

## Geschäftsbericht 2004





<b>Inhalt</b>	Profil der Hupac Gruppe	2
	Vorwort	5
	Geschäftsjahr 2004	6
	Intermodal Services	9
	Interne Logistik	14
	Information Technology	17
	Engineering	19
	Mitarbeiter	21
	Corporate Governance	22
	Konsolidierte Jahresrechnung	25
	Jahresrechnung der Hupac AG	32

## Profil der Hupac Gruppe

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

### Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	48	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2007
Daniel Nordmann	50	Vizepräsident seit 2001	Schweizer	2001	2007
Theo Allemann	67	Mitglied	Schweizer	1999	2007
Dr. Thomas Baumgartner	51	Mitglied	Italiener	1990	2007
Thomas Hoyer	55	Mitglied	Deutscher	1988	2007
Bruno Planzer	62	Mitglied	Schweizer	1989	2007
Peter Hafner	49	Sekretär	Schweizer	1999	2007

### Geschäftsleitung der Hupac Gruppe

<b>Hupac AG</b> Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Peter Hafner <i>Stv. Direktor</i> Peter Howald <i>Intermodal Services</i> Piero Solcà <i>Logistics &amp; QMS/EMS</i> Giorgio Pennacchi <i>Engineering</i> Aldo Croci <i>Information Technology</i> Peter Hafner <i>Finance &amp; Administration</i>	<b>Hupac Intermodal AG</b> Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Peter Howald <i>Stv. Direktor</i>	<b>Hupac Intermodal NV</b> Mark Jansen <i>Betriebsleiter</i>	<b>Hupac SpA</b> Francesco Crivelli <i>Direktor</i>	<b>Hupac GmbH</b> Rudi Mager <i>Direktor</i>
<b>Fidia SpA</b> Paolo Paracchini <i>Delegierter VR</i>	<b>Terminal Singen TSG GmbH</b> Rudi Mager <i>Direktor</i> Rainer Papenfuss <i>Direktor</i>	<b>Termi AG</b> Peter Hafner <i>Direktor</i>	<b>Termi SpA</b> Angelo Grassi <i>Vizepräsident</i>	

## Geschäftsfelder

### Shuttle Net

- ▶ Kontinentalverkehre
  - ▶ Maritime Hinterlandverkehre
- 72 Shuttlezüge pro Tag  
422.878 Strassensendungen  
7,3 Mio. Nettotonnen

### Rollende Autobahn

- 12 Züge pro Tag  
25.153 Strassensendungen  
0,5 Mio. Nettotonnen

## Ressourcen

### Rollmaterial

- 3.519 Bahnwaggons  
7 Streckenlokomotiven  
6 Rangierlokomotiven

### Information Technology

- Integrierte Softwarelösung Goal  
Kundeninformationssystem Cesar

## Terminalbetrieb

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

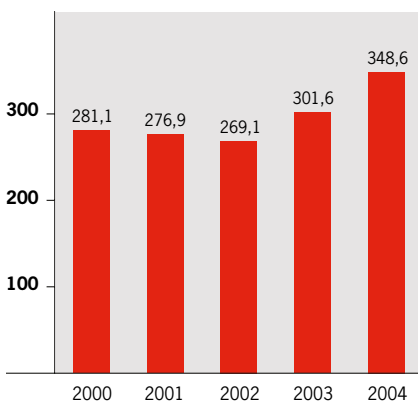
## Mitarbeiter

327

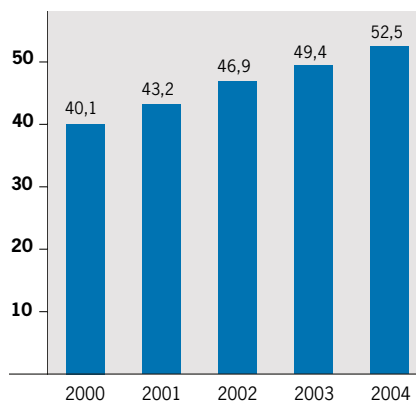
## Finanzielle Resultate

- Jahresumsatz CHF 348,6 Mio. (EUR 225,8 Mio.)  
Jahresgewinn CHF 6,5 Mio. (EUR 4,2 Mio.)  
Cash flow CHF 52,5 Mio. (EUR 34,0 Mio.)

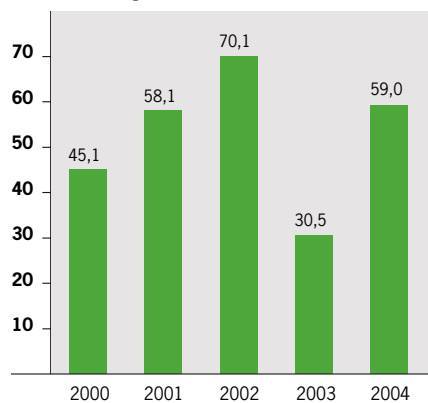
**Umsatz**  
in Mio. CHF



**Cash flow**  
in Mio. CHF



**Investitionen in Sachanlagen**  
ohne Anzahlungen, in Mio. CHF





## Das Europäische Bahnzeitalter beginnt



Hupac hat 2004 mit über 12% Verkehrswachstum und gehaltener Marge ein erfreuliches Ergebnis erzielt. Das herausragende Ereignis war im letzten Jahr aber die Umsetzung eines neuen Konzepts mit den Bahnen. Die über hundert Jahre dauernde Epoche national produzierender Bahnen hat ein Ende gefunden. Mit fünf Bahnpartnern hat Hupac im Dezember 2004 die durchgehende Traktion im gesamten Kerngeschäft Transitverkehr eingeführt – und damit das Europäische Bahnzeitalter eingeläutet.

Der Prozess der Marktöffnung im europäischen Schienenverkehr schreitet zwar nur langsam voran – die erste EU-Richtlinie stammt bereits aus dem Jahr 1991. 2004 konnte Hupac jedoch mit ihren Schienenpartnern einen eigentlichen Durchbruch erzielen. Grundlage bildete ein internationales Offertverfahren für die Traktion aller Transitverkehre von Hupac. Die Vergabe setzte – neben einem wettbewerbsfähigen Preis-/Leistungsverhältnis – die Bereitschaft voraus, die durchgehende Traktionsverantwortung aus dem Norden in den Süden Europas zu übernehmen.

Hupac hat 2004 zusammen mit den fünf Bahnen SBB Cargo, Stinnes, Trenitalia Cargo, Rail4Chem und Ferrovie Nord europäische Transportgeschichte geschrieben. Das neue, auf international durchgehender Traktion basierende Produktionskonzept ist eine Revolution im europäischen Bahnsystem. Für jede KV-Relation ist nur noch ein Bahnunternehmen von der Quelle bis zum Ziel verantwortlich. Hupac erwartet daraus in den kommenden Monaten und Jahren eine deutliche Trendwende bezüglich Qualität und Produktivität ihrer Dienstleistung.

Das Europäische Bahnzeitalter hat am 12.12.2004 begonnen. Die Marktöffnung im europäischen Schienengüterverkehr hat damit faktisch einen Quantensprung gemacht. Der Wettbewerb im Schienenmarkt ist aber noch eine junge, verletzte Pflanze. Hier ist die Verkehrspolitik gefordert – sowohl in Brüssel als auch in Bern. Der Schutz von Newcomern vor vielfältigen (effektiven und potentiellen) Diskriminierungen durch die (noch) marktbeherrschenden Staatsbahnen und die Schaffung gleich langer Spiesse für alle Nutzer der Infrastruktur sind die zentralen Anliegen. Es stehen dazu sowohl in der EU mit dem 3. Eisenbahnpaket als auch in der Schweiz mit der Bahnreform 2 wichtige neue Gesetzgebungen vor der Tür.

Im Alpen transit durch die Schweiz verkehren heute mindestens ein halbes Dutzend Bahnunternehmen im Wettbewerb. Ist es da mittelfristig noch sinnvoll, wenn die Entwicklung der

Infrastruktur und die Planung der Kapazitäten allein im Schosse der integrierten Unternehmung SBB gemacht werden?

Weiter fordern wir, dass in der Schweiz mit der Bahnreform 2 auch eine Reform des Trassenpreissystems an die Hand genommen wird. Ist es richtig, dass heute Güterzüge pro Kilometer im Vergleich zu Personenzügen oft ein Vielfaches für die Nutzung der Infrastruktur bezahlen, obwohl letztere die Priorität auf dem Netz haben? Das neue System müsste auf Zugskilometer statt auf Tonnenkilometer abstellen. Marktgerechte Trassenpreise – verbunden mit einer Liberalisierung des Stromeinkaufs – machen die Schiene im Güterverkehr attraktiver gegenüber der Strasse und fördern die politisch angestrebte Verlagerung. Die heutigen Trassenpreissubventionen könnten im Gegenzug abgeschafft werden.

In den kommenden Jahren wird auch die Bahninfrastruktur Hupac wieder vor grössere Herausforderungen stellen. Engpässe im Schienennetz und die Sanierung veralteter Bahnstrecken werden leider die Entwicklung des kombinierten Verkehrs behindern. Im Hinblick auf die NEAT-Tunnel erachten wir die gezielte Beseitigung von Engpässen in Verkehrsknoten (z.B. Basel) und auf den Zulaufstrecken als vordringlich.

Aber auch bei der Terminalinfrastruktur sind Defizite zu überwinden. Hupac kann in der zweiten Jahreshälfte dieses Jahres die Terminalerweiterung Busto Arsizio/Gallarate in Betrieb nehmen. In einer zweiten Phase wird die Infrastruktur vor Ort um eine Bahnwagen-Unterhaltswerkstatt erweitert werden. Diese Grossinvestitionen von gesamthaft gegen 100 Mio. Franken schaffen die Voraussetzungen, dass Hupac in den nächsten Jahren weitere bedeutende transalpine Verkehrsmengen auf die Schiene verlagern kann.

Wie Sie sehen, arbeitet Hupac weiter gezielt darauf hin, die Zukunft für ein umweltfreundliches und sicheres Transportsystem durch die Alpen zu ermöglichen.

Wir sind überzeugt, mit diesem konsequenten Vorgehen Ihr Vertrauen als Kunde, Partner und Aktionär von Hupac weiter erhalten und festigen zu können.

Dr. Hans-Jörg Bertschi  
Präsident des Verwaltungsrats

Chiasso, 20. Mai 2005

## Geschäftsjahr 2004

### Verkehrsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2004 verzeichnete Hupac eine Volumensteigerung von 12,6% und erreichte somit die gesteckten Budgetziele. Während der nicht-transalpine Verkehr mit einem Zuwachs von 33,5% die Erwartungen deutlich übertraf, lag das Wachstum im transalpinen Verkehr bei nur 7,5%. Als Grund dafür sind in erster Linie die knapp bemessenen Terminalkapazitäten in Norditalien zu nennen.

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

### Offertverfahren für die Traktion

Zentrales Element des Geschäftsjahrs 2004 war das Offertverfahren gemäss des Prinzips der durchgehenden Traktion. Im ersten Quartal wurde das Konzept erarbeitet und den Bahnen zur Abgabe von Angeboten zugestellt. Nach Abschluss der Verhandlungsphase im zweiten Quartal erfolgte die Volumenzuteilung an die Bahngesellschaften. Zum Fahrplanwechsel vom 12.12.2004 wurde das Konzept umgesetzt.

Dass Hupac erstmals in ihrer Geschichte ein solches Offertverfahren starten konnte, verdanken wir vor allem den ehemaligen Staatsbahnen, die den Mut hatten, sich dem Wettbewerb zu stellen. SBB Cargo hat mit erheblichen Investitionen in Deutschland und Italien Pionierarbeit geleistet und konnte als erste europäische Bahn transalpine Traktionsleistungen aus einer Hand anbieten. Aber auch Railion und Trenitalia Cargo stehen dieser Entwicklung nicht nach und haben sich auf der Nord-/Südachse mit eigenen Ressourcen und Filialen organisiert.

Das Offertverfahren hat die beteiligten Bahnen herausgefordert, die zum Teil seit über hundert Jahren bestehenden, auf dem Territorialprinzip basierenden Produktionsprozesse zu verändern. Wir waren von der Innovationsfähigkeit und der Flexibilität unserer Bahnpartner positiv überrascht. Allen Bahnen ist es gelungen, innerhalb Jahresfrist ein durchgehendes Produktionssystem mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnern ins Leben zu rufen. Heute arbeiten fünf Bahnen nach dem Prinzip der durchgehenden Traktion für Hupac: SBB Cargo und Stinnes mit ihren Tochtergesellschaften sowie Trenitalia Cargo, Rail4Chem und Ferrovie Nord mit ihren Partnern.

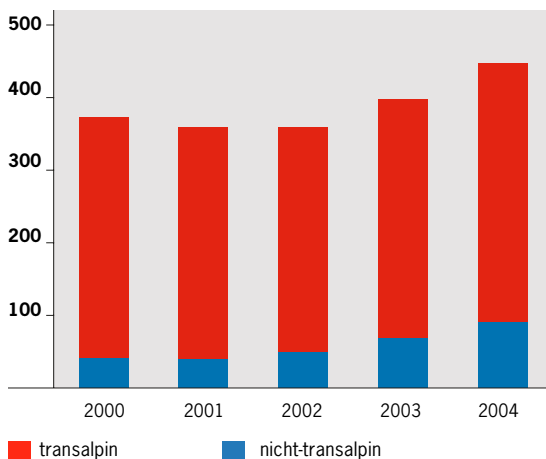
### Umsetzung der Strategie

Ziel der Hupac Strategie ist die Verdoppelung der Sendungen ausgehend aus dem Jahr 2000 bis zum Jahr 2007. Die Mengenentwicklung weist heute zu diesem ambitionierten Strategieziel eine beträchtliche Lücke auf. Dies ist insbesondere auf die Jahre 2001 und 2002 zurückzuführen, in denen die Operateure mit einer schwachen Konjunktur zu kämpfen hatten. Auch die ungenügende Qualität auf der Schiene war ein Hinderungsgrund für erfolgreiche Akquisitionen im Markt.

In den Jahren 2003 und 2004 hingegen präsentierte sich die Mengenentwicklung mit den in der Strategie vorgesehenen Wachstumsraten. Der Transitverkehr durch die Schweiz ist jedoch in den letzten Jahren wegen der beschränkten Terminalkapazitäten in Norditalien unterproportional gewachsen. Dies wird sich im Jahr 2005 mit der Inbetriebnahme der Erweiterung des Terminals Busto Arsizio auf Gemeindegebiet Gallarate wesentlich ändern. Auch zukünftig hängt die Entwicklung des transalpinen Verkehrs davon ab, ob in Nordita-

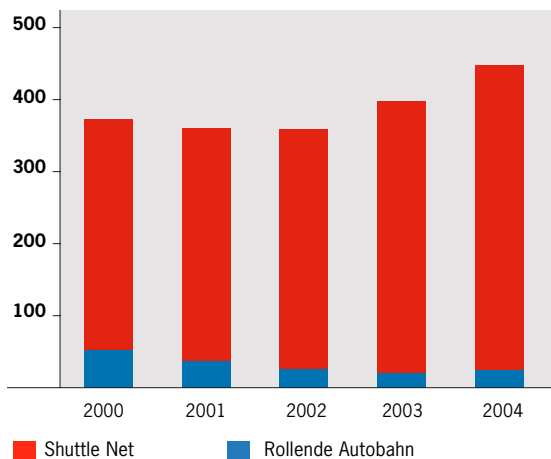
### Verkehrsentwicklung nach Typologie

Strassensendungen in 1000



### Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000





lien rechtzeitig die erforderlichen Terminkapazitäten bereitgestellt werden können. Eine zentrale Rolle spielt auch die gezielte Beseitigung von Schienenengpässen nördlich und südlich der Alpen.

#### Ausblick für das Jahr 2005

Mit den bevorstehenden Bauarbeiten im Tunnel Monte Olimpino II sind für das Jahr 2005 mit erneuten Infrastruktureinschränkungen zu rechnen. Diese werden sich leider auf die weitere Entwicklung der Verkehre auswirken.

Dennoch setzt sich Hupac auch in diesem Geschäftsjahr das Ziel eines zweistelligen Wachstums. Im ersten Quartal ist die konjunkturelle Entwicklung eher verhalten. Der Zuwachs auf der Relation Deutschland ↔ Italien entspricht nicht den Erwartungen. Der Markt Benelux ↔ Italien jedoch zeigt weiterhin eine sehr erfreuliche Dynamik.

Oberste Priorität ist nun, im ersten Semester das Produktionssystem der durchgehenden Traktion zu stabilisieren und eine vorübergehende Pünktlichkeitsrate von mindestens 80%, später jedoch wieder von 95% zu erreichen. Die kurz- und mittelfristige Produktstrategie zielt darauf ab, mit neuen Relationen im Transit durch die Schweiz die neuen Terminalinfrastrukturen in Busto/Gallarate gut auszulasten und somit die Lücke zu den strategischen Planzahlen zu schliessen.

#### Highlights

**Januar** Erste Auslieferungen von rund 165 Doppeltragwagen für Shuttle Net und 60 Niederflurwagen für 4-Meter-Transporte auf der Rollenden Autobahn

**Februar** Ausarbeitung des Konzepts eines Offertverfahrens mit durchgehender Traktion bzw. durchgehender Traktionsverantwortung und Versand an die Bahnunternehmen

**April** Eingang der Angebote gemäss des Konzepts der durchgehenden Traktion

**Juni/Juli** Verhandlungen und Vertragsabschluss mit den Bahnunternehmen

**Oktober** Angebotsbestellung bei SBB Cargo, Stinnes, Trenitalia Cargo, Rail4Chem und Ferrovie Nord nach dem Prinzip der durchgehenden Traktion

**November** Fertigstellung der Überholgleise auf der Strecke Luino-Gallarate

**Dezember** Inbetriebnahme der Schlaufe Sesto Calende

**Dezember** Profilanpassung Domodossola-Gallarate

**Dezember** Einführung der durchgehenden Traktion

#### Verkehrsentwicklung 2004

	Strassensendungen			Nettogewicht in t			
	2004	2003	%	2004	2003	%	
<b>Shuttle Net</b>	<b>Transalpin</b>						
	Transit	310.003	285.158	8,7	5.644.000	5.168.000	9,2
	Import/Export CH	13.637	16.059	-15,1	238.000	274.000	-13,1
	National CH	7.289	6.746	8,1	93.000	82.000	13,4
	<b>Gesamt</b>	<b>330.929</b>	<b>307.963</b>	<b>7,5</b>	<b>5.975.000</b>	<b>5.524.000</b>	<b>8,2</b>
	<b>Nicht-transalpin</b>						
	Import/Export CH	53.697	50.198	7,0	764.000	721.000	6,0
	Übriges Europa	38.252	18.689	104,7	572.000	271.000	11,1
	<b>Gesamt</b>	<b>91.949</b>	<b>68.887</b>	<b>33,5</b>	<b>1.336.000</b>	<b>992.000</b>	<b>34,7</b>
	<b>Gesamt</b>	<b>422.878</b>	<b>376.850</b>	<b>12,2</b>	<b>7.311.000</b>	<b>6.516.000</b>	<b>12,2</b>
<b>Rollende Autobahn</b>	25.153	20.895	20,4	474.000	400'000	18,5	
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>448.031</b>	<b>397.745</b>	<b>12,6</b>	<b>7.785.000</b>	<b>6.916.000</b>	<b>12,6</b>	

2004 wurde eine neue Zählweise im transalpinen Verkehr eingeführt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.







## Intermodal Services

### Shuttle Net

Die Verkehrsentwicklung im Geschäftsfeld Shuttle Net verzeichnete im Berichtsjahr einen Zuwachs von 12,2% bei einem Volumen von insgesamt 422.878 Sendungen. Wesentlich zu diesem Wachstum haben die Benelux-Verkehre mit neuen Verbindungen wie Zeebrugge ⇆ Segrate (ab November 2004) und Ludwigshafen ⇆ Rotterdam beigetragen. Auch der Verkehr Deutschland ⇆ Italien konnte weiterentwickelt werden. Hier ist vor allem die Einführung der Verbindung Duisburg ⇆ Novara via Lötschberg mit 4 Meter Eckhöhe und die Verstärkung des Angebots Singen ⇆ Chiasso/Milano zu nennen. Verkehrszuwächse wurden auch durch den Ausbau des schweizerischen Binnenverkehrs mit einer Verdoppelung des Angebots Basel/Aarau ⇆ Stabio/Chiasso erreicht.

### Transitverkehr transalpin

Der transalpine Transitverkehr konnte das Verkehrsvolumen um 8,7% auf 310.003 Sendungen steigern. Nachfolgend skizzieren wir die Entwicklung der wichtigsten Marktsegmente.

#### Skandinavien ⇆ Italien

Die Verkehrssteigerungen ab Norwegen und Schweden nach Italien konnten die Rückgänge ab Dänemark nicht wettmachen. Das gesamte Volumen sank um 8,8% auf 21.075 Sendungen. Durch zahlreiche Unregelmäßigkeiten und Verspätungen im Hauptlauf Busto ⇆ Taulov wurden insbesondere die Gateway-Verkehre ab Taulov zu den dänischen Terminals stark betroffen. Wegen nicht eingehaltener Leistungskriterien waren die Kunden gezwungen, Alternativen zu suchen, was zu spürbaren Verkehrsverlusten führte.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurden die zwischen Luino und Taulov verkehrenden vier Zugspaare pro Woche auf den Terminal Busto verlegt. Die neue Skandinavien-Konzeption bietet dem Kunden acht wöchentliche Abfahrten pro Verkehrsrichtung und somit eine in Bezug auf die Zugsfrequenz sehr interessante Marktleistung.

#### Norddeutschland ⇆ Italien

Neuakquisitionen sowie die Entwicklung von Verkehren ab den baltischen Staaten haben zu einem Zuwachs von über 26% geführt. Ebenfalls konnten die Kunden wieder zurückgewonnen werden, die aufgrund der Beschränkungen durch die Sanierung des Tunnels Monte Olimpino II abgewandert waren.

## Produktentwicklung 2004

**Januar** Free-Access-Zug Duisburg ⇆ Novara via Lötschberg mit 4 Meter Eckhöhe für den Transport von Sattelauflegern mit Profil P400

**März** Inbetriebnahme neuer NT-Wagen auf der Strecke Basel ⇆ Lugano für den Verlad von Lkw bis 4 Meter Eckhöhe

**Juni** Dritter täglicher Shuttle-Zug Singen ⇆ Milano Certosa mit Stopp in Chiasso

**Juli** Eigener Shuttle-Zug im Free Access zwischen Rotterdam und Duisburg

**September** Zweite tägliche Zugsabfahrt der Rollenden Autobahn zwischen Basel SBB und Lugano Vedeggio

**September** Zweite tägliche Abfahrt des Shuttle-Zugs Basel/Aarau ⇆ Stabio/Chiasso

**November** Übernahme der Verkehrsverbindung Segrate ⇆ Zeebrugge

**Dezember** Umstrukturierung des Skandinavienverkehrs durch das Verlegen des Zugs Luino ⇆ Taulov auf den Terminal Busto Arsizio

**Dezember** Probefahrten des neuen Shuttle-Zugs Frankfurt FIT ⇆ Busto Arsizio



### Baden-Württemberg ⇌ Italien

Auch hier gelang es, die Transporte wieder für unsere Verbindungen zu gewinnen, die wegen der Monte Olimpino II-Sanierung dem kombinierten Verkehr ferngeblieben waren. Nachhaltige Verkehrssteigerungen wurden dank der Einführung eines dritten Shuttle-Zugs zwischen Singen und Milano Certosa erzielt. Durch einen Stopp in Chiasso erschliesst dieser Zug auch das Verkehrssegment Tessin/Como ⇌ Süddeutschland. Ebenfalls einen positiven Verlauf nahm die Shuttle-Verbindung Basel ⇌ Busto dank der Gewinnung neuer Kunden. In diesem Marktsegment verzeichneten wir einen Zuwachs von 22%.

### Rhein/Ruhr ⇌ Italien

Die Änderung eines Betriebskonzepts im Ruhrgebiet und die Einführung eines Zugspaares zwischen Duisburg und Novara, das den Verlad von Sattelaufliegern mit einem Profil von P400 ermöglicht, haben sich als erfolgreich erwiesen. Durch die neue Verbindung konnten wir erstmalig den Transport von grossvolumigen Sattelaufliegern zwischen dem Ruhrgebiet und Italien anbieten und somit neue Verkehrspotenziale erschliessen. Das Volumen der Shuttle-Verbindung Köln ⇌ Brescia konnte trotz Infrastrukturprobleme im Terminal Brescia stark erhöht werden.

### Rhein/Main ⇌ Italien

Die Zielsetzung in diesem Marktsegment haben wir 2004 nicht erreicht. Verschiedene operative Schwierigkeiten verzögerten die Ein-

führung des Shuttle-Zugs Frankfurt ⇌ Busto bis Januar 2005. Durch eine betriebliche Umstellung in der Abwicklung der Gateway-Verkehre entstand ein weiteres Minus. Aufgrund dieser Gegebenheiten und einer schwachen Marktnachfrage verzeichneten wir in diesem Marktsegment einen Rückgang von 7%.

### Niederlande ⇌ Italien

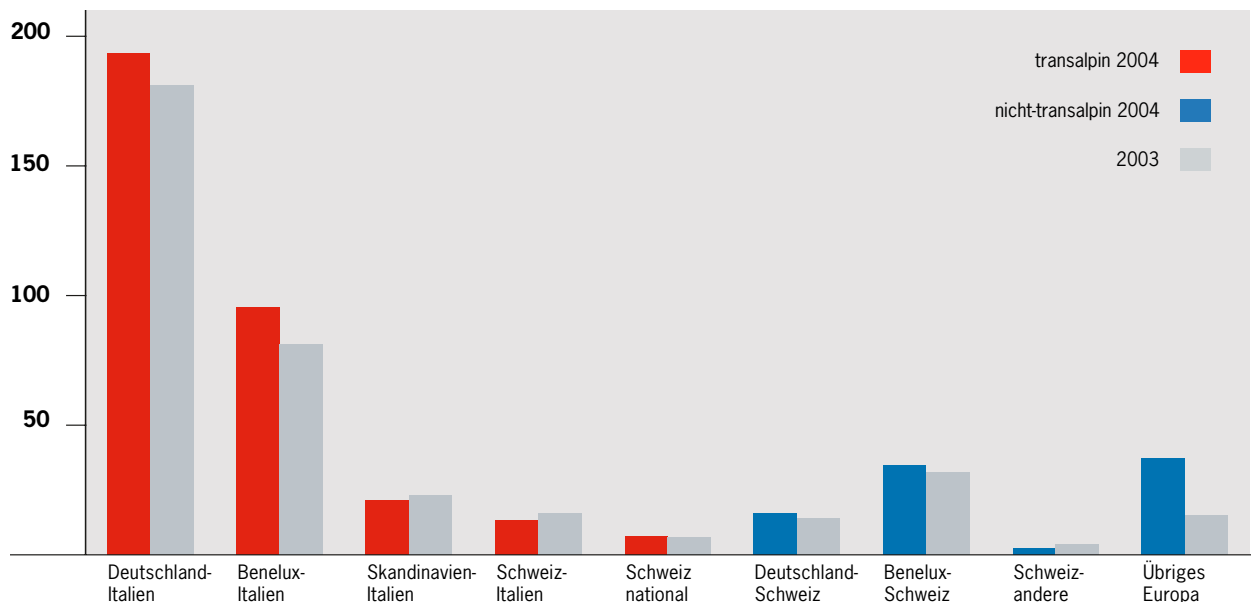
Die positive Verkehrsentwicklung und -nachfrage auf der Verbindung Rotterdam ⇌ Novara ermöglichte uns, die Kapazität um einen Zug pro Woche und Richtung zu erhöhen. Dank der 2003 eingeführten Verbindung zwischen Rotterdam und Novara via Lötschberg mit dem Profil P400 konnten wir neue Kunden für den kombinierten Verkehr gewinnen. Die Verbindung Rotterdam/Ede ⇌ Brescia entwickelte sich trotz der Tunnelsanierung Monte Olimpino II äusserst positiv. Insgesamt gelang es uns, das Verkehrsvolumen in diesem Segment um 13% zu erhöhen.

### Belgien ⇌ Italien

Auch dieses Marktsegment war im Jahr 2004 von zweistelligen Verkehrszuwächsen geprägt. Im November 2004 wurden die Eurocombi-Verkehre zwischen Zeebrugge und Segrate in das Hupac Shuttle Net aufgenommen. Durch diese Übernahme akzentuierte sich die Verkehrszunahme noch zusätzlich, und so erreichten wir auf den Verbindungen Antwerpen ⇌ Oleggio/Brescia bzw. Zeebrugge ⇌ Segrate ein Verkehrswachstum von 28%.

## Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



### **Import/Export Schweiz transalpin**

Aufgrund von Marktverschiebungen und neuen Betriebskonzeptionen mit Direktverkehren zwischen Nordeuropa und Italien, die die Gateway-Verkehre via Schweiz ablösten, verringerte sich das Verkehrsvolumen um 15%. Insbesondere der Verlust von Verkehren zwischen der Schweiz und Mittel-/Südtalien an andere Marktteilnehmer trug zum negativen Ergebnis bei.

### **Binnenverkehr Schweiz transalpin**

Dank der ausserordentlich guten Qualität auf der Verbindung Stabio ⇌ Aarau verzeichneten wir eine weitere Zunahme des Verkehrsvolumens um 8%. Der Verkehrsrückgang auf der Strecke Basel ⇌ Chiasso und Aarau ⇌ Chiasso konnte durch die Neugestaltung des Betriebskonzepts gebremst werden. Seit Oktober verkehren täglich ein Shuttle-Zug zwischen Basel und Chiasso und zwei Shuttle-Züge zwischen Aarau und Stabio. Dank dieser verbesserten Marktleistung konnten die Transporte wieder gesteigert werden.

### **Import/Export Schweiz nicht-transalpin**

In diesem Marktsegment erzielten wir einen Volumenzuwachs von 7%. Die positive Entwicklung des maritimen Verkehrs zwischen Belgien und der Schweiz trug massgeblich zum guten Ergebnis bei. Rückläufig aufgrund des schlechten Preis-/Leistungsverhältnisses waren die Einzelwagenverkehre von/nach Deutschland. Eine Trendwende war auch im Verkehr Österreich ⇌ Schweiz zu verzeichnen, wo wir die Verkehre gegenüber 2003 leicht steigern konnten. Dasselbe gilt für den Verkehrskorridor Skandinavien ⇌ Schweiz.

### **Übriges Europa nicht-transalpin**

In diesem Marktsegment erzielten wir eine überdurchschnittliche Zunahme von mehr als 104% dank der im zweiten Semester 2003 eingeführten Produkte. Dies sind insbesondere die Verbindung zwischen Ludwigshafen und Mitteldeutschland (Leipzig, Buna, Schwarzeide) sowie der Verkehr Rotterdam ⇌ Worms, der Anfang 2005 in den Terminal Ludwigshafen verlegt wurde. Dank guter Qualität und der Möglichkeit, ab Ludwigshafen neue Verkehre über Gateway anzubinden, wurden die Mengen auf diesen Relationen nachhaltig erhöht.

### **Maritimverkehr**

Der Maritimverkehr hat im Berichtsjahr ein Volumen von 50.000 TEU erreicht, was einer Zunahme um 8,7% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dieses Ergebnis bestätigt die rasche Entwicklung des maritimen Segments und die Effektivität der Strategie der Hupac Gruppe, die seit 2000 eine spezielle Struktur unterhält.

In den letzten Jahren haben die Globalisierung und die Verschiebung des wirtschaftlichen Gleichgewichts enorme Märkte mit bisher ungeahnten Möglichkeiten geschaffen. Die Reedereien und Werften haben die Entwicklung der Handelsbeziehungen durch Grosscontainerschiffe ermöglicht und begünstigt. Diese fahren jeweils nur wenige Häfen an (One call port policy – Hub policy).

Vor diesem Hintergrund wird der Bahntransport als Logistiklösung immer interessanter, denn er ist in der Lage, den ersten Anzeichen von Kapazitätsmängeln in den Häfen des North Range wie Rotterdam und Antwerpen entgegen



zu wirken. Und wenn die Handhabung dieser enormen Containervolumen in Europa zu einer Reihe von Problemen führt, dann stellt sie für Hupac eine Gelegenheit dar, die unbedingt ergriffen werden muss, damit den Kunden auch weiterhin wettbewerbsfähige und innovative Lösungen geboten werden können.

Der Seeverkehr erfordert Zusatzleistungen, die im Kontinentalverkehr nicht üblich sind. Der Operateur muss ergänzende Dienstleistungen anbieten, die den Transportzyklus bis zur Übernahme und Übergabe an der Haustür (door-to-door) oder am Kai (Lkw, Hafen-Barge) vervollständigen, damit die Termine für die Verladung der Container auf die Schiffe eingehalten werden können.

Nach der Pionierphase wandte Hupac eine Politik der "kleinen und raschen Schritte" an, um Verkehre mit Commitments zu erwerben und sich auf Grosskunden zu konzentrieren, insbesondere auf Spediteure oder Spediteursvereinigungen wie die Groupement Fer für die Schweiz sowie auf Reedereien. Die Produktstrategie sieht Lösungen vor, die komplett auf das Segment Maritimverkehr ausgerichtet sind – zum Beispiel der Antwerp Shuttle zwischen Antwerpen und Basel – sowie Feederverbindungen zwischen den Häfen und dem Shuttle Net, wie zum Beispiel der Medgate Shuttle zwischen Genua und Busto Arsizio und der La Spezia Shuttle zwischen La Spezia und Chiasso.

Ein klassisches Beispiel für letzteres Logistikangebot ist der Medgate Shuttle. Dank dieses Feeder-Zugs haben wir einen in stetiger Entwicklung stehenden Hafen, der für die Verkehrs-

route mit Fernost von strategischem Interesse ist, an das Shuttle Net angeschlossen. Durch den Stopp in Genua anstatt in den Häfen des North Range wird eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Asien und Europa von fünf bis sieben Tagen erzielt, was positive wirtschaftliche Auswirkungen sowohl bei der Containerrate als auch bezüglich der Standzeiten der Schiffe in den Häfen hat.

### **Rollende Autobahn**

Das Volumen des Geschäftsfelds Rollende Autobahn betrug 25.153 Strassensendungen. Dies entspricht einer Erhöhung von 20,4% gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2004 ist es gelungen, die Transporte zurückzugewinnen, die im Vorjahr aufgrund der Schliessung des Tunnels Monte Olimpino II verloren gingen.

Der Relaunch der Relation Milano ⇌ Singen brachte die erhofften Resultate. Zum positiven Gesamtergebnis trugen auch die Verdoppelung der täglichen Zirkulation zwischen Lugano und Basel (September 2004) und die Inbetriebnahme von 60 innovativen Niederflurtragwagen auf der Strecke Lugano ⇌ Basel bei. Dank der tiefer gelegten Ladefläche können Sattelaufleger bis 4 Meter Eckhöhe transportiert werden. Dies ermöglichte uns, neue Marktpotenziale anzusprechen.

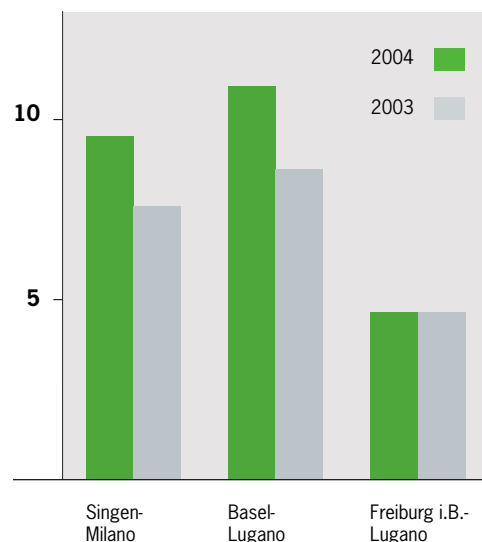
Die Perspektiven für das Jahr 2005 sind positiv, vor allem wenn die Genehmigung für den Transport von Fahrzeugen bis 4 Meter Eckhöhe auch auf anderen Strecken erreicht werden kann. Leider muss wegen infrastrukturellen Unterhaltsarbeiten im Tunnel Monte Olimpino II mit neuen Schwierigkeiten gerechnet werden.

### **Verbindungen der Rollenden Autobahn**



### **Entwicklung der Rollenden Autobahn**

Strassensendungen in 1000



## Interne Logistik

### Bahntraktion

Eines der Hauptziele des Geschäftsjahres 2004 bestand in der Vorbereitung des Konzepts der durchgehenden Traktion. Mit den betroffenen Bahnen haben wir uns im beiderseitigen Bewusstsein dahingehend abgestimmt, dass nur durch das neue System zusammen mit der vollständigen Interoperativität der Traktionsmittel qualitativ bessere Ergebnisse und somit eine höhere Wettbewerbsfähigkeit erzielt werden können. Die verschiedenen Arbeitsgruppen, die zur Vorbereitung der operativen Strukturen eingerichtet wurden, haben positiv auf die Anforderungen reagiert.

Die Vorteile des neuen Traktionssystems liegen vor allem im Abbau verschiedener Schnittstellen an den Grenzbahnhöfen, in der Produktivitätssteigerung der auch grenzüberschreitend zirkulierenden Lokomotiven sowie im verbesserten Informationsaustausch, da wir im Gegensatz zur Vergangenheit nur noch einen Ansprechpartner für die gesamte internationale Strecke haben. Diese Vorzüge bilden die Basis für Qualitätsvereinbarungen mit unseren Bahnpartnern.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir den beteiligten Bahnunternehmen für ihren erheblichen Einsatz und ihre Bereitschaft danken. Wir alle sind überzeugt, dass auch die Bahnen dank des neuen Wettbewerbsklimas die positiven Auswirkungen der durchgehenden Traktion in Form von höherer Qualität unter Beweis stellen können.

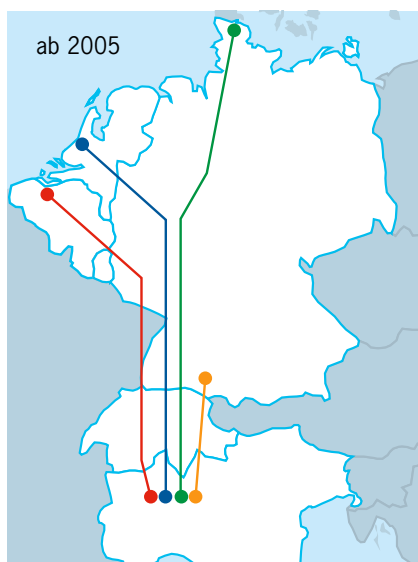
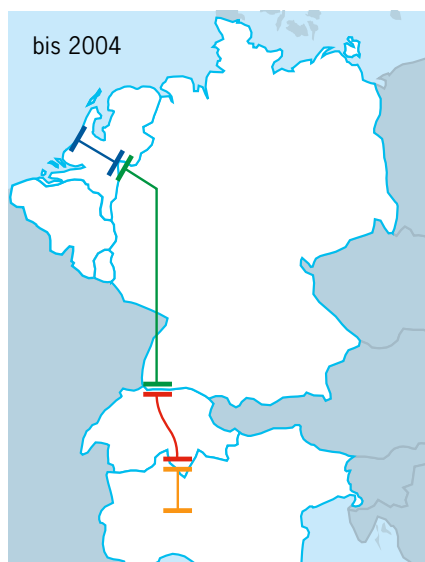
Das Bahnunternehmen der Hupac SpA hat im Berichtsjahr die Traktionsleistungen für den Leerwagentransport von und zu den Werkstätten zwischen Chiasso und Gallarate intensiviert und auf lokaler Ebene zum Projekt der durchgehenden Traktion beigetragen. In der ersten Implementierungsphase wurde den anderen Bahnunternehmen erhebliche Unterstützung geboten. Unser Bahnunternehmen spielte überdies bei der Schulung unseres Personals für die typischen Tätigkeiten des Bahnsektors eine wichtige Rolle (Rangieren, Zugsformation usw.).

### Terminals

Die Notwendigkeit, unsere Produkte stetig zu verbessern, verpflichtet uns zur regelmässigen Überwachung unserer Arbeitsprozesse. Das wichtigste Glied im Prozess, der Terminal, wird daher konstant mit Zielen der Produktivität, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität konfrontiert sowie mit einem aufmerksamen Management der Sicherheitsaspekte. Das Jahr 2004 war durch die Anpassung der gesamten betrieblichen Organisation im Hinblick auf die Einführung der integrierten Traktion gekennzeichnet. Dank der Kompetenz und der Motivation unseres Personals vor Ort war es möglich, die geplanten Änderungen zeitgerecht zu realisieren.

Im Terminal Busto Arsizio stand das Jahr 2004 ganz im Zeichen des Wandels. Die betrieblichen Anforderungen dieses Terminals, der mit der im Bau befindliche Erweiterung erhebliche Ausmasse erreichen wird, müssen bereits im Vorfeld überprüft werden. Zu diesem Zweck

### Das Konzept der integrierten Traktion





wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, deren ausschliessliche Aufgabe darin besteht, alle Aspekte im Hinblick auf die für September 2005 vorgesehene Inbetriebnahme zu prüfen. Die Beschaffung der notwendigen Ressourcen wie Rangierlokomotiven und Zugmaschinen sowie die neue betriebliche Abwicklung standen im Mittelpunkt dieser Prüfungen.

Mit dem Wachstum der maritimen Transporte wurde der Terminal Aarau mit einem neuen Mobilkran ausgestattet, der die verschiedenen Auflagen der strengen schweizerischen Vorschriften in Sachen Umweltschutz, insbesondere in Bezug auf Feinstpartikelemissionen, erfüllt und übertrifft.

Auf dem Terminal Basel hat sich ein bedeutender Übersee-Containerverkehr von und nach Antwerpen entwickelt. Dank des Engagements unseres Personals vor Ort war es möglich, auch auf geringer Terminalfläche optimale Resultate zu erzielen.

#### **Pünktlichkeit der Züge**

Die progressive Verbesserung der Pünktlichkeitsrate unserer Züge zeigt, dass die eingeleiteten Massnahmen erfolgreich sind. Im Berichtsjahr stieg die Pünktlichkeitsrate auf der Achse Luino um 16 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr und erreichte 69%. Mit diesem Ergebnis dürfen wir uns jedoch nicht zufrieden geben, da unser Ziel weiterhin im Erreichen einer Pünktlichkeitsquote von 95% besteht.

In den letzten Dezemberwochen sahen wir uns infolge des Fahrplanwechsels und der Einführung der durchgehenden Traktion einigen Schwierig-

keiten gegenüber, die auf Schnittstellenprobleme an den Grenzübergängen zurückzuführen waren. Zum Grossteil wurden diese Probleme im Laufe weniger Wochen behoben. Die anderen Aspekte in Bezug auf die Bahnressourcen (Lokomotiven, Lokomotivführer, Zugtrassen) werden in den ersten Monaten des Jahres 2005 gelöst.

#### **Produktivität**

Im Rahmen einer langfristig angelegten Strategie setzte sich Hupac zum Ziel, die Produktivität regelmässig zu erhöhen und so die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs nachhaltig zu sichern. Nachdem bereits im Jahr 2003 erste Erfolge zu verzeichnen waren, konnte im Berichtsjahr nochmals eine starke Verbesserung der Produktivität erreicht werden. Durch verschiedene strukturelle Anpassungen ist es gelungen, die Prozesse effizienter zu gestalten und dadurch die Produktivität, gemessen an der Laufleistung pro Hupac Wagen, um knapp 10% zu steigern. Die Anzahl der Sendungen pro Mitarbeiter konnte um 11% zu erhöht werden.

#### **Lagerlogistik**

Über das Tochterunternehmen Fidia Divisione Magazzini Generali bietet Hupac ihren Kunden umfangreiche Dienstleistungen im Bereich Lagerlogistik an. Die in unmittelbarer Nähe des Terminals Busto Arsizio gelegene Anlage verfügt über Lagerhäuser, Stellflächen für Ladeeinheiten sowie Büroflächen. Verschiedene Kunden haben der Fidia im vergangenen Geschäftsjahr logistische Aufgaben übertragen, so dass die Kapazitäten der Anlage heute voll ausgelastet sind.





RAILION

G2000 - 03 SF

## Information Technology

### Information Technology

Informationssysteme spielen eine zentrale Rolle im Betrieb des kombinierten Verkehrs. 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.

2004 hat Hupac den maritimen Verkehr weiter ausgebaut und zahlreiche neue Verkehrsrelationen eingeführt. Das IT-Team unterstützte diese Aktivitäten mit der Implementierung neuer Supportfunktionen für die betroffenen Terminals.

Auch die Terminalerweiterung Busto/Gallarate forderte die IT-Spezialisten der Hupac heraus. Eine Anlage dieser Dimension stellt hohe Ansprüche an das Umschlagshandling. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat Hupac neue Systeme für die Platzverwaltung und innovative Informatiklösungen für den Be- und Entladung projiziert. Bei Inbetriebnahme des Terminals sollen die neuen Systeme auf dem ganzen Areal zur Anwendung kommen.

### e-Services

Für Cesar, das Kundeninformationssystem der Hupac, wurden im Berichtsjahr wichtige Weichen gestellt. Im April gründeten Hupac, Cemat, Kombiverkehr, Novatrans sowie die

Dachorganisation UIRR die Betreibergesellschaft Cesar Information Services (CIS). Das in Brüssel ansässige Unternehmen bietet e-Services für den intermodalen Verkehr an: von der Fahrplanabfrage bis zur Buchung, vom Tracking & Tracing bis zu Informationen bei Unregelmässigkeiten. Das Onlinesystem wird kontinuierlich mit Informationen in Echtzeit von den Informatiksystemen der beteiligten Operateure gespeist. Ziel der neuen Gesellschaft ist es, den Nutzerkreis kundenseitig zu erweitern und neue Kombi-Operateure als Partner zu gewinnen.

2004 war das Jahr der Konsolidierung von Cesar bei den europäischen Kunden. Jede Woche erhält Cesar Informationen über 62.000 Transporte und 250.000 Statusdaten. Die derzeit 300 registrierten Nutzer können über die Webseite [www.cesar-online.com](http://www.cesar-online.com) jede Phase ihrer Verkehre überwachen.

Im Mittelpunkt der Entwicklung der e-Services standen im Jahr 2004 die wachsenden Anforderungen seitens der Kunden und der Partner (Bahnen, Häfen, Lieferanten) in Bezug auf den elektronischen Datenaustausch. Transporteure mit hohem Sendungsvolumen buchen unsere Leistungen direkt aus ihren Speditionssystemen über eine XML-Schnittstelle. Die Buchung wird automatisch in das Informatiksystem der Hupac integriert. Das e-Booking erhöht die Qualität der Buchungseingabe und reduziert den Zeit- und Kostenaufwand.





## Engineering

### Rollmaterial

Hupac verfügt über eine breite Palette von innovativen Wagen für die Relationen des Shuttle Net und der Rollenden Autobahn. Mit 3.519 Einheiten bietet die Wagenflotte den Kunden zahlreiche Vorteile.

### Shuttle Net

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

### Rollende Autobahn

- ▶ Transport von Lkw bis 44 Tonnen
- ▶ Seit 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 Instandhaltung wird die Verfügbarkeit der Wagen verbessert. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Bauteile und technische Qualitätskontrollen sollen zukünftig die Laufleistung der Wagen erhöhen.

Im Jahre 2004 wurden 75 Doppeltragwagen und 90 Mega Doppeltragwagen für Shuttle Net-Verkehre ausgeliefert. Die Wagenflotte der Rollenden Autobahn wurde um 60 Einheiten aufgestockt. Mit diesen neuen 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 2005 vorgesehen.

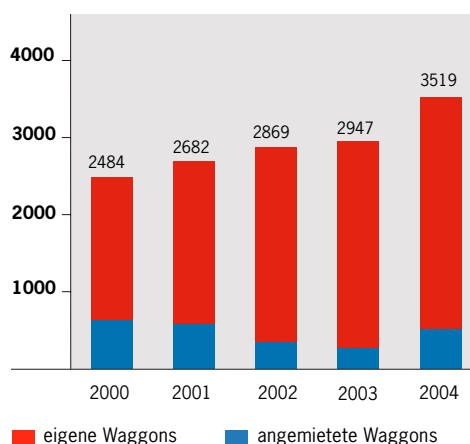
### Fahrzeugkodierung

Hupac verfügt über eine interne Fachstelle für die Kodierung der Strassenfahrzeuge. Diese müssen bei einem europäischen Bahnunternehmen für den Transport auf der Schiene zugelassen sein, damit die Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Bahnwaggon auf der gewünschten Bahnstrecke gewährleistet ist. Im Zeitraum von 2000 bis 2004 führte Hupac knapp 9.900 Kodierungen im Auftrag der Kunden durch.

### Terminal Busto/Gallarate

Die Bauarbeiten der Terminalerweiterung in Gallarate schritten im Berichtsjahr zügig voran. Die Fertigstellung ist unverändert per Juli 2005 vorgesehen. Die Anlage wird mit zwei Kranmodulen zu je drei Gleisen und insgesamt sechs Portalkränen dem Betrieb übergeben werden.

### Rollmaterialbestand





## Mitarbeiter

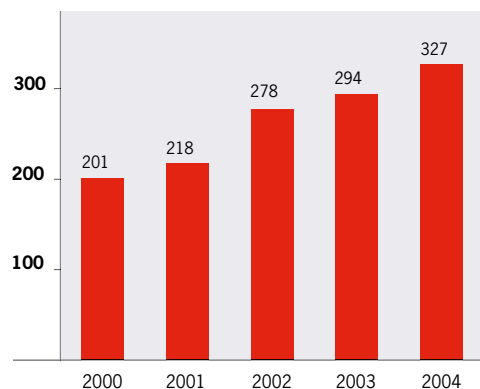
Ende des Geschäftsjahrs 2004 zählte die Hupac Gruppe 327 Mitarbeiter. Davon waren 115 Personen für Hupac Intermodal AG in der Schweiz tätig. In Italien arbeiteten 152 Personen für Hupac SpA und 34 Personen für Fidia SpA. Die Tochtergesellschaften in Deutschland und Niederlande beschäftigten insgesamt 15 Mitarbeiter.

Hupac setzt seit jeher auf gut ausgebildetes und motiviertes Personal mit ausgeprägter interkultureller Kompetenz. Bei der Hupac Intermodal AG stand das vergangene Jahr ganz im Zeichen der Vorbereitung auf die sich verändernden Rahmenbedingungen. Mit internen Kursen über Change Management sowie über Präsentations- und Verhandlungstechniken wurden die Mitarbeiter für die neuen Herausforderungen im liberalisierten Umfeld geschult.

Als grösster Arbeitgeber der Hupac Gruppe hat die Hupac SpA im Berichtsjahr ein Personalmanagementsystem eingeführt. Die bevorstehende Terminalerweiterung Busto/Gallarate stellt hohe Anforderungen an das Personalwesen, insbesondere was die Schulung und die Optimierung der organisatorischen Abläufe betrifft. Mit Kursen zur Förderung der Polyvalenz und On-the-job-Training für neue Mitarbeiter bereitet sich Hupac SpA auf die neuen Aufgaben vor.

Der Liberalisierungsprozess erfordert von jedem Mitarbeiter ein hohes Ausmass an Flexibilität, um sich der neuen Situation anzupassen. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken an dieser Stelle allen Mitarbeitern für ihr Engagement und den täglichen Einsatz zur Erreichung unserer Geschäftsziele.

**Personal der Hupac Gruppe**





## Corporate Governance

### Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2004 bestand die Hupac Gruppe aus insgesamt neun Unternehmen (s. Abbildung 1, 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 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.

### Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr verfügte die Hupac AG über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio. Am Unternehmen sind rund 90 Aktionäre beteiligt. 72% des Kapitals wird von Transport- und Speditionunternehmen aus der Schweiz, aus Deutschland, Italien, Frankreich und den Niederlanden gehalten, 28% von Bahnunternehmen.

### Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen (s. Abbildung 2, Seite 2). 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

Die Abbildung 3 auf Seite 2 skizziert das Management der Hupac Gruppe per Ende des Berichtsjahres. Im September übernahm Mark Jansen die betriebliche Leitung der Hupac Intermodal NV mit Sitz in Rotterdam.

### 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.

### 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 Alpen transit – die Kosten nicht voll durch Markterlöse abdecken. Aufgrund verschiedener Gesetzesgrundlagen unterstützt der Bund deshalb die Anbieter von Dienstleistungen im intermodalen Verkehr in finanzieller Hinsicht.

Folgende Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG und Termini 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).



Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was bis zum Jahr 2041 inklusiv Zinsen einem Betrag von rund CHF 112,2 Mio. entspricht (s. Tabelle unten). 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 stellen sich die durchschnittlichen Fördermassnahmen pro Sendungskilometer durch die Schweiz bei der Rollenden Autobahn und beim Verkehr Shuttle Net (UKV) im Verhältnis 3:1 dar (s. Grafik unten).

### Risk Management

Im Berichtsjahr fand in der Hupac Gruppe eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Risiken statt. Im Vordergrund stand die operative Tätigkeit auf den Terminals und auf den Strecken. Primäre Risiken sind Unfälle mit möglichen Schäden an Gütern und Personen. Anhaltende Streckenunterbrüche, Entgleisungen, Störfälle, aber auch die Risiken Feuer, Wasser und Diebstahl sind weitere Stichworte.

Daneben wurden alle Risiken an den Arbeitsplätzen der Belegschaft untersucht. Im administrativen Bereich wurde das Inkassowesen, Wechselkursrisiken und Deckungslücken bei Verträgen näher beleuchtet. Im IT-Bereich sind vor allem die Zuverlässigkeit der Hard- und Softwaresysteme sowie der Datenübertragungslinien zu erwähnen. Im Bereich Engineering sind u.a. die Unterhaltsproblematik des Rollmaterials sowie die Qualität bei Projektierung und Bau von Terminalinfrastrukturen wichtige Themen. Nicht zuletzt wurden auch gesetzgeberische Risiken berücksichtigt, wie zum Beispiel die Entwicklung der Betriebsbeiträge durch die Eidgenossenschaft.

In der Schweiz haben alle Bereichsleiter und im Ausland alle Niederlassungsleiter ihre spezifischen Risiken vollständig aufgelistet. Für jedes Risiko wurden die eingeleiteten Massnahmen, Termine und Verantwortlichkeiten festgehalten. Eine Risikobeurteilungsmatrix mit der Gewichtung aller Risiken nach deren Eintretenswahrscheinlichkeit bzw. deren Schadensausmass schafft den notwendigen Überblick und dient als Entscheidungsgrundlage für die Priorisierung der Massnahmen.

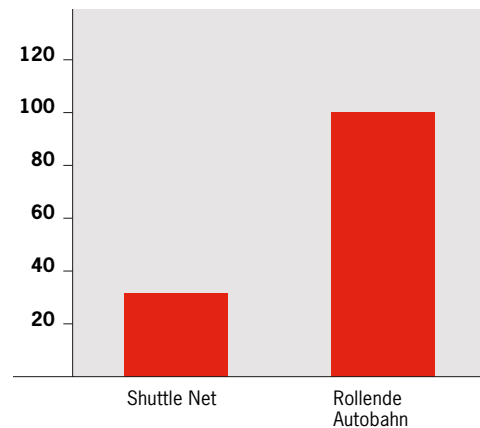
Die Geschäftsleitung informiert den Verwaltungsrat regelmässig über den Stand der Risikosteuerung im Allgemeinen und über die Bearbeitung spezifischer Risiken im Einzelnen.

### 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.

### Fördermittel 2004 für Shuttle Net und Rollende Autobahn

pro Sendungskilometer in der Schweiz, indiziert; 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



## Konsolidierte Jahresrechnung

### Konsolidierte Erfolgsrechnung 2004 und 2003

Beträge in 1 000 CHF	2004	2003
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	348 597	301 591
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	(260 097)	(217 143)
<b>Bruttogewinn</b>	<b>88 500</b>	<b>84 448</b>
Personalaufwand	(23 960)	(22 041)
Allgemeiner Aufwand	(11 003)	(10 389)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(46 027)	(43 509)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	1 813	420
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(18)	(116)
<b>Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</b>	<b>9 305</b>	<b>8 813</b>
Finanzertrag	360	220
Finanzaufwand	(1 441)	(1 813)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	343	994
Währungsdifferenzen	(173)	(195)
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>8 394</b>	<b>8 019</b>
Betriebsfremder Ertrag	199	306
Betriebsfremder Aufwand	0	(50)
Ausserordentlicher Ertrag	1 158	733
Ausserordentlicher Aufwand	(57)	(611)
<b>Gewinn vor Steuern</b>	<b>9 694</b>	<b>8 397</b>
Steuern	(3 096)	(2 373)
<b>Jahresgewinn</b>	<b>6 598</b>	<b>6 024</b>
Minderheitsanteile	(41)	(64)
<b>Jahresgewinn der Gruppe</b>	<b>6 557</b>	<b>5 960</b>

## Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2004 und 2003

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2004 31.12.2003

### AKTIVEN

#### UMLAUFVERMÖGEN

Flüssige Mittel	44 378	32 409
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	53 113	45 635
- gegenüber Dritten	52 091	45 191
- gegenüber Aktionären	1 022	444
Andere Forderungen	15 122	8 454
Lager/Werkstattinventar	1 067	1 205
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	14 225	4 632
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>127 905</b>	<b>92 335</b>

#### ANLAGEVERMÖGEN

Finanzanlagen	20 525	20 216
- Beteiligungen	18 652	18 131
- Kauttionen und andere finanzielle Aktiven	657	409
- Latente Steuerguthaben	1 216	1 676
Sachanlagen	208 375	197 557
- Anzahlungen für Sachanlagen	27 707	14 175
- Technische Anlagen	9 865	10 904
- Rollmaterial	84 529	81 761
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	1 848	2 012
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	81 799	85 967
- Andere Sachanlagen	2 627	2 738
Immaterielle Anlagen	988	1 409
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>229 888</b>	<b>219 182</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>357 793</b>	<b>311 517</b>

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2004 31.12.2003

### PASSIVEN

#### FREMDKAPITAL

##### Kurzfristiges Fremdkapital

Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	7 250	6 649
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	31 726	33 875
- gegenüber Dritten	26 428	33 803
- gegenüber Aktionären	5 298	72
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	2 863	3 190
Passive Rechnungsabgrenzungs- posten	56 815	37 658
Kurzfristige Rückstellungen	19 208	9 305
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>117 862</b>	<b>90 677</b>

##### Langfristiges Fremdkapital

Langfristige Verbindlichkeiten	144 560	131 244
Langfristige Rückstellungen	34 554	33 019
Latente Steuerschulden	2 795	3 014
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>181 909</b>	<b>167 277</b>

<b>Total Fremdkapital</b>	<b>299 771</b>	<b>257 954</b>
---------------------------	----------------	----------------

Minderheitsanteile	1 020	1 079
--------------------	-------	-------

#### EIGENKAPITAL

Aktienkapital	20 000	20 000
Reserven	31 379	26 994
Umrechnungsdifferenzen	(934)	(470)
Jahresgewinn der Gruppe	6 557	5 960
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>57 002</b>	<b>52 484</b>

<b>Total Passiven</b>	<b>357 793</b>	<b>311 517</b>
-----------------------	----------------	----------------

**Konsolidierte  
Geldflussrechnung  
2004 und 2003**

Beträge in 1 000 CHF	2004	2003
Konzernergebnis	6 557	5 960
Abschreibung Sachanlagen	42 121	36 156
Abschreibung immaterielle Anlagen	488	474
Erhöhung Rückstellungen	1 218	7 127
Auflösung Rückstellungen	0	(139)
Nettogewinn aus Veräusserung von Sachanlagen	(1 610)	(304)
Fremdwährungsdifferenzen	1 573	(4 212)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(343)	(994)
Minderheitsanteile	(59)	120
Erhöhung der Guthaben	(23 633)	(11 346)
Veränderung des Inventars	118	(41)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	27 049	(6 123)
<u>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</u>	<u>53 479</u>	<u>26 678</u>
Investition in Sachanlagen	(65 194)	(39 530)
Desinvestition von Sachanlagen	12 562	8 658
Investition in immaterielle Anlagen	(74)	(260)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	0
Investition in Finanzanlagen	(658)	(128)
Desinvestition von Finanzanlagen	239	0
<u>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</u>	<u>(53 125)</u>	<u>(31 260)</u>
Erhöhung der langfristigen Verbindlichkeiten	13 355	19 430
Dividenden	(1 600)	(1 600)
<u>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</u>	<u>11 755</u>	<u>17 830</u>
<u>Veränderung</u>	<u>12 109</u>	<u>13 248</u>
<u>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</u>	<u>32 409</u>	<u>18 800</u>
<u>Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung</u>	<u>(140)</u>	<u>361</u>
<u>Flüssige Mittel am Ende der Periode</u>	<u>44 378</u>	<u>32 409</u>

## Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2004

### 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. Die konsolidierte Bilanz auf den 31. Dezember 2004 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von 4,0 Millionen Franken (Vorjahr: 3,4 Millionen Franken).

#### 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 von höchstens fünf 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

Voll- oder quotenkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2004	31.12.2003
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	95,19	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 %	
		31.12.2004	31.12.2003
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

Reserven zugeordnet. Anteile von Minderheitsaktionären am Eigenkapital werden in der Bilanz und Anteile am Erfolg in der Erfolgsrechnung separat ausgewiesen.

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 Franken 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 Preisminderungen ausgewiesen. Die Erlöse aus Lieferungen und

Leistungen umfassen den Umsatz mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten für erbrachte Leistungen im Verkehrsnetz 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	
	31.12.2004	31.12.2003	2004	2003
CHF/EUR	1,5456	1,5706	1,5437	1,5210

## Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Reserven	Umrechnungs- differenzen	Total	Minderheits- anteile
Saldo am 1. Januar 2003	20 000	28 594	(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	32 954	(470)	52 484	1 079
Umrechnungsdifferenzen			(203)	(203)	(14)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			(256)	(256)	
Erhöhung Beteiligungen				0	(86)
Anpassung Umrechnungsdifferenzen		5	(5)	0	
Verkauf Minderheitsbeteiligung		20		20	
Dividende Muttergesellschaft		(1 600)		(1 600)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2004		6 557		6 557	41
Saldo am 31. Dezember 2004	20 000	37 936	(934)	57 002	1 020

## Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2004	31.12.2003
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	1 401	4 722
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	117 545	87 326
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.	0	247
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	142 301	148 059



## **Bericht des Konzernprüfers an die Generalversammlung zur konsolidierten Jahresrechnung 2004**

Als Konzernprüfer haben wir die konsolidierte Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, von Seite 25 bis Seite 30) der Hupac SA für das am 31. Dezember 2004 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 Anwen-

dung 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, 15. April 2005

# Jahresrechnung Hupac AG

## Erfolgsrechnung 2004 und 2003

Beträge in 1 000 CHF	2004	2003
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	65 959	44 672
Gestehungskosten	(21 803)	(1 310)
<b>Bruttogewinn</b>	<b>44 156</b>	<b>43 362</b>
Allgemeiner Aufwand	(863)	(1 075)
Abschreibungen Sachanlagen	(36 308)	(30 487)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(36)	(46)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(2)	(4 412)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	1 074	176
Gewinn aus Veräusserung von Beteiligungen	136	0
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	0	(77)
<b>Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</b>	<b>8 157</b>	<b>7 441</b>
Finanzertrag	271	504
Finanzaufwand	(1 387)	(1 745)
Währungsdifferenzen	76	(48)
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>7 117</b>	<b>6 152</b>
Ausserordentlicher Ertrag	22	26
Ausserordentlicher Aufwand	0	(3)
<b>Jahresgewinn vor Steuern</b>	<b>7 139</b>	<b>6 175</b>
Steuern	(1 620)	(1 395)
<b>Jahresgewinn</b>	<b>5 519</b>	<b>4 780</b>

## 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. Der starke Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist darauf zurückzuführen, dass die Hupac AG das Rollmaterial ab 01.01.2004 inkl. Unterhaltskosten vermietet hat. Auf der anderen Seite ist auch die Anzahl der zu vermietenden Wagen gegenüber dem Vorjahr weiter angestiegen.

Die *Gestehungskosten* haben durch den Abschluss des neuen Unterhaltsvertrages zwischen Hupac AG und SBB Cargo AG stark zugenommen. Bis Ende 2003 sind die Unterhaltskosten direkt vom Operateur Hupac

Intermodal AG bezahlt worden. Nach Abzug der *Gestehungskosten* ergibt sich im Berichtsjahr 2004 ein gegenüber dem Vorjahr um ca. CHF 0,8 Mio. erhöhter *Bruttogewinn*.

Der *allgemeine Aufwand* hat sich um mehr als CHF 0,2 Mio. vermindert.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* sind um gut CHF 5,8 Mio. angestiegen. Dies ist vor allem auf die höhere Auslieferung von Rollmaterial im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Für Investitionen während der Berichtsperiode konnten im Rahmen der Wirtschaftsförderung erhöhte Abschreibungssätze angewendet werden.

Im Gegensatz zum Vorjahr sind im Geschäftsjahr 2004 fast keine *Rückstellungen und Wertberichtigungen* notwendig geworden.

Der *Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen* ist vornehmlich auf den Verkauf von Ersatzteilen für den Rollmaterialunterhalt entstanden.

Nach den Finanzpositionen weist die Hupac AG im Berichtsjahr 2004 ein *ordentliches Betriebsergebnis* von CHF 7,117 Mio. aus. Nach Berücksichtigung der ausserordentlichen Positionen und des Steueraufwands resultiert im Geschäftsjahr 2004 ein *Jahresgewinn* von CHF 5,519 Mio.

## Bilanz per 31. Dezember 2004 und 2003

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2004 31.12.2003

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2004 31.12.2003

### AKTIVEN

#### UMLAUFVERMÖGEN

Flüssige Mittel	3 192	2 500
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12 492	7 033
- gegenüber Dritten	2 691	886
- gegenüber Konzerngesellschaften	8 928	5 853
- gegenüber Aktionären	1 023	444
- Delkredere	(150)	(150)
Andere Forderungen	360	315
- gegenüber Dritten	360	315
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	5 225	1 078
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>21 269</b>	<b>10 926</b>

#### ANLAGEVERMÖGEN

Finanzanlagen	33 865	33 043
- Beteiligungen	27 918	27 294
- Darlehen	5 945	5 747
- Übrige Finanzanlagen	2	2
Sachanlagen	84 393	91 886
Immaterielle Anlagen	53	89
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>118 311</b>	<b>125 018</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>139 580</b>	<b>135 944</b>

### PASSIVEN

#### FREMDKAPITAL

##### Kurzfristiges Fremdkapital

Schulden aus Lieferungen und Leistungen	6 567	726
- gegenüber Dritten	1 263	654
- gegenüber Konzerngesellschaften	6	0
- gegenüber Aktionären	5 298	72
Kurzfristige Darlehen	7 250	6 649
- von Dritten	7 000	6 649
- von Aktionären	250	0
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	404	799
- gegenüber Dritten	404	799
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	8 061	5 252
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>22 282</b>	<b>13 426</b>

##### Langfristiges Fremdkapital

Langfristige Verbindlichkeiten	54 433	61 683
- gegenüber Dritten	42 000	49 000
- gegenüber Konzerngesellschaften	11 683	12 683
- gegenüber Aktionären	750	0
Langfristige Rückstellungen	14 150	16 039
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>68 583</b>	<b>77 722</b>

<b>Total Fremdkapital</b>	<b>90 865</b>	<b>91 148</b>
---------------------------	---------------	---------------

#### EIGENKAPITAL

Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 502	4 442
Statutarische Reserven	18 300	15 300
Bilanzgewinn	5 913	5 054
- Gewinnvortrag	394	274
- Jahresgewinn	5 519	4 780
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>48 715</b>	<b>44 796</b>

<b>Total Passiven</b>	<b>139 580</b>	<b>135 944</b>
-----------------------	----------------	----------------

### Bemerkungen zur Bilanz

Die Position *Umlaufvermögen* ist per Ende 2004 von gut CHF 10,9 Mio. im Vorjahr auf etwas über CHF 21,2 Mio. angewachsen, was insbesondere auf die Erhöhung der *Forderungen aus Lieferungen und Leistungen* zurückzuführen ist.

Die *Finanzanlagen* stehen in etwa gleicher Höhe wie im Vorjahr zu Buche, während die *Sachanlagen* auf knapp CHF 84,4 Mio. zurückgegangen sind.

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat sich am Ende des Berichtsjahres 2004 auf über CHF 139,5 Mio. erhöht.

Auf der Passivseite haben sich die *Schulden aus Lieferungen und Leistungen* stark erhöht, was wiederum mit den neuen Geschäftsbeziehungen bezüglich des Rollmaterialunterhalts zu tun hat.

Die Position *langfristige Verbindlichkeiten* hat durch grössere Rückzahlungen an die Hausbanken stark vermindert werden können.

Die Hupac AG weist per Jahresende 2004 ein *Eigenkapital* von gut CHF 48,7 Mio. aus, was einer Eigenkapitalquote von 34,9% entspricht und eine leichte Verbesserung gegenüber dem Vorjahr darstellt.

## Anhang der Jahresrechnung 2004

### 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	31.12.2004	31.12.2003
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	15 005	13 249
2.2 Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten	0	247

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

2.3 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	79 496	88 880
---	--------	--------

#### 2.4 Wesentliche Beteiligungen

Gesellschaft	Geschäftstätigkeit	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2004	31.12.2003
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb/Bahnbetrieb	EUR 2 040	95,19	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
Cesar Information Services Scarl, Brüssel	Datenverarbeitungsdienste für Kunde	EUR 100	25,10	00
RAIpin AG, Bern	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 300	30,00	30,00
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 am 1. Januar 2003	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 Reserven			2 300	(2 300)	0
Jahresgewinn				4 780	4 780
Saldo am 31. Dezember 2003	20 000	4 442	15 300	5 054	44 796
Dividende				(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60		(60)	0
Zuweisung an Statutarische Reserve			3 000	(3 000)	0
Jahresgewinn				5 519	5 519
Saldo am 31. Dezember 2004	20 000	4 502	18 300	5 913	48 715

### 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

		2004
Gewinnvortrag	CHF	393 920
Jahresgewinn	CHF	5 518 629
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	CHF	5 912 549

Antrag des Verwaltungsrates:

Dividende	CHF	1 600 000
Zuweisung an Allgemeine Reserve	CHF	60 000
Zuweisung an Statutarische Reserven	CHF	4 000 000
Vortrag auf neue Rechnung	CHF	252 549
	CHF	5 912 549

## **Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2004**

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, von Seite 32 bis Seite 35) der Hupac AG für das am 31. Dezember 2004 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, 15. April 2005



**Hupac SA**

Viale R. Manzoni 6

CH-6830 Chiasso

Tel. +41 91 6952800

Fax +41 91 6952801

E-mail [info@hupac.ch](mailto:info@hupac.ch)

[www.hupac.com](http://www.hupac.com)

