

墨西哥湾沿岸港口的不平衡生态系统

洛杉矶长滩港——现在正饱受积压和拥堵的困扰，洛杉矶和长滩港在过去多年的经验积累中已经具备了更好的条件来应对来自亚洲的季节性进口货量的激增。洛杉矶和长滩港的相邻港口也纷纷效仿，共同为环太平洋贸易通道的发展作出努力。尽管过去几个月墨西哥湾地区一直在处理过去原本是从美国西岸港口进口的货物，并已针对激增的货物量做出相对的调整，但日益激增的货物还是造成港口基础设施的极大挑战。并与他们设立港口的初衷背道而驰。

我们海硕集团的液态运输团队对墨西哥湾沿岸的所有港口都非常熟悉。拿休斯顿港为例，作为海湾地区最大的港口之一，它有相当好的设备来处理高于平均水平的货运量，但显然我们现在正经历着历史性的货物量和积压。休斯顿的很大一部分设施功能用于散装和液体货物，而不是集装箱。同理，新奥尔良港设计也不是为了处理大批集装箱或散装货物的。他们的业务更侧重于出口和少量的进口。

莫比尔港的规模和生产潜力与休斯顿相似，但是，像墨西哥湾地区的每一个港口一样，它也不是为处理大量集装箱而设计的。莫比尔港工作增长原因是由于在该地区建立了集装箱货物的配送中心。该港口的部分业务发展是围绕着配送这些大量货物库存而展开的。

“毫无疑问，美国西海岸和墨西哥湾沿岸的港口现在都被过度使用，”海硕集团液态运输部的销售总监Andrew Bower解释说。“这两个地区的港口都没有建设到可以处理这前所未见的集装箱货量水平，但相比在墨西哥湾地区的港口，其设备肯定较差。这不是他们的错，从历史上看，大量的货物都是经由美国东海岸或西海岸港口的。他们已经努力了，港口高管甚至通过大幅增加墨西哥湾沿岸的劳动力来加强生产力”。

事实上，该劳动力在2021年和2022年之间上升了20%。但由于新冠病毒的爆发，员工增长没有增加生产力。防疫法规和新冠病毒的案例使港口无法发挥其全部的潜力。尽管墨西哥湾沿岸的港口已经尽其最大的努力，但之前所建立的生态圈加上疫情的影响，墨西哥湾沿岸港口正面临一场艰苦的战斗。

