

Geschäftsbericht 2006





Geschäftsbericht 2006

Vorwort	2
----------------	---

Die Hupac Gruppe

Corporate Governance	7
Profil der Hupac Gruppe	8
Vision und Leitbild	11
Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport	12
Kommunikation	14



Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac

Wirtschaftliche Entwicklung	16
Verkehrsentwicklung	17
Qualität, Sicherheit und Produktivität	22
Kunden	23
Lieferanten	24



Die Umweltverantwortung der Hupac

Umweltzertifizierung	26
Umwelleistungen	26
Das Umweltprojekt Terminal Busto Arsizio-Gallarate	27



Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac

Mitarbeiter	30
Verlagerungspolitik	31
Die Beziehungen zu den Behörden	32



Konsolidierte Jahresrechnung	34
-------------------------------------	----

Jahresrechnung der Hupac AG	40
------------------------------------	----

Vorwort



Erfolgreiche Verkehrsverlagerung

Entwicklung auf Strategiekurs

Hupac blickt erneut auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. 2006 beförderte das Unternehmen 612.488 Strassensendungen – fast 100.000 mehr als im Vorjahr, doppelt soviel wie vor acht Jahren. Das Segment des alpenquerenden Verkehrs erzielte mit einem Plus von 16% die mit Abstand höchste Zuwachsrate der letzten Jahre. Möglich wurde dies durch die Umschlagkapazitäten im erweiterten Terminal Busto Arsizio-Gallarate. Diese Zahlen belegen: Die Schweizer Verkehrspolitik ist erfolgreich; die Verlagerung des Gütertransits von der Strasse auf die Schiene ist in vollem Gange.

Nachhaltig Werte schaffen

Zahlreiche Faktoren ermöglichten den Erfolg des vergangenen Jahres. Zum einen führte der konjunkturelle Aufschwung zu einer spürbaren Belebung der Verkehrsnachfrage. Hupac konnte ihr Verkehrsnetz ausbauen und neue Verbindungen einführen. Der Erfolg ist jedoch in erster Linie das Ergebnis einer langfristig angelegten Wachstumsstrategie, von der alle profitieren: Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.

Hupac ist sich ihrer Verantwortung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung bewusst und richtet

ihre Handeln konsequent danach aus. In unserer Berichterstattung berücksichtigen wir daher nicht nur unsere ökonomische, sondern auch unsere ökologische und gesellschaftliche Verantwortung.

Hand in Hand mit der Verkehrspolitik

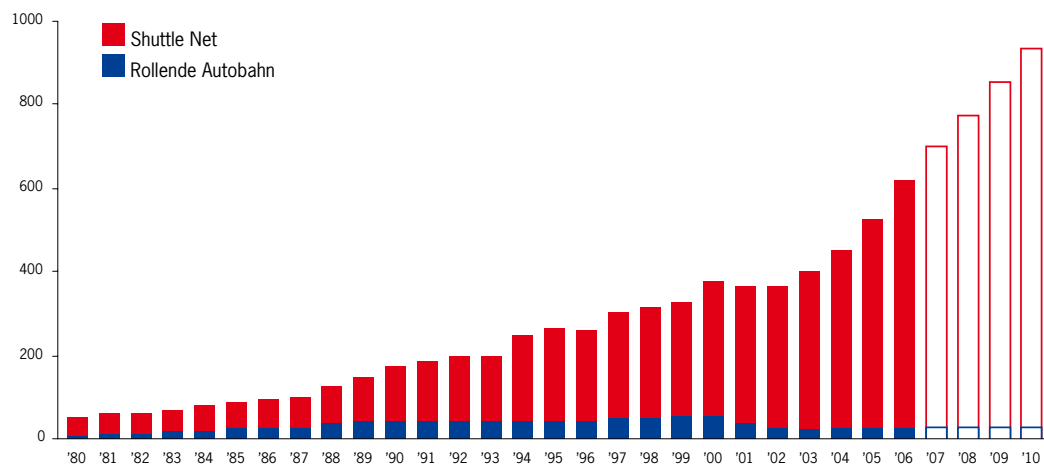
Der Erfolg der Hupac stützt sich auch auf die schweizerische Verkehrspolitik, welche den Schienengüterverkehr konsequent fördert und mit dem Gotthard-Basistunnel eine Infrastruktur von gesamteuropäischer Bedeutung errichtet. In zehn Jahren werden die schweren Güterzüge auf einer Flachbahn unter den Alpen hindurchrollen. Bis zu diesem Zeitpunkt benötigt der kombinierte Verkehr die finanzielle Unterstützung seitens des Bundes im heutigen Umfang. Wir wünschen uns vom neuen Güterverkehrsgesetz 2011-2017 die bruchlose Fortsetzung jener erfolgreichen Politik, die den Strassentransit durch die Schweiz seit 2000 um 16% reduziert hat und die es uns ermöglicht, trotz veralteter Bahninfrastrukturen immer mehr Verkehr durch attraktive Angebote und gute Qualität auf die Schiene zu holen.

Mut zum offenen Markt

Undenkbar wären die hohen Zuwachsraten der Hupac ohne die Marktöffnung der Schiene und den damit einhergehenden Wertewandel. Die Bahnen entwickeln sich nach und nach vom Monopolisten zum kundenorientierten Serviceanbieter. Das

Verkehrsentwicklung 1980-2010

Strassensendungen in 1000



System der durchgehenden Traktionsverantwortung hat die Produktivität, Effizienz und Qualität des Bahnverkehrs wesentlich erhöht und den Informationsfluss verbessert. Der Wettbewerb unter den Bahnen hat Bewegung in den Markt gebracht. Neue Produkte können schneller auf den Markt gebracht werden; Effizienz und hohe Dienstleistungsqualität sind die Messlatte für alle Bahnpartner der Hupac. Sorgen macht uns der schleppende Verlauf der Bahnliberalisierung und die Behinderungen seitens jener Bahnen, die sich ihre Vormachtstellung mit protektionistischen Mitteln sichern wollen. Speziell im Bereich Technik muss verhindert werden, dass die Zulassung von Rollmaterial und die Erteilung von Sicherheitszertifikaten als Wettbewerbskiller missbraucht werden.

Seit vierzig Jahren

Der Erfolg der vergangenen Jahre ist nicht zuletzt auch das Ergebnis einer Unternehmensstrategie, die der Hupac bei ihrer Gründung vor vierzig Jahren in die Wiege gelegt wurde und die seitdem praktisch unverändert Bestand hat. 1967 gründeten vier Spediteure und Transportunternehmen und die SBB mit gleich grossen Beteiligungen den Kombi-Operateur Hupac mit dem Ziel, mit eigenem Rollmaterial kombinierte Transporte über die Alpen durchzuführen. Noch heute besitzt Hupac Bahnwagen und betreibt Bahnverkehre, ist aber in Mentalität und Unternehmenskultur dem Wettbewerb und den offenen Märkten eng verbunden.

Der Markt ist weiterhin die treibende Kraft der Hupac. 2006 verabschiedete der Verwaltungsrat die neue Strategie für den Zeitraum 2006-2010. Hupac setzt sich ein ehrgeiziges Verkehrswachs-

tum von jährlich 10 bis 12% zum Ziel und wird insgesamt 350 Mio. CHF in Rollmaterial, Terminals und IT investieren.

Herzlichen Dank

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung der Hupac AG danke ich zuerst allen Mitarbeitern für ihren überdurchschnittlichen Einsatz. Sie haben im ganzen Unternehmen mit einem Abschluss auf Zielkurs ihre Professionalität bestätigt. Unseren Aktionären und Kunden danke ich für das Vertrauen, welches sie in unsere Firma setzen. Unseren Geschäftspartnern ebenso wie den Institutionen danke ich herzlich für die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Das grosse Engagement aller Stakeholder hat dazu beigetragen, im Jahr 2006 ein solides Resultat zu erzielen.

Im ersten Quartal 2007 konnte der Verkehr bereits um 17% gegenüber der Vorjahresperiode gesteigert werden. Zahlreiche neue Verbindungen stehen in der Projektphase und werden im Laufe des Jahres eingeführt. Zu den prioritären Aufgaben gehören die Produktivitätssteigerung des unternehmenseigenen Rollmaterials und die Verbesserung der Qualität. Damit möchten wir auch im laufenden Jahr einen aktiven Beitrag zu einer nachhaltigen und sicheren Güterverkehrslogistik in Europa leisten.



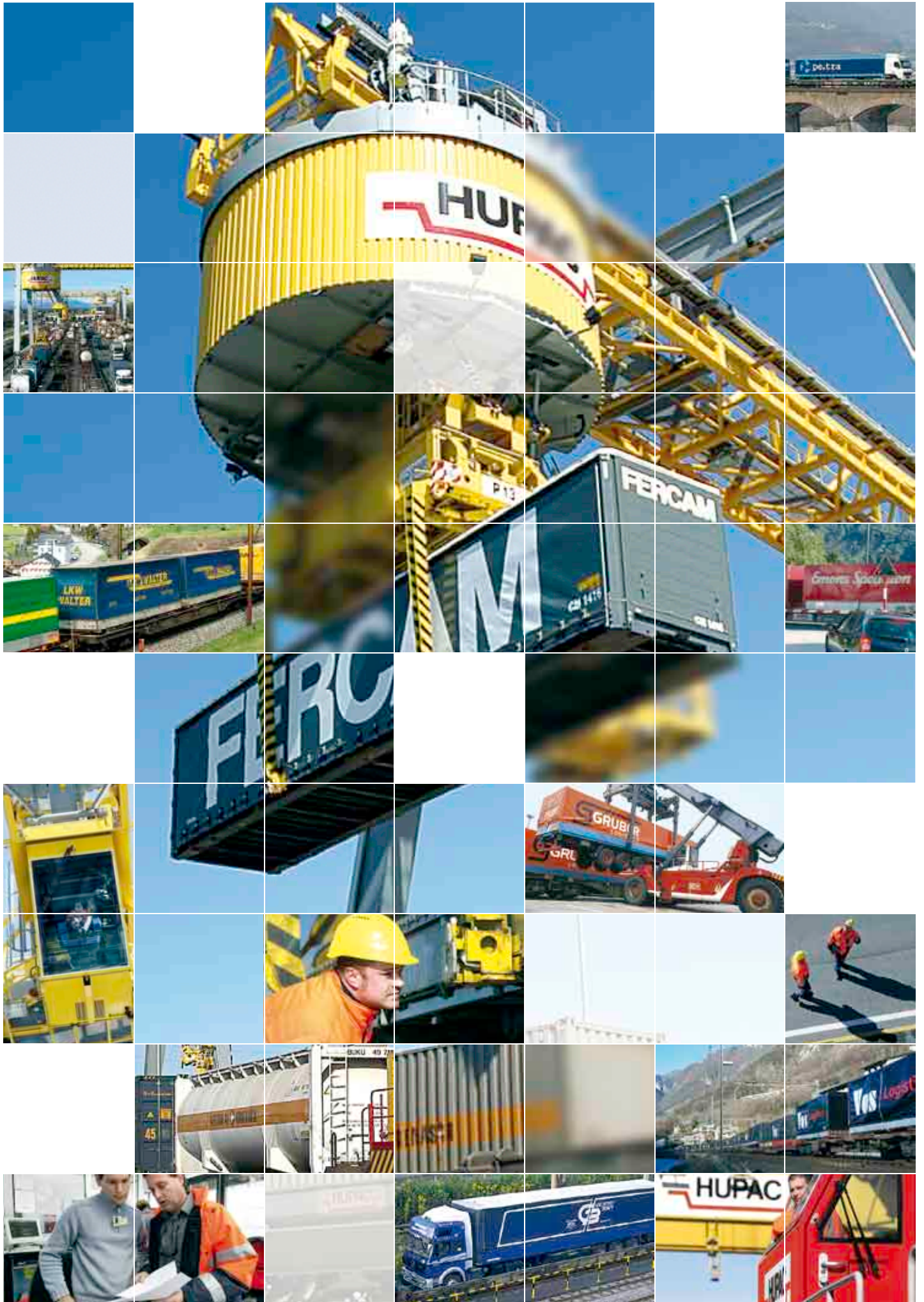
Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

Chiasso, im Mai 2007

Highlights 2006

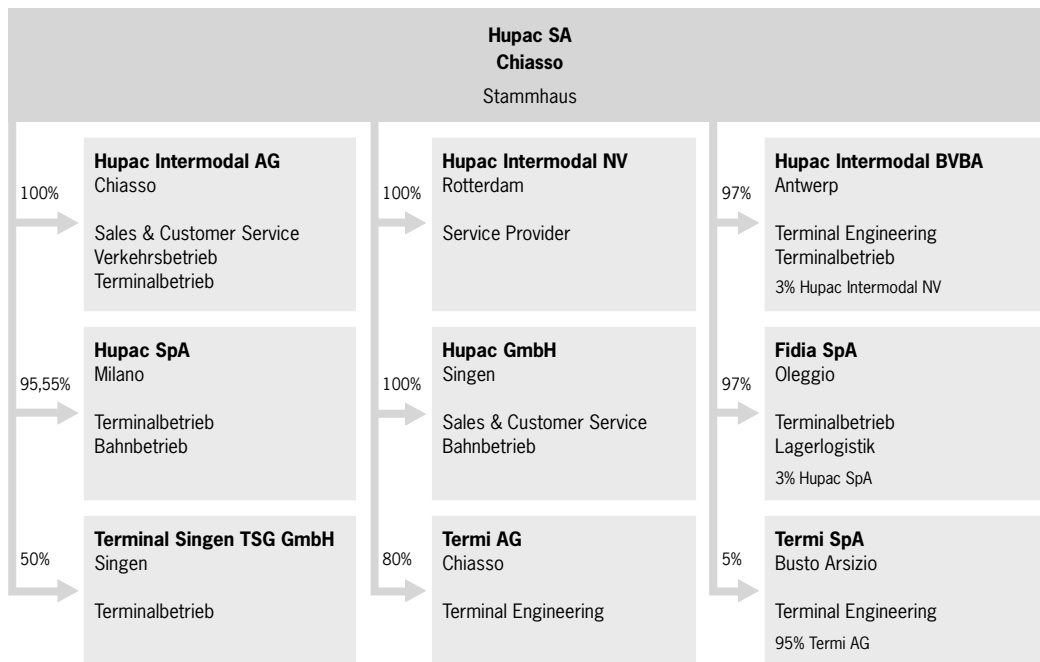
Januar	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Serienmässiger Einbau des Systems E-train zur satellitengestützten Ortung der Züge ▶ Bestellung von 200 Tragwagen für Container
Februar	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestellung von 150 Taschenwagen für Sattelanhänger
April	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einführung des Shuttlezugs Rotterdam ↔ Mannheim Handelshafen
Mai	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsaufnahme mit direkter Shuttleverbindung Genk ↔ Busto ▶ Verdichtung der Abfahrten Rotterdam ↔ Mannheim Handelshafen mit Anbindung zum Terminal Rhenania
Juni	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Neubesetzung der Führungsspitze der italienischen Hupac SpA mit Francesco Crivelli als Delegierter des Verwaltungsrats und Sergio Crespi als Direktor ▶ Einführung des Shuttlezugs Busto ↔ Florenzuola mit Weiterleitungsmöglichkeit nach Cassino
Juli	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsaufnahme Duisburg ↔ Wien/Budapest mit Anbindungsmöglichkeit an den Shuttle Duisburg ↔ Rotterdam

August	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Stellungnahme zur Güterverkehrsvorlage 2011-2017. Hupac fordert die Fortsetzung der Verlagerungspolitik und die Beibehaltung des heutigen Beitragssystems
September	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eröffnung eines Repräsentanzbüros in Warschau ▶ Verkehrsaufnahme des Zugs Rotterdam ↔ Hamburg ▶ Einführung des Shuttles Novara ↔ Lübeck (P400) ▶ Neuer Shuttle Antwerpen ↔ Padua via Brenner
November	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gründung der Hupac Intermodal BVBA in Antwerpen. Gesellschaftszweck: Planung, Bau und Betrieb von Terminals ▶ Bestellung von 300 Taschenwagen für Sattelanhänger ▶ Frequenzerhöhung Duisburg ↔ Wien/Budapest mit Integration der Bestimmungen Enns und Krems
Dezember	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestellung von zwei Lokomotiven für den Terminal Busto Arsizio-Gallarate





Die Hupac Gruppe



Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	50	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2007
Daniel Nordmann	52	Vizepräsident seit 2001	Schweizer	2001	2007
Theo Allemann	69	Mitglied	Schweizer	1999	2007
Dr. Thomas Baumgartner	53	Mitglied	Italiener	1990	2007
Thomas Hoyer	57	Mitglied	Deutscher	1988	2007
Bruno Planzer	64	Mitglied	Schweizer	1989	2007
Peter Hafner	51	Sekretär	Schweizer	1999	2007

Geschäftsleitung der Hupac Gruppe

Hupac SA Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Peter Hafner <i>Stv. Direktor</i> Peter Howald <i>Intermodal Services</i> Piero Solcà <i>Logistics & QMS/EMS</i> Aldo Croci <i>Information Technology</i> Giorgio Pennacchi <i>Engineering</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 Intermodal BVBA Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Peter Hafner <i>Direktor</i> Piero Solcà <i>Direktor</i> Mark Jansen <i>Direktor</i>
Hupac SpA Francesco Crivelli <i>Delegierter VR</i> Sergio Crespi <i>Direktor</i>	Hupac GmbH Sascha Altenau <i>Direktor</i>	Fidia SpA Paolo Paracchini <i>Delegierter VR</i>
Terminal Singen TSG GmbH Sascha Altenau <i>Direktor</i> Gerhard Bukowski <i>Direktor</i>	Termi AG Peter Hafner <i>Direktor</i>	Termi SpA Angelo Grassi <i>Vizepräsident</i>

Corporate Governance

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2006 bestand die Hupac Gruppe aus zehn Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden und Belgien. Jedes dieser Unternehmen trägt mit den Lösungen, die es in seinem spezifischen Tätigkeitsbereich entwickelt, zur Schlagkraft der Gruppe als Ganzes bei.

Die grösste Veränderung auf Unternehmensebene war die Neubesetzung der Führungsspitze der Hupac SpA im Juni 2006. Sergio Crespi wurde zum Direktor bestellt, Maurizio Tronchi zum Betriebsleiter der Bahnunternehmung und Davide Muzio zum Leiter Produktion und Terminallogistik. Francesco Crivelli, der vormalige Direktor der Hupac SpA, hat in den Verwaltungsrat gewechselt.

Zwei weitere Veränderungen stehen mit der Ausdehnung des Verkehrsnetzes in Zusammenhang. Im September 2006 hat Hupac Intermodal ein Repräsentanzbüro in Warschau eröffnet mit dem Ziel, die Aktivitäten in Polen ortsnah zu koordinieren. Im Dezember 2006 wurde die Tochtergesellschaft Hupac Intermodal BVBA mit Sitz in Antwerpen gegründet. Hauptzweck dieser Gesellschaft, deren Kapital zu 97% von Hupac AG und zu 3% von Hupac Intermodal NV gehalten wird, ist der Bau und Betrieb von Terminals in Belgien.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen. Aktionäre von Hupac sind, den Statuten zufolge, 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 zwei 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 Termi AG entspricht derjenigen der Hupac AG.

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, Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich und den Niederlanden gehalten, 28% von Bahnunternehmen.

Organisationsreglement

Das Organisationsreglement der Hupac Gruppe regelt die Konstituierung und Beschlussfassung sowie die Aufgaben und Zuständigkeiten des Verwaltungsrats, des Präsidiums des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung. Dieses Reglement gilt nicht nur für das Mutterhaus, sondern in wichtigen Fragen für alle Unternehmen der Hupac Gruppe.

Risk Management

Hupac verfügt über ein Risikomanagementsystem, das dank frühzeitiger Erkennung von Gefahren die Gruppe vor bedeutenden finanziellen Verlusten bewahren soll. Herzstück des Risk Management ist ein Risikokatalog, für dessen Aktualisierung die Geschäftsleitung der Hupac AG zuständig ist.

Das Risikomanagementsystem beruht auf folgenden Elementen:

- ▶ Risikoerkennung
- ▶ Ermittlung des möglichen Schadenausmasses
- ▶ Bestimmung der Eintretenswahrscheinlichkeit des Schadens
- ▶ Massnahmen und Entscheidungen zur Beseitigung und Begrenzung der Risiken

Die laufenden Informationen über den Stand der Risikosteuerung werden regelmässig auch dem Verwaltungsrat vorgelegt. 2006 wurde ein Reihe von Massnahmen getroffen, mit denen die Risiken punktuell verringert werden konnten.

Profil der Hupac Gruppe

Hupac ist der führende Anbieter im kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Das Unternehmen wurde 1967 in Chiasso gegründet. An ihm sind 99 Aktionäre beteiligt. 72% des Kapitals wird von Transport- und Logistikunternehmen, 28% von Bahnunternehmen gehalten. Damit ist die Marktnähe und Unabhängigkeit von den Bahnen gewährleistet.

Mit ihren 396 Mitarbeitern betreibt Hupac ein Netzwerk mit täglich mehr als 100 Zügen zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen Europas (Kontinentalverkehr) und zwischen den bedeutendsten Häfen und dem Hinterland (maritimer Verkehr). Das Ziel des Unternehmens sind schnelle, regelmässige und zuverlässige Gütertransporte auf der Schiene. Damit leistet Hupac einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung.

Der intermodale Verkehr kombiniert verschiedene Verkehrsträger: Strasse, Schiene, Wasser und Luft. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) wird die Warenladung – Container, Sattelanhänger oder Wechselbehälter – auf der Strasse oder per Schiff im Verladeterminale angeliefert. Die Weiterbeförderung erfolgt mit dem Zug; der Fahrer bleibt am Terminal zurück. Am Bestimmungsterminal übernimmt ein Lkw die Sendung und befördert sie bis zur Enddestination weiter.



Mit Shuttle Net, einem der grössten Netzwerke in Europa in Bezug auf die Verkehrsfrequenz und die Dichte der Verbindungen, bietet Hupac alle Vorteile des unbegleiteten kombinierten Verkehrs.

Die Rollende Autobahn (Rola) ist ein Ergänzungsangebot im transalpinen Verkehr. Der komplette Lkw wird auf spezielle Bahnwagen verladen; der Fahrer reist in einem Begleitwagen mit.

40

YEARS

Die Meilensteine der Unternehmensgeschichte

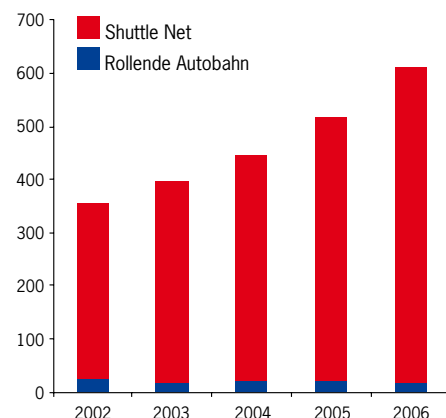
- 1967** Gründung der Hupac AG in Chiasso
- 1968** Aufnahme der Geschäftstätigkeit mit einem Zug zwischen Basel und Melide
- 1969** Erster internationaler kombinierter Transport mit eigenen Wagen auf der Strecke Köln ⇌ Mailand Rogoredo
- 1971** Kooperationsvertrag mit der deutschen Kombiverkehr
- 1973** Gründung der Hupac SpA; Eröffnung der Achse Mailand ⇌ Rotterdam im Verbund mit der niederländischen Trailstar
- 1976** Erster Zug der Rollenden Autobahn Altdorf ⇌ Cadenazzo
- 1981** Kooperationsvertrag mit der italienischen Cemaf
- 1982** Hupac eröffnet eine Niederlassung in Deutschland
- 1985** Gründung der auf Terminalbau spezialisierten Terma
- 1990** Erster Shuttlezug zwischen Köln und Busto Arsizio
- 1992** Eröffnung des neuen Terminals Busto Arsizio
- 1996** Eröffnung des Terminals Singen; Eingliederung der Fidia SpA in die Hupac Gruppe
- 1998** Eingliederung der niederländischen Trailstar in die Hupac Gruppe (später Hupac Intermodal NV)
- 1999** Hupac erwirbt die Bahnlizenz für Deutschland
- 2001** Hupac, SBB, BLS und Trenitalia gründen die RAlpin; Hupac erwirbt die Bahnlizenz für Italien
- 2004** Einführung der international durchgehenden Traktionsverantwortung
- 2005** Einweihung der erweiterten Terminalanlage Busto Arsizio-Gallarate
- 2007** Erste Verkehre via Brenner und in Frankreich

Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	99
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Mannheim, Köln, Rotterdam, Taulov, Warschau
Mitarbeiter	396
Positionierung	Unabhängiger Operateur des kombinierten Verkehrs
Geschäftsfelder	Shuttle Net 97 Shuttlezüge pro Tag 591.169 Strassensendungen 10,4 Mio. Nettotonnen Rollende Autobahn 6 Züge pro Tag 21.319 Strassensendungen 0,4 Mio. Nettotonnen
Rollmaterialbestand	4.425 Bahnwaggons 13 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio, Desio, Milano Greco Pirelli, Novara RAlpin, Aarau, Basel, Chiasso, Singen, Ede
Information Technology	Goal, integrierte Softwarelösung für den intermodalen Verkehr in Europa Cesar, Kunden-Informationssystem mit über 130 angeschlossenen Terminals E-train, satellitengestütztes Zugsortungssystem
Qualität und Umwelt	Quality Management System ISO 9001:2000 Environmental Management System ISO 14001:2004
Finanzielle Resultate	Jahresumsatz CHF 476,9 Mio. (EUR 303,2 Mio.) Jahresgewinn CHF 6,958 Mio. (EUR 4,42 Mio.) Cash flow CHF 58,7 Mio. (EUR 37,3 Mio.)

Stand 31.12.2006

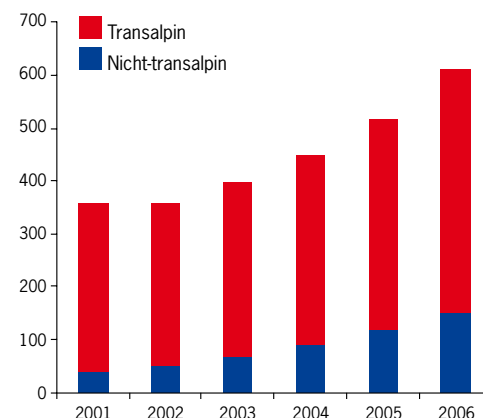
Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



Verkehrsentwicklung nach Typologie

Strassensendungen in 1000





Vision und Leitbild

Vision

Hupac gehört zu den führenden unabhängigen Anbietern im intermodalen Verkehr Europas. Wir wollen dazu beitragen, dass im wachsenden Transportmarkt immer mehr Güter auf der Schiene befördert werden. Damit schonen wir die Umwelt und werden unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht.

Durch maximale Effizienz wollen wir die Kosten pro Ladeinheit weiter senken.

Für unsere Kunden sind wir ein verlässlicher Partner. Gemeinsam mit ihnen wollen wir wachsen. Unser Ziel ist es, eine mengenmässige Zunahme von jährlich 10-12% zu erreichen.

Leitbild

Durch effiziente und innovative Dienstleistungen im intermodalen Verkehr will Hupac den vielseitigen Anforderungen des europäischen Güterverkehrs gerecht werden. Qualität, Kostenorientierung und Sicherheit stehen dabei im Mittelpunkt.

Für die kommenden Jahre rechnet Hupac mit einem durchschnittlichen Wachstum von 10-12% pro Jahr. Bei einem prognostizierten Marktwachstum von jährlich 3% will das Unternehmen in erster Linie Marktanteile des Strassenverkehrs gewinnen.

Kundenorientiert handeln

Oberstes Ziel sind zufriedene, loyale Kunden. Hupac entspricht ihren Anforderungen mit marktorientierten, verlässlichen Transportlösungen. Flexibilität, Innovationsbereitschaft und die ständige Verbesserung der Servicequalität sind zentrales Handlungsprinzip auf allen Ebenen des Unternehmens.

Gut ausgebildete, motivierte Mitarbeiter

Die wichtigsten Ressourcen des Unternehmens sind die Mitarbeiter. Ihnen werden attraktive Arbeitsbedingungen und ständige Aus- und Weiterbildung geboten. Hupac legt Wert auf ein offenes, verständnisvolles Unternehmensklima und fördert Motivation, Teamgeist und Eigenverantwortung.

Durchbruch des intermodalen Verkehrs

Bereits heute werden zwei Drittel des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz auf der Schiene abgewickelt. Hupac will den intermodalen Verkehr zwischen den europäischen Wirtschaftsräumen zur prioritären Transportlösung machen und steht damit grundsätzlich hinter der Schweizer Verkehrspolitik.

Partnerschaften und Ausbau des multimodalen Netzwerks

Hupac arbeitet am kontinuierlichen Ausbau des multimodalen europäischen Netzwerks in Eigenregie oder in Zusammenarbeit mit starken Partnern. Richtschnur von Kooperationen ist die Optimierung der gesamten Logistikkette durch Bündelung und Nutzung der Stärken jedes einzelnen Marktpartners. Hupac strebt eine Zusammenarbeit mit anderen KV-Operateuren an, wo sich Synergien entwickeln lassen und das Netzwerk ergänzt werden kann. Im Bahnbereich arbeitet Hupac mit bevorzugten Partnern in Europa nach dem Prinzip der "durchgehenden Traktionsverantwortung" zusammen.

Effiziente Prozesse

Durch kostenbewusstes Handeln und weitestgehend standardisierte Prozesse sichern wir die Effizienz intern und gegenüber den Marktpartnern. Dabei kommt der Information Technology eine zentrale Bedeutung zu. Der Einsatz des Quality Management Systems unterstützt dieses Vorhaben.

Gewinnerzielung und -verwendung

Die Hupac Gruppe will Gewinne erzielen, die den Bestand und die wirtschaftliche Unabhängigkeit des Unternehmens sichern. Unsere Investitionspolitik orientiert sich an nachhaltigem Wachstum und hoher Wertschöpfung, was eine risikogerechte Rendite des Aktienkapitals garantiert.

Umweltverantwortung

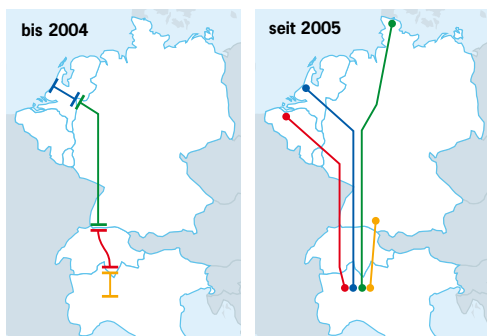
Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene leistet Hupac einen massgeblichen Beitrag zu einer besseren Lebensqualität. Umweltgerechtes Handeln wird intern durch jeden Mitarbeiter gelebt und von Hupac gefördert. Das Environmental Management System ist die verbindliche Richtlinie für umweltschonende Produktionsmethoden und den massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport

Schienengüterverkehr: für eine Politik der Nachhaltigkeit

Das Kerngeschäft von Hupac trägt unmittelbar zur Entwicklung einer umweltfreundlichen Mobilität bei. Damit steht das Unternehmen im Einklang mit der Verkehrspolitik der Schweiz und der Europäischen Union, die den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern wollen.

Der Bahngüterverkehr ist die umweltverträglichere Verkehrsmodalität im Vergleich zum Strassengüterverkehr. Die Globalisierung und die EU-Osterweiterung bewirken zudem eine starke Zunahme des Verkehrsaufkommens, die in den kommenden Jahren voraussichtlich noch weiter fortschreiten wird. Für die Bewältigung der wachsenden Güterströme gibt es – zumal über lange Strecken – keine wirtschaftlichere und umweltverträglichere Lösung als die Schiene.



Durchgehende Traktionsverantwortung
Ein Bahnpartner von der Quelle bis zum Ziel

Hupac und die Bahnliberalisierung

Hupac hat sich frühzeitig für fairen Wettbewerb stark gemacht und die Liberalisierung des Bahnmarkts aktiv unterstützt. 1999 erwarb das Unternehmen die Bahnlizenz für Deutschland, zwei Jahre später für Italien. 2000 wurden Lokomotiven für die Durchführung von Transporten in Nischensegmenten beschafft. 2002 beteiligte sich Hupac an der Gründung der belgischen Bahngesellschaft Dillen & Le Jeune Cargo. 2003 vertraute Hupac der Rail4Chem erste Verkehrsverbindungen an. Das private Bahnunternehmen erwies sich im Preis-/Leistungsvergleich als wettbewerbsfähig und war in der Lage, die Traktion der Züge unter eigener Regie von der Quelle

Bahnliberalisierung

Die Liberalisierung der Bahnen ist das Herzstück der Politik, mit der die EU und die Schweiz seit den neunziger Jahren den Schienenverkehr fördern und die Mobilitätsprobleme lösen wollen. Wenn die Schiene gegenüber der Strasse an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen soll, müssen Infrastruktur und Betrieb wirksam getrennt und der freie Zugang zum Schienennetz gewährt sein. Nur unter dieser Voraussetzung kann sich ein offener Markt und ein gesunder Wettbewerb zwischen den Bahnunternehmen entwickeln.

Die Marktöffnung ist nicht in allen Ländern Europas gleich weit fortgeschritten. Während sich in einigen Bereichen bereits Erfolge abzeichnen, steht man in anderen Gebieten noch am Anfang der Entwicklung. Wichtigste Voraussetzungen für den Erfolg sind die effektive Trennung von Infrastruktur und Betrieb, die Einsetzung von Aufsichtsorganen und die Standardisierung von Technik und Administration.

Hupac befürwortet und unterstützt die Liberalisierung der Bahnen in Europa. Das Unternehmen hat frühzeitig die Weichen gestellt, um die Chancen der Marktöffnung zu nutzen. Vielfach übernimmt Hupac eine aktive Rolle, um den Prozess der Liberalisierung zu beschleunigen, wie zum Beispiel bei der Unterstützung von neuen, privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und bei der Einführung der durchgehenden Traktionsverantwortung.



bis zum Ziel zu übernehmen. 2004 aktivierte Hupac zwischen Duisburg und Novara den ersten internationalen Zug, für dessen Traktion SBB Cargo als einziges Bahnunternehmen grenzüberschreitend von Deutschland bis Italien verantwortlich ist. Seit 2004 sucht sich Hupac die besten Traktionsanbieter aus, schreibt die Leistungen aus und vergibt die Aufträge "von der Quelle bis zum Ziel". Für jede Verkehrsrelation wird der günstigste Partner hinsichtlich Kosten und Gesamtqualität gewählt. Fünf Partner konnten sich einen festen Platz im transalpinen Verkehr sichern: SBB Cargo, Railion (Stinnes Intermodal), Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo und Rail4Chem.

Strategie für die Jahre 2006-2010

Alle fünf Jahre unterzieht Hupac die Grundsätze ihres unternehmerischen Handelns einer systematischen Überprüfung. Nach Ablauf der Strategieperiode 2001-2005 haben Verwaltungsrat und Direktion die Vision, das Leitbild und die Strategie der Hupac überarbeitet und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst.



Für die Strategieperiode 2006-2010 hat sich Hupac ein Mengenwachstum von 10-12% jährlich zum Ziel gesetzt. Das gesamte Transportvolumen (transalpin + nicht-transalpin) soll von 519.000 Sendungen im Jahr 2005 auf 928.000 Sendungen im Jahr 2010 wachsen. Zu den wichtigsten Vorgaben der Strategie 2006-2010 gehören:

- ▶ Unterstützung der Verlagerungspolitik
- ▶ Unterstützung der Bahnliberalisierung und des intramodalen Wettbewerbs
- ▶ Ausbau des Netzwerks auf der Nord-Süd-Achse und komplementär auf der Ost-West-Achse
- ▶ Beibehaltung der Import/Exportverkehre
- ▶ Weiterführung der Rollenden Autobahn als Ergänzungsangebot
- ▶ Selektiver Ausbau der Transitachsen via Österreich und Frankreich
- ▶ Investitionen in Rollmaterial
- ▶ Optimierung des Rollmaterialunterhalts
- ▶ Konsolidierung der Terminalkapazitäten
- ▶ Ausbau der IT-Systeme

Transport, Umwelt und Qualität

Hupac setzt sich seit jeher für die Entwicklung eines umweltverträglichen Gütertransports ein, eine Aufgabe, der im sensiblen Gebiet der Alpen grosse Bedeutung zukommt. 1997 erlangte Hupac als erster Anbieter im kombinierten Verkehr Europas die Zertifizierung nach dem Umweltstandard ISO:14001 (Environmental Management System, EMS). Damit kann das Unternehmen seinen Kunden Transportlösungen anbieten, die den Bedürfnissen und Anforderungen der Umwelt Rechnung tragen.

Seit 1995 verfügt Hupac über ein Quality Management System (QMS) und hat auch die Rezertifizierung nach ISO 9001 erreicht. Das Unternehmen unternimmt weiterhin alle Anstrengungen, um den Verkehr unter Erfüllung immer höherer Qualitätsstandards weiterzuentwickeln. Hupac versteht die Qualität als ständige Verbesserung aller Leistungen und als wechselseitiges Vertrauensverhältnis zwischen ihr und ihren Kunden, Partnern und Lieferanten.

Die Zertifizierung nach ISO 9001 und 14001:2004 umfasst:

- ▶ Organisation, Abwicklung und Vermarktung des Verkehrs
- ▶ Betrieb der Terminals des kombinierten Verkehrs
- ▶ Entwicklung, Beschaffung und Bewirtschaftung des Rollmaterials
- ▶ Entwicklung und Betrieb von Kunden-Informationssystemen und Softwarelösungen für den kombinierten Verkehr

Die Wirtschaft setzt auf den umweltfreundlichen kombinierten Verkehr

“Der kombinierte Verkehr ist überproportional zur Strasse gewachsen”, fasst Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Hupac, die aktuelle Lage zusammen. “Die Schiene gewinnt Marktanteile gegenüber der Strasse zurück.” Zu den Gründen gehört die Attraktivität des Leistungsangebots, das Hupac gemeinsam mit ihren Partnern ständig verbessert. Im vergangenen Jahr wurden rund 20 Züge neu eingeführt; die Pünktlichkeit konnte trotz des starken Zuwachses fast gehalten werden. “Die europäische Transportwirtschaft erkennt im kombinierten Verkehr eine echte Alternative zur Strasse”, beobachtet Hans-Jörg Bertschi. “Zahl-

reiche Transportunternehmer diversifizieren die Verkehrsträger, um den Kapazitätsengpässen auf der Strasse, dem Fahrermangel und den fiskalischen Massnahmen wie Maut und LSVA wirkungsvoll zu begegnen.”



Kommunikation

Die Hupac Gruppe ist bestrebt, das Vertrauen ihrer Stakeholder zu erhalten und auszubauen. Stakeholder sind die Personen, Gruppen oder Institutionen, die dazu beitragen, dass Hupac ihre Aufgabe erfüllen kann oder die zumindest ein Interesse daran haben. Dazu zählen all diejenigen, die Investitionen mit Blick auf die Geschäftstätigkeit der Hupac tätigen, allen voran die Aktionäre, aber auch die Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten und andere Geschäftspartner. Stakeholder im weiteren Sinne sind alle Personen oder Gruppen sowie die sie vertretenden Organisationen und Institutionen, deren Interessen durch die Geschäftstätigkeit der Hupac mittelbar oder unmittelbar berührt werden. Beispiele hierfür sind die lokalen und nationalen Gemeinwesen, in denen Hupac tätig ist, die Umweltverbände und die künftigen Generationen.

Hupac pflegt eine transparente Informationspolitik und bemüht sich um einen offenen Dialog und eine aktive Kommunikation mit allen Stakeholdern, das heisst mit:

- ▶ Mitarbeitern
- ▶ Aktionären (Transport-, Logistik und Bahnunternehmen)
- ▶ Geldgebern (Banken und Bund)
- ▶ Kunden (Transport- und Logistikunternehmen)
- ▶ Lieferanten (Bahnen, Terminals)
- ▶ Lokalen und nationalen Gemeinwesen
- ▶ Institutionen



Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac

Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac besteht darin, mit einer effizienten, effektiven und rationellen Geschäftsführung dafür zu sorgen, dass der Unternehmenserfolg zunimmt und die strategischen Entscheidungen so getroffen werden, dass der Wert des Unternehmens gesteigert und sein Fortbestand gesichert wird.

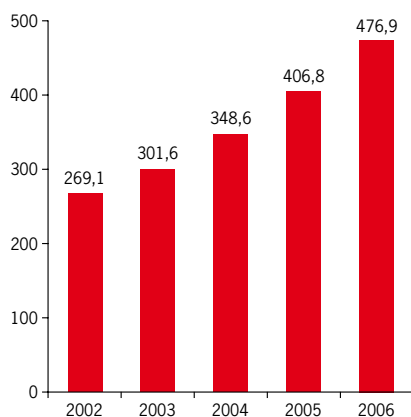
Wirtschaftliche Entwicklung

2006 stiegen die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen auf CHF 476,9 Mio., was im Vorjahresvergleich einer Zunahme um CHF 70,1 Mio. (17,2%) entspricht. Die Gestehungskosten für

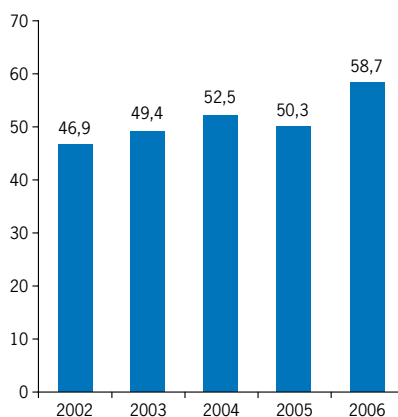
Lieferungen und Leistungen nahmen netto um CHF 56,4 Mio. (17,7%) auf CHF 374,5 Mio. zu. Damit wuchs der Bruttogewinn gegenüber dem Vorjahr um CHF 13,7 Mio. (15,5%) auf CHF 102,4 Mio.

Beträge in CHF 1.000	2006	2005	Veränderung in %
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	476.929	406.803	17,2
Gestehungskosten aus Lieferungen	374.533	318.124	17,7
Bruttogewinn	102.396	88.679	15,5
Jahresgewinn der Gruppe	6.958	6.477	7,4
Cash flow der Gruppe	58.730	50.263	17,6

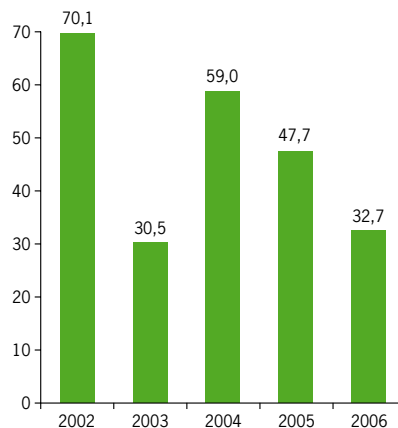
Umsatz
In Mio. CHF



Cash flow
In Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
Ohne Anzahlungen, in Mio. CHF



Verkehrsentwicklung

Entwicklung des Geschäftsfelds Shuttle Net

Im Geschäftsbereich Shuttle Net (unbegleiteter kombinierter Verkehr) steigerte Hupac die Volumen um 95.510 auf 591.169 Strassensendungen. Das entspricht einem Zuwachs von 19,3%. Gründe für dieses starke Wachstum sind der positive Konjunkturverlauf und die Attraktivitätssteigerung durch Einführung neuer Verkehrsverbindungen. Die stärksten Zuwächse waren bei den Verkehren Benelux ⇌ Italien und im Marktsegment "andere europäische Verkehre" zu verzeichnen.

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs stieg der Verkehr um 61.685 Strassensendungen (+16,4%) auf insgesamt 436.678. Diese im Vergleich zu den Vorjahren sehr hohe Zuwachsrate wurde durch die im Herbst 2005 in Betrieb genommene Terminalerweiterung Busto Arsizio-Gallarate möglich. Der erweiterte Terminal erlaubte ebenfalls den Ausbau der Verbindungen nach Mittel- und Süditalien.

Skandinavien ⇌ Italien

Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, wurde im Berichtsjahr zwischen Busto und Taulov ein zusätzliches Zugspaar pro Woche eingeführt. Ebenso wurde die Frequenz der Verbindung Taulov ⇌ Malmö ("feste Querung") um ein weiteres Zugspaar auf sechs pro Woche erhöht. Die stark verbesserte Marktleistung führte im Segment Skandinavien ⇌ Italien zu einer Steigerung von 13%, wobei der Schwedenverkehr mit einem Zuwachs von 20% das stärkste Wachstum verzeichnete.

Deutschland ⇌ Italien

Der Verkehr zwischen Deutschland und Italien stieg um 11%. Auf der Relation Hamburg ⇌ Busto wurden die Frequenz und die Tonnage erhöht, um die starke Nachfrage zu erfüllen. Im September startete die Verbindung Lübeck ⇌ Novara auf dem 4-Meter-Korridor via Lötschberg. Diese neue Verbindung ermöglicht den Verlad von Sattelauffliegern mit Profil P400, was das Marktpotenzial in Finnland, Schweden und den baltischen Staaten markant erhöht.

Verkehrsentwicklung

		Strassensendungen			Nettogewicht in t		
		2006	2005	%	2006	2005	%
Shuttle Net	Transit via CH	410.453	352.369	16,5	7.554.000	6.506.000	16,4
	Transit via A	873	0	100,0	16.000	0	100,0
	Import/Export CH	9.173	10.490	-12,6	161.000	192.000	-16,1
	National CH	16.179	12.134	33,3	257.000	179.000	43,6
	Gesamt transalpin	436.678	374.993	16,4	7.988.000	6.877.000	16,2
	Import/Export CH	63.073	56.987	10,7	891.000	817.000	9,1
	Andere europäische Verkehre	91.418	63.679	43,6	1.508.000	1.009.000	49,5
	Gesamt nicht-transalpin	154.491	120.666	28,0	2.399.000	1.826.000	31,4
	Gesamt	591.169	495.659	19,3	10.387.000	8.703.000	19,3
	Rollende Autobahn	21.319	23.501	-9,3	403.000	437.000	-7,8
Gesamtverkehr	612.488	519.160	18,0	10.790.000	9.140.000	18,1	

Auf der im Herbst 2004 eingeführten Verbindung Duisburg ⇌ Novara für P400-Transporte konnten Neuverkehre von Sattelauffliegern gewonnen werden. Starke Verkehrszuwächse verzeichnete auch der Korridor zwischen Ruhr- und Rhein/Main-Gebiet und Süditalien via Gateway Busto.

Im Mai wurde eine neue Shuttleverbindung Mannheim Handelshafen ⇌ Busto eingeführt. Aufgrund von Neukunden und der starken Nachfrage konnten wir zudem die Abfahrten zwischen Singen und Mailand Certosa erhöhen.

Niederlande ⇌ Italien

In diesem Marktsegment wurde im Berichtsjahr die Kapazität um drei zusätzliche Zugspare pro Woche erhöht. Überproportionales Wachstum erzielten die Verkehre nach Mittel-/Süditalien. Grosser Nachfrage erfreut sich nach wie vor die Verbindung Rotterdam ⇌ Novara via Lötschberg, bei der durch das Profil P400 neue Kunden gewonnen werden konnten.

Belgien ⇌ Italien

Auf der Linie Antwerpen ⇌ Busto wurde die Kapazität um ein Zugspaar pro Woche erhöht. Im April führten wir eine Shuttleverbindung mit fünf Abfahrten pro Woche zwischen Genk und Busto ein. Im September wurde die bereits zuvor gestartete Verbindung Antwerpen ⇌ Padua über die Brennerroute geleitet. Die Marktleistung und Attraktivität der Verbindung ab Zeebrugge konnte durch konzeptionelle Änderungen massgeblich verbessert werden. Durch die Einführung neuer Produkte und die Möglichkeit, über den Hub-Terminal Busto Mittel- und Süditalien zu erreichen, steigerte sich das Volumen in diesem Segment um 40%.

Import/Export Schweiz transalpin

Der Verkehrsrückgang von 12% ist hauptsächlich auf einen durch Produktionsstandortverlagerungen bedingten Mengenausfall von/nach Süditalien zurückzuführen.

Binnenverkehr Schweiz transalpin

Dank konzeptioneller Verbesserungen und sehr guter Qualität konnten Neuverkehre für die Verbindungen Stabio ⇌ Aarau und Stabio ⇌ Basel gewonnen werden. Die Verkehrszunahme von rund 33% ist zum Teil auf die Sperrung der Gotthard-Autobahn in Folge eines Felssturzes zurückzuführen. Im Monat Juni verzeichneten wir einen Zuwachs von über 50%.

Import/Export Schweiz nicht-transalpin

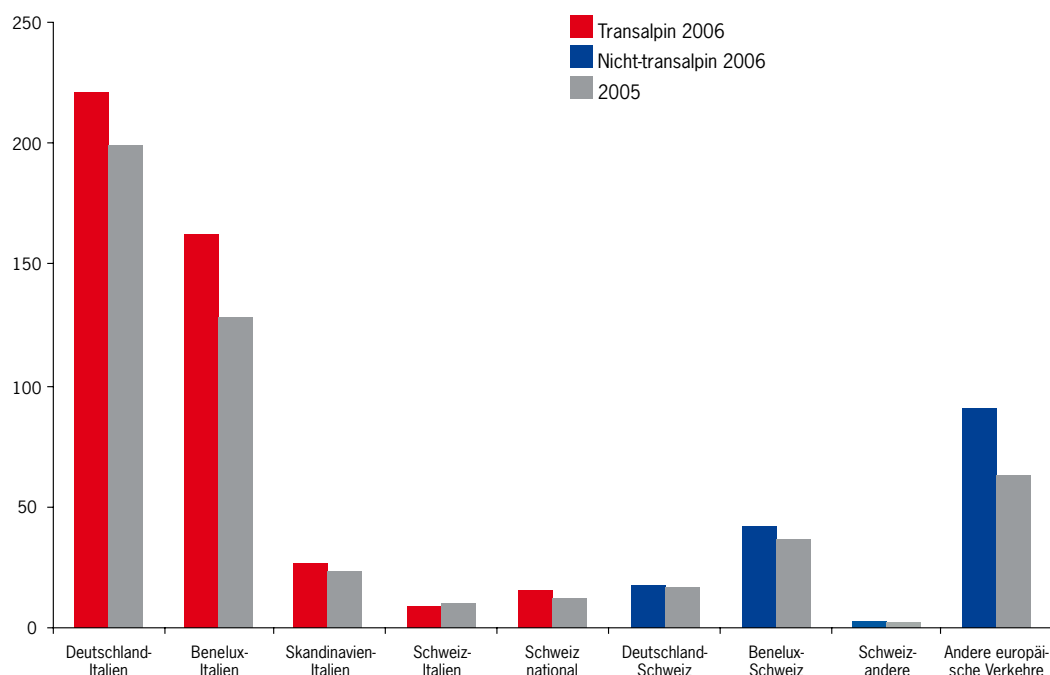
Auch in diesem Marktsegment erzielten wir einen Zuwachs von 10%, insbesondere durch starkes Verkehrswachstum zwischen Belgien und der Schweiz. Das Niederwasser behinderte erneut die Rheinschifffahrt, was zu einer erhöhten Nachfrage im kombinierten Verkehr führte und uns veranlasste, zahlreiche Sonderzüge einzusetzen. Dank der Einführung einer neuen Shuttleverbindung ab Duisburg steigerte sich auch das Verkehrsvolumen Deutschland ⇌ Schweiz um 9%.

Andere europäische Verkehre nicht-transalpin

In diesem Segment konnte Hupac das Verkehrsvolumen auch durch neu eingeführte Linien um 44% steigern. So wurde im April eine weitere Shuttleverbindung ab Rotterdam nach Mannheim Handelshafen mit sechs Zügen pro Woche und Richtung eingeführt. Im Juni erfolgte der Start der Verbindung Busto ⇌ Fiorenzuola mit Gateway-Möglichkeiten nach Cassino.

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



Im Juli führten wir die Verbindung Duisburg ⇌ Wien/ Budapest mit vier Zugsparen pro Woche ein. Bereits im Oktober wurde die Frequenz auf sechs Zugspare erhöht. Durch den täglich verkehrenden Shuttlezug Duisburg ⇌ Rotterdam werden auch die Rotterdamer Terminals mit Wien und Budapest verknüpft. Im September erfolgte die Einführung der Verkehrsverbindung Rotterdam ⇌ Hamburg.

Maritimer Verkehr

Der Maritimverkehr hat im Berichtsjahr ein Volumen von 63.000 TEU erreicht, was einer Erhöhung von 10% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Das stärkste Wachstum wird weiterhin im nicht-transalpinen Verkehr verzeichnet.

Um der gestiegenen Nachfrage zu entsprechen, die auf Engpässe bei der Binnenschifffahrt und auf die Überlastung der Westhäfen zurückzuführen ist, wurde im Jahr 2006 ein zusätzliches Shuttlepaar zwischen der Schweiz und dem Hafen Antwerpen eingeführt.

Als Folge der Globalisierung nimmt der maritime Güterverkehr weiterhin massiv zu. In den letzten sieben Jahren verdoppelte sich die Kapazität der Schiffsflotten. Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, müssen die Terminal- und Streckenkapazitäten in den Hafengebieten und im Hinterland erhöht und betrieblich optimiert werden. Das Shuttle Net der Hupac erreicht die wichtigsten Häfen im Norden und Süden Europas und kann somit interessante Lösungen für den maritimen Verkehr anbieten.

Entwicklung des Geschäftsfelds Rollende Autobahn

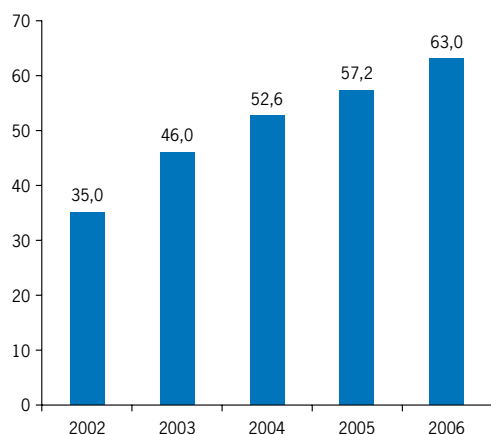
Die Rollende Autobahn ist ein wichtiges Ergänzungsangebot im kombinierten Verkehr. Mit dieser Verkehrstechnik können auch Lkw, die für den unbegleiteten Verkehr nicht ausgerüstet sind, die Alpen auf dem Schienenweg durchqueren.

Im Berichtsjahr hat die Rollende Autobahn auf der Gotthardstrecke 21.319 Lkw-Sendungen befördert, was im Vorjahresvergleich einem Rückgang von 9,3% entspricht. Die niedrigeren Zahlen resultieren aus einer Angebotsanpassung.

Die Rollende Autobahn hat mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Das niedrige Bahnprofil auf der Gotthardstrecke beschränkt die Beförderung auf Lkw bis 3,80 Meter Eckhöhe und geht somit an den Marktgegebenheiten vorbei, denn bei praktisch allen Strassentrailern ist heute eine Eckhöhe von 4 Metern der Standard. Nur auf der Strecke Basel ⇌ Lugano sind Niederflurwagen für den Transport von Lkw bis 4 Meter Eckhöhe in Betrieb. Leider können diese Wagen nicht auf der Strecke Singen ⇌ Mailand eingesetzt werden, da die Zulassungen in Deutschland und in Italien noch ausstehen.

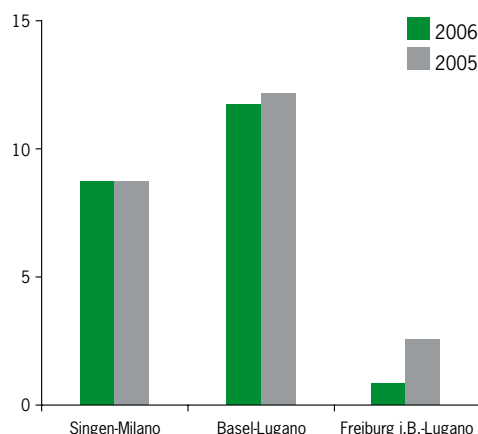
Entwicklung des Maritimverkehrs

TEU in 1000



Entwicklung der Rollenden Autobahn

Strassensendungen in 1000



Rollmaterialbestand

Hupac führt ihre Transporte seit der Gründung mit eigenen Wagen aus. Ende 2006 zählte die Flotte 4.425 Wagenmodule, was im Vergleich zum Vorjahr einer Zunahme von 10,1% entspricht. 19% der Wagen sind angemietet. Im Berichtsjahr wurden 650 Wagenmodule im Wert von rund CHF 75 Mio. bestellt. Die Auslieferung der neuen Wagen hat 2006 begonnen und wird bis Ende 2009 dauern.

Hupac entwickelt das Rollmaterial in enger Zusammenarbeit mit den Herstellerfirmen. Hierbei berücksichtigt sie die Anforderungen des Marktes und ist bemüht, die Materialeistung ständig zu verbessern. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Bauteile und technische Qualitätskontrollen sollen die Laufleistung der Wagen weiter erhöhen.

Das im Juli 2006 in Kraft getretene Cotif-Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr trägt den veränderten Rahmenbedingungen im liberalisierten Bahnmarkt Rechnung und regelt unter anderem auch die Rechte und Pflichten der Wagenhalter neu. Für Hupac entsteht die Möglichkeit, den Wagenunterhalt unter Ausschöpfung verschiedener Rationalisierungspotenziale neu zu organisieren und von der internationalen Öffnung dieses Marktes zu profitieren.

Zu diesem Zweck hat Hupac 2006 ein Programm zur Steigerung der Produktivität des Rollmaterials lanciert. Ebenfalls auf dem Prüfstand ist die Wartung der Wagen, um die Wartungsarbeiten unter Einhaltung der hohen Sicherheitsstandards zu optimieren.

Traktion

Eines der Hauptziele des Geschäftsjahres 2006 war die 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 und ihrer Lokführer und, da nur noch ein Ansprechpartner für die gesamte Strecke zuständig ist, im verbesserten Informationsaustausch.

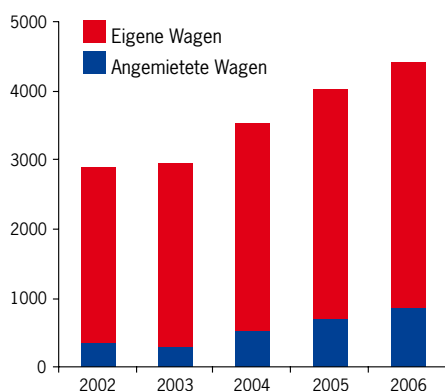
Die im Jahr 2006 verzeichnete starke Verkehrszunahme war die Bewährungsprobe für das neue System. Dass es gelang, ohne nennenswerte Qualitätseinbussen einen Verkehr zu bewältigen, der um rund 20% höher war und teilweise noch höhere Spitzen aufwies, ist auf die bessere Koordination über die Grenzen hinweg und auf die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den Partnern zurückzuführen.

Die hohe Transportnachfrage führte bei den Bahnen und Terminals zu gelegentlichen Engpässen. Daher erwies es sich als erforderlich, die Bewirtschaftung der bestehenden Produkte und die Planung neuer Züge zu überprüfen und zu optimieren. In enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Partnern konnten die Anforderungen der Terminals und Bahnen an die Streckenkapazitäten, die Lokomotiven und das Personal harmonisiert werden.

2006 hat das Bahnunternehmen der Hupac SpA seine Geschäftstätigkeit mit dem Ausbau der Traktionsleistungen für den Leerwagentransport zwischen Gallarate und Novara und den Werkstätten im Tessin erweitert. Ferner hat das Unternehmen die Schulung der Mitarbeiter des Terminals Busto Arsizio-Gallarate intensiviert. Erwähnung verdienen auch die Traktionsleistungen für Bahnen, die durch betriebliche Probleme an der Leistungserbringung gehindert waren.

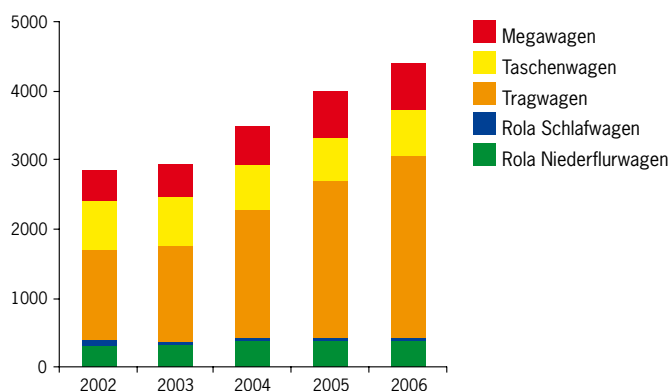
Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Rollmaterial nach Bauart

Anzahl Wagenmodule



Terminals

Die Terminals sind die wichtigste Schnittstelle für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und damit eine strategische Ressource für die Abwicklung des kombinierten Verkehrs. Hupac besitzt und/oder betreibt rund zehn Umschlagsanlagen, darunter den Terminal in Busto Arsizio-Gallarate, der zu den grössten und modernsten Europas zählt. Für die meisten Destinationen aber setzt Hupac auf die Zusammenarbeit mit Dritten. Nahezu alle Terminals des Netzwerks Shuttle Net stützen sich bei der Abwicklung des Verkehrs auf die Software Goal, was übereinstimmende Daten und eine ausgezeichnete Leistungsqualität garantiert.

2006 hat Hupac in den in Eigenregie betriebenen Terminals neue Produktionsprozesse eingeführt, die eine wirtschaftlichere Nutzung der Ressourcen erlauben. Durch den Ausbau des Verkehrsnetzes wurden 2006 zahlreiche Terminals anderer Betreiber in das Hupac System eingebunden, wie zum Beispiel Mannheim Handelshafen, Fiorenzuola, Wien (ETS), Budapest (ETS), Padova, Enns und Krems.

Zu den vorrangigen Zielen für die Zukunft gehört die Konsolidierung der Terminalkapazität in Regionen mit hohem Transportaufkommen wie Antwerpen, Rotterdam, Köln und Italien.

Information Technology

Die Informationssysteme sind im kombinierten Verkehr von strategischer Bedeutung. Hupac wickelt ihren Verkehr mit Hilfe von Goal (Global Oriented Application for Logistics) ab, einer von ihr konzipierten und in Zusammenarbeit mit Cemat entwickelten integrierten Software, die den Ablauf von der Buchung bis zur Rechnungsstellung koordiniert.

Hupac passt ihre Datenverarbeitungssysteme kontinuierlich an die betrieblichen Anforderungen eines stetig wachsenden Netzwerks an. 2006 nahm ein Projekt seinen Fortgang, das eine automatische Einspeisung externer Systemdaten von Kunden, Terminals und Drittanbietern in Goal zum Ziel hat. Die neuen Anwendungen im XML-Format werden im ersten Halbjahr 2007 implementiert. Damit wird es unter anderem möglich sein, die Daten der peripheren, ohne Goal arbeitenden Terminals zu integrieren. Ebenfalls in Entwicklung begriffen ist ein E-billing-System für den Empfang, die Überprüfung und die direkte Eingabe der Rechnungsdaten ins Abrechnungssystem des Kunden.

2006 hat Hupac E-train eingeführt, ein neues System zur satellitengestützten Ortung der Züge, das Ende Jahr rund 60% des Hupac Verkehrs abdeckte. Dieses System ist aus der Notwendigkeit hervorgegangen, die Laufkontrolle der Züge mit den Bahnpartnern, die sich anderer Überwachungssysteme bedienen, sicherzustellen. Es registriert die Position des Zugs mit einer auf dem Zug installierten GPS-Einheit und meldet Abweichungen vom theoretischen Transportplan. Die Daten werden in die Software Goal eingespeist und ergeben dort einen aktuellen Status der Zugbewegungen. Das neue System erspart den Mitarbeitern das aufwendige Auskunftsabfragen bei den Bahngesellschaften und ermöglicht eine einheitliche, integrierte Information. Das Programm wird voraussichtlich bis Ende 2007 abgeschlossen sein.



Qualität, Sicherheit und Produktivität

Auf langen Strecken liegen die Wettbewerbsvorteile der Bahn in der Pünktlichkeit, Schnelligkeit und vor allem in der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Transports.

Pünktlichkeit der Züge

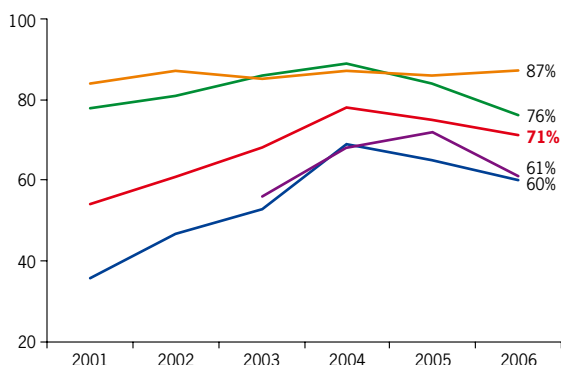
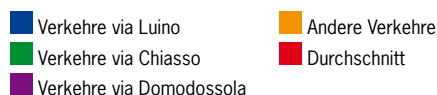
2006 ist die Pünktlichkeit der Züge im Vergleich zum Vorjahr um vier Prozentpunkte auf 71% gesunken. Als pünktlich gilt ein Zug, wenn der Rückstand im Vergleich zum Fahrplan nicht mehr als 60 Minuten beträgt. Die grössten Probleme bestehen weiterhin auf der einspurigen Luino-Strecke, wo lediglich 60% (Vorjahr 64%) der Züge pünktlich verkehrten. Auch auf den anderen transalpinen Leitungswegen ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Als Grund sind in erster Linie Ressourcenengpässe bei den Bahnen und Terminals zu nennen. Diese sind auf den starken, in diesem Ausmass unerwarteten Verkehrszuwachs auf den transalpinen Strecken zurückzuführen. Auch die betrieblichen Anlaufschwierigkeiten im erweiterten Terminal von Busto Arsizio-Gallarate haben zu Verspätungen geführt.

Im Ost-West-Verkehr dagegen ist die Pünktlichkeitsrate von 87% zufriedenstellend. Die Zusammenarbeit mit den neuen Bahnunternehmen hat sich im Hinblick auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bewährt.

Hupac hält am Ziel einer Pünktlichkeitsrate von 90% fest. Diese soll dank zusätzlicher Anstrengungen aller Akteure der Transportkette in Schritten erreicht werden. Für 2007 nimmt sich Hupac eine Pünktlichkeit von 80% als Zwischenziel vor.

Entwicklung der Qualität des Shuttle Net

% Züge mit Verspätung < 1h



Sicherheit

Die Sicherheit hat oberste Priorität für Hupac, denn die Abwicklung der ihr anvertrauten Ladungen muss in jedem Augenblick unter sicheren Bedingungen erfolgen. In den letzten Jahren haben die Weltlage, die Gefahr terroristischer Anschläge und die Migrationsbewegungen die Sicherheitsanforderungen erhöht. Auch der kombinierte Verkehr muss sich mit diesen Fragen auseinandersetzen. 2006 hat Hupac als Mitglied mehrerer internationaler Arbeitsgruppen an der Ausarbeitung neuer Kontroll- und Schulungsgrundlagen mitgewirkt.

Unterdessen laufen die Initiativen zur Erhöhung der Sicherheit in den von Hupac gesteuerten Bereichen weiter. 2006 wurde die Zutrittskontrolle zu den Terminals verbessert. Die Kontrolle der Fahrer wird über eine Datenbank abgewickelt; in einigen Terminals kommt eine Fahrererkennung mit Hilfe von Fotos zum Einsatz. In Zusammenarbeit mit den Bahnen schreiten auch Ladungskontrollen weiter fort. Sie sollen sicherstellen, dass die Vorschriften zur Ladungssicherung eingehalten werden. Dank systematischer Sensibilisierung und Schulung konnten die Verstösse gegen die Sicherheitsvorschriften um rund 20% gesenkt werden.

Prozessmanagement

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 Qualitätsmanagementsystems. Im September 2006 haben das Qualitätsmanagementsystem und das Umweltmanagementsystem der Hupac die Zwischenprüfung nach ISO 9001 und 14001 bestanden. Im Herbst 2007 soll das Gesamtsystem rezertifiziert werden.

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 am Hauptsitz, um 11% und, gemessen an den Ladeeinheiten pro Person auf den Terminals, um 9%. Auch die Laufleistung pro beladenem Wagen hat leicht zugenommen.

Kunden

Zusammensetzung des Kundenkreises

Die Kunden von Hupac sind Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen; im maritimen Verkehr kommen auch Seehafenspediteure und Reedereien hinzu. Im Falle des unbegleiteten Verkehrs handelt es sich meist um mittlere bis grössere Firmen. Diese investieren in Strassenfahrzeuge, die für den kombinierten Verkehr geeignet sind und verfügen über Strukturen für die organisatorische Abwicklung des kombinierten Verkehrs. Wer die Rollende Autobahn nutzen will, benötigt keine spezielle Ausrüstung; daher wird diese Dienstleistung von Transportunternehmen jeder Grösse genutzt.

Die Kunden der Hupac stammen aus allen Teilen Europas. Die meisten haben ihren Sitz in der Schweiz, Deutschland, den Niederlanden und Italien. Viele Kunden sind auch Aktionäre der Hupac. Die Kundentreue ist sehr hoch, einige Kunden arbeiten seit der Gründung der Hupac Ende der sechziger Jahre mit dem Unternehmen zusammen.

Hupac unternimmt grosse Anstrengungen, um neue Kunden für den kombinierten Verkehr zu gewinnen, beispielsweise durch Beratung bei der Beschaffung und Kodifizierung geeigneter Fahrzeuge und durch Unterstützung in der Anfangsphase. 2006 hat Hupac Geschäftsbeziehungen grösseren Umfangs mit etwa 30 Kunden aufgenommen und insgesamt 14.000 Ladeeinheiten von Neukunden auf die Schiene verlagert.

Kundenpolitik

Hupac will ihre Marktstellung stärken, indem sie ihre Geschäftspolitik auf die Wünsche und Erwartungen der Kunden ausrichtet und die Qualität ihrer Dienstleistungen durch Optimierung der eigenen Ressourcen steigert.

Die Kundenpolitik der Hupac stützt sich zum einen auf eine Strategie des Dialogs und des Zuhörens, zum anderen auf das Bestreben, die Anforderungen der Nutzer des kombinierten Verkehrs durch ständige Überwachung der Dienstleistungsqualität – verstanden als Übereinstimmung von erwarteter und wahrgenommener Qualität – zu erfüllen.

Dialog mit den Kunden

Jeden Herbst trifft sich Hupac mit ihren Kunden an den wichtigsten Knotenpunkten des Shuttle-Netzwerks. 2006 fanden solche Zusammenkünfte in Rotterdam, Antwerpen, Kopenhagen, Köln, Konstanz und Busto Arsizio statt. Rund 250 Firmenvertreter wurden aus erster Hand über die neuesten Marktentwicklungen informiert. An der letztjährigen Zusammenkunft standen die Chancen und Risiken des kombinierten Verkehrs vor dem Hintergrund offener Märkte im Mittelpunkt, ebenso der Ausbau des Shuttle Net längs der Achsen Nord-Süd und Ost-West. An diesen Veranstaltungen weisen die Kunden auf Optimierungsmöglichkeiten hin. Die Anregungen der Kunden sind für Hupac wertvolle Hinweise für die Gestaltung ihrer künftigen Tätigkeiten.

Kundenzufriedenheit

Bei Hupac steht der Kunde im Mittelpunkt. Verschiedene Massnahmen dienen zur ständigen Überwachung der Kundenzufriedenheit. Im Oktober wurde eine Umfrage über die Zufriedenheit der Kunden der Terminals Aarau, Basel, Chiasso, Lugano, Busto, Desio, Milano Greco Pirelli und Oleggio durchgeführt. Von einer Stichprobe von 535 Fahrern und Disponenten meinten 79%, die Situation sei im Vergleich mit anderen Terminals gut bis sehr gut. 15% werteten sie als annehmbar, 6% als ungenügend. Hupac nimmt dieses Ergebnis zum Anlass, sich noch intensiver auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten.

Lieferanten

Zusammensetzung der Lieferanten

Die wichtigsten Lieferanten von Hupac sind Bahngesellschaften, Terminalbetreiber, Wagenhersteller und Firmen, die für die Instandhaltung der Wagen sorgen.

Lieferantenpolitik

Hupac ist sich bewusst, dass die Politik gegenüber den Lieferanten ein wichtiger Teil der Unternehmensstrategie ist, da sie die Qualität und die Sicherheit der Leistungen gewährleistet. Deshalb wird jede Beschaffung von Material, Gerätschaften, Anlagen, Einrichtungsgegenständen und Dienstleistungen einem systematischen Prozess unterworfen, der den strategischen Bedürfnissen des Unternehmens Rechnung trägt.

Wahl der Lieferanten

Die von Hupac verwendeten Auswahlkriterien der Lieferanten stellen sicher, dass die Anforderungen des Unternehmens bezüglich Transparenz, Kontinuität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt werden. Weitere Bewertungs- und Auswahlkriterien gewährleisten, dass die Lieferfirmen die gesetzlichen Auflagen, was Gesundheit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit angeht, erfüllen. Besonderes Augenmerk richtet Hupac hierbei auf Angebote zur Senkung des Verbrauchs und zur umweltgerechten Entsorgung des Materials.

Schliesslich sorgt Hupac mit einem internen Verfahren für eine neutrale Wahl der Lieferanten und hält sich an sachliche und schriftlich niedergelegte Auswahlkriterien, damit kein Lieferant, der die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt, von der Möglichkeit einer Beauftragung ausgeschlossen wird.

Quality Circles

Hupac ist ständig bemüht, zusammen mit ihren Partnern das Verkehrssystem zu verbessern und zu konsolidieren. So haben sich auch 2006 wieder Arbeitsgruppen aus Vertretern der Hupac sowie der Bahnen und Terminals als ihre wichtigsten Partner zur Erörterung aktueller Fragen getroffen. Dazu gehörten die Optimierung der Fahrpläne und der Ressourcen auf den verschiedenen Strecken, die Sicherheit der beförderten Ladung und die Prozesse für den Umgang mit Gefahrgut.



Die Umweltverantwortung der Hupac

Hupac nimmt ihre Umweltverantwortung wahr, indem sie die Umweltbelastung ihrer Geschäftstätigkeit misst und sich Ziele nach den heute anerkannten Best-Practice-Methoden setzt. Dazu gehören die Verringerung der Lärmbelastung und die Gestaltung effizienter Arbeitsprozesse, die den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoß reduzieren.

Umweltzertifizierung

1997 erhielt Hupac als erster Anbieter im kombinierten Verkehr Europas die Zertifizierung nach dem Umweltstandard ISO 14001. Mit dieser Zertifizierung und mit der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene leistet Hupac einen massgeblichen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in den Gemeinwesen ihres Tätigkeitsgebiets.

Das Environmental Management System (EMS) ist die Voraussetzung für umweltschonende Produktionsmethoden und einen massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Die Mitarbeiter werden kontinuierlich für Umweltanliegen sensibilisiert.

Umwelleistungen

Lärmsanierung der Güterwagen

Die Senkung der Lärmemissionen des Bahnverkehrs ist ein wichtiges Anliegen des Umweltschutzes und ein Ziel, dem wir – nicht zuletzt dank der Unterstützung durch den Bund – immer näher kommen. Hupac passt ihren Wagenpark systematisch an die Vorgaben zur Lärmbekämpfung an und nimmt eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung und Implementierung der sogenannten Flüsterbremse ein. 75% der Hupac-eigenen Flotte verfügt über Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff. Im Unterschied zu den alten Metall-Bremsen aus Grauguss wird durch die K-Sohle die Lauffläche der Räder nicht aufgeraut. Sie bleibt glatt, wodurch der Zug um bis zu 10 Dezibel leiser fährt.

Auch 2006 hat Hupac dafür gesorgt, dass ihre Wagen mit solchen Bremsen ausgerüstet werden. Aber auch mit anderen Massnahmen wurde den Lärmemissionen der Wagen begegnet, etwa mit Bremssystemen, deren Achslager aus Kunststoff statt aus Stahl gefertigt ist.

Lärmarme Bahnwagen der Hupac

	Total	Davon mit K-Sohlen	%
Eigene Wagen für den UKV	3.140	2.270	72
Eigene Rola-Wagen	437	420	96
Total eigene Wagen	3.577	2.690	75
Gemietete Wagen	848	4	0,5
Total	4.425	2.694	61

Umweltverträgliche Betriebseinrichtungen

Hupac achtet streng darauf, dass sie Betriebseinrichtungen nutzt, die Energie sparen und wenig Lärm und Schadstoffe erzeugen. Bei der Beschaffung von Arbeitsmitteln wie Kränen, Wagen und Lokomotiven werden Umweltauflagen berücksichtigt und die geltenden Vorschriften eingehalten. So sind beispielsweise die Lokomotiven, die 2006 für den Terminal Busto Arsizio-Gallarate beschafft wurden, mit einem verbrauchsarmen MTU-Motor ausgestattet.

Umwelteffiziente Verfahren

Entscheidend für einen geringen Ressourcenverbrauch ist auch die Effizienz der einzelnen Tätigkeiten, etwa des Beladens und Entladens der Wagen und der Führung der Züge. 2006 hat die Verbesserung der Arbeitsabläufe auf den Terminals beachtliche Erfolge gebracht. Arbeitsprozesse, welche die Betriebszeiten der Maschinen und damit den Energieverbrauch unnötig erhöhen, konnten gestrafft oder ganz eingestellt werden. Die Installation eines Koordinatensystems auf dem Areal des Terminals Busto Arsizio-Gallarate, das die Ermittlung des genauen Standorts des abzuholenden Fahrzeugs ermöglicht, hat den Fahrzeugverkehr beträchtlich verringert. Davon profitieren die Kunden, für die sich die Abholung beschleunigt, und die Umwelt, die mit weniger Schadstoffen und weniger Lärm belastet wird.

Lärmschutzmassnahmen

Im Berichtsjahr hat Hupac die in den Plänen zum Ausbau des Terminals Busto Arsizio-Gallarate vorgesehenen Lärmschutzwände termingerech errichtet.

Verbrauchsreduzierung im administrativen Bereich

Am Sitz in Chiasso ist der Heizöl-, Strom-, Gas- und Materialverbrauch 2006 erneut stabil geblieben. Im laufenden Jahr soll die Möglichkeit untersucht werden, von der Papier- auf die elektronische Archivierung, wie sie für zahlreiche Dokumente bereits gebräuchlich ist, umzustellen. Damit würde der Papierverbrauch erheblich gesenkt.

Das Umweltprojekt Terminal Busto Arsizio-Gallarate

Bei der Planung des erweiterten Terminals Busto Arsizio-Gallarate wurde den Umweltschützern die grösste Beachtung geschenkt, wie dies mit dem Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, das in diesem Gebiet Umweltbefugnisse hat, vereinbart worden war. So wurde ein Damm errichtet, der die gelegentlichen Hochwasser der Flüsse Rile und Tenore auffangen soll, ein Biotop angelegt, das mit dem Regenwasser des Terminals gespeist wird, unter dem Terminalareal ein Durchlass für Tiere geschaffen und die Umgebung des Terminals mit einer Artenvielfalt von jungen Bäumen aufgeforstet und somit stark aufgewertet. Hupac hat sich ausserdem für die nächsten fünf Jahre zum Unterhalt des Biotops und zur Überwachung des Durchgangs für die Fauna verpflichtet.

2006 wurden die Bepflanzungsarbeiten innerhalb und ausserhalb des Terminals abgeschlossen. Anlässlich eines Abnahmetreffens im Juli 2006 bescheinigte das Consorzio del Parco del Ticino Hupac die vereinbarungsgemässe und fristgerechte Ausführung der Arbeiten. Zu den künftigen Aufgaben von Hupac gehört auch die Instandhaltung und Überwachung der angrenzenden Flächen sowie die Aufforstung eines Restgebiets, auf dem sich heute noch eine Baustelle befindet.

Transport von Gefahrgut

Zahlreiche als gefährlich eingestufte Güter sind für den Produktionskreislauf von grosser Bedeutung. Immer mehr Produkte der Pharma-, Chemie-, Gesundheits-, Nahrungsmittel- und Textilbranche sind auf spezielle Stoffe angewiesen, die bei Einhaltung der internationalen Sicherheitsvorschriften ohne Gefahr transportiert werden können.

Der Transport von Gefahrgut per Bahn hat dank der Sicherheit und Zuverlässigkeit dieses Verkehrsträgers und dank des politischen Willens, diese Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, einen beträchtlichen Stellenwert.

Hupac hat für Gefahrguttransporte eine zentrale Abteilung geschaffen. Geleitet wird sie von einem Gefahrgut-Beauftragten, der nach der EU-Richtlinie 96/35 ernannt und ausgebildet wurde. In den Aufgabenbereich dieser Abteilung fallen alle Aspekte, die dazu beitragen, die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten:

- ▶ Beachtung der Vorschriften von ADR, RID, IMDG, IATA
- ▶ Nationale Bestimmungen
- ▶ Bestimmungen für Kunden und Mitarbeiter
- ▶ Kontakte mit den zuständigen Ämtern
- ▶ Schulung des Personals
- ▶ Zentrale Datenbank

Die Gefahrgut-Abteilung sorgt ferner bei allen Fragen rund um den Transport von Gefahrgut für eine perfekte Koordination zwischen Kombi-Operateur, Kunde und Terminal. Die Mitarbeiter von Hupac werden an Kursen gezielt weitergebildet. 2006 fanden zahlreiche Stages statt, an denen auch die Feuerwehr und externe Berater teilnahmen.







Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac

Hupac nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung wahr, indem sie im Auftrag und mit der Unterstützung der Schweizer Regierung den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert. Die Motivation und Schulung der Mitarbeiter als wichtigste Ressource des Unternehmens und der offene und konstruktive Dialog mit den Behörden sind zentrale Prozesse zur Erreichung dieses Ziels.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter der Hupac Gruppe stieg im Berichtsjahr von 347 auf 396. Davon entfallen 130 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 237 Personen auf die Tochtergesellschaften Hupac SpA und Fidia SpA in Italien sowie 29 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 unter sich wandelnden Rahmenbedingungen kundenorientiert zu handeln.

Weiterbildung

Bei den Weiterbildungsmaßnahmen stehen sicherheitsrelevante Themen sowie Fremdsprachen und IT-Anwendungen im Vordergrund. Speziell im Terminalbereich finden stetig Kurse statt, die unsere Mitarbeiter für die Umschlagsrisiken sensibilisieren und für den Umgang mit Gefahrgut schulen. Ein internes Management-Trainee-Programm ermöglicht den neu rekrutierten Mitarbeitern, sich sprachlich und beruflich weiterzubilden und in den verschiedenen Niederlassungen Stages zu absolvieren. Dies fördert unsere interkulturelle Kompetenz, von der unsere Kunden und Partner täglich profitieren.

2006 hat Hupac die Ausbildung von vier Lehrlingen, die ein mehrjähriges individuelles Ausbildungsprogramm absolvieren, fortgesetzt. Sie werden ihre Ausbildung mit dem Diplom eines kaufmännischen Angestellten abschliessen.

Sicherheit und Gesundheit

2006 wurde das Revisionsprojekt der Bestimmungen über die Sicherheit am Arbeitsplatz gemäss den

spezifischen geltenden Bestimmungen (Gesetz 626, EKAS) mit der Erarbeitung eines Dokuments bezüglich der Bewertung aller Risiken im Rahmen der Geschäftstätigkeit abgeschlossen. Untersucht wurde die Situation auf den Schweizer Terminals Aarau, Basel und Chiasso und auf den italienischen Terminals Busto, Desio und Milano Greco Pirelli. Diese Untersuchung sorgt dafür, dass das Unternehmen die gesetzlichen Standards auch in Zukunft erfüllt und die sicherheitsrelevanten Prozesse den aktuellen Anforderungen genügen.

Im Terminal von Busto wurde im Berichtsjahr untersucht, welchem Lärmpegel die Mitarbeiter in den verschiedenen Arbeitsbereichen, vom Kranführer bis zum Büroangestellten, ausgesetzt sind. Das Ergebnis war durchweg positiv; die Lärmschutzvorschriften werden überall erfüllt.

Interne Kommunikation

Im Berichtsjahr wurde die interne Kommunikation weiter verbessert. Zweimal im Jahr lädt die Führungsspitze die ganze Belegschaft zu einer Informationsveranstaltung und Diskussion. Zur Sprache kommen die Rahmenbedingungen des Marktes, die Unternehmensstrategie und die Neuheiten im geschäftlichen, operativen und organisatorischen Bereich. Einmal jährlich trifft sich eine Gruppe von rund 70 Mitarbeitern zu einem zweitägigen Workshop. Das Thema der letztjährigen Veranstaltung war das Wesen und die Herausforderungen der Gruppenarbeit.

Rund 70% der Mitarbeiter der Hupac Gruppe werden über InfoNet erreicht, ein unternehmensweites Informationssystem, das als Intranet eingesetzt wird. Alle Mitarbeiter erhalten die Firmenzeitung Moving.

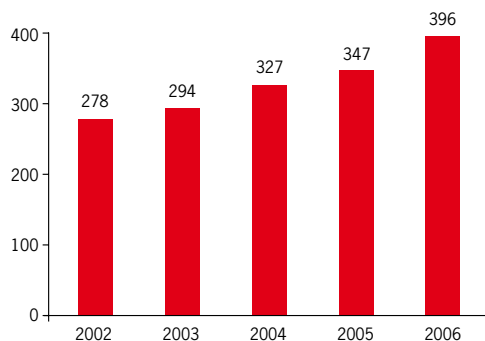
Die Arbeitsgruppe Voice, das interne Organ für das Vorschlagswesen seitens der Mitarbeiter, hat 2006 ihre Arbeit fortgesetzt. Es gingen über 30 Anregungen ein, die mehrheitlich die Verbesserung interner Abläufe betrafen.

Mitarbeiterzufriedenheit

Hupac nutzt das jährliche Mitarbeitergespräch zur Ermittlung der Mitarbeiterzufriedenheit und bedient sich hierzu eines Fragebogens mit einer Skala von 1 bis 100. 2006 wurde ein Mittelwert von 84 erzielt, ein sehr gutes Ergebnis und ein Beweis dafür, dass die Massnahmen zur Verbesserung der internen Kommunikation Früchte getragen haben und dass die Mitarbeiter mit den Konditionen in Bezug auf Weiterbildung, Arbeitsausrüstung und Entlohnung zufrieden sind.

Personal der Hupac Gruppe

Anzahl der Mitarbeiter



Verlagerungspolitik

Verantwortung für die Mobilität der Zukunft

Im Jahr 2006 wies Hupac allein im Segment des alpenquerenden Verkehrs ein Transportvolumen von 458.000 Sendungen bzw. 8,4 Millionen Tonnen auf und ist damit ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will das Unternehmen seine starke Stellung unter Ausnutzung der neuen Infrastrukturen weiter ausbauen und somit aktiv die schweizerische Verlagerungspolitik unter der Prämisse der Nachhaltigkeit unterstützen.

Öffentliche Finanzierungshilfen

Der Bund sieht verschiedene Fördermittel für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene vor. Mit Mitteln aus der Mineralölsteuer 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)
- ▶ Bahnanschluss Gallarate (abgeschlossen)
- ▶ Terminal Singen (abgeschlossen)
- ▶ Erweiterung des Terminals von Busto Arsizio auf den Gemeindegebieten von Gallarate und Busto Arsizio (z.T. abgeschlossen)

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was bis zum Jahr 2042 inklusive Zinsen einem Betrag von rund CHF 114,4 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 ver-

lagern zu können. In den Jahren 2004 und 2005 stellten sich die durchschnittlichen Fördermassnahmen pro Sendungskilometer durch die Schweiz bei der Rollenden Autobahn und beim Verkehr Shuttle Net (UKV) im Verhältnis 3:1 dar; 2006 entwickelte sich das Verhältnis zu 2,7:1 (siehe Graphik).

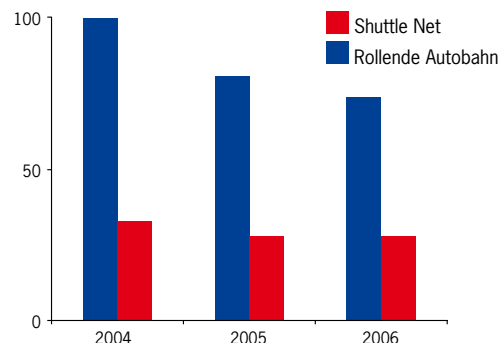
Vernehmlassung zur Güterverkehrsvorlage

2006 hat die Schweizerische Eidgenossenschaft das Vernehmlassungsverfahren zur Güterverkehrsvorlage 2011-2017 durchgeführt. Hupac spricht sich für eine konsequente Fortsetzung der bisherigen Verlagerungspolitik aus, die dem unbegleiteten kombinierten Verkehr den Vorrang gibt; die Rollende Autobahn wird als Ergänzungsangebot verstanden.

Angesichts des Erfolgs der Massnahmen zur Verlagerung des transalpinen Güterverkehrs in der Schweiz von der Strasse auf die Schiene – 16% weniger Lastwagen durch die Alpen seit dem Jahr 2000 und gleichzeitige Steigerung des kombinierten Verkehrs um 66% – müssen die absoluten Fördermittel unverändert beibehalten werden, wenn die bisherigen Resultate nicht gefährdet werden sollen. Bis zur Eröffnung der Flachbahn durch den Gotthard in rund zehn Jahren benötigt die Schiene finanzielle Unterstützung in der heutigen Grössenordnung, um im Wettbewerb mit der Strasse mithalten zu können.

Fördermittel für Shuttle Net und Rollende Autobahn

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



Rückzahlung öffentlicher Finanzierungshilfen: indikative Cash-flow-Belastung pro Jahr In 1000 CHF

Jahre	2006	2007	2008-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2042	2006-2042 Total
Darlehensrückzahlungen	262	4.777	3.615 - 4.075	2.822	2.123	321	103.741
Zinsen		356	193 - 872	18 - 129			10.642
Total	262	5.133	3.935 - 4.947	2.840 - 2.951	2.123	321	114.383

Die Beziehungen zu den Behörden

Die europäische Verkehrspolitik steht vor einer grossen Herausforderung: Sie muss die kontinuierlich wachsenden Güterströme auf effiziente und umweltverträgliche Weise lenken.

Der Marktschwerpunkt der Hupac liegt im transalpinen kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Dieser wird in hohem Masse von der schweizerischen Verkehrspolitik geprägt, deren verfassungsmässig verankertes Ziel die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist.

Für Hupac ist ein konstruktives, transparentes und offenes Verhältnis zu den schweizerischen und europäischen Behörden ein vorrangiges Ziel.

Hupac hat 2006 ihre Beziehungen zu den Behörden weiter vertieft. So hat sie Gäste und Delegationen aus ganz Europa und sogar Japan empfangen und ihnen die Funktionsweise des kombinierten Verkehrs und des Terminals Busto Arsizio-Gallarate erläutert.

Und schliesslich hat Hupac an zahlreichen Tagungen teilgenommen, an denen sie kraft ihrer Erfahrung darlegen konnte, welche Anforderungen und Prioritäten auf politischer, gesetzgeberischer und infrastruktureller Ebene bestehen, um den kombinierten Verkehr weiter zu fördern.



**Konsolidierte Jahresrechnung
Jahresrechnung Hupac AG**

Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2006 und 2005

Beträge in 1 000 CHF	2006	2005
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	476 929	406 803
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	(374 533)	(318 124)
Bruttogewinn	102 396	88 679
Personalaufwand	(30 281)	(26 075)
Allgemeiner Aufwand	(12 118)	(11 164)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(52 187)	(43 834)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	368	280
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(483)	(19)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	7 695	7 867
Finanzertrag	613	470
Finanzaufwand	(1 276)	(1 380)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	2 458	1 816
Währungsdifferenzen	(431)	(92)
Ordentliches Betriebsergebnis	9 059	8 681
Betriebsfremder Ertrag	155	145
Ausserordentlicher Ertrag	895	172
Ausserordentlicher Aufwand	(169)	(123)
Gewinn vor Steuern	9 940	8 875
Steuern	(2 826)	(2 444)
Jahresgewinn	7 114	6 431
Minderheitsanteile	(156)	46
Jahresgewinn der Gruppe	6 958	6 477

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2006 und 2005

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005
AKTIVEN			PASSIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN			FREMDKAPITAL		
			Kurzfristiges Fremdkapital		
Flüssige Mittel	65 881	29 858	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2 466	250
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	71 726	68 762	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	42 824	49 702
- gegenüber Dritten	71 703	67 927	- gegenüber Dritten	37 242	45 413
- gegenüber Aktionären	23	835	- gegenüber Aktionären	5 582	4 289
Andere Forderungen	13 458	21 538	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3 620	2 561
Lager/Werkstattinventar	1 367	1 100	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	71 043	50 488
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	30 675	21 325	Kurzfristige Rückstellungen	7 479	6 103
Total Umlaufvermögen	183 107	142 583	Total kurzfristiges Fremdkapital	127 432	109 104
			Langfristiges Fremdkapital		
			Langfristige Verbindlichkeiten	156 812	157 634
			Langfristige Rückstellungen	65 753	45 115
			Latente Steuerschulden	2 301	2 593
			Total langfristiges Fremdkapital	224 866	205 342
			Total Fremdkapital	352 298	314 446
			Minderheitsanteile	1 141	955
			EIGENKAPITAL		
ANLAGEVERMÖGEN			Aktienkapital	20 000	20 000
Finanzanlagen	27 677	24 702	Reserven	42 757	37 825
- Beteiligungen	25 373	22 314	Umrechnungsdifferenzen	373	(728)
- Kauttionen und andere finanzielle Aktiven	683	959	Jahresgewinn der Gruppe	6 958	6 477
- Latente Steuerguthaben	1 621	1 429	Total Eigenkapital	70 088	63 574
Sachanlagen	212 489	211 143			
- Anzahlungen für Sachanlagen	21 324	34 974			
- Technische Anlagen	8 173	9 561			
- Rollmaterial	73 251	82 464			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	1 538	1 687			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	104 219	79 750			
- Andere Sachanlagen	3 984	2 707			
Immaterielle Anlagen	254	547			
Total Anlagevermögen	240 420	236 392			
Total Aktiven	423 527	378 975	Total Passiven	423 527	378 975

Konsolidierte Geldflussrechnung 2006 und 2005

Beträge in 1 000 CHF	2006	2005
Konzernergebnis	6 958	6 477
Abschreibung Sachanlagen	39 231	39 135
Abschreibung immaterielle Anlagen	347	489
Erhöhung Rückstellungen	20 592	10 408
Nettogewinn aus Veräusserung von Sachanlagen	115	(261)
Fremdwährungsdifferenzen	(3 889)	(796)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(2 458)	(1 816)
Minderheitsanteile	186	(65)
Erhöhung der Guthaben	(3 772)	(29 612)
Veränderung des Inventars	(232)	(26)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	18 599	(8 700)
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	75 677	15 233
Investition in Sachanlagen	(49 163)	(61 385)
Desinvestition von Sachanlagen	11 569	20 399
Investition in immaterielle Anlagen	(51)	(46)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	1	
Investition in Finanzanlagen	(147)	(594)
Desinvestition von Finanzanlagen	243	350
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(37 548)	(41 276)
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	(899)	13 057
Dividenden	(1 600)	(1 600)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(2 499)	11 457
Veränderung	35 630	(14 586)
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	29 858	44 378
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	393	66
Flüssige Mittel am Ende der Periode	65 881	29 858

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2006

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 2006 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von 7,9 Millionen Franken (31. Dezember 2005: CHF 5,2 Mio.; 31. Dezember 2004: CHF 4,0 Mio.).

Konsolidierungskreis

Die konsolidierte Jahresrechnung umfasst die Jahresabschlüsse der Hupac AG und ihrer schweize-

rischen 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.

Voll- oder quotenkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2006	31.12.2005
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	95,55
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
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 600 000	3,00	
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 600 000	97,00	
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50,00	50,00

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2006	31.12.2005
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
D & L Cargo NV	Boom (Belgien)	40,00	40,00
RApin AG	Olten (Schweiz)	30,00	30,00
Cesar Information Services Scarl	Brüssel (Belgien)	25,10	25,10

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

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	
	31.12.2006	31.12.2005	2006	2005
CHF/EUR	1,6059	1,5561	1,5729	1,5481

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2005	20 000	37 936	(934)	57 002	1 020
Umrechnungsdifferenzen			95	95	6
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			111	111	
Erhöhung Beteiligungen					(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
Umrechnungsdifferenzen			468	468	30
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			633	633	
Anpassung Eigenkapital Assoziierte		55		55	
Dividende Muttergesellschaft		(1 600)		(1 600)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2006		6 958		6 958	156
Saldo am 31. Dezember 2006	20 000	49 715	373	70 088	1 141

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	10	10
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	120 038	113 925
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.	13	19
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	182 424	173 861

Bericht des Konzernprüfers an die Generalversammlung zur konsolidierten Jahresrechnung 2006

Als Konzernprüfer haben wir die konsolidierte Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, von Seite 34 bis Seite 39) der Hupac SA für das am 31. Dezember 2006 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 Anwendung der massgebenden Rechnungs-

legungsgrundsätze, 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, 13. April 2007

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2006 und 2005

Beträge in 1 000 CHF	2006	2005
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	61 553	66 240
Gestehungskosten	(17 890)	(24 093)
Bruttogewinn	43 663	42 147
Allgemeiner Aufwand	(695)	(753)
Abschreibungen Sachanlagen	(31 267)	(32 958)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(26)	(35)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(3 880)	(1 282)
Dividendenertrag	282	453
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	14	264
Gewinn aus Veräusserung von Beteiligungen	18	0
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(1)	(5)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	8 108	7 831
Finanzertrag	211	241
Finanzaufwand	(1 142)	(1 330)
Währungsdifferenzen	205	11
Ordentliches Betriebsergebnis	7 382	6 753
Ausserordentlicher Ertrag	320	0
Ausserordentlicher Aufwand	(101)	0
Jahresgewinn vor Steuern	7 601	6 753
Steuern	(1 741)	(1 660)
Jahresgewinn	5 860	5 093

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. Die Erlössenkung gegenüber dem Vorjahr von rund CHF 4,7 Mio. erklärt sich dadurch, dass das Rollmaterial im Berichtsjahr 2006, im Gegensatz zum Jahr 2005, ohne Berücksichtigung der Unterhaltskosten an die RALpin AG vermietet worden ist.

Die *Gestehungskosten* haben gegenüber dem Vorjahr ebenfalls um rund CHF 6,2 Mio. abgenommen. Auch hier entfällt der Hauptteil dieser Differenz auf die verminderten Unterhaltskosten, die durch den Rollmaterialmieter RALpin AG ab dem Jahr 2006

direkt übernommen worden sind. Es resultiert somit ein gegenüber dem Vorjahr um ca. CHF 1,5 Mio. höherer *Bruttogewinn*.

Der *allgemeine Aufwand* konnte gegenüber dem Vorjahr um 7,7% gesenkt werden.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* sind gegenüber dem Vorjahr auf Grund der verminderten Auslieferung von Rollmaterial um knapp CHF 1,7 Mio. zurückgegangen. Die *Rückstellungen und Wertberichtigungen* haben gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 2,6 Mio. zugenommen.

Nach den Finanzpositionen weist die Hupac AG im Berichtsjahr 2006 ein *ordentliches Betriebsergebnis* von CHF 7,382 Mio. aus. Nach Berücksichtigung der ausserordentlichen Positionen und des Steueraufwands resultiert im Geschäftsjahr 2006 ein *Jahresgewinn* von CHF 5,86 Mio.

Bilanz per 31. Dezember 2006 und 2005

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005
AKTIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN		
Flüssige Mittel	18 530	5 508
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7 380	8 388
- gegenüber Dritten	1 670	2 843
- gegenüber Konzerngesellschaften	5 787	4 860
- gegenüber Aktionären	23	1 805
- Delkredere	(100)	(1 120)
Andere Forderungen	428	404
- gegenüber Dritten	428	404
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	3 520	1 495
Total Umlaufvermögen	29 858	15 795
ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	33 802	34 525
- Beteiligungen	30 860	28 230
- Darlehen Dritte	530	825
- Darlehen Konzerngesellschaften	2 409	5 468
- Übrige Finanzanlagen	3	2
Sachanlagen	87 672	87 299
Immaterielle Anlagen	33	31
Total Anlagevermögen	121 507	121 855
Total Aktiven	151 365	137 650

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005
PASSIVEN		
FREMDKAPITAL		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	9 207	7 740
- gegenüber Dritten	3 625	3 451
- gegenüber Konzerngesellschaften	0	1
- gegenüber Aktionären	5 582	4 288
Kurzfristige Darlehen	2 466	250
- von Dritten	2 216	0
- von Aktionären	250	250
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	1 204	694
- gegenüber Dritten	1 204	694
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	4 746	6 308
Total kurzfristiges Fremdkapital	17 623	14 992
Langfristiges Fremdkapital		
Langfristige Verbindlichkeiten	40 304	47 500
- gegenüber Dritten	40 054	47 000
- gegenüber Aktionären	250	500
Langfristige Rückstellungen	36 970	22 950
Total langfristiges Fremdkapital	77 274	70 450
Total Fremdkapital	94 897	85 442
EIGENKAPITAL		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 622	4 562
Statutarische Reserven	25 800	22 300
Bilanzgewinn	6 046	5 346
- Gewinnvortrag	186	253
- Jahresgewinn	5 860	5 093
Total Eigenkapital	56 468	52 208
Total Passiven	151 365	137 650

Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat gegenüber dem Vorjahr um rund 10% zugenommen, was auf der Seite der Aktiven insbesondere auf die Erhöhung der *flüssigen Mittel* und auf der Seite der Passiven auf den Anstieg der *langfristigen Rückstellungen* zurückzuführen ist. Das Anlagevermögen

steht gegenüber dem Vorjahr fast unverändert zu Buche. Die Schulden gegenüber den Banken konnten im Berichtsjahr erfreulicherweise um einige weitere Millionen CHF abgebaut werden.

Die Hupac AG weist per Jahresende 2006 ein *Eigenkapital* von knapp CHF 56,5 Mio. aus, was einer Eigenkapitalquote von 37,3% entspricht.

Anhang der Jahresrechnung 2006

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				31.12.2006	31.12.2005
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter				10 337	11 284
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen				108 476	93 011
2.3 Wesentliche Beteiligungen					
Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000		Kapitalanteil in % 31.12.2006	31.12.2005
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 250		100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb/Bahnbetrieb	EUR 2 040		95,55	95,55
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	CHF 500		80,00	80,00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso: - Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000		95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	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
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam - Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering/Terminalbetrieb	EUR 1 600		3,00	
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering/ Terminalbetrieb	EUR 1 600		97,00	
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Terminalbetrieb	EUR 260		50,00	50,00
Cemat SpA, Mailand	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	EUR 7 000		34,48	34,48
D & L Cargo NV, Boom	Bahnbetrieb	EUR 177		40,00	40,00
Cesar Information Services Scarl, Brüssel	Datenverarbeitungsdienste für Kunden	EUR 100		25,10	25,10
RAIpin AG, Olten	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	CHF 300		30,00	30,00
SWE-Kombi AB, Helsingborg	Verkehrsbetrieb/Terminalbetrieb	SEK 1 200			45,00

3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Allgemeine Reserve	Statutarische Reserven	Bilanzgewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2005	20 000	4 502	18 300	5 913	48 715
Dividende				(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60		(60)	
Zuweisung an Statutarische Reserven			4 000	(4 000)	
Jahresgewinn				5 093	5 093
Saldo am 31. Dezember 2005	20 000	4 562	22 300	5 346	52 208
Dividende				(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60		(60)	
Zuweisung an Statutarische Reserven			3 500	(3 500)	
Jahresgewinn				5 860	5 860
Saldo am 31. Dezember 2006	20 000	4 622	25 800	6 046	56 468

4. Langfristige Verbindlichkeiten

Die langfristigen Verbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen gegenüber Banken von CHF 20,0 Mio. (im 2005: CHF 19,0 Mio.), welche formell innerhalb eines Jahres fällig werden, wirtschaftlich jedoch langfristigen Charakter haben.

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

	2006
Gewinnvortrag	CHF 185 778
Jahresgewinn	CHF 5 860 483
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	CHF 6 046 261

Antrag des Verwaltungsrates:

Dividende	CHF 1 600 000
Jubiläumsdividende	CHF 800 000
Zuweisung an Allgemeine Reserve	CHF 140 000
Zuweisung an Statutarische Reserven	CHF 3 300 000
Vortrag auf neue Rechnung	CHF 206 261
	CHF 6 046 261

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2006

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, von Seite 40 bis Seite 43) der Hupac AG für das am 31. Dezember 2006 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 Darstel-

lung 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, 13. April 2007



Gedruckt auf umweltfreundlichem Papier mit Zertifizierung
FSC Mixed Sources (CQ-COC 000010) und Ecolabel (Rif. IT/011/04)



Hupac AG
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 91 6952800
Fax +41 91 6952801
info@hupac.ch
www.hupac.ch

