

(d) Terminal costs, pick-up and delivery: this cost varies both with the number of calls made and with the quantity of goods handled. The most appropriate composite cost appears to be a cost per shipment plus a cost per unit of weight.

2. Density:

All transportation vehicles have a cubic capacity and payload that determines the average traffic density that will fully utilize the vehicle. Many of the present commodity classifications are designed to differentiate the pricing of shipments of varying densities. For non-carload traffic, density measurement by description is both complex and too crude. A straightforward cube rule, based on the dimensions of the shipment, can be uniformly applied to all commodities and all types of packaging without the need for subjective judgment.

3. Risk of Loss or Damage:

In the freight classification, shipments with a susceptibility to loss or damage were either premium rated or excluded. In the express classification, carriers' liability was limited for all shipments, with the shipper having the option of purchasing additional coverage.

4. Unusual Characteristics:

Shipments that require special handling or equipment are accepted, within the limits of capability of the personnel and facilities available at the points concerned. Additionally, a variety of supplementary services are offered to, or required by, shippers: e.g., COD's, storage, armed guards, advancing of charges.

Price Differentials:

These basic cost components largely define the price structure, and their values set a base level for prices. Other considerations, including competition, regional differences and attitudes, and historical patterns have, however, been taken into consideration in the final choice of price levels and differences.

Pricing Format:

Reflecting the cost structure, the pricing format varies on either side of the 300 lb. level.

Below 300 lbs., a graduated table of charges in 25 lb. or 50 lb. increments, related to distance, is quoted for one piece shipments. An

d) Frais de tête de ligne, ramassage et livraison: ces frais varient et avec le nombre de visites et avec la quantité de marchandises manutentionnées. Le coût composé le plus approprié semble être un coût par envoi plus un coût par unité de poids.

2. Densité

Tous les véhicules de transport ont une capacité cubique et une charge payante qui déterminent la densité moyenne de trafic qui utilisera pleinement le véhicule. Un grand nombre des classifications actuelles des denrées sont conçues de façon à faire une différence pour l'établissement des prix des envois de diverses densités. Dans le cas du trafic de détail, la mesure de la densité par une description est à la fois complexe et trop rudimentaire. Une règle directe de cubage, fondée sur les dimensions de l'envoi, peut être uniformément appliquée à toutes les denrées et à tous les genres d'emballage sans la nécessité d'un jugement subjectif.

3. Risques de perte ou de dommages:

Dans la classification des marchandises, les envois susceptibles de se perdre ou d'être endommagés étaient sujets à une prime ou étaient exclus. Dans la classification des messageries, la responsabilité des transporteurs était limitée pour tous les envois, l'expéditeur ayant la faculté d'acheter de la protection supplémentaire.

4. Particularités exceptionnelles:

Les envois qui exigent une manutention spéciale ou un matériel spécial sont acceptés, dans les limites de la capacité du personnel et des installations disponibles aux points en cause. En outre, des services supplémentaires variés sont offerts aux expéditeurs ou exigés par eux: par exemple, les envois grevés de remboursement, l'entreposage, les gardes armés, l'avance des taxes.

Différences entre les prix

Ces éléments du coût de base définissent en grande partie la structure des prix, et leurs valeurs établissent un niveau de base pour les prix. D'autres points, y compris la concurrence, les différences et attitudes régionales et les structures historiques, ont cependant été pris en considération dans le choix définitif des niveaux et différences de prix.

Façon d'établir les prix

Étant le reflet de la structure du coût, la façon d'établir les prix varie des deux côtés du niveau de 300 livres.

Au-dessous de 300 livres, une table graduée des taxes d'augmentations de 25 ou 50 livres, rapportée à la distance, est citée pour les