**Недостатки морского фрахта**

**Зависимость от обстоятельств непреодолимой силы**, таких как:

метеорологические условия: шторм, грозы, цунами, извержения вулканов;

политическая напряженность на некоторых территориях;

локальные экономические трудности – забастовки сотрудников портов и судов;

**Невозможность доставки «из рук в руки».** При доставке морем понадобится привлечение других видов транспорта: автомобильного, железнодорожного и авиационного. Это повышает себестоимость продукции;

**Малая скорость движения судов.** Сроки перевозок занимают от нескольких недель до полугода. Даже «заезженный» маршрут из портов Китая к портам России занимает 2-3 недели. Срок отправки из Китая в Европу составляет минимум месяц;

**Зависимость от сопутствующего оборудования.** Логистические перебои в период пандемии были связаны, в том числе, с количеством контейнеров. Период застоя привёл к избытку пустых контейнеров и, соответственно, медленной наполняемости контейнеровозов. При оживлении торговли контейнеров и погрузочного оборудования не хватало, что привело к снижению степени соблюдения расписания рейсов, перегруженности портов и увеличению задержек и простоев;

**Уязвимость маршрутов.**В марте 2021 года Суэцкий канал был заблокирован севшим на мель контейнеровозом  «Эвер Гивен». Судно застопорило морское сообщение в Европу и усугубило без того низкую провозную способность морского транспорта. Часть рейсов пришлось направить вокруг мыса Доброй Надежды, что увеличило маршрут на 13 000 километров.

Отдельно стоит отметить стоимость услуги морских транспортных перевозок. До 2020 года главным достоинством и определяющим фактором для грузоперевозчиков была низкая стоимость доставки морем относительно авиационного и железнодорожного транспорта. Однако пандемия COVID-19 внесла свои коррективы в отлаженную систему морских грузоперевозок. По данным издательства Bloomberg, стоимость фрахта 40-футового контейнера из Китая в Европу выросла на 500% по сравнению с 2019 годом.