

Geschäftsbericht 2013





Profil der Hupac Gruppe

Hupac in Stichworten

Profil

Hupac ist das führende Unternehmen im Kombinierten Verkehr durch die Schweiz und gehört zu den Marktleadern in Europa. Das Unternehmen setzt sich dafür ein, dass immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz.

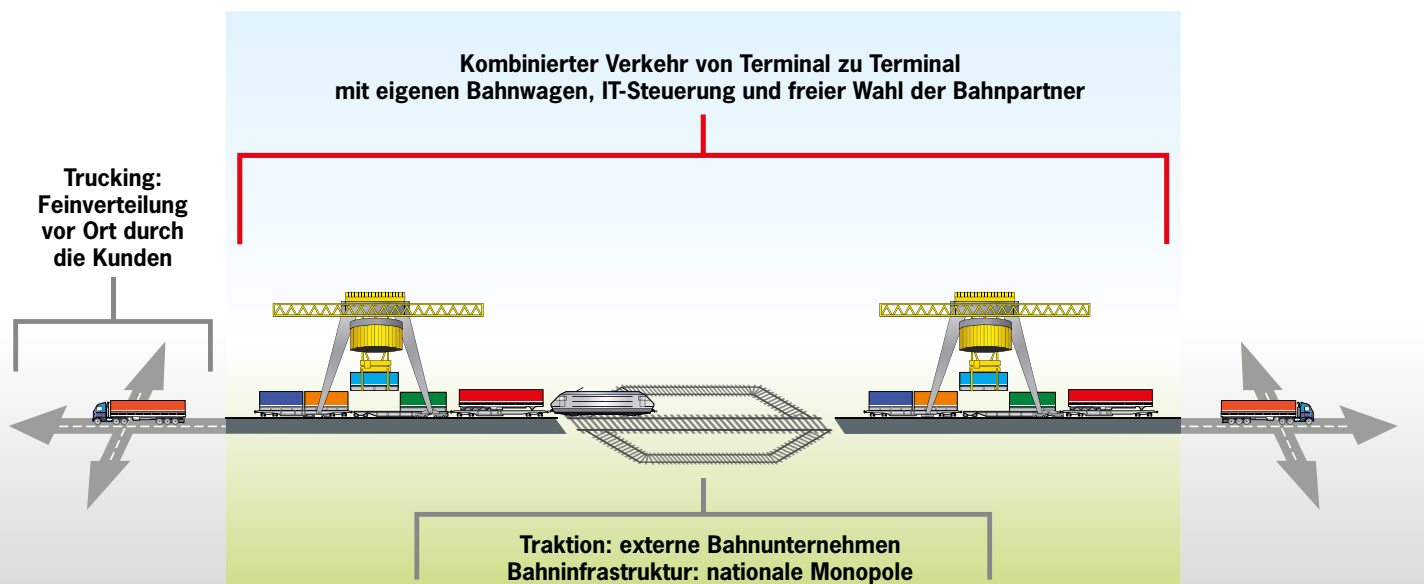
Das Netzwerk der Hupac zählt 100 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen bis nach Russland und Fernost. Im Jahr 2013 betrug das Verkehrsvolumen rund 657.000 Strassensendungen. Die Hupac Gruppe beschäftigt 405 Mitarbeiter in 12 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Polen und Russland.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet. An der Gesellschaft sind über 100 Aktionäre beteiligt. Das Aktienkapital von CHF 20 Mio. wird zu 72% von Logistik- und Transportunternehmen und zu 28% von Bahnen gehalten. Damit ist Marktnähe und Unabhängigkeit von den Bahnen gewährleistet.

Geschäftsmodell

Hupac verfügt über rund 5.000 Wagenmodule und bündelt als neutraler, unabhängiger Kombi-Operateur die Sendungen verschiedener Transporteure zu ganzen Zügen. Diese pendeln zwischen Umschlagterminals auf langen, zumeist internationalen Strecken hin und her. Die Bahntraktion wird von externen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Die Zubringer- und Abholtransporte vom Abgangsstandort zum Terminal sowie vom Terminal zur Enddestination erfolgen unter der Regie der Transportunternehmen. Hupac setzt sich für offene Bahnmärkte ein und bietet ihre Verkehrsleistungen allen Transporteuren an.

Geschäftsmodell der Hupac

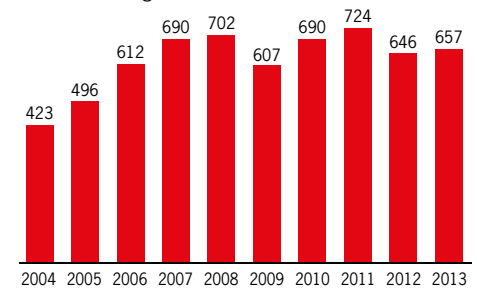


Facts & Figures

Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	Über 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Piacenza, Singen, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Taulov, Warschau, Moskau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des Kombinierten Verkehrs
Verkehrsangebot	Europaweites Netzwerk für den Kombinierten Verkehr mit Schwerpunkt Alpentransit Regelmässige Verbindungen bis nach Russland und Fernost
Kunden	Transport- und Logistikunternehmen
Verkehrsvolumen	656.877 Strassensendungen
Mitarbeitende	405
Rollmaterial	4.967 Wagenmodule 10 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Novara RAlpin, Piacenza, Aarau, Basel, Chiasso, Lugano Vedeggio, Singen, Antwerpen
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den Kombinierten Verkehr Cesar, webbasiertes Kunden-Informationssystem Traffic Viewer, kundenindividueller Überblick zur Verkehrslage Ediges, Datenaustauschsystem auf XML-Basis
Zertifizierungen	Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2008 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2004 ECM – Entity in Charge of Maintenance gemäss Richtlinie EU 445/2011
Finanzdaten	Jahresumsatz CHF 480,2 Mio. (EUR 390,2 Mio.) Jahresgewinn CHF 6,6 Mio. (EUR 5,3 Mio.) Cash flow CHF 50,8 Mio. (EUR 41,3 Mio.)
Stand: 31.12.2013	

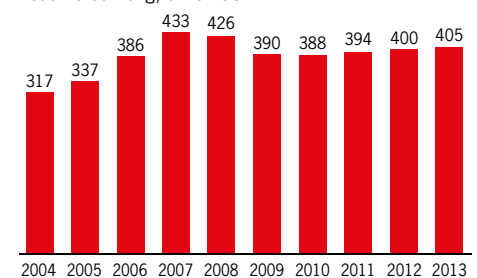
Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000



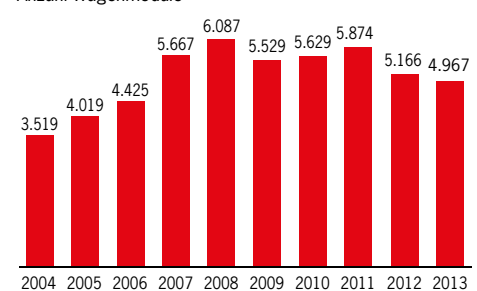
Mitarbeitende

Neue Berechnung, ohne TSG

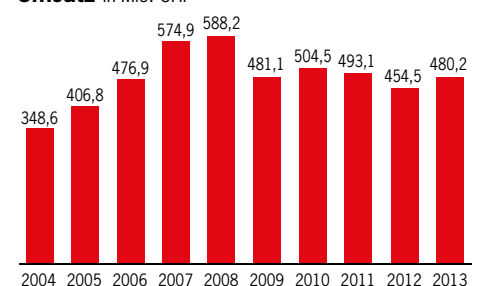


Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Umsatz in Mio. CHF



Geschäftsbericht 2013



Einleitung

Vorwort	3
Kombinierter Verkehr: System mit Zukunft	6

Die Hupac Gruppe

Vision und Leitbild	9
Corporate Governance	11
Das Jahr 2013 im Überblick	12
Zertifizierungen	14
Kommunikation mit den Stakeholdern	14

Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac

Wirtschaftliche Entwicklung	16
Verkehrsentwicklung	17
Betriebliche Ressourcen	20
Qualität, Produktivität und Sicherheit	22
Kunden	23
Lieferanten	23
Entwicklung der Beteiligungen	24

Die Umweltverantwortung der Hupac

Umweltleistungen	27
------------------	----

Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac

Mitarbeitende	30
Verlagerungspolitik	31
Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen	32

Jahresrechnungen

Konsolidierte Jahresrechnung	34
Jahresrechnung der Hupac AG	40

Strategie mit Weitblick





Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Als die Gründer der Hupac Ende der sechziger Jahre eine Lösung für den transalpinen Güterverkehr durch die Schweiz suchten, hätten sie sich nie träumen lassen, dass das Unternehmen einige Jahrzehnte später ein europaweites Netzwerk mit Verbindungen bis Russland und Fernost betreiben sollte. Bereits damals legten sie ihrem Geschöpf zehn Bahnwagen in die Wiege. Heute sind es rund 5000, und erstmals in ihrer Geschichte verfügt Hupac nun auch über eigene Wagen für die russische Breitspur.

Schritt für Schritt baute Hupac ihre Präsenz in den wachsenden Märkten des Ostens aus. Nach der Eröffnung eines Vertretungsbüros in Warschau im Jahr 2006 folgte 2011 die Gründung der russischen Intermodal Express. 2013 fiel die Entscheidung, auch in Russland die Verkehre mit eigenem Rollmaterial zu fahren. Im März 2014 wurde schliesslich die Hupac LLC mit Sitz in Moskau für die Beschaffung und Vermietung von Rollmaterial gegründet.

Die Strategie der Hupac, kombinierte Verkehre mit eigenen Ressourcen zu fahren, erweist sich auch auf neuen Märkten als erfolgversprechend. Marktnähe, Flexibilität und hohe Produktivität der eingesetzten Ressourcen sind handfeste Vorteile, die den Kunden der Hupac auch auf der Ost-West-Achse zugutekommen.

Doch der Kernmarkt der Hupac bleibt der alpenquerende Verkehr. Zwar stagniert das Verkehrsvolumen wegen der weiterhin rezessiven Konjunktur in Italien. Doch mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und des Vier-Meter-Korridors via Chiasso und Luino bestehen in absehbarer Zeit die Voraussetzungen, um noch wettbewerbsfähiger produzieren und weitere Verkehre verlagern zu können.

Auch darauf bereitet sich Hupac vor. Die 2012 gemeinsam mit FSI, FS Logistica und Cemat unterzeichnete Terminalstrategie für Italien ist im Berichtsjahr einen guten Schritt vorangekommen.

Die Planung und Projektierung des Terminals Milano Smistamento ist in vollem Gange; weitere Terminals sollen in Piacenza und in Brescia folgen. Auch für Terminalprojekte nördlich der Alpen ist Hupac offen, getreu der Devise "Kein Kombierter Verkehr ohne Terminals".

Zentral für die Entwicklung der Zukunft wird die Zusammenarbeit mit unseren Bahnpartnern sein. Die Güterverkehrsbahnen müssen aktiv einen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Logistikkette leisten. Schlanke Prozesse, hohe Produktivität der eingesetzten Ressourcen, pünktliches Fahren der Züge – dies sind nur einige der Themen, die die Bahnen offensiv angehen müssen, damit sich unser gemeinsamer Markt entfalten kann. Einige Bahnen können dies offensichtlich besser als andere. Die Marktöffnung, welche noch längst nicht so weit ist, wie sie sollte, liefert durchaus ein paar Denkanstösse und Best-Practice-Beispiele.

Als Konsolidator legt Hupac Wert darauf, eine möglichst breite Kundschaft anzusprechen und bedarfsgerecht zu bedienen. Im Berichtsjahr konnte Hupac zahlreiche neue Kunden mit zumeist kleinem Sendungsvolumen begrüssen. Kunden mit hohem, regelmässigen Volumen entschieden sich zunehmend für Slotkonzepte, d.h. für die Übernahme einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen auf den Zügen zu günstigen Konditionen. Für Grosskunden soll im Jahr 2014 eine eigene Business Unit "Company Shuttle" eingerichtet werden.

Ich danke Ihnen im Namen des Verwaltungsrats für Ihr Vertrauen und freue mich auf den weiteren Weg mit Ihnen.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

Chiasso, im April 2014

Lichtblicke für das Bahnsystem



“ Produktivitätsverbesserungen erwarten wir mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels und des 4-Meter Korridors ”



Liebe Aktionäre, Kunden, Partner, Mitarbeitende

2013 war erneut ein Krisenjahr. Die 2008 begonnene Rezession verursacht europaweit Überkapazitäten im Strassen- und Schienenverkehr. Viele Strassentransporteurere haben ihre Flotten nach Osteuropa ausgelagert, was einen Teufelskreis auslöst: Die fallenden Preise des Strassentransports bestimmen einen Benchmark, den die Bahn trotz kontinuierlicher Produktivitätsverbesserungen bei den heutigen regulatorischen Rahmenbedingungen nicht erreichen kann.

Dieser aus dem Gleichgewicht geratene Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene ist eine immer schwerere Bürde für das Bahnsegment. 2010 haben Operateure und Bahnen hohe Verluste generiert. Der enorme Kostendruck führt dazu, dass alle Reserven aus dem System herausgenommen werden mit dem Ziel, so schlank wie möglich zu produzieren und die Verluste wenigstens zu reduzieren.

Wie lange kann das noch gutgehen? Alle in der Logistikkette eingebundenen Partner sind am Bestand eines wettbewerbsfähigen Verkehrssystem interessiert. Auch die Verkehrspolitik setzt auf die Schiene: Gemäss Weissbuch der EU sollen bis 2030 30% und bis 2050 50% der langströmigen Gütertransporte auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden.

Wo können wir ansetzen, um unseren Kunden auch morgen und übermorgen noch Transportdienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Konditionen anzubieten und zugleich das Bahnsystem zu konsolidieren und nachhaltig in diesem Umfeld zu positionieren? Einige Lichtblicke zeichnen sich für die Zukunft ab. Dazu gehören eine verbesserte Produktivität und Qualität.

Produktivitätsverbesserungen erwarten wir mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels und des 4-Meter Korridors auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Investitionen, die sich auch für die Verkehrspolitik lohnen, denn eine leistungsfähige Flachbahn für 750 Meter lange Züge mit 4-Meter-Profil erhöht die Produktivität, senkt die Kosten und beseitigt den Subventionsbedarf. In diesem Sinne sind die von der Schweiz in Italien finanzierten Infrastrukturausbauten eine wohlkalkulierte Investition, die sich innert kurzer Zeit bezahlt machen wird.

Qualität ist das zweite Stichwort, denn Qualität spart Geld. Pünktliche Züge ermöglichen den rationalen Einsatz der Ressourcen wie Lokomotiven, Bahnwagen, Terminals, Strassenfahrzeuge und Mitarbeitende. Unpünktliche Züge verursachen einen enormen Produktivitätsverlust und erschüttern das Vertrauen der Kunden.

Doch Qualität erfordert Investitionen. Im vergangenen Jahr hat Hupac einen eigenen Bereich für die Produktionsüberwachung eingerichtet, um rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche die Zirkulation der Züge im Zusammenspiel mit den Bahnen, den Terminals und den Kunden zu koordinieren. Viele Verspätungen und Unregelmässigkeiten absorbieren Operateure wie Hupac durch erhöhte Aufwendungen, wie zum Beispiel Ersatzkompositionen, mit dem Ziel, dass die Kunden möglichst wenig von Verkehrsunregelmässigkeiten spüren.

Das Gleiche erwarten wir von unseren Bahnpartnern: Reserven, Rund-um-die-Uhr-Service, proaktive Information, gezielte Problemlösung. Und Prozesse, die dafür sorgen, dass die Produktivität steigt und die Qualität nicht auf die Kosten schlägt. Das sind wir unseren Kunden schuldig.

Qualität als Entsprechung der Kundenanforderungen ist auch unser Leitmotiv für das laufende Jahr. Unsere Kunden erwarten gute Verfügbarkeit, hohe Pünktlichkeit, effizientes Ereignismanagement und reibungslose administrative Abläufe. Daran arbeiten wir kontinuierlich, denn eine schlanke, optimierte Wertschöpfungskette ist das Rezept für den Erfolg der Zukunft.

Im Namen der Geschäftsleitung danke ich Ihnen als unsere Aktionäre, Kunden, Partner und Mitarbeitende für die gute Zusammenarbeit.

Bernhard Kunz
Direktor

Chiasso, im April 2014

Kombinierter Verkehr: System mit Zukunft

Der Kombinierte Verkehr integriert verschiedene Transportträger zu einer einzigen Transportkette und verbindet somit ihre jeweiligen Vorteile. Der Kombinierte Verkehr Strasse/Schiene wurde vor fünfzig Jahren in Europa eingeführt und ist heute eine wichtige Alternative für den Gütertransport. Rund 140 Anbieter sind in dieser Branche tätig. Als Pionier des Kombinierten Verkehrs und Marktführer im Alpen transit fühlt sich Hupac dem kontinuierlichen Ausbau des Systems verpflichtet.

Die Verkehrstechnik

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) wird die Ladeeinheit auf der Strasse oder per Schiff im Verladeterminale angeliefert und auf den Zug umgeschlagen. Die weitere Beförderung erfolgt auf der Schiene. Befördert wird nur die Ladeeinheit, also der Container, Sattelaufleger oder Wechselbehälter, während der Fahrer am Terminal zurückbleibt. Am Bestimmungsterminal übernimmt ein anderer Lkw die Sendung und führt sie bis zur Enddestination weiter.

Das System

Das europäische System des Kombinierten Verkehrs ist das Ergebnis eines jahrzehntelangen Standardisierungsprozesses. Die verschiedenen Elemente werden kontinuierlich weiterentwickelt und aufeinander abgestimmt:

- ▶ 100.000 genormte Ladeeinheiten
- ▶ 20 Millionen Container weltweit
- ▶ 60.000 Trag- und Taschenwagen in verschiedenen technischen Ausführungen
- ▶ 400 Umschlagterminals
- ▶ 2.000 Cargo-Lokomotiven
- ▶ Europaweite Bahninfrastrukturen, die den Anforderungen des Kombinierten Verkehrs Rechnung tragen.

Der Markt

Der Kombinierte Verkehr ist ein Wachstumsmarkt mit einem Transportvolumen von europaweit 192 Mio. Tonnen Gütern und einer jährlichen Wachstumsrate von durchschnittlich 7,7%. Wettbewerbsfähig gegenüber der Strasse ist der Kombinierte Verkehr auf langen Strecken ab 500 km, im Alpen transit bereits ab 300 km. Die bestehenden Engpässe im Strassengüterverkehr, günstige verkehrspolitische Rahmenbedingungen und die positive Umweltbilanz sind die wichtigsten Markttreiber.

Die Kunden

Transportunternehmen, die den unbegleiteten Kombinierten Verkehr nutzen, treffen eine langfristige Systementscheidung und tätigen erhebliche Investitionen. Dazu gehören spezifische, für den Bahnverlad geeignete Ladeeinheiten mit Greifkanten für die Kranung und verstärktem Chassis. Zu berücksichtigen sind ferner organisatorische und strukturelle Anpassungen wie eigene Disposition, Informatik, Niederlassungen bzw. Partner für die Abwicklung des Strassenvor- und -nachlaufs der Transporte sowie Kurzstrecken zugmaschinen und -fahrer. Die Entwicklungsfähigkeit des Kombi-Systems und die Verlässlichkeit der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind wichtige Kriterien für Investitionsentscheide.

Erfolgsfaktoren

Der Kombinierte Verkehr steht im Wettbewerb zum reinen Strassentransport und ist einem starken Preisdruck ausgesetzt. Hohe Volumen, hohe Produktivität und optimale Nutzung der knappen Bahnkapazitäten sind zentrale Erfolgsfaktoren für die Marktfähigkeit des Systems. Von grosser Bedeutung sind des Weiteren die Qualität und Zuverlässigkeit der Transportleistung. Diese sind ausschlaggebend für die Kundenzufriedenheit, aber auch für die Produktionseffizienz, denn verspätete Züge verursachen hohe Folgekosten. Abhilfe könnte eine Überarbeitung der heutigen Prioritätenregelung schaffen, welche die Güterzüge prinzipiell gegenüber den Personenzügen benachteiligt. Auch die Bereitstellung güterverkehrsgeeigneter Bahninfrastrukturen spielt eine wichtige Rolle: Wenn lange, schwere Züge mit hohem Profil auf Strecken mit geringen Steigungen ohne Grenzstopps direkt in zentral gelegene Terminals fahren können, bestehen die besten Voraussetzungen für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs.

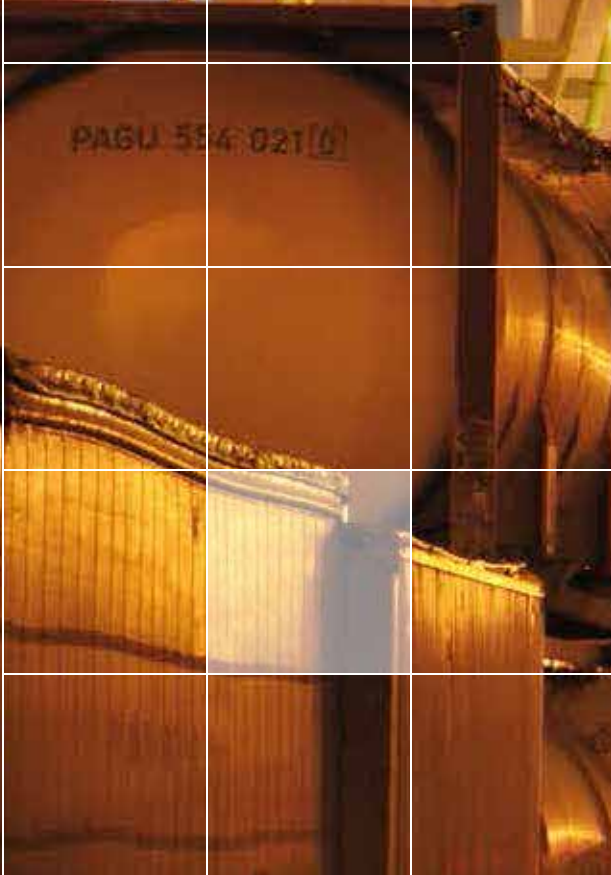
Vorteile für alle

2011 generierte die Branche einen Jahresumsatz von EUR 5,3 Milliarden und bot 39.000 Arbeitsplätze bei Operateuren, Terminals und Bahnen. Die CO₂-Einsparungen gegenüber dem reinen Strassenverkehr beliefen sich auf 6,7 Millionen Tonnen. Die Verringerung der externen Kosten, welche sich aus der Verlagerung der Volumen von der Strasse auf die Schiene ergibt, lässt sich auf EUR 2,2 Milliarden beziffern. Damit leistet der Kombinierte Verkehr einen wichtigen Beitrag für Gesellschaft und Umwelt.

Quelle: UIC, Report on Combined Transport, 2012



Die Hupac Gruppe



Vision und Leitbild

Vision: “Moving together”

Hupac gehört zu den führenden unabhängigen Netzwerkanbietern im intermodalen Verkehr Europas. Wir wollen dazu beitragen, dass im wachsenden Transportmarkt immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz.

Als Pionier des Kombinierten Verkehrs und Marktführer im Alpen transit übernehmen wir Verantwortung für den kontinuierlichen Ausbau des Systems. Wir stehen im Dialog mit allen Partnern der Wertschöpfungskette und setzen auf Innovation, Qualität und Produktivität als Schlüssel zum Erfolg.

Für unsere Kunden sind wir ein kompetenter, verlässlicher Partner. Gemeinsam mit ihnen wollen wir wachsen. Unser Ziel ist ein nachhaltiges Mengenwachstum von 8-10% jährlich, um 2015 ein Transportvolumen von einer Million Strassensendungen zu erreichen; dies bei einem Betriebsgewinn von 2-3% (Ebit-Marge vom Umsatz).

Leitbild: “Kompetent und zuverlässig”

Güterverkehr verlagern

Wir wollen den intermodalen Verkehr auf langen europäischen Strecken zur prioritären Transportlösung machen. Als unabhängiger, neutraler Operateur bündeln wir die Verkehrsvolumen verschiedener Transportunternehmen auf unsere Shuttlezüge und unterstützen die Entwicklung zeitgemässer Logistikkonzepte. Eigene Ressourcen wie Bahnwagen und Terminals verleihen uns die notwendige Handlungsfreiheit im Interesse des Markts.

Kundenorientiert handeln

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

Gut ausgebildete, motivierte Mitarbeitende

Unsere wichtigsten Ressourcen sind die Mitarbeitenden. Ihnen bieten wir attraktive Arbeitsbedingungen und ständige Aus- und Weiterbildung an. Wir legen Wert auf ein offenes, solidarisches Unternehmensklima und fördern Motivation, Teamgeist und Eigenverantwortung. Gute Leistung wird honoriert.

Sicherheit als Marktvorteil

Transporte auf der Schiene sind um ein Vielfaches sicherer als auf der Strasse. Wir setzen uns für die Aufrechterhaltung und den Ausbau der Sicherheit in allen Bereichen des Unternehmens ein, namentlich auf den Terminals, im Flottenmanagement und bei der Kontrolle der Ladeeinheiten. Unsere Prozesse sind zertifiziert und externen Audits unterzogen.

Effiziente Prozesse

Durch interne Standardisierung und effiziente Prozesse will Hupac wettbewerbsfähige und den Kundenwünschen entsprechende Serviceprodukte anbieten. Der Einsatz des Qualitätsmanagementsystems und moderner Informationstechnologien unterstützt dieses Vorhaben.

Gemeinsam mit Partnern

Wir arbeiten am kontinuierlichen Ausbau des multimodalen europäischen Netzwerks in Eigenregie oder in Zusammenarbeit mit starken Partnern. Richtschnur von Kooperationen ist die Optimierung der gesamten Logistikkette durch Bündelung und Nutzung der Stärken jedes einzelnen Marktpartners.

Offene Märkte

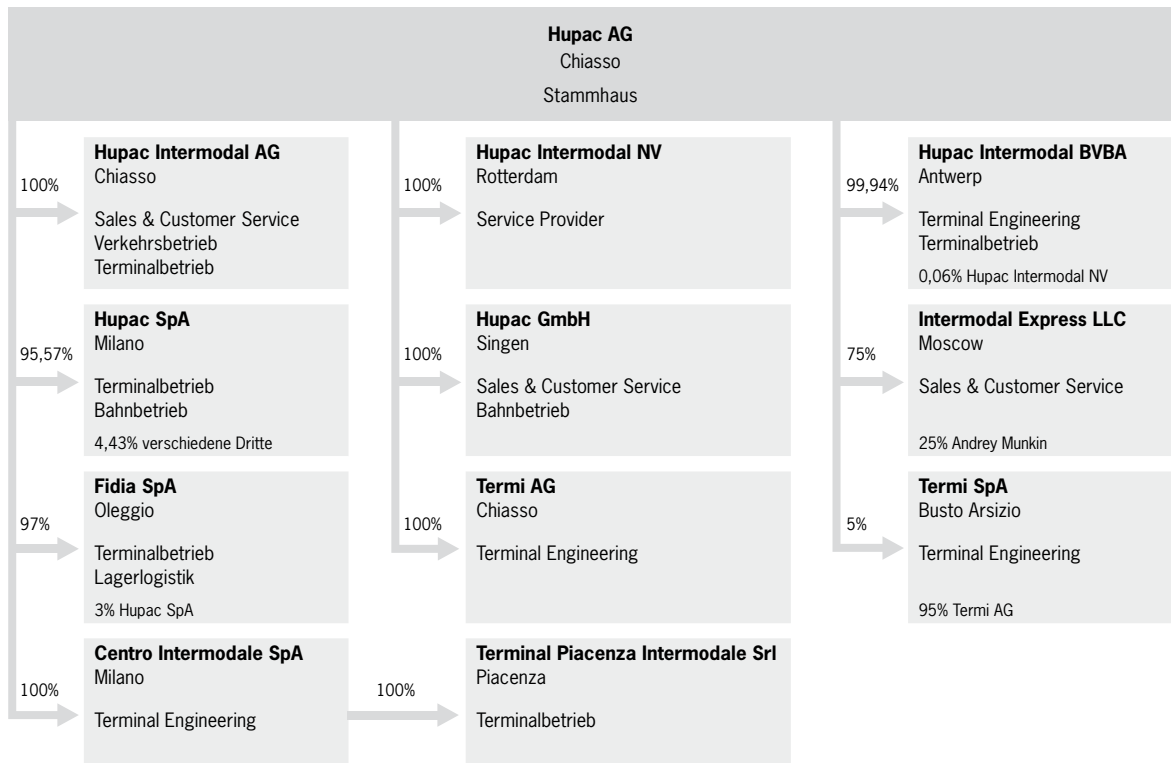
Im Bahnbereich arbeiten wir mit unseren Partnern nach dem Prinzip der “durchgehenden Traktionsverantwortung” zusammen. Wir unterstützen die Bahnliberalisierung und setzen auf eine enge, synergische Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Bahnpartnern.

Nachhaltig wirtschaften

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

Verantwortung für die Umwelt

Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene leisten wir einen massgeblichen Beitrag für Klimaschutz und Energieeffizienz. Umweltgerechtes Handeln wird intern durch jeden Mitarbeitenden gelebt und von Hupac gefördert. Unser Environmental Management System ist die verbindliche Richtlinie für sichere, umweltschonende Produktionsmethoden und den massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.



Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	56	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2016
Dr. Thomas Baumgartner	59	Mitglied	Italiener	1990	2016
Thomas Hoyer	63	Mitglied	Deutscher	1988	2016
Ing. Nicolas Perrin	54	Mitglied	Schweizer	2008	2016
Nils Planzer	42	Mitglied	Schweizer	2008	2016
Peter Hafner	57	Sekretär	Schweizer	1999	2016

Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

Hupac AG	Bernhard Kunz Peter Hafner Aldo Croci Leonardo Fogu Peter Howald Giorgio Pennacchi Piero Solcà	<i>Direktor</i> <i>Stv. Direktor und Finance & Administration</i> <i>Information Technology</i> <i>Fleet Management</i> <i>Sales & Operations</i> <i>Engineering</i> <i>Logistics & Infrastructures</i>
Hupac Intermodal AG	Bernhard Kunz Peter Howald	<i>Direktor</i> <i>Stv. Direktor</i>
Hupac Intermodal NV	Mark Jansen	<i>Betriebsleiter</i>
Hupac Intermodal BVBA	Dirk Fleerackers	<i>Betriebsleiter</i>
Hupac SpA	Francesco Crivelli	<i>Delegierter VR</i>
Hupac GmbH	Sascha Altenau	<i>Direktor</i>
Intermodal Express LLC	Andrey Munkin	<i>Direktor</i>
Fidia SpA	Francesco Crivelli	<i>Delegierter VR</i>
Termi AG	Peter Hafner	<i>Direktor</i>
Termi SpA	Peter Hafner Francesco Crivelli	<i>Präsident</i> <i>Delegierter VR</i>
Centro Intermodale SpA	Peter Hafner	<i>Präsident</i>
Terminal Piacenza Intermodale Srl	Piero Solcà	<i>Präsident</i>

Stand 31.12.2013

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2013 bestand die Hupac Gruppe aus 12 Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien und Russland. Jedes dieser Unternehmen trägt mit den Lösungen, die es in seinem spezifischen Tätigkeitsbereich entwickelt, zur Schlagkraft der Gruppe als Ganzes bei.

Im Januar 2013 wurde Irmtraut Tonndorf, Leiterin Kommunikation, zur Handlungsbevollmächtigten der Hupac AG und der Hupac Intermodal AG befördert.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus fünf 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 Termini AG entspricht derjenigen der Hupac AG. Bei den anderen Gesellschaften der Hupac Gruppe werden die Verwaltungsräte mehrheitlich von Mitgliedern der Geschäftsleitung des Mutterhauses gestellt.

Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr verfügte die Hupac AG über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio. Am Unternehmen sind über 100 Aktionäre beteiligt. 72% des Kapitals wird von Transport- und Logistikunternehmen aus der Schweiz, Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich und den Niederlanden gehalten, 28% von Bahnunternehmen. Damit ist für Marktnähe gesorgt, und die Unabhängigkeit von den Bahnen bleibt gewährleistet.

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. Im November 2013 wurde die Terminal Alpransit Srl gegründet. Hauptzweck

der Gesellschaft ist die Planung des Terminalprojekts Milano Smistamento. Die Anteile an der Gesellschaft werden zu je 50% von FS Logistica SpA und Hupac AG gehalten.

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Ende 2013 waren dies die Kombi-Operateure Cemac und RALpin, die Terminalgesellschaft Combinant, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie die Bahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und Crossrail.

Kleinere Beteiligungen hält Hupac bei den Terminalgesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal und Eurogateway (Novara), am Operateur Kombiverkehr GmbH & Co. KG, am Branchenverband UIRR und am Terminaleigentümer Centro Interportuale Merci (Novara).

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

Risikomanagement

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

Die grössten operativen Risiken sind in den Terminals und auf den Bahnstrecken angesiedelt. Sie betreffen Unfälle mit möglichen Auswirkungen auf Personen sowie Schäden an Ladeeinheiten, an den transportierten Gütern, an Terminal- und Bahnanlagen und an der Umwelt.

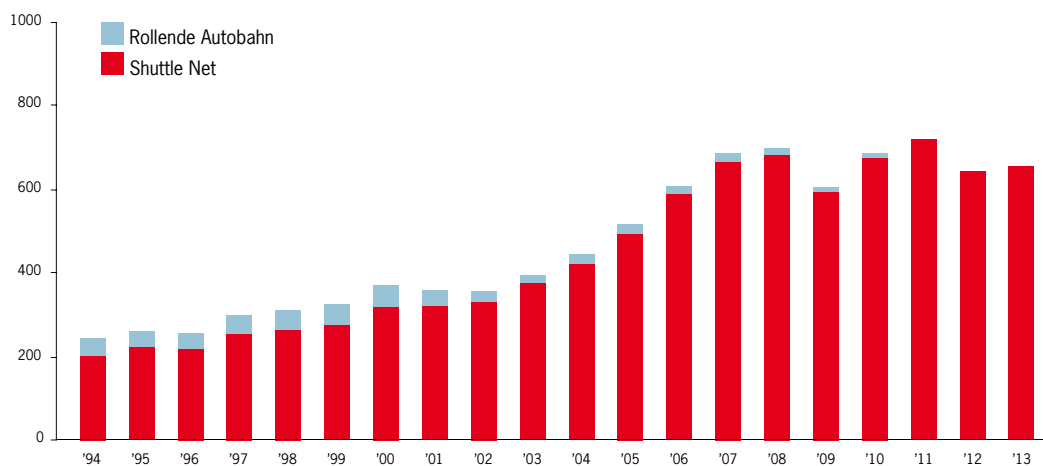
Im Berichtsjahr wurde das Sicherheitsmanagement der Hupac überarbeitet. Ziel ist die Stärkung einer einheitlichen, aktiv gesteuerten Sicherheitskultur in der gesamten Hupac Gruppe.

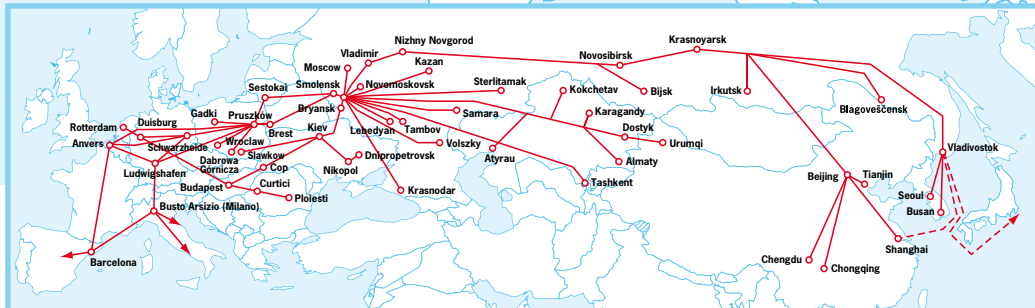
Das Jahr 2013 im Überblick

Januar	▶ Einführung einer zweiten wöchentlichen Abfahrt auf der Verbindung Busto Arsizio ⇌ Barcelona
April	▶ Neue Verbindung Budapest ⇌ Ploiesti in Zusammenarbeit mit Rail Cargo Hungaria ▶ Verlagerung des Shuttlezugs Busto Arsizio ⇌ Zentralschweiz nach Stabio mit fünf Rundläufen pro Woche ▶ Kooperationsaufnahme mit Greencargo für Verkehrsverbindungen in Schweden
Mai	▶ Eröffnung eines neuen Leitungswegs via Budapest/Ukraine für den Russlandverkehr
Juni	▶ Einführung einer vierten wöchentlichen Abfahrt auf der Verbindung Antwerpen ⇌ Barcelona ▶ Reaktivierung der P400-Verbindung Ludwigshafen ⇌ Novara mit drei Rundläufen pro Woche
September	▶ Rezertifizierung des Qualitätsmanagementsystems gemäss ISO 9001 und des Umweltmanagementsystems gemäss ISO 14001 ▶ Einführung eines Direktzugs Antwerpen Combinant ⇌ Busto Arsizio mit anfänglichen drei Rundläufen pro Woche
Oktober	▶ Zertifizierung der Hupac als Entity in Charge of Maintenance (ECM) ▶ Start eines Feeders Cremona ⇌ Busto Arsizio in Kooperation mit einem Logistikanbieter der Stahlbranche
November	▶ Bestellung von 100 Tragwagen für die russische Breitspur ▶ Bestellung von 50 Taschenwagen T3000 ▶ Gründung der Terminal Alptransit Srl zur Planung des Terminals Milano Smistamento
Dezember	▶ Fertigstellung eines Prototyps des Tragwagens für die russische Breitspur

Verkehrsentwicklung 1994-2013

Strassensendungen in 1000





Stand: April 2014

Lösungen für die Green Logistics

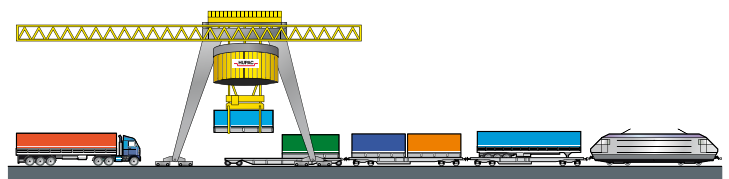
Hupac bietet umweltfreundliche Transportlösungen für die Logistik an: den Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene. Das Netzwerk der Hupac verbindet die wichtigsten Wirtschaftsräume Europas mit Schwerpunkt Alpen transit. Russland und Fernost sind in das Netzwerk integriert.

Das Angebot in Stichworten:

- ▶ Beförderung von Containern, Sattelauflegern und Wechselbehältern auf der Schiene
- ▶ Transporte von Terminal zu Terminal bzw. vom Hafen zum Hinterlandterminal
- ▶ Hohe Frequenz der Abfahrten: bis zu fünf Zugpaare pro Tag und Relation
- ▶ Zentral gelegene Terminals
- ▶ Gateway-Konzepte mit Zwischentransfer der Sendungen von einem Zug auf den anderen, um

große Entfernungen schnell und wirtschaftlich abzudecken

- ▶ Angebot für P400 Sattelaufleger im Alpen transit
- ▶ Sorgfältiger, proaktiver Kundenservice.



Zertifizierungen

Qualitäts- und Umweltmanagement

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

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

Die Zertifizierung nach ISO 9001 und 14001 umfasst folgende Bereiche:

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

Zertifiziert sind das Mutterhaus Hupac AG, das für das operative Geschäft verantwortliche Tochterunternehmen Hupac Intermodal AG, die niederländische Filiale Hupac Intermodal NV, die belgische Hupac Intermodal BVBA, die deutsche Hupac GmbH und die italienische Hupac SpA.

Im September 2013 wurden das Qualitäts- und das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe rezertifiziert. Die Zertifikate gelten für drei Jahre.

ECM – Entity in Charge of Maintenance

Im Oktober 2013 hat Hupac die ECM-Zertifizierung gemäss EU-Verordnung 445/2011 für die Instandhaltung von Güterwagen erhalten. Das Zertifikat ist fünf Jahre gültig und umfasst sämtliche Aspekte des Wagenmanagements, welches somit hohen Ansprüchen hinsichtlich Qualität und Sicherheit gerecht wird.

Dies bestätigt, dass Hupac alle Verpflichtungen im Bereich Sicherheit und Instandhaltung der Güterwagen erfüllen kann. Das ECM-System integriert die gesamte Lieferkette der Wagenkomponenten und gewährt somit auch die Sicherheit auf vorgelagerter Ebene.

Als Pionier hat sich Hupac bereits 2010 gemäss dem Memorandum of Understanding (Brüssel, 2009) als ECM zertifizieren lassen.

Kommunikation mit den Stakeholdern

Die Hupac Gruppe ist bestrebt, das Vertrauen ihrer Stakeholder zu erhalten und auszubauen. Stakeholder sind die Personen, Gruppen oder Institutionen, die dazu beitragen, dass Hupac ihre Aufgabe erfüllen kann oder deren Interessen dabei berührt werden. Dazu zählen all diejenigen, die Investitionen mit Blick auf die Geschäftstätigkeit der Hupac durchführen, allen voran die Aktionäre, aber auch die Mitarbeitenden, Kunden, Lieferanten

und Geschäftspartner. Stakeholder im weiteren Sinne sind die lokalen und nationalen Gemeinwesen, in denen Hupac tätig ist, die Umweltverbände und die künftigen Generationen.

Hupac pflegt eine transparente Informationspolitik und bemüht sich um einen offenen Dialog und eine aktive Kommunikation mit allen Stakeholdern.



Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac

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

Wirtschaftliche Entwicklung

Im Berichtsjahr 2013 sind die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 5,7% auf rund CHF 480,2 Mio. angestiegen. Die Position "Andere Erlöse" beinhaltet die staatlichen finanziellen Unterstützungen. Diese sind gegenüber dem Vorjahr um 0,6% zurückgegangen.

Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen sind gegenüber 2012 um 5,4% höher ausgefallen. Dies führte im Berichtsjahr zu einem Bruttogewinn von gut CHF 100,8 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 2,2% gleichkommt.

Der Jahresgewinn der Gruppe ist im Berichtsjahr um 49,5% auf fast CHF 6,6 Mio. angestiegen. Zu diesem Ergebnis haben auch die assoziierten Gesellschaften beigetragen, deren Ergebnis sich gegenüber dem Vorjahr beträchtlich verbessert hat.

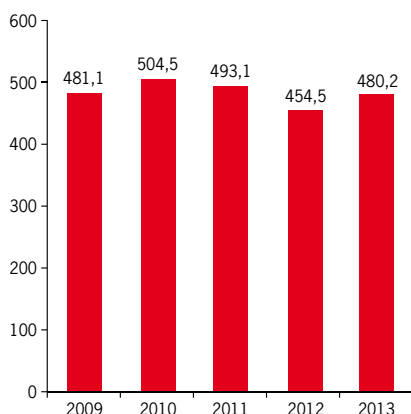
Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen belief sich per Jahresende 2013 auf rund CHF 50,8 Mio. Dies entspricht einem Zuwachs von 5,6% gegenüber dem Vorjahr.

Die Investitionen in Sachanlagen betragen für das Jahr 2013 lediglich CHF 9,7 Mio. Diese Investitionen betreffen vornehmlich die Anschaffung von Bahnwagen sowie drei neue Pneu Kräne in Piacenza.

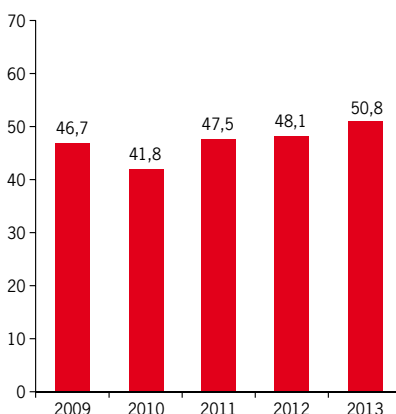
In Anbetracht der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Situation kann die Entwicklung der Hupac Gruppe im Berichtsjahr 2013 als mehr als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2013	2012	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	480.199	454.499	5,7
Andere Erlöse	69.216	69.630	- 0,6
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	448.601	425.483	5,4
Bruttogewinn	100.814	98.646	2,2
Jahresgewinn der Gruppe	6.563	4.390	49,5
Cash flow der Gruppe	50.807	48.097	5,6

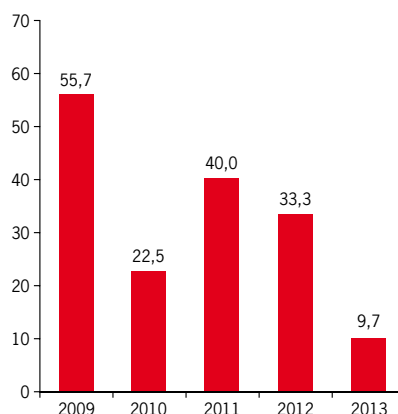
Umsatz
in Mio. CHF



Cash flow
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
in Mio. CHF



Verkehrsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2013 beförderte Hupac insgesamt 656.877 Strassensendungen auf der Schiene. Dies entspricht einem Zuwachs von 1,7% gegenüber dem Vorjahr. Die schwache Konjunktur insbesondere in Italien, dem wichtigsten Empfängermarkt der Hupac Verkehre, beeinflusste weiterhin die Marktnachfrage.

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz konnte Hupac das Volumen um 1,9% auf 380.502 transportierte Strassensendungen steigern. Auf zahlreichen Strecken wurde eine Frequenz von fünf Abfahrten pro Tag und Richtung angeboten.

Im transalpinen Verkehr via Frankreich ist die Anfang des Jahres aufgenommene Verbindung zwischen Busto Arsizio und Barcelona zu erwähnen. Diese wurde im Zuge der Weiterentwicklung und zur Befriedigung der Nachfrage auf zwei Rundläufe pro Woche erhöht.

Im transalpinen Verkehr via Österreich sank das Volumen um 2,1% auf 52.288 Strassensendungen. Dies ist auf Volumenverluste auf dem Korridor Skandinavien ⇌ Verona und in geringerem Masse auf dem Korridor Belgien ⇌ Verona zurückzuführen. Die sehr positive Entwicklung des Korridors Niederlande ⇌ Verona konnte die Rückgänge der anderen Verbindungen nicht kompensieren.

Auf den Verkehrsachsen zwischen Benelux/ Deutschland und Osteuropa sowie im Spanien-

verkehr konnten Fortschritte insbesondere betreffend Qualität und Qualitätssicherung erzielt werden. Dies ist auf die Ende 2012 eingeleiteten Änderungen der Betriebskonzepte und auf verschiedene Konsolidierungsmassnahmen zurückzuführen.

Skandinavien ⇌ Italien

Auf der Verkehrsachse Skandinavien ⇌ Italien hatte wir im Geschäftsjahr 2013 etliche Herausforderungen zu meistern. Witterungseinflüsse wie Stürme und umfangreiche Streckenbaustellen beeinflussten den Verkehrsbetrieb massiv. Im April stellte unser schwedischer Partner ICS seine Tätigkeit ein. Hupac konnte relativ kurzfristig eine neue Kooperation mit Greencargo eingehen und so die Verbindungen zwischen Malmö und Schweden wieder sicherstellen. Eine akzentuierte Preispolitik im Shortsea-Bereich erzeugte einen starken Wettbewerbsdruck gegenüber der "Festen Querung" per Bahn via Dänemark, was zu weiteren Volumeneinbussen führte.

Aufgrund des wirtschaftlichen Umfelds in Norwegen sah sich unser Partner CargoNet ebenfalls gezwungen, die Verbindung zwischen Malmö und Alnabu einzustellen.

Dank grosser Anstrengungen gelang es, kurzfristig teilweise adäquate Alternativen zu finden und umzusetzen. Trotzdem verzeichneten wir einen Volumenrückgang von 10,4%.

Verkehrsentwicklung

	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2013	2012	%	2013	2012	%
Transit via CH	353.335	346.588	1,9	6.630.000	6.511.000	1,8
Import/Export CH	7.683	10.044	- 23,5	143.000	198.000	- 27,8
National CH	19.484	16.787	16,1	327.000	253.000	29,2
Gesamt transalpin via CH	380.502	373.419	1,9	7.100.000	6.962.000	2,0
Transit via A	52.288	53.425	- 2,1	968.000	1.041.000	- 7,0
Transit via F	3.368	139	2.323	69.000	2.000	3.350
Gesamt transalpin	436.158	426.983	2,1	8.137.000	8.005.000	1,6
Import/Export CH	66.808	66.531	0,4	966.000	953.000	1,4
National CH	3.228	3.378	- 4,4	35.000	36.000	- 2,8
Andere Verkehre	150.683	149.322	0,9	2.637.000	2.530.000	4,2
Gesamt nicht-transalpin	220.719	219.231	0,7	3.638.000	3.519.000	3,4
Gesamt	656.877	646.214	1,7	11.775.000	11.524.000	2,2

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

Nettogewicht: Gewicht der beförderten Güter

Deutschland ⇌ Italien

In diesem wichtigen Verkehrskorridor konnte Hupac einen Zuwachs von 5,1% verzeichnen. Die Verbindungen zwischen Norddeutschland und Busto Arsizio sowie die Weekendverbindung zwischen Lübeck Travemünde und Novara für Sattelaufleger mit Profil P400 entwickelten sich sehr gut. Durch die Implementierung eines neuen Logistikkonzepts in Zusammenarbeit mit einem Verlader und einem Logistikunternehmen in Italien konnten neue Volumen insbesondere ins Ruhrgebiet akquiriert werden. So wurden Mengenverluste an Wettbewerber mehr als kompensiert.

Die neue P400-Verbindung Ludwigshafen ⇌ Novara für Sattelaufleger mit 4 Meter Eckhöhe musste wegen eines nicht optimalen Fahrplans Anfang 2013 temporär ausgesetzt werden. Die Wiedereinführung erfolgte dann mit dem optimierten Fahrplan zu Beginn des Sommers. Das Volumen aus dem Rhein/Main-Wirtschaftsraum konnte trotz aggressiver Preispolitik einiger Anbieter auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

Gewisse Volumen der Relation Milano Certosa/ Brescia ⇌ Singen, die in Folge der Gurtnellensperre im 2012 verloren wurden, konnten dank guter und zuverlässiger Qualität wieder auf die Schiene zurückgeholt werden. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage konnte die Kapazität durch einen zusätzlichen Rundlauf pro Woche erhöht werden.

Niederlande ⇌ Italien

Trotz dem angespannten konjunkturellen Umfeld gelang es uns, neue Volumen für die P400-Verbin-

dung Rotterdam ⇌ Verona zu akquirieren. Wegen der guten Vernetzungsmöglichkeit innerhalb unseres Netzwerks konnte ein neuer Kunde für unsere Verbindungen nach/von Italien gewonnen werden. Der Volumenzuwachs in diesem Marktsegment betrug 3,9%.

Belgien ⇌ Italien

Auf beiden Verkehrsachsen via Schweiz und Österreich verzeichnen wir leichte Rückgänge in Folge der Einführung von Wettbewerbsprodukten, die uns Volumen aus Genk und Zeebrugge kosteten. Demgegenüber konnten wir die Mengen ab Antwerpen nach Italien steigern und haben die drei Rundläufe Antwerpen Combinant ⇌ Verona auf fünf erhöht.

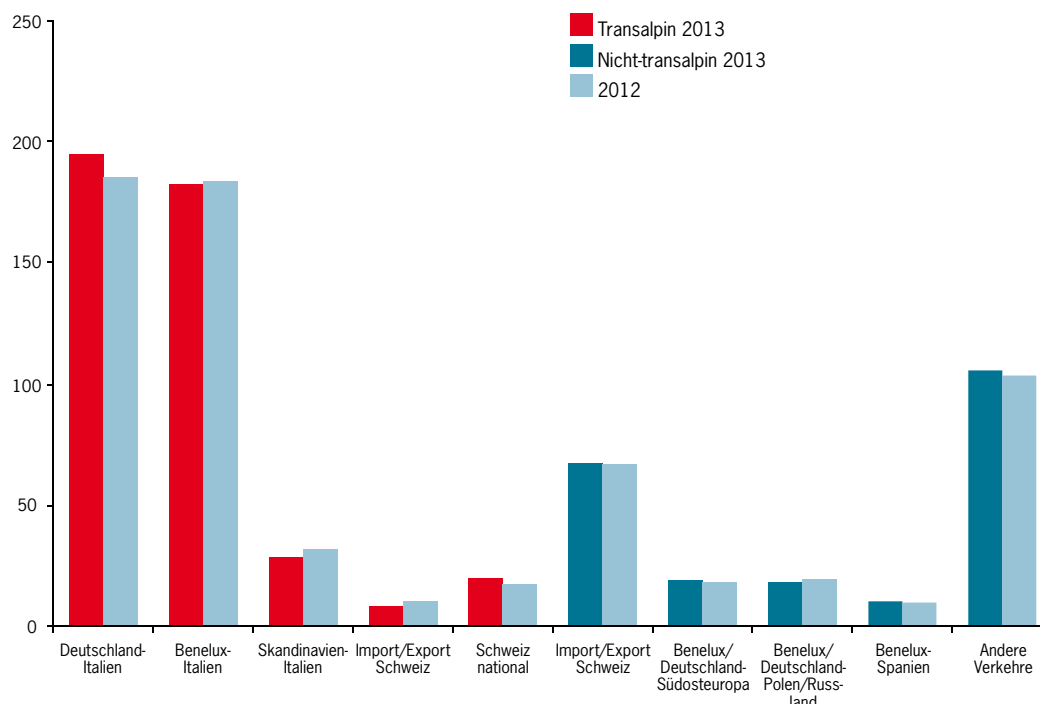
Die Verkehre Antwerpen Combinant ⇌ Busto Arsizio, welche vorgängig über die Drehscheibe Ludwigshafen abgewickelt wurden, verkehren nun auch auf einem Direktzug mit anfänglich drei Rundläufen, welche dann in einer zweiten Phase auf vier Roundtrips erhöht wurden.

Import/Export Schweiz transalpin

Nach wie vor beeinflusst der starke Franken die noch nicht in Fahrt gekommene italienische Wirtschaft und somit auch die Entwicklung dieser Verkehrsverbindung. Im Geschäftsjahr 2012 wurden gewisse Verkehrsmengen von Stabio nach Busto Arsizio verlagert. Diese wurden nunmehr wieder auf die ursprüngliche Verbindung Aarau ⇌ Stabio zurückverlegt. Aus diesem Grund mussten wir in diesem Segment eine Verkehrsverminderung feststellen.

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



Binnenverkehr Schweiz transalpin

2013 wurde eine neue Verbindung zwischen Rothenburg bei Luzern und Stabio bei Chiasso in unser nationales Netzwerk aufgenommen. Diese Gegebenheit sowie die Rückverlagerung von Volumen von Busto Arsizio nach Stabio bewirkten eine sehr positive Verkehrssteigerung.

Import/Exportverkehr nicht-transalpin

Durch Neuakquisition gelang es uns, neue bahnaffine Verkehre für den nicht transalpinen Import/Export-Verkehr zu gewinnen.

Benelux/Deutschland ↔ Südosteuropa

Die intensiven Akquisitionsbemühungen für Verkehre auf der Ost-West-Achse zeigen Erfolg. So konnte die Anzahl der Transporte um 1,6% und das Volumen in Tonnen um rund 6% gesteigert werden. Wegen der aggressiven Preispolitik anderer Marktbegleiter musste der im 2012 eingeführte Company train von Wien nach Halkali im Juni 2013 eingestellt werden.

Die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, der Preisverfall und der Neueintritt anderer Operateure beeinflussten die Entwicklung des Korridors nach Österreich/Ungarn. Trotzdem gelang es Hupac, die Verkehrsmengen dank guter Leistung zu steigern.

Benelux/Deutschland ↔ Polen/Russland

Zu Jahresbeginn wurde ein neues Betriebskonzept mit Direktzügen zwischen Gadki und verschiedenen Destinationen wie Antwerpen, Ludwigshafen, Schwarzheide und Sestokai eingeführt. Die anfäng-

lichen operativen Schwierigkeiten wurden sofort erkannt und in guter Zusammenarbeit mit unserem polnischen Traktionspartner und Terminalbetreiber umgehend behoben.

Trotz der guten und stabilen Qualität müssen wir einen Volumenrückgang in Tonnen von 3% feststellen. Dies liegt im Verlust von Kohlenexporten von Polen nach Deutschland begründet, sowie in der Umstellung des Russlandverkehrs vom Leitungsweg via Slawkow in Polen auf den Leitungsweg via Sestokai in Litauen. Wegen umfangreichen Bauarbeiten in Litauen waren wir gezwungen, im Zeitraum zwischen Juni und November auf den Leitungsweg via Brest/Malaszewice in Weissrussland auszuweichen.

Auch diese temporäre, massive Änderung des Betriebskonzepts konnte dank guter Planung und Zusammenarbeit mit unseren Partnern reibungslos bewältigt werden.

Spanienverkehr

Auf der Relation Antwerpen ↔ Barcelona El Morrot wurde im Juni 2013 die Anzahl der wöchentlichen Abfahrten von drei auf vier Rundläufe erhöht. Dies wurde notwendig, um der steigenden Verkehrsnachfrage gerecht zu werden, welche wir nach Umsetzung der mit SNCF Fret eingeleiteten Massnahmen zur weiteren Verbesserung und Sicherung der Qualität verzeichneten. Alle Züge dieser Verbindung verkehren auf der neuen UIC-Linie bis nach Barcelona El Morrot. Die Ladeeinheiten müssen an der französisch/spanischen Grenze nicht mehr von Normalspur- auf spanische Breitspurwagen umgeladen werden: ein weiterer Fortschritt zur Verbesserung der Qualität und zur Verringerung von Transportschäden.

Auf der neuen UIC-Linie verkehrt auch der Shuttlezug Busto ↔ Barcelona El Morrot mit zwei Rundläufen pro Woche. Trotz zahlreichen Baustellen in Frankreich konnten Qualität und Pünktlichkeit auf gutem Niveau gehalten werden.

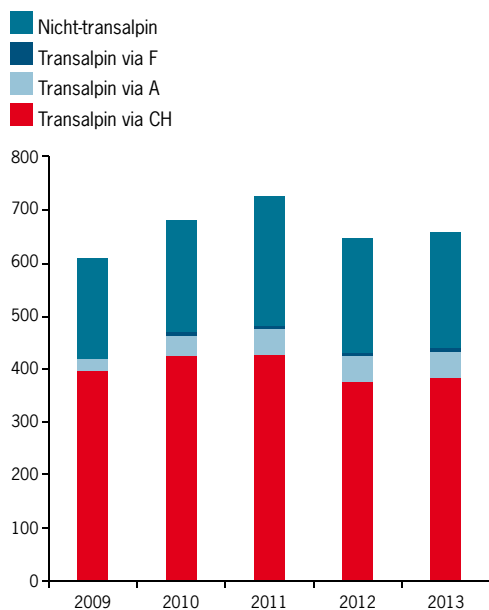
Maritimverkehr

In einem sehr wettbewerbsorientierten Marktumfeld sind die von Hupac beförderten Mengen leicht zurückgegangen. Während der Verkehr mit dem Hafen Antwerpen weitgehend stabil blieb, bestätigte sich auf der Achse Schweiz ↔ Rotterdam die immer eindeutiger Unpaarigkeit zu Lasten der Exporte. Die Konkurrenz zwischen den West- und Nordhäfen spitzte sich weiter zu.

Für die Schweiz bleibt dennoch Rotterdam der wichtigste Importhafen, vor allem für Container ab Fernost. Dank einer täglichen Abfahrt und dem Einsatz von zum Teil «One way»-Extrazügen konnte die nötige Kapazität für das starke Import-Volumen sichergestellt werden.

Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



Betriebliche Ressourcen

Rollmaterial

Im Krisenjahr 2013 passte Hupac ihre betrieblichen Ressourcen erneut an die niedrige Nachfrage an. Die Wagenflotte wurde um knapp 200 Einheiten auf 4.967 Wagenmodule reduziert. Dies entspricht einem Rückgang von 3,9%. Die Bestandsverringerung wurde durch die planmässige, gestaffelte Auflösung von Mietverträgen erwirkt. Ende 2013 betrug der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand nur noch 3,8%.

Im Bereich der Wageninstandhaltung führte Hupac ihre Strategie der Kapazitätssicherung und Produktivitätssteigerung fort. Die Prozesse der Leertwagenzustellung, Komponentenkoordination und Instandhaltungsausführung sind gut eingespielt. Folglich stieg die Wagenverfügbarkeit im Berichtsjahr um drei Prozentpunkte auf 82%. Der Zielwert von 83% konnte im letzten Quartal erreicht und sogar übertroffen werden. Im laufenden Jahr ist mit einer weiteren Erhöhung dieser Kennzahl zu rechnen.

Einen wesentlichen Beitrag zur Wagenverfügbarkeitssicherung leisteten die unternehmenseigenen Werkstätten in Busto Arsizio. Das 2012 eröffnete Radsatzaufarbeitungszentrum hat die anfänglichen Schwierigkeiten überwunden und arbeitet nun nach Plan. Die Anlage ist für zerstörungsfreie Prüfungen sowie für die Reprofilierung und Neubeschreibung der Radsätze ausgerüstet.

Auch die unternehmenseigene Werkstätte für vorbeugende Instandhaltung verzeichnete einen reibungslosen Betrieb. Das Output-Volumen konnte durch verschiedene organisatorische Massnahmen markant erhöht werden.

Das geringe Marktwachstum einerseits und die hohe Wagenverfügbarkeit andererseits bewirkten einen niedrigen Investitionsbedarf im Bereich Rollmaterial. Im Berichtsjahr wurden 17 Wagen im Wert von CHF 2,2 Mio. ausgeliefert. Es handelte sich dabei um Taschenwagen des Typs T5 für Megatrailer. Für das laufende Jahr ist die Auslieferung von rund 40 Doppeltaschenwagen des Typs T3000 vorgesehen.

Traktion

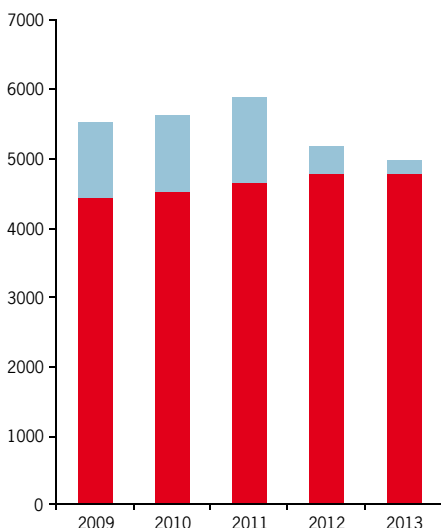
Über 95% des Hupac Verkehrs wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte, welche die Strukturen dieses Geschäftsmodells erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo International, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, Interporto Servizi Cargo, CFI Compagnia Ferroviaria Italiana und Rail Cargo Hungaria.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac SpA baute seine Tätigkeit weiter aus. Neben der Traktion des täglichen Zugs Busto Arsizio ↔ Milano

Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule

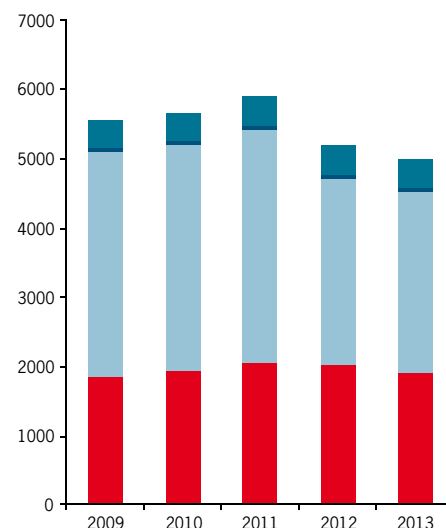
Angemietete Wagen
Eigene Wagen



Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule

Rola Niederflurwagen
Rola Schlafwagen
Tragwagen
Taschenwagen



Smistamento führt das Unternehmen den Zugvorbereitungsservice im Terminal Busto Arsizio-Gallarate aus. Über 90% der abfahrbereiten Züge werden von den Kontrolleuren der Hupac technisch überprüft. Des Weiteren werden die Rangierarbeiten zwischen dem Terminal und der Werkstätte in Busto Arsizio sichergestellt. Im Berichtsjahr wurden verschiedene Leerwagen-Kompositionen in die Partnerwerkstatt Tortona überführt. Rund 40 Mitarbeiter sind in den Bereichen Traktion und Rangierarbeiten beschäftigt.

Terminals

Die Züge der Hupac bedienen rund 70 Umschlagterminals in 15 Ländern Europas. Zahlreiche weitere Terminals können über Zugverbindungen unserer Partner erreicht werden. Im Berichtsjahr sind die Umschlaganlagen Cava Tigozzi bei Cremona sowie Ploiesti bei Bukarest an das Netzwerk der Hupac angeschlossen worden.

In den eigenen Terminals ist es im Berichtsjahr zu keinen grösseren Unregelmässigkeiten gekommen. Die Betriebsleistungen konnten mit hoher Qualität und Zuverlässigkeit erbracht werden. Die Kranverfügbarkeit betrug 98% im Terminal Busto Arsizio-Gallarate sowie jeweils 99% in den Terminals Singen und HTA Hupac Terminal Antwerp.

Informationstechnik

Transporte sind in hohem Mass von der Koordination verschiedener Schnittstellen innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette abhängig. Die Informationstechnik ist daher eines der wichtigsten Assets der Hupac.

Das Unternehmen verfügt über ein zentralisiertes System, an welches alle Aussenstellen sowie rund 60 Terminals in ganz Europa angeschlossen sind. Das Herz bildet die Software Goal (Global Oriented Application for Logistics), eine eigenentwickelte Applikation für die Koordination des gesamten Kombinierten Verkehrs von der Buchung bis zur Rechnungslegung. Verschiedene Terminals und Operateure haben das System übernommen. Zahlreiche Kunden und Partner tauschen ihre Daten mit Hupac via XML über das Datenaustauschsystem Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners) aus. Im Berichtsjahr hat Hupac Datenverbindungen mit rund 25 Unternehmen der Logistikkette (Kunden, Operateure, Bahnen, Terminals) hergestellt.

Für die Kunden ist die lückenlose Verfolgung der Ladeeinheiten ein unverzichtbarer Service. Auf der Basis der Goal-Daten können sie über das web-basierte Kunden-Informationssystem Cesar sämtliche Statusmeldungen abrufen. Mehrwert für die Kunden entsteht auch durch die Integration der Datensysteme. Insbesondere bei grossen Verkehrsvolumen fällt die Wahl auf E-booking- und auf E-billing-Funktionen mit direkter Einspeisung der Daten ins System.

Im Berichtsjahr haben die IT-Spezialisten den Bereich Fleet Management beim Ausbau des ECM-Systems unterstützt. Dazu gehörten Programme für das Komponentenmanagement, die Überwachung und Steuerung der Werkstatttätigkeit und das Handling der administrativen Schnittstellen. Ausserdem wurden verschiedene Aufgaben in den Bereichen Dokumentenverwaltung, Vertragsmanagement und Administration ausgeführt.



Qualität, Produktivität und Sicherheit

Qualität

Im Berichtsjahr hat sich die Pünktlichkeit der Züge, definiert als Verspätung bis zu einer Stunde, gegenüber der Vorjahresperiode weiterhin verbessert. Erneut zeigte sich, dass bei schwacher Konjunktur und geringerem Volumendruck die Qualität des Schienengüterverkehrs steigt.

Die Unterschiede zwischen den Leitungswegen sind jedoch markant. Via Chiasso und via Brenner konnte das strategische Ziel einer 90%igen Qualität erreicht und übertroffen werden. Die Züge via Chiasso verkehrten zu 93% pünktlich (Vorjahr: 90%); auf der Brenner-Achse wurde sogar eine Pünktlichkeitsrate von 95% erzielt (Vorjahr: 89%). Fortschritte konnten auch auf der Lötschberg-Achse mit einer Verbesserung der Pünktlichkeit von 71% auf 74% verzeichnet werden.

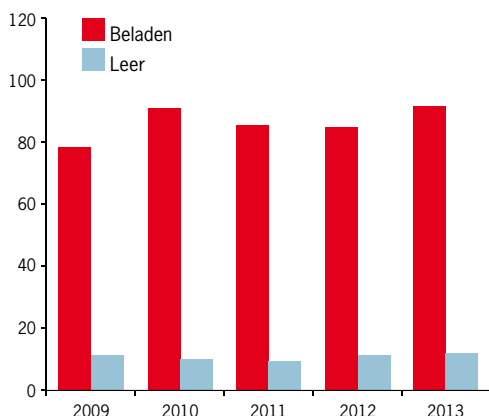
Auf der einspurigen Luino-Achse war die Entwicklung jedoch rückläufig. Nach drei positiven Jahren sank die Pünktlichkeit der Züge von 77% auf 75%. Der Grund dafür waren in erster Linie die knappen Bahnressourcen. Das Problem ist erkannt und wird gemeinsam mit den Bahnpartnern angegangen.

Produktivität

Hupac ist bestrebt, die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs durch stetige Produktivitätssteigerungen zu sichern. Im Berichtsjahr ist die Laufleistung des Rollmaterials, gemessen an den durchschnittlich gefahrenen Kilometern pro beladenen Wagen um 7,9% gestiegen, während die durchschnittlich gefahrenen Leerkilometer um 4,4% zugenommen haben.

Laufleistung der Wagen

Durchschnittliche Kilometer pro Hupac Wagen im Shuttle Net, indiziert; beladen 2006 = 100



Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate konnte die Anzahl der abgefertigten Ladeeinheiten pro Person um 9,8% gesteigert werden. Im Terminal Aarau blieb das Niveau mit einem Zuwachs von 0,5% stabil. Die Produktivität in der Zentrale, gemessen an den Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl, verbesserte sich geringfügig um 0,4%.

Sicherheit

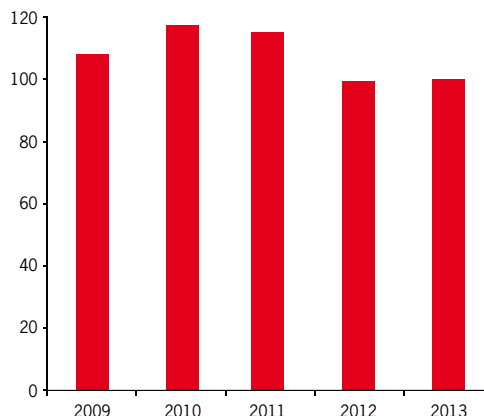
Die Wahrung der betrieblichen Sicherheit gehört zu den obersten strategischen Zielen der Hupac. Die Vermeidung von Unfällen in den Terminals und auf den Bahnstrecken, die Vermeidung oder Folgenminderung von Betriebsunterbrechungen sowie die Unversehrtheit der anvertrauten Ladeeinheiten sind die übergeordneten Schutzziele des Unternehmens.

Hupac unterstützt die Null-Fehler-Strategie des Bahnsystems und wendet zahlreiche Vorkehrungen und Vorsichtsmassnahmen an, um eine hohe Sicherheit zu gewährleisten. Alle Fahrzeuge, Ladeeinheiten und Bahnwagen werden systematischen Kontrollen von der Abfahrt bis zur Destination unterzogen. Die Prozesse sind mit den Terminal- und Bahnpartnern abgestimmt und werden periodisch überprüft.

Im Berichtsjahr wurde das Sicherheitsmanagement überprüft und weiterentwickelt. Im Fokus standen das Notfallmanagement, die interne und externe Schulungstätigkeit sowie die Sicherheitsauditierung. Ausserdem wurde die systematische Erfassung und Auswertung von betrieblichen Unregelmässigkeiten gestärkt, um die Ergreifung präventiver Massnahmen zu unterstützen. Im laufenden Jahr werden weitere automatische Kontrollen im Goal-System eingeführt, um sicherheitskritische Situationen zuverlässig zu verhindern.

Produktivität in der Zentrale

Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl in Chiasso, indiziert; 2004 = 100



Kunden

Zusammensetzung des Kundenkreises

Die Kunden von Hupac sind Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen; im maritimen Verkehr kommen auch Seehafenspediteure und Reedereien hinzu. Meist handelt es sich um mittlere bis grössere Firmen. Diese investieren in Strassenfahrzeuge, die für den Kombinierten Verkehr geeignet sind, und verfügen über die notwendigen organisatorischen Strukturen für die Abwicklung des Kombinierten Verkehrs.

Die Kunden der Hupac stammen aus allen Teilen Europas. Viele Kunden sind auch Aktionäre. Die Kundentreue ist sehr hoch; einige Kunden arbeiten seit der Unternehmensgründung Ende der sechziger Jahre mit Hupac zusammen.

Kundenpolitik

Hupac will ihre Marktstellung stärken, indem sie ihre Geschäftspolitik auf die Wünsche und Erwartungen der Kunden ausrichtet und die Qualität ihrer Dienstleistungen durch Optimierung der eigenen Ressourcen steigert. Hupac unternimmt grosse Anstrengungen, um neue Kunden für den Kombinierten Verkehr zu gewinnen, beispielsweise durch die Erarbeitung geeigneter Logistiklösungen im Rahmen ihres Netzwerks, durch Unterstützung der Kunden bei der Beschaffung und Kodifizierung geeigneter Fahrzeuge und durch Beratung in der Anfangsphase.

Hupac macht die Kundennähe auf allen Ebenen zu ihrer Unternehmensphilosophie. Im Berichtsjahr wurde der Traffic Viewer in Betrieb genommen, ein webbasiertes Tool, mit dem die Kunden einen individuellen Überblick über die Situation ihrer Sendungen im Verkehrsnetz der Hupac haben. Der Traffic Viewer greift auf eine Datenbank sämtlicher Verkehrsunregelmässigkeiten zurück. Des Weiteren wurde ein neuer, datenbankgestützter Prozess für das Schadenmanagement eingeführt.

Lieferanten

Zusammensetzung der Lieferanten

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

Lieferantenpolitik

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

Wahl der Lieferanten

Die Auswahlkriterien der Lieferanten stellen sicher, dass die Anforderungen des Unternehmens bezüglich Transparenz, Kontinuität, Zuverlässigkeit

und Wirtschaftlichkeit erfüllt werden. Weitere Bewertungs- und Auswahlkriterien gewährleisten, dass die Lieferfirmen die gesetzlichen Auflagen in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit erfüllen. Besonderes Augenmerk richtet Hupac hierbei auf Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs und der Emissionen und auf die umweltgerechte Entsorgung des Materials.

Workshops mit Partnern

Die Ausweitung des Verkehrsnetzes erfordert die systematische Anpassung von Arbeitsprozessen in den Bereichen Betrieb, Technik und Informatik. Im Berichtsjahr fanden zahlreiche Workshops und Ausbildungen mit unseren Partnern statt. So sichern wir europaweit einheitliche Abläufe.

Noch viel Verbesserungspotenzial liegt in der Zusammenarbeit mit den Bahnen. Im Fokus steht sowohl die Verbesserung der Servicequalität als auch die Steigerung von Effizienz und Produktivität. Mit verschiedenen Bahnen hat Hupac Massnahmen eingeleitet, um die Prozesse noch enger zu verzahnen und die Ressourcen noch rationeller einzusetzen.

Entwicklung der 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 soll sich SBB Cargo International als starke, schlanke Güterbahn etablieren. Dies belebt den Markt und schafft weitere Verlagerungsimpulse.

Die Zusammenarbeit mit SBB Cargo International verlief erfolgreich. Die für Hupac durchgeführten Verkehre konnten ausgebaut werden. Ein Schwerpunkt der strategischen Zusammenarbeit ist die Vorbereitung auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.

Crossrail AG, Muttenz

Crossrail ist eine der wenigen Privatbahnen, die nach der Konsolidierungsphase der letzten Jahre noch Bestand hat. Der Anteil der Hupac an Crossrail beträgt 25%.

Cemat SpA, Mailand

Hupac pflegt seit den siebziger Jahren eine enge Zusammenarbeit mit Cemat und ist seit Jahrzehnten im Aktionariat des italienischen Kombi-Operateurs vertreten. Am Ende des Berichtsjahres hielt Hupac unverändert einen Kapitalanteil von 34,5%.

Im Berichtsjahr konnte Hupac die Zusammenarbeit mit Cemat intensivieren. Die gemeinsam betriebenen Verkehre entwickelten sich positiv.

RAIpin AG, Olten

Hupac ist gemeinsam mit SBB, BLS und Trenitalia Gründungsgesellschafter des 2001 etablierten Kombi-Operateurs für den begleiteten kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Ihr Kapitalanteil betrug am Ende des Berichtsjahres unverändert 33,1%.

Im Auftrag der RAIpin führt Hupac zahlreiche Aufgaben wie den Kundendienst, die Disposition und die Fakturierung der Rollenden Autobahn auf der Lötschberg- und der Gotthardachse durch. Daneben betreibt sie den Terminal Lugano und den Terminal Novara über die Tochtergesellschaft Fidia. Im Berichtsjahr vermietete Hupac 426 Niederflurwagen sowie 26 Begleitwagen an RAIpin.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen

Die 1999 gegründete Joint Venture Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH betreibt den Terminal Singen. Rund 50 Züge verkehrten wöchentlich über diese Drehscheibe. Im Berichtsjahr wurde Sabine Wolf zur Co-Geschäftsführerin als Vertreterin des Gesellschafters DB Intermodal Services ernannt.

Terminal Alptransit Srl, Mailand

Im November 2013 gründeten FS Logistica und Hupac die Terminal Alptransit Srl mit paritätischen Anteilen. Hauptzweck der Gesellschaft ist die Planung des Terminalprojekts Milano Smistamento. Ende 2013 wurde das Finanzierungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Bei Annahme des Gesuchs und ausreichender Finanzierung durch den Bund wird das Terminalprojekt umgesetzt. Es ist mit einer Bauzeit von zwei Jahren zu rechnen.

Combinant NV, Antwerpen

Anfang 2009 beteiligte sich Hupac gemeinsam mit BASF und IFB an der belgischen Terminal-Gesellschaft Combinant mit einem Anteil von 35%. Ziel war die Sicherung von Terminalkapazitäten im strategisch wichtigen Antwerpener Hafengebiet.

Der 2010 in Betrieb genommene Terminal entwickelte sich plangemäss. Durch die Wirtschaftskrise blieb das Sendungsaufkommen jedoch hinter den Erwartungen zurück. Im Berichtsjahr wickelte Hupac 60 Züge pro Woche über den Combinant-Terminal ab.

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen AG, Ludwigshafen

An der Betreiber-Gesellschaft 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 und Polen. Pro Woche verkehren rund 100 Hupac Züge über diese Drehscheibe.

DIT Duisburg Intermodal Terminal AG, 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 50 Züge wöchentlich über diesen Terminal.

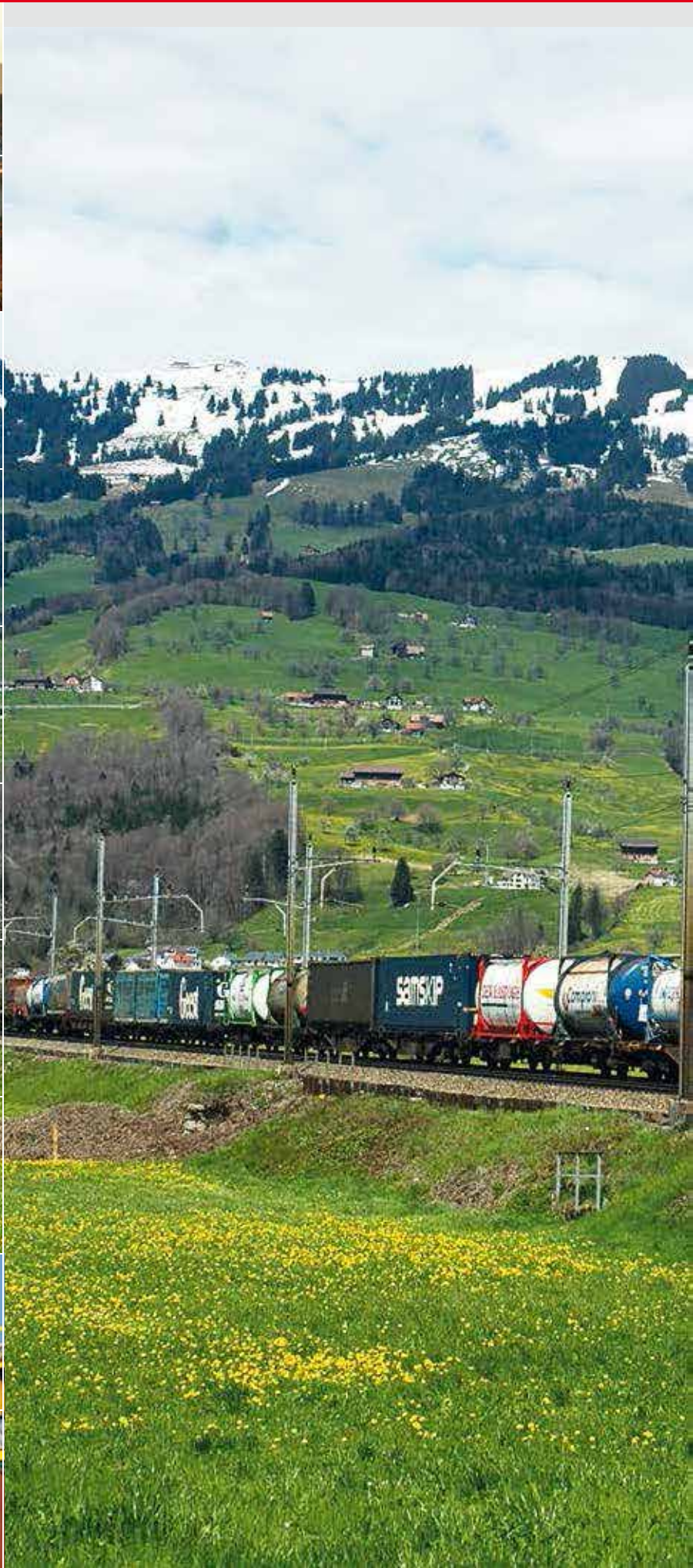
CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles

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



Die Umweltverantwortung der Hupac

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



Umweltleistungen

Durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf das Verkehrsnetz der Hupac wurden im Berichtsjahr rund 750.000 Tonnen CO₂ sowie rund 8,8 Milliarden Megajoule Energie im Vergleich zum reinen Strassentransport (gemäss Umweltrechner www.ecotransit.org) eingespart.

Auch im eigenen Handlungsfeld setzt sich Hupac für umweltgerechtes Handeln ein, unterstützt durch ihr Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001. Im Mittelpunkt stehen die Umschlags- und Rangiertätigkeit in den Terminals, das Flottenmanagement und die administrativen Bereiche.

Schutz vor Unfällen mit Umweltbelastungen

Die Produktion der Hupac ist infrastrukturell und organisatorisch so ausgelegt, dass das Risiko eines Unfalls mit Folgen für Mensch und Umwelt möglichst gering ist. Die angewandten Massnahmen entsprechen den gültigen Bestimmungen und überschreiten in vielen Fällen die gesetzlichen Anforderungen.

Im Bereich Rollmaterial setzt Hupac auf ein Konzept der vorbeugenden Instandhaltung. Alle Bahnwagen durchlaufen verschiedene Überprüfungs- und Wartungsschritte in definierten Intervallen. Damit ist eine sichere Zirkulation des Rollmaterials gewährleistet.

Prävention ist auch im Terminalbereich das Leitmotiv. Die Betriebssoftware Goal ist mit Kontrollfunktionen ausgestattet, die ein fehlerhaftes Beladen des Zugs verhindern. So werden Risiken für den Bahnverkehr wirksam verhindert.

Die Terminals der Hupac Gruppe verfügen über eine Reihe aktiver und passiver Sicherheitsmassnahmen:

- ▶ Versiegelung des Bodens zum Schutz des Grundwassers
- ▶ Absperrbares Abwassersystem: Bei einem Verlust von Schadstoffen während eines Regenfalls wird das verschmutzte Wasser in ein Rückhaltebecken geleitet, um es vom restlichen Wasser zu trennen.
- ▶ Sicherer Betrieb im Umschlagbereich durch elektrische Portalkräne.

Der Terminal Busto Arsizio-Gallarate ist für ein hohes Umschlagvolumen ausgelegt und verfügt über zusätzliche präventive Sicherheitsvorrichtungen, wie zum Beispiel eine elektronische Signal- und Bedien-/Steueranlage für den internen Bahnverkehr und eine zentralisierte elektronische Steuerung aller Sicherheitsvorrichtungen.

In allen Bereichen setzt Hupac auf den Faktor Mensch. Die Mitarbeiter werden regelmässig sensibilisiert und geschult, um Risiken am Arbeitsplatz zu erkennen und wirksam zu begegnen.

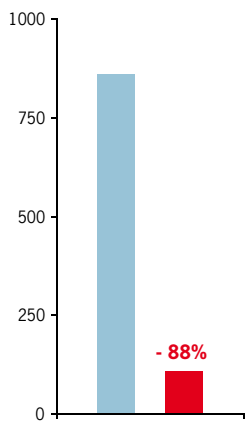
Gefahrguttransporte

Gefahrgüter sind ein wichtiger Teil unserer Wirtschaft und aus vielen Bereichen des täglichen Lebens nicht mehr wegzudenken. Grundstoffe für die industrielle Fertigung, Heizöl, Treibstoff, medizinische Gase, Pflanzenschutzmittel – all diese Güter dürfen nur unter Beachtung bestimmter Sicherheitsvorkehrungen befördert werden. Für den Transport von Gefahrgut ist die Bahn besonders geeignet. Im Kombinierten Verkehr wenden

CO₂-Emissionen

Tonnen in 1000

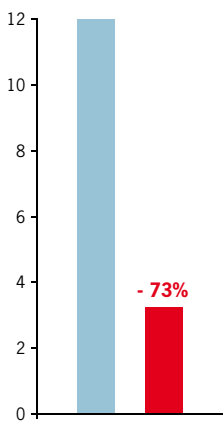
■ Zum Vergleich: Strasse
■ Hupac Verkehr



Energieverbrauch

Mia. Megajoule

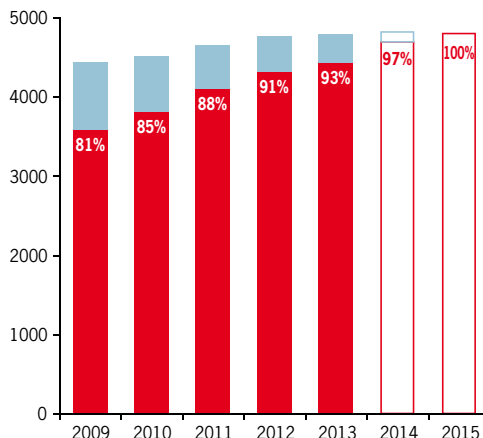
■ Zum Vergleich: Strasse
■ Hupac Verkehr



Lärmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule

■ Ohne K-Sohlen
■ Mit K-Sohlen



Strassentransporteur, Kombi-Operateur und Bahnunternehmen einheitliche Sicherheitsregeln und -prozeduren an und erzielen dank dieser engen Zusammenarbeit einen hohen Standard.

Hupac betreut dieses Verkehrssegment, welches 15% des gesamten Verkehrsvolumens beträgt, mit grösster Sorgfalt. Eine eigene Fachstelle, geleitet von einem Gefahrgut-Beauftragten, der nach der EU-Richtlinie 96/35 ernannt und ausgebildet wurde, setzt die einschlägigen Bestimmungen in allen Bereichen der Unternehmensgruppe um, berät die Kunden und schult die Mitarbeitenden.

Das Gefahrgutmanagementsystem der Hupac sieht eine genaue Aufzeichnung und Beurteilung aller Unfälle und Vorkommnisse vor. Im Berichtsjahr ereigneten sich keine Unfälle mit Gefahrgut, bei denen Personen oder Sachen zu Schaden kamen. Seit Jahrzehnten ist der Bereich Gefahrgut der Hupac somit unfallfrei.

Als Vorkommnisse gelten kleinere Unregelmässigkeiten, die zumeist von den Spezialisten der Transportunternehmen behoben werden können, wie beispielsweise undichte Behälter mit Geruchsentwicklung oder tropfenartigem Austritt von Flüssigkeit.

Während zahlreicher Kontrollen werden mögliche Unregelmässigkeiten systematisch aufgespürt, erfasst und ausgewertet. Im Berichtsjahr ist die Anzahl der Unregelmässigkeiten in etwa konstant geblieben. Auf den Terminals wurden 56 Vorkommnisse gemeldet (Vorjahr: 49), im Bahnnetz waren es 26 (Vorjahr: 30).

Lärmsanierung der Güterwagen

Die Senkung der Lärmemissionen des Bahnverkehrs ist ein wichtiges Anliegen des Umweltschutzes. Hupac passt ihren Wagenpark systematisch an die Vorgaben zur Lärmbekämpfung an und nimmt eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung und Implementierung der sogenannten Flüsterbremse ein.

Ende 2013 waren 93% (Vorjahr: 91%) der Hupac-eigenen Bahnwagen mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Im

Unterschied zu den alten Metallbremsen aus Grauguss wird durch diese sogenannte K-Sohle die Lauffläche der Räder nicht aufgeraut. Sie bleibt glatt, wodurch der Zug um bis zu 10 Dezibel leiser fährt.

Während Neuwagen bereits mit lärmarmen Bremsen ausgestattet sind, werden die älteren Modelle während des planmässigen Aufenthalts in der Werkstatt umgebaut und mit Kunststoffbremssohlen versehen. Im Berichtsjahr wurden rund 100 Wagen lärmsaniert; 2015 soll die Lärmsanierung abgeschlossen sein. Die Kosten für diese Massnahme trägt der Bund.

Eine weitere Reduzierung des Lärmwerts wird mit Scheibenbremsen erzielt. Im Sommer 2014 wird Hupac vier Wagen auf diese neue Technik umrüsten lassen. Eine erste Wagenserie mit Scheibenbremsen wird im laufenden Jahr bestellt.

Verbrauchs- und Emissionsreduzierung

Bei Investitionen in Anlagen und Betriebseinrichtungen wie Bahnwagen, Kräne und Lokomotiven berücksichtigt Hupac auch Umweltaspekte, wie dies im Umweltmanagementsystem vorgesehen ist. Bevorzugt werden die bestmöglichen Lösungen in Hinblick auf die Lärminderung sowie die Verringerung des Schadstoffausstosses und des Energieverbrauchs.

Effiziente Abläufe in den Terminals reduzieren die Umweltbelastung. Hupac misst daher die relevanten Aktivitäten wie Kranungen und Rangiermanöver und leitet Massnahmen ein, um durch den rationalen Einsatz der Ressourcen eine geringe Umweltbelastung bei hoher Leistungsqualität zu erzielen.

Biotope Busto Arsizio-Gallarate und Singen

Die Umweltverträglichkeit der Terminalanlagen Busto Arsizio-Gallarate und Singen wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Die mit dem Regenwasser der Terminals gespeisten Feuchtbiopte werden regelmässig gewartet und entwickeln sich plangemäss.



Die gesellschaftliche Verantwortung

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

Zusammensetzung

Ende 2013 betrug die Anzahl der Mitarbeitenden 405 Personen (Vorjahr: 400). Davon entfielen 168 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 211 Personen auf die Tochtergesellschaften in Italien und 26 Personen auf die Filialen in Deutschland, Holland, Belgien und Russland. Der Anteil der Frauen stieg von 15% auf 16%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit betrug 14,7 Jahre.

Weiterbildung

Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt. In Chiasso und in Busto Arsizio wurden interne Fremdsprachenkurse sowie Kurse über Sicherheit und Rollmaterial abgehalten. Weitere Schulungen betrafen IT-Anwendungen und administrative Prozesse. Verschiedene Mitarbeitende besuchten externe Kurse für besondere Weiterbildungsanforderungen.

Hupac setzt auf eine praxisorientierte Aus- und Weiterbildung. So lernen die Mitarbeitenden die betrieblichen Wertschöpfungsprozesse kennen. Sie sind für betriebspraktische Aufgaben gerüstet und flexibel einsetzbar. Im Berichtsjahr nahmen fünf Mitarbeitende an Job-Rotation-Programmen mit Aufenthalt in den Aussenstellen und Filialen teil. Zahlreiche Kurz-Stages innerhalb des Unternehmens förderten das bereichsübergreifende Denken.

2013 wurde in Chiasso die Ausbildung von weiteren drei Lehrlingen zum kaufmännischen Angestellten aufgenommen. Insgesamt bildet Hupac nun sechs Lehrlinge aus.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

Hupac sorgt für sichere, gesunde Arbeitsplätze in Erfüllung der geltenden Bestimmungen. Geeignete Infrastrukturen und Arbeitsmittel sowie ständige Ausbildung und Unterweisung sorgen für ein hohes Niveau der Arbeitssicherheit. Im Berichtsjahr ereigneten sich 14 Arbeitsunfälle mit 243 Ausfalltagen. Die Anzahl der Arbeitsunfalltage je Mitarbeitender hat sich damit gegenüber dem Vorjahr leicht verringert.

Interne Kommunikation

Im Berichtsjahr führte Hupac ihre dialogorientierte interne Kommunikation fort mit dem Ziel, alle Mitarbeitenden konstant und aus erster Hand über den Markt, die Situation des Unternehmens und die ergriffenen Massnahmen zu orientieren. Im Jahresverlauf organisierte die Unternehmensspitze zahlreiche Treffen mit der Belegschaft in allen Niederlassungen.

Mitarbeitendenzufriedenheit

Hupac nutzt das jährliche Mitarbeitendengespräch zur Ermittlung der Mitarbeitendenzufriedenheit und bedient sich hierzu eines Fragebogens, dessen Skala von 1 bis 100 reicht. In der Hupac Zentrale in Chiasso sank der Mittelwert von 83 auf 82. In der italienischen Tochtergesellschaft Hupac SpA wurde ein Wert von 75 erreicht (Vorjahr: 77).

Personal der Hupac Gruppe

Anzahl der Mitarbeitenden



Verlagerungspolitik

Verantwortung für die Mobilität der Zukunft

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

Im Jahr 2013 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 381.000 Strassensendungen bzw. 7,1 Millionen Nettotonnen auf. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will Hupac ihre starke Stellung unter Ausnützung der neuen Infrastrukturen weiter ausbauen und somit aktiv die schweizerische Verlagerungspolitik unter der Prämisse der Nachhaltigkeit unterstützen.

Öffentliche Finanzierungshilfen

Der Bund sieht verschiedene Fördermittel für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene vor. Mit Mitteln aus der Mineralölsteuer erfolgt einerseits ein Beitrag zur Terminalinfrastrukturfinanzierung, weil die Wirtschaftlichkeit von Umschlaganlagen bei einer Finanzierung am Kapitalmarkt nicht gewährleistet ist. Andererseits können die Operateure im intermodalen Verkehr – insbesondere im Alpen transit – die Kosten nicht voll durch Markterlöse abdecken. Aufgrund verschiedener Gesetzesgrundlagen unterstützt der Bund deshalb die Anbieter von Dienstleistungen im intermodalen Verkehr in finanzieller Hinsicht.

Für zahlreiche Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG, 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 von Busto Arsizio auf den Gemeindegebieten von Gallarate und Busto Arsizio (gemäss Schlussabrechnung von 2006)
- ▶ HTA Hupac Terminal Antwerp
- ▶ Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate (gemäss Schlussabrechnung von 2012)

Die Terminals sind diskriminierungsfrei zugänglich und werden von verschiedenen Operateuren genutzt. Im Berichtsjahr waren dies neben Hupac die Partner Cemmat und Kombiverkehr, P&O Ferrymasters sowie TX Logistics.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2013 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 70,4 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 5,2 Mio. veranschlagt (s. Tabelle).

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 haben im Jahr 2013 gegenüber 2012 im Durchschnitt um 3,5% abgenommen.

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

Werte in 1000 CHF

Jahre	2013	2014-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2013-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.856	3.645 - 3.856	2.599 - 2.662	1.470 - 1.551	65	70.401
Zinsen	460	102 - 537	9 - 64			5.199
Total	4.316	3.747 - 4.308	2.608 - 2.666	1.470 - 1.551	65	75.600

Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen

Für Hupac ist ein konstruktives, offenes Verhältnis zu den schweizerischen und europäischen Institutionen ein vorrangiges Ziel. Das Unternehmen empfängt Gäste und Delegationen aus der Schweiz und aus ganz Europa und erläutert ihnen die Funktionsweise des Kombinierten Verkehrs und des Terminals in Busto Arsizio-Gallarate.

Auch auf institutioneller Ebene leistet Hupac einen Beitrag zur Weiterentwicklung des umweltfreundlichen Schienengüterverkehrs. Die jahrzehntelange Erfahrung des Unternehmens ist bei der Ausgestaltung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen geschätzt und gefragt.

Hupac ist aktives Mitglied zahlreicher Branchenverbände. Im Berichtsjahr waren dies:

- ▶ Astag, Bern
- ▶ Litra, Bern
- ▶ Propeller Club, Basel
- ▶ VAP, Zürich
- ▶ VöV, Bern
- ▶ ECTA, Brüssel
- ▶ ERFA, Brüssel
- ▶ UIRR, Brüssel
- ▶ VPI, Hamburg
- ▶ Assoferr, Mailand
- ▶ Assologistica, Mailand
- ▶ Camera di Commercio Svizzera in Italia, Mailand
- ▶ ANITA, Rom
- ▶ CIFI, Rom
- ▶ Coordination Council on Trans-Siberian Transport, Moskau

Darüber hinaus wirkt Hupac in verschiedenen Arbeitsgruppen zu zumeist technischen Fragen mit.

In der Schweiz wurden im Berichtsjahr zahlreiche verkehrspolitische Dossiers bearbeitet. Die Stellungnahmen der Hupac sind im Internet veröffentlicht. In der Folge fassen wir die wichtigsten Punkte zusammen.

▶ Gesamtkonzeption Schienengüterverkehr in der Fläche, Vernehmlassung Juli 2013: Die Gesamtkonzeption soll die Voraussetzungen für eine künftige Eigenwirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs schaffen. Von einer Anschubfinanzierung neuer Bahn-Produkte durch den Bund ist abzusehen. Fördermittel für Güterverkehrsanlagen sollen nur ab einer gewissen Mindestgrösse bzw. Mindestmenge gewährt werden. Die heutige Ungleichbehandlung zwischen KV-Terminal und Freiverlad mit Kran muss aufgehoben werden. Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan sollen mit den Nachbarländern abgestimmt sein. Ein aktiver Regulator muss die diskriminierungsfreie Bewirtschaftung des Netzes im Interesse der Öffentlichkeit überwachen.

▶ Terminalstrategie, Mediationsverfahren des Bundes: Hupac unterstützt die Priorisierung des Standorts Basel Nord mit einem etappierten Ausbau entsprechend der Verkehrsentwicklung. Die Anlage muss als Konsolidierungspunkt sowohl für den Maritim- als auch für den Kontinentalverkehr ausgelegt sein. Das Handling von Trailern und Wechselbehältern muss zwingend eingeplant werden. Die Trägerschaft und die Betreiberschaft des Terminals sind offen und diskriminierungsfrei auszugestalten.

▶ Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse: Im Berichtsjahr standen die Südanschlüsse zum Gotthard-Basistunnel erneut im Mittelpunkt. Gemeinsam mit Branchenvertretern hat Hupac die Öffentlichkeit in der Schweiz und in Italien für diese wichtige Frage sensibilisiert und die beteiligten Institutionen im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt.

Auch auf lokaler Ebene engagiert sich Hupac im gesellschaftlichen Umfeld. Trotz der gegenwärtigen Wirtschaftskrise konnte Hupac eine kleine Anzahl von Projekten und Vereinen unterstützen. Vertreten war insbesondere der Breiten- und Jugendsport.



Jahresrechnungen

Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2013 und 2012

Beträge in 1 000 CHF	2013	2012
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	480 199	454 499
Andere Erlöse	69 216	69 630
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	(448 601)	(425 483)
Bruttogewinn	100 814	98 646
Personalaufwand	(32 771)	(31 783)
Allgemeiner Aufwand	(11 744)	(9 845)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(44 244)	(43 707)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	585	667
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(23)	(170)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	12 617	13 808
Finanzertrag	297	604
Finanzaufwand	(2 480)	(2 844)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(394)	(4 686)
Währungsdifferenzen	(179)	(600)
Ordentliches Betriebsergebnis	9 861	6 282
Betriebsfremder Ertrag	115	512
Ausserordentlicher Ertrag	45	909
Ausserordentlicher Aufwand	(39)	(589)
Gewinn vor Steuern	9 982	7 114
Steuern	(3 109)	(2 595)
Jahresgewinn	6 873	4 519
Minderheitsanteile	(310)	(129)
Jahresgewinn der Gruppe	6 563	4 390

Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2013

Im Jahr 2013 sind die *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 5,7% auf CHF 480,2 Mio. angestiegen.

Die Position *Andere Erlöse* setzt sich Betriebsbeiträgen sowie aus Beiträgen bei Einsatz von lärmarmem Rollmaterial zusammen und betrug im Berichtsjahr 2013 gut CHF 69,2 Mio., was einer Verminderung gegenüber dem Vorjahr von 0,6% entspricht.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* sind gegenüber dem Vorjahr um 5,4% auf rund CHF 448,6 Mio. angestiegen. Der *Bruttogewinn* hat gegenüber dem Vorjahr um 2,2% zugenommen.

Der *Personalaufwand* ist im Berichtsjahr 2013 gegenüber dem Vorjahr um 3,1% höher ausgefallen. Die Position *Allgemeiner Aufwand* ist gegenüber dem Vorjahr um 19,3% angestiegen.

Der *Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen* präsentiert sich im Berichtsjahr 2013 im Betrag von gut CHF 44,2 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 1,2% entspricht.

Der *Finanzertrag* hat sich gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 0,3 Mio. verringert, während der *Finanzaufwand* aufgrund einer kleineren Verschuldung bei den Banken um 12,8% auf knapp CHF 2,5 Mio. abgenommen hat. Der *Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften* ist im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 4,3 Mio. besser ausgefallen. Die *Währungsdifferenzen* zeigen gegenüber dem Vorjahr ein um rund CHF 0,4 Mio. besseres Ergebnis.

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2013 und 2012

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
AKTIVEN			PASSIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN			FREMDKAPITAL		
			Kurzfristiges Fremdkapital		
Flüssige Mittel	53 814	22 931	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	15 214	13 520
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	62 911	57 366	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	47 696	45 941
- gegenüber Dritten	53 212	48 965	- gegenüber Dritten	47 360	45 197
- gegenüber Aktionären	9 699	8 401	- gegenüber Aktionären	336	744
Andere Forderungen	13 446	15 156	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	5 899	3 828
Lager/Werkstattinventar	3 448	3 516	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	46 177	44 940
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	24 854	25 818	Kurzfristige Rückstellungen	41	37
Total Umlaufvermögen	158 473	124 787	Total kurzfristiges Fremdkapital	115 027	108 266
			Langfristiges Fremdkapital		
			Langfristige Verbindlichkeiten	147 621	156 428
			Langfristige Rückstellungen	61 696	57 552
			Latente Steuerschulden	1 758	2 530
			Total langfristiges Fremdkapital	211 075	216 510
			Total Fremdkapital	326 102	324 776
			Minderheitsanteile	614	332
			EIGENKAPITAL		
ANLAGEVERMÖGEN			Aktienkapital	20 000	20 000
Finanzanlagen	38 028	37 893	Reserven	65 767	62 718
- Beteiligungen	32 819	32 766	Eigene Aktien	(1 468)	(1 408)
- Andere finanzielle Aktiven	4 785	4 736	Umrechnungsdifferenzen	(9 742)	(10 317)
- Latente Steuerguthaben	424	391	Jahresgewinn der Gruppe	6 563	4 390
Sachanlagen	201 969	222 740	Total Eigenkapital	81 120	75 383
- Anzahlungen für Sachanlagen	224	481			
- Technische Anlagen	23 380	23 183	Total Passiven	407 836	400 491
- Rollmaterial	60 342	78 035			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	12 830	13 321			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	98 797	101 449			
- Andere Sachanlagen	6 396	6 271			
Immaterielle Anlagen	9 366	15 071			
Total Anlagevermögen	249 363	275 704			
Total Aktiven	407 836	400 491			

Nach Berücksichtigung der betriebsfremden und ausserordentlichen Positionen sowie nach Abzug der Steuern und nach Verrechnung der Minderheitsanteile weist die Hupac Gruppe im Jahr 2013 einen Jahresgewinn von knapp CHF 6,6 Mio. aus, was einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 49,5% entspricht.

Die Hupac Intermodal AG, die aus Umsatzbetrachtung weitaus wichtigste Gesellschaft der Hupac Gruppe, schliesst das Geschäftsjahr 2013 mit einem Verlust von rund CHF 0,6 Mio. (Vorjahr: Verlust von rund CHF 0,7 Mio.) ab.

Konsolidierte Geldflussrechnung 2013 und 2012

Beträge in 1 000 CHF	2013	2012
Konzernergebnis	6 563	4 390
Abschreibung Sachanlagen	34 043	39 728
Abschreibung immaterielle Anlagen	4 129	1 860
Veränderung Rückstellungen	3 258	581
Übrige nicht monetäre Transaktionen	(2 323)	(956)
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(562)	(183)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	394	4 686
Minderheitsanteile	309	130
Veränderung des Inventars	101	88
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	(2 619)	6 014
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	6 672	(3 086)
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	49 965	53 252
Investition in Sachanlagen	(9 719)	(33 310)
Desinvestition von Sachanlagen	1 581	11 451
Investition in immaterielle Anlagen	(561)	(4 572)
Investition in Finanzanlagen	(245)	(17 667)
Desinvestition von Finanzanlagen	0	202
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	65	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(8 879)	(43 896)
Veränderung der langfristigen Guthaben	(74)	(4 204)
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	(8 933)	(6 638)
Eigene Aktien	(60)	152
Dividenden	(1 174)	(1 571)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(10 241)	(12 261)
Veränderung	30 845	(2 905)
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	22 931	25 860
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	38	(24)
Flüssige Mittel am Ende der Periode	53 814	22 931

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2013

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 2013 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 3,2 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 50% und gleichzeitig die Stimmenmehr-

heit 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. Für Joint-Ventures wird die Equity-Methode angewendet. Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden Beteiligungen von geringer Bedeutung.

Konsolidierungsmethode

Aktiven und Passiven sowie Aufwand und Ertrag der in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften werden voll erfasst. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäss der "purchase method". Danach wird die Differenz zwischen dem Kaufpreis einer erworbenen Gesellschaft und dem Marktwert ("fair value") der dabei übernommenen Nettoaktiven als Goodwill aus Akquisitionen aktiviert und innerhalb von 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

Voll- oder quotenkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2013	31.12.2012
Hupac AG, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal AG, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	EUR	2 040 000	95,57	95,55
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand: - Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	CHF	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, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	EUR	4 480 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Centro Intermodale SpA, Mailand: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	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

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2013	31.12.2012
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
RAlpin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
Crossrail AG	Muttenz (Schweiz)	25,00	25,00
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

Dividenden werden aufgerechnet und den Reserven zugeordnet. Anteile von Minderheitsaktionären am Eigenkapital werden in der Bilanz und Anteile am Erfolg in der Erfolgsrechnung separat ausgewiesen.

Für die 50% Beteiligung an Terminal Singen TSG GmbH wird die Equity-Methode angewandt.

Fremdwährungsumrechnung

Bei den Einzelgesellschaften werden Transaktionen in fremder Währung zu Tageskursen umgerechnet und verbucht. Die daraus entstehenden Kursdifferenzen sind in der Erfolgsrechnung ausgewiesen. Salden in fremder Währung am Jahresende werden zu aktuellen Wechselkursen umgerechnet. Daraus resultierende Kursdifferenzen werden erfolgswirksam verbucht. Für nicht realisierte Kursgewinne

wurde eine Rückstellung gebildet.

In der konsolidierten Jahresrechnung werden Aktiven und Passiven der ausländischen Beteiligungsgesellschaften zum Jahresendkurs in Schweizer Franken umgerechnet. Die Umrechnung der Erfolgsrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs des Geschäftsjahres. Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung der Bilanz zu Jahresendkursen und der Erfolgsrechnung zu Durchschnittskursen werden erfolgsneutral der im Eigenkapital geführten Umrechnungsdifferenz zugerechnet.

Erlöse aus Lieferungen und Leistungen

Umsätze aus Lieferungen und Leistungen werden bei Leistungserfüllung gebucht. Der Umsatz wird exklusive Mehrwertsteuer und nach Abzug der an

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2013	31.12.2012	2013	2012
CHF/EUR	1,2264	1,2072	1,2308	1,2053
RUB/CHF	0,02714	0,02996	0,0291	0,0302

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2012	20 000	64 179	(1 560)	(10 218)	72 401	203
Umrechnungsdifferenzen				34	34	
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				(133)	(133)	
Anpassung Eigenkapital		110			110	
Verkauf eigene Aktien			152		152	
Dividende Muttergesellschaft		(1 571)			(1 571)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2012		4 390			4 390	129
Saldo am 31. Dezember 2012	20 000	67 108	(1 408)	(10 317)	75 383	332
Umrechnungsdifferenzen				280	280	(28)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				295	295	
Anpassung Eigenkapital		(167)			(167)	
Kauf eigene Aktien			(60)		(60)	
Dividende Muttergesellschaft		(1 174)			(1 174)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2013		6 563			6 563	310
Saldo am 31. Dezember 2013	20 000	72 330	(1 468)	(9 742)	81 120	614

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	8 752	8 615
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	80 347	82 450
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten	25	0
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	132 458	123 384
5. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	502	578

Eigene Aktien

Namenaktien	2013	2012
Anfangsbestand per 01.01.	361	400
- Käufe	88	0
- Verkäufe	(71)	(39)
Endbestand per 31.12.	378	361

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

Kunden gewährten Rabatte und Preisminderungen ausgewiesen. Die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen umfassen den Umsatz mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten für erbrachte Leistungen im Verkehrsnetz der Hupac, sowie für Wagenvermietung ausserhalb dieses Verkehrsnetzes, Logistikdienstleistungen und Verschiedenes.

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).

Risikobeurteilung

Der gruppenweite Risikobeurteilungsprozess besteht darin, dem Verwaltungsrat der Hupac AG die festgestellten Risiken und die eingeleiteten Massnahmen zu deren Bewältigung zu melden. Die Vorgehensweisen und Tätigkeiten zur Identifizierung der Risiken und, wo nötig, zu deren Bewältigung, stehen in der Kompetenz der Geschäftsleitung.

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Konzernrechnung 2013

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 34 bis 39), für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen 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 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

Ernst & Young AG

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 14. April 2014

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2013 und 2012

Beträge in 1 000 CHF	2013	2012
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	71 627	74 474
Andere Erlöse	3 120	2 368
Gestehungskosten	(30 365)	(29 145)
Bruttogewinn	44 382	47 697
Allgemeiner Aufwand	(1 400)	(1 459)
Abschreibungen Sachanlagen	(24 855)	(31 050)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(3 659)	(1 657)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(4 550)	(4 600)
Dividendenertrag	0	156
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	26	61
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(21)	(163)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	9 923	8 985
Finanzertrag	726	953
Finanzaufwand	(1 793)	(2 063)
Währungsdifferenzen	(477)	182
Ordentliches Betriebsergebnis	8 379	8 057
Ausserordentlicher Ertrag	0	92
Ausserordentlicher Aufwand	0	(174)
Jahresgewinn vor Steuern	8 379	7 975
Steuern	(1 900)	(1 807)
Jahresgewinn	6 479	6 168

Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* haben gegenüber dem Vorjahr um 3,8% auf gut CHF 71,6 Mio. abgenommen. Der überwiegende Teil setzt sich aus Erlösen aus der Vermietung von Sachanlagen zusammen. Die Differenz gegenüber 2012 ist vornehmlich auf eine leicht herabgesetzte Berechnung der Tagesmietansätze für Rollmaterial zurückzuführen.

Die Position *Andere Erlöse* bildet die staatlichen Finanzierungshilfen ab. Es handelt sich dabei um Beträge für die Lärmsanierung des Rollmaterials. Diese haben gegenüber dem Vorjahr um 31,8% zugenommen.

Die *Gestehungskosten* betragen im Jahr 2013 knapp CHF 30,4 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 4,2% entspricht. Die Instandhaltungskosten des Rollmaterials stellen dabei den Hauptteil dar. Der *Bruttogewinn* ist gegenüber dem Vorjahr 2012 um knapp 7% kleiner ausgefallen; es resultiert ein Betrag von knapp CHF 44,4 Mio.

Die Position *Allgemeiner Aufwand* hat gegenüber dem Vorjahr um 4,1% abgenommen und beträgt genau CHF 1,4 Mio.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* sind gegenüber dem Vorjahr um knapp 20% kleiner ausgefallen, nämlich

gut CHF 24,8 Mio. Dies ist insbesondere auf die reduzierte Anschaffung von Rollmaterial zurückzuführen.

Die Position *Abschreibungen immaterielle Anlagen* ist gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 2 Mio. höher ausgefallen, was vornehmlich in Goodwill-Abschreibungen auf Beteiligungen begründet ist.

Die Position *Rückstellungen und Wertberichtigungen* ist gegenüber dem Vorjahr bei knapp CHF 4,6 Mio. konstant geblieben. Nach Berücksichtigung weiterer kleinerer Positionen weist die Hupac AG im Geschäftsjahr 2013 ein *Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen* von gut CHF 9,9 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg von 10,4% entspricht.

Der *Finanzertrag* ist gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 0,2 Mio. zurückgegangen, weil die ausstehenden Darlehen an Konzerngesellschaften sich ebenfalls vermindert haben. Der *Finanzaufwand* ist ebenfalls um knapp CHF 0,3 Mio. kleiner ausgefallen gegenüber dem Vorjahr, zumal die Verschuldung bei den Banken zurückgegangen ist.

Nach Berücksichtigung der *Währungsdifferenzen* resultiert im Berichtsjahr 2013 ein *Ordentliches Betriebsergebnis* von knapp CHF 8,4 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 4% gleichkommt. Da im Berichtsjahr 2013 keine ausserordentlichen

Bilanz per 31. Dezember 2013 und 2012

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
AKTIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN		
Flüssige Mittel	17 328	8 266
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22 863	6 007
- gegenüber Dritten	2 274	1 490
- gegenüber Konzerngesellschaften	20 832	4 751
- gegenüber Aktionären	23	32
- Delkredere	(266)	(266)
Andere Forderungen	2 127	2 149
- gegenüber Dritten	2 127	2 149
Lager	1 391	1 450
Eigene Aktien	1 468	1 408
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1 807	2 496
Total Umlaufvermögen	46 984	21 776
ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	111 898	112 813
- Beteiligungen	76 227	75 994
- Darlehen Dritte	234	231
- Darlehen Konzerngesellschaften	35 433	36 585
- Übrige Finanzanlagen	4	3
Sachanlagen	60 849	79 694
Immaterielle Anlagen	6 559	9 731
Total Anlagevermögen	179 306	202 238
Total Aktiven	226 290	224 014

Positionen zu verzeichnen sind, entspricht dies auch gleich dem *Jahresgewinn vor Steuern*.

Nach Berücksichtigung der *Steuern* in der Höhe von CHF 1,9 Mio. präsentiert die Hupac AG für das Geschäftsjahr 2013 einen *Jahresgewinn* von knapp CHF 6,5 Mio., was gegenüber 2012 einer Steigerung von 5% gleichkommt.

Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat im Geschäfts-

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
PASSIVEN		
FREMDKAPITAL		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	6 403	11 203
- gegenüber Dritten	5 416	10 117
- gegenüber Konzerngesellschaften	860	770
- gegenüber Aktionären	127	316
Kurzfristige Darlehen	15 213	13 421
- von Dritten	15 213	13 421
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	810	396
- gegenüber Dritten	810	396
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	21 497	20 712
Total kurzfristiges Fremdkapital	43 923	45 732
Langfristiges Fremdkapital		
Langfristige Verbindlichkeiten	53 921	58 690
- gegenüber Dritten	53 921	58 690
Langfristige Rückstellungen	42 486	38 936
Total langfristiges Fremdkapital	96 407	97 626
Total Fremdkapital	140 330	143 358
EIGENKAPITAL		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	3 055	3 095
Reserve für eigene Aktien	1 468	1 408
Reserve aus Kapitaleinlagen	459	459
Statutarische Reserven	54 200	49 300
Bilanzgewinn	6 778	6 394
- Gewinnvortrag	299	226
- Jahresgewinn	6 479	6 168
Total Eigenkapital	85 960	80 656
Total Passiven	226 290	224 014

jahr 2013 um rund CHF 2,3 Mio. auf knapp CHF 226,3 Mio. zugenommen.

Auf der Aktivseite ist der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme auf knapp 80% (Vorjahr: 90%) zurückgegangen, während auf der Passivseite gegenüber dem Vorjahr die Aufteilung um 2% zu Lasten des *Fremdkapitals* und zu Gunsten des *Eigenkapitals* zu verzeichnen ist.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2013 über ein Eigenkapital von knapp CHF 86 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 38% (Vorjahr: 36%) entspricht.

Anhang der Jahresrechnung 2013

1. Geschäftstätigkeit der Hupac AG

Die Geschäftstätigkeit der Hupac AG beinhaltet vornehmlich die Bewirtschaftung des Anlagevermögens. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang die Vermietung der Sachanlagen der Hupac AG an die Hupac Intermodal AG und Dritte zu erwähnen. Ebenso übt die Hupac AG alle mit den Beteiligungen verbundenen Aktivitäten aus.

2. Angaben gemäss Art. 663b OR

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	38 425	39 984
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	40 446	43 474
2.3 Wesentliche Beteiligungen		

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2013	31.12.2012
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb, Bahnbetrieb	EUR 2 040	95,57	95,55
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand: - Fidia SpA, Oleggio	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 260	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Terminalbetrieb, Bahnbetrieb	EUR 210	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	Terminal Engineering	CHF 2 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Termini AG, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	95,00	95,00
Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 260	97,00	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	Service Provider	EUR 200	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 1 601	0,06	0,06
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 1 601	99,94	99,94
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Terminalbetrieb	EUR 260	50,00	50,00
Intermodal Express LLC, Moskau	Verkehrsbetrieb	RUB 3 000	75,00	75,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	Terminal Engineering	EUR 4 480	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Centro Intermodale SpA, Mailand: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	Terminalbetrieb	EUR 52	100,00	100,00
Cemat SpA, Mailand	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Datenverarbeitungsdienste für Kunden	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 500	35,00	35,00
Crossrail AG, Muttentz	Bahnbetrieb	CHF 24 723	25,00	25,00
RApin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International AG, Olten	Bahnbetrieb	CHF 25 000	25,00	25,00
Teralp Srl, Mailand	Terminal Engineering	EUR 1 500	50,00	0

2.4 Eigene Aktien

Namenaktien	2013	2012
Anfangsbestand per 01.01.	361	400
- Käufe	88	0
- Verkäufe	(71)	(39)
Endbestand per 31.12.	378	361

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

2.5 Risikobeurteilung

Hupac AG ist als Muttergesellschaft der Hupac Gruppe vollständig in den internen gruppenweiten Risikobeurteilungsprozess miteingeschlossen. Der gruppenweite Risikobeurteilungsprozess besteht darin, dem Verwaltungsrat der Hupac AG die festgestellten Risiken und die eingeleiteten Massnahmen zu deren Bewältigung zu melden. Die Vorgehensweisen und Tätigkeiten zur Identifizierung der Risiken und, wo nötig, zu deren Bewältigung, stehen in der Kompetenz der Geschäftsleitung.

3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Allgemeine Reserve	Reserve für eigene Aktien	Reserve aus Kapital-einlagen	Statutarische Reserven	Bilanz-gewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2012	20 000	2 883	1 560	459	45 500	5 657	76 059
Dividende						(1 571)	(1 571)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60				(60)	
Zuweisung an Reserve für eigene Aktien		152	(152)				
Zuweisung an Statutarische Reserven					3 800	(3 800)	
Jahresgewinn						6 168	6 168
Saldo am 31. Dezember 2012	20 000	3 095	1 408	459	49 300	6 394	80 656
Dividende						(1 175)	(1 175)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		20				(20)	
Zuweisung an Reserve für eigene Aktien		(60)	60				
Zuweisung an Statutarische Reserve					4 900	(4 900)	
Jahresgewinn						6 479	6 479
Saldo am 31. Dezember 2013	20 000	3 055	1 468	459	54 200	6 778	85 960

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	31.12.2013
Gewinnvortrag	299 624
Jahresgewinn	6 478 553
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	6 778 177

Antrag des Verwaltungsrates:

- Maximale Dividende auf das nominale Aktienkapital	1 600 000
- Zuweisung an Allgemeine Reserve	430 000
- Zuweisung an Statutarische Reserven	4 500 000
- Vortrag auf neue Rechnung	248 177
	6 778 177

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2013

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 40 bis 43), für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung 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 Jahresrechnung, 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 Jahresrechnung 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 Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung 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 Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung 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 Jahresrechnung. 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 Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare 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 Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Stefano Caccia

Claudio Cereghetti

Lugano, 14. April 2014

Fotos:
besonderer Dank an Javier López Ortega, Andy Engelen, Michael E. Klass.

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



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

