

## Werden Sie Systempartner (Gesellschafter) der Xrail Transport System (gleich Amazon relay)

### Mit einer innovativen Transportplattform und einem innovativen Güterwaggon zur Profitsteigerung für die Mietkunden und Finanzinvestoren

- **Wer im Speditionsgeschäft auch morgen noch profitabel sein will, muss heute umdenken.**
- **Dies erfordert Veränderungsbereitschaft und unternehmerischen Mut, Althergebrachtes infrage zu stellen.**

Das Geschäft mit dem Transport von Waren ist unübersichtlich geworden. Klassische Logistikdienstleister bauen digitale Plattformen, auf denen sich Kunde wie Speditionen treffen und Transporte organisieren. Spediteure nutzen Daten über Frachtströme, um spezifisch aufbereitete Analysen als neues digitales Geschäftsmodell zu etablieren. Zugleich entstehen neue Wettbewerber wie etwa die Tochter des Digitalvorreiters Uber, Uber Freight und anderer Anbieter, die sich die Amazon-Marktplatzidee zunutze machen, um Lieferungen anzubieten.

Wir haben von Anfang an erkannt, dass die Frachtlogistik mit der Eisenbahn nur im Wagenladungsverkehr eine hochrentable globale Industrie und ein integraler Bestandteil der Weltwirtschaft ist. Mit der innovativen Marktplatzidee der Transportplattform X-Rail Transport System, eröffnen sich neue Möglichkeiten für die Spediteure und Verladern, ihre Gewinne und die Profitabilität zu steigern.

Mit dieser Transportplattform bieten wir der Transport und verladenden Wirtschaft eine viel tief greifendere Dienstleistung an als nur die Vermietung von Waggons, auch den Transport und Handel der Waren können die Kunden über die Plattform abwickeln lassen, welche die Mitbewerber nicht haben.

Patentrechte unterliegen in Europa unterschiedlichen Steuersätzen von 0 bis zum halben Einkommensteuersatz. Durch gesetzliche Steuervermeidungsansätze mit einer Eigennutzung, ist es möglich nur ein Minimum an Steuern zu zahlen, von der auch die verladende Wirtschaft einen Nutzen ziehen und mit partizipieren kann und es ist unerheblich in welchem Land und Kontinent die Umsätze anfallen. .

(Das heißt, die Kunden lassen den Umsatz über die Plattform laufen, der Gewinn wird mit 5 % im Namen der Plattform versteuert.)

# X-Rail Transport System ermöglicht ihnen eine EBIT-Marge >30%

Mit der Transportplattform X Rail Transport System eröffnen sich neue Möglichkeiten, die wir als Waggon Vermieter auch den Spediteure und Verladern zur Verfügung stellen um ihre Gewinne und die Profitabilität zu steigern, die heutige on demand Logistikplattformen nicht bieten können.

- Vergessen sie bestehende on demand Logistikplattformen, heute ist es zu wenig, den Spediteuren und Verladern in Echtzeit-Einblick in die Lieferkette aber keine höheren Gewinne mit denselben Frachtpreisen zu bieten.

## Wieso eine Partnerschaft mit Xrail Transport System?

- Wir revolutionieren den Transport Markt und bauen ihn zu einer Ertragsperle aus
- Wir bieten
  - Echtes Value Added Service für die Transport und verladende Wirtschaft - ein Steuerfreies Einkommen
  - Sie haben die Ladungen und den Preis
  - Entrepreneurship –Nexus Ansatz Beistellung innovativer Waggons und ein Joint Venture
  - Aktives Working Capital Management
  - Beistellung der Betriebsmittelfinanzierung
  - Wir übernehmen die Rolle der Bank,
  - Wir bezahlen ihre Forderungen innerhalb von 10 Tagen
  - Wir sind ihr Lender of Last Resort
  - Übernahme ihres wirtschaftlichen Risikos
  - Kauf und Verkauf Ihrer Waren = höherer Gesamtgewinn für Ihr Unternehmen
  - Eine EBIT-Rendite > 30 %

amazon relay Mehrwertdienste Häufig gestellte Fragen Anmelden Erste Schritte

## FRACHT, VEREINFACHT

Amazon Relay bietet Transportunternehmen die Möglichkeit, unser Netzwerk und unsere Technologie zu nutzen, um Ihr Transportgeschäft auf- und auszubauen.

Registrieren

### WIESO EINE PARTNERSCHAFT MIT AMAZON?

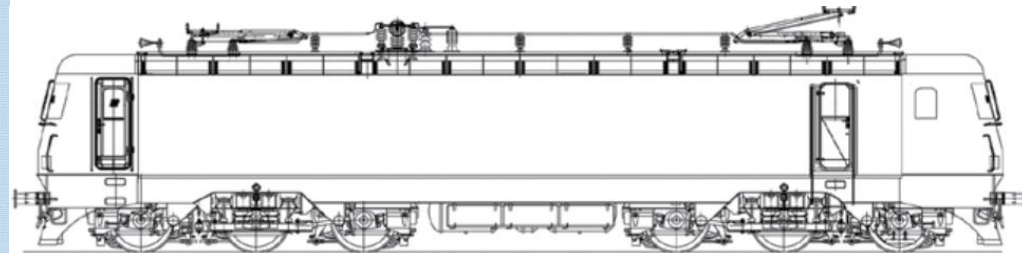
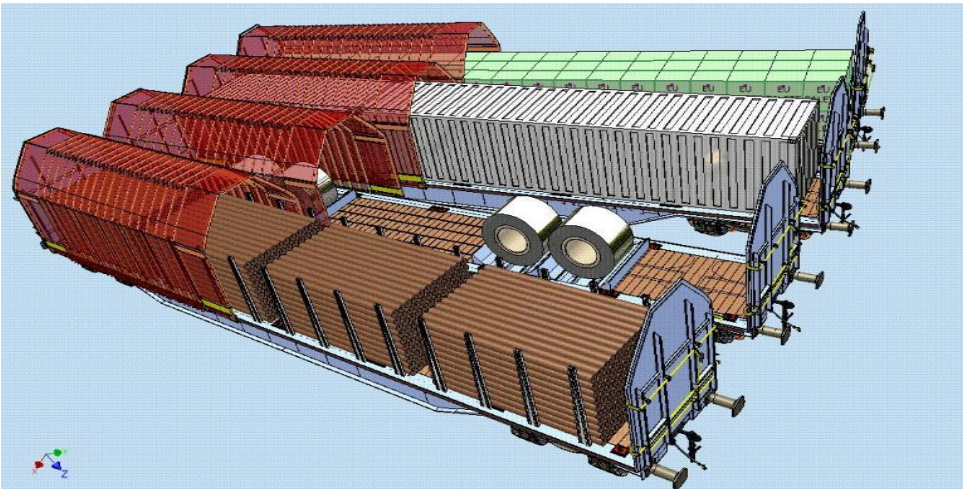
- HOHES WACHSTUMSPOTENZIAL**  
Steigern Sie Ihr Wachstum mit dem täglichem Zugriff auf Tausende von LKW-Ladungen in 10 Ländern Europas.
- SCHNELLE, STRESSFREIE ZÄHLUNGEN**  
Sie werden eine Woche nachdem Ihre Transporte durchgeführt wurden bezahlt und haben Echtzeitgriff auf Ihren Rechnungsverlauf
- WELTKLASSE-TECHNOLOGIE**  
Nutzen Sie unsere Reihe von Technologie-Tools, um Arbeitsabläufe zu vereinfachen.

Die IP-Holding (Xrail Transport System) bildet das Zentrum der Wertschöpfungskette und tritt nach außen hin als Unternehmer auf, bedient sich aber auf allen Stufen interner und externer Dienstleister, um die Aufträge abzuwickeln. Ein solches Modell erlaubt es, den größten Anteil des Gesamtgewinns eines Geschäfts bei der IP-Gesellschaft anfallen zu lassen, also im steuerlich günstigen Holland.

## X-Rail Waggon Leasing und Transport System B.V.

Aufbau eines Waggonpools von >100 000 Wagen für den US und EU Markt. Und ein Value Added anbieten, um dem margenschwachen Straßen und Schienengüterverkehr neue Perspektiven zu geben, das die etablierten Vermieter nicht können und nicht wollen.

- **Vermietung von Zuggarnituren im Full Service, Lok inkl. 30 multiflexiblen Waggons und des Working Capital, damit sie unabhängig sind von den Ladungsströmen, Finanzmitteln und sie als EVU oder Straßentransport Unternehmer sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können, damit 82 Lkw Ladungen Güter von A nach B zu transportieren.**
- **Waggons müssen in der Retourfahrt auch einen Erlös bringen, Leerfahrten kosten Geld und bringen kein Geld.**



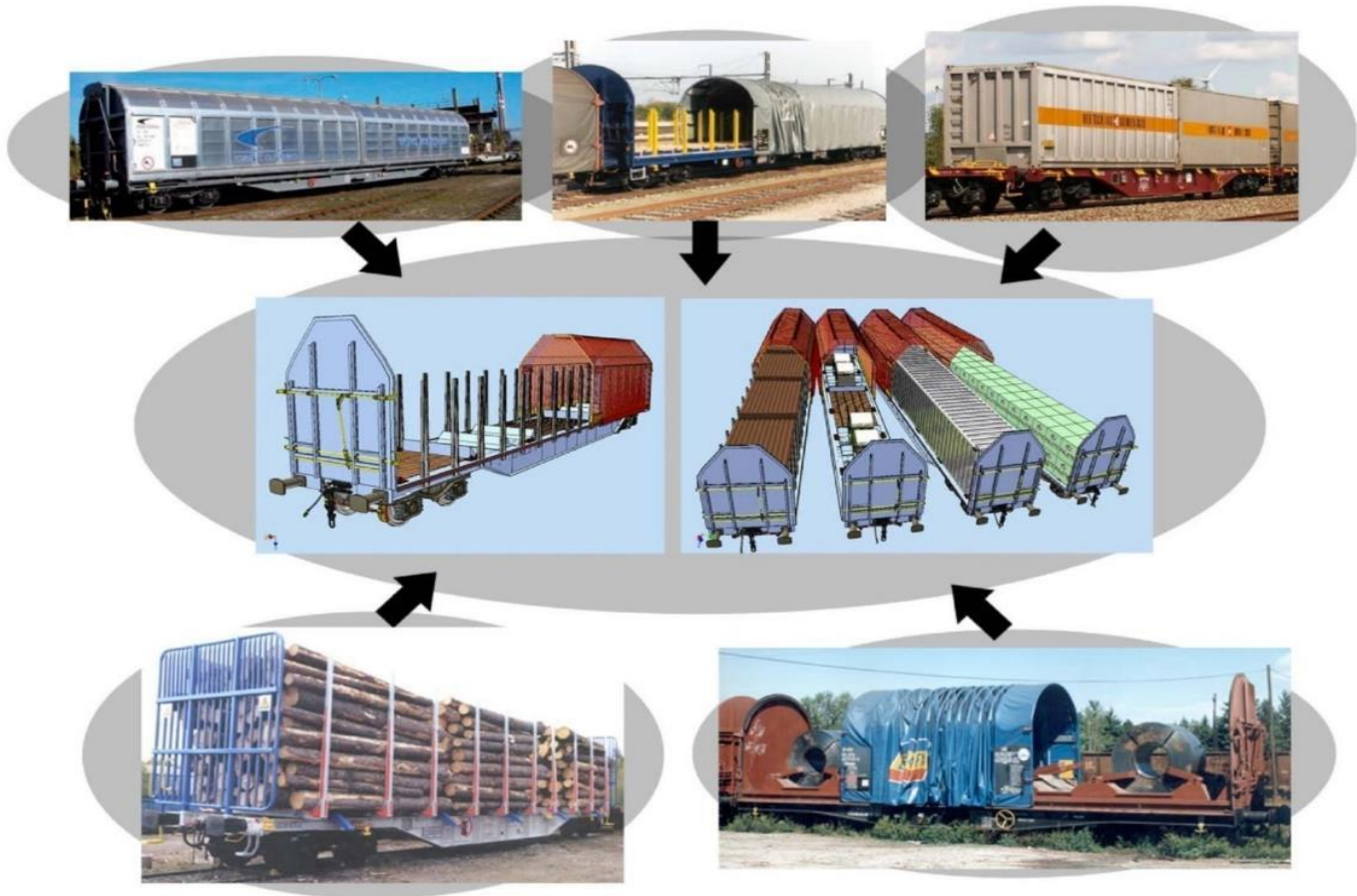
**Neue Zugkraftstarke Lokomotive, damit sie 2700 to. mit einer Nutzlast von 2100 to. ziehen können**

# Beistellung eines multifunktionalen Güterwaggons auf Basis des Rilns-Waggons:

**Ohne modulare Aufbauten uneingeschränkter Einsatz im Wagenladungsverkehr**

## Polyvalenter Waggoneinsatz:

- Container
- Palettierte Ware
- Rundholz, Schnittholz
- Coils, Brammen, Rohre 16m Lang
- Schüttgut (lose)
- Schrott
- Flüssige Produkte
- Mineralische Grundöle



Polyvalenter Waggoneinsatz ermöglicht eine EBIT Rendite von 33-40 % gleich der US Peer Group, mit einer Zuglänge von 650 m .



# Kann man in Europa die selben EBIT Renditen im Schienengüterverkehr erzielen ?

Auswahl einiger Unternehmen aus der Peer Group

CNR.TO Canadian National Railway Co | Ratios - Key Metrics

CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO  
Canada | The Toronto Stock Exchange | Ground Freight & Logistics

RATIOS - KEY METRICS Annual Standardised in Millions of Canadian Dollars

Filed In Canada (CNR) Period Annual View Standardised

	Industry Median	2019	2018	2017
<b>Earnings Quality Score</b>	50	44	48	75
<b>Profitability</b>				
Gross Margin	56.4%	73.8%	74.1%	76.0%
EBITDA Margin	19.3%	48.0%	47.6%	50.0%
Operating Margin	8.8%	37.5%	38.4%	40.2%
Pretax Margin	8.2%	36.4%	39.7%	39.0%
Effective Tax Rate	22.9%	22.3%	23.8%	(42.4%)
Net Margin	6.4%	28.3%	30.2%	55.6%
<b>DuPont/Earning Power</b>				
Asset Turnover	0.70	0.35	0.36	0.35
x Pretax Margin	8.2%	36.4%	39.7%	39.0%
Pretax ROA	9.4%	12.8%	14.4%	13.6%
x Leverage (Assets/Equity)	2.21	2.43	2.34	2.26
Pretax ROE	18.0%	30.4%	33.1%	32.3%
x Tax Complement	0.77	0.78	0.76	1.08
ROE	14.1%	23.6%	25.2%	46.0%
x Earnings Retention	0.78	0.63	0.69	0.83
Reinvestment Rate	10.4%	15.0%	17.5%	38.2%

UNP Union Pacific Corp | Ratios - Key Metrics

UNION PACIFIC CORP  
United States | NYSE Consolidated

RATIOS - KEY METRICS Annual Standardised in Millions of U.S. Dollars

Period Annual View Standardised

	Industry Median	2019	2018	2017
<b>Earnings Quality Score</b>	50	59	58	64
<b>Profitability</b>				
Gross Margin	56.4%	79.9%	78.2%	80.0%
EBITDA Margin	19.3%	49.6%	46.9%	47.1%
Operating Margin	8.8%	39.4%	36.9%	38.5%
Pretax Margin	8.2%	35.7%	33.9%	35.9%
Effective Tax Rate	22.9%	23.6%	22.9%	36.5%
Net Margin	6.4%	27.3%	26.1%	22.8%
<b>DuPont/Earning Power</b>				
Asset Turnover	0.70	0.36	0.39	0.37
x Pretax Margin	8.2%	35.7%	33.9%	35.9%
Pretax ROA	9.4%	12.8%	13.2%	13.4%
x Leverage (Assets/Equity)	2.21	3.40	2.90	2.33
Pretax ROE	18.0%	40.2%	34.2%	34.1%
x Tax Complement	0.77	0.76	0.77	1.40
ROE	14.1%	30.7%	26.4%	21.7%
x Earnings Retention	0.78	0.56	0.61	0.59
Reinvestment Rate	10.4%	17.2%	16.2%	12.8%

Canadian Pacific Railway Ltd | Ratios - Key Metrics

CANADIAN PACIFIC RAILWAY LTD  
Canada | NYSE Consolidated | Ground Freight & Logistics

RATIOS - KEY METRICS Annual Standardised in Millions of Canadian Dollars

Period Annual View Standardised

	Industry Median	2019	2018	2017
<b>Earnings Quality Score</b>	50	N/A	N/A	55
<b>Profitability</b>				
Gross Margin	56.4%	86.0%	84.7%	86.8%
EBITDA Margin	19.3%	49.2%	47.7%	48.5%
Operating Margin	8.8%	40.1%	38.7%	38.6%
Pretax Margin	8.2%	40.4%	35.4%	38.1%
Effective Tax Rate	22.9%	22.4%	24.6%	25.4%
Net Margin	6.4%	31.3%	26.7%	28.4%
<b>DuPont/Earning Power</b>				
Asset Turnover	0.70	0.36	0.35	0.33
x Pretax Margin	8.2%	40.4%	35.4%	38.1%
Pretax ROA	9.4%	14.4%	12.5%	12.7%
x Leverage (Assets/Equity)	2.21	3.16	3.20	3.13
Pretax ROE	18.0%	45.9%	39.6%	45.2%
x Tax Complement	0.77	0.78	0.75	0.96
ROE	14.1%	35.6%	29.8%	33.7%
x Earnings Retention	0.78	0.82	0.82	0.83
Reinvestment Rate	10.4%	29.3%	24.4%	27.9%

	2018	2019
<b>Personal am Jahresende</b>	25.720	25.975
<b>Umsatz je Mitarbeiter</b>	556.804	574.283
<b>Gewinn je Mitarbeiter</b>	168.274	162.310

	2018	2019
<b>Personal am Jahresende</b>	41.967	37.483
<b>Umsatz je Mitarbeiter</b>	544.047	579.143
<b>Gewinn je Mitarbeiter</b>	142.159	157.912

	2018	2019
<b>Personal am Jahresende</b>	12.770	12.694
<b>Umsatz je Mitarbeiter</b>	572.905	613.833
<b>Gewinn je Mitarbeiter</b>	152.780	192.217

**Beispiele des flexiblen LKW- Verkehrs: Eine nahtlose Umsetzung in die Waggontechnik.**



**Polyvalenter Waggoneinsatz ermöglicht eine EBIT Rendite von 33-40 % gleich der US Peer Group.  
Mit einer Zuglänge von 650 m**

# Einen Quantensprung für Ihre Profitabilität:

## Denken Sie wie ein Finanzinvestor: Ergebnisbezogen und nicht sachbezogen

**Es werden Logistikansätze als innovative Lösungen verkauft die dem Unternehmen keinen höheren Mehrertrag ermöglichen**

Es macht Sinn, Investitionsalternativen im Voraus anhand der geforderten Rendite zu bewerten.

- Entscheidungsregel 1: Interner Zinsfuß (IRR) > geforderte Rendite
- Entscheidungsregel 2: Je höher der Interne Zinsfuß, desto vorteilhafter die Investition
- FORMEL: Der Interne Zinsfuß (IRR) ist definiert als der Prozentsatz, bei dem der Kapitalwert (NPV) gleich Null ist:

$$0 = NPV = \sum_{t=0}^N FCF_t * (1 + IRR)^{-t}$$

- → Zu geringe Nutzlast von 27 to hohe Totlast von 43 to pro Waggon zu den Fixkosten

**Logistikbewusstsein, heißt Kenntnisse über die Fixkosten Degression die Economies of scale im Wagenladungsverkehr vs. Intermodalverkehr zu verstehen um den Gewinn zu steigern.**

- → Hohe Nutzlast von 70 to zu den selben Fixkosten pro Waggon
- Zuladungsvorteil von 43 to vs. Intermodal
- Waggon effektiver nutzen



**Wagenladungsverkehr**



**Intermodalverkehr kostet nur Geld und bringt kein Geld**



# Intelligente Logistiker transportieren den Inhalt der Kiste und nicht die Kiste selbst

Container Frachtpreis von Terminal zu Terminal und Kranung der (40 Fuß) 700€. Distanz 1000 km Rückladung der selbe Preis. Nutzlast des Containers 22 to = 31,8€ pro to

Equivalent Inhalt eines Containers vs. Containertransport		0	0
+ 1 Zuggarnitur a 43 vs.44 Containerwagen x50 Rundläufe p.a.		0	0
Umsatz pro Waggon u.Fahrt Lastfahrt		2 227	1 400
Umsatz pro Waggon u. Auslastung 80 % Rückfahrt		1 782	1 120
Kosten pro Waggon im Rundlauf		-1 649	-2 395
EBIT pro Waggon in einem Rundlauf		2 360	125
Lastfahrt Inhalt eines Containers	Multi Waggon		TranAnt
Rückladung Inhalt eines Containers	Inhalt eines Container		
<b>Auswirkung auf die Ertragslage</b>		<b>paarig</b>	<b>paarig</b>
Veränderung Rückstellungen			
EBITDA; Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen	0	5 113 630	140 328
(kumulativ Rechnungsperiode)		5 113 630	140 328
EBITDA, %		58,9%	5,0%
Abschreibungen	0	0	0
EBIT; Ergebnis vor Zinsen und Steuern	0	5 113 630	140 328
(kumulativ Rechnungsperiode)	0	5 113 630	140 328
EBIT, %		58,9%	5,0%
Finanzierungseinkünfte und -kosten	0	0	0
Finanzierungseinkünfte und -kosten			0
Finanzierungseinkünfte und -kosten, Finanzierungsdatei			
EBT; Ergebnis 1 vor Steuern	0	5 113 630	140 328
Ausserordentliche Erträge und Aufwendungen	0	0	0
Verkaufsgewinn (-verlust)	0	0	0
Sonstige ausserordentliche Erträge und Aufwendungen			
Ergebnis 2 vor Steuern	0	5 113 630	140 328
Veränderung Rechnungsabgrenzungsposten			
Abschreibung über (-) / unter (+) kalkulatorische	0	0	0
Veränderung Rechnungsabgrenzungsposten			
Ertragsteuern	0	-255 682	-35 082
Latente Steuern			
Minderheitsanteil			
Gewinn (Verlust)	0	4 857 949	105 246
(kumulativ Rechnungsperiode)	0	4 857 949	105 246
Gewinn (Verlust), %		55,9%	3,7%
Ertrag Nettokapital (RONA), %		384,0%	34,1%
Wertbeitrag (EVA)		4 762 301	81 933
Diskontierter Wertbeitrag (DCVA)		4 427 576	70 820
Kumulierter diskontierter Wertbeitrag		4 427 576	4 498 396
Betriebsergebnis		5 113 630	140 328
Nettogeschäftsgewinn nach Steuern		4 857 949	105 246
Gebundenes Kapital, Ende des Geschäftsjahres		1 265 182	308 375
Kapitalkosten für gebundenes Kapital, Ende des Geschäftsjahres		95 648	23 313

Eine Garnitur im Wlv mit 50 Rundläufe generiert einen Gewinn von 4,7 Mio. wenn man den Inhalt der Container transportiert vs. dem klassischen Containerverkehr.

Wie viele Containerzüge müssen sie gleichzeitig im Jahr fahren, um denselben Residualgewinn oder Wertbeitrag zu erzielen?

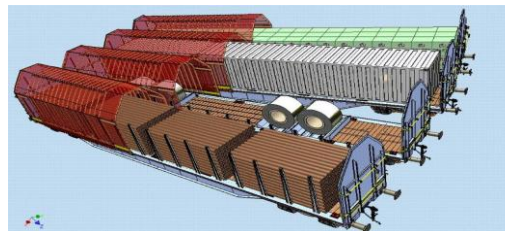
Sie brauen 58 Containerzüge mit insgesamt 5800 Fahrten um den selben Gewinn zu erzielen. Sie haben zwar viele Container mit einem großen Aufwand von A nach B transportiert, aber im Grunde kein Geld verdient und sie haben 19,3 Mio€ an die Waggonvermieter bezahlt vs. der 0,82 Mio. für die Miete der Waggon die sie im Wagenladungsverkehr brauchen.

Oder anders Ausgedrückt:

Sie betreiben den Transport von Containern. Eine Garnitur im Wagenladungsverkehr generiert einen Gewinn, der genau so hoch ist wie der, den sie mit ihren 58 Garnituren erzielen.

Jetzt sieht man den Vorteil wenn man ein aktivistisches Shareholder Value Denken hat und die Stärken und Schwächen im Schienengüterverkehr erkennt und ein Gespür fürs Geld hat.(Profit) Und warum man Grundkenntnisse in einem Cashflow basierten Financial Modelling haben sollte.

Neuer Containerwaggon



Alter Containerwaggon





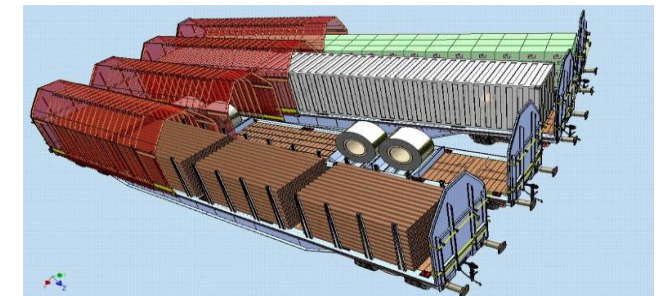
# Auswirkung in der Bilanz im Schienengüterverkehr

## 1.2 Nicht vom Beförderer gestellte Güterwagen

Frachentabelle für den Transport leerer, nicht vom Beförderer gestellter Güterwagen als Beförderungsmittel, welcher vor, nach oder ohne einen Lastlauf mit RCA durchgeführt wird.

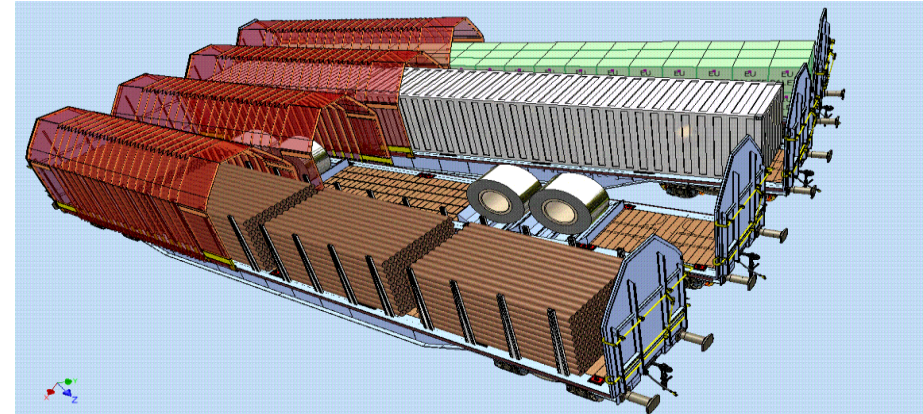
Leerlauffrachten 2019						
Entfernung bis KM	mit Lastlauf			ohne Lastlauf		
	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit 4 Achsen	Wagen mit 6 Achsen	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit 4 Achsen	Wagen mit 6 Achsen
70	202	224	247	323	359	396
80	208	232	255	332	371	408
90	215	239	264	345	382	422
100	222	247	271	355	396	433
110	229	254	279	366	406	447
120	235	261	287	376	417	459
130	242	268	296	387	429	473
140	248	276	304	398	442	486
150	255	284	311	408	454	498
160	263	290	320	420	465	512
170	268	299	328	429	479	525
180	275	306	337	440	489	539
190	283	314	345	452	502	551
200	288	321	353	461	514	565
220	303	336	370	484	537	592
240	316	351	385	505	562	617
260	328	365	402	525	585	643
280	342	381	418	548	610	670
300	356	395	435	569	632	696
320	369	410	452	590	655	723
340	383	425	468	613	680	749
360	395	439	485	632	703	776
380	409	455	500	654	728	800
400	423	469	517	677	751	827
450	456	507	558	730	811	892
500	489	543	597	783	869	956
550	523	581	639	837	929	1023
600	557	618	680	890	989	1088
650	590	656	721	943	1049	1154
700	624	692	762	998	1108	1219
750	657	730	804	1051	1168	1286
800	690	766	844	1104	1226	1350

- **Waggons müssen in der Retourfahrt auch einen Erlös bringen, Leerfahrten kosten Geld und bringen kein Geld.**
- **Jede Leerfahrt pro Waggon kostet 0,68 € pro Bahnkilometer**
- **Bei 1000 km sind es pro Waggon 680 € Mehrkosten für den Kunden, welche die Bahn braucht um die Fixkosten zu decken und keinen Gewinn bringen.**
- **Bei 40 Fahrten im Jahr sind es 27 200 € die in der Bilanz der Bahnen pro Waggon fehlen**
- **Anders ausgedrückt, wenn sie für jede Rückladung 680€ bekommen, generieren Sie einen Mehrerlös von 27 200 € pro Waggon**
- **Waggon Vermieter, die Ihnen keinen Waggon zur Verfügung stellen, die in der Rückfahrt unpaarige Güter transportieren können, sind keine Partner die Ihrem Wohle dienen.**
- **Partnerschaft bedeutet, das Geschäft des Kunden zu verstehen und ihm einen Mehrwert bieten, der sich monetär in der Bilanz des Kunden niederschlägt.**



## Gewinn und Verlustrechnung für den Mietkunden bei Verwendung eines multiflexiblen Güterwagens im paarigen vs. unpaarigen Verkehr

Equivalent paariger vs.unpaariger Verkehr		0	0
+ 1 Zugarnituren a 30-36 Wagen x50 Rundläufe p.a.		0	0
Umsatz pro Waggon u.Fahrt	Lastfahrt	1 750	1 750
Umsatz pro Waggon u. Auslastung 100%	Rückfahrt	2 030	0
Kosten pro Waggon im Rundlauf		-2 331	-1 570
Ebit pro Waggon in einem Rundlauf		1 449	180
<b>Auswirkung auf die Ertragslage</b>		<b>paarig</b>	<b>unpaarig</b>
Veränderung Rückstellungen			
<b>EBITDA; Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen</b>	<b>0</b>	<b>2 167 051</b>	<b>332 063</b>
(kumulativ Rechnungsperiode)		2 167 051	332 063
EBITDA, %		38,3%	10,3%
Abschreibungen	0	0	0
<b>EBIT; Ergebnis vor Zinsen und Steuern</b>	<b>0</b>	<b>2 167 051</b>	<b>332 063</b>
(kumulativ Rechnungsperiode)	0	2 167 051	332 063
EBIT, %		38,3%	10,3%
Finanzierungseinkünfte und -kosten	0	0	0
Finanzierungseinkünfte und -kosten			
Finanzierungseinkünfte und -kosten, Finanzierungsdatei			
<b>EBT; Ergebnis 1 vor Steuern</b>	<b>0</b>	<b>2 167 051</b>	<b>332 063</b>
Ausserordentliche Erträge und Aufwendungen	0	0	0
Verkaufsgewinn (-verlust)	0	0	0
Sonstige ausserordentliche Erträge und Aufwendungen			
<b>Ergebnis 2 vor Steuern</b>	<b>0</b>	<b>2 167 051</b>	<b>332 063</b>
Veränderung Rechnungsabgrenzungsposten			
Abschreibung über (-) / unter (+) kalkulatorische	0	0	0
Veränderung Rechnungsabgrenzungsposten			
Ertragsteuern	0	-108 353	-83 016
Latente Steuern			
Minderheitsanteil			
<b>Gewinn (Verlust)</b>	<b>0</b>	<b>2 058 699</b>	<b>249 047</b>
(kumulativ Rechnungsperiode)	0	2 058 699	249 047
Gewinn (Verlust), %		36,4%	7,7%
<b>Ertrag Nettokapital (RONA), %</b>		<b>278,7%</b>	<b>67,6%</b>
<b>Wertbeitrag (EVA)</b>		<b>1 996 293</b>	<b>217 919</b>
<b>Diskontierter Wertbeitrag (DCVA)</b>		<b>1 840 784</b>	<b>185 290</b>
Kumulierter diskontierter Wertbeitrag		1 840 784	2 026 073
Betriebsergebnis		2 167 051	332 063
Nettogeschäftsgewinn nach Steuern		2 058 699	249 047
Gebundenes Kapital, Ende des Geschäftsjahres		738 702	368 475
Kapitalkosten für gebundenes Kapital, Ende des Geschäftsjahres		62 406	31 129

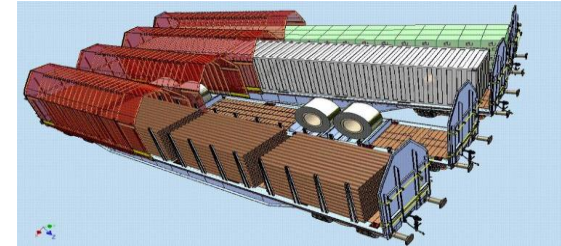


Gütertransport mit der Eisenbahn ist ein Goldesel wenn man die DNA der Logistik versteht

# Auswirkung auf den EBIT eines Stahlproduzenten durch intelligente Stahl-Logistik mit einem flexiblen Waggon

Innovationen erkennen und fördern

Waggonvermieter und Logistiker, die Ihnen keinen Mehrwert bieten, der sich monetär in Ihrer Bilanz niederschlägt, sind ihnen nicht partnerschaftlich verbunden



Financial highlights (on the basis of IFRS[1]):

(USDm) unless otherwise shown	1Q 20	4Q 19	3Q 19	2Q 19	1Q 19
Sales	14,844	15,514	16,634	19,279	19,188
Operating (loss) /income	(353)	(1,535)	297	(158)	769
Net (loss)/income attributable to equity holders of the parent	(1,120)	(1,882)	(539)	(447)	414
Basic (loss)/earnings per common share (US\$)	(1.11)	(1.86)	(0.53)	(0.44)	0.41
Operating (loss) income /tonne (US\$/t)	(18)	(78)	15	(7)	35
EBITDA	967	925	1,063	1,555	1,652
EBITDA/ tonne (US\$/t)	50	47	53	68	76
Steel-only EBITDA/ tonne (US\$/t)	34	32	34	43	56

Waggonertragsrechner				
Economies of scale				
Alt Waggon		Multi Liner Neu Waggon	Steigerung um	
1 960,00	Lastfahrt	1 960,00	0,0%	Frachtpreisreduzierung
-	Leerfahrt	1 600,00	82%	Retourfahrt
- 1 671,00	Waggonkosten pro Rundlauf	- 2 100,00	26%	
289,00	EBIT pro Waggon	1 460,00	405%	Gewinnsteigerung
15%	EBIT pro Waggon	41%	178%	
	Differenz	1 171,00		
- 400,00		- 400,00		Rückvergütung vom Frachtpreis
- 111,00	Verlust	1 060,00	30%	Gewinn pro Waggon

Durch eine Frachtpreis Reduzierung von 400€ pro Waggon erhöht sich der EBITDA pro Tonne Stahl um 6,6€ bei 60to Nutzlast oder einen Gewinnzuwachs von 19% to Stahl die sonst nicht zu Erlösen sind



# Keine anderen Kooperation Partnerschaften ermöglicht ein größeres Einsparpotential.

## Beispiel Wlv vs. Intermodal und Straßentransport Italien - Schweden

### Als Systempartner bei X-Rail Transport System:

Erzielen Sie mit derselben Anzahl der Lkw äquivalent bezogen auf den Wlv vs. Straßentransport ein Einsparpotential oder Mehrgewinn von 75.100€ pro Lkw, die Ihnen keine anderen Kooperation Partnerschaften bieten kann.

Einsparpotential 6 235 000€ = das 44 fache



Ihr Einsparpotential als ELVIS Partner

Anzahl der LKW:

Einsparpotential pro Jahr:

Kalkulationsgrundlage:  
Durchschnittswerte der ELVIS Partner in 2017.

Basierend auf einer Laufleistung von 100.000km pro LKW (davon 90.000km Mautstrecke) und vor Abzug der Mitgliedsgebühren.

[Jetzt Partner werden](#)

RENTABILITÄTSVERGLEICH			
Werteinheit	EUR	EUR	EUR
Projektname	Wagenladungsverkehr Modena-Stockholm - Wlv	Intermodalverkehr Modena-Stockholm	Lkw-Transport Modena-Stockholm
Gesamtinvestition, Nominalwert	2 564 375	1 756 788	12 072 928
Renditeforderung	8,20%	8,20%	8,20%
Planungshorizont (Jahre)	5,0	5,0	7,0
Planungshorizont	1/2020 - 12/2024	1/2020 - 12/2024	1/2020 - 12/2026
Kalkulationszeitpunkt	1/2020	1/2020	1/2020
Dauer der Periode (Monate)	12	12	12
Barwert des Operativen Cash-Flows	26 504 605	4 132 656	11 934 573
Barwert der Restwerte	3 587 211	2 369 261	2 901 532
Barwert des betrieblichen Cash-Flows	30 091 817	6 501 918	14 836 104
Barwert der Reinvestitionen	0	0	0
<b>Barwert gesamt</b>	<b>30 091 817</b>	<b>6 501 918</b>	<b>14 836 104</b>
Vorgeschlagene Investitionen in Anlagevermögen	-2 564 375	-1 756 788	-12 072 928
Investitionszuschüsse	0	0	0
Investitionsvorschlag	-2 564 375	-1 756 788	-12 072 928
<b>Kapitalwert (NPV)</b>	<b>27 527 442</b>	<b>4 745 130</b>	<b>2 763 176</b>
NPV als Monatsannuität	556 934	96 003	42 940
Interner Zinsfuß (IRR)	205,27%	47,97%	13,20%
Interner Zinsfuß vor Steuern	218,01%	64,34%	17,76%
Modifizierter Interner Zinsfuß	77,06%	34,92%	11,43%
Profitabilitätsindex (PI)	11,73	3,70	1,23
Amortisationsdauer (Payback), Jahre	0,6	2,9	-
Kalkulationszeitpunkt, Payback	1/2020	1/2020	1/2020
Ertrag Nettokapital (RONA), %	276,01%	80,69%	22,33%
Wertbeitrag (EVA)	7 125 094	1 320 967	889 261
Diskontierter Wertbeitrag (DCVA)	28 142 096	4 999 361	4 276 658
Internal Rate of Return based on DCVA (IRRd)	269,65%	61,23%	20,60%
Modified Internal Rate of Return based on DCVA (MIRRd)	99,00%	106,94%	18,91%
Payback time, years, based on DCVA	0,0	0,0	0,0
Eigenkapitalkosten	30	30	25
PV des Residualwertes des Eigenkapitals	1 432 770	946 308	1 056 448
<b>Kapitalwert des Eigenkapitals (NPVe)</b>	<b>17 968 414</b>	<b>3 644 731</b>	<b>2 075 637</b>
NPVe als monatliche Annuität	543 585	110 261	49 296
Interner Zinsfuß des Eigenkapitals (IRRe)	3995,42%	288,76%	45,40%
Modifizierter interner Zinsfuß des Eigenkapitals (MIRRe)	230,56%	111,41%	35,21%
Amortisationsdauer des Eigenkapitals in Jahren	0,0	0,5	4,0
Kalkulationszeitpunkt, Payback	0,0	0,0	0,0
Einfache Payback-Dauer des Eigenkapitals, Jahre	0,0	0,4	2,4

# Multiflexibler Waggon im Wagenladungsverkehr als Unternehmenswerttreiber

Welches Geschäftsmodell ermöglicht eine höhere Profitabilität im Frachtverkehr bei gleichen Frachtraten, Menge an Gütern und Entfernung.  
Wagenladungsverkehr vs. Intermodal und Straßentransport

RENTABILITÄTSVERGLEICH			
Werteinheit	EUR	EUR	EUR
Projektname	Wagenladungsverkehr hr Modena- Stockholm - Wlv	Intermodalverkehr Modena-Stockholm	Lkw-Transport Modena- Stockholm
Gesamtinvestition, Nominalwert	<b>2 564 375</b>	<b>1 756 788</b>	<b>12 072 928</b>
Renditeforderung	<b>8,20%</b>	<b>8,20%</b>	<b>8,20%</b>
Planungshorizont (Jahre)	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>7,0</b>
Planungshorizont	1/2020 - 12/2024	1/2020 - 12/2024	1/2020 - 12/2026
Kalkulationszeitpunkt	1/2020	1/2020	1/2020
Dauer der Periode (Monate)	12	12	12
Barwert des Operativen Cash-Flows	26 504 605	4 132 656	11 934 573
Barwert der Restwerte	3 587 211	2 369 261	2 901 532
Barwert des betrieblichen Cash-Flows	30 091 817	6 501 918	14 836 104
Barwert der Reinvestitionen	0	0	0
<b>Barwert gesamt</b>	<b>30 091 817</b>	<b>6 501 918</b>	<b>14 836 104</b>
Vorgeschlagene Investitionen in Anlagevermögen	-2 564 375	-1 756 788	-12 072 928
Investitionszuschüsse	0	0	0
Investitionsvorschlag	-2 564 375	-1 756 788	-12 072 928
<b>Kapitalwert (NPV)</b>	<b>27 527 442</b>	<b>4 745 130</b>	<b>2 763 176</b>
NPV als Monatsannuität	556 934	96 003	42 940
Interner Zinsfuß (IRR)	205,27%	47,97%	13,20%
Interner Zinsfuß vor Steuern	218,01%	64,34%	17,76%
Modifizierter Interner Zinsfuß	77,06%	34,92%	11,43%
Profitabilitätsindex (PI)	11,73	3,70	1,23
Amortisationsdauer (Payback), Jahre	0,6	2,9	-
Kalkulationszeitpunkt, Payback	1/2020	1/2020	1/2020
Ertrag Nettokapital (RONA), %	276,01%	80,69%	22,33%
Wertbeitrag (EVA)	7 125 094	1 320 967	889 261
Diskontierter Wertbeitrag (DCVA)	28 142 096	4 999 361	4 276 658
Internal Rate of Return based on DCVA (IRRd)	269,65%	61,23%	20,60%
Modified Internal Rate of Return based on DCVA (MIRRd)	99,00%	106,94%	18,91%
Payback time, years, based on DCVA	0,0	0,0	0,0
Eigenkapitalkosten	30	30	25
PV des Residualwertes des Eigenkapitals	1 432 770	946 308	1 056 448
<b>Kapitalwert des Eigenkapitals (NPVe)</b>	<b>17 968 414</b>	<b>3 644 731</b>	<b>2 075 637</b>
NPVe als monatliche Annuität	543 585	110 261	49 296
Interner Zinsfuß des Eigenkapitals (IRRe)	3995,42%	288,76%	45,40%
Modifizierter interner Zinsfuß des Eigenkapitals (MIRRe)	230,56%	111,41%	35,21%
Amortisationsdauer des Eigenkapitals in Jahren	0,0	0,5	4,0
Kalkulationszeitpunkt, Payback	0,0	0,0	0,0
Einfache Payback-Dauer des Eigenkapitals, Jahre	0,0	0,4	2,4

Kennzahlen geben Aufschluss auf die Profitabilität eines Geschäftsmodells:

- Wagenladungsverkehr als Werttreiber vs. Intermodal und Straßentransport mit 60 Waggon im Italien-Schweden Verkehr
- Wagenladungsverkehr hebt die Eigenkapitalrendite um 1282 % vs. Intermodal und um 8000 % vs. dem Straßentransport

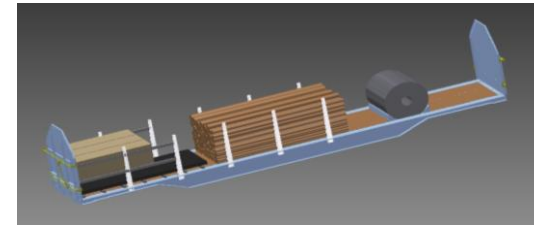
Der Schlüssel zu überlegenden Renditen, liegt in der Steigerung der absoluten Zahlungsüberschüsse (Free Cash Flow).  
Zunahme in der Nettotonnzlast pro Waggon im Rundlauf.

# Unternehmensbewertung, Steigerung des Kapitalwertes und des internen Zinsfußes IRR ihres Unternehmens

RENTABILITÄTSVERGLEICH			
Werteinheit	x EUR y	x EUR y	x y
Projektname	Wagenladungsverkehr Modena- Stockholm - Wlv	Intermodalverkehr Modena-Stockholm	Lkw -Transport Modena- Stockholm
Gesamtinvestition, Nominalwert	<b>2 564 375</b>	<b>1 756 788</b>	<b>12 072 928</b>
Renditeforderung	<b>8,20%</b>	<b>8,20%</b>	<b>8,20%</b>
Planungshorizont (Jahre)	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>7,0</b>
Planungshorizont	1/2020 - 12/2024	1/2020 - 12/2024	1/2020 - 12/2026
Kalkulationszeitpunkt	1/2020	1/2020	1/2020
Dauer der Periode (Monate)	12	12	12
Barwert des Operativen Cash-Flows	26 504 605	4 132 656	11 934 573
Barwert der Restwerte	59 967 177	12 505 246	18 608 388
Barwert des betrieblichen Cash-Flows	86 471 783	16 637 903	30 542 961
Barwert der Reinvestitionen	0	0	0
<b>Barwert gesamt</b>	<b>86 471 783</b>	<b>16 637 903</b>	<b>30 542 961</b>
Vorgeschlagene Investitionen in Anlagevermögen	-2 564 375	-1 756 788	-12 072 928
Investitionszuschüsse	0	0	0
Investitionsvorschlag	-2 564 375	-1 756 788	-12 072 928
<b>Kapitalwert (NPV)</b>	<b>83 907 408</b>	<b>14 881 115</b>	<b>18 470 033</b>
NPV als Monatsannuität	1 697 610	301 074	287 023
Interner Zinsfuß (IRR)	223,63%	75,67%	27,91%
Interner Zinsfuß vor Steuern	235,24%	94,15%	34,28%
Modifizierter Interner Zinsfuß	118,68%	61,11%	23,54%
Profitabilitätsindex (PI)	33,72	9,47	2,53
Amortisationsdauer (Payback), Jahre	0,6	2,9	-
Kalkulationszeitpunkt, Payback	1/2020	1/2020	1/2020
Ertrag Nettokapital (RONA), %	276,01%	80,69%	22,33%
Wertbeitrag (VA)	7 125 094	1 320 967	889 261
Diskontierter Wertbeitrag (DCVA)	90 524 182	17 773 712	12 502 796
Internal Rate of Return based on DCVA (IRRd)	269,65%	61,23%	20,60%
Modified Internal Rate of Return based on DCVA (MIRRd)	99,00%	106,94%	18,91%
Payback time, years, based on DCVA	0,0	0,0	0,0
Eigenkapitalkosten	30	30	25
PV des Residualwertes des Eigenkapitals	6 485 503	1 264 980	1 019 503
<b>Kapitalwert des Eigenkapitals (NPVe)</b>	<b>23 021 147</b>	<b>3 963 404</b>	<b>2 038 692</b>
NPVe als monatliche Annuität	696 442	119 902	48 419
Interner Zinsfuß des Eigenkapitals (IRRe)	3995,42%	289,73%	45,19%
Modifizierter interner Zinsfuß des Eigenkapitals (MIRRe)	247,21%	114,68%	35,07%
Amortisationsdauer des Eigenkapitals in Jahren	0,0	0,5	4,0
Kalkulationszeitpunkt, Payback	0,0	0,0	0,0
Einfache Payback-Dauer des Eigenkapitals, Jahre	0,0	0,4	2,4

Was ist ihr Unternehmen Wert, wenn sie dieselben Mengen im Jahr an Gütern im Wagenladungsverkehr, im intermodal oder auf der Straße transportieren.

**X Rail Transport System** ermöglicht eine Wertsteigerung Ihres Unternehmens **um den Faktor 5,6** vs. Intermodalverkehr und gegenüber dem Straßentransport um den Faktor 4,5-fache



**Nutzlast**

**70 to**



**27 to**



**25 to**



# Conclusio

**Kein Systemanbieter und diverse Waggonvermieter, mit ihren modularen Aufbauten, ermöglicht Ihnen eine so hohe Rentabilität, wie der patentierte Multi Liner bei gleichen Frachtpreisen und den selben Destinationen, wie der paarige Wagenladungsverkehr vs. Intermodalverkehr.**

**Die Zukunft des Schienengüterverkehrs liegt dort, wo der Profit am höchsten ist**

**im Wagenladungsverkehr der 10 mal profitabler ist als der Intermodalverkehr!**

**Danke für Ihre Aufmerksamkeit.**