

The new pricing, terms, conditions and rules, introduced on September 5th by the Express Traffic Association on behalf of all Canadian railway express non-carload carriers, are aimed at filling this requirement.

Requirements for the Price Structure:

There are eight main considerations that have affected the rating of goods moving in l.c.l. and express service. These are:

1. Basic cost of service
2. Value of service
3. Value of commodity
4. Density
5. Risk of loss or damage
6. Commodity interrelationships
7. Politico—historical factors
8. Unusual characteristics

Only four of these considerations relate to the costs of providing service, and, under conditions of competition and in the light of the new legislation, are the only ones that must necessarily be retained. These are:—

1. Basic cost of service
2. Density
3. Risk of loss or damage
4. Unusual characteristics

A clearer understanding of the interrelationships between these essential cost variables now exists, and better cost information is available. This, coupled with the requirements to make the pricing attractive to the market, largely dictate the most appropriate pricing format.

1. Basic Cost of Service:

For a normal movement, this comprises the following elements:—

(a) Line haul costs: these vary with distance and proportion of vehicle or car capacity occupied.

(b) Terminal costs, shed handling: this cost element fluctuates with the number of pieces for shipments below 300 lbs., whereas for shipments above 300 lbs. the cost element tends to equate with weight. Generally, larger shipment weights cause some reduction in the unit cost of shed handling.

(c) Terminal costs, documentation (including associated administration): this cost element varies directly with number of shipments, and is not variable with shipment size or distance moved.

Les nouveaux modes d'établissement des prix, termes, conditions et règles, introduits le 5 septembre par l'Association du trafic-messageries au nom de tous les transporteurs ferroviaires canadiens de messageries et de trafic de détail, visent à combler ce besoin.

Nécessités de la structure des prix:

Huit considérations ont influé sur la détermination des taux applicables aux marchandises transportées par le service du trafic de détail et des messageries. Ce sont:

1. Le coût de base du service
2. La valeur du service
3. La valeur de la denrée
4. La densité
5. Les risques de perte ou d'avaries
6. Les rapports entre les denrées
7. Les facteurs politiques et historiques
8. Les particularités exceptionnelles.

Seulement quatre de ces considérations se rapportent au coût du service à assurer et, dans les conditions de concurrence et d'après la nouvelle législation, elles sont les seules qui doivent nécessairement être retenues. Ce sont:

1. Le coût de base du service
2. La densité
3. Les risques de perte ou de l'avaries
4. Les particularités exceptionnelles.

On comprend mieux maintenant la relation qui existe entre ces coûts variables essentiels, et on dispose de meilleurs renseignements sur le prix de revient. Ce facteur, joint à la nécessité de rendre attrayante pour le marché la façon de déterminer les prix, dicte en grande partie la méthode la plus appropriée à ce sujet.

1. Coût de base du service

Pour un mouvement normal, ce coût comprend les éléments suivants:

a) Frais de parcours: ces frais varient avec la distance et la proportion de la capacité du véhicule qui est occupée.

b) Frais de tête de ligne, manutention dans les hangars: cet élément du coût varie avec le nombre de pièces pour les envois de moins de 300 livres, tandis que dans le cas des envois de plus de 300 livres, il tend à être en fonction du poids. Généralement, il y a réduction du coût unitaire de la manutention dans les hangars, dans le cas des envois lourds.

c) Frais de tête de ligne, documentation (y compris l'administration connexe): cet élément du coût varie directement avec le nombre d'envois; il ne varie pas avec les dimensions des envois ou la distance parcourue.