

休斯顿港正被越来越多的承运人所关注

在2021年，休斯顿港处理了350万个标准集装箱的货物，正式处理的货物总吨位接近5200万吨。这两个数字都打破了墨西哥湾沿岸港口的记录。总体表现优异，特别是分担了不少因美国西岸港口拥堵所带来的货物，使其成为可为任何托运人的物流战略增加价值的可靠港口。

承运人已认知到这一转变。纷纷开展了以休斯顿为主要停靠港的服务。今年年初，THE Alliance的美东6号（EC6）服务将THE Alliance的船舶以及长荣的两艘船带到了墨西哥湾沿岸。之后的不到两个月时间，马士基紧随其后，开始其跨太平洋的服务TP28，该服务停靠越南头顿市及中国南方的主要港口然后通过巴拿马运河前往及美国的休斯顿和诺福克。

铁路运营商也注意到了休斯顿的潜力。由于墨西哥湾沿岸货物量激增。自4月以来，BNSF铁路公司一直在休斯顿的Barbours Cut集装箱码头和他们在达拉斯的一个多式联运中心之间进行列车测试。其目的是为确认从休斯顿向内陆提供全面的铁路服务的可行性。

“承运人和托运人开始将休斯顿视为国内门户港口中的新宠，”海硕集团液态物流部门的总经理Lynn Stacy说。“休斯顿的团队正不断的在扩大集装箱贸易，制定散装船的吨位标准，保持在散装液体货物的处理方面处于领先地位，而且他们似乎仍不断与承运人们签订新的合同。”

由于美国东西岸港口的货物积压持续不减和劳资谈判的继续，对承运人来说墨西哥湾沿岸港口是他们最优选择。根据吞吐量，休斯顿可能是墨西哥湾沿岸所有港口中最受欢迎的。为了适应市场的发展，所有托运人都需要考虑像休斯顿这样的地方。因为在这种情况下，适当的多样化是建立可靠的运输时间的唯一途径。

[Maersk to debut new Houston, Norfolk trans-Pac service in March \(joc.com\)](#)

[BNSF pilots Houston intermodal service as record volumes tax truckers \(joc.com\)](#)

[Freight shuttle developer eyes Houston port for first roll-out \(joc.com\)](#)