

GESCHÄFTSBERICHT

2021



HUPAC

2021 in Zahlen

+10,7%



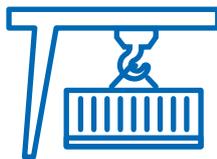
1.124.000
Strassensendungen
auf die Schiene verlagert

+10,3%



1,5
Mio. Tonnen CO₂
eingespart gegenüber
der Strasse

+14%

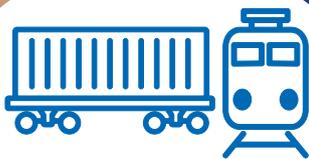


886.000
Ladeeinheiten
in den Terminals
der Hupac Gruppe

+12,7%



630
Mitarbeitende
auf Vollzeitbasis



+6,1%

156

Züge pro Tag
im Netzwerk
der Hupac Gruppe



+5,2%

8.100

Wagenmodule
komplett lärmsaniert



+14,4%

CHF 682,5 Mio.
Jahresumsatz
EUR 631,2 Mio.



n/a

CHF 12,4 Mio.
Jahresergebnis
EUR 11,5 Mio.

EDITORIAL



Im Jahr 2021 hat Hupac erneut unter Beweis gestellt, dass der Kombinierte Verkehr ein verlässliches, zukunftsfähiges Transportsystem ist. Die pandemie-bedingten Verkehrsverluste des Vorjahres konnten aufgeholt werden. Verschiedene neue Verbindungen wurden lanciert, insbesondere in den Wirtschaftsräumen Italien, Benelux und Südosteuropa. Mit einem Wachstum von 10,7% auf ein Transportvolumen von rund 1.124.000 Strassensendungen und einem positiven Jahresergebnis von CHF 12,4 Mio. blickt Hupac zuversichtlich in die Zukunft.

Auch die Umweltbilanz ist beeindruckend: Im Vergleich zum reinen Strassentransport hat Hupac der Umwelt 1,5 Millionen Tonnen CO₂ erspart, den Energieverbrauch um 17 Milliarden Megajoule gesenkt und die Strassen um den Transport von 21 Millionen Tonnen Gütern entlastet. Der Kombinierte Verkehr erweist sich damit als privilegierter Verkehrsträger für den Klimaschutz und die Energiewende im Güterverkehr und kann massgeblich zur Erreichung der ehrgeizigen Ziele des europäischen Green Deals beitragen.

Voraussetzung dafür ist Kapazität und Stabilität im Bahnnetz. Engpässe und Ausfälle, wie wir sie im Herbst vergangenen Jahres durch Baustellen

und Unregelmässigkeiten insbesondere im deutschen Netz erlebt haben, dürfen nicht mehr vorkommen. Bei Störungen kommt das komplexe System des Kombinierten Verkehrs durch Domino-Effekte bei den Bahnen, in den Terminals und im Wagenmanagement schnell aus dem Takt mit tagelangen Nachwirkungen in Form von Verspätungen und Zugsausfällen.

Qualität ist die Grundvoraussetzung für Marktvertrauen und Verkehrswachstum. Daran orientiert sich auch die Strategie 2026 der Hupac, die der Verwaltungsrat im Dezember 2021 genehmigen konnte. Das angestrebte Verkehrswachstum auf jährlich 1,6 Millionen Strassensendungen per 2026 wird mit Investitionen in Rollmaterial, Terminals und IT-Systeme in Höhe von insgesamt CHF 300 Mio. unterstützt. Deklariertes Ziel ist die Erreichung der Qualitätsführerschaft mit einem Pünktlichkeitsziel von 90% gemessen an der Ankunftszeit der Züge im Terminal. Daran arbeitet Hupac gemeinsam mit den Partnern der Leistungskette.

Ebenso intensiv setzt sich Hupac mit den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen auseinander. Die Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Schiene erfordert ausreichende Kapazität und gesicherte Verfügbarkeit. Folgende Hand-



lungsfelder stehen für uns im Mittelpunkt:

- > **Korridororientiertes Planen und Handeln**, denn der Kombinierte Verkehr ist überwiegend auf internationalen Strecken unterwegs.
- > **Engpassbeseitigung**, um möglichst zeitnah neue Kapazität zu schaffen. Dazu gehören güterverkehrsrelevante Baumassnahmen wie Abstell- und Überholgleise und Terminals.
- > **Umsetzung der Güterverkehrsparameter 740 m, 2000 t, Profil P400** auf dem Korridor Rhein-Alpen zur Überwindung der gegenwärtigen Defizite in den Niederlanden, Deutschland und Italien.
- > **Redundanz-Strecken**, um Kontinuität im Fall von Verkehrsunterbrüchen auf hochbefahrenen Korridoren zu sichern. Heute stellt die Rheintalbahn ein hohes Risiko dar, welches durch die Einrichtung eines linksrheinischen Bypasses zwischen Mannheim und Basel via Frankreich gemildert werden kann.
- > **Wettbewerbsfähige Trassenpreise**, damit Strasse und Schiene gleichberechtigte Marktchancen haben und wesensgerecht in Logistikkonzepten eingebunden werden können.
- > **Grenzüberschreitendes Verkehrs- und Baustellenmanagement** mit dem Ziel, die Lieferketten zu sichern und eine weitere Verlagerung auf die klimafreundliche Bahn zu ermöglichen.

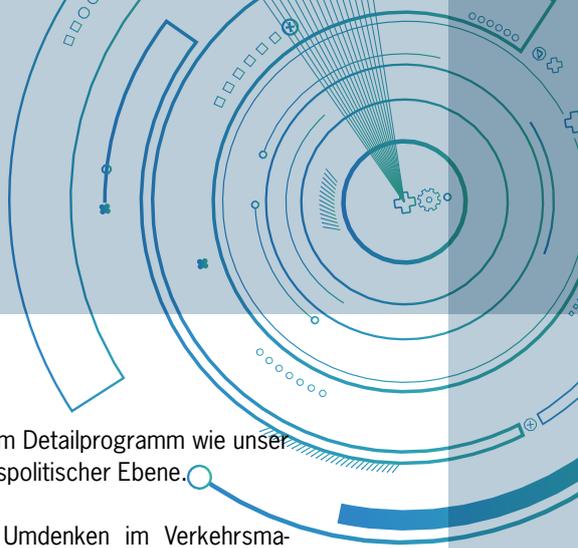
Verschiedene verkehrspolitische Initiativen gehen in die richtige Richtung. Die geplante Revision der Richtlinie für die TENT Korridore enthält viele erfolgversprechende Ansätze. In der Schweiz hat sich das Parlament zugunsten einer Mitfinanzierung der linksrheinischen Bypass-Strecke durch das Elsass ausgesprochen. Italien verfolgt ehrgeizige Investitionspläne für den Schienengüterverkehr, ebenso Spanien und andere europäische Länder.

Die Signale für mehr Wachstum im Kombinierten Verkehr stehen auf grün. Europa wächst zusammen – auch und gerade wegen der Krise in der Ukraine. Ich bin überzeugt, dass Hupac auch künftig einen wichtigen Beitrag für ein wirtschaftlich erfolgreiches, solidarisches und nachhaltiges Europa leisten kann und danke Ihnen im Namen des Verwaltungsrats für Ihr Vertrauen.

Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

EDITORIAL





Hupac darf stolz sein. 2021 konnten wir die Covid-Delle des Vorjahres durch ein kräftiges Mengenwachstum wettmachen. Das negative Jahresergebnis von 2020 stellt in der Unternehmensstatistik einen einmaligen Ausreisser nach unten dar, der rasch kompensiert wurde. "Stop the bleeding", lautete die Maxime für das vergangene Jahr. Das ist uns gemeinsam mit dem Markt gelungen.

Trotzdem, es war ein schwieriges Jahr, das weiterhin durch die Pandemie beeinflusst war. Homeoffice, Reiseeinschränkungen und Covid-bedingte Personalengpässe haben uns alle betroffen, ebenso wie die Volatilität und Unpaarigkeit der Verkehrsströme. Dass wir dennoch knapp 11% mehr Volumen als 2020 und immerhin 10% mehr als im Vor-Pandemiejahr 2019 transportieren konnten, verdanken wir dem Vertrauen unserer Kunden, der Unterstützung der Behörden und dem aussergewöhnlichen Einsatz unserer Mitarbeitenden und Partner. Ein herzliches Dankeschön dafür!

Die grössten Behinderungen mussten wir im Bereich der Bahnproduktion verzeichnen. Der Felssturz in Kestert am Mittelrhein hatte wochenlange Auswirkungen auf den Verkehr im Korridor Rhein-Alpen, mit zahlreichen Zugsausfällen und Ineffizienzen durch lange Umwegverkehre. Die Flutkatastrophe in Belgien und Deutschland verursachte Behinderungen auch auf den Hauptverkehrsachsen. Im Maritimverkehr beeinflusste die stark gestiegene Unpünktlichkeit der Schiffe die Planbarkeit der Verkehre und die Verfügbarkeit von Ressourcen. In den Sommermonaten bis in den Herbst hinein summierten sich Baustellen, Ressourcenengpässe und der sprunghafte Anstieg der Transportnachfrage zu einer explosiven Mischung, die zu ernststen Qualitätsproblemen mit Zugsausfällen bis zu 20% an einzelnen Tagen führte.

Diese Situation erforderte rasches Handeln. Wir haben mit einem Massnahmenpaket rund um unseren Produktionskern Busto reagiert. Mehr Abstellfläche für Ladeeinheiten und Bahnwagen sowie weiteres Personal im 24/7-Einsatz erlauben uns, mit höchster Kapazität zu arbeiten. Mehr Wagenreserven und auch neue Traktionspartner

gehören ebenso zum Detailprogramm wie unser Einsatz auf verkehrspolitischer Ebene.

Wir brauchen ein Umdenken im Verkehrsmanagement. Baustellen und Verkehrsunregelmässigkeiten durch Unwetter, Unfälle usw. sind und bleiben eine Konstante im Verkehrsnetz. Doch durch eine güterverkehrsfreundliche Planung in internationaler Koordination und Kompensationsmassnahmen wie das Einrichten von baufreien Fenstern am Wochenende zum Handling liegengebliebener Züge lässt sich die Performance steigern und das Vertrauen der Industrie zurückgewinnen. Wenn möglichst viele Züge möglichst störungsfrei bzw. mit den geringstmöglichen Störzeiten durch das Bahnnetz rollen, haben wir viel für die Verkehrsverlagerung und den Klimaschutz getan.

Das Verbinden von Industrien und Lebensräumen ist Ziel von Logistik. Mit dem zunehmenden Blick der Gesellschaften in Europa und der Welt auf mehr Nachhaltigkeit sind wir im Kombinierten Verkehr DER Teil in der Versorgungskette, der die Verringerung des Naturverbrauchs positiv gestalten darf. Der gegenwärtige wirtschaftliche Rahmen mit exzessiven Strompreisausschlägen und geopolitischer Instabilität sowie der geplante Subventionsabbau der transalpinen Abgeltungen werden uns nicht davon abhalten, in die weitere Stabilisierung der Versorgungskette zu investieren.

Hupac setzt alles daran, jeweils schnell und mit grossem Engagement die Qualität des Systems zu verbessern und geeignete neue Kapazitäten im intermodalen Umfeld in die Leistungserbringung einzubauen. Das ist unsere Strategie 2026. Dafür stehen wir täglich ein – gemeinsam mit unseren Kunden, Aktionären, Dienstleistungspartnern und mit jedem einzelnen unserer Mitarbeitenden.

Michail Stahlhut
CEO

STRATEGIE

Gemeinsam entwickeln

2021 war es endlich wieder soweit: Nach Ablauf der Strategieperiode 2016-2020 und einer pandemiebedingten Pause konnten Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und leitende Mitarbeitende im Frühling des Berichtsjahres die Überarbeitung und Aktualisierung der Unternehmensstrategie in Angriff nehmen. In verschiedenen Workshops wurden das Marktumfeld analysiert, Chancen und Herausforderungen benannt und Handlungsfelder identifiziert. Am Ende des unter professioneller Leitung erfolgten Prozesses war die Strategie mit detaillierten Projekten und Investitionsplänen ausformuliert und konnte im Dezember dem Verwaltungsrat zur Freigabe unterbreitet werden.

Das Kerngeschäft stabilisieren und Wachstumspotenziale nutzen – so lauteten die Leitlinien der Strategieentwicklung. Den Hintergrund bildete das bevorstehende Auslaufen der Betriebsbeiträge für den Kombinierten Verkehr im Alpen Transit durch die Schweiz. Mit der Inbetriebnahme der NEAT können schrittweise Produktivitätsvorteile genutzt werden, wie zum Beispiel mehr Nutzlast pro Lokomotive, längere Züge, kürzere Fahrzeiten. Diese Faktoren konsequent in bestehende Transportkonzepte zu integrieren ist die Kernaufgabe für die Strategieperiode 2022-2026.

Daneben sollten weiterhin die Wachstumspotenziale genutzt werden, die in anderen Räumen Europas entstehen. Dazu gehören die Achsen Südosteuropa, Osteuropa und Südwesteuropa, die in den vergangenen Jahren eine erfreuliche Entwicklung verzeichneten, sowie neue Marktsegmente wie der maritime Hinterlandverkehr mit seinen spezifischen Anforderungen.

Als weitere Handlungsfelder wurden die Optimierung der Prozesse und die intelligente Nutzung der Ressourcen wie Bahnwagen und Terminals identifiziert. Die zentrale Herausforderung ist die effiziente Bewirtschaftung des Netzwerks und die Erzielung eines anforderungsgerechten Qualitätsniveaus in einem Markt, der bei steigender Nachfrage phasenweise durch massive Kapazitätsengpässe geprägt ist. Flexibilität, digitale Intelligenz und die enge Zusammenarbeit mit den Dienstleistungspartnern sind die Grundvoraussetzung für Performance und Kundenzufriedenheit.





We shape the future of intermodal transport



Intermodal

Wir verbinden Schiene, Strasse und Wasser in ganz Europa und darüber hinaus.



Vernetzt

Unsere Kunden profitieren von der Stärke eines dichten Netzwerks.



Smart

Wir stehen für die smarte Art, intermodalen Verkehr zu betreiben, mit einer breiten Palette von Dienstleistungen zu fairen Preisen.



Service

Für unsere Kunden gehen wir die Extrameile.



Qualität

Wir kämpfen für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems.



Agil

Wir hören zu, wir kooperieren, wir entwickeln, wir liefern.



Emissionsfrei

Gemeinsam schaffen wir die Grüne Revolution.

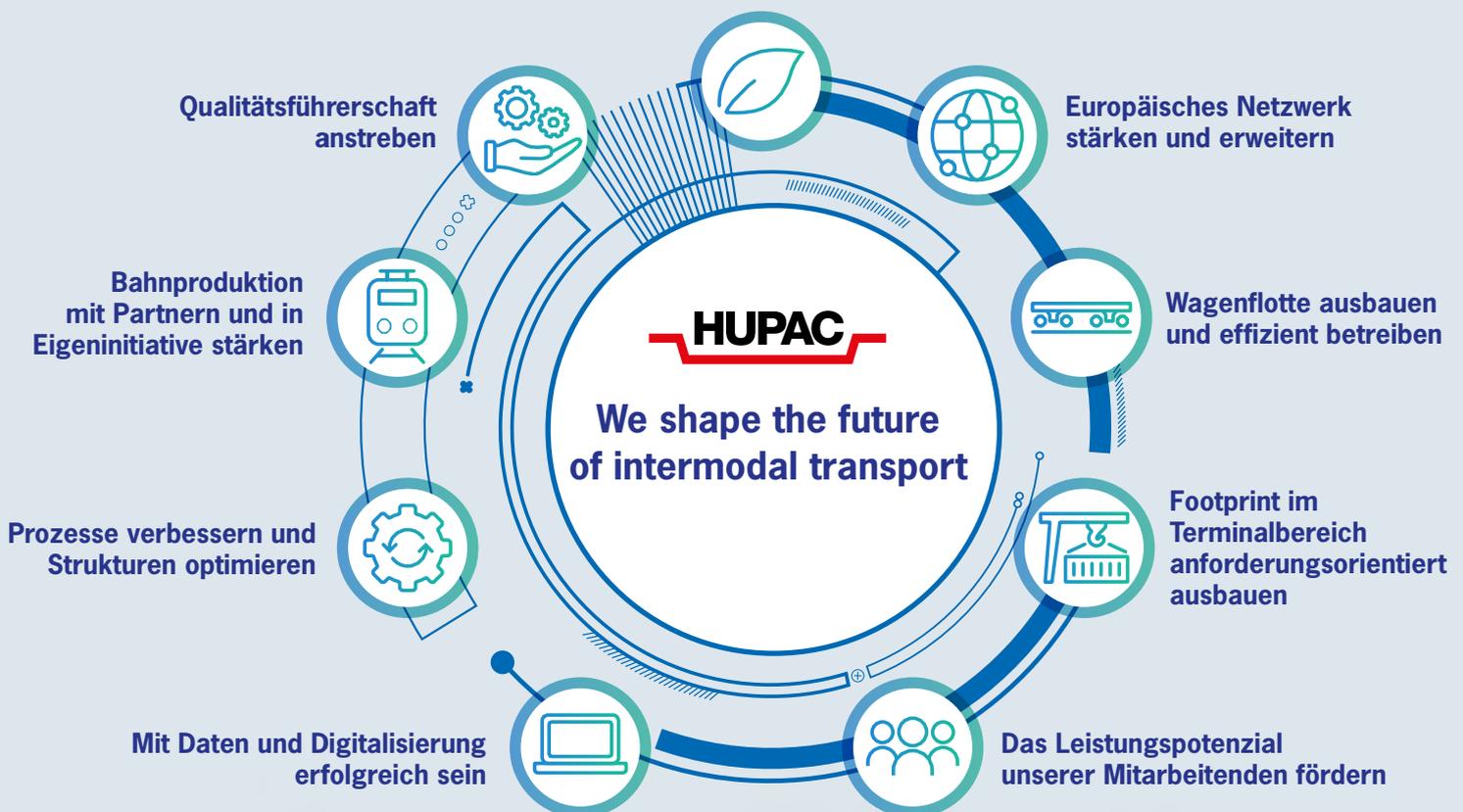
Der Weg ist das Ziel

Höhepunkt der Strategieentwicklung war der "Strategy Update"-Workshop im September, an dem 40 Mitarbeitende der Hupac Gruppe aktiv und mit grossem Engagement teilnahmen. Auf der Grundlage umfangreicher Vorarbeiten diskutierten die Kollegen abteilungs- und unternehmensübergreifend Ideen und Projekte und verständigten sich auf eine gemeinsame Identität. Das Ergebnis waren sechs Projekte mit Dutzenden von Aufgaben und detaillierten Arbeitsplänen für die kommenden Monate und Jahre sowie ein aktualisiertes Leitbild für die Hupac Gruppe.

Die Strategieprojekte

- > **Kerngeschäft stärken:** Konzept für längere und schwerere Züge im Transit durch die Schweiz
- > **Netzwerk ausweiten:** Entwicklung der Märkte Spanien, Südosteuropa, Nordosteuropa, Alpen transit
- > **Maritim:** Aufbau eines integrierten Netzwerks für Hafenhinterland-Transporte
- > **Assets:** Entwicklung der Wagenflotte und des Terminalnetzwerks
- > **Produktentwicklung** mit Fokus auf Time-to-Market und Kundennutzen
- > **Betriebsoptimierung** für mehr Effizienz und bessere Performance.

Überproportionales Mengenwachstum erzielen und Güterverkehr verlagern



Wettbewerbsfähige Lösungen für die Verkehrsverlagerung

Mit der Verkehrsstrategie der EU zur Erreichung der Klimaneutralität stehen die Weichen gut für ein weiteres Wachstum des Kombinierten Verkehrs. Hupac will die Chancen nutzen und steuert mit ihrer Strategie 2026 den Ausbau ihres Netzwerks und die Weiterentwicklung der Prozesse und Strukturen.

Die Wachstumsstrategie der Hupac beruht auf Stärken, die über viele Jahre ausgebaut wurden. Die Kernelemente sind der nachfrageorientierte Aufbau eines Netzwerks für den Kombinierten Verkehr, Unabhängigkeit von den Bahnen und die

Investitionen in eigene Ressourcen wie Bahnhöfen, Terminals und Informatik.

Für die Strategieperiode 2022-2026 setzt sich Hupac eine jährliche Volumensteigerung von 7% zum Ziel. Bei einem prognostizierten Wirtschaftswachstum von 2% wird so eine echte Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene erreicht. Per 2026 will Hupac ein Verkehrsvolumen von 1,6 Millionen Strassensendungen erreichen, was einem Zuwachs von 40% gegenüber 2021 entspricht. Zur Zielerreichung hat der Verwaltungsrat ein Investitionsprogramm von CHF 300 Mio. bewilligt.

Strategische Prioritäten

Europäisches Netzwerk stärken und erweitern

Im Vordergrund stehen die Stärkung des Kerngeschäfts auf der Nord-Süd-Achse sowie die Ausweitung des Netzwerks auf Achsen mit grossem Wachstumspotenzial wie Südost-, Südwest-, und Nordost-Europa. Im Maritimsektor strebt Hupac die Anbindung des Netzwerks an die italienischen Häfen und die Verknüpfung mit dem Netzwerk der ERS Railways ab den Häfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam an.

Qualitätsführerschaft anstreben

Durch ein intelligentes Ressourcenmanagement und den transparenten Datenfluss will Hupac das Qualitätsniveau des Kombinierten Verkehrs in Zusammenarbeit mit ihren Bahnpartnern spürbar anheben. Das Ziel ist eine Ankunftspünktlichkeit der Züge im Terminal von 90%.

Bahnproduktion mit Partnern und in Eigeninitiative stärken

Hupac übernimmt eine aktive Rolle, um die Produktion des Güterverkehrs im europäischen Bahnnetz zu stärken. Zentrale Elemente sind die Bekenntnis zu offenen Märkten, die eigene Planung von Leistungspaketen und die Initiativen zur Steigerung der Performance gemeinsam mit den Bahnpartnern.

Wagenflotte ausbauen und effizient betreiben

Hupac besitzt eine der grössten privaten Wagenflotten für den Kombinierten Verkehr in Europa. Durch die Erhöhung der Laufleistung, die Weiterentwicklung der Wartungskonzepte und die Beschaffung von Neuwagen werden die Ressourcen für das angestrebte Verkehrswachstum gesichert.

Footprint im Terminalbereich anforderungsorientiert ausbauen

Leistungsfähige Terminals sind die Grundvoraussetzung für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Hupac investiert in Terminals in Eigenregie oder mit Partnern, um die erforderlichen Kapazitäten in Wachstumsmärkten bereitzustellen.

Prozesse verbessern und Strukturen optimieren

Das angestrebte Wachstum erfordert mehr Automatisierung und gruppenweite Integration. Mit agilen Teams und unterstützender Informatik setzt Hupac Ressourcen frei und steigert die Produktivität des Unternehmens.

Mit Daten und Digitalisierung erfolgreich sein

Mit digitalen Technologien, modernster Analytik und künstlicher Intelligenz treibt Hupac Innovationen voran und verbessert die Effizienz. Im Mittelpunkt stehen die Datenintegration mit Kunden und Partnern sowie die Vorausplanung und Vorhersehbarkeit in allen Bereichen der Produktion.

Das Leistungspotenzial unserer Mitarbeitenden fördern

Hupac vollzieht einen Kulturwandel, damit die Mitarbeitenden ihr Talent und ihre Energie umfassend einsetzen können. Das Ziel ist eine Organisation, in der Menschen inspiriert, neugierig und selbstständig sind. Junge Fachkräfte werden systematisch in Entscheidungsprozesse einbezogen und übernehmen Verantwortung. Dabei werden die Stärken der bestehenden Hupac Kultur wie hohe Pragmatik, Kundennähe, Fokus auf qualitativ gute Dienstleistungen und Verbindung der Kulturen des Nordens und des Südens Europas weiterhin hochgehalten.



Umwelt & Klima

Einsatz für das Klima

Der Kombinierte Verkehr ist das bevorzugte System für umweltgerechte Gütertransporte. Hupac sieht ihre Aufgabe darin, der Logistikbranche ein zuverlässiges, wettbewerbsfähiges Netzwerk für den intermodalen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Die zentrale Herausforderung ist die effiziente Bewirtschaftung, denn umweltgerechte Transporte dürfen weder teurer noch

qualitativ minderwertiger als Vergleichsangebote sein.

Gemeinsam mit ihren Partnern – Bahnen, Terminalgesellschaften, Rollmaterialherstellern und -instandhaltern – setzt sich Hupac seit über fünfzig Jahren für die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs ein.

Positiver Footprint

Das Verkehrsnetz der Hupac Intermodal hat im vergangenen Jahr rund 1,3 Mio. Tonnen CO₂ im Vergleich zum reinen Strassentransport eingespart. Dies entspricht einer Senkung der CO₂-Emissionen um knapp 90%. Die Berechnung basiert auf dem System Ecotransit. Der Schätzwert für den Gesamtverkehr der Hupac Gruppe – also inklusive der Volumen der ERS Railways – beträgt 1,5 Mio. Tonnen CO₂.

Auch die Energieeffizienz ist ein wichtiges Argument für die Umweltbilanz des Kombinierten Verkehrs. Im vergangenen Jahr betragen die Einsparungen im Netzwerk der Hupac Intermodal rund 14,4 Milliarden Megajoule im Vergleich zum reinen Strassentransport. Der Reduktionseffekt beträgt knapp 75%. Die Zertifizierung der Umwelleistung ist für die Kunden der Hupac Intermodal online abrufbar.

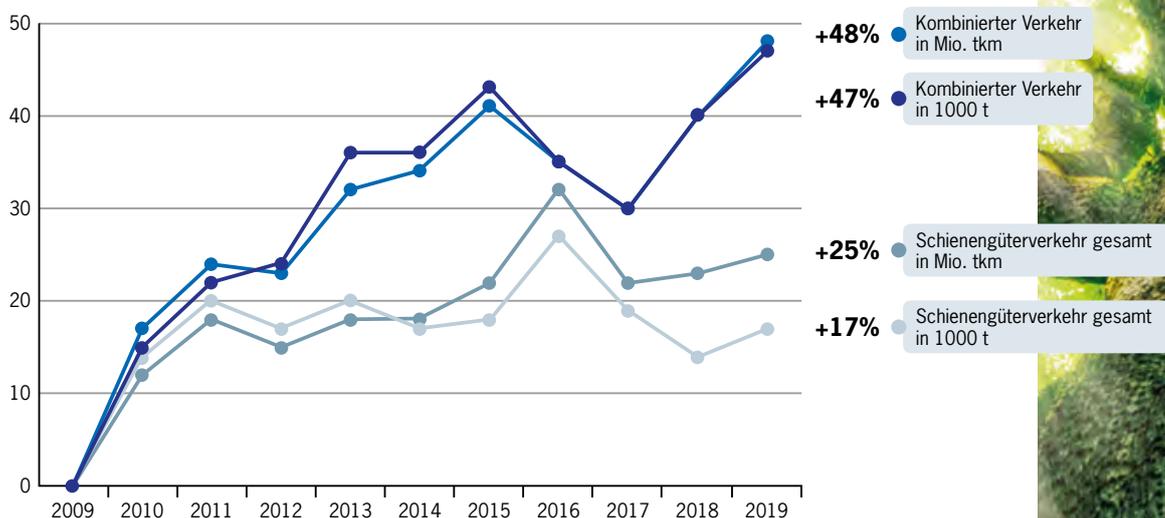
Leise Güterwagen

Die Wagenflotte der Hupac ist komplett lärmsaniert und entspricht somit den gesetzlichen Vorgaben. Seit 2016 sind alle Wagen mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Eine weitere Reduzierung der Lärm-

emissionen lässt sich mit Scheibenbremsen erreichen. Neuwagen werden bevorzugt mit dieser neuen Technologie beschafft. Per Jahresende waren 554 Wagenmodule der Hupac scheidengebremst.

Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

in % gegenüber dem Basisjahr 2009



Quelle: Eurostat 2021

Achtsamkeit für die Umwelt

Die Berücksichtigung der Umweltaspekte ist eine täglich gelebte Realität in der Hupac Gruppe. Bei der Bewirtschaftung des Netzwerks stehen Effizienzgewinne im Vordergrund. Verschiedene IT-Tools tragen dazu bei, die Zugkapazität der Hupac Intermodal besser zu nutzen und folglich die Umweltbelastung zu verringern, wie beispielsweise das Planungstool SPEAK und die Ankunftsprognosen für Terminals und Kunden (ETA Estimated Time of Arrival, ETP Estimated

Time of Pick-up). So werden Ressourcen optimiert und Leerfahrten vermieden.

ERS Railways setzt über den Traktionspartner boxXpress ausschliesslich CO₂-freien Strom aus regenerativer Wasserkraft ein, dessen Bezug für die kommenden Jahre gesichert ist. Der Hauptlauf auf der Schiene für Seehafen-Hinterlandverkehre ab Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam ist somit klimaneutral.

Aktive Unterstützung der Schweizer Verlagerungspolitik

Im Jahr 2021 erzielte Hupac ein Transportvolumen von 597.512 Strassensendungen bzw. 11,6 Mio. Nettotonnen im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der schweizerischen Verkehrspolitik, deren verfassungsmässig verankertes Ziel die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist.

Die Unternehmensstrategie der Hupac ist prioritär auf das Wachstum des Kombinierten Verkehrs im Alpen transit durch die Schweiz ausgelegt. Die Ende 2020 erfolgte Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors erschliesst das enorme Verlagerungspotenzial der grossvolumigen Sattelaufleger. Die Bereitstellung von wettbewerbsfähigen Produkten für dieses Segment steht im Fokus der Angebotspolitik.

Green Deal setzt ehrgeizige Ziele

Der 2019 präsentierte Green Deal der EU-Kommission rückt die Themen Mobilitätswende und Energiepolitik in den Mittelpunkt. Die Ziele sind ehrgeizig: bis 2050 soll Europa klimaneutral sein. Einen massgeblichen Beitrag zur Zielerreichung muss der Transportsektor leisten, der heute 25% der Treibhausgasemissionen verantwortet.

Der Kombinierte Verkehr mit seiner intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist dazu prädestiniert, künftig eine zentrale Rolle für den Null-Emissions-Güterverkehr zu spielen. Hupac richtet ihre Wachstumsstrategie entsprechend aus und leistet einen aktiven Beitrag zur Entwicklung der erforderlichen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Umwelleistungen 2021



Einsparung



Reiner
Strassenverkehr



Verkehr
der Hupac Intermodal

CO₂-Emissionen
Tonnen in 1000

1.267

1.423

156

Energieverbrauch
Mia. Megajoule

14,4

19,6

5,2

Quelle: www.econtransit.org

Strategische Stossrichtungen

Eigenes Rollmaterial schafft Unabhängigkeit

Ende 2021 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 8.139 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 5,2% gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand betrug 18,0%. Die Wagenflotte der Hupac AG ist seit Ende 2016 komplett lärmarm.

Aufgrund der Corona-Krise und der damit in Verbindung stehenden Entscheidung von Hupac, Investitionen in Rollmaterial zu verschieben, sind im Berichtsjahr nur 34 Wagen Typ T3000 an die Hupac AG ausgeliefert worden. Weitere 33 Wagen folgten im ersten Quartal 2022. Die Auslieferung von 50 Stück sechsachsigen

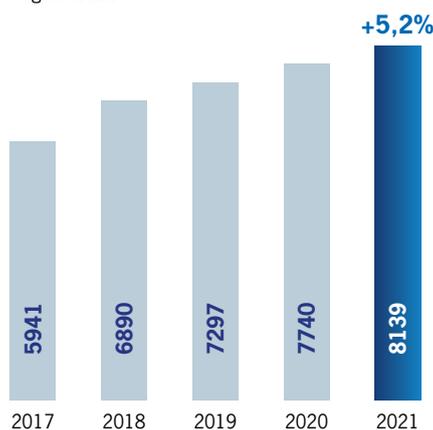
90-Fuss-Containertragwagen wurde komplett auf 2022 verschoben.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Hupac SpA besitzt insgesamt 10 Rangier- und/oder Streckenlokomotiven. Mit diesen Ressourcen stellt die Hupac SpA Rangiertätigkeit in den Terminals Busto Arsizio-Gallarate, Pordenone und Piacenza sicher. Ausserdem traktioniert das Unternehmen den Shuttlezug Busto ↔ Bologna und führt Leerwagentransporte zwischen Busto Arsizio und den Werkstätten in Norditalien durch.

Die Hupac AG besitzt 8 Lokomotiven Typ Vectron sowie 3 Lokomotiven Typ Taurus.

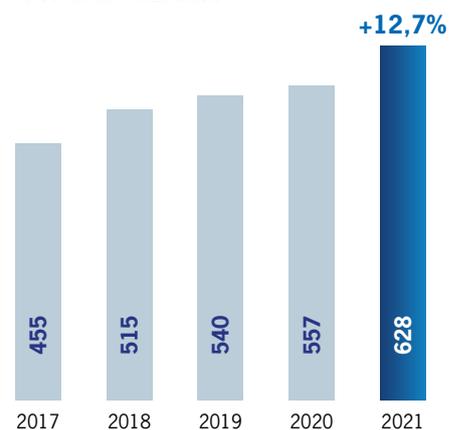
Rollmaterial

Wagenmodule



Mitarbeitende

Personen auf Vollzeitbasis



Bahntraktion mit Partnern

Über 95% des Verkehrs der Hupac Intermodal wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte, welche dieses Geschäftsmodell erst teilweise zulassen.

Zu den Hauptfrachtführern der Hupac Intermodal gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo International, DB Cargo, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Captrain, WLC, SNCF Fret, LTE, Railtraxx, Metrans, Foxrail, GTS, Gysev Cargo, Sangritana, Twenty-one sowie das Bahnunternehmen der Hupac SpA.

Die ERS Railways arbeitet mit den Traktionären boxXpress, Freightliner und Ruhrtalbahn zusammen.

Im Berichtsjahr hat Hupac Intermodal als Zugangsberechtigte erstmals Bahntrassen in Eigenregie bestellt und bewirtschaftet. Die Traktion der Züge auf diesen Trassen wurde bewährten

Bahnpartnern übergeben. Mit diesem Schritt konnte sich Hupac einen direkten Kontakt zum Infrastrukturbetreiber sichern und tiefer in die Wertschöpfungskette einsteigen.

Eine ähnliche Absicht verfolgt auch das Projekt "Blauhelm", bei dem Hupac Lokomotivführer unter Vertrag hält und bei operativen Engpässen den Bahnunternehmen zu Verfügung stellt – eine Massnahme zur Sicherung von Qualität und Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs.

Von strategischer Bedeutung ist die konsequente Nutzung der maximal verfügbaren Zugparameter im transalpinen Verkehr durch die Schweiz. Im Berichtsjahr wurden umfangreiche Vorbereitungen getroffen, damit möglichst viele Züge die Produktivitätspotenziale der NEAT voll ausschöpfen können. Im laufenden Jahr konnten erste Schritte umgesetzt werden.



Starker Footprint im Terminalbereich

Im Terminalbereich konnte Hupac die pandemiebedingt unterbrochene Investitionstätigkeit wieder aufnehmen, wenn auch in reduziertem Umfang.

Im Terminal Brwinów bei Warschau wurden die Bauarbeiten reaktiviert und zügig fortgesetzt. Die Inbetriebnahme der Anlage ist für Ende 2022 vorgesehen. Auch in den Terminals Piacenza und Milano Smistamento ist die Bautätigkeit erneut gestartet. Mit einer Fertigstellung der beiden Anlagen ist 2024 zu rechnen. Das Terminalprojekt Brescia dagegen befindet sich noch in der Vorbereitungsphase. Die Terminals Piacenza, Milano Smistamento und Brescia werden gemeinsam mit der FS Gruppe realisiert.

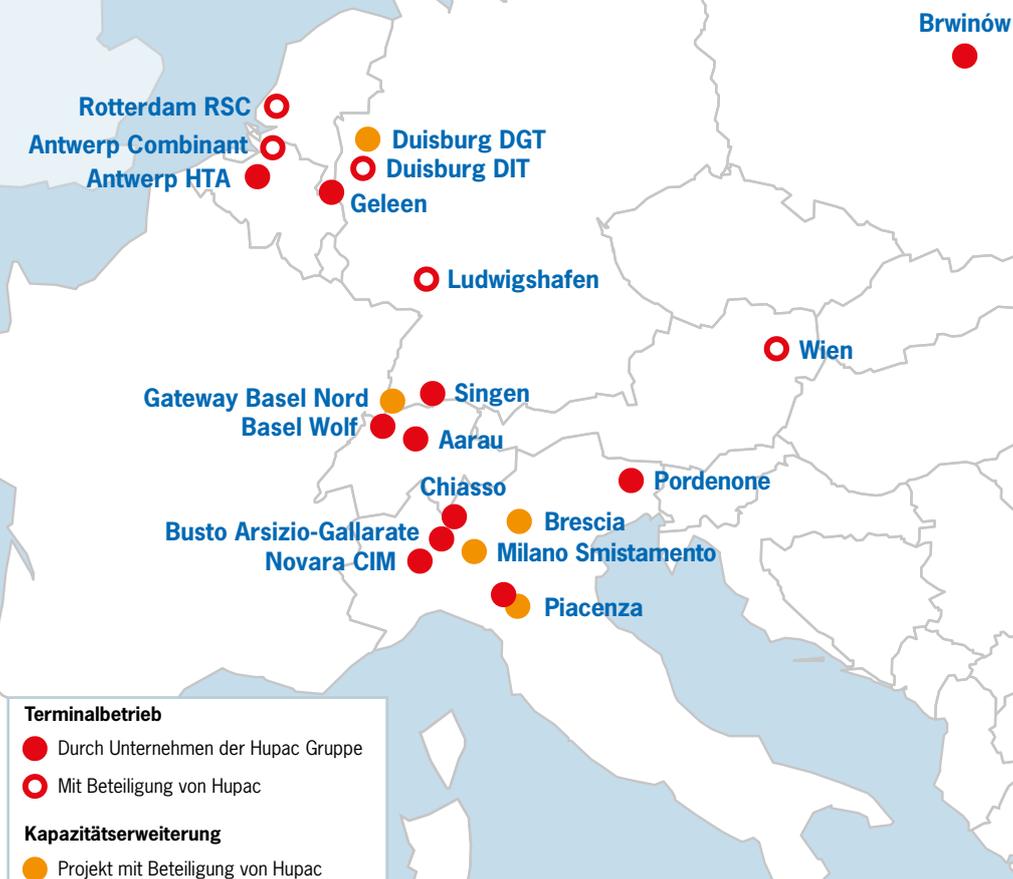
Von grosser Bedeutung sind der Ausbau und die Instandhaltung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate. Im Berichtsjahr wurde die Betriebskapazität durch die Anlage von zusätzlichen Abstellplätzen für Sattelaufleger und durch weitere Fahrspuren mit digitaler Zugangsverwaltung erhöht. Im Dezember 2021 wurde ein digitales Stellwerk in Betrieb gesetzt. Das computerge-

stützte System verwaltet die Ein- und Ausfahrt aller Züge. Umfangreiche Erneuerungsarbeiten und Ersatzinvestitionen sind in der Planung, um die Leistungsfähigkeit der Anlage auch zukünftig zu sichern.

Mit der Übernahme des Betriebs im Terminal Novara CIM durch die Tochtergesellschaft Combiconnect wurden erste Investitionen in dringend erforderliches Umschlaggerät wie Mobilkräne und Zugmaschinen getätigt. Die Bauarbeiten für die Neugestaltung des Terminals beginnen im kommenden Jahr; sie umfassen die Verlängerung der Gleise von derzeit 600 Metern auf den europäischen Standard von 740 Metern, neue Ein- und Ausfahrtsgleise und leistungsfähige Portalkräne.

Im September 2021 konnte Hupac eine Minderheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft WienCont GmbH eingehen. Damit unterstreicht Hupac die enge, zukunftsorientierte Zusammenarbeit mit dem Terminal Wien als Drehscheibe für Verkehre im Raum Südosteuropa.

Terminals





Fortschritte in der digitalen Transformation

Mit der digitalen Transformation der Geschäftsprozesse stärkt Hupac die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs. Im Berichtsjahr wurde den Kunden der "Train Radar" über die Plattform WOLF zur Verfügung gestellt. Das Tool enthält Echtzeit-Zuglaufinformationen basierend auf den Daten der Bahnpartner, der Terminals und der auf den Zügen der Hupac installierten GPS-Einheiten. Für die Terminals Busto Arsizio-Gallarate, Aarau, Basel und Singen ist ausserdem die geschätzte Abholzeit (ETP Estimated Time of Pick-up) über die CESAR-Plattform abrufbar. Rund 60% der Kunden nutzen den Train Radar täglich.

Im Berichtsjahr wurde zudem ein Projekt zur Implementierung einer mobilen App gestartet, um den Kunden und Fahrern der Hupac Terminals digitale Dienstleistungen anzubieten. Die erste Version der App wird im zweiten Quartal 2022 am Terminal Busto Arsizio-Gallarate eingeführt und ermöglicht den Zugang zu Informationen über den Status einer Einheit, die Interaktion mit dem Terminal durch die Übermittlung der voraussichtlichen Ankunftszeit des Fahrers und die elektronische Verwaltung des Zugangs zu den Schaltern und Umschlagbereichen.

Bedeutende Entwicklungen sind auch für das Datenaustauschsystem EDIGES zu verzeichnen. Der 2005 von Hupac entwickelte Standard für den Datenaustausch im Kombinierten Verkehr ist mittlerweile zu einem europaweiten Industriestandard avanciert. Das 2019 von Hupac, Kombiverkehr und Mercitalia Intermodal gegründete EDIGES-Konsortium hat die Aufgabe, das System weiter zu entwickeln und die Verbreitung

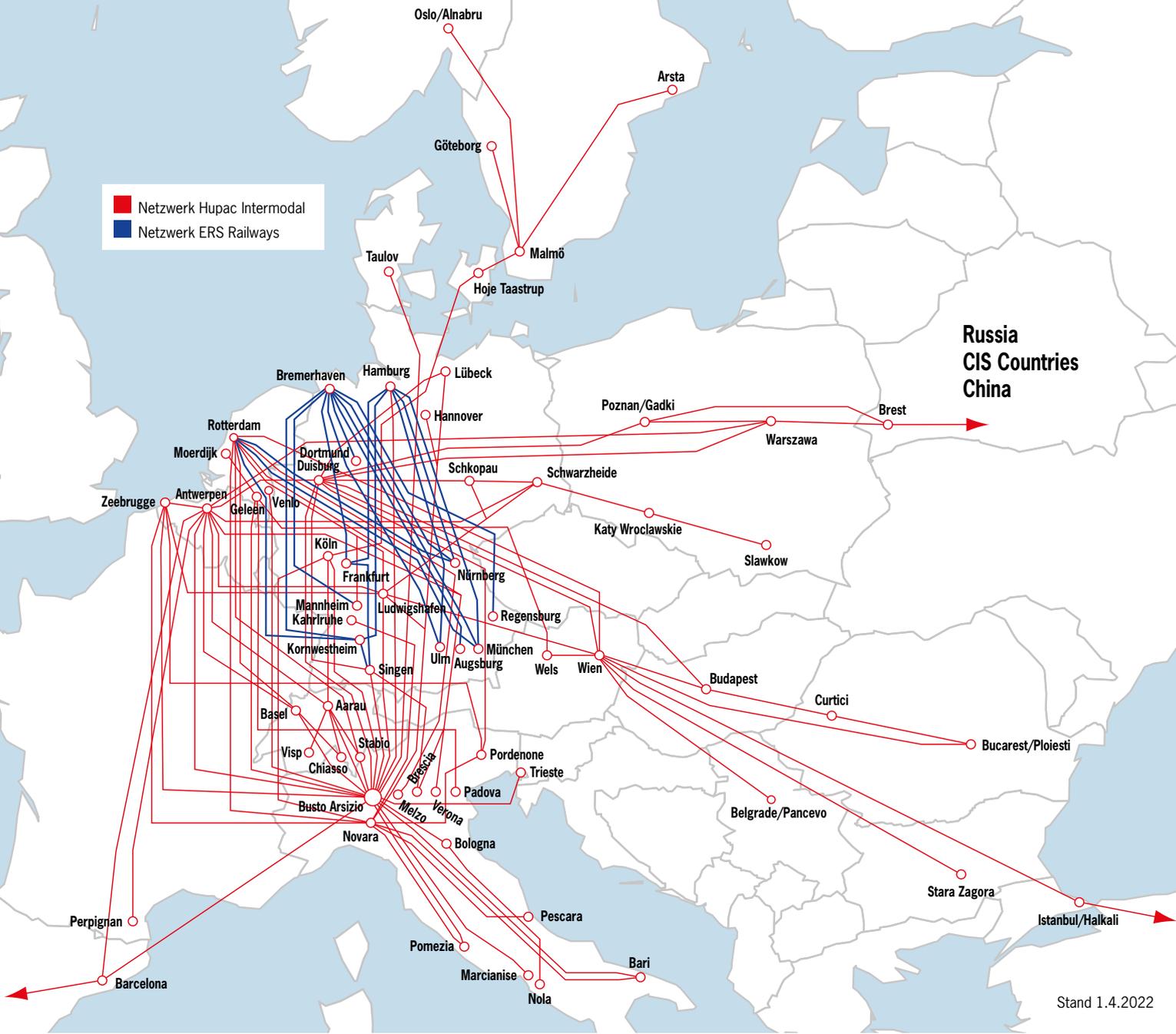
bei Transportunternehmen, Kombi-Operateuren, Bahnen und Terminals zu unterstützen. Im Berichtsjahr wurde eine neue Version EDIGES 4.1 lanciert. Sie deckt weitere Geschäftsprozesse wie Vor- und Nachlauf, Fahrpläne, Terminalslots, ETA und ETP ab. Rund 50 Terminals in Europa haben auf EDIGES umgestellt. Bei Hupac Intermodal werden 60% der Buchungen über EDIGES abgewickelt; im Berichtsjahr wurden etwa 9 Millionen EDIGES-Daten ausgetauscht.

EDIGES ist auch das Datenaustauschprotokoll für die KV4.0-Initiative, ein vom deutschen Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördertes Projekt zur Entwicklung einer Schnittstelle für den Datenaustausch entlang der gesamten Prozesskette im Kombinierten Verkehr. Das System wurde im Berichtsjahr erfolgreich getestet. Im laufenden Jahr wird eine Betreibergesellschaft gegründet, an der sich Hupac aktiv beteiligt, um die Weiterentwicklung und den Einsatz des Systems als offene Plattform zu unterstützen.

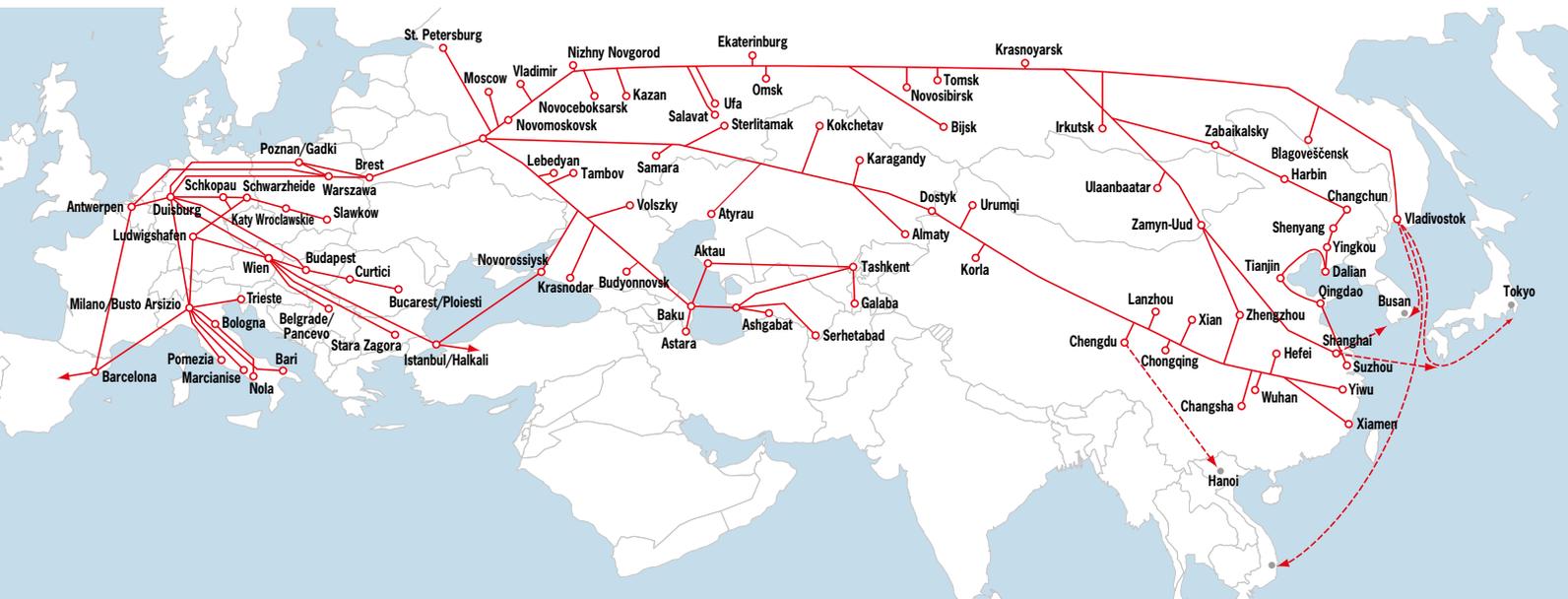
Auch bei der Digitalisierung von Geschäftsprozessen wurden weitere Fortschritte erzielt. Im Berichtsjahr verlagerte Hupac verschiedene Dokumentenmanagementdienste und Supportsoftware für das Back-Office in die Cloud. Um die Optimierung der Geschäftsprozesse zu unterstützen, wurden darüber hinaus Initiativen im Bereich der Künstlichen Intelligenz mit der Definition spezifischer Projekte zur Unterstützung der Zug- und Asset-Bewegungen umgesetzt. Im Bereich der Cybersicherheit wurden gezielte Investitionen getätigt, um die Stabilität und Sicherheit der Systeme zu gewährleisten.

Verkehrsentwicklung

■ Netzwerk Hupac Intermodal
■ Netzwerk ERS Railways



Stand 1.4.2022



1,1 Millionen verlagerte Strassensendungen

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe 1.123.562 Strassensendungen im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im maritimen Hinterlandverkehr. Gegenüber dem Vorjahr konnten rund 100.000 Lkw zusätzlich verlagert werden, was einer Steigerung von 10,7% entspricht. Damit hat Hupac das vorpandemische Verkehrsvolumen wieder erreicht und sogar um knapp 10% übertroffen.

Einen nicht unwesentlichen Beitrag leisteten dazu die Impulsinitiativen zugunsten der Verlagerung in verschiedenen Ländern. Sie haben dazu beigetragen, dass die Verkehrsverbindungen trotz erhöhter Unpaarigkeit und Volatilität aufrechterhalten werden konnten. Dadurch wurden Lieferketten gestärkt und die Versorgung während der Pandemie gesichert.

Zur positiven Verkehrsentwicklung haben alle Verkehrssegmente in vergleichbarem Ausmass beigetragen. Der alpenquerende Verkehr durch die Schweiz wuchs um 11,0% auf 597.512 Strassensendungen, was insbesondere auf die erfolgreiche Nutzung des 4-Meter-Korridors via Gotthard zurückzuführen ist.

Erfreulich entwickelte sich auch der transalpine Verkehr durch Österreich via Tauern mit einem Zuwachs von 7,8% gegenüber dem Vorjahr. Zum transalpinen Verkehr via Frankreich zählt auch der Leitungsweg via Modane. Auf dieser Achse ist Hupac mit Verbindungen zwischen Italien und Spanien aktiv. Der Verkehr konnte von einem niedrigen Niveau um 26,3% gesteigert werden und setzt somit den vielversprechenden Trend des Vorjahrs fort.

Der nicht-transalpine Verkehr entwickelte sich mit einer Zuwachsrate von 10,4% ausgespro-

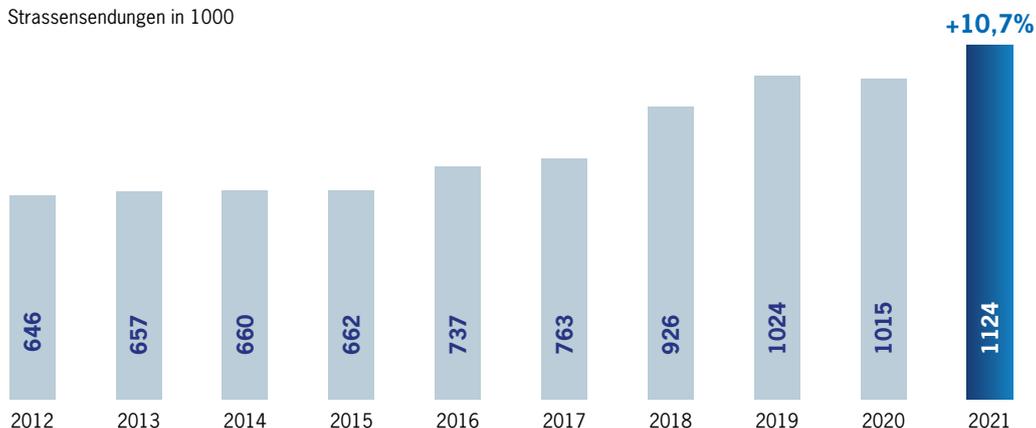
chen dynamisch und erreichte ein Volumen von 479.181 Strassensendungen. Dazu haben die Segmente Südost- und Südwesteuropa massgeblich beigetragen. Im maritimen Containerverkehr holte das Tochterunternehmen ERS Railways die pandemiebedingten Verkehrsverluste des Vorjahres auf und generierte trotz der nach wie vor bestehenden Volatilitäten ein zufriedenstellendes Mengenwachstum.

Prinzipiell steht das Netzwerk der Hupac Gruppe kontinentalen und maritimen Verkehren gleichermassen offen. Einschränkungen bei der Wagentypologie gibt es auf Relationen, die ausschliesslich für den containerisierten Hinterlandverkehr ab den Seehäfen betrieben werden. Dies ist bei den Verkehren der ERS Railways ab Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam der Fall. Ein Netzwerk für Maritimverkehre ab den italienischen Häfen ist im Aufbau. Zu diesem Zweck konnte Hupac Anfang 2021 eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Operateur Logtainer unterzeichnen.

Das Jahr 2021 war durch eine aussergewöhnlich hohe Anzahl von Verkehrsstörungen geprägt. Insbesondere im zweiten Halbjahr erreichte das Qualitätsniveau der Bahnproduktion einen noch nie dagewesenen Tiefpunkt. Die Gründe hierfür waren vor allem infrastruktur- und coronabedingte Einflüsse, die zu wesentlichen Performance-Einschränkungen führten. Die operativen Stornierungen beliefen sich in der zweiten Jahreshälfte auf knapp 10% mit Tagesspitzen bis zu 20%. Mit allen Bahnpartnern wurde in Qualitätszirkeln an Verbesserungen gearbeitet. Zudem wurden zusätzliche Reserven im Wagenbereich beschafft. Zum Ende des Jahres konnte der Rückstau schrittweise reduziert und schliesslich aufgelöst werden.

Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000



Strassensendung: Anzahl von Ladeeinheiten, die je nach Länge und Gewicht bei der Beförderung auf der Strasse einem Lkw entsprechen würden, zum Beispiel ein Sattelauflieger oder zwei Wechselbrücken von 7,82 Meter Länge oder ein schwergewichtiger Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container.

Shuttle Net auf Expansionskurs

Die Entwicklung des Shuttle Net erfolgt entlang der Hauptverkehrsströme unter Berücksichtigung von neuen Marktsegmenten, die steigendes Interesse am Anschluss an das europaweite Netzwerk der Hupac zeigen.

Auf der Nord-Süd-Achse lag der Schwerpunkt auf der Ausweitung des Netzwerks in Richtung Süden, um auch Mittel- und Südtalien sowie Pordenone im Osten Italiens neue Möglichkeiten im kombinierten Verkehr anzubieten. Neue Verbindungen bzw. zusätzliche Abfahrten wurden auf den Relationen Busto Arsizio ↔ Marcianise, Busto Arsizio ↔ Pomezia, Novara ↔ Bari, Pordenone ↔ Duisburg und Pordenone ↔ Rotterdam eingerichtet. Weitere neue Angebote bzw. Frequenzerhöhungen betreffen die Verbindungen Travemünde ↔ Novara, Venlo ↔ Busto Arsizio und Zeebrugge ↔ Bologna.

Auf der Ost-West-Achse wurde der Terminal Duisburg Hohenbudberg als zentrale Drehscheibe für das Netzwerk zwischen Deutschland und Polen etabliert, mit Gateway-Verbindungen nach Singen und

Norditalien. Im Chinaverkehr wurden verschiedene Züge zwischen Lanzhou und Europa organisiert und das Verkehrsvolumen um rund 50% erhöht.

Im Segment Südosteuropa konnten zahlreiche Relationen gestärkt oder neu eingeführt werden. Im Januar des vergangenen Jahres wurde Ploiesti bei Bukarest an das Netzwerk angebunden. Im März folgte eine neue Verbindung Geleen ↔ Wien, die anschliessend bis Moerdijk verlängert wurde. Im Herbst konnte die Attraktivität der Verbindung Duisburg ↔ Wien gestärkt und die Frequenz der Verbindung Rotterdam ↔ Wien-Budapest erhöht werden. Anfang des laufenden Jahres startete ein Shuttlezug zwischen Belgrad und Wien. So entsteht Schritt für Schritt ein leistungsfähiges Angebot zwischen dem Raum Benelux/Ruhr und Südosteuropa via Wien als Drehscheibe und Konsolidierungspunkt.

Insgesamt erzielte der Geschäftsbereich Shuttle Net ein Verkehrsvolumen von 811.102 Strassensendungen, was einem Zuwachs von 8,5% im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Company Shuttle: Lösung für Kunden mit Grossvolumen

Die Business Unit Company Shuttle entwickelte sich im Jahr 2021 ausgesprochen dynamisch und erzielte ein Transportvolumen von 127.331 Strassensendungen (+25,4%). Das Angebot wurde der Nachfrage entsprechend mit zusätzlichen

Shuttles angepasst. Die Züge verkehren jeweils im Auftrag einzelner Transportunternehmen. Die Kunden übernehmen das Auslastungsrisiko und übertragen die Organisation und den Betrieb der Verkehre an Hupac als Operateur.

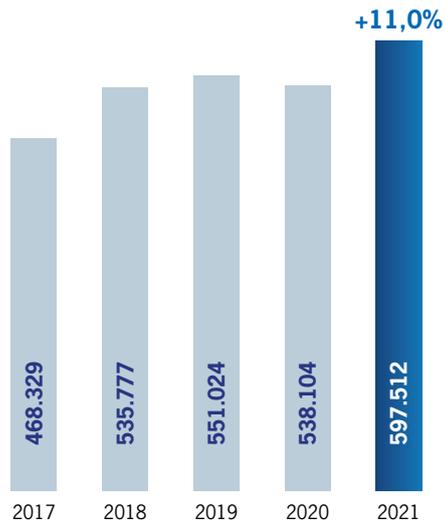
ERS Railways stärkt das maritime Netzwerk

Im maritimen Hinterlandverkehr sind die Folgen der Suezkanal-Blockade weiterhin spürbar. Dennoch erhöhte die Tochtergesellschaft ERS Railways die Abfahrten auf einzelnen süddeutschen Relationen. Trotz der starken Behinderungen durch Volatilität, Hafenüberlastungen

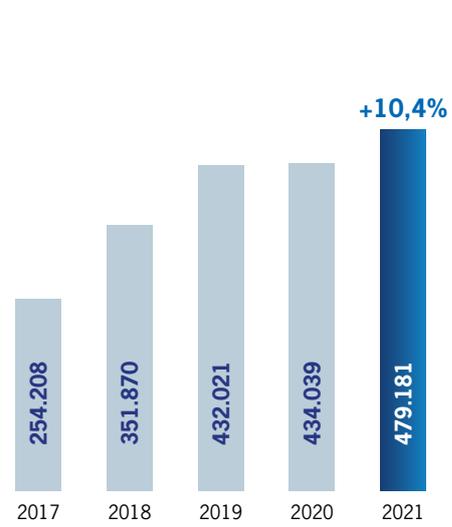
und Verkehrsunregelmässigkeiten konnte ERS Railways die Verkehrsverluste des Vorjahres kompensieren und das Volumen auf 335.134 TEU steigern, was 185.149 Strassensendungen (+11,8%) entspricht.



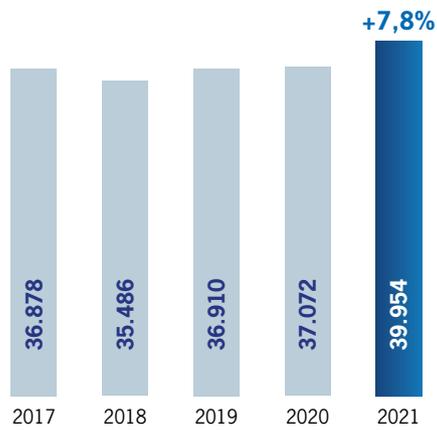
Verkehr transalpin via Schweiz
in Strassensendungen



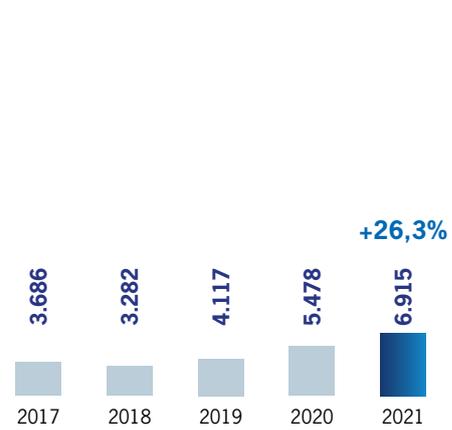
Verkehr nicht-transalpin
in Strassensendungen



Verkehr transalpin via Österreich
in Strassensendungen



Verkehr transalpin via Frankreich
in Strassensendungen





Terminals: effizienter Umschlag Strasse/Schiene

Die Hupac Gruppe betreibt neun Terminals in der Schweiz, in Italien, Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Betreibergesellschaften sind die Hupac Intermodal AG für die Terminals Aarau, Basel und Chiasso, die Hupac SpA für die Terminals Busto Arsizio-Gallarate und Pordenone, die TPI Terminal Piacenza Intermodal SpA für den Terminal Piacenza, die Hupac Intermodal BVBA für den Terminal Antwerpen, die Rail Terminal Chemelot BV für den Terminal Geleen und die Joint-Venture-Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH für den Terminal Singen. Im Oktober 2021 hat die Tochtergesellschaft Combiconnect den Betrieb des Terminals Novara CIM aufgenommen.

Rund 350 Mitarbeitende der Hupac Gruppe sind im Terminalbereich beschäftigt. Sie verladen täglich Tausende von Ladeeinheiten auf Bahnwagen und Lkw und verwalten den Ein- und Ausgang der Züge, Bahnwagen und Strassenfahrzeuge. Die Software GOAL (Global Oriented Application for Logistics) begleitet und verwaltet jedes Element des Terminalprozesses.

Im Berichtsjahr hat sich das Terminalgeschäft der Hupac Gruppe erfreulich entwickelt. Insgesamt

wurden 885.636 Ladeeinheiten umgeschlagen, was einem Zuwachs von 14% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Sondereffekte sind die Volumen des 2021 hinzugekommenen Terminals Novara. Alle Terminals konnten das Umschlagvolumen der Vorpandemiezeit erreichen und teilweise stark übertreffen.

Die Terminals der Hupac Gruppe tragen wesentlich zur Stabilisierung der Pünktlichkeit des Verkehrs bei. Hupac misst Ankunfts- und Abfahrtspünktlichkeit der Züge auf ausgewählten Relationen und stellt fest, dass Züge mit teilweise extrem grossen Ankunftsverspätungen generell pünktlich oder mit geringen Verspätungen unter einer Stunde abfahren. Die Terminals dienen somit als Puffer, was jedoch die Produktivität der Anlagen stark belastet. Unverzichtbar sind dabei der hohe Einsatz der Mitarbeitenden und die Verfügbarkeit von Ersatzkompositionen, die eigens zu diesem Zweck vorgehalten werden.

Die Terminals der Hupac Gruppe sind diskriminierungsfrei zugänglich und werden von rund einem Dutzend Operateuren genutzt.

Terminal	Fläche	Kräne	Kranspuren	Zugspare pro Tag	Destinationen	Ladeeinheiten 2021	% 2021/2020
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m ²	12 Portalkräne	13 x 540-760 m	33	Deutschland, Schweiz, Italien, Spanien, Niederlande, Belgien, Dänemark, Polen	458.073	+12%
Piacenza	35.000 m ²	8 Mobilkräne	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italien, Deutschland, Belgien, Polen, Rumänien, Schweiz	108.529	+15%
Pordenone	100.000 m ²	3 Mobilkräne	4 x 750-800 m	8	Italien, Deutschland, Niederlande, Belgien	28.825	+239%
Novara CIM *	152.000 m ²	5 Mobilkräne	7 x 610 m	13	Italien, Deutschland, Niederlande, Belgien, Frankreich	25.738	-
Chiasso	7.000 m ²	1 Mobilkran	1 x 300 m	2	Schweiz	9.456	+4%
Aarau	33.000 m ²	3 Mobilkräne	4 x 300 m 1 x 200 m	6	Deutschland, Italien, Belgien, Schweiz	50.054	+10%
Basel Wolf	17.000 m ²	2 Mobilkräne	1 x 380 m	3	Niederlande, Belgien, Schweiz	31.940	+6%
Singen	77.000 m ²	2 Portalkräne 1 Mobilkran	4 x 650 m	8	Deutschland, Italien	72.278	+8%
Antwerp HTA	53.000 m ²	3 Portalkräne	5 x 620 m	10	Italien, Schweiz	79.093	+6%
Geleen	65.000 m ²	1 Portalkran	2 x 660 m 1 x 700 m	6	Italien, Niederlande, UK, Österreich, Ungarn, Rumänien, Türkei	47.388	+28%
						885.636	+14%

* Seit 18.10.2021

LAGEBERICHT



53 t

HUPAC

A1808
TLID 001808 4

KRONE

P12

C

P13

WAGGONS
70 80

SL
nat



Geschäftsentwicklung

Das Geschäftsjahr 2021 ist nach dem anspruchsvollen Vorjahr sowohl beim Umsatz wie im Ergebnis deutlich besser ausgefallen.

Die Hupac Gruppe erreichte 2021 ein Volumen von 1,124 Mio. Strassensendungen und somit eine Steigerung gegenüber Vorjahr von 10,7%. Die Volumensteigerungen wurden in allen wichtigen Märkten erzielt, wobei Hupac in Südosteuropa ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnete. Die noch relativ junge Tochtergesellschaft ERS Railways, welche in besonderem Ausmass von den Verwerfungen im globalen Schiffsverkehr betroffen war, steigerte ihre Volumina dennoch um 4,6%. Besonders erfreulich war die Umsatzentwicklung der Gruppe mit einer Steigerung von 14,4%. Dazu hat im Wesentlichen das organische Wachstum von 10,7% beigetragen, in geringerem Umfang der um 1% gestiegene Wechselkurs EUR/CHF und – besonders erfreulich – der verbesserte Sales-Mix mit 2,7%. Im abgeschlossenen Geschäftsjahr kam es zu keinen Akquisitionen.

Die Betriebsbeiträge sind insgesamt um CHF 2,6 Mio. auf CHF 74,3 Mio. gestiegen. Auch die bedeutendste Komponente, die Erträge aus dem Alpentransit durch die Schweiz, sind im Berichtsjahr dank Volumensteigerung und trotz Wegfall der zusätzlichen Covid-19-Unterstützung des Vorjahrs von CHF 2,0 Mio. leicht gestiegen. Geringer fielen hingegen die Erträge aus dem Lärmbonus aus, da die Unterstützungsbeiträge pro Kilometer wie vorgesehen reduziert wurden.

Die Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen sind mit 8,6% deutlich weniger gestiegen als die Umsätze. Dies aufgrund der wiedergewonnenen Effizienz im Vergleich zum Vorjahr, als im zweiten Quartal 2020 die Zugsfrequenz trotz pan-

demiebedingtem Rückgang bei den Transportvolumen aufrechterhalten wurde. Positiv beigetragen hat auch die Trassenpreisreduktion in Deutschland und die eigene Betreuung des Terminals Novara CIM mit Verschiebung von direkten Kosten hin zu indirekten Personalkosten. Die Bruttogewinnmarge ist somit von 18,6% auf 22,2% gestiegen.

Bei den indirekten Kosten waren Zunahmen in Einklang mit der Umsatzsteigerung zu verzeichnen. Bereinigt um die erhaltene finanzielle Unterstützung im Vorjahr im Zusammenhang mit Covid sind die Kosten hingegen weniger deutlich gestiegen. Investitionen in zusätzliches Personal aufgrund von Mehrmengen und durch die Übernahme des Terminalbetriebs in Novara haben wesentlich zu den Kostensteigerungen beigetragen. Die Position "Abschreibungen und Rückstellungen" stieg insbesondere aufgrund der getätigten Investitionen und der erhöhten Risiken im zweiten Semester im Zusammenhang mit der geringeren Dienstleistungsqualität, der beschleunigten Inflation und entsprechenden Währungsrisiken um insgesamt CHF 15,5 Mio. Die Ergebnisse der assoziierten Unternehmen lieferten mit einer Verbesserung von CHF 4,4 Mio. einen wesentlichen Ergebnisbeitrag.

Nach einem negativen Betriebsergebnis im Vorjahr von CHF -3,3 Mio. fiel das Betriebsergebnis dieses Jahr mit CHF 15,8 Mio. erfreulich aus.

Unverändert blieb der Finanzaufwand. Zum Jahresende konnte ein bedeutender Bankkredit zurückbezahlt werden, was sich im kommenden Jahr günstig auswirken wird. Die Währungsverluste sind dieses Jahr um CHF 2,6 Mio. höher ausgefallen, was im Wesentlichen an der hohen Euro-Liquidität und der deutlichen Abwertung des Euro zum Jahresende liegt.

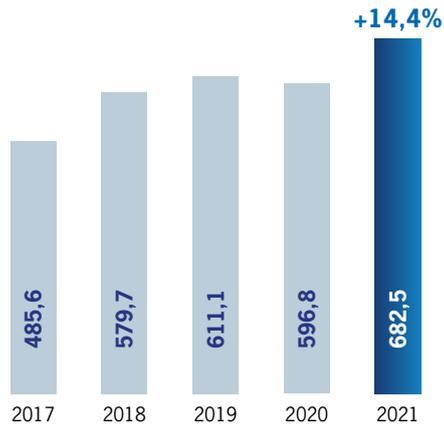
Beträge in 1000 CHF	2021	2020	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	682.526	596.808	14,4
Andere Erlöse	74.308	71.742	3,6
Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen	605.029	557.279	8,6
Bruttogewinn	151.805	111.271	36,4
Jahresergebnis der Gruppe	12.394	-2.515	n/a
EBITDA	64.790	53.063	22,1

Durch den Verkauf von alten Maschinen und Altmetall und einem entsprechenden Gewinnbeitrag von CHF 1,1 Mio. konnte der Gewinn vor Steuern auf CHF 16,9 Mio. gesteigert werden. Nach Steuern von CHF 3,8 Mio. verblieb ein erfreuliches Ergebnis von CHF 12,4 Mio.

Auch der EBITDA fiel wesentlich höher aus und stieg gegenüber dem Vorjahr um 22% auf CHF 64,8 Mio. Bei den Investitionen wirkte die pandemiebedingte Zurückhaltung bei der Bestellung von neuen Wagen. Die Wagenflotte blieb beinahe unverändert. Die mehrjährigen Projekte in Terminalbauten schritten planmässig voran. Sie führten zu Gesamtinvestitionen in Sachanlagen von CHF 23,7 Mio. und lagen somit deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

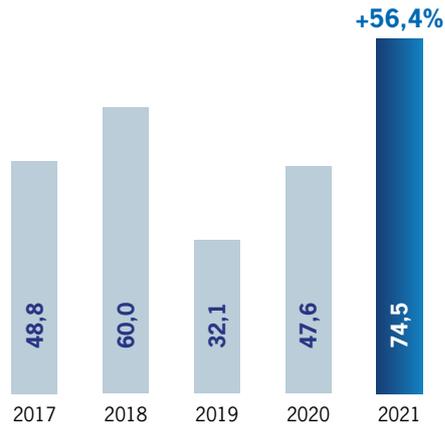
Jahresumsatz

in Mio. CHF



Operativer Cash Flow

in Mio. CHF



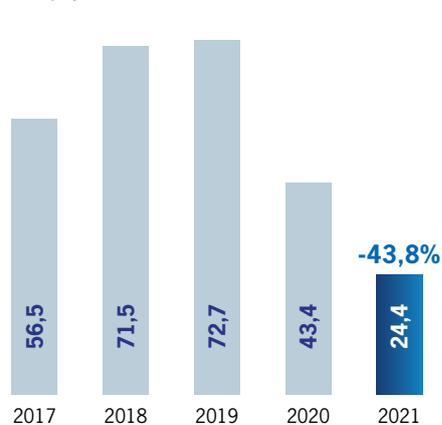
EBITDA

in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen

in Mio. CHF



Jahresergebnis

in Mio. CHF



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, Termini SpA und Hupac Intermodal BVBA erfolgte die Finanzierung teilweise durch den Bund. Folgende Projekte sind bereits abgeschlossen:

- Terminal Busto Arsizio
- Bereitstellungsgleisgruppe Gallarate
- Terminal Singen
- Erweiterung des Terminals Busto Arsizio auf den Gemeindegebieten von Gallarate
- HTA Hupac Terminal Antwerp
- Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate (gemäss Schlussabrechnung von 2012).

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2021 bis 2041 einem Betrag von rund CHF 41,9 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 0,58 Mio. veranschlagt (s. Tabelle).

Weitere Terminalprojekte sind in der Planung. Sie betreffen die Standorte Brescia, Piacenza, Milano Smistamento und Basel Nord.

Was die Betriebsbeiträge angeht, ist das Fördermodell des Bundes degressiv angelegt. Mit leicht sinkenden absoluten Mitteln sollen wachsende Transportvolumen verlagert werden. Die Betriebsbeiträge pro Strassensendung im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz sind im Jahr 2021 gegenüber 2020 unverändert geblieben, unter Ausklammerung der Corona-Soforthilfe des Vorjahres.

Rückzahlungen und Zinsendienst öffentlicher Finanzierungshilfen: indikative Cash flow-Belastungen pro Jahr

Beträge in 1000 CHF

Jahre	2021	2022-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2041	2021-2041 Total
Darlehensrückzahlungen	3.597	3.597 - 3.597	2.553 - 2.553	1.551 - 2.108	65 - 1.470	41.897
Zinsen	141	36 - 120	3 - 22			579
Total	3.738	3.633 - 3.717	2.556 - 2.575	1.551 - 2.108	65 - 1.470	42.476

Entwicklung der operativen Beteiligungen

SBB Cargo International AG, Olten

Hupac hält seit Anfang 2011 eine Minderheitsbeteiligung von 25% an dem Schweizer Carrier für internationale Ganzzugs- und Kombi-Verkehre auf der Nord-Süd-Achse. Durch die Integration von privatwirtschaftlichem logistischem Know-how etabliert sich SBB Cargo International als starke, schlanke Güterbahn. Dies belebt den Markt und schafft weitere Verlagerungsimpulse.

boxXpress GmbH, Hamburg

Über die Tochterfirma ERS Railways hält die Hupac Gruppe seit Juni 2018 eine 47%ige Beteiligung an dem Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Die in Hamburg ansässige Gesellschaft verfügt über 34 Lokomotiven und rund 1000 Containertragwagen und erbringt Transporte zwischen den deutschen und niederländischen Seehäfen und den wichtigsten deutschen Wirtschaftsregionen.

Mercitalia Intermodal SpA, Mailand

Hupac pflegt seit den siebziger Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem italienischen Kombi-Operateur Mercitalia Intermodal. Am Ende des Berichtsjahres hielt Hupac unverändert einen Kapitalanteil von 34,48%.

RAlpin AG, Olten

Hupac ist gemeinsam mit SBB und BLS Gesellschafter des 2001 etablierten Kombi-Operateurs für den begleiteten Kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Ihr Kapitalanteil betrug am Ende des Berichtsjahres unverändert 33,11%. Im Auftrag der RAlpin führt Hupac zahlreiche Aufgaben wie den Kundendienst, die Disposition und die Fakturierung der Rollenden Autobahn durch. Daneben übernimmt Hupac Agenturleistungen im Terminal Novara über die Tochtergesellschaft Fidia. Im Berichtsjahr vermietete die Hupac AG 420 Niederflurwagen an die RAlpin.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen

Die 1999 gegründete Joint-Venture-Gesellschaft betreibt den Terminal Singen gemeinsam mit DB Intermodal Services. Rund 50 Züge verkehren wöchentlich über diese Drehscheibe.

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, Ludwigshafen

An der Betreibergesellschaft des Kombi-Terminals Ludwigshafen hält Hupac seit 2005 einen Anteil von 15%. Der KTL fungiert im Netz der Hupac als zentraler Hub für die Bündelung von Sendungen zwischen Deutschland, Italien, Belgien, Niederlande und Osteuropa. Pro Woche verkehren rund 110 Hupac Züge über diese Drehscheibe.

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg

Der trimodale Duisburg Intermodal Terminal, an dem Hupac seit 2003 mit einem Anteil von 10% beteiligt ist, dient als Hinterland-Hub für die großen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen. Im Berichtsjahr führte Hupac rund 25 Züge wöchentlich über diesen Terminal, unter anderem für die Verkehre nach Österreich und Ungarn.

Combinant NV, Antwerpen

An der 2009 gegründeten Terminal-Gesellschaft Combinant NV hält Hupac einen Anteil von 35%. Weitere Gesellschafter sind BASF und Hoyer. Im Berichtsjahr wickelte Hupac 70 Züge pro Woche über den Combinant Terminal ab.

RSC Rail Service Center, Rotterdam

Seit Ende 2014 ist Hupac im Eignerkonsortium des RSC Terminals Rotterdam mit einem Anteil von 16,33% vertreten. Hupac wickelt 120 Abfahrten pro Woche über den RSC Terminal ab.

CIS Cesar Information Services Scarl, Bruxelles

Hupac ist Gründungsgesellschafter der 2004 etablierten Cesar Information Services mit einem Kapitalanteil von 25,1%. Die Dienstleistungsgesellschaft mit Sitz in Brüssel, an der verschiedene weitere Kombi-Operateure beteiligt sind, betreut und entwickelt das Kunden-Informationssystem CESAR.

Risikobeurteilung

Hupac führt regelmässig eine Risikoanalyse durch, um Gefahren ex ante zu erkennen, eine korrekte Risikobewertung vorzunehmen und geeignete Minderungsmaßnahmen umzusetzen. Das Ziel ist es, die Gruppe vor wirtschaftlichen Verlusten, der Nichtbeachtung von Vorschriften, betrieblichen Sicherheitsproblemen, Ereignissen mit Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden, Währungsrisiken, Cyberfällen und anderen kritischen Themen zu schützen. An der Risikobeurteilung sind Abteilungsleiter, Filialleiter und alle Mitarbeitenden beteiligt. Ein regelmässiger Bericht wird dem Verwaltungsrat vorgelegt.

Das 2020 eingeführte Enterprise Risk Management (ERM) umfasst alle Aktivitäten der Gruppe und analysiert Risiken organisationsübergreifend auf laufender Basis. Zu diesem Zweck werden zusätzliche KPIs mit Schwellenwerten für die Risikokontrolle definiert und Trends in den verschiedenen Geschäftsbereichen überwacht. Die Einführung dieses neuen Systems ist durch die Covid-Situation verzögert worden und wird weitere Zeit in Anspruch nehmen, um vollständig in die Entscheidungs- und Managementprozesse der Unternehmen integriert zu sein.

Im ERM werden Risiken nicht nur als kritische und negative Aspekte betrachtet, sondern auch auf ihre positive Bedeutung hin durchleuchtet. Dadurch können innerhalb der Organisation alle Möglichkeiten identifiziert werden, um Verluste zu minimieren und Chancen zu maximieren, in einer Logik der langfristigen Rendite.

Mit der Einführung des ERM werden alle im Konzern vorhandenen Managementsysteme im Rahmen der ISO-Normen (Qualität, Umwelt, Gesundheit und Sicherheit), des internen Kontrollsystems, des ECM und der Cyber-Security zusammengeführt und effektiv gesteuert. Ausserdem stellt es eine wirkungsvolle Methode zur Optimierung und Rationalisierung von Prozessen dar.

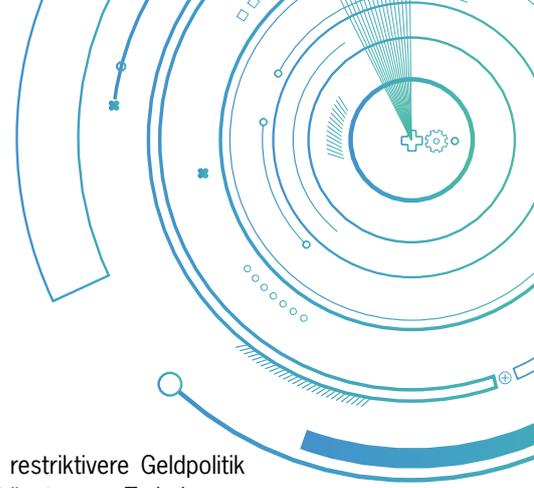
In Bezug auf das Rollmaterial sieht das ERM die Nutzung und Anwendung der Verordnung RE 402/2013 vor, welche spezielle Vorkehrungen für den sicheren Betrieb von Rollmaterial festlegt.

Das Sicherheitsmanagementsystem wurde ebenfalls in das ERM integriert. Das Ziel ist "null kritische Ereignisse mit Verantwortung der Hupac in den verschiedenen Tätigkeitsbereichen". Zu diesem Zweck werden Pläne und Tools für die Steuerung der wichtigsten operativen Risiken erstellt. Diese betreffen den Umschlag in den Terminals, die Bahntraktion mit Ladeeinheiten und Rollmaterial, den Gefahrgutbereich, die Bautätigkeit und die IT-Systeme. Im Berichtsjahr konnte dieses Ziel erreicht werden.

Für die Überwachung der Prozesse werden Audits in den verschiedenen Geschäftsbereichen durchgeführt. Das Gesamtsystem wird durch das Top-Management gesteuert.

Im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung und Risikominimierung wurde im Jahr 2020 eine Analyse des bestehenden internen Kontrollsystems gestartet. Das Ziel ist es, die Effektivität des Systems vor dem Hintergrund der stetig sich verändernden Rahmenbedingungen im Bereich Organisation und Technologie sicherzustellen. In 2021 wurden Audits mit Unterstützung externer Spezialisten durchgeführt und Verbesserungen vorgenommen, um das gesamte System robuster und besser strukturiert zu gestalten.

Ausblick



Positive Zukunftschancen

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung schätzen die mittel- bis langfristigen Zukunftsaussichten für die Hupac Gruppe als sehr gut ein, getrieben durch weitere Wachstumsmöglichkeiten und kontinuierliche Investitionen in unser nachhaltiges, klimaschonendes Geschäftsmodell. Die Inbetriebnahme des Vier-Meter-Korridors durch die Schweiz eröffnet weitere Chancen, die Hupac systematisch nutzt. Das global immer weiter zunehmende Bewusstsein für Nachhaltigkeit wird weiterhin und langfristig für günstige Rahmenbedingungen sorgen.

Aufgrund der insgesamt unsicheren Lage sehen wir trotz ansprechender Wirtschaftsdynamik einige Risiken und mögliche Ursachen für eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums. Die grösste Unsicherheit stammt aus den hohen Inflationsraten im 1. Quartal 2022 und der anhaltenden Dynamik bei Rohstoffpreisen und Produktionskosten weltweit. Das resultierende

Umschwenken auf eine restriktivere Geldpolitik und steigende Zinsen könnten zu Turbulenzen an den Finanz-Märkten führen oder das Weltwirtschaftswachstum abbremsen. Als parallele Entwicklung könnte sich der Euro gegenüber dem Franken aufgrund unterschiedlicher Inflationsraten wieder stärker abwerten. Je nach Dynamik im EUR-Wechselkurs könnte das die Ergebnisse der Hupac beeinflussen.

Dominierend ist aber weiterhin die Umwelt- und Klimapolitik, die eine breite Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene anstrebt. Gut möglich ist auch, dass die gegenwärtigen Veränderungen der globalen Logistik und Supply Chain, mit partieller Rückverlagerung der Produktionsstätten nach Europa, zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten bieten. Hupac ist weiterhin gut positioniert und vorbereitet, die sich präsentierenden Marktchancen zu nutzen.



GOVERNANCE





CRONOS
DIGOZZI

IVECO

DIXON HARTVOUG

ANEXIMEX LOGISTIK

ABEU 580023 6
4MNL 06
VAN DEN BOSCH.COM

Max. gross 20000 kg
Type 1P200 06
Tare 2000 kg
Capacity 18000 l

BUKU 480109 5 4MNL

DH DU 127597
22K2
MAX GROSS
TARE

Struktur der Hupac Gruppe

Hupac AG Chiasso
Stammhaus - Asset Management

Michail Stahlhut, CEO
Angelo Pirro, Deputy

Hupac Intermodal AG
Chiasso

100% Verkauf & Betrieb, Terminalbetrieb

Michail Stahlhut, CEO
Alessandro Valenti, Deputy

Intermodal Express LLC
Moscow

75% Verkauf & Betrieb

Andrey Munkin, Direktor

Hupac SpA
Busto Arsizio

96,99% Terminalbetrieb, Bahnbetrieb

Piero Solcà, Präsident
Roberto Paciaroni, Direktor



ERS Railways GmbH
Hamburg

100% Maritime Services

Bernd Decker, Direktor

Hupac LLC
Moscow

98% Rollmaterialbewirtschaftung

Andrey Munkin, Direktor

Fidia SpA
Milano

97% Terminalbetrieb, Lagerlogistik

Roberto Paciaroni, Präsident

Hupac Intermodal Italia Srl
Busto Arsizio

100% Verkauf

Roberto Paciaroni, Präsident
Maurizio Bertaso, Verkaufsleiter

Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd
Shanghai

100% Verkauf & Betrieb

Carl Zhong, Direktor

Hupac Intermodal NV
Rotterdam

100% Service Provider

Mark Jansen, Betriebsleiter



Hupac GmbH
Singen

100% Service Provider

Sascha Altenau, Direktor

Hupac Intermodal BVBA
Antwerp

99,94% Terminalbetrieb, Facility Management

Dirk Fleerackers, Betriebsleiter



Unternehmen

Ende 2021 bestand die Hupac Gruppe aus 23 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Mit dieser Struktur erschliesst die in Chiasso ansässige Hupac AG verschiedene Märkte mit interessantem Wachstumspotenzial.

Im Berichtsjahr fand ein Aktientransfer innerhalb der Gruppe von Hupac AG zur CIM Centro Interportuale von 20% der Combiconnect Srl statt. Dies hatte mit lokalen Auflagen zu tun, den Terminal in Novara über die eigene Combiconnect Srl selber betreiben zu dürfen. Damit ist der Terminalbetrieb im letzten Jahr deutlich verbessert worden. Am Standort sind umfangreiche Ausbauarbeiten geplant.

Stand 31.12.2021

67,03%	Centro Interportuale Merci CIM SpA Novara Lagerlogistik, Facility Management Piero Solcà, Delegierter VR	20%	Combiconnect Srl Milano Terminalbetrieb Bernhard Kunz, Präsident	100%	Termi AG Chiasso Terminalbau, Facility Management Angelo Pirro, Direktor
	85%				95%
	Crosstec Srl Novara Information Technology Aldo Croci, Präsident	100%	Piacenza Intermodale Srl Piacenza Lagerlogistik, Facility Management Piero Solcà, Präsident	5%	Termi SpA Busto Arsizio Terminalbau, Facility Management Angelo Pirro, Präsident
			100%		
60%	RTC Rail Terminal Chemelot BV Geleen Terminalbetrieb Renzo Capanni, VR-Repräsentant		Terminal Piacenza Intermodale Srl Piacenza Terminalbetrieb Piero Solcà, Präsident	100%	Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. Warszawa Terminalbau Diana Batko, Direktor
100%	TIN Terminal Intermodal Nord GmbH Singen Terminal Management Sascha Altenau, Direktor	100%	Centro Intermodale SpA Milano Terminalbau, Facility Management Piero Solcà, Präsident		



Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus sieben Mitgliedern zusammen. Aktionäre von Hupac sind, den Statuten zufolge, in erster Linie Transportunternehmen, die sich aktiv für die Weiterentwicklung des Kombinierten Gütertransports engagieren. Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich entsprechend auch mehrheitlich aus Unternehmern bzw. delegierten Verwaltungsräten solcher Firmen zusammen. Mit Deutschland und Italien sind zwei wichtige geografische

Märkte abgedeckt. In seiner aktuellen Zusammensetzung vertreten die Mitglieder des Verwaltungsrats gesamthaft mehr als zwei Drittel der Stimmrechte aller Aktionäre. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Hupac Intermodal AG und der Termi AG entspricht derjenigen der Hupac AG. Bei den anderen Gesellschaften der Hupac Gruppe werden die Verwaltungsräte mehrheitlich von Mitgliedern der Geschäftsleitung des Mutterhauses gestellt.

Organisationsreglement

Das Organisationsreglement der Hupac Gruppe regelt die Konstituierung und Beschlussfassung sowie die Aufgaben und Zuständigkeiten des Verwaltungsrats, des Präsidiums des Verwaltungsrats, des Gremiums aus Verwaltungsrats-

präsident und Direktor sowie der Geschäftsleitung. Dieses Reglement gilt nicht nur für das Mutterhaus, sondern in wichtigen Fragen für alle Unternehmen der Hupac Gruppe.

Kapitalstruktur

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

reich, Belgien, Österreich und den Niederlanden gehalten, 28% von Bahnunternehmen. Damit ist für Marktnähe gesorgt, und die Unabhängigkeit von den Bahnen bleibt gewährleistet.

Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	64	Präsident seit 1993	Schweiz	1987	2022
Dr. Thomas Baumgartner	67	Mitglied	Italien	1990	2022
Thomas Hoyer	71	Mitglied	Deutschland	1988	2022
Bernhard Kunz	64	Mitglied	Schweiz	2020	2022
Ing. Nicolas Perrin	62	Mitglied	Schweiz	2008	2022
Nils Planzer	50	Mitglied	Schweiz	2008	2022
Erich Staake	67	Mitglied	Deutschland	2020	2022
Jörg Berner	35	Sekretär	Schweiz	2019	2022

Stand 31.12.2021

Beteiligungen

Als Joint-Venture-Gesellschaft ist die Terminal Singen TSG GmbH mit Sitz in Singen zu erwähnen. Die Gesellschafter des Unternehmens sind Hupac AG und DB Intermodal Services GmbH. Die Terminal Alptransit (Teralp) Srl ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Mercitalia Logistics SpA und der Hupac AG. Hauptzweck der Gesellschaft ist die Planung und der Bau von Umschlaganlagen in Italien.

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Dazu gehören die Kombi-Operateure Mercitalia Intermodal und RAlpin, die Terminalgesellschaften Eurogateway und Combinant, die Eisenbahnverkehrsunterneh-

men SBB Cargo International und boxXpress, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie die Terminalplanungsgesellschaft Gateway Basel Nord.

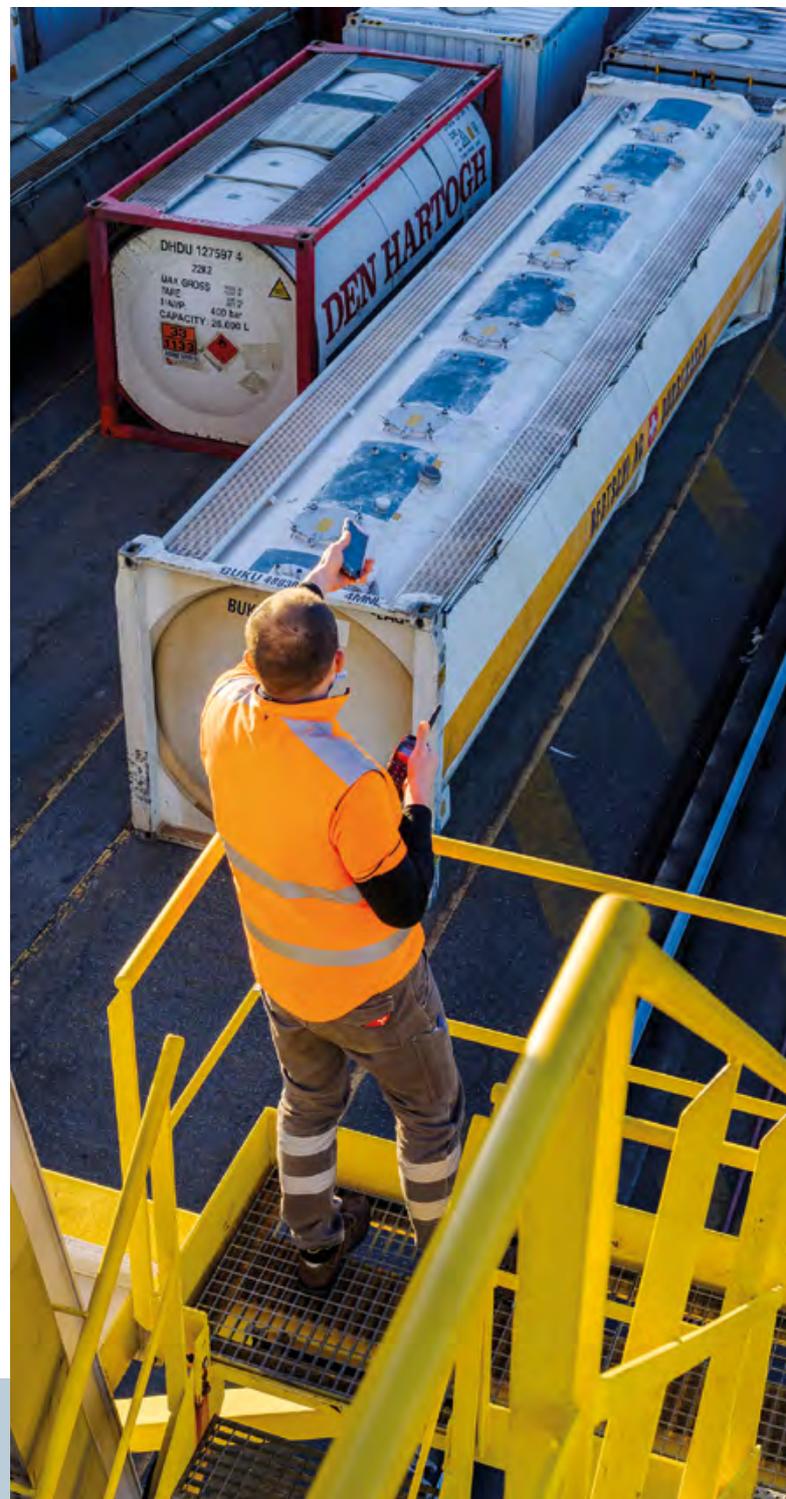
Kleinere Beteiligungen hält Hupac bei den Terminalbetreibergesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal und RSC Rail Service Center (Rotterdam), an dem Operateur Kombiverkehr GmbH & Co. KG und am Branchenverband UIRR. Neu hinzugekommen ist eine Beteiligung an der WienCont Container Terminal GmbH in Wien im Umfang von 4,16%. Dies stärkt die Marktpräsenz in einem der wichtigsten Wachstumsmärkte.

Zertifizierungen

Das Qualitätsmanagementsystem der Hupac Gruppe ist seit 1995 gemäss ISO 9001 zertifiziert. Seit 1997 ist auch das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe gemäss ISO 14001 zertifiziert. Im Oktober 2019 haben die betroffenen Unternehmen der Hupac Gruppe das Rezertifizierungsaudit erfolgreich bestanden und konnten somit ein neues Zertifikat mit Gültigkeitsdauer bis Oktober 2022 erwerben.

Im Jahr 2020 wurden die Hupac Intermodal AG und weitere Konzerngesellschaften erstmals nach ISO 45001 für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zertifiziert. Eine Reihe italienischer Unternehmen, die zuvor nach OHSAS 18001 zertifiziert waren, haben ein Upgrade durchgeführt und sich ebenfalls nach ISO 45001 zertifizieren lassen.

Für den Bereich Rollmaterial hat sich die Hupac AG bereits 2010 gemäss dem Memorandum of Understanding (Brüssel, 2009) als Entity in Charge of Maintenance zertifizieren lassen. 2013 wurde das Wagenmanagementsystem der Hupac AG gemäss der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 zertifiziert. Im August 2018 hat das Unternehmen die Rezertifizierung erfolgreich bestanden. Das neue Zertifikat ist bis 2023 gültig.



JAHRESRECHNUNG

Hupac SA
CH-6830 Chiasso

Tel. +41 58 8558058
Fax +41 58 8558820
www.hupac.com
dispo@hupac.com



HUPAC

Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2021	2020
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	682 526	596 808
Andere Erlöse	74 308	71 742
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-605 029	-557 279
Bruttogewinn	151 805	111 271
Personalaufwand	-50 080	-44 020
Übriger betrieblicher Aufwand	-17 523	-15 466
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-67 708	-52 179
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	16 494	-394
Finanzertrag	615	375
Dividendenertrag	548	326
Finanzaufwand	-3 149	-3 148
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	4 382	-33
Währungsdifferenzen	-3 115	-405
Ordentliches Betriebsergebnis	15 775	-3 279
Betriebsfremder Ertrag	750	409
Betriebsfremder Aufwand	-44	-910
Ausserordentlicher Ertrag	594	6 742
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	653	940
Ausserordentlicher Aufwand	-1 076	-3 284
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	-53	0
Auflösung Rückstellungen	14	25
Jahresergebnis vor Steuern	16 613	643
Direkte Steuern	-3 578	-3 135
Jahresergebnis	13 035	-2 492
Minderheitsanteile	-625	-23
Jahresergebnis der Gruppe	12 410	-2 515

Konsolidierte Bilanz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2021	31.12.2020	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2021	31.12.2020
AKTIVEN			PASSIVEN		
Flüssige Mittel	96 142	83 522	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	68 030	54 126
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	92 266	87 424	- gegenüber Dritten	67 975	54 050
- gegenüber Dritten	77 178	69 567	- gegenüber Aktionären	55	76
- gegenüber Aktionären	15 088	17 857	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	1 984	11 236
Übrige kurzfristige Forderungen	12 468	12 336	- gegenüber Dritten	1 984	11 236
- gegenüber Dritten	12 468	12 336	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	7 402	7 050
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	9 021	7 115	- gegenüber Dritten	7 402	7 050
- Vorräte	3 444	3 242	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	40 449	37 890
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	5 577	3 873	Kurzfristige Rückstellungen	253	212
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	33 644	25 213	Total kurzfristiges Fremdkapital	118 118	110 514
Total Umlaufvermögen	243 541	215 610	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	132 436	158 689
Finanzanlagen	938	249	- gegenüber Dritten	132 436	158 689
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	932	242	Übrige langfristige Verbindlichkeiten	45 277	48 322
- Übrige Finanzanlagen	6	7	- gegenüber Dritten	45 277	48 322
Beteiligungen	46 709	43 143	Langfristige Rückstellungen	151 478	128 124
Sachanlagen	259 595	280 600	Latente Steuerschulden	3 850	5 544
- Anlagen im Bau	21 074	15 563	Total langfristiges Fremdkapital	333 041	340 679
- Technische Anlagen	12 992	12 661	Total Fremdkapital	451 159	451 193
- Rollmaterial	90 802	111 162	Aktienkapital	20 000	20 000
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	5 376	6 065	Gesetzliche Kapitalreserven	18 978	18 861
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	120 275	127 449	Gesetzliche Gewinnreserven	55 762	55 309
- Andere Sachanlagen	9 076	7 700	Freiwillige Gewinnreserven	42 483	32 028
Immaterielle Anlagen	15 323	20 028	Umrechnungsdifferenzen	-26 199	-21 272
Latente Steuerguthaben	4 749	4 574	Eigene Aktien	-398	-802
Total Anlagevermögen	327 314	348 594	Total Eigenkapital der Hupac Aktionäre	110 626	104 124
Total Aktiven	570 855	564 204	Minderheitsanteile	9 070	8 887
			Total Eigenkapital	119 696	113 011
			Total Passiven	570 855	564 204

Konsolidierte Geldflussrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2021	2020
Jahresergebnis der Gruppe	12 410	-2 515
Abschreibung Sachanlagen	39 174	42 577
Abschreibung immaterielle Anlagen	6 858	7 205
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	-156	-423
Veränderung Rückstellungen	22 206	2 480
Übrige nicht monetäre Transaktionen	-2 482	1 233
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-600	-940
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	-4 348	33
Minderheitsanteile	580	198
Veränderung des Inventars	-282	-141
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	-16 126	-2 215
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	17 235	134
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	74 469	47 626
Investition in Sachanlagen	-24 365	-43 443
Desinvestition von Sachanlagen	695	1 438
Investition in immaterielle Anlagen	-2 202	-1 437
Desinvestition von immateriellen Anlagen	5	0
Investition in Beteiligungen	-781	-1 228
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-26 648	-44 670
Veränderung der Finanzanlagen	-1 551	417
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	-32 190	17 880
Eigene Aktien	404	398
Dividenden	-788	-1 571
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-34 125	17 124
Veränderung	13 696	20 080
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	83 522	63 671
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	-1 076	-229
Flüssige Mittel am Ende der Periode	96 142	83 522

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2021

Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957-963 b OR, gültig ab 1. Januar 2013) erstellt.

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 2021 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 12,2 Mio.

Konsolidierungskreis

Die konsolidierte Jahresrechnung umfasst die Jahresabschlüsse der Hupac AG und ihrer schweizerischen und ausländischen Tochtergesellschaften, an denen sie direkt oder indirekt eine Beteiligung von über und mit 50% oder eine relative Mehrheit hält und gleichzeitig die Stimmenmehrheit besitzt sowie einen vorherrschenden Einfluss in der Geschäftsführung ausübt.

Assoziierte Gesellschaften, an denen die Muttergesellschaft mehr als 20% und bis 50% der Stimmrechte besitzt, werden mit der Equity-Methode konsolidiert. 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 fünf bis zwanzig Jahren linear abgeschrieben.

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

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 realisierte Kursdifferenzen werden erfolgswirksam verbucht. Nicht realisierte Kursgewinne werden nicht berücksichtigt.

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 Jahres. 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 Preiserminderungen 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.

Andere Erlöse

In dieser Position sind die staatlichen Finanzierungsbeiträge ausgewiesen.

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).

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2021	31.12.2020
Hupac AG, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal AG, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Mailand	EUR	550 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	CHF	2 000 000	100,00	100,00
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, Mailand	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	EUR	2 769 700	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Moskau	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau: - Hupac LLC, Moskau	RUB	150 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Moskau	RUB	150 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	CNY	5 000 000	100,00	100,00
Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	8 430 300	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Piacenza Intermodale Srl, Piacenza: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
ERS Railways GmbH, Hamburg	EUR	200 000	100,00	100,00
Combiconnect Srl, Mailand ¹⁾	EUR	500 000	80,00	100,00
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	67,03	67,03
Unterbeteiligung der CIM SpA, Novara: - Crosstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	85,00
- Combiconnect Srl, Mailand	EUR	500 000	20,00	-
TIN Terminal Intermodal Nord GmbH, Singen	EUR	50 000	100,00	100,00
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV, Geleen	EUR	678 000	60,00	60,00

1) Im Jahr 2021 fand ein Verkauf von 20% der Combiconnect-Anteile von der Hupac AG an CIM SpA statt

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2021	31.12.2020
Mercitalia Intermodal SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	42,00	42,00
RApin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
SBB Cargo International AG	Olten (Schweiz)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgien)	25,10	25,10
Combinant NV	Antwerpen (Belgien)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Deutschland)	50,00	50,00
Gateway Basel Nord AG	Basel (Schweiz)	24,50	24,50
boxXpress GmbH	Hamburg (Deutschland)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italien)	46,49	46,49

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
CHF/EUR	1,03391	1,08216	1,08140	1,07020
CHF/RUB	0,01218	0,01174	0,012406	0,013068
CHF/PLN	0,22487	0,23471	0,236912	0,240950
CHF/CNY	0,14363	0,13470	0,141709	0,136054

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2020	20 000	110 843	-1 200	-19 120	110 523	8 816
Umrechnungsdifferenzen				-2 069	-2 069	-128
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-83	-83	
Anpassung Eigenkapital		-559			-559	176
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			398		398	
Dividende Muttergesellschaft		-1 571			-1 571	
Konsolidierter Jahresgewinn 2020		-2 515			-2 515	23
Saldo am 31. Dezember 2020	20 000	106 198	-802	-21 272	104 124	8 887
Umrechnungsdifferenzen				-3 843	-3 843	-397
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-1 084	-1 084	
Anpassung Eigenkapital		-597			-597	-45
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			404		404	
Dividende Muttergesellschaft		-788			-788	
Konsolidierter Jahresgewinn 2021		12 410			12 410	625
Saldo am 31. Dezember 2021	20 000	117 223	-398	-26 199	110 626	9 070

Eigene Aktien

Namenaktien	2021	2020
Anfangsbestand per 01.01.	290	357
- Käufe	5	0
- Verkäufe	-77	-67
Endbestand per 31.12.	218	290
Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.		

	2021	2020
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	615	557

Derivate Instrumente - Stand per 31.12.2021

Beträge in CHF	Vertragsgrösse per 31.12.2021	Marktwerte per 31.12.2021	Marktwerte per 31.12.2020
Zinsswapgeschäfte			
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	0	0	-571 008
Total	0	0	-571 008

Hupac AG hat am 19.11.2013 mit Credit Suisse Zinsswapgeschäfte abgeschlossen. Mit diesem Vertrag hat man sich verpflichtet, einen festen Zinssatz zu bezahlen. Im Gegenzug würde die Hupac AG bei positivem Zinsniveau einen, dem Libor 3 Monate entsprechenden variablen Zinssatz erhalten. Die Transaktion war abgeschlossen worden mit dem Ziel, sich einen festen Finanzierung zu sichern. Dieses Darlehen bei der Credit Suisse in Höhe von CHF 20 Mio. wurde am 06.12.2021 vorzeitig zurückbezahlt.

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2021	31.12.2020
Ausserordentliche Aufwände	1 076	3 284
Die wichtigsten Positionen sind: 2021: Rückstellungen für Risiken im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten mit dem ehemaligen Terminaldienstleister und Begleichung von Sozialversicherungsabgaben aus Vorjahren 2020: Auflösung von unrealisierten Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und Steuern aus Vorjahren		
Ausserordentliche Erträge	594	6 742
Die wichtigsten Positionen sind: 2021: Begleichung von Sozialversicherungsabgaben, Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen und Begleichung von in Vorjahren gezahlten Kosten 2020: Erlöse aus der Veräusserung von Vermögenswerten aus Vorjahren und Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen und Passive Rechnungsabgrenzungsposten		
Andere Angaben gemäss Gesetz		
Leasingverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten nach Bilanzstichtag	8 297	9 641
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	738	582
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellten Sicherheiten	22 205	16 859
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	75 456	80 715
Details der langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	87 369	105 936
davon Leasing	6 849	7 169
- > 5 Jahre	45 067	52 752
davon Leasing	1 330	1 335
Details von Sachanlagen		
Sachanlagen	259 595	280 600
davon Leasing	6 281	8 039
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	178	166

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung 2021

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Hupac SA bestehend aus konsolidierter Bilanz, konsolidierter Erfolgsrechnung, konsolidierter Geldflussrechnung und Anhang zur Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Konzernrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung von

Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Sonstiger Sachverhalt

Die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 27. April 2021 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu diesem Abschluss abgegeben hat.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Mazars AG

Roger Leu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Lisa Colosio
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 13. April 2022

Hupac AG
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 58 8558800
info.ch@hupac.com
www.hupac.com

