



June 16, 2021

## U.S. Inland Rail Congestion and Chassis Deficits

---

Dear Valued Customer,

The supply of available equipment (locomotive and chassis) and driver capacity across all U.S. inland markets is insufficient to satisfy increased demand. Full container (FCL) import volumes continue to increase month over month and drayage carriers servicing these inland markets have weeks of backlogged freight with an endless sea of freight arriving daily.

The primary factors that are exacerbating the current market condition include but are not limited to:

- Extensive free time tying up equipment
- Congestion due to increased import volumes and vessel schedule inconsistencies
- Increased container pre-pulls to avoid rail storage which ties up chassis
- Limited dual transactions and mandatory appointments
- Rail reservation systems fully booked weeks ahead and occasional rail embargoes with limited notice
- Constantly moving receiving windows at ports due to sliding vessel schedules
- Reduced throughput: no chassis equipment available at inland terminals
  - Private pools located off site, which results in added driver time, increased miles, chassis splits and stop off charges

All customers shipping to/from U.S. inland markets will continue to experience industry challenges ranging from longer container dwell time, demurrage, rail storage charges, chassis usage fees, splits and more. Best practices to move past these challenges include:

- Recover your available containers as soon as you can
- Forecast and proactively communicate with your supply chain partners 4+ weeks in advance
- Emphasize facility flexibility to support driver fluidity
- Consider warehousing/transloading options in lieu of containers sitting and accruing charges
- Remain flexible with planned loading dates to accommodate changing export receiving windows

What the industry hoped would be a short-term challenge is now forecasted to last much longer than expected. Due to this situation that is beyond our control, C.H. Robinson will be passing through the inland related market costs received from our drayage providers, rails, and SSLs accordingly. This will apply on door moves controlled by C.H. Robinson in the U.S. inland market.

You can expect your Account Manager to keep you informed on the latest market conditions and communicate effective date and levels.

Sincerely,  
C.H. Robinson

***Please find the Spanish version below.***



June 16, 2021

## Congestión ferroviaria interior de EE. UU. y déficit de chasis

Estimado Cliente,

El suministro de equipos disponibles (ferroviario y chasis) y la capacidad de conducción en los mercados del interior de EE. UU. Es insuficiente para satisfacer el aumento de la demanda. Los volúmenes de importación de carga completa (FCL) continúan aumentando mes tras mes y los transportistas que prestan servicios en estos mercados interiores tienen semanas de carga atrasada con un mar interminable de carga que llega a diario.

Los principales factores que están agravando la situación actual del mercado incluyen, entre otros:

- Amplio tiempo libre para atar equipos.
- Congestión debido a mayores volúmenes de importación e inconsistencias en el horario de los buques.
- Aumento de operaciones previas de los contenedores para evitar el almacenamiento en rieles que ata al chasis
- Transacciones duales limitadas y citas obligatorias
- Los sistemas de reserva de trenes están completamente reservados con semanas de anticipación y embargos ferroviarios ocasionales con aviso limitado
- Desplazo constante de las ventanas de recepción en los puertos debido a los horarios de buques
- Rendimiento reducido: no hay equipos de chasis disponible en las terminales interiores o flotas privadas ubicadas fuera del sitio, lo que resulta en más tiempo de conducción, aumento de millas, divisiones de chasis y cargos de parada

Todos los clientes que realicen envíos hacia / desde los mercados internos de EE. UU. Continuarán experimentando desafíos de la industria que van desde un mayor tiempo de permanencia del contenedor, demoras,, cargos por almacenamiento ferroviario, tarifas por uso del chasis, divisiones y más. Las mejores prácticas para superar estos desafíos incluyen:

- Recupera tus contenedores disponibles tan pronto como puedas
- Pronostique y comuníquese de manera proactiva con sus socios de la cadena de suministro con más de 4 semanas de anticipación
- Enfatizar la flexibilidad de las instalaciones para respaldar la fluidez del conductor
- Considere las opciones de almacenamiento / transbordo en leu de contenedores sentados y acumulando cargos
- Mantenga la flexibilidad con las fechas de carga planificadas para adaptarse a los cambios en las ventanas de recepción de exportaciones

La industria esperaba que fuera un reto a corto plazo ahora se prevé que dure mucho más de lo esperado. Debido a esta situación que está fuera de nuestro control, C.H. Robinson pasará los costos de mercado relacionados con el interior recibidos de nuestros proveedores de transporte, rieles y LSS. Esto se aplicará a los movimientos de la puerta controlados por C.H. Robinson en el mercado interior de Estados Unidos.

Gracias por ser nuestro valioso cliente. Si tiene alguna pregunta, no dude en ponerse en contacto con su C.H. Representante comercial de Robinson para más información.

Atentamente,

**C.H. Robinson**

Our information is compiled from a number of sources that to the best of our knowledge are accurate and correct. It is always the intent of our company to present accurate information. C.H. Robinson accepts no liability or responsibility for the information published herein.