

additional charge is made for each piece in excess of one, and for pieces of excess size. A limitation is placed on the maximum cube of shipments that will be accepted on this price scale. Shipments exceeding this limit will be charged at the 300 lb. and over prices; both the piece charge and the cube limit are necessary to ensure consistent reflection of the cost structure, and should encourage the shipper to select the optimum configuration for his shipment.

The scale for 300 lbs. and over is quoted in cents/100 lbs. for a series of minimum 'chargeable' weights ranging from 300 lbs. to 10,000 lbs. A cube rule to determine 'chargeable' weight applies to all shipments priced on this scale. The level of 10 lb./cu.ft. has been chosen; traffic with a density less than this value will have a 'chargeable' weight based on 10 lb./cu.ft. Choice of the 10 lb./cu.ft. level will move the 'chargeable' average density of all traffic to a level that is fairly compatible with the characteristics of the equipment being used to handle this traffic.

The method chosen, that of applying a 'chargeable' weight, rather than a former practice in both freight and express of categorizing traffic into various density ranges has several advantages. It is simpler to apply; it avoids sharp price changes as boundary values are crossed; it offers both incentive and choice to shippers in adjusting the configuration and packaging of their shipments, as such adjustments now have a known and immediate effect on price.

For special handling or services, supplementary price scales and charges have been designed which will at least recoup carriers' costs; whenever possible, the prices will encourage the growth of traffic which offers mutual benefits to shipper and carrier.

For the pricing of risk coverage, the express system appears to be more adaptable to shippers' requirements. Shippers requiring coverage beyond the basic liability accepted automatically by the carrier now have the alternatives of declaring and paying a value above the basic level, or buying coverage up to a higher dollar per pound level.

envisage d'une pièce. Une taxe supplémentaire est ajoutée pour chaque pièce, en plus de la première, et pour les pièces de dimensions excédentaires. Une limite est fixée quant au cubage maximum des envois qui seront acceptés à des prix compris dans cette échelle. Les envois dont les dimensions dépassent cette limite seront taxés aux prix de 300 livres et plus; la taxe par pièce et la limite de cubage sont toutes les deux nécessaires pour assurer un reflet consistant de la structure du coût; elles devraient inciter l'expéditeur à choisir la configuration la plus avantageuse pour son envoi.

L'échelle des prix pour les envois de 300 livres ou plus est donnée en cents par 100 livres pour une série de poids, allant de 300 livres à 10,000, auxquels s'applique une taxe minimale. Une règle de cubage servant à déterminer le poids «taxable» s'applique à tous les envois dont le prix de transport est établi d'après cette échelle. Le niveau de 10 livres au pied cube a été choisi; le trafic d'une densité inférieure à cette valeur aura un poids taxable fondé sur ce niveau. Le choix du niveau de 10 livres au pied cube portera la densité moyenne taxable de tout le trafic à un niveau raisonnablement compatible avec les particularités du matériel utilisé pour la manutention de ce trafic.

La méthode choisie, celle d'appliquer un poids «taxable», en remplacement de l'ancienne pratique, tant pour les marchandises que pour les messageries, de classer le trafic par catégories comportant diverses échelles de densités, présente plusieurs avantages. Elle est plus simple à appliquer; elle évite de brusques changements de prix au passage d'une valeur à une autre; elle offre aux expéditeurs et un stimulant et un choix quant à la configuration et à l'emballage de leurs envois, vu que ces adaptations ont maintenant un effet connu et immédiat sur le prix.

Pour la manutention spéciale ou les services spéciaux, on a conçu des échelles de prix et taxes supplémentaires qui indemniseront au moins de leurs frais les transporteurs; chaque fois que ce sera possible, les prix encourageront l'accroissement du trafic qui offre des avantages mutuels à l'expéditeur et au transporteur.

En ce qui concerne les prix relatifs à la protection contre les risques, le système des messageries semble plus approprié aux besoins des expéditeurs. Les expéditeurs qui ont besoin d'une protection supérieure à la responsabilité de base acceptée automatiquement par le transporteur ont maintenant le choix entre déclarer une valeur supérieure au niveau de base et payer un prix correspondant à cette valeur, ou acheter de la protection à un niveau plus élevé de dollars par livre.