

Geschäftsbericht 2003





Inhalt	Profil der Hupac Gruppe	2
	Vorwort	5
	Corporate Governance	6
	Geschäftsjahr 2003	8
	Intermodal Services	11
	Information Technology	17
	Logistik	18
	Engineering	21
	Mitarbeiter	23
	Konsolidierte Jahresrechnung	25
	Jahresrechnung der Hupac AG	32

Profil der Hupac Gruppe

Hupac AG Chiasso Stammhaus			
Hupac Intermodal AG Chiasso Sales & Customer Service Verkehrsbetrieb Terminalbetrieb	Hupac Intermodal NV Rotterdam Sales & Customer Service Verkehrsbetrieb Terminalbetrieb	Hupac SpA Milano Terminalbetrieb Bahnbetrieb	Hupac GmbH Singen Sales & Customer Service Bahnbetrieb
Fidia SpA Oleggio Terminalbetrieb Lagerlogistik	Terminal Singen TSG GmbH, Singen Terminalbetrieb	Termi AG Chiasso Terminal Engineering Immobilienbewirtschaftung	Termi SpA Busto Arsizio Terminal Engineering Immobilienbewirtschaftung

Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	47	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2004
Daniel Nordmann	49	Vizepräsident seit 2001	Schweizer	2001	2004
Theo Allemann	66	Mitglied	Schweizer	1999	2004
Dr. Thomas Baumgartner	50	Mitglied	Italiener	1990	2004
Thomas Hoyer	54	Mitglied	Deutscher	1988	2004
Bruno Planzer	61	Mitglied	Schweizer	1989	2004
Peter Hafner	48	Sekretär	Schweizer	1999	2004

Geschäftsleitung der Hupac Gruppe

Hupac AG Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Peter Hafner <i>Stv. Direktor</i> Peter Howald <i>Intermodal Services</i> Piero Solcà <i>Logistics & QMS/EMS</i> Giorgio Pennacchi <i>Engineering</i> Aldo Croci <i>Information Technology</i> Peter Hafner <i>Finance & Administration</i>	Hupac Intermodal AG Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Peter Howald <i>Stv. Direktor</i>	Hupac Intermodal NV Jan Groeneveld <i>Betriebsleiter</i>	Hupac SpA Francesco Crivelli <i>Direktor</i>	Hupac GmbH Rudi Mager <i>Direktor</i>
Fidia SpA Paolo Paracchini <i>Delegierter VR</i>	Terminal Singen TSG GmbH Rudi Mager <i>Direktor</i> Hans-Joachim Güntner (Stinnes) <i>Direktor</i>	Termi AG Peter Hafner <i>Direktor</i>	Termi SpA Angelo Grassi <i>Vizepräsident</i>	

Geschäftsfelder

Shuttle Net

- ▶ Kontinentalverkehre
 - ▶ Maritime Hinterlandverkehre
- 64 Shuttlezüge pro Tag
376'850 Strassensendungen
6.5 Mio. Nettotonnen

Rollende Autobahn

- 8 Züge pro Tag
20'895 Strassensendungen
0.4 Mio. Nettotonnen

Ressourcen

Rollmaterial

2'947 Bahnwaggons (Ladeflächen)

Terminalbetrieb

Busto Arsizio
Oleggio
Milano Greco Pirelli
Desio
Novara RAlpin
Aarau
Basel
Chiasso
Singen
Ede

Information Technology

- ▶ Integrierte Softwarelösung Goal für den intermodalen Verkehr in Europa
- ▶ Kunden-Informationssystem Cesar mit über 130 angeschlossenen Terminals

Mitarbeiter

294

Finanzielle Resultate

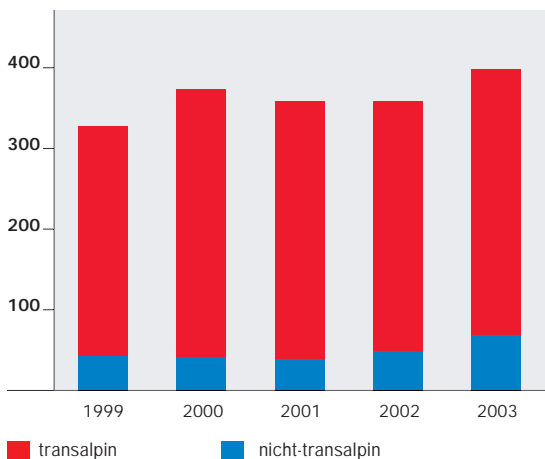
Jahresumsatz CHF 301.6 Mio. (EUR 192.0 Mio.)

Jahresgewinn CHF 5.9 Mio. (EUR 3.7 Mio.)

Cash flow CHF 49.4 Mio. (EUR 31.4 Mio.)

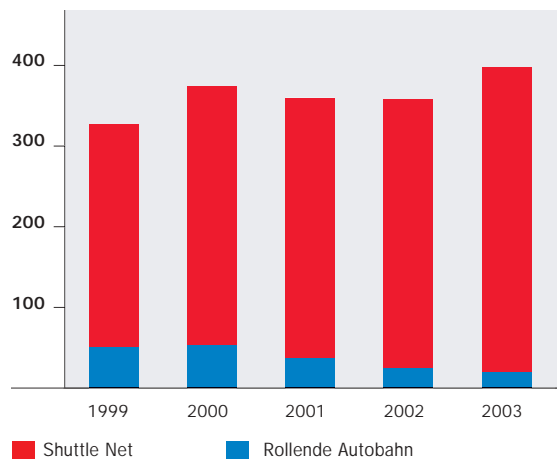
Verkehrsentwicklung nach Typologie

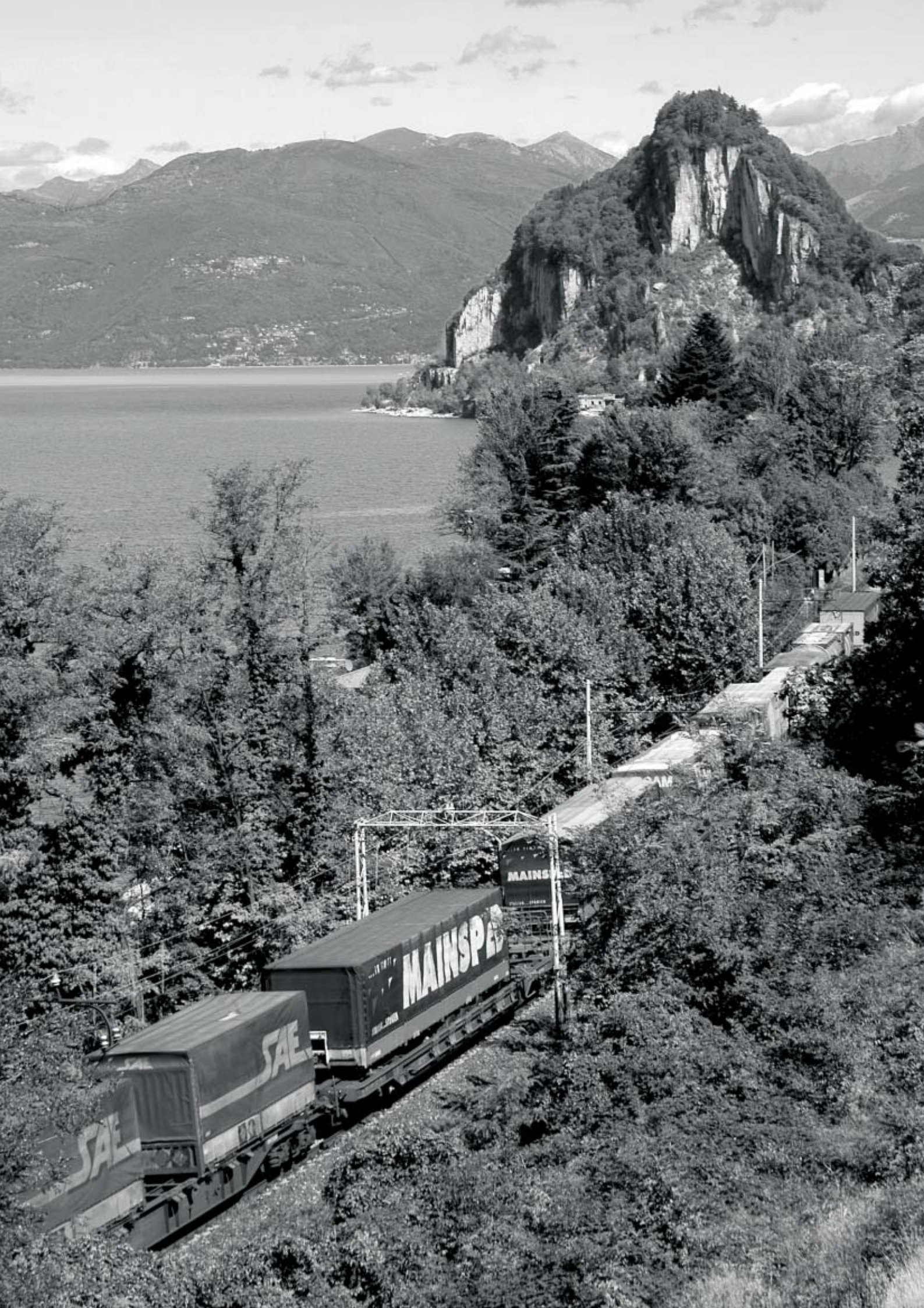
Strassensendungen in 1000



Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000





Qualität dank integrierter Produktion



Die wirtschaftliche Entwicklung war 2003 wiederum verhalten. Trotzdem ist es Hupac gelungen, nach zwei Jahren mit einstelligem Verkehrswachstum im letzten Jahr im Kerngeschäft Shuttle Net wieder zweistellig um 13.3% zu wachsen. Die erfolgreiche Lancierung neuer Produkte im Markt war der Hauptgrund für diese erfreuliche Entwicklung. Damit hat Hupac ihren Marktanteil im Alpentransit gegenüber der Strasse nochmals deutlich gesteigert. Die budgetierten Ertragsziele wurden ebenfalls erreicht.

Herausragendes Ereignis war 2003 die Ablösung an der Spitze der Gesellschaft. Nach 37 Jahren erfolgreichen Wirkens als Geschäftsführer hat Theo Allemann Mitte Jahr die Leitung der Hupac Gruppe an Bernhard Kunz übergeben. An dieser Stelle danke ich Theo Allemann für die langjährige, umsichtige und überaus erfolgreiche Führung und Entwicklung von Hupac seit deren Gründung im Jahre 1967. Ich freue mich, dass er der Gesellschaft als Verwaltungsrat sowie für Sonderaufgaben weiter zur Verfügung stehen wird. Bernhard Kunz wünsche ich viel Erfolg und Befriedigung in der neuen Aufgabe - an Herausforderungen wird es nicht fehlen!

2003 haben wir weitere Schritte unternommen im Hinblick auf die erfolgreiche Umsetzung unserer Strategie, die unter anderem die Verdoppelung des Verkehrs bis 2007 anvisiert.

Erstens hat Hupac 2003 Investitionen von 30.5 Mio. CHF getätigt. Das Rollmaterial wurde um 159 Wageneinheiten bzw. um 6.3% aufgestockt. Erhebliche Mittel wurden für die Erweiterung des Terminals Busto auf dem Gemeindegebiet von Gallarate verwendet. Mitte 2005 wird diese Grossanlage in Betrieb genommen. Damit schafft Hupac zeitgerecht die notwendige Terminalkapazität für ein deutliches Wachstum der Verkehre. Eine wichtige Investition war im letzten Jahr auch die Anschaffung von Dieseltraktionsmitteln für unsere italienische Tochterfirma, die als Eisenbahnunternehmen lizenziert ist. Das erweitert unsere Möglichkeiten im Italien-Markt.

Zweitens wurden erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität der Leistung unternommen. Allerdings konnten erst für wenige Verkehre marktgerechte Qualitätsvereinbarungen mit den Bahnen abgeschlossen werden. Private Eisenbahnunternehmen sind hier einmal mehr Vorreiter. Gesamthaft hat sich die Qualität gemessen an der Pünktlichkeit der Züge von 47% im Jahr 2002 auf 53% im Jahr 2003 verbessert. Mittelfristiges Ziel

bleibt aber 95%: nur wenn es gelingt, 95% der Züge pünktlich zu fahren, können die Verlagerungsziele von der Strasse auf die Schiene effizient erreicht werden.

Und drittens ist Hupac 2003 dem strategischen Ziel des Einkaufs von Traktion in durchgehender Leistungsverantwortung aus einer Hand wesentlich näher gekommen. Die etablierten Bahnen haben hier gegen Ende des Jahres wichtige Fortschritte erzielt: SBB Cargo mit der Aufnahme des Eisenbahnbetriebs in Norditalien, Railion mit dem Start der Produktion auf der Gotthardachse und Trenitalia mit dem Aufbau durchgehender Alpentransitverkehre mit einem deutschen privaten Bahnunternehmen.

Hupac konnte im Januar 2004 gemeinsam mit den Partnern Cematec und Kombiverkehr die erste Relation Deutschland-Italien mit Traktion durch ein einziges Bahnunternehmen in durchgehender Leistungsverantwortung lancieren - ein wichtiger Durchbruch im Hinblick auf die Erreichung der anvisierten Leistungs- und Qualitätsziele in der Zukunft. Wir rechnen damit, ab 2005 einen wesentlichen Teil unserer Shuttlezüge in durchgehender Verantwortung mit marktgerechten Qualitätszusagen führen zu können.

In diesem Geschäftsbericht informiert der Verwaltungsrat unter dem Titel "Corporate Governance" erstmals umfassend über wichtige Aspekte der Führung von Hupac und der Beziehungen zur öffentlichen Hand. Wir wollen damit die Transparenz für Sie als Aktionär deutlich verbessern. Transparenz schafft Glaubwürdigkeit und Vertrauen - und damit wohl das wichtigste Zukunftskapital für ein Unternehmen.

Hupac wird in den kommenden Jahren weiter darauf hinarbeiten, ein nachhaltiges Transportsystem durch die Alpen zu ermöglichen. Wir sind überzeugt, mit diesem konsequenten Weg Ihr Vertrauen als Kunde, Partner und Aktionär erhalten und festigen zu können.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident

Chiasso, 14. Mai 2004

Corporate Governance

Nach welchen Grundsätzen und Regeln handelt die Führung der Hupac Gruppe? Welche Schwerpunkte werden gesetzt, damit das Unternehmen Werte für die Kunden schaffen und sich auf dem Markt behaupten kann? Auf diese Fragen gibt Hupac Auskunft und informiert im Folgenden über wichtige Ereignisse und Weichenstellungen im Berichtsjahr.

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2003 bestand die Hupac Gruppe aus insgesamt neun Unternehmen (s. Seite 2). Das Mutterhaus Hupac AG ist eine gemischte Holding. Hauptaufgaben sind die Gruppenführung, die Beschaffung und Bewirtschaftung des Rollmaterials sowie die Wahrnehmung der Beteiligungen. Das europaweite operative Geschäft wird durch die Hupac Intermodal AG geführt und betrieben. In Holland, Italien und Deutschland wird sie dabei durch Firmen der Hupac Gruppe mit Sitz in Rotterdam, Mailand und Singen unterstützt. Die Fidia SpA und die TSG GmbH sind lokale Betreibergesellschaften von Terminals und Infrastrukturen, die das operative Geschäft ergänzen. Die Termini AG und die Termini SpA finanzieren, bauen und unterhalten Terminals für den kombinierten Verkehr, unterstützt durch öffentliche Finanzierungshilfen der Schweiz.

Im Oktober 2003 nahm die Trailstar NV den Namen Hupac Intermodal NV an. Grund für die Umfirmierung der 100%igen Hupac Tochter war das Bestreben, einen einheitlichen Marktauftritt der operativen Gesellschaften zu erreichen. Die Hupac Intermodal NV führt unverändert die Geschäfte der Trailstar NV weiter.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen (s. Seite 2). Aufgrund der überschaubaren Mitgliederzahl wird auf die Bildung von Ausschüssen verzichtet. Die Amtsdauer beträgt drei Jahre; eine Wiederwahl ist möglich. Die Altersgrenze ist auf 70 Jahre festgelegt.

Aktionäre von Hupac sind nach Statuten in erster Linie Transportunternehmen, die sich aktiv für die Weiterentwicklung des kombinierten Gütertransports engagieren. Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich entsprechend mehrheitlich aus Unternehmern bzw. Geschäftsführern solcher Firmen zusammen. Mit Deutschland und Italien sind wichtige geografische Märkte abgedeckt. In seiner aktuellen Zusammensetzung vertreten die Mitglieder des Verwaltungsrats gesamthaft mehr als zwei

Drittel der Stimmrechte aller Aktionäre. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Hupac Intermodal AG und der Termini AG ist mit derjenigen der Hupac AG identisch.

Management der Gruppe

Ende Juli 2003 gab Theo Allemann nach 37 Jahren die Leitung der Hupac Gruppe ab. Der Verwaltungsrat wählte Bernhard Kunz zum neuen Direktor der Hupac AG. Peter Hafner, Leiter Finance & Administration der Hupac Gruppe, wurde zum stellvertretenden Direktor der Hupac AG ernannt. Peter Howald, Leiter Intermodal Services der Hupac Gruppe, übernahm das Amt des stellvertretenden Direktors der Hupac Intermodal AG.

Die Abbildung 3 auf Seite 2 skizziert das Management der Hupac Gruppe per Ende des Berichtsjahres. Theo Allemann bekleidet das Amt des Präsidenten des Verwaltungsrats der Hupac SpA, während Bernhard Kunz bei der Hupac SpA die Aufgaben des Verwaltungsratsdelegierten übernommen hat und bei der Fidia SpA und der Hupac Intermodal NV als Verwaltungsratspräsident wirkt. Die Funktion des Verwaltungsratspräsidenten der Termini SpA wird durch Peter Hafner ausgeübt.

Organisationsreglement

Das Organisationsreglement der Hupac Gruppe regelt die Konstituierung und Beschlussfassung sowie die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Organe Verwaltungsrat, Präsidium des Verwaltungsrats und Geschäftsleitung. Das Dokument gilt nicht nur für das Mutterhaus, sondern in wichtigen Fragen für alle Unternehmen der Hupac Gruppe.

Rechte der Aktionäre

Jede in der Generalversammlung vertretene Aktie gibt das Recht auf eine Stimme. Vorbehalten bleibt Art. 695 OR. Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse und vollzieht ihre Wahlen mit absoluter Mehrheit der vertretenen Stimmen, soweit das Gesetz es nicht anders bestimmt.

Revisionsstelle

Das Mutterhaus Hupac AG, die Schweizer Tochtergesellschaften sowie die Konzernrechnung werden durch PricewaterhouseCoopers, Lugano, geprüft. Der Management-Letter der externen Revisionsstelle wird als Arbeitsinstrument für die interne Revision herangezogen. Die Empfehlungen der externen Revisionsstelle werden durch die Geschäftsleitung umgesetzt.

Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr verfügte die Hupac AG über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio., aufgeteilt in 20'000 Namenaktien à nominal CHF 1'000. Im Jahr 1999 ist die letzte Kapitalerhöhung über CHF 5 Mio. durchgeführt worden. Die Hupac AG verfügt momentan über keine Bestände eigener Aktien.

Öffentliche Finanzierungshilfen

Die Schweizer Verkehrspolitik hat u.a. die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits von der Strasse auf die Schiene zum Ziel. Mit Mitteln aus den Mineralölsteuern erfolgt einerseits ein Beitrag zur Terminalinfrastrukturfinanzierung, weil die Wirtschaftlichkeit von Umschlaganlagen bei einer Finanzierung am Kapitalmarkt nicht gewährleistet ist. Andererseits können die Operateure im intermodalen Verkehr - insbesondere im Alpentransit - die Kosten nicht voll durch Markterlöse abdecken. Auf Grund verschiedener Gesetzesgrundlagen unterstützt der Bund deshalb die Anbieter von Dienstleistungen im intermodalen Verkehr in finanzieller Hinsicht.

Folgende Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termi AG und Termi SpA sind vornehmlich durch den Bund finanziert worden:

- ▶ Terminal Busto Arsizio (abgeschlossen)
- ▶ Gleisanschluss Gallarate (abgeschlossen)
- ▶ Terminal Singen (z.T. abgeschlossen)
- ▶ Erweiterung des Terminals Busto Arsizio auf Gemeindegebiet von Gallarate und Busto Arsizio (im Bau).

Über die kommenden Jahre will der Bund die Betriebsbeiträge pro Sendungskilometer jährlich schrittweise reduzieren, um mit etwa den gleichen absoluten Mitteln zunehmend mehr Transporte verlagern zu können. Im Berichtsjahr waren die durchschnittlichen Fördermassnahmen pro Sendungskilometer der Rollenden Autobahn fast viermal grösser als diejenigen des Shuttle Net (unbegleiteter kombinierter Verkehr). Dies ist bei der Rollenden Autobahn u.a. auf höhere Unterhaltskosten und den Einbruch der Sendungen durch die Bautätigkeit im Tunnel Monte Olimpino II zurückzuführen.

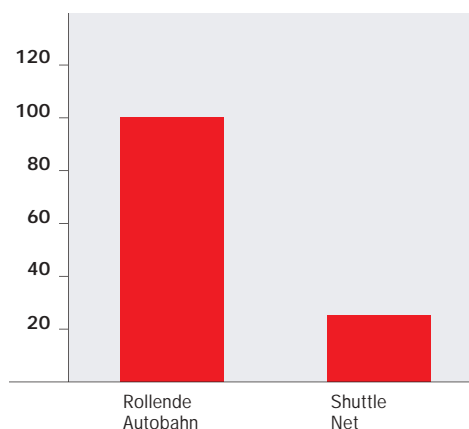
Risk Management

Im Berichtsjahr befasste sich der Verwaltungsrat mit dem Risk Management als zentralem Bestandteil der Corporate Governance. Auf Grund von internen und externen Analysen wurden fünf wichtige operative Risiken, aber auch IT- und finanzwirtschaftlich-administrative Risiken wie z.B. Debitorenausstände identifiziert. Diese werden im Sinne einer präventiven Gesamtbetrachtung untersucht und mit gezielten Massnahmen vermindert.

Informationspolitik

Die Hupac Gruppe strebt eine offene Informationspolitik gegenüber allen Stakeholdern an. Hupac unterstützt den offenen Dialog und aktive Kommunikation mit Kunden, Mitarbeitern, Aktionären, Lieferanten, Medien, dem Staat und andern Partnern. Insbesondere die Investor Relations werden zusätzlich ausgebaut. Die Aktionäre sollen in Zukunft halbjährlich über den Geschäftsgang sowie regelmässig über wichtige Ereignisse informiert werden.

Fördermittel 2003 für Shuttle Net und Rollende Autobahn (pro Sendungskilometer, indexiert; Rollende Autobahn = 100)



Rückzahlung öffentlicher Finanzierungshilfen: indikative Cash-Flow-Belastungen pro Jahr

Werte in 1000 CHF

Jahre	2003 - 2005	2006	2007 - 2017	2018 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2041	2003-2041 Total
Darlehensrückzahlungen	263	2'496	3'849 · 3'849	3'586 · 3'586	2'551 · 2'551	2'020	317	100'105
Zinsen			352 · 919	221 · 835	32 · 127			12'063
Total	263	2'496	4'201 · 4'768	3'807 · 4'421	2'583 · 2'678	2'020	317	112'168

Geschäftsjahr 2003

Die Hupac Gruppe erzielte im Geschäftsjahr 2003 ein erfreuliches Verkehrsergebnis. Rund 398'000 Lkw-Sendungen wurden per Bahn transportiert. Das entspricht einem Zuwachs von 11.0% gegenüber dem Vorjahr.

Das zweistellige Volumenwachstum bringt Hupac wieder auf Kurs, um die angestrebte Verkehrsverdopplung bis 2007 zu erreichen. Bei störungsfreiem Betrieb hätten noch bessere Resultate erzielt werden können. Monatelange Sanierungsarbeiten des Tunnels Monte Olimpino II bei Como behinderten jedoch die weitere Entwicklung des Verkehrs.

Die Geschäftsleitung der Hupac möchte an dieser Stelle den Kunden und Mitarbeitern, den Bahnen, Behörden und UIRR-Partnern - insbesondere Cemmat und Kombiverkehr - ihren Dank für die engagierte Zusammenarbeit aussprechen.

Verkehrsentwicklung

Im Geschäftsfeld Shuttle Net (unbegleiteter kombinierter Verkehr) steigerte Hupac das Volumen um 13.3% auf 376'850 Sendungen. Der Marktbereich Shuttle Net transalpin mit den Segmenten Transitverkehr, Import/Export Schweiz und Binnenverkehr Schweiz legte mit 307'963 Sendungen um 8.8% zu. Der nicht-transalpine Verkehr mit den Segmenten Import/Export Schweiz und Übriges Europa konnte um 38.9% auf 68'887 Sendungen gesteigert werden.

Zahlreiche neue Produkte haben zu diesem positiven Geschäftsverlauf beigetragen. Im Vordergrund stand der Ausbau des Benelux-

Verkehrs mit verschiedenen neuen Abfahrten. Auch machten sich die Investitionen der vergangenen Jahre in den Aufbau des Maritimverkehrs nun bezahlt. Speziell auf der Achse Benelux-Schweiz konnte dieser Verkehr enorm gesteigert werden. In Deutschland wurden Verbindungen zwischen Ludwigshafen-Brescia und Ludwigshafen-Leipzig/Buna/Schwarzheide mit Weiterleitungsmöglichkeiten nach Italien neu in das Shuttlenetz aufgenommen.

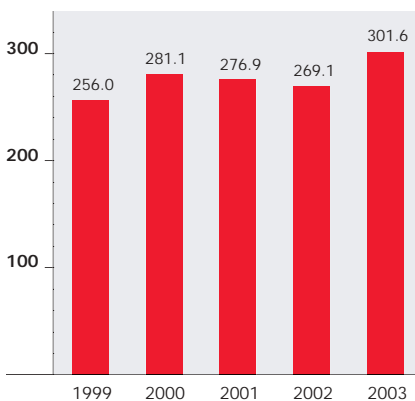
Das Geschäftsfeld Rollende Autobahn wurde durch die Infrastrukturprobleme des Monte Olimpino-Tunnels stark behindert. Mit insgesamt 20'895 Sendungen fiel das Volumen um 19.1% gegenüber 2002 zurück.

Partner

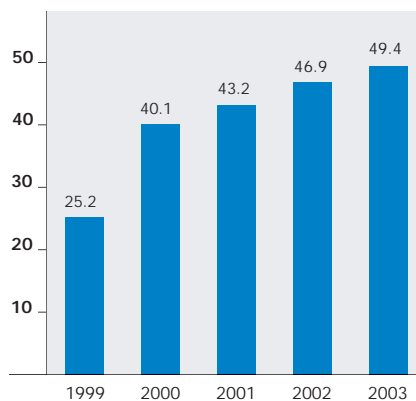
Unseren Kunden wollen wir ein leistungsstarkes Verkehrsnetz mit hoher Angebotsdichte und einem konkurrenzfähigen Preis-/Leistungsverhältnis anbieten. Höchste Priorität hat weiterhin die Verknüpfung der Partner-Netzwerke auf der Nord-Süd-Achse. Hupac kooperiert in Deutschland mit Kombiverkehr und in Italien mit Cemmat. Über Gateway-Terminals werden die Verkehrsnetze zunehmend miteinander verbunden. Das internetgestützte Kunden-Informationssystem Cesar erfüllt die Funktion einer gemeinsamen Plattform der europäischen Kombi-Operateure und ermöglicht eine lückenlose Sendungsverfolgung über eine einzige Schnittstelle.

Enge Zusammenarbeit besteht auch mit den Bahnen, die die Traktion unserer Züge übernehmen. Neben den grossen, aus den traditionellen Staatsbahnen hervorgehenden Bahnge-

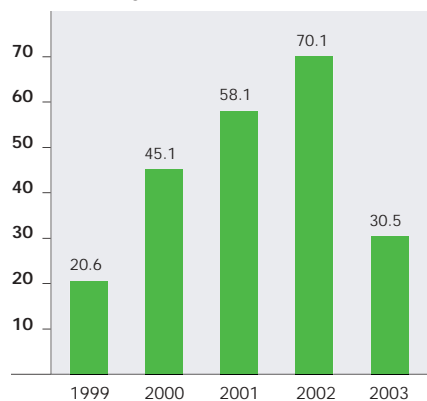
Umsatz
in Mio. CHF



Cash flow
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
ohne Anzahlungen, in Mio. CHF



sellschaften wurden im Berichtsjahr die Traktionsleistungen auch neuen privaten Bahnunternehmungen übertragen. Diese ersten Erfahrungen waren durchweg positiv. Hupac begrüsst, dass der Wettbewerb im europäischen Schienentransport voranschreitet und zur Verbesserung der Traktionsqualität beiträgt.

Ausblick für das Jahr 2004

Trotz der weiterhin eher zurückhaltenden Konjunkturprognosen sieht Hupac dem Geschäftsjahr 2004 positiv entgegen. Weitere neue Produkte sind in Vorbereitung. Die Investitionen in Rollmaterial werden planmässig fortgesetzt, damit der Wagenpark der steigenden Marktnachfrage und den sich wandelnden Bedürfnissen angepasst werden kann.

Die neuen Rahmenbedingungen im Bahnsektor lassen erwarten, dass in den kommenden Jahren das Preis-/Leistungsverhältnis der Traktion verbessert werden kann. Hupac unterstützt ihre Partner bei der Umsetzung der durchgehenden Leistungsverantwortung von Nordeuropa bis Italien. Die grenzüberschreitende Produktion aus einer Hand überträgt den Bahnen die notwendige Eigenverantwortung und erleichtert die Umsetzung qualitätsfördernder Massnahmen.

Highlights

Januar Aufnahme der Bauarbeiten zur Erweiterung des Terminals Busto Arsizio auf Gemeindegebiet Gallarate

März Bestellung von 60 ultraflachen Niederflurwagen für die Rollende Autobahn, geeignet für den Transport von Lkw bis 4 Meter Eckhöhe auf der Gotthardstrecke

Juni Aufnahme des Leerwagentransports Busto Arsizio-Chiasso mit Traktion durch die Hupac SpA

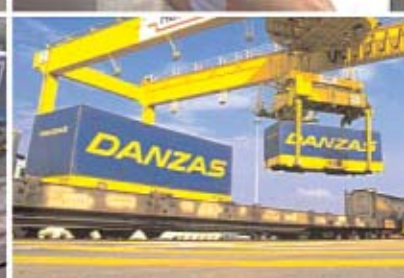
August Stabübergabe an der Spitze der Hupac Gruppe mit Bernhard Kunz als Direktor der Hupac AG, Peter Hafner als stellvertretender Direktor der Hupac AG und Peter Howald als stellvertretender Direktor der Hupac Intermodal AG

Oktober Umfirmierung der Trailstar NV in Hupac Intermodal NV

Verkehrsentwicklung 2003

		Strassensendungen			Nettogewicht in t		
		2003	2002	%	2003	2002	%
Shuttle Net	Transalpin						
	Transit	285'807	260'402	9.8	5'181'000	4'661'000	11.2
	Import/Export CH	15'410	15'746	-2.1	262'000	282'000	-7.1
	National CH	6'746	6'783	-0.5	82'000	88'000	-6.8
	Gesamt	307'963	282'931	8.8	5'525'000	5'031'000	9.8
	Nicht-transalpin						
	Import/Export CH	50'198	34'279	46.4	721'000	490'000	47.1
	Übriges Europa	18'689	15'331	21.9	271'000	203'000	33.5
	Gesamt	68'887	49'610	38.9	992'000	693'000	43.1
	Gesamt	376'850	332'541	13.3	6'517'000	5'724'000	13.9
Rollende Autobahn							
	20'895	25'834	-19.1	400'000	495'000	-19.2	
Gesamtverkehr							
	397'745	358'375	11.0	6'917'000	6'219'000	11.2	

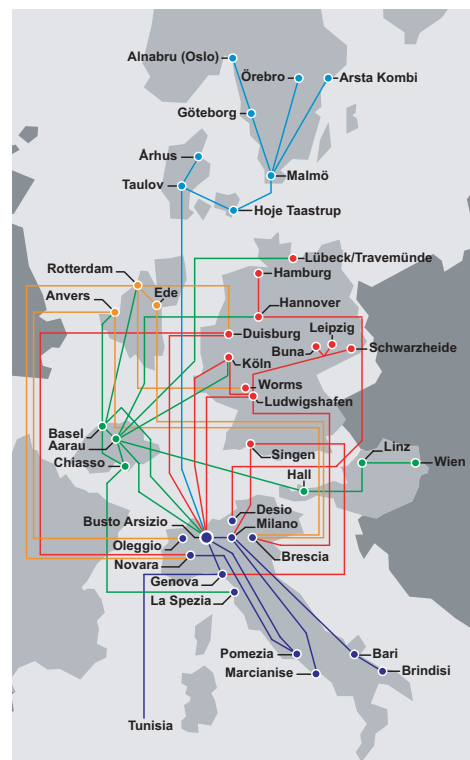
2003 wurde eine neue Zählweise im transalpinen Verkehr eingeführt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.



Intermodal Services

Shuttle Net

Über 60 Shuttlezüge der Hupac sind täglich auf den Schienen Europas im Einsatz. Sie transportieren Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger im Auftrag von Transporteuren, Spediteuren und Reedereien. Im Kontinentalverkehr erfolgt der Transport von Terminal zu Terminal zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen. Ziel ist die Bündelung von Verkehren zu effizienten, leistungsstarken Linienverkehren. Der Schwerpunkt liegt auf Nord-Süd-Nord-Verbindungen durch die Schweiz. Über Gateway-Terminals können auch periphere Wirtschaftsgebiete an das Shuttle-Netz angeschlossen werden. Im Maritimverkehr verfügt Hupac über ein komplettes Leistungsangebot für Hinterlandtransporte ab/zu den grossen europäischen Häfen, inklusive integrativen Leistungen wie Strassentraktion, Binnenschiffahrt und Verzollung. Moderne IT-Lösungen sichern ein zuverlässiges Tracking & Tracing der Transporte sowie Echtzeit-Informationen bei Verkehrsunregelmässigkeiten.



Shuttlezüge pro Tag

Deutschland-Italien ↔	29
Benelux-Italien ↔	12
Skandinavien-Italien ↔	4
Schweiz-Europa ↔	8
Schweiz national ↔	4
Übriges Europa ↔	7

Rollende Autobahn

Die Rollende Autobahn bietet Transporteuren eine sichere, einfach zugängliche Schienenalternative für Transporte durch die Schweiz. Acht Züge verkehren täglich zwischen Terminals im deutschen und italienischen bzw. schweizerischen Grenzgebiet über die Gott-hardstrecke. Sie transportieren komplette Lkw bis 3.80 Meter Eckhöhe. Ab März 2004 ist auf speziellen Waggons auch der Transport von Lkw bis 4 Meter Eckhöhe möglich. Die Fahrer reisen in einem separaten Liegewagen mit und können während der Fahrt ihre gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit geniessen. Die Rollende Autobahn garantiert freie Fahrt bei jeder Witterung. Auf der Strecke Singen-Mailand entfallen die Zollformalitäten.



Züge pro Tag

Lugano-Basel ↔	2
Lugano-Freiburg i.B. ↔	2
Singen-Mailand ↔	4

Shuttle Net

Im Geschäftsfeld Shuttle Net verzeichnete Hupac einen Zuwachs von 13.3% bei einem Volumen von rund 376'850 Strassensendungen. Dank der Einführung neuer Produkte und der weiteren Erschliessung des Maritimverkehrs wuchs der nicht-transalpine Verkehr um 38.9%. Die Entwicklung des transalpinen Verkehrs wurde stark behindert durch Infrastrukturprobleme des Monte Olimpino-Tunnels, die den Betriebsablauf bis September 2003 nachhaltig beeinflussten. Dennoch konnte das Volumen um 8.8% gesteigert werden.

Hauptwachstumsträger waren der Benelux-Verkehr mit einer zusätzlichen Verbindung Rotterdam-Novara für den Transport von 4-Meter-Sattelaufliegern sowie die neuen Verbindungen Rotterdam-Worms und Antwerpen-Brescia. Im Deutschland-Verkehr wurden die Verbindungen Ludwigshafen-Brescia und Ludwigshafen-Leipzig/Buna/Schwarzheide mit Weiterleitungsmöglichkeiten nach Italien neu eingeführt.

Das Geschäftsfeld Maritime Hinterlandverkehre verzeichnete im Berichtsjahr 2003 ein Verkehrsvolumen von 46'000 TEU, was einer Steigerung von 32% entspricht. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Erfolgs ist die positive Entwicklung des Seehafen-Verkehrs zwischen Antwerpen und der Schweiz. Aufgrund des Niedrigwassers des Rheins war vor allem das Herbstgeschäft von einer starken Verkehrsnachfrage geprägt. Hupac konnte in Zusammenarbeit mit den beteiligten Bahnen den zusätzlichen Verkehr ohne nennenswerte Probleme auffangen.

Daneben wurden die Verkehre mit den Mittelmeerhäfen Genua und La Spezia weiter auf- und ausgebaut. Der im Herbst 2002 lancierte Medgate-Shuttle zwischen Genua VTE und Busto entwickelte sich planmässig. Das Ziel ist der Aufbau eines europaweiten maritimen Netzwerks über die norditalienischen Hub-Terminals in Zusammenarbeit mit Cemat.

Highlights

Januar Aufnahme der Geschäftsbeziehungen mit dem Schweizer Groupement Fer und Start des Shuttle-Zugs Antwerpen-Basel/Aarau

Januar Verlagerung der Züge Antwerpen-Oleggio mit Free-Access-Traktion via Deutschland

Juli Eröffnung eines 4-Meter-Korridors Rotterdam-Novara via Lötschberg-Simplon. Ermöglicht den Verlad von Sattelaufliegern P400

September Start des Free-Access-Zugs Ludwigshafen-Leipzig/Buna/Schwarzheide mit Traktion durch Rail4Chem

September Abschluss von Qualitätsverträgen mit Free-Access-Anbietern

Oktober Aufnahme der Verbindung Antwerpen-Schwarzheide im Rahmen eines bestehenden Zugssystems

November Start des Free-Access-Zugs Rotterdam-Worms mit Traktion durch Rail4Chem

Transitverkehr transalpin

Der transalpine Transitverkehr stellt das Kerngeschäft der Hupac dar. Mit einem Zuwachs von 260'402 auf 285'807 Sendungen wurde eine Steigerung von 9.8% erzielt. Im Folgenden gehen wir kurz auf die Entwicklung der einzelnen Marktsegmente ein.

Skandinavien-Italien Das Verkehrsvolumen des Skandinavienverkehrs konnte durch Neuakquisitionen nach Dänemark gesteigert werden. Die schlechte Qualität der Bahntraktion - im Herbst auch auf dem deutschen Streckennetz - beeinträchtigte den Schweden-Verkehr über den Hub in Taulov und wirkte sich negativ auf den Ausbau des Marktsegments aus. Die geplante vierte Zugsabfahrt von Busto konnte aus den genannten Gründen nicht umgesetzt werden.

Norddeutschland-Italien Die Shuttle-Verbindung Hamburg/Hannover-Desio wurde auch im Geschäftsjahr 2003 durch die Sanierung des Tunnels Monte Olimpino II stark beeinträchtigt. Dieser war bis Frühjahr nur einspurig und erst ab September wieder zweiseitig ohne Behinderungen befahrbar. Dadurch war der Transport von Sattelaufliegern in dieser Zeitperiode unmöglich. Das Transportvolumen konnte dennoch auf dem Vorjahreswert gehalten werden.

Rhein/Ruhr-Italien Die im Herbst 2002 erfolgte Umlegung der früheren Verbindung Köln-Pomezia auf Brescia hat sich als erfolg-

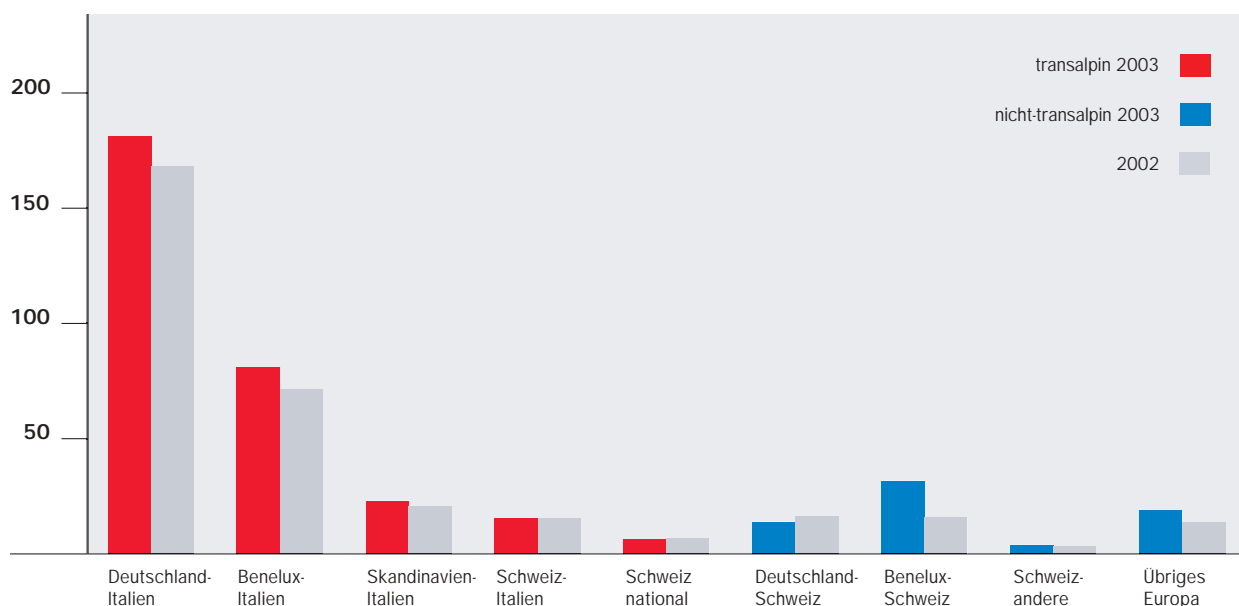
reich erwiesen. Der viermal wöchentlich verkehrende Shuttle Köln-Brescia erschliesst den Wirtschaftsraum östlich von Mailand. Allerdings verhinderten auch hier die Sanierungsarbeiten des Tunnels Monte Olimpino II einen schnelleren Ausbau. Durch Neuakquisitionen konnte das Transportaufkommen des Segments leicht gesteigert werden.

Rhein/Main-Italien Die Verbindung Ludwigshafen-Busto war von einer starken Verkehrsnachfrage geprägt. Die wöchentlichen Abfahrten wurden um zwei Züge auf 48 Züge erhöht. Um den Wirtschaftsraum Rhein/Main mit der Region östlich von Mailand zu verbinden, wurde der Terminal Ludwigshafen mit dem Shuttlezug Köln-Brescia verknüpft. Die im September 2003 neu eingeführte Free-Access-Verbindung Ludwigshafen-Leipzig/Buna/Schwarzhöhe verbindet den Wirtschaftsraum Mitteldeutschland über das Gateway Ludwigshafen mit der Lombardei.

Süddeutschland-Italien Der Shuttle Singen-Milano Certosa, die Kernrelation dieses Marktsegments, wurde durch die Sanierungsarbeiten im Tunnel Monte Olimpino II stark beeinträchtigt. Der Verlad von bestimmten Sattelaufliegern war nicht mehr möglich. Dank der guten Zusammenarbeit mit den Kunden und der SBB Cargo konnte eine Alternative via Terminal Chiasso angeboten werden. Durch diese Initiative war es möglich, das Verkehrsvolumen auf dem Vorjahresniveau zu halten.

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



Niederlande-Italien Um der starken Verkehrsnachfrage gerecht zu werden, erhöhte Hupac die wöchentlichen Abfahrten Rotterdam-Brescia um zwei Züge auf zwölf Züge pro Woche. Die Verbindung Rotterdam-Novara wurde ebenfalls von 30 auf 34 Abfahrten pro Woche aufgestockt. Diese zusätzlichen Züge werden neu via Bern-Lötschberg-Simplon-Domodossola geleitet, was als absolutes Novum den Transport von Sattelaufliegern mit dem Profil P400 via Schweiz ermöglicht. Diese Massnahme erhöhte das Marktpotenzial bedeutend und sorgte für eine lebhaftere Nachfrage.

Belgien-Italien Seit Beginn 2003 verkehren die 18 wöchentlichen Züge des Belgien-Italien-Verkehrs mittels einer Free-Access-Leistung via Deutschland. Mit dieser Massnahme gelang es, die Bahnqualität nachhaltig zu verbessern und zahlreiche neue Kunden zu akquirieren.

Import/Export Schweiz transalpin

Eine qualitative Verbesserung der Transportleistung wurde durch eine überarbeitete Fahrplanlage des Zugs Aarau-Busto erreicht. Dadurch konnte das Verkehrsvolumen auf dieser Relation konstant gehalten werden. Aufgrund von Marktverschiebungen war der Verkehr nach Pomezia leicht rückläufig. Insgesamt schloss der transalpine Import/Export-Verkehr mit einem Minus von 2.1% ab.

Binnenverkehr Schweiz transalpin

Dank der Top-Qualität der Verbindung Stabio-Aarau gewann Hupac weitere Transporte für

diese Relation. Gerade in dieser Verkehrsverbindung wurde dank der guten Zusammenarbeit aller beteiligten Partner der Beweis erbracht, dass die Schiene auch für äusserst zeitkritische Produkte wie Früchte und Gemüse eine echte Alternative darstellt. Die Verbindungen Basel-Chiasso und Aarau-Chiasso dagegen mussten starke Verluste hinnehmen, so dass der transalpine Binnenverkehr insgesamt mit -0.5% abschliesst.

Import/Export Schweiz nicht-transalpin

Mit einem Zuwachs von 46.4% konnte der nicht-transalpine Import/Exportverkehr markant gesteigert werden. Hauptwachstumsträger war dabei die neue Shuttleverbindung Belgien-Schweiz für den Maritimverkehr.

Übriges Europa nicht-transalpin

Im Herbst 2003 lancierte Hupac zahlreiche neue Produkte im Verkehr "Übriges Europa". Im September startete eine Free-Access-Verbindung Ludwigshafen-Leipzig/Buna/Schwarzheide mit drei wöchentlichen Abfahrten pro Richtung. Im November folgte - ebenfalls im Free Access - die neue Shuttleverbindung Rotterdam-Worms mit werktäglichen Abfahrten pro Richtung. Ebenfalls im November wurde die Verbindung Antwerpen-Schwarzheide im Rahmen eines bestehenden Zugskonzepts aufgelegt. Rückläufig dagegen war das Verkehrssegment Niederlande-Österreich. Insgesamt betrug der Volumenzuwachs des Verkehrs "Übriges Europa" 21.9%.



Rollende Autobahn

Der Geschäftsbereich Rollende Autobahn war im Berichtsjahr von Infrastrukturproblemen stark beeinträchtigt. Bis Mai konnten die Züge der Relation Singen-Mailand wegen der Schliessung des Tunnels Monte Olimpino II nicht verkehren. Hupac musste folglich eine starke Reduktion des Angebots und eine Abwanderung von Kunden hinnehmen.

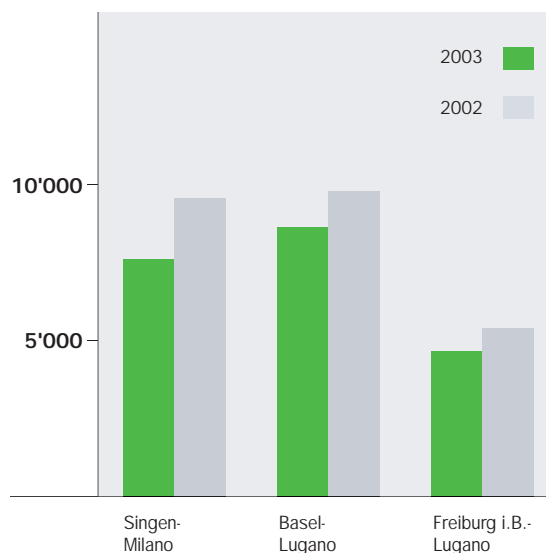
Insgesamt betrug das Verkehrsvolumen der Rollenden Autobahn auf der Gotthardstrecke 20'895 Lkw, was einem Rückgang von 19.1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Nach zahlreichen Schwierigkeiten in der ersten Jahreshälfte konnte Hupac im weiteren Verlauf des Jahres aufholen und ab Oktober die monatlichen Vorjahresvolumen wieder übertreffen.

Für das Jahr 2004 sind die Erwartungen positiv. Ab März kommen rund 60 innovative, ultratiefliegende Bahnwagen auf der Strecke Lugano-Basel zum Einsatz. Sie ermöglichen den Transport von 4-Meter-Sattelanhängern und erschliessen dadurch neues Marktpotenzial.



Entwicklung der Verkehrsverbindungen

Strassensendungen





Information Technology

Die Informationssysteme spielen eine zentrale Rolle für die Qualität der Dienstleistung in Bezug auf die Kunden. Goal - Global Oriented Application for Logistics - ist eine integrierte Software, die den intermodalen Verkehr von der Buchung bis zur Verrechnung koordiniert und die Informationen in Echtzeit verwaltet. Von Hupac realisiert und in Zusammenarbeit mit Cemat weiterentwickelt, stellt Goal heute das in Europa am weitesten verbreitete System für den Betrieb des kombinierten Verkehrs dar.

2003 wurde Goal durch neue Unterstützungsfunktionen für den Maritimverkehr ergänzt. Das Ziel besteht darin, sowohl dem Kunden als auch Hupac in jeder Phase des Transports sichere und zuverlässige Informationen zu liefern - von der Ankunft des Schiffs über die Erledigung der Zollformalitäten bis hin zur Verbringung vom Hafen zum Terminal. Goal verwaltet alle Informationen und ermöglicht auch den Lieferanten dieser Leistungen den Zugang zum System. Daneben wird ein ständiger, automatischer Informationsaustausch zwischen dem Hupac Informatiksystem und den Systemen der Hafenterminals gewährleistet.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt besteht in der Verrechnung der zusätzlichen Leistungen, die den Bahnservice der Hupac ergänzen. Der Kunde erhält eine klare, detaillierte Rechnung, die sowohl den Bahntransport von Terminal zu Terminal als auch die Leistungen von und zum Hafen enthält.

Auch Cesar, das Hupac Informationssystem für die Kunden, wurde mit spezifischen Funktionen für den Maritimverkehr implementiert. Cesar bietet Tracking & Tracing- und Booking-Funktionen ebenso wie Informationen zu Unregelmäßigkeiten im Verkehr. Das System erhält Informationen in Echtzeit von den Informatiksystemen von Hupac, Cemat, Kombiverkehr und Novatrans.

2003 war das Jahr der Konsolidierung von Cesar bei der europäischen Kundschaft. Das System verwaltet Informationen von rund 60'000 Transporten pro Woche auf über 130 Terminals in Europa mit etwa 230'000 Transportstatus. Die derzeit 200 Kunden von Cesar können jede einzelne Phase ihres Verkehrs überwachen.

Das Konsortium der Kombi-Operateure, die Cesar unterstützen, sieht für 2004 die Gründung einer eigenen Gesellschaft für die Verwaltung des Systems vor. Geplant sind Entwicklungen, die neue interessante Funktionen für die Kunden des kombinierten Verkehrs sowie eine konstante Qualitätsverbesserung ermöglichen. Ziel ist eine verstärkte Anwendung dieses Instruments seitens der Kundschaft sowie die Übernahme des Systems durch andere Kombi-Operateure und somit die Zurverfügungstellung einer immer höheren Anzahl von Informationen.



Logistik

Bahntraktion

Die Liberalisierung des europäischen Bahnverkehrs hat im Laufe der letzten Jahre insbesondere in Bezug auf den kombinierten Verkehr eine gewisse Konkretheit erlangt. Die neuen Organisationskonzepte basieren auf der vollen Interoperabilität der Triebwagen und verbessern so die Wettbewerbsfähigkeit des Schienentransports. Hupac verfolgt diese Entwicklungen mit Interesse und arbeitet engagiert an innovativen Projekten mit, die auf äusserst produktive Art zu einem gesunden Wettbewerb anregen.

Im Einklang mit ihrer Strategie als Kombi-Operateur wird Hupac die Traktion der Züge auch zukünftig Dritten übertragen. Wir sind sicher, dass der durch die Liberalisierung entstandene Wettbewerb und die grenzüberschreitende Produktion in durchgehender Leistungsverantwortung seitens der grossen europäischen Bahnen positive Auswirkungen auf die Qualität der Traktion haben werden.

Die Hupac Gruppe ist jedoch auch in der Lage, über die deutsche Hupac GmbH und die italienische Hupac SpA, die jeweils über eine Bahnlizenz und einen kleinen Lokomotivenpark verfügen, selbst für Traktionsleistungen aufzukommen. Im Laufe des Jahres 2003 hat Hupac einen Leerwagentransport zwischen Busto Arsizio und Chiasso aktiviert. Der Zug verkehrt zweimal wöchentlich und ermöglicht die pünktliche und rasche Verbringung von Wagen in die Werkstatt zur Wartung oder Revision. Die über-

holten Wagen werden dann mit dem Zug für die Rückfahrt von Chiasso nach Busto wieder in den Produktionslauf eingegliedert. Der regelmässige Fluss dieser Wagen und somit ihre erhöhte Produktivität durch geringere Stillstandszeiten hat bereits hervorragende Ergebnisse gezeigt.

Die Liberalisierung des Bahnsektors fördert die Entstehung neuer Unternehmen, die sich durch hohe Dynamik und Flexibilität auszeichnen. Mit einem dieser neuen Player, Rail4Chem, haben wir im Herbst 2003 in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern folgende Free Access-Produkte realisiert:

- ▶ Ludwigshafen-Leipzig/Buna/Schwarzeide
- ▶ Antwerpen-Buna/Schwarzeide
- ▶ Rotterdam-Worms

Terminals

Die Notwendigkeit, unsere Produkte ständig zu verbessern, verpflichtet uns zur regelmässigen Überwachung unserer Arbeitsprozesse. Das wichtigste Glied des Prozesses, das Terminal, wird daher konstant mit Zielen der Produktivität, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität sowie mit einer sorgfältigen Handhabung der Sicherheitsaspekte konfrontiert. Mit der Unterstützung unseres Personals und den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen setzen wir uns täglich für diese Aufgabe ein.

In Busto Arsizio haben die Investitionen des Vorjahres - neue Portalkräne und Rangierlokomotiven - die Produktivität und Qualität der



Dienstleistungen verbessert. Die reduzierten Wartezeiten für die Abholung und Anlieferung der Ladeeinheiten bestätigen den Erfolg unserer wirtschaftlichen Anstrengungen. Wir sind jedoch auch in der Lage, die erforderlichen Massnahmen in Zusammenhang mit der Erweiterung des Terminals Busto Arsizio auf dem Gemeindegebiet von Gallarate mit einer gewissen Gelassenheit zu handhaben. Eine sorgfältige Planung beschränkt die Unannehmlichkeiten, die durch dieses bedeutende Infrastrukturprojekt verursacht werden, für unsere Kunden auf ein Mindestmass.

Im Terminal in Aarau wurde die Automatisierung der Arbeitsprozesse durch die Installation von Informatikgeräten mit Funkbetrieb erheblich ausgebaut. Sie verbessern die Kommunikation mit den Mobilkränen. Über ein Videoterminal, das an unser Informatiksystem Goal angeschlossen ist, verfügen unsere Kranführer in Echtzeit über alle notwendigen Informationen.

Die Akquisition eines wichtigen Seecontainerverkehrs zwischen Basel/Aarau und Antwerpen wird mit hoher Kompetenz und Flexibilität durch das vor Ort tätige Personal betreut. Die perfekte Synchronisierung unserer verschiedenen Sektoren und derjenigen unserer Partner ermöglicht auch auf reduzierten Terminalflächen die Erzielung optimaler Produktivitätsergebnisse.

Pünktlichkeit der Züge

Die Qualität der Bahntraktion ist weiterhin ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des Schienengüterverkehrs und daher von zentraler Bedeutung für die zukünftigen Marktchancen des kombinierten Verkehrs. Hupac hält weiterhin am Qualitätsziel einer Pünktlichkeitsrate von 95% fest.

Von Januar bis Oktober des Berichtsjahres konnte eine erfreuliche Qualitätsverbesserung festgestellt werden. Phasenweise wurde sogar ein Pünktlichkeitsgrad von über 75% erreicht. Dies ist sicherlich auch auf die getätigten Infrastrukturverbesserungen und die nachfrageorientierte Ressourcenplanung seitens der Bahnen zurückzuführen. Leider mussten wir im letzten Quartal wieder eine Verschlechterung der Qualität hinnehmen. Grund dafür waren Streiks in Italien und Kapazitätsengpässe in Deutschland als Folge des Rhein-Niederwassers, das die Binnenschifffahrt stark behinderte und viele Sendungen in das Bahnsystem drängte.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit unserer Züge ist gegenüber dem Vorjahr um rund 6% gestiegen. Auf der Strecke Deutschland-Italien wurde ein Qualitätsüberwachungssystem eingeführt, das eine zuverlässige Messung der Pünktlichkeit ermöglicht. Zukünftige Qualitätsverträge mit den Bahnen erhalten somit eine sichere und neutrale Grundlage.





HUPAC

HUPAC

HUPAC

P05

Engineering

Rollmaterial

Hupac verfügt über eine breite Palette von innovativen Wagen für die Relationen des Shuttle Net und die Rollende Autobahn. Mit über 2'900 Einheiten bietet die Wagenflotte den Kunden zahlreiche Vorteile.

Shuttle Net

- ▶ Container-Tragwagen: mehr Zuladung durch Optimierung des Eigengewichts
- ▶ Taschenwagen: ausgelegt für schwere Güter und volumenoptimierte Sattelanhänger der heutigen Generation
- ▶ Mega II: geeignet für High Cube-Behälter, Wechselbehälter und Sattelanhänger bzw. Megatrailer.

Rollende Autobahn

- ▶ Transport von Lkw bis 44 Tonnen
- ▶ Ab 2004 Transport von Lkw mit 4 Meter Eckhöhe auf der Gotthardstrecke
- ▶ Komfortable Begleitwagen für die Mitfahrt der Lkw-Fahrer.

Mit den neuesten Wagen erfüllt Hupac die Anforderungen an den Lärmschutz. Rund 50% der Wagen sind mit geräuschkindernden Kunststoffsohlen ausgerüstet. Durch vorbeugende, gesteuerte Instandsetzung wird die Verfügbarkeit der Wagen verbessert. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Bauteile und technische Qualitätskontrollen sollen zukünftig die Laufleistung der Wagen erhöhen.

Im Jahre 2003 hat Hupac 60 Wagen für die Rollende Autobahn bestellt. Die Auslieferung wird 2004 abgeschlossen. Mit diesen Wagen kann Hupac erstmals den Transport von Lkw mit 4 Metern Eckhöhe auf der Gotthardstrecke anbieten. Die Anschaffung von weiterem Rollmaterial für das Shuttle Net ist für das Jahr 2004 vorgesehen.

Erweiterung des Terminals Busto Arsizio

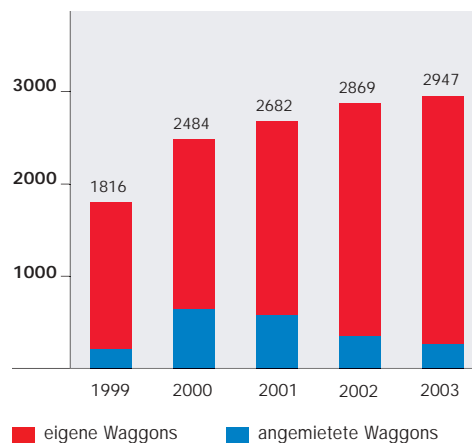
Im Januar 2003 starteten die Bauarbeiten zur Erweiterung des Terminals Busto Arsizio auf dem Gemeindegebiet von Gallarate. Die gesamte Planung und Bauführung ist den Tochtergesellschaften Termini AG und Termis SpA übertragen worden. Die Anlage entsteht auf einer Fläche von 134'000 m², von denen 115'000 m² für Gleise, Umschlaggeräte und interne Strassenfahrbahnen bestimmt sind, während 19'000 m² als Grünanlagen gestaltet werden. Als Kompensationsmassnahme wird ausserhalb des Terminals eine Fläche von 128'000 m² aufgeforstet und ökologisch qualifiziert.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde das Areal geotechnisch vorbereitet. Das interne Entwässerungsnetz mit Rücklaufbecken für das Regenwasser und die Kreiswasserleitung der Feuerlöschanlage wurden angelegt. Als Grundwasserschutzmassnahme wurden sämtliche durchlässigen Flächen abgedichtet. Die Kranbahnen wurden erbaut und die Beleuchtungsmasten errichtet.

Die Fertigstellung der Bauarbeiten ist unverändert per Juli 2005 vorgesehen. Die Anlage wird mit zwei Kranmodulen zu je drei Gleisen und insgesamt fünf Portalkränen dem Betrieb übergeben werden. Die Kapazität wird anfänglich acht Zugpaare pro Tag betragen.

Neben dem heutigen Terminal Busto soll eine Unterhaltswerkstatt für Rollmaterial entstehen. Der Standort in unmittelbarer Terminalnähe ermöglicht hohe Zeit- und Kosteneinsparungen für die Wartung und Instandsetzung des Rollmaterials.

Rollmaterialbestand



HUPAC

NOELL 41t

P06

SR 2
USCITA
MOD. 1

PLANZER

CANAL

CANAL

DM
BITE

DM
BITE



Mitarbeiter

Mit dem kontinuierlichen Wachstum des Unternehmens und den steigenden Anforderungen seitens der Kunden wachsen die Ansprüche an unsere Mitarbeiter.

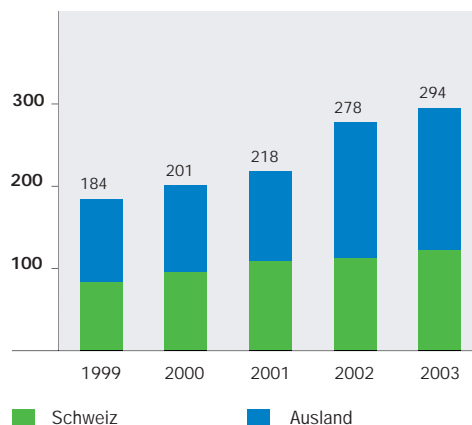
294 Mitarbeiter waren Ende des Geschäftsjahres 2003 in der Hupac Gruppe beschäftigt. Darunter sind 116 Mitarbeiter bei Hupac Intermodal AG in der Schweiz angestellt, 152 Personen arbeiten für Hupac SpA und Fidia SpA in Italien und 26 Mitarbeiter für die Tochtergesellschaften in Deutschland und Benelux.

Die sich rasant verändernden Rahmenbedingungen erfordern höchste Flexibilität und Motivation unserer Mitarbeiter. Kontinuierliche Aus- und Weiterbildung durch interne und externe Schulung sind unverzichtbare Bestandteile der Unternehmensstrategie. Oberste Priorität hat die Sicherheit im täglichen Umgang mit den uns anvertrauten Ladeeinheiten. Präventive Schulung des operativen Personals in den Terminals reduziert das Gefahrenpotenzial.

Die Geschwindigkeit bei der Entwicklung neuer Produkte wird immer mehr zum Erfolgsfaktor für Unternehmen, die sich in einem hoch dynamischen Umfeld wie dem intermodalen Verkehr bewegen. Im Dezember 2003 richtete die Hupac Intermodal AG eine neue Projektorganisation ein. Sie ermöglicht, noch näher am Markt zu sein und die Kunden bei der Entwicklung neuer Projekte noch besser zu beraten. Ziel ist es, eine Verbesserung der Markteinführungszeiten neuer Produkte zu erreichen.

Infrastrukturengpässe, gegen die wir leider auch im Geschäftsjahr 2003 ankämpfen mussten, sowie Unregelmässigkeiten im operativen Geschäft haben unserem gesamten Personal ein Maximum an Flexibilität und Einsatz abverlangt. Die Geschäftsleitung möchte an dieser Stelle einen speziellen Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aussprechen. Flexibilität, Eigeninitiative und Teamgeist haben entscheidend dazu beigetragen, dass das Geschäftsziel unter nicht immer einfachen Bedingungen erreicht werden konnte.

Personal der Hupac Gruppe





Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2003 und 2002

Beträge in 1 000 CHF	2003	2002
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	301 591	269 083
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	(217 143)	(189 141)
<u>Bruttogewinn</u>	<u>84 448</u>	<u>79 942</u>
Personalaufwand	(22 041)	(19 868)
Allgemeiner Aufwand	(10 389)	(10 578)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(43 509)	(41 340)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	420	522
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(116)	(271)
<u>Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</u>	<u>8 813</u>	<u>8 407</u>
Finanzertrag	220	323
Finanzaufwand	(1 813)	(2 385)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	994	616
Währungsdifferenzen	(195)	(151)
<u>Ordentliches Betriebsergebnis</u>	<u>8 019</u>	<u>6 810</u>
Betriebsfremder Ertrag	306	370
Betriebsfremder Aufwand	(50)	0
Ausserordentlicher Ertrag	733	387
Ausserordentlicher Aufwand	(611)	(154)
<u>Gewinn vor Steuern</u>	<u>8 397</u>	<u>7 413</u>
Steuern	(2 373)	(1 821)
<u>Jahresgewinn</u>	<u>6 024</u>	<u>5 592</u>
Minderheitsanteile	(64)	(58)
<u>Jahresgewinn der Gruppe</u>	<u>5 960</u>	<u>5 534</u>

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2003 und 2002

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2003 31.12.2002

AKTIVEN

UMLAUFVERMÖGEN

Flüssige Mittel	32 409	18 800
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	45 635	34 947
- gegenüber Dritten	45 191	34 947
- gegenüber Aktionären	444	0
Andere Forderungen	8 454	8 338
Lager/Werkstattinventar	1 205	1 094
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	4 632	3 578
Total Umlaufvermögen	92 335	66 757

ANLAGEVERMÖGEN

Finanzanlagen	20 216	18 314
- Beteiligungen	18 131	16 092
- Kauttionen und andere finanzielle Aktiven	409	504
- Latente Steuerguthaben	1 676	1 718
Sachanlagen	197 557	198 467
- Anzahlungen für Sachanlagen	14 175	9 199
- Technische Anlagen	10 904	14 417
- Rollmaterial	81 761	97 367
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	2 012	2 124
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	85 967	73 107
- Andere Sachanlagen	2 738	2 253
Immaterielle Anlagen	1 409	1 601
Total Anlagevermögen	219 182	218 382
Total Aktiven	311 517	285 139

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2003 31.12.2002

PASSIVEN

FREMDKAPITAL

Kurzfristiges Fremdkapital

Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	6 649	0
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	33 875	33 840
- gegenüber Dritten	33 803	33 165
- gegenüber Aktionären	72	675
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3 190	28 834
Passive Rechnungsabgrenzungs- posten	37 658	30 982
Kurzfristige Rückstellungen	9 305	2 743
Total Kurzfristiges Fremdkapital	90 677	96 399

Langfristiges Fremdkapital

Langfristige Verbindlichkeiten	131 244	111 962
Langfristige Rückstellungen	33 019	26 312
Latente Steuerschulden	3 014	3 065
Total Langfristiges Fremdkapital	167 277	141 339

Total Fremdkapital	257 954	237 738
---------------------------	----------------	----------------

Minderheitsanteile	1 079	960
--------------------	-------	-----

EIGENKAPITAL

Aktienkapital	20 000	20 000
Kapitalreserven	2 169	2 169
Gewinnreserven	24 825	20 891
Umrechnungsdifferenzen	(470)	(2 153)
Jahresgewinn der Gruppe	5 960	5 534
Total Eigenkapital	52 484	46 441

Total Passiven	311 517	285 139
-----------------------	----------------	----------------

**Konsolidierte
Geldflussrechnung
2003 und 2002**

Beträge in 1 000 CHF	2003	2002
Konzernergebnis	5 960	5 534
Abschreibung Sachanlagen	36 156	40 091
Abschreibung immaterielle Anlagen	474	368
Erhöhung Rückstellungen	7 127	880
Auflösung Rückstellungen	(139)	(460)
Nettogewinn aus Veräusserung von Sachanlagen	(304)	(251)
Fremdwährungsdifferenzen	(4 212)	164
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(994)	(616)
Minderheitsanteile	120	(157)
Erhöhung der Guthaben	(11 346)	(5 521)
Erhöhung des Inventars	(41)	(105)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(6 123)	9 980
<u>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</u>	<u>26 678</u>	<u>49 907</u>
Investition in Sachanlagen	(39 530)	(63 331)
Desinvestition von Sachanlagen	8 658	3 274
Investition in immaterielle Anlagen	(260)	(759)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	420
Investition in Finanzanlagen	(128)	(1 674)
<u>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</u>	<u>(31 260)</u>	<u>(62 070)</u>
Erhöhung der langfristigen Verbindlichkeiten	19 430	15 843
Dividenden	(1 600)	(1 600)
<u>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</u>	<u>17 830</u>	<u>14 243</u>
<u>Veränderung</u>	<u>13 248</u>	<u>2 080</u>
<u>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</u>	<u>18 800</u>	<u>16 711</u>
<u>Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung</u>	<u>361</u>	<u>9</u>
<u>Flüssige Mittel am Ende der Periode</u>	<u>32 409</u>	<u>18 800</u>

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2003

Grundsätze für die Konzernrechnungslegung

Grundlage der Konsolidierung

Die konsolidierte Jahresrechnung der Hupac AG wurde nach dem Anschaffungswertprinzip gemäss den nachfolgend erwähnten Grundsätzen sowie unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt.

Die konsolidierte Jahresrechnung der Hupac AG basiert auf den Einzelabschlüssen der ausländischen Tochtergesellschaften, welche nach einheitlichen, allgemein anerkannten Rechnungslegungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt worden sind, sowie auf den statutarischen Jahresrechnungen der schweizerischen Gesellschaften.

Konsolidierungskreis

Die konsolidierte Jahresrechnung umfasst die Jahresabschlüsse der Hupac AG und ihrer schweizerischen und ausländischen Tochtergesellschaften,

an denen sie direkt oder indirekt eine Beteiligung von mindestens 50% und gleichzeitig die Stimmenmehrheit besitzt sowie einen vorherrschenden Einfluss in der Geschäftsführung ausübt.

Assoziierte Gesellschaften, an denen die Muttergesellschaft mehr als 20% und weniger als 50% der Stimmrechte besitzt, werden mit der Equity-Methode konsolidiert.

Für Joint-Ventures wird die Quotenkonsolidierung angewendet. Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden Beteiligungen von geringer Bedeutung.

Konsolidierungsmethode

Aktiven und Passiven sowie Aufwand und Ertrag der in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften werden voll erfasst. Die Kapitalkonsolidierung

erfolgt gemäss der "purchase method". Danach wird die Differenz zwischen dem Kaufpreis einer erworbenen Gesellschaft und dem Marktwert ("fair value") der dabei übernommenen Nettoaktiven als Goodwill aus Akquisitionen aktiviert und innerhalb höchstens 5 Jahren linear abgeschrieben.

Sämtliche Bestände, Transaktionen und daraus entstandene nicht realisierte Gewinne zwischen Konzerngesellschaften werden bei der Konsolidierung eliminiert. Von konsolidierten Gesellschaften bezahlte Dividenden werden aufgerechnet und den Reserven zugeordnet. Anteile von Minderheitsaktionären am Eigenkapital werden in der Bilanz und Anteile am Erfolg in der Erfolgsrechnung separat ausgewiesen.

Voll- oder quotenkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2003	31.12.2002
Hupac AG, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal AG, Chiasso	CHF	250 000	100.00	100.00
Hupac SpA, Mailand	EUR	2 040 000	93.93	93.93
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand:				
- Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	3.00	3.00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100.00	100.00
Termi AG, Chiasso	CHF	500 000	80.00	80.00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95.00	95.00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5.00	5.00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97.00	97.00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100.00	100.00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50.00	50.00

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2003	31.12.2002
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34.26	34.26
D & L Cargo NV	Boom (Belgien)	40.00	40.00
RAIpin AG	Bern (Schweiz)	30.00	30.00
S-Rail Europe SRE GmbH	Singen (Deutschland)	25.00	25.00

Für die 50% Beteiligung an Terminal Singen TSG GmbH wird die Quotenkonsolidierung angewandt.

Fremdwährungsumrechnung

Bei den Einzelgesellschaften werden Transaktionen in fremder Währung zu Tageskursen umgerechnet und verbucht. Die daraus entstehenden Kursdifferenzen sind in der Erfolgsrechnung ausgewiesen. Salden in fremder Währung am Jahresende werden zu aktuellen Wechselkursen umgerechnet. Daraus resultierende Kursgewinne werden erfolgswirksam verbucht. Für nicht realisierte Kursgewinne wurde eine Rückstellung gebildet.

In der konsolidierten Jahresrechnung werden Aktiven und Passiven der ausländischen Beteiligungsgesellschaften zum Jahresendkurs in Schweizer Fran-

ken umgerechnet. Die Umrechnung der Erfolgsrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs des Geschäftsjahres. Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung der Bilanz zu Jahresendkursen und der Erfolgsrechnung zu Durchschnittskursen werden erfolgsneutral der im Eigenkapital geführten Umrechnungsdifferenz zugerechnet.

Erlöse aus Lieferungen und Leistungen

Umsätze aus Lieferungen und Leistungen werden bei Leistungserfüllung gebucht. Der Umsatz wird exklusive Mehrwertsteuer und nach Abzug der an Kunden gewährten Rabatte und Preiserminderungen ausgewiesen.

Die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen umfassen den Umsatz mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten für erbrachte Leistungen im Ver-

kehrsnetz der Hupac, sowie für Wagenvermietung ausserhalb dieses Verkehrsnetzes, Logistikdienstleistungen und Verschiedenes.

Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen

Die Gestehungskosten enthalten die von Dritten in Rechnung gestellten Kosten für die Erbringung der für die Erzielung des Umsatzes mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten notwendigen Lieferungen und Leistungen (u.a. Frachtkosten, Wagenmiete, Unterhalt, Terminalkosten, betriebliche Versicherungen und Verschiedenes). Staatliche Kostenbeiträge an die von Dritten belasteten Kosten werden als Aufwandminderung gebucht.

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2003	31.12.2002	2003	2002
CHF/EUR	1.5706	1.4762	1.5210	1.4670

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Kapital- reserven	Gewinn- reserven	Umrechnungs- differenzen	Total	Minderheits- anteile
Saldo am 1. Januar 2002	20 000	2 169	22 538	(2 212)	42 495	1 117
Umrechnungsdifferenzen				(18)	(18)	(2)
Umrechnungsdifferenzen						
Assoziierte				77	77	
Anschaffung Minderheitsanteile					0	(259)
Erhöhung Minderheitsanteile durch Fusion			(46)		(46)	46
Den Reserven belastete Vorgänge			(1)		(1)	
Dividende Muttergesellschaft			(1 600)		(1 600)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2002			5 534		5 534	58
Saldo am 31. Dezember 2002	20 000	2 169	26 425	(2 153)	46 441	960
Umrechnungsdifferenzen				765	765	55
Umrechnungsdifferenzen						
Assoziierte				918	918	
Dividende Muttergesellschaft			(1 600)		(1 600)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2003			5 960		5 960	64
Saldo am 31. Dezember 2003	20 000	2 169	30 785	(470)	52 484	1 079

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2003	31.12.2002
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	4 722	4 438
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	87 326	58 900
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.	247	784
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	148 059	127 266

Bericht des Konzernprüfers an die Generalversammlung zur konsolidierten Jahresrechnung 2003

Als Konzernprüfer haben wir die konsolidierte Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Hupac SA für das am 31. Dezember 2003 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die konsolidierte Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung

so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der konsolidierten Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der konsolidierten Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der konsolidierten Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entspricht die konsolidierte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers SA

Mario Cao Antonio Attanasio

Lugano-Paradiso, 16. April 2004

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2003 und 2002

Beträge in 1 000 CHF	2003	2002
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	44 672	43 858
Gestehungskosten	(1 310)	(1 096)
Bruttogewinn	43 362	42 762
Allgemeiner Aufwand	(1 075)	(1 447)
Abschreibungen Sachanlagen	(30 487)	(34 688)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(46)	(23)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(4 412)	(179)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	176	397
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(77)	(2)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	7 441	6 820
Finanzertrag	504	573
Finanzaufwand	(1 745)	(2 268)
Währungsdifferenzen	(48)	0
Ordentliches Betriebsergebnis	6 152	5 125
Ausserordentlicher Ertrag	26	164
Ausserordentlicher Aufwand	(3)	0
Jahresgewinn vor Steuern	6 175	5 289
Steuern	(1 395)	(1 235)
Jahresgewinn	4 780	4 054

Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Position *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* enthält die Mieterlöse aus der Vermietung von Sachanlagen und die Erlöse aus der Lizenzvergabe zur Nutzung der Marken der Hupac AG. Die Erhöhung um CHF 0,814 Mio. ist auf die Vermietung eines grösseren Wagenbestands sowie auf die Anpassung der Lizenzgebühren zurückzuführen.

Die *Gestehungskosten* haben gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen. Insbesondere sind dort die nochmals gestiegenen Versicherungsausgaben zu erwähnen. Nach Abzug der *Gestehungskosten* ergibt sich im Jahr 2003 ein gegenüber dem Vorjahr um genau CHF 0,6 Mio. grösserer *Bruttogewinn*.

Der *Allgemeine Aufwand* konnte gegenüber dem Jahr 2002 um CHF 0,372 Mio. zurückgefahren werden.

Eine Senkung des allgemeinen Verwaltungsaufwandes und des Werbeaufwands sind die Hauptgründe dafür.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* haben um CHF 4,201 abgenommen. Dies ist auf die geringere Auslieferung von Rollmaterial im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Für Investitionen während der Berichtsperiode können im Rahmen der Wirtschaftsförderung nämlich erhöhte Abschreibungssätze angewendet werden.

Die *Rückstellungen und Wertberichtigungen* setzen sich insbesondere aus Wertberichtigungen auf Beteiligungen und aus einer Rückstellung für betriebliche Risiken zusammen. Nach der Berücksichtigung des Gewinns und Verlusts aus Veräusserung von Anlagevermögen ergibt sich somit ein

Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen von CHF 7,441 Mio.

Auf Grund der geringeren unterjährigen Liquidität ist der *Finanzertrag* gegenüber dem Vorjahr auf CHF 0,504 Mio. zurückgegangen.

Erfreulich hat sich der *Finanzaufwand* im Jahr 2003 entwickelt, was vor allem auf unterjährige Rückzahlungen von Bankdarlehen zurückzuführen ist.

Unter Berücksichtigung der im Berichtsjahr 2003 sehr geringen ausserordentlichen Positionen weist die Hupac AG einen *Jahresgewinn vor Steuern* von CHF 6,175 Mio. aus. Nach Abzug der *Steuern* von knapp CHF 1,4 Mio. resultiert ein *Jahresgewinn* von CHF 4,78 Mio.

Bilanz per 31. Dezember 2003 und 2002

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2003 31.12.2002

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2003 31.12.2002

AKTIVEN

UMLAUFVERMÖGEN

Flüssige Mittel	2 500	343
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7 033	4 208
- gegenüber Dritten	736	975
- gegenüber Konzerngesellschaften	5 853	3 233
- gegenüber Aktionären	444	0
Andere Forderungen	315	2 576
- gegenüber Dritten	315	2 576
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1 078	286
Total Umlaufvermögen	10 926	7 413

ANLAGEVERMÖGEN

Finanzanlagen	33 043	42 312
- Beteiligungen	27 294	29 188
- Darlehen	5 747	13 122
- Übrige Finanzanlagen	2	2
Sachanlagen	91 886	107 539
Immaterielle Anlagen	89	56
Total Anlagevermögen	125 018	149 907
Total Aktiven	135 944	157 320

PASSIVEN

FREMDKAPITAL

Kurzfristiges Fremdkapital

Schulden aus Lieferungen und Leistungen	726	5 180
- gegenüber Dritten	654	4 467
- gegenüber Konzerngesellschaften	0	38
- gegenüber Aktionären	72	675
Kurzfristige Darlehen von Dritten	6 649	27 000
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	799	140
- gegenüber Dritten	799	140
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	5 252	4 562
Total Kurzfristiges Fremdkapital	13 426	36 882

Langfristiges Fremdkapital

Langfristige Verbindlichkeiten	61 683	65 183
- gegenüber Dritten	49 000	52 500
- gegenüber Konzerngesellschaften	12 683	12 683
Langfristige Rückstellungen	16 039	13 639
Total Langfristiges Fremdkapital	77 722	78 822

Total Fremdkapital	91 148	115 704
---------------------------	---------------	----------------

EIGENKAPITAL

Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 442	4 179
Statutarische Reserven	15 300	13 000
Bilanzgewinn	5 054	4 437
- Gewinnvortrag	274	383
- Jahresgewinn	4 780	4 054
Total Eigenkapital	44 796	41 616

Total Passiven	135 944	157 320
-----------------------	----------------	----------------

Bemerkungen zur Bilanz

Die Position *Umlaufvermögen* ist auf fast CHF 11 Mio. angestiegen, wobei dies vornehmlich auf die erhöhten *flüssigen Mittel* zum Jahresende und auf den Anstieg der *Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzerngesellschaften* zurückzuführen ist.

Die Verminderung der *Finanzanlagen* ist durch eine Wertberichtigung der *Beteiligungen* und vor allem durch eine Reduktion der *Darlehen* - Finanzierungsoperationen an die Konzerngesellschaften - zu erklären.

Der Buchwert der *Sachanlagen* ist gegenüber dem Jahr 2002 um rund CHF 15,7 Mio. vermindert ausgewiesen. Der Abschreibungsaufwand hat den Investitionsbetrag im Berichtsjahr 2003 übertroffen.

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat sich somit im Jahr 2003 auf knapp CHF 136 Mio. zurückgebildet.

Auf der Passivseite hat sich das *kurzfristige Fremdkapital* vornehmlich durch den Rückgang der *kurzfristigen Darlehen von Dritten* (Banken) auf

rund CHF 13,4 Mio. verringert, während das *langfristige Fremdkapital* sich im Vorjahresvergleich nur leicht vermindert hat.

Das *Eigenkapital* von knapp CHF 44,8 Mio. entspricht einer Eigenkapitalquote von etwa 33%. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer deutlichen Verbesserung.

Anhang der Jahresrechnung 2003

1. Geschäftstätigkeit der Hupac AG

Per 1. Januar 2000 hat das Mutterhaus Hupac AG die gesamte Organisation und Durchführung des intermodalen Verkehrs ausgegliedert und auf das neue Tochterunternehmen Hupac Intermodal AG, das am 24. November 1999 gegründet worden ist, übertragen. Die Geschäftstätigkeit der Hupac AG beinhaltet ab 2000 vornehmlich die Bewirtschaftung des Anlagevermögens. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang die Vermietung der Sachanlagen und die Vergabe von Lizenzen zur Nutzung der Marken der Hupac AG an die Hupac Intermodal AG zu erwähnen. Ebenso übt die Hupac AG weiterhin alle mit den Beteiligungen verbundenen Aktivitäten aus.

2. Angaben gemäss Art. 663b OR

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2003	31.12.2002
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	13 249	17 721
2.2 Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten	247	731

Die Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen beinhalten sämtliche noch zu leistenden Beträge einschliesslich Zinsen und Kosten.

2.3 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	88 880	81 928
---	--------	--------

2.4 Wesentliche Beteiligungen

Gesellschaft	Geschäftstätigkeit	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2003	31.12.2002
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 250	100.00	100.00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb/Bahnbetrieb	EUR 2 040	93.93	93.93
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand:				
- Fidia SpA, Oleggio	Terminalbetrieb/Lagerlogistik	EUR 260	3.00	3.00
Hupac GmbH, Singen	Terminalbetrieb/Bahnbetrieb	EUR 210	100.00	100.00
Termi AG, Chiasso	Terminal Engineering/ Immobilienbewirtschaftung	CHF 500	80.00	80.00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering/ Immobilienbewirtschaftung	EUR 2 000	95.00	95.00
Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering/ Immobilienbewirtschaftung	EUR 2 000	5.00	5.00
Fidia SpA, Oleggio	Terminalbetrieb/Lagerlogistik	EUR 260	97.00	97.00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	EUR 200	100.00	100.00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Terminalbetrieb	EUR 260	50.00	50.00
Cemat SpA, Mailand	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	EUR 7 000	34.26	34.26
D & L Cargo NV, Boom	Bahnbetrieb	EUR 177	40.00	40.00
RAIpin AG, Bern	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 300	30.00	30.00
S-Rail Europe SRE GmbH, Singen	Bahnbetrieb	EUR 250	25.00	25.00
SWE-Kombi AB, Helsingborg	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	SEK 1 200	30.00	30.00

3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Allgemeine reserve	Statutarische reserven	Bilanz gewinn	Total
Saldo per 1. Januar 2002	20 000	3 890	10 500	4 772	39 162
Dividende				(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		289		(289)	0
Zuweisung an Statutarische Reserven			2 500	(2 500)	0
Jahresgewinn				4 054	4 054
Saldo per 31. Dezember 2002	20 000	4 179	13 000	4 437	41 616
Dividende				(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		263		(263)	0
Zuweisung an Statutarische Reserve			2 300	(2 300)	0
Jahresgewinn				4 780	4 780
Saldo per 31. Dezember 2003	20 000	4 442	15 300	5 054	44 796

4. Andere Angaben

Einige Posten der Jahresrechnung wurden im Vergleich zum Vorjahr neu klassifiziert.
Die Vergleichszahlen wurden dementsprechend angepasst.

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

		2003
Gewinnvortrag	CHF	273 858
Jahresgewinn	CHF	4 780 062
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	CHF	5 053 920

Antrag des Verwaltungsrates:

Dividende	CHF	1 600 000
Zuweisung an Allgemeine Reserve	CHF	60 000
Zuweisung an Statutarische Reserven	CHF	3 000 000
Vortrag auf neue Rechnung	CHF	393 920
	CHF	5 053 920

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2003

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Hupac AG für das am 31. Dezember 2003 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen

Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers SA

Mario Cao Antonio Attanasio

Lugano-Paradiso, 16. April 2004



Hupac SA

Viale R. Manzoni 6

CH-6830 Chiasso

Tel. +41 91 6952800

Fax +41 91 6952801

E-mail info@hupac.ch

www.hupac.com

