

Geschäftsbericht 2005





Inhalt	Profil der Hupac Gruppe	2
	Vorwort	4
	Geschäftsjahr 2005	6
	Intermodal Services	9
	Interne Logistik	15
	Information Technology	17
	Engineering	18
	Mitarbeiter	21
	Corporate Governance	22
	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 Service Provider	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

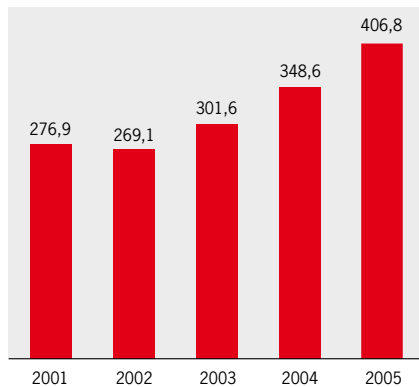
Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	49	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2007
Daniel Nordmann	51	Vizepräsident seit 2001	Schweizer	2001	2007
Theo Allemann	68	Mitglied	Schweizer	1999	2007
Dr. Thomas Baumgartner	52	Mitglied	Italiener	1990	2007
Thomas Hoyer	56	Mitglied	Deutscher	1988	2007
Bruno Planzer	63	Mitglied	Schweizer	1989	2007
Peter Hafner	50	Sekretär	Schweizer	1999	2007

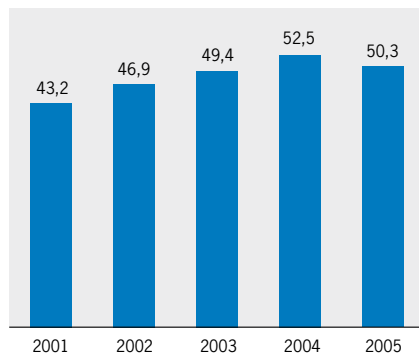
Geschäftsleitung der Hupac Gruppe

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 Mark Jansen <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> Rainer Papenfuss <i>Direktor</i>	Termi AG Peter Hafner <i>Direktor</i>	Termi SpA Angelo Grassi <i>Vizepräsident</i>

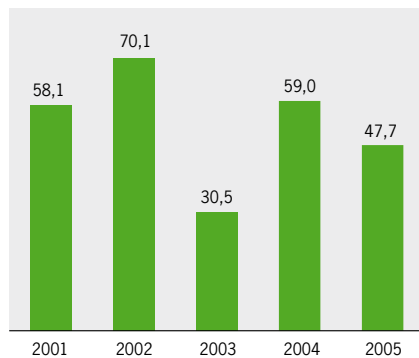
Umsatz
in Mio. CHF



Cash flow
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
ohne Anzahlungen, in Mio. CHF



Gründungsjahr 1967

Aktienkapital CHF 20 Mio.

Aktionäre 98

Kapitalstruktur 72% Logistik- und Transportunternehmen
28% Bahnen

Geschäftsfelder

Shuttle Net

- ▶ Kontinentalverkehre
 - ▶ Maritime Hinterlandverkehre
- 76 Shuttlezüge pro Tag
495.659 Strassensendungen
8,7 Mio. Nettotonnen

Rollende Autobahn

- 6 Züge pro Tag
23.501 Strassensendungen
0,4 Mio. Nettotonnen

Betriebliche Ressourcen

Rollmaterial

- 4.019 Bahnwaggons
3 Streckenlokomotiven
4 Manöver-/Streckenlokomotiven
6 Manöverlokomotiven

Information Technology

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

Terminalbetrieb

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

Mitarbeiter

347

Qualität & Umwelt

Quality Management System
SN EN ISO 9001:2000

Environmental Management System
SN EN ISO 14001:2004

Finanzielle Resultate

Jahresumsatz CHF 406,8 Mio. (EUR 262,7 Mio.)
Jahresgewinn CHF 6,5 Mio. (EUR 4,2 Mio.)
Cash flow CHF 50,3 Mio. (EUR 32,5 Mio.)

Verlagerungspolitik: Durchhaltevermögen ist gefordert



Hupac hat 2005 zum ersten Mal in ihrer Geschichte mehr als 500.000 Lkw-Sendungen von der Strasse auf die Schiene verlagert. Das Verkehrswachstum betrug erfreuliche 15,9 Prozent. Zwei Meilensteine haben das vergangene Jahr geprägt: die Eröffnung des neuen Terminals Busto Arsizio-Gallarate und das Konzept der international durchgehenden Traktion.

Dank des neuen Umschlagterminals können wir in den nächsten Jahren im Alpen transit weiter wachsen. Wir sind uns bewusst, dass neue Terminals in Europa heute fünf und mehr Jahre Planungshorizont brauchen – deshalb bereiten wir schon jetzt die nächsten Projekte vor.

2005 war das erste Jahr mit international durchgehender Traktion von über 15.000 Hupac Zügen. Die Umstellung von nationaler zu durchgehender Führung der Züge kommt einer Revolution in der europäischen Bahnlandschaft gleich. Die Erwartungen haben sich weitgehend erfüllt: Die Pünktlichkeitsrate, d.h. der Anteil der Züge mit weniger als einer Stunde Verspätung, hat sich weiter verbessert, und die Produktivität konnte gesteigert werden. Allerdings bleibt noch viel zu tun, um die angestrebte Pünktlichkeit von über 90% zu erreichen.

Hupac ist der erste und einzige Operateur, der die Chancen der Marktöffnung der Bahn für sein gesamtes Leistungsangebot nutzt. Einige andere grosse europäische Operateure wurden dieser Chancen beraubt; die Staatsbahnen haben die

Mehrheit an ihnen kürzlich übernommen. Diese Entwicklung verzögert die Marktöffnung – für Hupac ist die Profilierung als grösster unabhängiger Operateur im europäischen Markt jedoch eine einmalige Chance.

Fünf Jahre nach Veröffentlichung des EU-Weissbuchs Verkehr und zwei Jahre nach Inkrafttreten des ersten Bahnpakets gibt es in den meisten EU-Ländern noch immer keinen echten Wettbewerb auf der Schiene. Viele Prozeduren sind zu schwerfällig und langsam, und die geltenden Direktiven werden nicht durchgesetzt. Neueinsteiger werden oft diskriminiert und "alte" Bahnen erhalten versteckte Subventionen über Defizit ausgleich und andere Kanäle. Was fehlt, sind unabhängige, aktive Regulierer, die entsprechende Kompetenzen haben und in den Markt eingreifen können, um Missstände zu beseitigen.

Die Gefahr der Re-Monopolisierung wächst, wenn es der EU nicht gelingt, die Marktöffnung wirksam durchzusetzen. Das wäre ein Bärendienst für die Zukunft des Systems Schiene in Europa – und würde in der Schweiz wohl auch den künftigen Erfolg der Verlagerungspolitik im Alpen transit in Frage stellen. Nur Wettbewerb vermag die Innovationen zu schaffen, die für zukünftige attraktive intermodale Angebote im Transitmarkt erforderlich sein werden.

Die Marktöffnung Schiene hat ganz erheblich zum bisherigen Erfolg der Schweizer Verlagerungspolitik beigetragen. Sie hat – zusammen mit der



finanziellen Förderung – den kombinierten Verkehr beflügelt. Er ist von 2000 bis 2005 um ganze 50 Prozent gewachsen. Ohne neue Operateure und innovative Modelle der durchgehenden Traktion wäre dieses Wachstum undenkbar gewesen. Wettbewerb belebt den Markt!

Und die Verlagerung greift: Von 2000 bis 2005 ist die Zahl der Lastwagen, die durch die Schweizer Alpen fuhr, von 1,4 auf 1,2 Millionen (-14%) gesunken. Ganz im Gegensatz zum Brenner, wo der Lkw-Transit in diesen fünf Jahren um 27 Prozent zugenommen hat.

Der Weg der Marktöffnung ist steinig. Er erfordert Durchhaltevermögen – bei den betroffenen Unternehmen, aber auch in der Politik, in Brüssel und in Bern. In der Schweiz stehen bald entscheidende Weichenstellungen an:

- ▶ Das Trassenpreissystem muss korrigiert werden – es ist nicht korrekt, dass ein Hupac Zug dreimal so stark belastet wird wie ein Intercity-Zug.
- ▶ Mit der Bahnreform 2 ist ein aktiver Regulierer zu schaffen, der die Marktöffnung vorantreibt – vergleichbar mit der Comcom im Telekomsektor.
- ▶ Das neue Güterverkehrsverlagerungsgesetz soll die (pro Sendung laufend sinkende) finanzielle Förderung der Transit-Verlagerung nach 2010 sichern.
- ▶ Die öffentliche Hand als Mehrheitseignerin von SBB Cargo und BLS Cargo muss sich Tendenzen der Re-Monopolisierungen bei den Bahnen vehement widersetzen.

Hupac geht die Zukunft optimistisch an – für 2006 wird dank neuer Angebote im Markt wieder ein zweistelliges Wachstum der Verkehre erwartet.

An dieser Stelle danke ich Ihnen als Kunde, Aktionär und Partner von Hupac für das Vertrauen, das Sie in unsere Firma setzen. Mit unserem Tun wollen wir auch zukünftig einen aktiven Beitrag zu einer nachhaltigen und sicheren Güterverkehrslogistik in Europa leisten.



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

Chiasso, den 12. Mai 2006



Geschäftsjahr 2005

Zweistelliges Verkehrswachstum

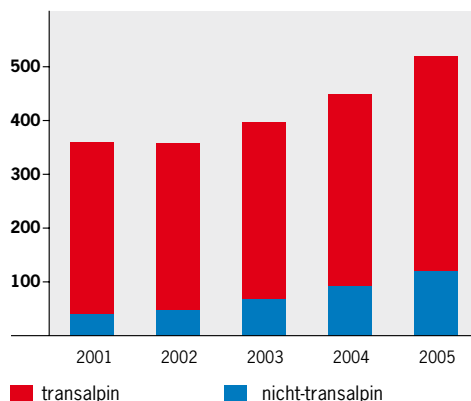
Hupac erzielte im Berichtsjahr ein erfreuliches Verkehrswachstum von 15,9%. Das Kerngeschäft Shuttle Net (unbegleiteter kombinierter Verkehr) schloss mit einem Rekordzuwachs von 17,2% ab. Der transalpine Verkehr zwischen Italien bzw. dem Tessin und dem Norden Europas wies mit einer Steigerung von 13,3% ein deutlich höheres Wachstum als im Vorjahr auf. Im nicht-transalpinen Verkehr betrug der Zuwachs 31,2%.

Mit diesem Ergebnis leistete Hupac einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Von zentraler Bedeutung war die Kapazitätserweiterung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate. Nach einem verhaltenen Start im ersten Semester stieg die Verkehrsnachfrage in der zweiten Jahreshälfte stark an. Der Mehrverkehr sowie verschiedene neue Züge konnten auf der im September eröffneten Anlage abgewickelt werden. Die Kapazität des 240.000 m² grossen Terminals beträgt anfänglich 23 und mittelfristig 30 Zugspare pro Tag.

Es erweist sich einmal mehr, dass für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung ausreichende Umschlagkapazitäten von entscheidender Bedeutung sind. Im unter Terminalmangel leidenden Norditalien reicht die erweiterte Anlage bei Weitem nicht aus. Es braucht zusätzliche Terminals, auch in Hinblick auf die Chancen, die mit der Eröffnung der NEAT-Tunnel 2007 und 2015 gegeben sind. Auch nördlich der Alpen besteht Handlungsbedarf.

Verkehrsentwicklung nach Typologie

Strassensendungen in 1000



Innovatives Produktionsmodell

Die positive Verkehrsentwicklung des Jahres 2005 ist auch auf die erfolgreiche Umsetzung des Konzepts der durchgehenden Bahntraktion zurückzuführen. Dieses innovative Produktionsmodell verbessert die Qualität und Effizienz des Zugverkehrs und trägt dazu bei, das Entwicklungspotential des kombinierten Verkehrs noch besser auszuschöpfen. 2004 schrieb Hupac die Bahntraktion für ihre Züge international aus und nahm als einer der ersten Operateure die Chancen der Bahnreform wahr. Seit 2005 fahren alle transalpinen Züge der Hupac grenzüberschreitend von der Quelle bis zum Ziel in durchgehender Leistungsverantwortung. Die Bahnpartner der Hupac – SBB Cargo, Stinnes Intermodal, Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo und Rail4Chem – konnten Schnittstellen abbauen und die Produktivität erhöhen. Eine Vorreiterrolle nahm SBB Cargo ein, die als einziges Bahnunternehmen im Alpentransit aus eigener Hand produziert.

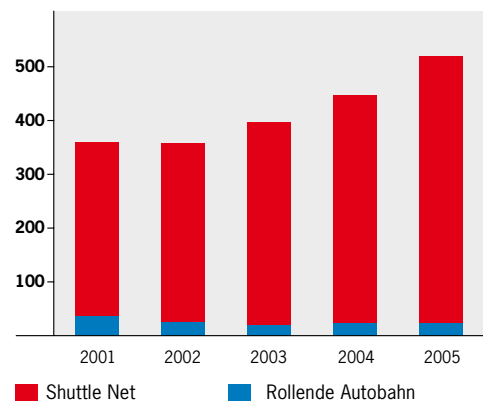
Erste Verbesserungen konnten bei der Pünktlichkeit erreicht werden, wobei das Qualitätsziel von 90% jedoch nicht erreicht wurde.

Unabhängigkeit als Stärke

Die Hupac AG mit Sitz in Chiasso, 1967 gegründet, ist zu 72% im Besitz von Logistik- und Transportunternehmen und zu 28% von Bahnunternehmen. Dank dieser Eigentümerstruktur kann das Unternehmen unabhängig im Interesse der Kunden im liberalisierten Marktumfeld agieren. Hupac setzt sich konsequent für den Liberalisierungsprozess in Europa ein. Zahlreiche einst private Kombi-Operateure wurden in letzter Zeit durch die traditionellen Bahnunternehmen übernommen. Dadurch besteht die Gefahr, dass die Dynamik der Bahnliberalisierung gebremst wird.

Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



Ausblick für das Jahr 2006

Auch im Geschäftsjahr 2006 setzt sich Hupac ein zweistelliges Wachstum zum Ziel. Mit neuen Produkten soll die Attraktivität des Shuttle Net weiter erhöht werden. Dabei gilt es, die Kapazität des erweiterten Terminals Busto Arsizio-Gallarate optimal zu nutzen.

Die Nord-Süd-Verbindungen stellen weiterhin die Hauptverkehrsachse der Hupac dar. Wachstumsmärkte sind Benelux, Deutschland und Skandinavien. Durch die EU-Osterweiterung wächst jedoch auch die Bedeutung der Ost-West-Verkehre. Nach der Einführung von Zügen von/nach Mitteldeutschland und Polen im vergangenen Jahr können bei entsprechender Nachfrage weitere Relationen zwischen Osteuropa und Italien aufgelegt werden.

Im ersten Quartal 2006 zeichnet sich eine positive Verkehrsentwicklung ab. Oberste Priorität für das laufende Geschäftsjahr ist die Optimierung des Produktionssystems der durchgehenden Traktionsverantwortung und die weitere nachhaltige Steigerung der Pünktlichkeitsrate.

Die Geschäftsleitung der Hupac dankt an dieser Stelle den Kunden und Mitarbeitern, den Bahnen, Behörden und Partnern für die gute Zusammenarbeit.

Highlights

Januar Bestellung von 75 Doppeltragwagen für Container und Wechselbehälter

April Rezertifizierung des Quality und Environmental Management System der Hupac Gruppe gemäss ISO 9001 und 14001

Juni Bestellung von 200 Tragwagen für Container und 150 Taschenwagen für Megatrailer

Juni Inbetriebnahme eines neuen Mobilkrans mit Russpartikelfilter in Stabio; Bestellung eines weiteren Krans gleicher Bauart für den Terminal Chiasso

September Einweihung der erweiterten Terminalanlage Busto Arsizio-Gallarate in Anwesenheit der schweizerischen und italienischen Minister Moritz Leuenberger und Pietro Lunardi

September Eröffnung eines Repräsentanzbüros im dänischen Taulov

Oktober Erste Testfahrten des satellitengestützten Zugüberwachungssystems auf der Strecke Singen ↔ Milano

November Verkehrsaufnahme mit dem neu konzipierten Taschenwagen V

Dezember Beitritt zum Verband ERFCEP European Rail Freight Customers Platform

Verkehrsentwicklung

	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Shuttle Net						
<i>Transalpin</i>						
Transit	352.369	310.003	13,7	6.506.000	5.644.000	15,3
Import/Export CH	10.490	13.637	-23,1	192.000	238.000	-19,3
National CH	12.134	7.289	66,5	179.000	93.000	92,5
Gesamt	374.993	330.929	13,3	6.877.000	5.975.000	15,1
<i>Nicht-transalpin</i>						
Import/Export CH	56.987	53.697	6,1	817.000	764.000	6,9
Übriges Europa	63.679	38.252	66,5	1.009.000	572.000	76,4
Gesamt	120.666	91.949	31,2	1.826.000	1.336.000	36,7
Gesamt	495.659	422.878	17,2	8.703.000	7.311.000	19,0
Rollende Autobahn	23.501	25.153	-6,6	437.000	474.000	-7,8
Gesamtverkehr	519.160	448.031	15,9	9.140.000	7.785.000	17,4

HUPAC



P15



Intermodal Services

Shuttle Net

Im Geschäftsfeld Shuttle Net erzielte Hupac eine Mengensteigerung um 72.781 auf 495.659 Strassensendungen, was einem Zuwachs von 17,2% entspricht. Hauptwachstumsträger waren die Verkehre Benelux ↔ Italien, insbesondere durch die Übernahme der Verkehre Zeebrugge ↔ Italien im November 2004. Starke Zuwächse verzeichnete ebenfalls der Verkehr Skandinavien ↔ Italien. Das Marktsegment "Andere europäische Verkehre nicht-transalpin" wuchs überproportional um 66,5% durch die Einführung neuer Verkehrsverbindungen.

Zahlreiche Shuttle Net-Produkte werden gemeinsam mit der italienischen Cemat und der deutschen Kombiverkehr entwickelt und betrieben. An dieser Stelle danken wir unseren Partnern für die gute Zusammenarbeit.

Transitverkehr transalpin

Nach einem verhaltenen Start im ersten Halbjahr 2005 stieg die Nachfrage im zweiten Semester stark an. Mit einer Verkehrssteigerung von 13,7% wurden 352.369 Strassensendungen abgewickelt. Nachfolgend skizzieren wir die Entwicklung der einzelnen Marktsegmente.

Skandinavien ↔ Italien

Die eingeleiteten Massnahmen zur Qualitätsverbesserung begannen zu greifen. Die wöchentlichen Abfahrtsfrequenzen zwischen Taulov und Busto Arsizio wurden von acht auf neun Zugspare, zwischen Taulov und Malmö von vier auf fünf Zugspare erhöht. Dank dieser Verbesserungen gelang es, neue Verkehre für die Schiene zu akquirieren und so eine Verkehrssteigerung von 11,7% zu erreichen. Starke Wachstumsträger waren die Verkehre von Schweden und Norwegen, während die Volumen von Dänemark aufgrund von Produktionsverlagerungen leicht rückläufig waren.

Norddeutschland ↔ Italien

Durch Neuakquisitionen konnten die Volumen um 8,3% gesteigert werden. Weiterhin stellen wir eine grosse Nachfrage nach Transportleistungen in die baltischen Staaten und in zunehmendem Masse auch nach Russland fest.

Baden-Württemberg ↔ Italien

Bedingt durch Verkehrsverschiebungen aufgrund von neuen Betriebskonzepten konnte der Verkehr auf dem Vorjahresniveau gehalten werden. Zur Verbesserung der Marktleistung wurden die wöchentlichen Abfahrtsfrequenzen erhöht. Im Oktober 2005 wurde ein Feederzug zwischen Singen und Kornwestheim eingeführt, der den

Neue Produkte 2005

Januar Einführung der Shuttleverbindung Ludwigshafen ↔ Zeebrugge und Aufnahme des Verkehrs Oleggio ↔ Zeebrugge mit vier Abfahrten pro Woche und Richtung

Januar Einführung des Shuttlezugs Singen ↔ Duisburg

Mai Verkehrsaufnahme mit drei wöchentlichen Abfahrten von Antwerpen und Ludwigshafen nach Polen

Juni Einführung eines täglichen Shuttlezugs Genk ↔ Busto via Frankfurt

September Einführung einer täglichen Shuttleverbindung Busto ↔ Padua

September Verlegung der Verbindung Antwerpen ↔ Oleggio in den Gateway-Terminal Busto

Oktober Anbindung diverser Short Sea-Anleger in Rotterdam mittels Rail-Feeder an das Hupac Shuttle Net

Oktober Einführung des Feederzugs Singen ↔ Kornwestheim

November Einführung des Shuttles Antwerpen ↔ Ludwigshafen

süddeutschen Wirtschaftsraum besser an das Hupac Shuttle Net anbindet. Die Verbindung Basel Weil ↔ Busto verzeichnete einen Zuwachs von 6,6% dank der Akquisition von Neuverkehren. Insgesamt konnten die Volumen in diesem Segment um 2,0% erhöht werden.

Rhein/Ruhr ↔ Italien

Die 2004 eingeführte Verbindung Duisburg ↔ Novara, die den Verlad von Sattelauflegern mit einem Profil von P400 ermöglicht, erfreut sich einer starken Nachfrage. Die Abfahrtsfrequenzen wurden von drei auf vier Zugspare pro Woche erhöht. Dagegen musste die Verbindung Köln ↔ Brescia wegen mangelnder Akzeptanz zum September 2005 eingestellt werden. Die durch diese Einstellung resultierenden Volumenrückgänge konnten bis Ende Jahr nicht vollumfänglich wettgemacht werden, sodass wir im Marktsegment Rhein/Ruhr ↔ Italien einen leichten Rückgang von 0,3% zu verzeichnen haben.



Rhein/Main ⇌ Italien

Nach einem eher verhaltenen Start aufgrund von operativen Problemen konnten auf der neu eingeführten Verbindung Frankfurt ⇌ Busto Neuverkehre akquiriert werden. Mit einem Volumenzuwachs von 6,5% wurde das Niveau von 2003 wieder erreicht. Die Verbindung Ludwigshafen ⇌ Brescia musste im Herbst 2005 mangels Marktakzeptanz eingestellt werden. Positiv wirkten sich die Gateway-Verkehre Ostdeutschland ⇌ Italien via Ludwigshafen aus. Hier konnten die Volumen um 19,0% gesteigert werden.

Niederlande ⇌ Italien

Wie bereits im Vorjahr gelang es Hupac erneut, die Volumen in diesem Segment um 14,8% zu steigern. Insbesondere die Verkehrsverdichtung der Verbindung Rotterdam ⇌ Novara via Lötschberg, wo auch der Verlad von Sattelauflegern mit der Kodifizierung P400 möglich ist, trug zur positiven Entwicklung bei. Weitere Einflussfaktoren sind die von Hupac aufgebauten Feederdienste per Bahn zu den diversen Short-Sea-Kais in Rotterdam. Sie erlauben den Kunden, Schnittstellen abzubauen.

Belgien ⇌ Italien

Die Übernahme der Eurocombi-Verbindungen zwischen Italien und Zeebrugge im November 2004 bewirkte eine Verkehrssteigerung von 81,3% im Berichtsjahr. Daneben erzielten wir Sendungszuwächse auf der Verbindung Antwerpen ⇌ Oleggio, die im September in den neu eröffneten Terminal Busto Arsizio-Gallarate verlegt wurde. Hier sind Gateway-Anschlüsse nach Mittel- und Süditalien möglich. Zur besseren Erschließung des südbelgischen Wirtschaftsraums wurde im Juni 2005 zudem eine neue Verkehrsverbindung zwischen Genk und Busto eröffnet.

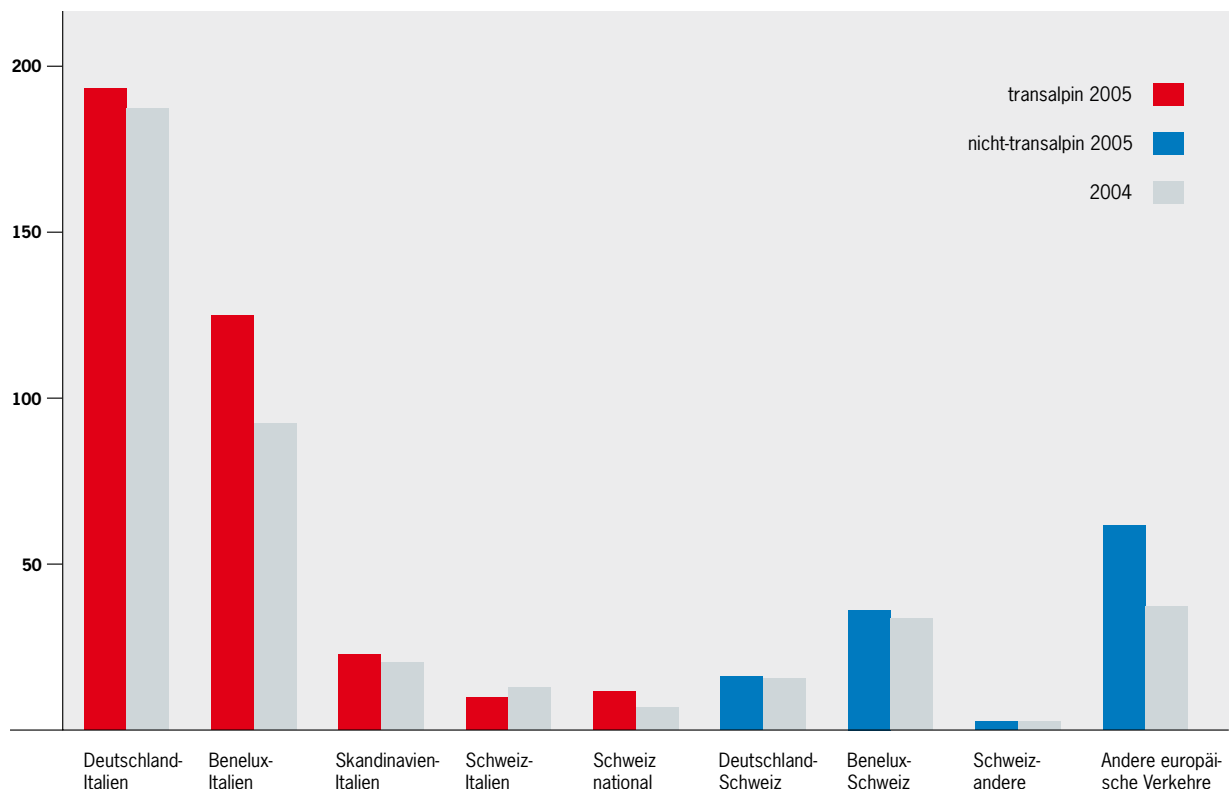
Import/Export Schweiz transalpin

Der Verkehrsrückgang von 23,1% ist hauptsächlich auf Produktionsverschiebungen zurückzuführen.

Binnenverkehr Schweiz transalpin

Die im Oktober 2004 eingeführte verbesserte Marktleistung – zwei Zugpaare pro Tag zwischen Aarau und Stabio sowie ein Zugpaar pro Tag zwischen Basel und Chiasso – bewirkte einen Volumenzuwachs von 66,5%. Durch die ausserordentlich gute Qualität konnten wir auf diesen Verbindungen Neuverkehre von Früchten und Gemüse auf die Schiene verlagern.

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net
Strassensendungen in 1000



Import/Export Schweiz nicht-transalpin

Die positive Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre setzte sich mit einem Zuwachs von 6,1% fort. Insbesondere der maritime Verkehr zwischen Belgien und der Schweiz entwickelte sich – nicht zuletzt wegen der Niederwassers des Rheins – äusserst positiv. Leichte Verkehrssteigerungen konnten auch zwischen Deutschland und der Schweiz sowie zwischen Skandinavien und der Schweiz dank der Einführung eines neuen Betriebskonzepts erzielt werden.

Andere europäische Verkehre nicht-transalpin

Im Marktsegment der nicht-transalpinen Europa-Verkehre trugen diverse neue Verbindungen zu einem Wachstum von 66,5% bei. Im Mai 2005 eröffneten wir die Verbindung Antwerpen ↔ Warschau/Poznan/Slawkow. Ab Ludwigshafen wurden neue Relationen nach Polen, Zeebrugge und Antwerpen eingeführt. Ab Singen legten wir eine Verbindung nach Duisburg auf, wodurch auch Süddeutschland Anschluss an das Ruhrgebiet und die Westhäfen erhält. Zur verbesserten Anbindung von Nordostitalien an unser Shuttle-Netzwerk wurde im Herbst eine tägliche Verbindung zwischen Busto und Padua eingeführt.

Maritimverkehr

Der Maritimverkehr hat im Berichtsjahr ein Volumen von 57.000 TEU erreicht, was einer Zunahme um 15,2% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Das starke Verkehrsaufkommen in den Häfen Nordeuropas, die lange Trockenheit der grossen europäischen Flusssysteme, vor allem des Rheins, und in der Folge der dramatische Kapazitätsmangel bei der Binnenschifffahrt zwischen Antwerpen/Rotterdam und Basel führten im Berichtsjahr eine Situation herbei, in der alle Akteure der Transportkette zur Suche nach neuen Lösungen aufgefordert waren.

Die Inbetriebnahme des erweiterten Terminals in Busto Arsizio-Gallarate im September 2005 ermöglichte die Konzentration von Verkehren, die früher auf anderen Terminals abgewickelt wurden, in einen einzigen Hub. Über schnelle Shuttleverbindungen schuf Hupac die ersten "Landbridges" zwischen dem südeuropäischen Hafen Genua und den drei nordeuropäischen Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen.



Verbindungen des Shuttle Net

Rollende Autobahn

Das Ergänzungsangebot Rollende Autobahn, das knapp 5% des Verkehrsvolumens der Hupac ausmacht, verzeichnete im Berichtsjahr ein Volumen von 23.501 Strassensendungen. Dies entspricht einem Verkehrsrückgang von 6,6%. Gründe dafür sind die generell schwierige konjunkturelle Situation sowie das niedrige Bahnprofil auf der Gotthardstrecke, das den Transit auf Lkw bis 3,80 Meter Eckhöhe beschränkt. Mit Spezialwagen können Lkw bis 4 Meter Eckhöhe zwischen Basel und Lugano befördert werden. Diese extra tiefgelegten Wagen sind jedoch nur in der Schweiz zugelassen. Für die Strecken Freiburg ⇄ Lugano und Singen ⇄ Milano stehen die Zulassungen in Italien sowie in Deutschland noch aus. Dies unterstreicht einmal mehr die Notwendigkeit eines europäisch harmonisierten Zulassungsverfahrens.

2005 wurde die Verbindung Lugano-Basel Dreispitz mit vier Zugsparen pro Woche eingestellt. Auf der Relation Lugano ⇄ Freiburg wurde die Verkehrsdichte um vier Zugspare und auf der Relation Singen ⇄ Milano um ein Zugpaar pro Woche verringert. Letztere Anpassung erfolgte auch im Hinblick auf ein überarbeitetes Rollmaterialwartungskonzept, welches Kosten spart und Ressourcen optimiert.

Die Zielsetzungen für das Jahr 2006 beschränken sich auf die Konsolidierung der bestehenden Verkehre. Leider muss wegen infrastruktureller Unterhaltsarbeiten im Tunnel Monte Olimpino II mit neuen Schwierigkeiten gerechnet werden.

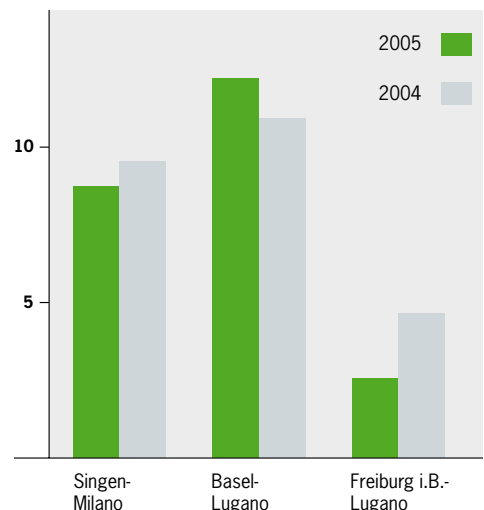


Verbindungen der Rollenden Autobahn



Entwicklung der Rollenden Autobahn

Strassensendungen in 1000





HUPAC

norfolk



925



Interne Logistik

Bahntraktion

Eines der Hauptziele des Geschäftsjahres 2005 bestand in der Konsolidierung des Systems der durchgehenden Traktion. Während zuvor jedes Bahnunternehmen national produzierte, erbringen nun die Bahnen die Traktionsleistungen grenzüberschreitend in durchgehender Leistungsverantwortung, allein oder gemeinsam mit Partnern. Die Vorteile liegen im Abbau verschiedener Schnittstellen an den Grenzbahnhöfen, in der Produktivitätssteigerung der auch grenzüberschreitend zirkulierenden Lokomotiven sowie im verbesserten Informationsaustausch, da nur noch ein Ansprechpartner für die gesamte Strecke zuständig ist. Diese Vorteile bilden die Basis für Qualitätsvereinbarungen mit unseren Bahnpartnern.

Das Bahnunternehmen der Hupac SpA hat im Berichtsjahr die Traktionsleistungen für den Leewagentransport von und zu den Werkstätten zwischen Chiasso und Gallarate intensiviert. Unser Bahnunternehmen spielt ausserdem eine wichtige Rolle bei der Schulung unseres Personals für die typischen Tätigkeiten des Bahnsektors wie Rangieren, Zugsformation usw. in unseren Terminals in Italien.

Terminals

Im Jahr 2005 konnte der Terminal Busto Arsizio-Gallarate seine Umschlagstätigkeit deutlich steigern. Besonders signifikant war dies im letzten Quartal nach der Inbetriebnahme der Terminalerweiterung im September 2005. Auch der Gateway-Verkehr, bei dem die Sendungen von/nach Italien weitergeleitet werden, erzielte einen starken Anstieg.

Mit dem Terminalausbau sichert sich Hupac Kapazitäten für das angestrebte Wachstum im kombinierten Verkehr. Züge, die seit Mitte der 90er Jahre aus Kapazitätsmangel auf Satellitenterminals ausgelagert wurden, können seit September 2005 wieder nach Busto Arsizio-Gallarate geführt werden. Den Kunden ermöglicht die Konzentration des Verkehrs auf einen Standort eine rationelle Organisation der Zubring- und Abholfahrten.

Der neue Terminalabschnitt in Busto Arsizio-Gallarate ist zunächst nur mit einem Modul mit drei Portalkränen und fünf Schienensträngen in Betrieb. Neu sind die Verbindungen Antwerpen ⇄ Busto mit zwölf Zugpaaren pro Woche, Hamburg/Hannover ⇄ Busto, früher Desio, mit fünf Zugpaaren pro Woche sowie Busto ⇄ Padua mit ebenfalls fünf Zugpaaren pro Woche. Der Terminal Busto Arsizio-Gallarate fertigt insgesamt rund 110 Zugpaare pro Woche ab.

Pünktlichkeit der Züge

Im Berichtsjahr ist die Pünktlichkeit der Züge auf 75% gestiegen. Diese Qualitätsverbesserung ist auf die erfolgreiche Umsetzung des Konzepts der durchgehenden Traktion zurückzuführen. Der angestrebte weitere Anstieg der Pünktlichkeit wurde durch zahlreiche externe Faktoren wie Unwetter, Unfälle, Streiks usw. verhindert. Hupac hält weiterhin am Ziel einer Pünktlichkeit von mindestens 90% fest. Gemeinsam mit unseren Partnern arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung und Stabilisierung unseres Verkehrssystems.

Qualität und Umwelt

Hohe Servicequalität ist eine wichtige strategische Vorgabe der Hupac Gruppe. Die Anforderungen der Kunden wollen wir mit flexiblen und zuverlässigen Dienstleistungen erfüllen. Um dieses Ziel effizient zu erreichen, investieren wir kontinuierlich in die Weiterentwicklung unseres Quality Management System. Im April 2005 erzielte Hupac dank des Einsatzes aller Mitarbeiter die Rezertifizierung gemäss ISO 9001. Die niederländische Niederlassung Hupac Intermodal NV wurde erstmals in diesen wichtigen Zertifizierungsprozess miteinbezogen.

Auch das Umweltmanagementsystem wurde im Berichtsjahr gemäss ISO 14001 rezertifiziert. Beim Bau der Terminalerweiterung Busto Arsizio-Gallarate wurden die Umweltbelange weitestgehend berücksichtigt. Desweiteren sind im Berichtsjahr zwei neue Mobilkräne mit Feinstaubfiltern auf den Terminals Chiasso und Stabio in Betrieb genommen worden.

Produktivität

Hupac setzt sich zum Ziel, die Produktivität kontinuierlich zu erhöhen und so die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs nachhaltig zu sichern. Bereits in den Vorjahren konnten durch verschiedene strukturelle Verbesserungen gute Resultate erzielt werden. Im Berichtsjahr stieg die Produktivität, gemessen an der Anzahl der Sendungen pro Mitarbeiter im Hauptsitz, um 14%. Ebenso sind die durchschnittlichen Produktivitätskennziffern der umgeschlagenen Ladeeinheiten pro Person auf den Terminals im einstelligen Prozentbereich gewachsen. Auch die Laufleistung pro Wagen hat zugenommen.

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-Gallarate gelegene Anlage verfügt über Lagerhäuser, Stellflächen für Ladeeinheiten sowie Büroräumlichkeiten. Die Kapazität der Anlage ist gut ausgelastet.



Information Technology

Integrierte Softwarelösung Goal

Informationssysteme spielen eine zentrale Rolle für den kombinierten Verkehr. 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, ist Goal heute das in Europa am weitesten verbreitete System für den Betrieb des kombinierten Verkehrs.

Das Konzept der durchgehenden Traktion mit verschiedenen Bahnpartnern stellt neue Anforderungen an die Laufkontrolle der Züge, denn jede Bahngesellschaft verwendet eigene Zugüberwachungssysteme. Um den Kunden zuverlässige Echtzeit-Informationen über die Position der Züge zu geben, entwickelte Hupac im Berichtsjahr ein eigenes Satellitenkontrollsystem in Zusammenarbeit mit einem führenden Schweizer Spezialisten. Über das Softwaresystem Goal wird der Transportplan für jede Verbindung an eine auf dem Zug installierte GPS-Einheit weitergeleitet. Diese registriert die Position des Zugs an verschiedenen Kontrollpunkten und liefert die entsprechenden Daten über Abweichungen vom theoretischen Transportplan. Diese Daten werden in die Goal-Software eingespeist und ergeben dort einen aktuellen Status der Zugbewegungen.

Das neue System erspart das aufwendige Auskunftsabfragen bei den diversen Eisenbahngesellschaften und ermöglicht eine einheitliche, integrierte Information. Die Testphase für das Projekt wurde Ende 2005 erfolgreich abgeschlossen. Die Einführung ist ab Anfang 2006 in mehreren Phasen geplant.

Auch die Terminalerweiterung Busto Arsizio-Gallarate stellte hohe Anforderungen an die IT-Spezialisten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr implementierte Hupac neue Systeme für die Abstellplatzverwaltung und innovative Informatiklösungen für den Be- und Entlad auf dem neuen Areal. Mittelfristig sollen die neuen Systeme auf der ganzen Anlage zur Anwendung kommen.

Kundeninformationssystem Cesar

Das Kundeninformationssystem Cesar hat sich im Berichtsjahr zufriedenstellend entwickelt. Das System wird von der Cesar Information Services (CIS) mit Sitz in Brüssel verwaltet und bietet e-Services für den intermodalen Verkehr, von der Fahrplanabfrage bis zur Buchung, vom Tracking & Tracing bis zur Information bei Unregelmäßigkeiten. Cesar wird kontinuierlich mit Informationen in Echtzeit von den Informatiksystemen der beteiligten Operateure – Cemat, Hupac, Kombiverkehr, Novatrans – gespeist.

2005 war das Jahr der Konsolidierung von Cesar bei den europäischen Kunden. Insgesamt wurden 2,3 Millionen Ladeeinheiten überwacht. Die derzeit 320 registrierten Nutzer können über die Webseite www.cesar-online.com jede Phase ihrer Verkehre überwachen.

Im Mittelpunkt der Entwicklung der e-Services standen im Jahr 2005 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

Jahr für Jahr investiert Hupac in die Beschaffung von neuem Rollmaterial. Im Berichtsjahr erweiterten wir den Wagenbestand um 14,2% auf 4.019 Wagenmodule. Ausserdem wurden 500 Wagenmodule im Wert von rund 45 Mio. CHF bestellt. Für das Jahr 2006 ist die Anschaffung von weiterem Rollmaterial vorgesehen.

Die Wagen werden in enger Zusammenarbeit mit den Herstellern entwickelt und entsprechen den sich ändernden Kunden- und Marktanforderungen. Der neue Taschenwagen V beispielsweise ist für Megatrailer mit bis zu 3 Meter Innenhöhe konzipiert. Durch die tiefelegte Ladefläche des Wagens können hochvolumige Ladeinheiten auf Bahnstrecken mit eingeschränktem Lichtraumprofil befördert werden.

Mit den neuesten Wagen erfüllt Hupac die Anforderungen an den Lärmschutz. Rund 60% der Wagen sind mit geräuschmindernden Kunststoffsohlen ausgerüstet. Durch vorbeugende Instandhaltung wird die Verfügbarkeit der Wagen verbessert. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Bauteile und technische Qualitätskontrollen sollen die Laufleistung der Wagen erhöhen.

Für die Relationen des Shuttle Net und der Rollenden Autobahn steht eine breite Palette von innovativen Wagen zur Verfügung:

Shuttle Net

- ▶ Container-Tragwagen: mehr Zuladung durch Optimierung des Eigengewichts
- ▶ 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.

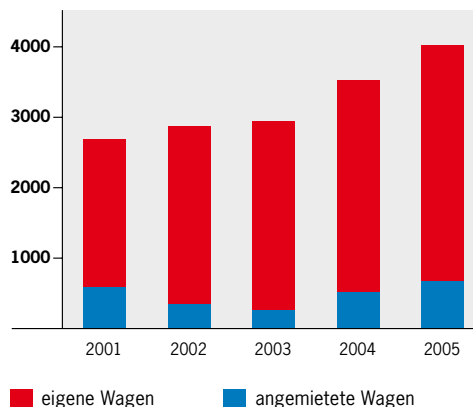
Rollende Autobahn

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

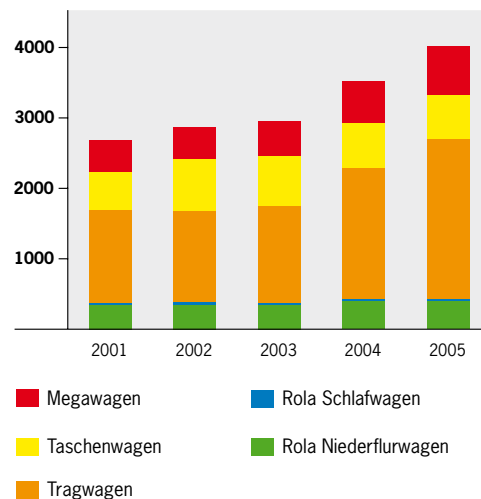
Fahrzeugkodierung

Hupac verfügt über eine interne Fachstelle für die Kodifizierung der Ladeinheiten. 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 2001 bis 2005 führte Hupac rund 17.000 Kodifizierungen im Auftrag der Kunden durch.

Rollmaterialbestand



Rollmaterial nach Bauart



Terminal Engineering

Am 9. September 2005 feierte Hupac die Eröffnung des erweiterten Terminals Busto Arsizio-Gallarate. Der italienische Verkehrsminister Pietro Lunardi und sein Schweizer Amtskollege Moritz Leuenberger gaben das Startsignal für den ersten Umschlag in der neuen Anlage. Mit einer Gesamtkapazität von anfänglich 23 und mittelfristig 30 Zugsparen pro Tag schafft der Terminal wichtige Voraussetzungen für den weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs.

Die Anlage entstand durch die Erweiterung des seit 1992 bestehenden Terminals Busto Arsizio auf einer angrenzenden Fläche im Gemeindegebiet von Gallarate. Die Terminalerweiterung wurde im Auftrag der Hupac Tochter Termini SpA projektiert und gebaut. Der Terminal wurde termingerecht und innerhalb des vorgesehenen Budgetrahmens fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Die Baukosten beliefen sich auf rund CHF 75 Mio. (EUR 50 Mio.). Die Finanzierung erfolgte vornehmlich über rückzahlbare Darlehen des Schweizer Bundes.

Der Terminal ist das Herzstück des europäischen Netzwerks Shuttle Net der Hupac. Er kombiniert den Standortvorteil einer zentralen, verkehrsgünstigen Lage mit einer leistungsfähigen Infrastruktur, bei der Effizienz und Sicherheit

höchsten Stellenwert haben. Die angewandten Lösungen erfüllen alle gesetzlichen Vorgaben; in vielen Fällen gehen sie sogar darüber hinaus. Beispiele sind das Mehrkammer-Abwassersystem für die kontrollierte Entsorgung in die örtliche Kanalisation und in das Biotop sowie das elektronische Signal- und Steuerungssystem für den internen Bahnverkehr. Fünf innovative Portalcräne garantieren Höchstleistungen. Die Kräne verfügen über eine automatische Ablesefunktion der Position der Ladeeinheiten auf dem Areal. Ausserdem nutzen sie die beim Betrieb entstehende kinetische Energie. Der so erzeugte Strom wird ins Netz eingespeist.

Umweltschutz und Anwohnerinteressen wurden bei der Terminalerweiterung umfassend berücksichtigt. Zu den umgesetzten Massnahmen gehören Sicherheitsvorkehrungen sowie Lärmschutz, Ersatzaufforstungen mit qualifiziertem Baumbestand, Biotop, Fluchttunnel unter dem Terminal für die Fauna und viele mehr.

Die Auslastung des neuen Terminals erfolgt stufenweise. Neben der Abwicklung zusätzlicher Züge werden in zwei Phasen die Züge des bisherigen Terminals auf den neuen Sektor verlegt, um eine umfassende Sanierung zu ermöglichen.





Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter der Hupac Gruppe stieg im Berichtsjahr 2005 von 327 auf 347. Davon entfallen 121 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, 198 Personen auf die Tochtergesellschaften Hupac SpA und Fidia SpA in Italien sowie 28 Personen auf die übrigen Filialen in Deutschland und Holland.

Unseren Mitarbeitern bieten wir attraktive Arbeitsbedingungen sowie die Möglichkeit der ständigen Aus- und Weiterbildung. Motivation, Teamgeist und Eigenverantwortung sind zentrale Bestandteile unserer Unternehmenskultur und bilden die Voraussetzung, um weiterhin kundenorientiert unter sich wandelnden Rahmenbedingungen zu handeln.

Im Berichtsjahr wurde die interne Kommunikation weiter verbessert. Unser Personal nimmt mehrmals jährlich an Informationsveranstaltungen über die Entwicklung der Rahmenbedingungen, neue Produkte und neue Ressourcen teil. Die internen Tagungen und Workshops sind zudem wichtige Anlässe, um Verbesserungspotentiale aufzuspüren und Optimierungen einzuleiten.

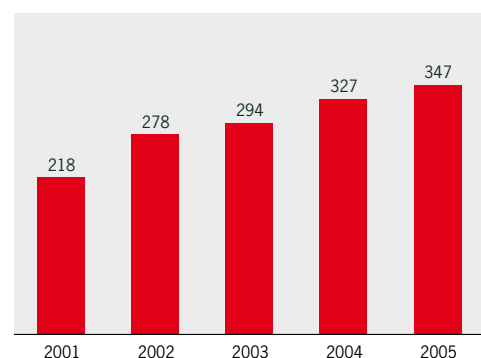
Desweiteren spielt das interne Vorschlagswesen "Voice" eine wichtige Rolle zur Qualitätsverbesserung. Den Mitarbeitern bietet sich die Gelegenheit, interne Probleme zu analysieren und der Unternehmensleitung entsprechende Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Dieses Vorschlagswesen ist seit einigen Jahren im Mutterhaus etabliert und soll nun auch auf die übrigen Tochterunternehmen der Hupac Gruppe ausgeweitet werden.

Bei den Weiterbildungsmaßnahmen stehen sicherheitsrelevante Themen sowie Fremdsprachen und IT-Anwendungen im Vordergrund. Speziell im Terminalbereich finden stetig Kurse statt, die unser Personal für die Umschlagsrisiken sensibilisieren und für den Umgang mit Gefahrgut schulen.

Ein internes Management-Trainee-Programm ermöglicht dem neu rekrutierten Personal, sich sprachlich und beruflich weiterzubilden und Stages in den verschiedenen Niederlassungen wahrzunehmen. Dies fördert unsere interkulturelle Kompetenz, von der unsere Kunden und Partner täglich profitieren.

Das abgelaufene Geschäftsjahr war von einem überdurchschnittlichen Wachstum geprägt. Dies verdanken wir nicht nur unseren Kunden, sondern auch unseren Mitarbeitern, die mit einem hohen Mass an Flexibilität und Engagement ein Jahr meistern konnten, das von nicht immer leichten Rahmenbedingungen und vor allem von umweltbedingten Streckenunterbrüchen gekennzeichnet war. Allen Mitarbeitern gebührt ein besonderer Dank im Namen des Verwaltungsrats und der gesamten Geschäftsleitung der Hupac Gruppe.

Personal der Hupac Gruppe



Corporate Governance

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2005 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.

In Dänemark ist im Berichtsjahr eine Vertretung der Hupac Intermodal gegründet worden. Sie nimmt die Interessen der Gesellschaft vor Ort wahr.

Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr verfügte die Hupac AG über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio. Am Unternehmen sind knapp 100 Aktionäre beteiligt. 72% des Kapitals wird von Transport- und Logistikunternehmen aus der Schweiz, aus Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich 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.

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. Die im Management-Letter festgehaltenen 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.

Für folgende Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG und Termini SpA erfolgte bzw. erfolgt die Finanzierung vornehmlich durch den Bund:

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

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was bis zum Jahr 2041 inklusiv Zinsen einem Betrag von rund CHF 109,6 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. Wie im Vorjahr stellen sich 2005 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

Hupac überwacht kontinuierlich die Risiken der Geschäftstätigkeit. Im Vordergrund steht die operative Tätigkeit auf den Terminals und 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 werden alle Risiken an den Arbeitsplätzen der Belegschaft erfasst. Im administrativen Bereich werden das Inkassowesen, Wechselkursrisiken und Deckungslücken bei Verträgen kontrolliert. 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 werden auch gesetzgeberische Risiken berücksichtigt, wie zum Beispiel die Entwicklung der Betriebsbeiträge durch die Eidgenossenschaft.

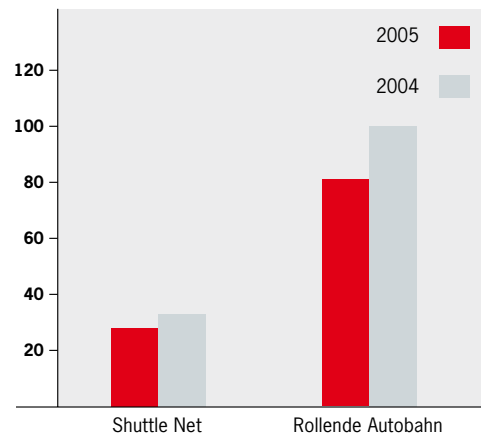
In der Schweiz listen alle Bereichsleiter und im Ausland alle Niederlassungsleiter ihre spezifischen Risiken vollständig auf. Für jedes Risiko werden die eingeleiteten Massnahmen, Termine und Verantwortlichkeiten festgehalten. Eine Risikobeurteilungsmatrix mit der Gewichtung aller Risiken nach deren 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 für Shuttle Net und Rollende Autobahn

pro Sendungskilometer in der Schweiz, indiziert; Rollende Autobahn 2004 = 100



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

Werte in 1000 CHF

Jahre	2005	2006	2007 - 2017	2018 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2041	2005-2041 Total
Darlehensrückzahlungen	263	3.489	3.806 3.806	3.544 3.544	2.551 2.551	2.020	317	98.722
Zinsen			318 - 833	251 - 753	32 - 159			10.840
Total	263	3.489	4.124 - 4.639	3.795 - 4.297	2.583 - 2.710	2.020	317	109.562



Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2005 und 2004

Beträge in 1 000 CHF	2005	2004
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	406 803	348 597
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	(318 124)	(260 097)
<u>Bruttogewinn</u>	<u>88 679</u>	<u>88 500</u>
Personalaufwand	(26 075)	(23 960)
Allgemeiner Aufwand	(11 164)	(11 003)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(43 834)	(46 027)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	280	1 813
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(19)	(18)
<u>Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</u>	<u>7 867</u>	<u>9 305</u>
Finanzertrag	470	360
Finanzaufwand	(1 380)	(1 441)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	1 816	343
Währungsdifferenzen	(92)	(173)
<u>Ordentliches Betriebsergebnis</u>	<u>8 681</u>	<u>8 394</u>
Betriebsfremder Ertrag	145	199
Ausserordentlicher Ertrag	172	1 158
Ausserordentlicher Aufwand	(123)	(57)
<u>Gewinn vor Steuern</u>	<u>8 875</u>	<u>9 694</u>
Steuern	(2 444)	(3 096)
<u>Jahresgewinn</u>	<u>6 431</u>	<u>6 598</u>
Minderheitsanteile	46	(41)
<u>Jahresgewinn der Gruppe</u>	<u>6 477</u>	<u>6 557</u>

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2005 und 2004

Beträge in 1 000 CHF 31.12.2005 31.12.2004

AKTIVEN

UMLAUFVERMÖGEN

Flüssige Mittel	29 858	44 378
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	68 762	53 113
- gegenüber Dritten	67 927	52 091
- gegenüber Aktionären	835	1 022
Andere Forderungen	21 538	15 122
Lager/Werkstattinventar	1 100	1 067
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	21 325	14 225
Total Umlaufvermögen	142 583	127 905

ANLAGEVERMÖGEN

Finanzanlagen	24 702	20 525
- Beteiligungen	22 314	18 652
- Kautionen und andere finanzielle Aktiven	959	657
- Latente Steuerguthaben	1 429	1 216
Sachanlagen	211 143	208 375
- Anzahlungen für Sachanlagen	34 974	27 707
- Technische Anlagen	9 561	9 865
- Rollmaterial	82 464	84 529
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	1 687	1 848
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	79 750	81 799
- Andere Sachanlagen	2 707	2 627
Immaterielle Anlagen	547	988
Total Anlagevermögen	236 392	229 888
Total Aktiven	378 975	357 793

Beträge in 1 000 CHF 31.12.2005 31.12.2004

PASSIVEN

FREMDKAPITAL

Kurzfristiges Fremdkapital

Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	250	7 250
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	49 702	31 726
- gegenüber Dritten	45 413	26 428
- gegenüber Aktionären	4 289	5 298
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	2 561	2 863
Passive Rechnungsabgrenzung- posten	50 488	56 815
Kurzfristige Rückstellungen	6 103	19 208
Total kurzfristiges Fremdkapital	109 104	117 862

Langfristiges Fremdkapital

Langfristige Verbindlichkeiten	157 634	144 560
Langfristige Rückstellungen	45 115	34 554
Latente Steuerschulden	2 593	2 795
Total langfristiges Fremdkapital	205 342	181 909

Total Fremdkapital	314 446	299 771
---------------------------	----------------	----------------

Minderheitsanteile	955	1 020
--------------------	-----	-------

EIGENKAPITAL

Aktienkapital	20 000	20 000
Reserven	37 825	31 379
Umrechnungsdifferenzen	(728)	(934)
Jahresgewinn der Gruppe	6 477	6 557
Total Eigenkapital	63 574	57 002

Total Passiven	378 975	357 793
-----------------------	----------------	----------------

**Konsolidierte
Geldflussrechnung
2005 und 2004**

Beträge in 1 000 CHF	2005	2004
Konzernergebnis	6 477	6 557
Abschreibung Sachanlagen	39 135	42 121
Abschreibung immaterielle Anlagen	489	488
Erhöhung Rückstellungen	10 408	1 218
Nettogewinn aus Veräusserung von Sachanlagen	(261)	(1 610)
Fremdwährungsdifferenzen	(796)	1 573
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(1 816)	(343)
Minderheitsanteile	(65)	(59)
Erhöhung der Guthaben	(29 612)	(23 633)
Veränderung des Inventars	(26)	118
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(8 700)	27 049
<u>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</u>	<u>15 233</u>	<u>53 479</u>
Investition in Sachanlagen	(61 385)	(65 194)
Desinvestition von Sachanlagen	20 399	12 562
Investition in immaterielle Anlagen	(46)	(74)
Investition in Finanzanlagen	(594)	(658)
Desinvestition von Finanzanlagen	350	239
<u>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</u>	<u>(41 276)</u>	<u>(53 125)</u>
Erhöhung der langfristigen Verbindlichkeiten	13 057	13 355
Dividenden	(1 600)	(1 600)
<u>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</u>	<u>11 457</u>	<u>11 755</u>
<u>Veränderung</u>	<u>(14 586)</u>	<u>12 109</u>
<u>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</u>	<u>44 378</u>	<u>32 409</u>
<u>Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung</u>	<u>66</u>	<u>(140)</u>
<u>Flüssige Mittel am Ende der Periode</u>	<u>29 858</u>	<u>44 378</u>

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2005

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 2005 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von 5,2 Millionen Franken (Vorjahr: 4,0 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 %	
			31.12.2005	31.12.2004
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	95,55	95,19
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 %	
		31.12.2005	31.12.2004
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,26
D & L Cargo NV	Boom (Belgien)	40,00	40,00
RAIpIn AG	Bern (Schweiz)	30,00	30,00
Cesar Information Services	Bruxelles (Belgien)	25,10	25,10

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	
	31.12.2005	31.12.2004	2005	2004
CHF/EUR	1,5561	1,5456	1,5481	1,5437

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Reserven	Umrechnungs- Differenzen	Total	Minder- heitsanteile
Saldo am 1. Januar 2004	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
Umrechnungsdifferenzen			95	95	6
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			111	111	
Erhöhung Beteiligungen				0	(25)
Anpassung Eigenkapital Assoziierte		1 489		1 489	
Dividende Muttergesellschaft		(1 600)		(1 600)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2005		6 477		6 477	(46)
Saldo am 31. Dezember 2005	20 000	44 302	(728)	63 574	955

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2005	31.12.2004
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	10	1 401
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	113 925	117 545
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.	19	0
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	173 861	142 301

Bericht des Konzernprüfers an die Generalversammlung zur konsolidierten Jahresrechnung 2005

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 2005 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 Schweizer Prüfungsstandards, 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, 14. April 2006

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2005 und 2004

Beträge in 1 000 CHF	2005	2004
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	66 240	65 794
Gestehungskosten	(24 093)	(21 803)
Bruttogewinn	42 147	43 991
Allgemeiner Aufwand	(753)	(863)
Abschreibungen Sachanlagen	(32 958)	(36 308)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(35)	(36)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(1 282)	(2)
Dividendenertrag	453	165
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	264	1 074
Gewinn aus Veräusserung von Beteiligungen	0	136
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(5)	0
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	7 831	8 157
Finanzertrag	241	271
Finanzaufwand	(1 330)	(1 387)
Währungsdifferenzen	11	76
Ordentliches Betriebsergebnis	6 753	7 117
Ausserordentlicher Ertrag	0	22
Jahresgewinn vor Steuern	6 753	7 139
Steuern	(1 660)	(1 620)
Jahresgewinn	5 093	5 519

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. Auf der einen Seite sind mehr Wagen vermietet worden, auf der anderen Seite sind die Lizenzgebühren leicht nach unten angepasst worden, was gesamthaft zu einer leichten Steigerung dieser Position von CHF 0,446 Mio. geführt hat.

Die *Gestehungskosten* haben um knapp CHF 2,3 Mio. zugenommen, was vornehmlich auf die Erhöhung der Unterhaltskosten zurückzuführen ist. Nach Abzug der *Gestehungskosten* ergibt sich im Berichtsjahr 2005 ein gegenüber dem Vorjahr um ca. CHF 1,8 Mio. kleinerer *Bruttogewinn*.

Der *allgemeine Aufwand* hat sich gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 0,1 Mio. vermindert.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* sind gegenüber dem Vorjahr auf Grund der kleineren Auslieferung von Rollmaterial um knapp CHF 3,4 Mio. zurückgegangen. Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Forderungen bilden den Inhalt der Position *Rückstellungen und Wertberichtigungen*.

Nach den Finanzpositionen weist die Hupac AG im Berichtsjahr 2005 ein *ordentliches Betriebsergebnis* von CHF 6,753 Mio. aus. Nach Berücksichtigung des Steueraufwands resultiert im Geschäftsjahr 2005 ein *Jahresgewinn* von CHF 5,093 Mio.

Bilanz per 31. Dezember 2005 und 2004

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2005 31.12.2004

Beträge in 1 000 CHF

31.12.2005 31.12.2004

AKTIVEN

UMLAUFVERMÖGEN

Flüssige Mittel	5 508	3 192
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8 388	12 492
- gegenüber Dritten	2 843	2 691
- gegenüber Konzerngesellschaften	4 860	8 928
- gegenüber Aktionären	1 805	1 023
- Delkreder	(1 120)	(150)
Andere Forderungen	404	360
- gegenüber Dritten	404	360
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1 495	5 225
Total Umlaufvermögen	15 795	21 269

ANLAGEVERMÖGEN

Finanzanlagen	34 525	33 865
- Beteiligungen	28 230	27 918
- Darlehen Dritte	825	508
- Darlehen Konzerngesellschaften	5 468	5 437
- Übrige Finanzanlagen	2	2
Sachanlagen	87 299	84 393
Immaterielle Anlagen	31	53
Total Anlagevermögen	121 855	118 311

Total Aktiven 137 650 139 580

PASSIVEN

FREMDKAPITAL

Kurzfristiges Fremdkapital

Schulden aus Lieferungen und Leistungen	7 740	6 567
- gegenüber Dritten	3 451	1 263
- gegenüber Konzerngesellschaften	1	6
- gegenüber Aktionären	4 288	5 298
Kurzfristige Darlehen	250	250
- von Aktionären	250	250
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	694	404
- gegenüber Dritten	694	404
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	6 308	8 061
Total kurzfristiges Fremdkapital	14 992	15 282

Langfristiges Fremdkapital

Langfristige Verbindlichkeiten	47 500	61 433
- gegenüber Dritten	47 000	49 000
- gegenüber Konzerngesellschaften	0	11 683
- gegenüber Aktionären	500	750
Langfristige Rückstellungen	22 950	14 150
Total langfristiges Fremdkapital	70 450	75 583

Total Fremdkapital 85 442 90 865

EIGENKAPITAL

Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 562	4 502
Statutarische Reserven	22 300	18 300
Bilanzgewinn	5 346	5 913
- Gewinnvortrag	253	394
- Jahresgewinn	5 093	5 519
Total Eigenkapital	52 208	48 715

Total Passiven 137 650 139 580

Bemerkungen zur Bilanz

Die Position *Umlaufvermögen* hat per Ende 2005 gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 5,5 Mio. auf knapp CHF 15,8 Mio. abgenommen, was insbesondere auf den Rückgang der *Forderungen aus Lieferungen und Leistungen* zurückzuführen ist.

Das *Anlagevermögen* hat sich hingegen gegenüber dem Jahr 2004 um gut CHF 3,5 Mio. erhöht, was sich insbesondere durch den Anstieg der *Sachanlagen* erklärt.

Auf der Passivseite ist die Position *kurzfristiges Fremdkapital* leicht und das *langfristige Fremdkapital* um gut CHF 5,1 Mio. zurückgegangen. Verbindlichkeiten gegenüber Dritten und insbesondere gegenüber Konzerngesellschaften sind während des Berichtsjahres zurückbezahlt worden.

Die Hupac AG weist per Jahresende 2005 ein *Eigenkapital* von gut CHF 52,2 Mio. aus, was einer Eigenkapitalquote von 37,9% entspricht und eine weitere Verbesserung gegenüber dem Vorjahr darstellt.

Anhang der Jahresrechnung 2005

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		31.12.2005	31.12.2004
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter		11 284	15 005
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen		93 011	79 496
2.3 Wesentliche Beteiligungen			
Gesellschaft	Geschäftstätigkeit	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in % 31.12.2005 31.12.2004
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 250	100,00 100,00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb/Bahnbetrieb	EUR 2 040	95,55 95,19
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	Service Provider	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	34,48 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 25,10
RAAlpin AG, Bern	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 300	30,00 30,00
SWE-Kombi AB, Helsingborg	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	SEK 100	45,00 45,00

3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Allgemeine Reserve	Statutarische Reserven	Bilanzgewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2004	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 Reserven			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
Dividende				(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60		(60)	0
Zuweisung an Statutarische Reserven			4 000	(4 000)	0
Jahresgewinn				5 093	5 093
Saldo am 31. Dezember 2005	20 000	4 562	22 300	5 346	52 208

4. Langfristige Verbindlichkeiten

Die langfristigen Verbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen gegenüber Banken von CHF 19,0 Mio. (im 2004: CHF 7,0 Mio.), welche formell innerhalb eines Jahres fällig werden, wirtschaftlich jedoch langfristigen Charakter haben.

5. Andere Angaben

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

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

		2005
Gewinnvortrag	CHF	252 549
Jahresgewinn	CHF	5 093 229
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	CHF	5 345 778

Antrag des Verwaltungsrates:

Dividende	CHF	1 600 000
Zuweisung an Allgemeine Reserve	CHF	60 000
Zuweisung an Statutarische Reserven	CHF	3 500 000
Vortrag auf neue Rechnung	CHF	185 778
	CHF	5 345 778

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2005

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 2005 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 Schweizer Prüfungsstandards, 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, 14. April 2006



Hupac AG

Viale R. Manzoni 6

CH-6830 Chiasso

Tel. +41 91 6952800

Fax +41 91 6952801

E-mail info@hupac.ch

www.hupac.com

