，網上零售業務指數維持上升趨勢，上升 5.3 點至 43.4 點。三項分項指數均錄得上升，主要受網上零售指數銷售量帶動，錄得 7.5 點的最高增長。

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，致力以世界級的應用研發、科技服務與綜合製造服務推動香港企業提升生產力與競爭優勢。作為以市場為導向的國際新型研發機構，生產力局憑藉在人工智能、先進製造、生命健康、綠色科技及新能源等前沿領域的深厚實力和豐富產業經驗，以創新科技引領新型工業化，推動新興及未來產業發展。

生產力局以解決企業痛點和產業發展技術需求為核心，推動科技創新和產業創新深度融合，透過技術轉移、產品創新、知識產權保護及研發成果商品化，強化與本地工商界及國際頂尖研發機構的協作，為產業創優增值，促進新質生產力發展。多年來，生產力局的卓越研發成果屢獲本地、內地及海外獎項殊榮，持續助力香港成為國際創新科技中心及智慧城市。

為協助企業善用香港的國際化優勢拓展全球市場，生產力局提供產品、技術、製造及管理相關關鍵需求的綜合出海服務，助力企業通過香港成功出海。

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，協助企業善用政府資助計劃，並透過未來技能發展課程，促進企業及學界掌握最新數碼及 STEM 技術，為香港培育具競爭力的未來人才。

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。