

墨西哥灣沿岸港口的不平衡生態系統

洛杉磯長灘港——現在正飽受積壓和擁堵的困擾，洛杉磯和長灘港在過去多年的經驗積累中已經具備了更好的條件來應對來自亞洲的季節性進口貨量的激增。洛杉磯和長灘港的相鄰港口也紛紛效仿，共同為環太平洋貿易通道的發展作出努力。儘管過去幾個月墨西哥灣地區一直在處理過去原本是從美國西岸港口進口的貨物，並已針對激增的貨物量做出相對的調整，但日益激增的貨物還是造成港口基礎設施的極大挑戰。並與他們設立港口的初衷背道而馳。

我們海碩集團的液態運輸團隊對墨西哥灣沿岸的所有港口都非常熟悉。拿休斯頓港為例，作為海灣地區最大的港口之一，它有相當好的設備來處理高於平均水準的貨運量，但顯然我們現在正經歷著歷史性的貨物量和積壓。休斯頓的很大一部分設施功能用於散裝和液體貨物，而不是集裝箱。同理，新奧爾良港設計也不是為了處理大批集裝箱或散裝貨物的。他們的業務更側重於出口和少量的進口。

莫比爾港的規模和生產潛力與休斯頓相似，但是，像墨西哥灣地區的每一個港口一樣，它也不是為處理大量集裝箱而設計的。莫比爾港工作增長原因是由於在該地區建立了集裝箱貨物的配送中心。該港口的部分業務發展是圍繞著配送這些大量貨物庫存而展開的。

“毫無疑問，美國西海岸和墨西哥灣沿岸的港口現在都被過度使用，”海碩集團液態運輸部的銷售總監Andrew Bower解釋說。“這兩個地區的港口都沒有建設到可以處理這前所未見有的集裝箱貨量水準，但相比在墨西哥灣地區的港口，其設備肯定較差。這不是他們的錯，從歷史上看，大量的貨物都是經由美國東海岸或西海岸港口的。他們已經努力了，港口高管甚至通過大幅增加墨西哥灣沿岸的勞動力來加強生產力”。

事實上，該勞動力在2021年和2022年之間上升了20%。但由於新冠病毒的爆發，員工增長沒有增加生產力。防疫法規和新冠病毒的案例使港口無法發揮其全部的潛力。儘管墨西哥灣沿岸的港口已經盡其最大的努力，但之前所建立的生態圈加上疫情的影響，墨西哥灣沿岸港口正面臨一場艱苦的戰鬥。

