

Geschäftsbericht 2007





Profil der Hupac Gruppe



Profil der Hupac Gruppe

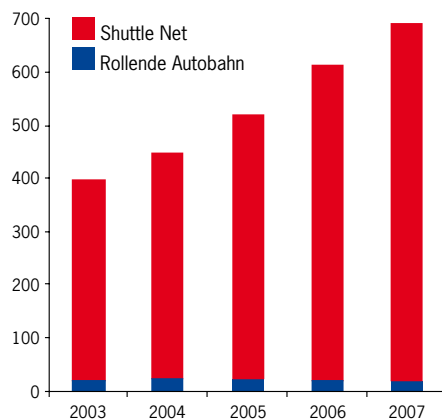
Hupac ist das führende Unternehmen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Wir setzen uns dafür ein, dass immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz.

Hupac wurde 1967 in Chiasso gegründet. Heute besteht die Hupac Gruppe aus zehn Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden und Belgien. Der Hauptsitz befindet sich in Chiasso.

Mit 443 Mitarbeitern betreibt Hupac ein Netzwerk mit täglich 130 Zügen zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen Europas sowie zwischen den grossen Häfen und dem europäischen Hinterland. Das Ziel sind schnelle, regelmässige und zuverlässige Gütertransporte auf der Schiene.

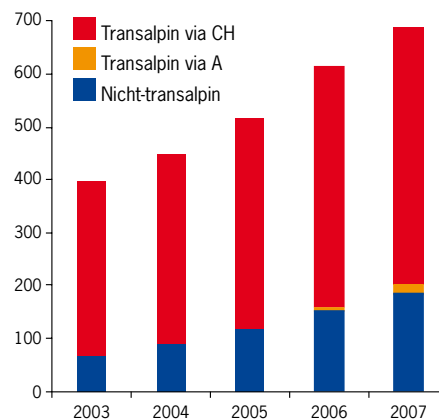
Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



Verkehrsentwicklung nach Typologie

Strassensendungen in 1000










Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Mannheim, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Taulov, Warschau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des kombinierten Verkehrs
Geschäftsfelder	Shuttle Net (UKV) 126 Shuttlezüge pro Tag 669.213 Strassensendungen 11,7 Mio. Nettotonnen Rollende Autobahn 4 Züge pro Tag 20.730 Strassensendungen 0,4 Mio. Nettotonnen
Rollmaterialbestand	5.667 Wagenmodule 13 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio, Desio, Novara RAlpin, Aarau, Basel, Chiasso, Singen, Ede
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den intermodalen Verkehr Cesar, Kunden-Informationssystem mit 350 angeschlossenen Terminals E-train, satellitengestütztes Zugortungssystem Ediges, Datenaustauschsystem auf XML-Basis
Mitarbeiter	443
Qualität und Umwelt	Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2000 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2004
Finanzielle Resultate	Jahresumsatz CHF 574,97 Mio. (EUR 350,0 Mio.) Jahresgewinn CHF 7,2 Mio. (EUR 4,4 Mio.) Cash flow CHF 60,3 Mio. (EUR 36,7 Mio.)

Stand: 31.12.2007

Geschäftsbericht 2007

Vorwort	2	
Die Hupac Gruppe		
Corporate Governance	7	
Das Jahr 2007 im Überblick	8	
Vision und Leitbild der Hupac Gruppe	11	
Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport	12	
Kommunikation mit den Stakeholdern	14	
Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac		
Wirtschaftliche Entwicklung	16	
Verkehrsentwicklung	17	
Betriebliche Ressourcen	20	
Qualität, Sicherheit und Produktivität	22	
Kunden	23	
Lieferanten	24	
Die Umweltverantwortung der Hupac		
Umweltzertifizierung	26	
Umweltleistungen	26	
Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac		
Mitarbeiter	30	
Verlagerungspolitik	31	
Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen	32	
Jahresrechnungen		
Konsolidierte Jahresrechnung	34	
Jahresrechnung Hupac AG	40	



Wachstum trotz Streik

Kaum ein Ereignis beeinflusste das vergangene Geschäftsjahr wie die Streikwellen im Bahn- und Strassengüterverkehr. Tagelange Bahnstreiks führten im Herbst 2007 zu wochenlangen Unregelmässigkeiten. Wegen der gängigen Prioritätenregelung, die dem Personenverkehr in jedem Fall die Vorfahrt gibt, dauert es bei Streiks oft quälend lange, bis die gestauten Güterzüge zur Destination gelangen und sich die Lage normalisiert. Kritisch waren nicht nur die tatsächlich durchgeführten, sondern auch die angekündigten Streiks, denn sie stellen einen grossen Unsicherheitsfaktor für die Logistik dar und führen zur präventiven Umdisponierung auf den sichersten Verkehrsträger. Zudem sind KV-Ketten generell äusserst streiksensibel, da sie zwei, wenn nicht gar drei funktionierende Verkehrsträger voraussetzen. So behinderte der italienische Lkw-Fahrerstreik im Dezember den kombinierten Verkehr durch die mangelnde Abholung und Zubringung der Ladeeinheiten, was zu überfüllten und somit handlungsunfähigen Terminals führte.

Am Ende des Jahres verbuchten wir dennoch ein Verkehrswachstum von 12,6% im Gesamtverkehr und von 10,1% im alpenquerenden Verkehr. Dass Hupac unter diesen Bedingungen die strategischen Wachstumsvorgaben voll erfüllen konnte, grenzt an ein Wunder. Aber auch für Wunder gibt es Erklärungen.

Erstens war Hupac mit enormem Ressourceneinsatz bestrebt, die Streikauswirkungen für die Kunden so gering wie möglich zu halten. Als auf Deutschlands Schienen durch den GdL-Streik nichts mehr lief, wurde sogar ein Schiff gemietet,

um die dringendsten Sendungen auf dem Rheinweg sicher zum Ziel zu bringen.

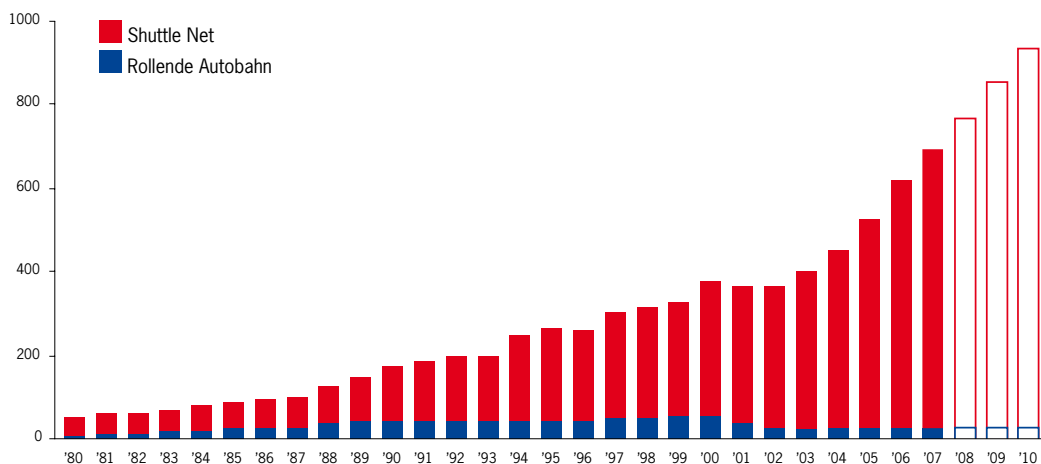
Zweitens machte sich die Strategie der Hupac, die Chancen der Marktöffnung zu nutzen, erneut bezahlt. Private Bahnunternehmen wie Rail4Chem, DLC und Veolia, aber auch das hauseigene Bahnunternehmen der Hupac SpA sprangen ein, um die Wagenkompositionen zum Ziel zu führen. Obwohl ein geringer Prozentsatz an Zügen trotz aller Anstrengungen ausfallen musste, konnte das Netzwerk der Hupac auch während der schlimmsten Streiktage am Laufen gehalten werden.

Drittens ernten wir heute die Früchte der in den Vorjahren getätigten Investitionen in die Erweiterung unseres Netzwerks. Hupac partizipiert am Wachstum der Warenströme, die über die grossen europäischen Häfen nach Europa dringen. Wichtige Wachstumsmärkte in Ost- und Südosteuropa sind ans Shuttle Net der Hupac angeschlossen. Transalpine Verkehre werden ausgebaut und differenziert, beispielsweise über den 4-Meter-Korridor am Lötschberg und durch die neuen Verbindungen via Brenner in den lebhaften Wirtschaftsraum im Nordosten Italiens.

Obwohl Hupac im Jahr 2007 selbst beträchtlich zugelegt hat, konnte diesmal das Ziel einer Marktanteilserhöhung des kombinierten Verkehrs am gesamten Güterverkehr durch die Schweiz nicht erreicht werden. Im vergangenen Jahr wuchs die Strasse seit längerer Zeit erstmalig wieder schneller als die Schiene. Als Gründe seien einerseits die einmonatige Sperrung der Gotthardautobahn im Sommer 2006 genannt, was sich im Folgejahr in einem starken prozentualen Anstieg des Strassen-

Verkehrsentwicklung 1980-2010

Strassensendungen in 1000



verkehrsvolumens niederschlag, und andererseits die Streiks im Herbst 2007, die den Bahnverkehr massiv beeinträchtigten.

Ist damit die Verlagerungspolitik der Schweiz gescheitert? Wir meinen nein. Seit dem Referenzjahr 2000 sind die Sendungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr um 73% gestiegen, während die Sendungen im Strassentransit um 10% gesunken sind. Der kombinierte Verkehr hat somit das Wachstum des Strassengüterverkehrs komplett übernommen und darüber hinaus ein gutes Stück des bestehenden Verkehrs verlagert. Ohne die positive Entwicklung des kombinierten Verkehrs seit dem Jahr 2000 wären im Jahr 2007 zusätzlich rund 400.000 Sendungen auf der Strasse über die Schweizer Alpen gefahren – die weiteren Effekte der Verlagerungspolitik wie die bessere Auslastung der Lkws als Folge der LSVA nicht gerechnet.

Wie ist ein weiteres Wachstum des kombinierten Verkehrs und folglich eine positive Verlagerungswirkung zu erzielen? Drei Faktoren spielen unseres Erachtens eine entscheidende Rolle: Qualität, Preis und Verfügbarkeit. Im vergangenen Jahr verkehrten die Züge der Hupac mit einer Pünktlichkeitsrate von durchschnittlich 75%. Das ist eine Verbesserung von 4% gegenüber dem Vorjahr und ein grosser Fortschritt gegenüber dem Jahr 2001, als die Pünktlichkeitsrate mit unter 50% auf dem Tiefstand lag. Seine volle Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse wird der kombinierte Verkehr jedoch erst entfalten, wenn die Pünktlichkeit wieder bei mindestens 90% liegt. Eine angemessene Infrastruktur, eine güterverkehrsfreundliche Prioritätenregelung und kundenorientierte Bahnunternehmen sind die zwingenden Voraussetzungen für die Erreichung dieses Ziels.

Zentraler Erfolgsfaktor für den kombinierten Verkehr ist selbstverständlich auch ein wettbewerbsfähiger

Preis gegenüber der Strasse, ein Preis, der die systemimmanenten Nachteile des Bahnverkehrs gegenüber der Strasse wie geringere Flexibilität und höhere Störanfälligkeit berücksichtigt und ausgleicht. Die Förderpolitik des Bundes leistet hier Vorbildliches, kompensiert sie doch u.a. die hohen Traktionskosten auf den Bergstrecken und ermöglicht das Angebot konkurrenzfähiger Preise gegenüber der Strasse.

Und schliesslich braucht es ausreichende Kapazitäten für den kombinierten Verkehr, heute und in Zukunft: Umschlagterminals an zentralen Wirtschaftsstandorten, attraktive Trassen, genügend Bahnressourcen. Wir erwarten, dass das Güterverkehrsverlagerungsgesetz 2011-2018 all diese Faktoren zur Genüge berücksichtigt und somit die Rahmenbedingungen für ein weiteres Wachstum des kombinierten Verkehrs schafft.

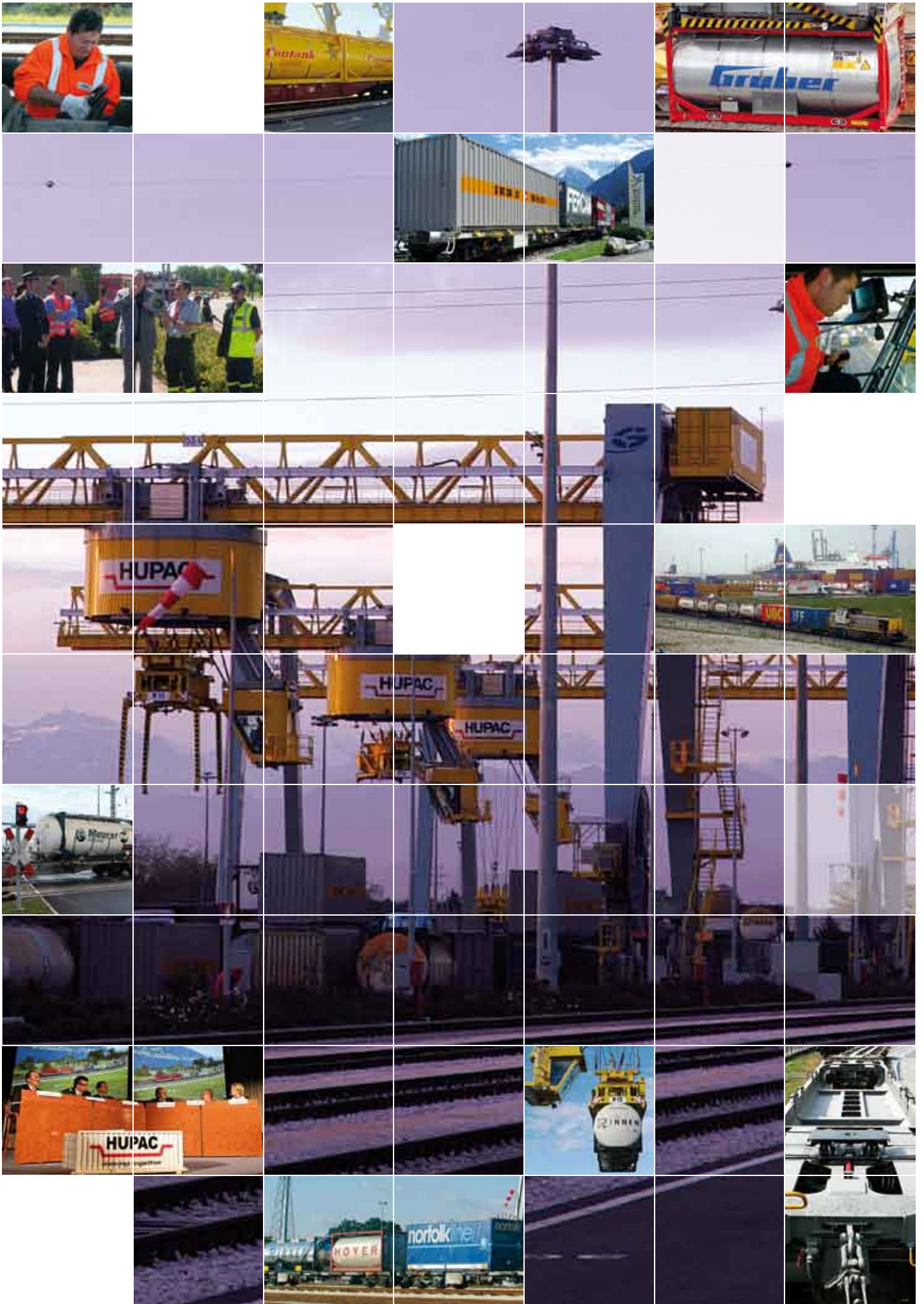
Unser Dank gilt allen, die das positive Ergebnis der Hupac im Jahr 2007 ermöglicht haben, allen voran den Mitarbeitern, den Aktionären und Kunden, den Geschäftspartnern und Institutionen. Hupac wird im laufenden Jahr ihre Geschäftstätigkeit weiter ausbauen und alles daran setzen, dass die Qualität und Effizienz der Dienstleistungen weiter steigen. Wir sind überzeugt, damit einen aktiven Beitrag zu einer nachhaltigen und sicheren Güterverkehrslogistik in Europa zu leisten.



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

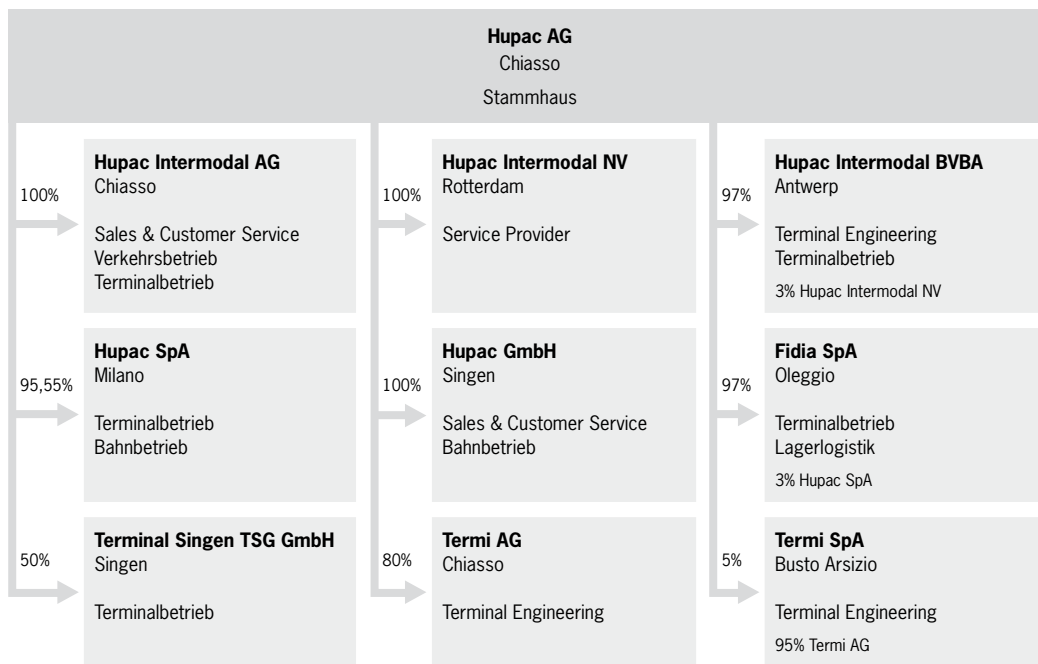
Chiasso, im Mai 2008







Die Hupac Gruppe



Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	51	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2010
Daniel Nordmann*	53	Vizepräsident seit 2001	Schweizer	2001	
Theo Allemann	70	Mitglied	Schweizer	1999	2008
Dr. Thomas Baumgartner	54	Mitglied	Italiener	1990	2010
Thomas Hoyer	58	Mitglied	Deutscher	1988	2010
Bruno Planzer	65	Mitglied	Schweizer	1989	2010
Peter Hafner	52	Sekretär	Schweizer	1999	2010

* Bis August 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 SpA	Francesco Crivelli <i>Delegierter VR</i> Sergio Crespi <i>Direktor</i>	Hupac GmbH	Sascha Altenau <i>Direktor</i>
Terminal Singen TSG GmbH	Sascha Altenau <i>Direktor</i> Gerhard Bukowski <i>Direktor</i>	Termi AG	Peter Hafner <i>Direktor</i>
		Hupac Intermodal BVBA	Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Peter Hafner <i>Direktor</i> Piero Solcà <i>Direktor</i> Mark Jansen <i>Direktor</i>
		Fidia SpA	Paolo Paracchini <i>Delegierter VR</i>
		Termi SpA	Peter Hafner <i>Präsident</i>

Stand 31.12.2007

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2007 bestand die Hupac Gruppe aus zehn Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, 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.

Im vergangenen Jahr sind zwei Veränderungen im Bereich der internen Logistik der Hupac Intermodal AG zu erwähnen. Mitte Mai wurde der Unterbereich Flottenmanagement unter der Leitung von Leonardo Fogu eingerichtet. Die neue Organisationseinheit hat die Aufgabe, das Rollmaterial der Hupac effizient zu bewirtschaften. Ebenfalls im Mai wurde die von Michael John geführte Abteilung Rollmaterialentwicklung dem Bereich interne Logistik als eigener Unterbereich unterstellt. Im Zuge dieser Umstrukturierung wurden Leonardo Fogu und Michael John in die Geschäftsleitung der Hupac Intermodal AG berufen.

Im Dezember ist Angelo Grassi, amtierender Vizepräsident der Termini SpA, leider frühzeitig verstorben. Die Geschäftsleitung anerkennt die langjährigen, bedeutenden Leistungen einer von der Geschäftsidee der Hupac von Anfang an begeisterten Person. Die Stelle wurde nicht neu besetzt; die Aufgaben übernahm der Präsident der Termini SpA, Peter Hafner.

Verwaltungsrat

Veränderungen fanden auch im Verwaltungsrat der Hupac AG statt. Im August trat Daniel Nordmann als Vizepräsident der Hupac AG zurück. Die Ersatzwahl ist für die Generalversammlung im Mai 2008 anberaumt.

Dem Verwaltungsrat der Hupac AG gehören momentan fünf Mitglieder an. 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 auch mehrheitlich aus Unternehmern bzw. delegierten Verwaltungsräten solcher Firmen zusammen. Mit Deutschland und Italien sind zwei wichtige geografische Märkte abgedeckt. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Hupac Intermodal AG und der Termini AG entspricht derjenigen der Hupac AG. Bei den anderen Gesellschaften der Hupac Gruppe werden die Verwaltungsräte mehrheitlich von Mitgliedern der Geschäftsleitung des Mutterhauses gestellt.

Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr verfügte die Hupac AG über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio. Am Unternehmen sind 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. Damit ist für Marktnähe gesorgt, und die Unabhängigkeit von den Bahnen bleibt gewährleistet.

Wesentliche Minderheitsbeteiligungen

Neben den Beteiligungen an den Firmen der Unternehmensgruppe unterhält die Hupac AG wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des kombinierten Verkehrs. Ende 2007 waren dies die Kombioperatoren Cematec und RALpin, die belgische Privatbahn DLC sowie der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services.

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.

Risikomanagement

Hupac verfügt über ein Risikomanagementsystem, das dank frühzeitiger Erkennung von Gefahren die Gruppe vor bedeutenden finanziellen Verlusten bewahren soll. Herzstück des Systems ist ein Risikokatalog, für dessen Aktualisierung die Geschäftsleitung der Hupac AG zuständig ist. Die laufenden Informationen über den Stand der Risikosteuerung werden regelmässig dem Verwaltungsrat vorgelegt.

Auch 2007 wurden Massnahmen getroffen, mit denen die Risiken punktuell verringert werden konnten. Den Risiken im Umschlagbereich wurde durch Beratung der Kunden und Kontrollen im Terminal bezüglich der Verwendung geeigneter Ladeeinheiten begegnet. Im Bereich der Rollenden Autobahn wurde die Problematik der nicht immer genauen Deklaration der Ladeeinheitsgewichte durch die Einrichtung einer Waage vermindert. Auch dem Verlust von Schlüsselpersonen innerhalb der Hupac Organisation wurde durch geeignete Massnahmen vorgebeugt. Die Einführung eines Business Intelligence Systems erleichtert das frühzeitige Erkennen potentieller Gefahren.

Das Jahr 2007 im Überblick

Januar	▶ Bestellung von 150 Tragwagen
---------------	--------------------------------

Februar	▶ Einführung einer täglichen Verbindung Singen ⇄ Brescia ▶ Verkehrsaufnahme des täglichen Shuttlezugs Rotterdam ⇄ Busto für Gateway-Verkehre ▶ Ausbau der Gateway-Anschlüsse in Italien mit einem Feederzug Busto ⇄ Bologna ▶ Einführung einer Verbindung Rotterdam ⇄ Lübeck
----------------	---

März	▶ Verkehrsaufnahme im Terminal Visp mit einer Verbindung Visp ⇄ Aarau ⇄ Duisburg ▶ Einführung eines täglichen Shuttlezugs Genk ⇄ Verona via Brenner
-------------	--

April	▶ Verkehrsaufnahme zwischen Belgien und Südfrankreich mit einem täglich verkehrenden Shuttlezug Antwerpen ⇄ Perpignan
--------------	---

Mai	▶ Wöchentlicher Shuttlezug Busto ⇄ La Spezia für Maritimverkehre
------------	--

Juni	▶ 40-Jahr-Feier der Hupac in Lugano
-------------	-------------------------------------

September	▶ Rollmaterialausstellung in Biasca und Erstfeld anlässlich des 125-jährigen Gotthardjubiläums ▶ Einführung eines Shuttlezugs Duisburg ⇄ Buna/Schwarzheide ▶ Neuer Shuttlezug Rotterdam Botlek ⇄ Frankfurt ▶ Frequenzerhöhung des Shuttles Duisburg ⇄ Wien von sechs auf sieben Zugspare pro Woche
------------------	---

Oktober	▶ Bestellung von 200 Tragwagen und 50 Taschenwagen ▶ Inbetriebnahme des zwölften Portalkrans im Terminal Busto Arsizio-Gallarate ▶ Neuer Shuttlezug Antwerpen ⇄ Hendaye mit drei wöchentlichen Abfahrten ▶ Rezertifizierung des Qualitäts- und Umweltmanagementsystems gemäss ISO 9001:2000 und ISO 14001:2004
----------------	---

November	▶ Erste Testfahrten Slawkow ⇄ Moskau mit dem Partner Russkaya Troyka ▶ Verkehrsaufnahme des Shuttlezugs Rotterdam ⇄ Verona via Novara ▶ Neue Verbindung Duisburg ⇄ Schweiz
-----------------	--

Dezember	▶ Verkehrsaufnahme der Feederzüge Oleggio ⇄ Busto und Oleggio ⇄ Piacenza ▶ Bestellung eines Mobilkrans mit Feinstaubfilter für den Terminal Basel
-----------------	--

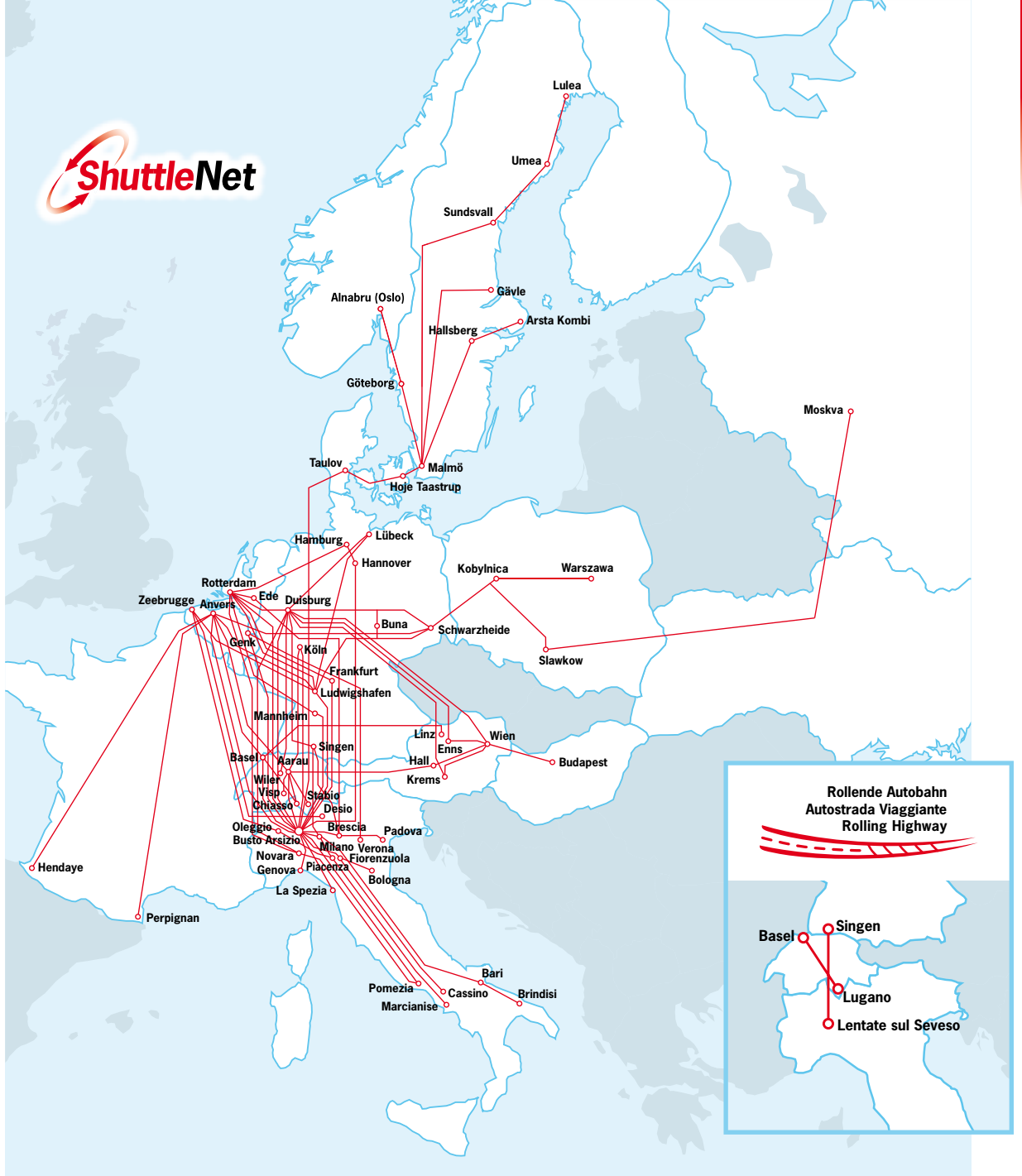
Verkehrstechniken

Der intermodale Verkehr kombiniert verschiedene Verkehrsträger: Strasse, Schiene, Wasser und Luft. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) wird die Ladeinheit auf der Strasse oder per Schiff im Verladeterminale angeliefert und auf den Zug umgeschlagen. Die weitere Beförderung erfolgt auf der Schiene, zumeist über lange, internationale Strecken. Befördert wird nur die Ladeinheit, also der Container, Sattelanhänger oder Wechselbehälter, während der Fahrer am Terminal zurückbleibt. Am Bestimmungsterminal übernimmt ein anderer Lkw die Sendung und führt sie bis zur Enddestination weiter.

Auf transalpinen Strecken ist der unbegleitete kombinierte Verkehr bereits ab 300 km wettbe-

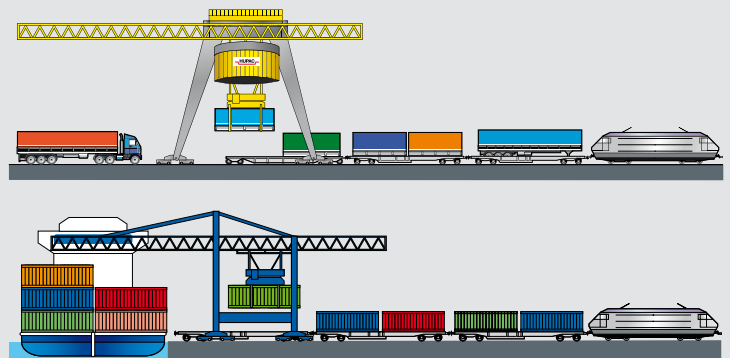
werbsfähig. Mit Shuttle Net, einem der grössten Netzwerke in Bezug auf die Streckendichte und Verkehrsfrequenz, verbindet Hupac die wichtigsten Wirtschaftsräume Europas und bietet alle Vorteile des unbegleiteten kombinierten Verkehrs.

Die Rollende Autobahn ist ein wichtiges Ergänzungsangebot im alpenquerenden kombinierten Verkehr. Mit dieser Verkehrstechnik können auch Lkw, die für den unbegleiteten Verkehr nicht ausgerüstet sind, die Alpen auf dem Schienenweg durchqueren. Im Terminal wird der komplette Lkw auf spezielle Bahnwagen verladen. Der Fahrer reist in einem Begleitwagen mit, in dem er seine gesetzlich vorgesehenen Ruhepausen verbringt.



Unbegleiteter kombinierter Verkehr: Shuttle Net

- ▶ Beförderung von Containern, Sattelauflegern und Wechselbehältern auf der Schiene
- ▶ Transporte von Terminal zu Terminal bzw. vom Hafen zum Hinterlandterminal
- ▶ Wettbewerbsfähig auf Strecken ab 300 km



Rollende Autobahn

- ▶ Transport von kompletten Lkw per Bahn
- ▶ Der Fahrer reist in einem Begleitwagen mit
- ▶ Ergänzungsangebot für die Durchquerung der Alpen





Vision und Leitbild der Hupac Gruppe

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 Informationstechnik eine zentrale Bedeutung zu. Der Einsatz des Qualitätsmanagementsystems 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 Umweltmanagementsystem ist die verbindliche Richtlinie für umweltschonende Produktionsmethoden und den massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport

Strasse und Schiene gemeinsam für eine Politik der Nachhaltigkeit

Die europäische Verkehrspolitik steht vor einer grossen Herausforderung: Sie muss die kontinuierlich wachsenden Güterströme auf effiziente und umweltverträgliche Weise lenken. Es geht darum, die Mobilität zu erhalten und die Güterversorgung zu sichern, ohne dass der Verkehr Mensch und Umwelt übermässig belastet.

Der kombinierte Verkehr leistet einen wichtigen Beitrag dazu. Gegenüber dem reinen Strassentransport weist diese Verkehrsmodalität eine höhere Energieeffizienz und einen wesentlich geringeren CO₂-Ausstoss auf (siehe Kasten). Daneben zeichnet sich der Bahnverkehr generell durch einen geringeren Raumbedarf im Verhältnis zur transportierten Verkehrsmenge und eine höhere Verkehrssicherheit aus.

Mit dem Betrieb des kombinierten Verkehrs trägt Hupac zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität bei. Wir bieten dem europäischen Strassengüterverkehr bzw. Maritimverkehr ein leistungsfähiges Verkehrsnetz für den kombinierten Verkehr. Gestützt auf Ermittlungen zum Marktpotential und im Auftrag unserer Kunden, den KV-orientierten Transport- und Logistikunternehmen Europas, bauen wir unser Verkehrsnetz kontinuierlich aus.

Von entscheidender Bedeutung ist dabei die Unterstützung durch die Verkehrspolitik der Schweiz und der Europäischen Union, die sich die Förderung des kombinierten Verkehrs zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zum Ziel gesetzt haben.

Die 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. Von zentraler Bedeutung ist auch die Überwindung der zahlreichen technischen und administrativen Hürden, die einem funktionierenden, europaweiten Bahnmarkt heute noch im Wege stehen.

Hupac befürwortet und unterstützt die Liberalisierung der Bahnen in Europa. Seit 2005 überträgt Hupac die Traktion der Züge ihren Bahnpartnern gemäss dem Businessmodell der international durchgehenden Traktionsverantwortung. 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 im verbesserten Informationsaustausch, da nur noch ein Ansprechpartner für die gesamte Strecke zuständig ist.

Der kombinierte Verkehr schützt das Klima

Jede auf die Schiene verlagerte Sendung verringert den Energieverbrauch und trägt zum Klimaschutz bei. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der UIRR über die CO₂-Reduzierung des kombinierten Verkehrs auf ausgewählten Strecken in Europa anhand konkreter Betriebsdaten. Unbegleiteter kombinierter Verkehr spart auf der Schiene verglichen mit der Strasse durchschnittlich 29% der Energie ein, die Rollende Landstrasse rund 11%. Auf den transalpinen Strecken im UKV liegen die Einsparungen weit höher. Die KV-Kette zwischen Köln und Mailand via Busto Arsizio, d.h. der Transport einer Strassensendung auf der Schiene inklusive Strassentrucking von/zur Verladestation, verbraucht beispielsweise 46% weniger Energie als der reine Strassentransport.

Noch positiver fällt gemäss der UIRR-Studie die Bilanz für die Einsparung des Treibhausgases CO₂ aus. Unbegleiteter kombinierter Verkehr reduziert CO₂-Emissionen verglichen zum Strassenverkehr um durchschnittlich 55%, während KV-Ketten mit der Rollenden Landstrasse eine Reduktion von rund 18% erbringen. Auch hier sind die Auswirkungen im transalpinen Verkehr durch die Schweiz besonders günstig. Transportunternehmer, die beispielsweise den Hupac Shuttle Köln ⇌ Busto nutzen, ersparen der Umwelt pro Strassensendung etwa 1.000 kg des klimaschädigenden Kohlendioxids, das sind 67% weniger als im reinen Strassentransport.



Hupac arbeitet mit einer breiten Palette leistungsstarker Bahnunternehmen zusammen und unterstützt Newcomer ebenso wie traditionelle Bahnen bei der Umsetzung innovativer Projekte. Hupac ist als Bahnunternehmen in Italien und in Deutschland lizenziert, verfügt über dreizehn Rangier- bzw. Streckenlokomotiven und führt in Nischensegmenten Verkehre in Eigenregie durch.

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 wurden die Vision, das Leitbild und die Strategie überarbeitet und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst.



Die Strategie der Hupac ist in ihren Grundzügen seit Jahrzehnten unverändert. Der kontinuierliche Ausbau des Netzwerks, Unabhängigkeit gegenüber den Bahnen und Investitionen in eigene Ressourcen wie Rollmaterial, Terminals und IT-

Lösungen sind und bleiben die Schlüsselfaktoren für das Wachstum des Unternehmens.

Für die Strategieperiode 2006-2010 hat sich Hupac ein Mengenwachstum von 10-12% jährlich zum Ziel gesetzt. Das Transportvolumen 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:

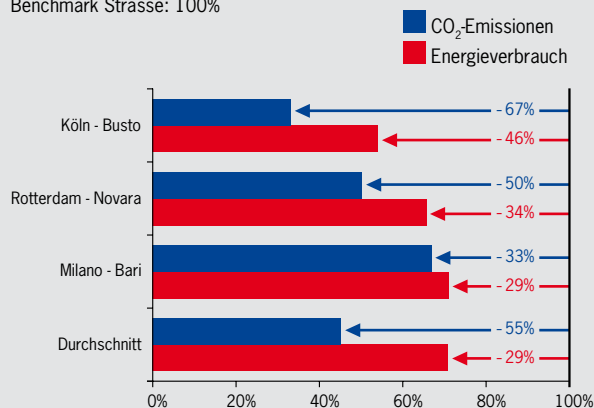
- ▶ Unterstützung der Verlagerungspolitik
- ▶ Unterstützung der Bahnliberalisierung und des intramodalen Wettbewerbs
- ▶ Ausbau des Netzwerks:
 - prioritär auf der Nord-Süd-Achse
 - komplementär auf der Ost-West-Achse
 - selektiv auf den Transitachsen via Brenner und Frankreich
- ▶ Beibehaltung der Import/Exportverkehre
- ▶ Beibehaltung der Rollenden Autobahn als Ergänzungsangebot
- ▶ Investitionen in Rollmaterial, Terminals, IT
- ▶ Optimierung des Rollmaterialunterhalts
- ▶ Konsolidierung der Terminalkapazitäten
- ▶ Gewinnerzielung

Die Einsparungen resultieren vor allem aus dem eingesetzten Energiemix, d.h. aus der länderspezifischen Art der Stromerzeugung (Wasserkraft, nuklear, fossil). Kombinierte Verkehre durch die Schweiz haben wegen des hohen Anteils der Wasserkraft an der Bahnstromerzeugung (100%) besonders niedrige Kohlendioxidemissionen. Zentral ist auch der Energieverbrauch, der vor allem durch das Verhältnis von Nutzlast zum Gesamtgewicht bestimmt wird: Lange, schwere, gut ausgelastete Züge nutzen die eingesetzte Energie besonders effizient. Weitere Faktoren, die sich positiv auswirken, sind geringe Steigungen der Strecke, zentrale Terminalstandorte und geringer Rangierbedarf.

Die UIRR-Studie kann im Internet unter www.uirr.com oder www.hupac.ch heruntergeladen werden.

CO₂-Emissionen und Energieverbrauch der KV-Kette im Vergleich zum reinen Strassentransport

Benchmark Strasse: 100%



Quelle: UIRR/PACT, 2003

Transport, Umwelt und Qualität

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

Seit 1995 ist das Qualitätsmanagementsystem der Hupac gemäss ISO 9001 zertifiziert. Die Hupac Gruppe unternimmt alle Anstrengungen, um den Verkehr unter Erfüllung immer höherer Qualitätsstandards weiterzuentwickeln. Hupac versteht die Qualität als Verpflichtung zur ständigen Verbesserung der Leistungen und als Grundlage für ein

wechselseitiges Vertrauensverhältnis mit ihren Kunden, Partnern und Lieferanten.

Die Zertifizierung nach ISO 9001 und 14001 umfasst folgende Bereiche:

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

Zertifiziert sind alle Unternehmen der Hupac Gruppe, die in den genannten Bereichen aktiv sind, namentlich das Mutterhaus Hupac AG, das für das operative Geschäft verantwortliche Tochterunternehmen Hupac Intermodal AG, die niederländische Filiale Hupac Intermodal NV und die italienische Hupac SpA.

Kommunikation mit den Stakeholdern

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 deren Interesse dabei berührt werden. 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

Geschäftspartner. Stakeholder im weiteren Sinne 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.



Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac

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

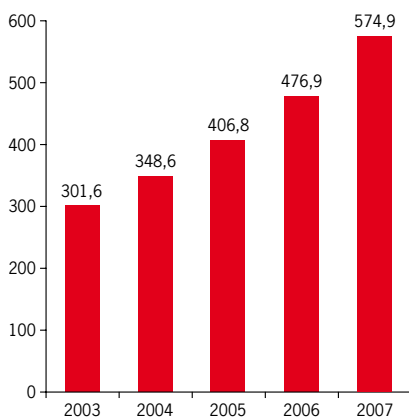
Wirtschaftliche Entwicklung

2007 stiegen die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe um 20,6% auf knapp CHF 575 Mio. Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen beliefen sich auf CHF 465,6 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 24,3% entspricht. Verschiedene Faktoren trugen zu diesem relativ starken Anstieg bei, u.a. die gestiegenen Bahnkosten, die Aufwendungen zur Aufrechterhaltung des Betriebs während der Bahnstreiks im Herbst 2007 und die Anmietung einer hohen Anzahl von Bahnwagen. Der Bruttogewinn wuchs somit um 6,8% auf CHF 109,3 Mio.

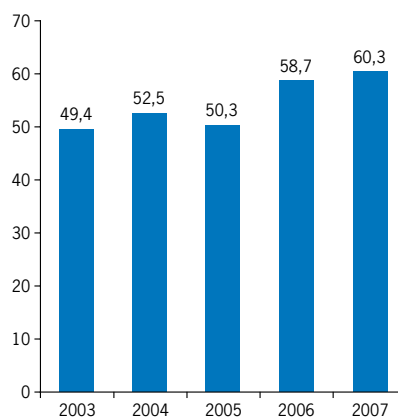
Trotz der teilweise schwierigen Rahmenbedingungen und der umfangreichen Massnahmen zum Ausbau des Netzwerks konnte Hupac ihren Jahresgewinn um 3,8% auf CHF 7,2 Mio. steigern. Auch der Cash flow der Gruppe nahm leicht zu und belief sich per Jahresende auf CHF 60,3 Mio. Insgesamt kann die wirtschaftliche Entwicklung der Hupac Gruppe als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2007	2006	Veränderung in %
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	574.973	476.929	20,6
Gestehungskosten netto	465.637	374.533	24,3
Bruttogewinn	109.336	102.396	6,8
Jahresgewinn der Gruppe	7.223	6.958	3,8
Cash flow der Gruppe	60.347	58.730	2,8

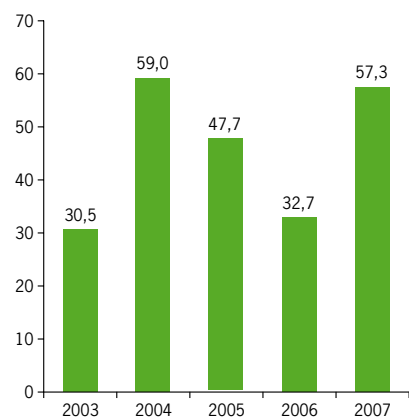
Umsatz
In Mio. CHF



Cash flow
In Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
Ohne Anzahlungen, in Mio. CHF



Verkehrsentwicklung

Im Berichtsjahr beförderte Hupac 689.943 Strassensendungen auf der Schiene, was einem Zuwachs von 12,6% gegenüber 2006 entspricht. Im Verlauf von fünf Jahren erzielte Hupac somit ein Verkehrswachstum von 93%. Noch höher liegt das Wachstum im Geschäftsfeld Shuttle Net (unbegleiteter kombinierter Verkehr). Hier betrug die Steigerung gegenüber dem Vorjahr 13,2%, während im Fünfjahresvergleich eine Verdoppelung des Verkehrs (+101%) zu verzeichnen ist. Die Rollende Autobahn dagegen musste im Berichtsjahr einen Rückgang von 2,8% auf 20.730 Sendungen hinnehmen.

Während das Wachstum des Geschäftsfelds Shuttle Net im ersten Semester sehr dynamisch verlief und mit Steigerungen von 17,4% im Gesamtverkehr bzw. 14,3% im transalpinen Verkehr abschloss, verlangsamte sich die Entwicklung im zweiten Semester auf einen Zuwachs von 8,9% im Gesamtverkehr bzw. 5,9% im transalpinen Verkehr jeweils im Vergleich zur Vorjahresperiode. Der Grund dafür waren die zahlreichen Streiks und Streikankündigungen im Herbst 2007. Hupac betrieb grossen Aufwand für Kapazitäten und Lokomotivressourcen, um die Auswirkungen der Streiks für die Kunden so gering wie möglich zu halten. Aufgrund eines verbliebenen Restrisikos wurden dennoch besonders zeitkritische Transporte an die Strasse verloren.

Entwicklung des Geschäftsfelds Shuttle Net

Das Geschäftsfeld Shuttle Net steigerte die Volumen um 78.044 auf 669.213 Strassensendungen. Die höchste Zuwachsrate verzeichnete der nicht-transalpine kombinierte Verkehr mit einer Steigerung von 21,9% gegenüber 2006. In diesem Segment wirkt sich das stark wachsende Verkehrsaufkommen der Westhäfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrugge aus.

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs stieg das Aufkommen um 44.263 bzw. 10,1% auf 480.941 Strassensendungen. Die Volumen auf dem Ende 2006 eröffneten Verkehrskorridor via Brenner entwickelten sich planmässig.

Skandinavien ⇄ Italien

Durch Erhöhung der Zugsfrequenzen von/nach Italien konnte die Marktattraktivität verbessert und die Volumen um 6,7% erhöht werden. Allein der Schwedenverkehr verzeichnete ein Wachstum von 12,5%.

Deutschland ⇄ Italien

In diesem Segment stiegen die Volumen um 4,6% auf über 230.000 Strassensendungen. Im Marktsegment Norddeutschland ⇄ Italien entwickelte sich das Aufkommen überproportional durch die

Verkehrsentwicklung

		Strassensendungen			Nettogewicht in t		
		2007	2006	%	2007	2006	%
Shuttle Net (UKV)	Transit via CH	441.787	410.453	7,6	8.019.000	7.554.000	6,2
	Import/Export CH	9.862	9.173	7,5	183.000	161.000	13,7
	National CH	16.268	16.179	0,6	259.000	257.000	0,8
	Gesamt transalpin CH	467.917	435.805	7,4	8.461.000	7.972.000	6,1
	Transit via A	13.024	873	1392,7	259.000	16.000	1518,8
	Gesamt transalpin	480.941	436.678	10,1	8.720.000	7.988.000	9,2
	Import/Export CH	65.444	63.073	3,8	942.000	891.000	5,7
	Andere europäische Verkehre	122.828	91.418	34,4	2.057.000	1.508.000	36,4
	Gesamt nicht-transalpin	188.272	154.491	21,9	2.999.000	2.399.000	25,0
Gesamt	669.213	591.169	13,2	11.719.000	10.387.000	12,8	
Rollende Autobahn	20.730	21.319	- 2,8	385.000	403.000	- 4,5	
Gesamtverkehr	689.943	612.488	12,6	12.104.000	10.790.000	12,2	

Strassensendung: Anzahl von Ladeeinheiten, die je nach Länge und Gewicht bei der Beförderung auf der Strasse einem Lkw entsprechen würden, zum Beispiel ein Sattelaufleger oder zwei Wechselbrücken von 7,15 Meter Länge oder ein schwergewichtiger Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container

Nettogewicht in t: Gewicht der beförderten Güter

Erhöhung der Zugsfrequenzen auf den Relationen Hamburg/Hannover ⇄ Busto und Lübeck ⇄ Novara für Sattelaufleger mit 4 Meter Eckhöhe.

Trotz Terminalkapazitätsprobleme im Rhein-/Ruhrgebiet im ersten Semester und mehrwöchiger Streiks der GdL-Lokführer im zweiten Semester konnten die Volumen im Ruhrgebiet weiter gesteigert werden. Im Marktsegment Ostdeutschland verzeichneten wir erneut markante Zuwächse dank Neuakquisitionen und einem verbesserten Betriebskonzept. Mit der Einführung einer neuen Shuttleverbindung Singen ⇄ Brescia wurde der Wirtschaftsraum östlich von Mailand noch besser in das Hupac Netzwerk integriert, was zu einer Volumensteigerung von über 15% führte.

Niederlande ⇄ Italien

Die starke Verkehrsnachfrage setzte sich auch im Jahr 2007 fort. Das Wachstum wurde jedoch durch die Streiks in Deutschland im zweiten Semester beeinträchtigt.

Durch Frequenzerhöhungen und die Einführung einer Shuttleverbindung Rotterdam ⇄ Busto für Gateway-Verkehre nach Mittel- und Süditalien steigerten sich die Volumen insgesamt um 8,4%, wobei der Süditalien-Verkehr überproportional um mehr als 40% zunahm. Positiv wirkte sich auch der 4-Meter-Korridor Rotterdam ⇄ Novara für Sattelaufleger mit Profil P400 aus.

Belgien ⇄ Italien

Einen enormen Wachstumsschub von über 32% verzeichnete das Marktsegment Belgien ⇄ Italien.

Die neu strukturierten Verbindungen zwischen Zeebrugge und Italien erzielten eine hohe Nachfrage. Neben der 2006 eingeführten Verbindung Genk ⇄ Busto wurde im März zusätzlich die Relation Genk ⇄ Verona via Brenner eröffnet. Letztere wurde im Herbst 2007 mit einem weiteren Zugpaar auf sechs Abfahrten pro Woche und Richtung aufgestockt.

Um der starken Nachfrage gerecht zu werden, erhöhten wir ebenfalls die Zugsfrequenzen zwischen Antwerpen und Busto Arsizio-Gallarate, was sich positiv auch auf die Verkehrsentwicklung nach Mittel- und Süditalien auswirkte.

Import/Export Schweiz transalpin

In diesem Marktsegment konnten wir durch die Gewinnung von Neuverkehren eine Verkehrssteigerung von 7,5% verzeichnen. Während das Aufkommen von/nach Norditalien stark zunahm, schrumpften die Volumen von/nach Mittel- und Süditalien weiter.

Binnenverkehr Schweiz transalpin

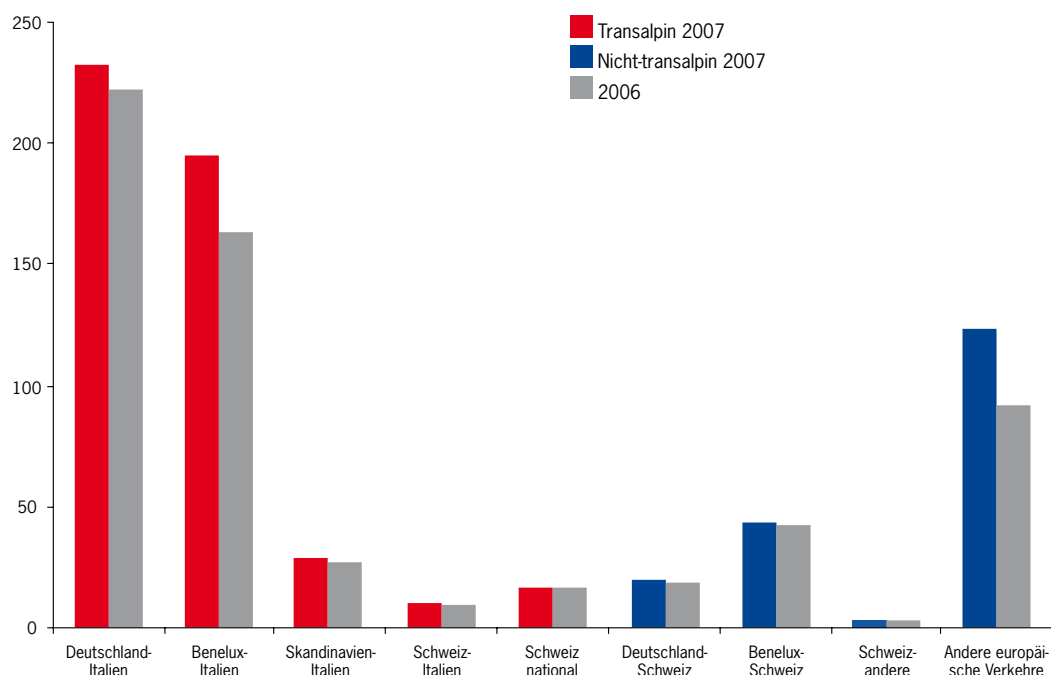
Dank sehr guter Qualität und einer Verbesserung des Betriebskonzepts konnten die aufgrund der Sperrung der Gotthard-Autobahn im Sommer 2006 gewonnenen Verkehre gehalten und sogar leicht gesteigert werden. Insbesondere die Verbindung Basel ⇄ Stabio/Chiasso entwickelte sich sehr erfreulich.

Import/Export Schweiz nicht-transalpin

In diesem Marktsegment verzeichneten wir einen Zuwachs von 3,8%. Wachstumsträger waren die bestehenden Verbindungen von Köln und vor allem die neu eingeführte Relation zwischen Duisburg und der Schweiz. Über die Drehscheibe Duisburg

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



können wieder Verbindungen nach Rotterdam angeboten werden. Die Einzelwagenverkehre von/ nach Österreich hingegen stagnierten.

Andere europäische Verkehre nicht-transalpin

Erneut sind die Volumina in diesem Bereich mit über 34% auf rund 123.000 Strassensendungen ausserordentlich stark gewachsen. Innerhalb von zwei Jahren konnte das Aufkommen nahezu verdoppelt werden. Zu diesem Volumensprung hat die Einführung der neuen Verbindungen Antwerpen ⇌ Perpignan und Antwerpen ⇌ Hendaye beigetragen. Beide Verbindungen werden mit dem Businessmodell der durchgehenden Traktionsverantwortung seitens SNCF Fret betrieben. Im Herbst des Geschäftsjahres wurden auch Verbindungen von Rotterdam nach Frankfurt und von Duisburg nach Mitteldeutschland eingeführt.

Neben der Lancierung von neuen Produkten trugen auch Abfahrtsfrequenzerhöhungen auf verschiedenen Verbindungen, insbesondere zwischen Antwerpen und Polen sowie Duisburg und Südosteuropa, zum Wachstum dieses Segments bei.

Maritimverkehr

Der Maritimverkehr hat im Berichtsjahr ein Volumen von 71.500 TEU erreicht, was einer Erhöhung von 13% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Das stärkste Wachstum wird weiterhin im nicht transalpinen Verkehr verzeichnet. Insbesondere die Verkehre ab Antwerpen entwickelten sich sehr erfreulich. Die Verkehre ab Genua und La Spezia wuchsen um 17%; teilweise werden die Mittelmeerhäfen als Alternative zu den überlasteten Westhäfen genutzt.

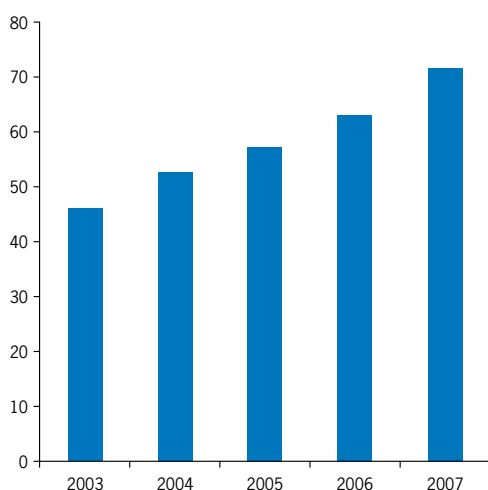
Entwicklung des Geschäftsfelds Rollende Autobahn

Im Berichtsjahr hat die Rollende Autobahn auf der Gotthardstrecke 20.730 Lkw-Sendungen befördert, was im Vorjahresvergleich einem Rückgang von 2,8% entspricht. Wegen mangelnder Nachfrage wurde die Verbindung Freiburg ⇌ Lugano zunächst schrittweise reduziert und schliesslich ganz eingestellt. Im Dezember musste der Zug Singen ⇌ Milano Greco Pirelli wegen Terminalschwierigkeiten in Erwartung der Verfügbarkeit eines neuen Terminalstandorts eingestellt werden. Seit Januar 2008 ist die Verbindung unter Nutzung des Terminals Lentate sul Seveso nördlich von Mailand wieder aktiv.

Die Rollende Autobahn hat seit einigen Jahren 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 vier Metern der Standard. Hupac hat daher spezielle Niederflurwagen entwickelt, mit denen Lkw bis vier Meter Eckhöhe befördert werden können. Diese Spezialwagen sind seit 2004 auf der Strecke Basel ⇌ Lugano im Einsatz. Im Dezember 2007 wurden die Wagen für Deutschland zugelassen. Da die Zulassung für Italien weiterhin aussteht, können die Wagen noch nicht auf der Strecke Singen ⇌ Mailand bzw. Lentate sul Seveso eingesetzt werden.

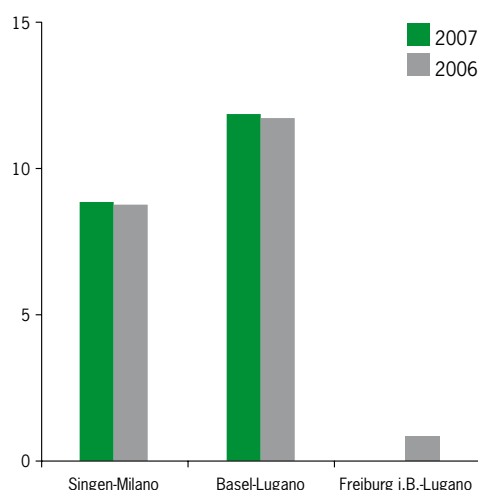
Entwicklung des Maritimverkehrs

TEU in 1000



Entwicklung der Rollenden Autobahn

Strassensendungen in 1000



Betriebliche Ressourcen

Rollmaterial

Hupac führt ihre Transporte seit der Gründung vornehmlich mit eigenen Wagen aus. Ende 2007 zählte die Flotte 5.667 Wagenmodule, was im Vergleich zum Vorjahr einer Zunahme von 28,1% entspricht. Dieser Zuwachs wurde in erster Linie durch angemietetes Rollmaterial erwirkt (+107%). Die Beschaffung von eigenem Rollmaterial (+9,3%) blieb durch Lieferungsverzögerungen leicht hinter dem Plansoll zurück. Der Anteil von angemieteten Wagen an der gesamten Wagenflotte lag Ende 2007 mit 31% um 12 Prozentpunkte höher als im Vorjahr.

Der Grund für die deutliche Aufstockung des Rollmaterials liegt vornehmlich im erhöhten Bedarf durch den starken Ausbau des Verkehrsnetzes. Auch die sich abzeichnende Verknappung des Angebots im Rollmaterialsektor und die langen Stillstandszeiten der Wagen durch Wartungsarbeiten führten zur Entscheidung, den Handlungsspielraum des Unternehmens durch angemietetes Rollmaterial zu sichern.

Die Erweiterung der unternehmenseigenen Wagenflotte schritt im Berichtsjahr planmässig fort. Bei schweizerischen Herstellern wurden 400 Wagenmodule im Wert von rund 48 Mio. CHF bestellt. Die Auslieferung der neuen Wagen wird bis 2008 dauern.

Im Berichtsjahr wurden rund 330 teilweise in den Vorjahren bestellte Wagenmodule dem Verkehr übergeben. Es handelte sich dabei um den Taschenwagen T4.2 für P(386) kodierte Sattelaufleger, den flexibel für Megatrailer und schwergewichtige Container einsetzbaren Taschenwagen T5 und den neuen gewichtsreduzierten 60-Fuss-Containertragwagen.

Hupac entwickelt das Rollmaterial in enger Zusammenarbeit mit den Herstellerfirmen. Hierbei berücksichtigt sie die Anforderungen des Marktes und ist bemüht, die Leistung des Materials ständig zu verbessern. Eine der Prioritäten ist die Entwicklung von Wagen mit einem bis zu 10% geringeren Eigengewicht. Die extraleichten Tragwagen nutzen die knappen Bahnressourcen effizienter und erhöhen die Nettonutzlast pro Zug.

Im Bereich Wagenunterhalt schritten die Bemühungen fort, gemeinsam mit den Partnern Rationalisierungspotentiale bei der Wartung des Rollmaterials zu ermitteln. Ziel ist es, die wartungsbedingten Wagenstillstandszeiten durch Prozessoptimierungen zu reduzieren.

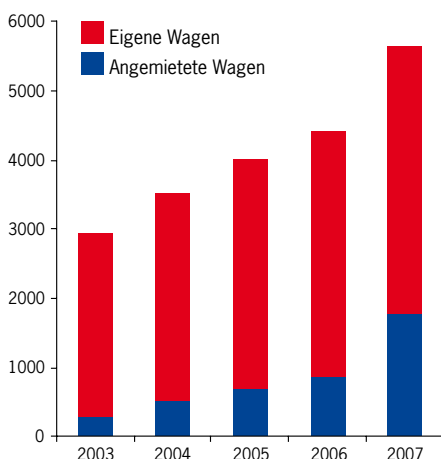
Traktion

Über 95% des Hupac Verkehrs erfolgt gemäss dem Prinzip der durchgehenden Traktion. Ausnahmen bilden Märkte wie Osteuropa, in denen die Strukturen dieses Businessmodell noch nicht zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac Züge gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo, Intermodal DB Logistics, Trenitalia Cargo, Rail4Chem, DLC, Ferrovie Nord Cargo, Veolia Cargo, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, B-Cargo und PKP Cargo. Vielfach arbeiten diese mit weiteren Bahnpartnern zusammen, so zum Beispiel mit BLS Cargo, TX Logistik und Greencargo.

Im Zuge der Produktentwicklung konnte die Zusammenarbeit mit Trenitalia Cargo, Intermodal DB Logistics und SBB Cargo vertieft werden. Im

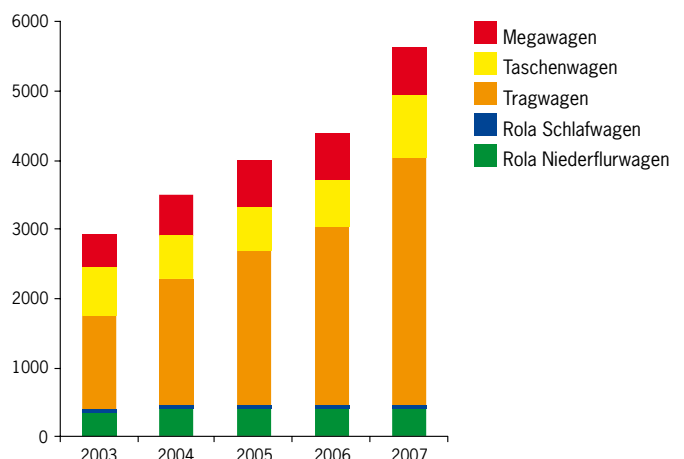
Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Rollmaterial nach Bauart

Anzahl Wagenmodule



ersten Semester 2007 nahm Hupac zudem eine Zusammenarbeit mit Veolia für die Traktion des Zugs Rotterdam ⇌ Hamburg/Lübeck auf. Sehr erfreulich entwickelt sich auch die Zusammenarbeit mit SNCF Fret auf den Strecke Antwerpen ⇌ Perpignan und Antwerpen ⇌ Hendaye. Die französische Staatsbahn setzte erstmals mit Hupac das Konzept der durchgehenden Traktion zwischen Belgien und Frankreich um. Im zweiten Semester nahm Hupac Testfahrten zwischen Slawkow und dem Moskauer Terminal Vostoktrans in Zusammenarbeit mit dem Partner Russkaya Troyka auf.

Das Bahnunternehmen der Hupac SpA hat 2007 seine Geschäftstätigkeit massgeblich erweitert. Ende Jahr verfügte es über acht Rangier- und zwei Streckenlokomotiven sowie über entsprechend ausgebildetes Personal. Zusätzlich zu den seit 2003 stattfindenden Leerwagentransporten zwischen Gallarate bzw. Novara und den Werkstätten im Tessin erbringt das Unternehmen nun auch Traktionsleistungen für tägliche Feederverkehre zwischen Gallarate und Milano Smistamento sowie zwischen Gallarate und Oleggio. Daneben übernimmt Hupac SpA Rangierleistungen und Zugübergaben in den Terminals Busto Arsizio, Desio und Oleggio und springt ein, wenn andere Bahnunternehmen wegen betrieblicher Probleme an der Leistungserbringung gehindert sind.

Terminals

Die Terminals sind die wichtigsten Schnittstellen für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und damit eine strategische Ressource für die Abwicklung des kombinierten Verkehrs. Ende 2007 zählte das Verkehrsnetz der Hupac knapp 70 Terminals. Neun Umschlaganlagen besitzt oder betreibt Hupac in Eigenregie, darunter den Hub in Busto Arsizio-Gallarate und die 1996 errichtete Terminalanlage in Singen. Rund 60 Terminals werden von Dritten betrieben. Im Zuge des starken Ausbaus des Verkehrsnetzes nahm Hupac 2007 die Zusammenarbeit mit den Terminals Perpignan, Hendaye, Piacenza, Zeebrugge P&O, Zeebrugge Cobelfret, Wiler, Visp und Moskau Vostoktrans auf.

Etwa 70% der Terminals des Netzwerks Shuttle Net stützen sich bei der Abwicklung des Verkehrs auf die Software Goal. Das Ziel ist eine möglichst vollständige Abdeckung, um netzweit übereinstimmende Daten und einen hohen Qualitätsstandard zu sichern. Terminals ohne Goal-Anbindung übertragen die Transportdaten an die Zentrale in Chiasso zur manuellen Eingabe ins IT-System.

Zu den Zielen für die kommenden Jahre gehört die Konsolidierung der Terminalkapazität in Regionen mit hohem Transportaufkommen wie Antwerpen, Rotterdam, Köln und Norditalien. Im Berichtsjahr wurden grosse Fortschritte bei den Planungsarbeiten für die Erweiterung des Antwerpener Terminals

468 erzielt. Die Ausbaufäche befindet sich auf einem anliegenden, von der Tochtergesellschaft Hupac Intermodal BVBA zu pachtenden Grundstück. Die Bauarbeiten werden 2008 beginnen und voraussichtlich Ende 2009 abgeschlossen sein.

Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate schreiten die Ausbauarbeiten planmässig voran. Neben der Inbetriebnahme des zwölften Portalkrans ist der Bau einer neuen Gleisanlage mit sechs Abstellgleisen und vier Anschlussgleisen für die geplante Werkstatt zu erwähnen. Die Renovierung eines Kranmoduls ist für das erste Semester 2008 anberaunt.

Informationstechnik

Hupac wickelt ihren Verkehr mit Hilfe der Software Goal – Global Oriented Application for Logistics – ab, einer inhouse konzipierten und in Zusammenarbeit mit Cemat weiterentwickelten Applikation für die Koordinierung des kombinierten Verkehrs von der Buchung bis zur Rechnungsstellung.

Hupac passt ihre Datenverarbeitungssysteme den steigenden Anforderungen ihres expandierenden Verkehrsnetzes an. Herausragendes Ereignis im Jahr 2007 war der Abschluss des Projekts Ediges – Electronic Data Interchange Goal with External Partners. Ziel dieser Applikation ist der Informationsaustausch zwischen Goal und externen Systemen von Kunden, Terminals und Drittanbietern. Die neuen Anwendungen im XML-Format wurden 2007 implementiert. Sie ermöglichen beispielsweise, die Daten der peripheren, ohne Goal arbeitenden Terminals ohne zusätzlichen personellen Aufwand in das Datenverarbeitungssystem der Hupac zu integrieren und allen beteiligten Stellen in Echtzeit zugänglich zu machen. Von besonderem Interesse für die Kunden ist die Buchungsmöglichkeit zwischen dem System des Kunden und der Software Goal sowie das ebenfalls 2007 implementierte e-billing-System für den Empfang, die Überprüfung und die direkte Eingabe der Rechnungsdaten in das Abrechnungssystem des Kunden. Ende 2007 nutzten rund 30 Kunden und Partner das System Ediges.

Weiter verfolgt wurde auch das Projekt E-train zur satellitengestützten Ortung der Züge. Dieses System ist aus der Notwendigkeit einer europaweiten Laufkontrolle der Züge mit verschiedenen Bahnpartnern hervorgegangen. E-train 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. Im Berichtsjahr wurden prioritär die Hauptverkehrsachsen wie Deutschland ⇌ Italien oder die Achsen mit ernststen Qualitätsproblemen wie der Verkehr zwischen den Niederlanden und Italien überwacht.

Qualität, Sicherheit und Produktivität

Über grosse Entfernungen liegen die Wettbewerbsvorteile der Bahn in der Pünktlichkeit, Schnelligkeit und vor allem in der Sicherheit.

Pünktlichkeit der Züge

Die Qualität gemessen an der Pünktlichkeit der Züge hat sich 2007 gegenüber der Vorjahresperiode leicht verbessert. Insgesamt verkehrten 75% der Shuttle Net-Züge pünktlich (Vorjahr 71%), d.h. mit weniger als 60 Minuten Verspätung. Die höchste Pünktlichkeitsrate erzielte erneut der nicht-transalpine Verkehr mit unverändert 87%, gefolgt von den Verkehren via Chiasso, bei denen die Pünktlichkeit von 76% auf 81% stieg. Auf der Luino-Strecke hat sich die Qualität mit einer Pünktlichkeitsrate von 68% gegenüber dem Vorjahr (60%) merklich verbessert. Besorgniserregend ist die Situation bei den Verkehren via Lötschberg. Der starke Abfall von 61 auf 42% ist auf gravierende Infrastruktur- und Ressourcenprobleme im Norden zurückzuführen.

Hupac hält am Ziel einer Pünktlichkeitsrate von 90% fest. Diese soll dank zusätzlicher Anstrengungen aller Akteure der Transportkette in Schritten erreicht werden. Das Zwischenziel einer Pünktlichkeit von 80% konnte 2007 noch nicht erreicht werden und gilt nun als Ziel für 2008.

Sicherheit

Die Sicherheit hat für Hupac oberste Priorität, denn die ihr anvertrauten Ladungen müssen in jedem Augenblick sicher gehandhabt werden. Ständige Schulungen der Terminalmitarbeiter über Arbeitssicherheit, Gefahrgut und den sachgerechten Umgang mit Anlagen und Geräten schärfen das Bewusstsein für den verantwortungsvollen Umgang mit potentiellen Gefahren.

Bei einer gross angelegten Zivilschutzübung im Terminal Busto Arsizio-Gallarate im Juni 2007 konnte das interne Sicherheitsteam der Hupac seine Fähigkeiten für den Einsatz im Ernstfall überprüfen. Weitere Übungen und Tests wurden gemeinsam mit Kunden und Produzenten an verschiedenen Terminalstandorten durchgeführt.

Auch 2007 unterzog sich Hupac verschiedenen externen Audits, bei denen auf Initiative von Behörden, Kunden oder Partnern die Sicherheit und die korrekte Anwendung der geltenden Vorschriften überprüft wurden. Das schweizerische Bundesamt für Verkehr untersuchte die Anlagen und Prozesse auf den Terminals Aarau, Basel, Chiasso und Busto Arsizio-Gallarate sowie den Sicherheitszustand der Züge auf dem Schweizer Netz. Die Audits der Arbeitsgruppe Pro Check von SBB Cargo betrafen die Ladungssicherheit, den Umgang mit Gefahrgut, den Zustand des Rollmaterials und die administrativen Prozeduren. Auch der Shell-Konzern unterzog die Anlagen und Abläufe der Terminals Desio, Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio und Novara einer kritischen Prüfung. Hupac bestand alle Audits erfolgreich und wertet sie als wichtigen Prüfstein für ihre hohen Sicherheitsstandards.

Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate wurde 2007 die Zutrittskontrolle durch Eingangsschranken und Videoüberwachung weiter verbessert. Zudem wurden verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Auf allen Terminals der Hupac standen Sensibilisierungsmassnahmen für die Fahrer zum Thema Sicherheit auf dem Programm.

Die Analyse der sicherheitsrelevanten Unregelmässigkeiten ergibt für das Berichtsjahr ein positives Bild. Das Sicherheitsniveau konnte konstant gehalten werden. Rückgängig sind die das Rollmaterial betreffenden Unregelmässigkeiten und die Störungen in den Terminals. Eine Zunahme der Unregelmässigkeiten verzeichneten wir bei den Ladeeinheiten.

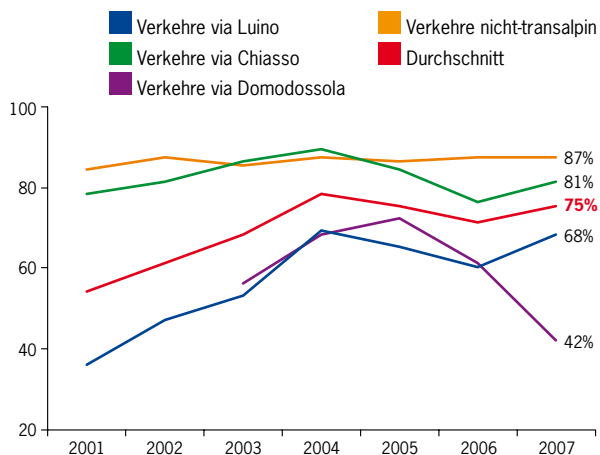
Bei den Bauprojekten der Filiale Termini SpA wird die Arbeitssicherheit durch internes, eigens ausgebildetes Personal gewährleistet. In der Projektphase werden die Aufwendungen für die Sicherheit gesondert ausgewiesen. In der Bauphase werden die Sicherheitsaspekte ständig überprüft.

Qualitätsmanagement

Im Oktober 2007 wurde das Qualitätsmanagementsystem der Hupac Gruppe einer eingehenden Prüfung durch die Auditinggesellschaft Bureau Veritas unterzogen und anschliessend für drei Jahre gemäss ISO 9001 rezertifiziert. Damit belegt Hupac, dass die Anforderungen der Kunden und Partner erkannt und in gleich bleibender Qualität erfüllt werden.

Entwicklung der Qualität des Shuttle Net

% Züge mit Verspätung < 1h



Produktivität

Stetige Produktivitätssteigerungen gehören zu den Zielen von Hupac. Damit kann die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs nachhaltig gesichert werden. Im Berichtsjahr ist die Produktivität der Hupac Wagen, berechnet anhand der jährlichen Laufleistung, für das Shuttle Net leicht gestiegen, während die gleiche Kennziffer für Wagen der Rollenden Autobahn um 1% gesunken ist (siehe Grafik).

Eine andere Kennziffer, nämlich die Anzahl abgefertigter Ladeeinheiten pro Mitarbeiter in den verschiedenen Terminals, hat sich im Jahr 2007 unterschiedlich entwickelt. Während die Produktivität in Aarau und Oleggio stark zugenommen hat, ist die Kennziffer in Busto und Desio gegenüber dem Vorjahr gesunken. Die Anzahl der beförderten Strassensendungen im Verhältnis zur durchschnittlichen Mitarbeiterzahl am Hauptsitz konnte im Berichtsjahr erneut gesteigert werden (s. Grafik).

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 die notwendigen organisatorischen Strukturen für die Abwicklung des kombinierten Verkehrs. Wer die Rollende Autobahn nutzen will, benötigt keine speziellen Ausrüstungen; 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, in 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.

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.

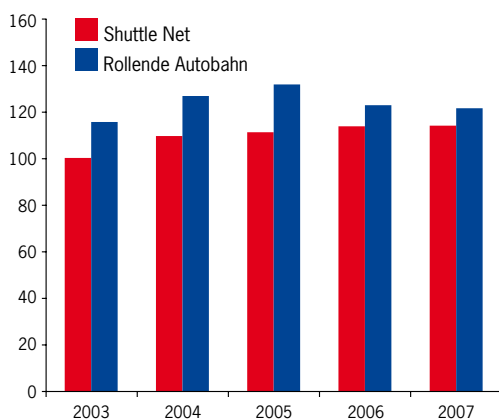
Hupac unternimmt grosse Anstrengungen, um neue Kunden für den kombinierten Verkehr zu gewinnen, beispielsweise durch Beratung bei der Beschaffung und Kodifizierung geeigneter Fahrzeuge und durch Unterstützung in der Anfangsphase. 2007 hat Hupac Geschäftsbeziehungen grösseren Umfangs mit etwa 50 Kunden aufgenommen und insgesamt 19.000 Ladeeinheiten von regelmässigen Neukunden auf die Schiene verlagert.

Der Dialog mit den Kunden

Jeden Herbst trifft sich Hupac mit ihren Kunden an den wichtigsten Knotenpunkten des Shuttle-Netzwerks. 2007 fanden die "Customer Conventions" in Rotterdam, Antwerpen, Kopenhagen, Köln, Konstanz und Busto Arsizio statt.

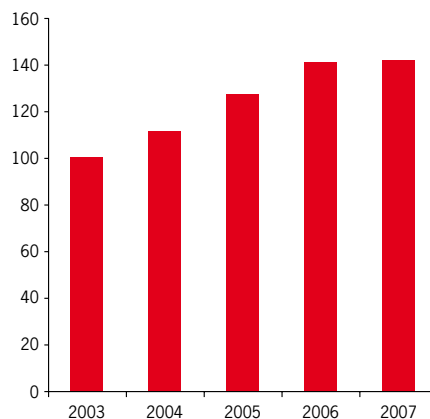
Laufleistung der Wagen

Durchschnittliche Kilometer pro Wagen, indiziert; Shuttle Net 2003 = 100



Produktivität in der Zentrale

Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl in Chiasso, indiziert; 2003 = 100



Rund 250 Firmenvertreter wurden aus erster Hand über die neuesten Marktentwicklungen informiert. An den letztjährigen Zusammenkünften stand die Ressourcenknappheit im Güterverkehr im Mittelpunkt sowie der Ausbau des Netzwerks auf den Nord-Süd- und Ost-Westachsen.

Kundenzufriedenheit

Verschiedene Massnahmen dienen zur ständigen Überwachung der Kundenzufriedenheit. Im September 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 593 Fahrern und Disponenten meinten 75%, die Situation sei im Vergleich zu anderen Terminals gut bis sehr gut. 17% werteten sie als annehmbar, 8% als ungenügend. Die Freundlichkeit und Einsatzbereitschaft des Hupac Personals schätzten 80% der Befragten als gut bis sehr gut ein, 17% als annehmbar und 3% als ungenügend. Diese Ergebnisse liegen geringfügig unter dem Vorjahresniveau, was durch die zahlreichen betrieblichen Schwierigkeiten im Berichtsjahr begründet werden kann.

Lieferanten

Zusammensetzung der Lieferanten

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

Lieferantenpolitik

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

Wahl der Lieferanten

Die 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 in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit erfüllen. Besonderes Augenmerk richtet Hupac hierbei auf Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs und der Emissionen und auf die umweltgerechte Entsorgung des Materials.

Schliesslich sorgt Hupac mit einem internen Verfahren für eine unparteiische 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.

Workshops mit Partnern

Hupac ist ständig bemüht, zusammen mit ihren Partnern das Verkehrssystem zu verbessern und zu konsolidieren. So haben sich auch 2007 verschiedene Arbeitsgruppen zur Erörterung aktueller Fragen getroffen.

Wichtige Ergebnisse wurden gemeinsam mit Intermodal DB Logistics bei der Neustrukturierung der Verkehre auf der Strecke Novara ⇌ Rotterdam erreicht. Durch die Einführung eines Taktsystems wurden Wagenkompositions- und Lokumläufe optimiert. Terminalslots können effektiver genutzt werden, was sich wiederum positiv auf die Wagenstillstandszeiten und den Rangieraufwand auswirkt. Insgesamt konnte das Leistungsvolumen auf dieser Relation von 44 auf 64 Züge pro Woche erhöht werden.

Gute Ergebnisse wurden auch bei den Workshops mit SBB Cargo erzielt. Auf der Relation Ludwigshafen ⇌ Busto wurden durch die Einführung eines Taktfahrplans die Traktions- und Terminalressourcen optimiert. Im Verkehr via Gotthard konnte die Zuglänge von 530 auf 555 Meter erhöht werden, was einer Kapazitätserhöhung von 4% entspricht.

Gemeinsam mit Trenitalia Cargo wurde ein Projekt zur Automatisierung des Datenaustauschs erfolgreich abgeschlossen. Bei der Zugsübergabe werden die Frachtbriefdaten automatisch übermittelt, was die Abläufe verbessert und die Datensicherheit erhöht.

Ein interessantes, zukunftsweisendes Projekt sind die von der Europäischen Kommission initiierten Workshops zur Ermittlung von Engpässen, die die Entwicklung der europäischen Güterverkehrslogistik behindern. Am Tisch sitzen neben Infrastrukturbetreibern und Behörden auch Vertreter der Kombi-Operateure. Im Belgienverkehr konnten bereits erste Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrs in der Grenzzone Montzen-Aachen umgesetzt werden.



Die Umweltverantwortung der Hupac

Hupac nimmt ihre Umweltverantwortung wahr, indem sie die Umweltbelastung ihrer Geschäftstätigkeit so gering wie möglich hält, ihre Umweltleistungen überprüft und bewertet und sich Ziele zur ständigen Verbesserung setzt. Hupac verpflichtet sich zur Verringerung der Lärmbelastung, zur Gestaltung effizienter Arbeitsprozesse, die den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoß reduzieren und zum umweltfreundlichen Transport aller Güterarten.

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 Betätigungsraums.

Das Umweltmanagementsystem ist die Voraussetzung für umweltschonende Produktionsmethoden und einen massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

Im Oktober 2007 wurde das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe für drei Jahre rezertifiziert. Damit belegt Hupac, dass die Anforderungen der Umwelt erkannt und in gleichbleibender Qualität erfüllt werden.

Umweltleistungen

Wie im Umweltmanagementsystem vorgesehen, investiert Hupac in neue Anlagen und Betriebseinrichtungen wie Bahnwagen, Kräne und Lokomotiven, welche die Umweltleistungen des Unternehmens verbessern. Bevorzugt werden die bestmöglichen Lösungen in Hinblick auf die Lärminderung sowie die Verringerung des Schadstoffausstosses und des Energieverbrauchs.

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 Flüsterbremsen ein. Ende 2007 waren 77% der Hupac-eigenen Flotte mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Im Unterschied zu den alten Metallbremsen aus Grauguss wird durch diese sogenannte K-Sohle die Lauffläche der Räder nicht aufgeraut. Sie bleibt glatt, wodurch der Zug um bis zu 10 Dezibel leiser fährt.

Weitere Massnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen sind der Einsatz von Bremssystemen mit Achslagern aus Kunststoff statt aus Stahl.

Umweltverträgliche Betriebseinrichtungen

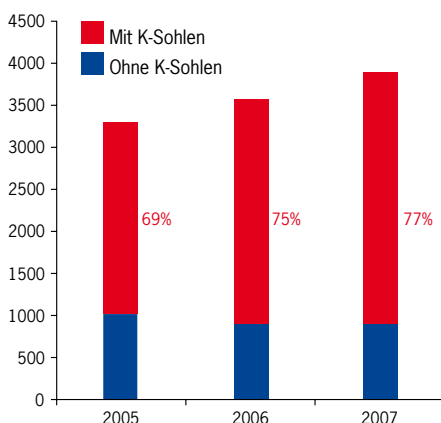
Hupac achtet auf Betriebseinrichtungen mit niedrigem Energieverbrauch und geringer Lärm- und Schadstoffbelastung. In vielen Fällen gehen wir bei der Berücksichtigung der Umweltauflagen über die gesetzlichen Vorschriften hinaus. So wurde beispielsweise der im Dezember 2007 für den Terminal Basel bestellte Mobilkran mit Feinstaubfiltern ausgerüstet.

Verbrauchsreduzierung im administrativen Bereich

Am Sitz in Chiasso ist der Heizöl-, Strom-, Gas- und Materialverbrauch pro Mitarbeiter im Jahr 2007 stabil geblieben. Der Wasserverbrauch ist dagegen gestiegen. Auf den Terminals ist der Papierverbrauch durch die Umstellung des Druckverfahrens der Transportdokumente um rund 30% gesunken. Verschiedene Projekte befassen sich mit der weiteren Reduzierung des Papierverbrauchs, von der Veröffentlichung der Fahrpläne im Internet bis zur Umstellung auf die elektronische Archivierung.

Lärmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule



Die Umweltprojekte Busto Arsizio-Gallarate und Singen

Bei der Planung des 2005 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, ein Durchlass für Tiere unter dem Terminalareal geschaffen und die Umgebung des Terminals renaturiert und aufgeforstet. Hupac hat sich für fünf Jahre zum Unterhalt des Biotops und zur Überwachung des Durchlasses verpflichtet.

2007 wurden die Unterhaltsarbeiten des Biotops planmässig ausgeführt. Das jährliche, im August erfolgte Monitoring bescheinigt die Fortschritte der Renaturierung.

Auch der 1996 eröffnete Terminal Singen verfügt über ein Feuchtbiotop. Das vom Terminalgelände gesammelte, drainierte Regenwasser wird in einen Teich geleitet. Die Anlage wird regelmässig gewartet und bildet den Lebensraum für verschiedene Tierarten.

Der Transport von Gefahrgut im kombinierten Verkehr

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 verfügt über eine zentrale Abteilung für Gefahrguttransporte. Geleitet wird sie von einem Gefahrgutbeauftragten, 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 (Strassenverkehr), RID (Bahnverkehr), IMDG (maritimer Verkehr) und IATA (Flugverkehr)
- ▶ Beachtung der nationalen Bestimmungen
- ▶ Anweisungen für Kunden und Mitarbeiter
- ▶ Kontakte mit den zuständigen Ämtern
- ▶ Schulung des Personals
- ▶ Zentrale Datenbank

Die Gefahrgut-Abteilung sorgt ferner für die Koordination zwischen den beteiligten Parteien – Kunde, Kombi-Operateur, Terminal, Bahnunternehmen – bei allen Fragen rund um den Transport von Gefahrgut.

Im Berichtsjahr hat Hupac die neuen, 2007 eingeführten Vorschriften von ADR, RID und IMDG rezipiert. Die Gefahrgutdatenbank wurde überprüft und aktualisiert, damit unternehmensweit alle relevanten Daten jederzeit abrufbar sind.

Auch 2007 wurden die Mitarbeiter an Kursen für den Umgang mit Gefahrgut geschult. Eine Reihe von Audits hatte die Überprüfung der Terminals und Züge zum Ziel. Zudem boten Übungen und Arbeitsgruppen mit verschiedenen Bahnunternehmen und Terminalbetreibergesellschaften die Gelegenheit, das Gefahrgutmanagement weiter zu verbessern.

Hupac setzt sich dafür ein, dass die Ladeeinheiten innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Frist von 24 Stunden von den Terminals abgeholt werden. Verschiedene Massnahmen wurden eingeleitet, um das Abholverhalten der Kunden zu verbessern.







Die gesellschaftliche Verantwortung

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

Zusammensetzung

Die Anzahl der Mitarbeiter der Hupac Gruppe stieg im Berichtsjahr von 396 auf 443. Davon entfallen 144 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 264 Personen auf die Tochtergesellschaften Hupac SpA, Fidia SpA und Termini SpA in Italien sowie 35 Personen auf die übrigen Filialen in Deutschland und Holland.

Mitarbeiterpolitik

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

Weiterbildung

Im Berichtsjahr wurden Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen für rund 300 Mitarbeiter durchgeführt. Die wichtigsten Bereiche sind IT-Anwendungen, Fremdsprachen, Gefahrgut, Administration, Terminalanlagen und Bahnwesen. Neue Mitarbeiter durchlaufen ein mehrtägiges Einführungsprogramm. Sie haben ausserdem die Möglichkeit, sich innerhalb eines Management-Trainee-Programms sprachlich und beruflich weiterzubilden und Stages in den verschiedenen Niederlassungen zu absolvieren.

2007 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.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

Hupac sorgt für sichere, gesunde Arbeitsplätze in Erfüllung der geltenden Bestimmungen. Im Berichtsjahr wurden elf Betriebsunfälle mit rund 280 Ausfalltagen registriert. Die Quote der Betriebsunfalltage pro Verkehrsvolumen lag deutlich unter dem Vorjahreswert.

Arbeitsplatzverbesserungen betrafen in Busto die Einrichtung neuer Umkleieräume und die Umsetzung verschiedener organisatorischer Massnahmen. In Chiasso beteiligte sich Hupac an einem kantonalen Projekt zur Steigerung der Überlebenswahrscheinlichkeit im Fall von Herzstillstand. Ein Defibrillator wurde installiert; etwa fünfzehn Mitarbeiter nahmen an einem Ausbildungskurs teil.

Verschiedene Initiativen dienen zur Verbesserung des Arbeitsklimas. Sport und gemeinsame Aktivitäten stehen im Mittelpunkt. Im Juni nahm das Fussballteam der Hupac Chiasso an einem Turnier in Massagno teil. Im September trugen sechs Fussballteams der italienischen Filiale ein Hallenfussballturnier aus. Anlässlich des 40-jährigen Firmenjubiläums fand im Oktober ein Unternehmensausflug der gesamten Hupac Gruppe ins Verkehrshaus Luzern statt. Skiausflüge und traditionelle Weihnachtsessen rundeten das Programm ab.

Interne Kommunikation

Im Januar und im September lud die Führungsspitze die Belegschaft zu einer Informationsveranstaltung ein. Ebenfalls im Januar traf sich eine Gruppe von rund 70 leitenden Mitarbeitern zu einem zweitägigen Workshop in Chiasso. Das Thema war das Wesen und die Herausforderungen der Gruppenarbeit.

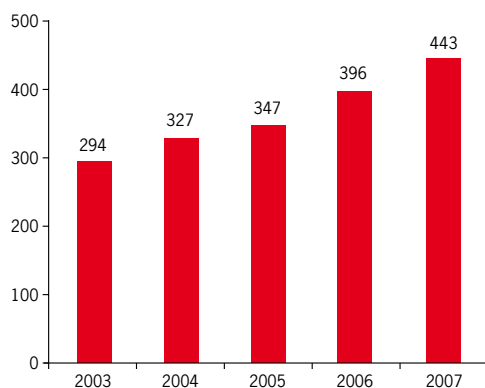
Rund 70% der Mitarbeiter der Hupac Gruppe werden über InfoNet erreicht, ein unternehmensweites Informationssystem, das als Intranet eingesetzt wird. Alle Mitarbeiter erhalten die Firmenzeitung Moving. In Chiasso hat die Arbeitsgruppe Voice ihre Tätigkeit fortgesetzt. Es gingen rund 25 Anregungen ein, die mehrheitlich die Verbesserung interner Abläufe betrafen. In Busto wurde ein Ideenkasten eingerichtet, der bereits zahlreiche wertvolle Vorschläge einbrachte.

Mitarbeiterzufriedenheit

Hupac nutzt das jährliche Mitarbeitergespräch zur Ermittlung der Mitarbeiterzufriedenheit und bedient sich hierzu eines Fragebogens, dessen Skala von 1 bis 100 reicht. 2007 wurde ein Mittelwert von 82 erzielt. Dieses Ergebnis liegt um zwei Punkte hinter dem Vorjahreswert und spiegelt damit die zahlreichen betrieblichen Schwierigkeiten des Berichtsjahrs wider.

Personal der Hupac Gruppe

Anzahl der Mitarbeiter



Verlagerungspolitik

Verantwortung für die Mobilität der Zukunft

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.

Im Jahr 2007 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 489.000 Strassensendungen bzw. 8,8 Millionen Nettotonnen auf. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will Hupac ihre starke Stellung unter Ausnützung 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 Güterverkehrs 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 zahlreiche Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG und Termini SpA erfolgte bzw. erfolgt die Finanzierung vornehmlich durch den Bund. Folgende Projekte sind bereits abgeschlossen:

- ▶ Terminal Busto Arsizio
- ▶ Bereitstellungsgleisgruppe Gallarate
- ▶ Terminal Singen
- ▶ Erweiterung des Terminals von Busto Arsizio auf den Gemeindegebieten von Gallarate und Busto Arsizio (gemäss Schlussabrechnungen 2006)

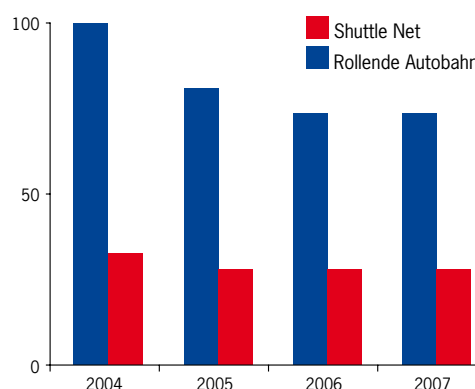
Für die Zeitspanne 2007-2010 werden die noch ausstehenden ebenso wie die neuen Investitionen im Terminalkomplex Busto Arsizio-Gallarate in einer neuen Verfügung des Bundes zusammengefasst. Im Berichtsjahr 2007 sind die Ausbauarbeiten planmässig fortgeschritten.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was bis zum Jahr 2042 inklusive Zinsen einem Betrag von rund CHF 114,5 Mio. entspricht (s. Tabelle).

Über die kommenden Jahre will der Bund die Betriebsbeiträge pro Sendungskilometer jährlich schrittweise reduzieren, um mit etwa den gleichen absoluten Mitteln zunehmend mehr Transporte verlagern zu können. 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. Im Jahr 2006 entwickelte sich das Verhältnis zu 2,7:1 und ist 2007 unverändert geblieben (s. Grafik).

Fördermittel für Rollende Autobahn und Shuttle Net

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



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

Werte in 1000 CHF

Jahre	2007	2008-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2042	2007-2042 Total
Darlehensrückzahlungen	4.777	3.615 - 4.075	2.822	2.123	321	104.548
Zinsen	321	173 - 766	17 - 116			9.953
Total	5.098	3.903 - 4.756	2.905 - 2.938	2.123	321	114.501

Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen

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

Hupac hat 2007 ihre Beziehungen zu den Institutionen weiter vertieft. So hat sie Gäste und Delegationen aus ganz Europa empfangen und ihnen die Funktionsweise des kombinierten Verkehrs und des Terminals in Busto Arsizio-Gallarate erläutert. Auch im vergangenen Jahr 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.

Unsere Rolle als verantwortungsbewusst handelndes und sozial engagiertes Unternehmen konnten wir 2007 mit einer Vielzahl von Initiativen unterstreichen. Im Raum Busto Arsizio-Gallarate stellten wir einen Damm im potentiellen Überflutungsgebiet der Flüsse Rile und Tenore fertig. Der 1,5 km lange Damm schützt die Ausbaufäche des Terminals Busto Arsizio, die Malpensa-Schnellstrasse und Wohngebiete von Busto Arsizio vor Überschwemmungen und stellt somit eine wichtige Schutzmassnahme für die Bevölkerung dar.

Und schliesslich unterstützt Hupac seit jeher Projekte und Vereine im unmittelbaren Unternehmensumfeld. Vertreten sind in erster Linie der Breiten- und Jugendsport, aber auch verschiedene soziale und kulturelle Initiativen. Besonders zu erwähnen ist die Teilnahme am 125-jährigen Gotthardjubiläum mit einer Rollmaterialausstellung auf der Autobahnraststätte in Erstfeld und am Publikumsanlass in Biasca.

Güterverkehrsverlagerungsgesetz 2011-2018

Wichtige Weichenstellungen für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs sind vom neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetz der Schweiz für den Zeitraum 2011-2018 zu erwarten. Hupac verfolgt den gesetzgeberischen Prozess und bringt ihren Standpunkt auf verschiedenen Ebenen ein. Zentrale Forderungen der Hupac sind die Begrenzung des Kapazitätsausbaus der Rollenden Autobahn auf maximal 200.000 Stellplätze pro Jahr und die Weiterführung der Förderung des kombinierten Verkehrs auf heutigem Niveau. 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.



Jahresrechnungen

Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2007 und 2006

Beträge in 1 000 CHF	2007	2006
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	574 973	476 929
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	(465 637)	(374 533)
Bruttogewinn	109 336	102 396
Personalaufwand	(34 235)	(30 281)
Allgemeiner Aufwand	(11 271)	(12 118)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(53 750)	(52 187)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	267	368
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(74)	(483)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	10 273	7 695
Finanzertrag	1 286	613
Finanzaufwand	(1 840)	(1 276)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	794	2 458
Währungsdifferenzen	(940)	(431)
Ordentliches Betriebsergebnis	9 573	9 059
Betriebsfremder Ertrag	846	155
Ausserordentlicher Ertrag	1 074	895
Ausserordentlicher Aufwand	(77)	(169)
Gewinn vor Steuern	11 416	9 940
Steuern	(4 034)	(2 826)
Jahresgewinn	7 382	7 114
Minderheitsanteile	(159)	(156)
Jahresgewinn der Gruppe	7 223	6 958

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2007 und 2006

Beträge in 1 000 CHF			Beträge in 1 000 CHF		
	31.12.2007	31.12.2006		31.12.2007	31.12.2006
AKTIVEN			PASSIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN			FREMDKAPITAL		
			Kurzfristiges Fremdkapital		
Flüssige Mittel	49 525	65 881	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	6 250	2 466
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	91 301	71 726	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	54 524	42 824
- gegenüber Dritten	91 301	71 703	- gegenüber Dritten	53 286	37 242
- gegenüber Aktionären	0	23	- gegenüber Aktionären	1 238	5 582
Andere Forderungen	16 110	13 458	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	5 229	3 620
Lager/Werkstattinventar	1 585	1 367	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	71 130	71 043
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	24 839	30 675	Kurzfristige Rückstellungen	5 634	7 479
Total Umlaufvermögen	183 360	183 107	Total kurzfristiges Fremdkapital	142 767	127 432
			Langfristiges Fremdkapital		
			Langfristige Verbindlichkeiten	149 502	156 812
			Langfristige Rückstellungen	74 818	65 753
			Latente Steuerschulden	2 031	2 301
			Total langfristiges Fremdkapital	226 351	224 866
			Total Fremdkapital	369 118	352 298
			Minderheitsanteile	1 334	1 141
ANLAGEVERMÖGEN			EIGENKAPITAL		
Finanzanlagen	27 406	27 677	Aktienkapital	20 000	20 000
- Beteiligungen	25 693	25 373	Reserven	47 134	42 757
- Kautionen und andere finanzielle Aktiven	701	683	Umrechnungsdifferenzen	1 825	373
- Latente Steuerguthaben	1 012	1 621	Jahresgewinn der Gruppe	7 223	6 958
Sachanlagen	235 734	212 489	Total Eigenkapital	76 182	70 088
- Anzahlungen für Sachanlagen	29 025	21 324			
- Technische Anlagen	11 380	8 173			
- Rollmaterial	85 772	73 251			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	1 365	1 538			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	103 836	104 219			
- Andere Sachanlagen	4 356	3 984			
Immaterielle Anlagen	134	254			
Total Anlagevermögen	263 274	240 420			
Total Aktiven	446 634	423 527	Total Passiven	446 634	423 527

Konsolidierte Geldflussrechnung 2007 und 2006

Beträge in 1 000 CHF	2007	2006
Konzernergebnis	7 223	6 958
Abschreibung Sachanlagen	41 342	39 231
Abschreibung immaterielle Anlagen	191	347
Erhöhung Rückstellungen	9 054	20 592
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(193)	115
Fremdwährungsdifferenzen	(4 036)	(3 889)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(795)	(2 458)
Minderheitsanteile	193	186
Erhöhung der Guthaben	(15 450)	(3 772)
Veränderung des Inventars	(174)	(232)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	15 656	18 599
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	53 011	75 677
Investition in Sachanlagen	(73 598)	(49 163)
Desinvestition von Sachanlagen	12 445	11 569
Investition in immaterielle Anlagen	(67)	(51)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	1
Investition in Finanzanlagen	(2)	(147)
Desinvestition von Finanzanlagen	0	243
Dividenden	1 199	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(60 023)	(37 548)
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	(7 386)	(899)
Dividenden	(2 400)	(1 600)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(9 786)	(2 499)
Veränderung	(16 798)	35 630
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	65 881	29 858
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	442	393
Flüssige Mittel am Ende der Periode	49 525	65 881

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2007

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 2007 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 7,9 Mio. (31. Dezember 2006: CHF 7,9 Mio.; 31. Dezember 2005: CHF 5,2 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 Stimm-mehrheit 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. Beteiligung in %		
		Gesellschaftskapital	31.12.2007	31.12.2006
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 BVBA, Antwerpen	EUR	1 600 000	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	3,00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50,00	50,00

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2007	31.12.2006
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
D & L Cargo NV	Boom (Belgien)	40,00	40,00
RAAlpin 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	
	31.12.2007	31.12.2006	2007	2006
CHF/EUR	1,6571	1,6059	1,6427	1,5729

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2006	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
Umrechnungsdifferenzen			560	560	34
Anpassung Umrechnungsdifferenzen		(176)	176	0	
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			716	716	
Anpassung Eigenkapital Assoziierte		(5)		(5)	
Dividende Muttergesellschaft		(2 400)		(2 400)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2007		7 223		7 223	159
Saldo am 31. Dezember 2007	20 000	54 357	1 825	76 182	1 334

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2007	31.12.2006
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	19	10
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	118 372	120 038
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.	6	13
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	303 652	182 424

Bericht des Konzernprüfers an die Generalversammlung zur konsolidierten Jahresrechnung 2007

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 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die konsolidierte Vorjahresrechnung ist von einer anderen Revisionsstelle geprüft worden. In ihrem Bericht vom 13. April 2007 hat diese ein uneingeschränktes Prüfungsurteil abgegeben.

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 Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der konsolidierten Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

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

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 11. April 2008

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2007 und 2006

Beträge in 1 000 CHF	2007	2006
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	70 937	61 553
Gestehungskosten	(18 555)	(17 890)
Bruttogewinn	52 382	43 663
Allgemeiner Aufwand	(1 497)	(695)
Abschreibungen Sachanlagen	(33 463)	(31 267)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(26)	(26)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(8 600)	(3 880)
Dividendenertrag	1 213	282
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	18	14
Gewinn aus Veräusserung von Beteiligungen	0	18
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(1)	(1)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	10 026	8 108
Finanzertrag	309	211
Finanzaufwand	(1 432)	(1 142)
Währungsdifferenzen	105	205
Ordentliches Betriebsergebnis	9 008	7 382
Ausserordentlicher Ertrag	23	320
Ausserordentlicher Aufwand	(34)	(101)
Jahresgewinn vor Steuern	8 997	7 601
Steuern	(2 048)	(1 741)
Jahresgewinn	6 949	5 860

Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Position *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* enthält die Mieterlöse aus der Vermietung von Sachanlagen und die Erlöse aus der Lizenzvergabe zur Nutzung der Marken der Hupac AG. Die Erlöse sind um knapp CHF 9,4 Mio. angestiegen. Dies ist insbesondere auf die Vermietung einer beträchtlich höheren Anzahl Wagen zurückzuführen.

Die *Gestehungskosten* haben sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,665 Mio. erhöht und beinhalten vornehmlich Unterhaltskosten für das Rollmaterial. Der *Bruttogewinn* ist somit um gut CHF 8,7 Mio. gegenüber 2006 angestiegen.

Mehr als verdoppelt gegenüber dem Vorjahr hat sich der *allgemeine Aufwand*, zumal hier einige wichtige Beratungshonorare für künftige Bauprojekte der gesamten Gruppe angefallen sind.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* haben gegenüber dem Vorjahr um 7% zugenommen, was auf die kontinuierlich ausgelieferten Wagen zurückzuführen ist. Die Position *Rückstellungen und Wertberichtigungen* hat gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 4,7 Mio. zugenommen, wobei in dieser Position Rückstellungen für unterhaltsintensive Jahre und für die Hauptrevisionen der Lokomotiven enthalten sind.

Der *Dividendenertrag* hat im Berichtsjahr stark zugenommen und ist insbesondere auf die Ausschüttungen der Cemmat und der DLC zurückzuführen. Der Anstieg beim *Finanzaufwand* um rund 25% gegenüber dem Vorjahr ist auf leicht höhere Zinsen bei neuen Finanzierungsabschlüssen zurückzuführen.

Die Hupac AG weist für das Berichtsjahr 2007, nach Berücksichtigung des Steueraufwands, einen *Jahresgewinn* von CHF 6,949 Mio. aus, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 18,6% entspricht.

Bilanz per 31. Dezember 2007 und 2006

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2007	31.12.2006
AKTIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN		
Flüssige Mittel	7 491	18 530
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 608	7 380
- gegenüber Dritten	1 587	1 670
- gegenüber Konzerngesellschaften	2 121	5 787
- gegenüber Aktionären	0	23
- Delkredere	(100)	(100)
Andere Forderungen	4 084	428
- gegenüber Dritten	4 084	428
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	2 933	3 520
Total Umlaufvermögen	18 116	29 858
ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	38 205	33 802
- Beteiligungen	30 860	30 860
- Darlehen Dritte	547	530
- Darlehen Konzerngesellschaften	6 794	2 409
- Übrige Finanzanlagen	4	3
Sachanlagen	100 474	87 672
Immaterielle Anlagen	60	33
Total Anlagevermögen	138 739	121 507
Total Aktiven	156 855	151 365

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2007	31.12.2006
PASSIVEN		
FREMDKAPITAL		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	5 722	9 207
- gegenüber Dritten	4 484	3 625
- gegenüber Konzerngesellschaften	0	0
- gegenüber Aktionären	1 238	5 582
Kurzfristige Darlehen	6 250	2 466
- von Dritten	6 000	2 216
- von Aktionären	250	250
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	35	1 204
- gegenüber Dritten	35	1 204
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	5 261	4 746
Total kurzfristiges Fremdkapital	17 268	17 623
Langfristiges Fremdkapital		
Langfristige Verbindlichkeiten	34 000	40 304
- gegenüber Dritten	34 000	40 054
- gegenüber Aktionären	0	250
Langfristige Rückstellungen	44 570	36 970
Total langfristiges Fremdkapital	78 570	77 274
Total Fremdkapital	95 838	94 897
EIGENKAPITAL		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 762	4 622
Statutarische Reserven	29 100	25 800
Bilanzgewinn	7 155	6 046
- Gewinnvortrag	206	186
- Jahresgewinn	6 949	5 860
Total Eigenkapital	61 017	56 468
Total Passiven	156 855	151 365

Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat sich gegenüber dem Vorjahr um nur knapp CHF 5,5 Mio. erhöht. Die Abnahme der *flüssigen Mitteln* ist auf die kontinuierlichen Investitionen ins Anlagevermögen zurückzuführen, das sich gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 17,2 Mio. und entsprechend 14,2% erhöht hat.

Auf der Passivseite ist das Fremdkapital gesamthaft, aber auch die Aufteilung in kurzfristiges und langfristiges Fremdkapital gegenüber dem Vorjahr relativ konstant geblieben.

Die Hupac AG weist per Jahresende 2007 ein *Eigenkapital* von gut CHF 61 Mio. aus, was einer Eigenkapitalquote von 38,9% (Vorjahr 37,3%) entspricht.

Anhang der Jahresrechnung 2007

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	31.12.2007	31.12.2006
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	11 779	10 337
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	217 786	108 476
2.3 Wesentliche Beteiligungen		

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2007	31.12.2006
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	3,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 1 600	97,00	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, Bruxelles	Datenverarbeitungsdienste für Kunden	EUR 100	25,10	25,10
RAIpin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 300	30,00	30,00

3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Allgemeine Reserve	Statutarische Reserven	Bilanz- gewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2006	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
Dividende				(2 400)	(2 400)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		140		(140)	
Zuweisung an Statutarische Reserven			3 300	(3 300)	
Jahresgewinn				6 949	6 949
Saldo am 31. Dezember 2007	20 000	4 762	29 100	7 155	61 017

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	2007
Gewinnvortrag	206 261
Jahresgewinn	6 948 582
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	7 154 843
Antrag des Verwaltungsrates:	
- Dividende	1 600 000
- Zuweisung an Allgemeine Reserve	60 000
- Zuweisung an Statutarische Reserven	5 200 000
- Vortrag auf neue Rechnung	294 843
	7 154 843

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2007

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 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Vorjahresrechnung ist von einer anderen Revisionsstelle geprüft worden. In ihrem Bericht vom 13. April 2007 hat diese ein uneingeschränktes Prüfungsurteil abgegeben.

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

Unsere Prüfung erfolgte nach den Schweizer Prüfungsstandards, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze,

die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

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

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 11. April 2008



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

