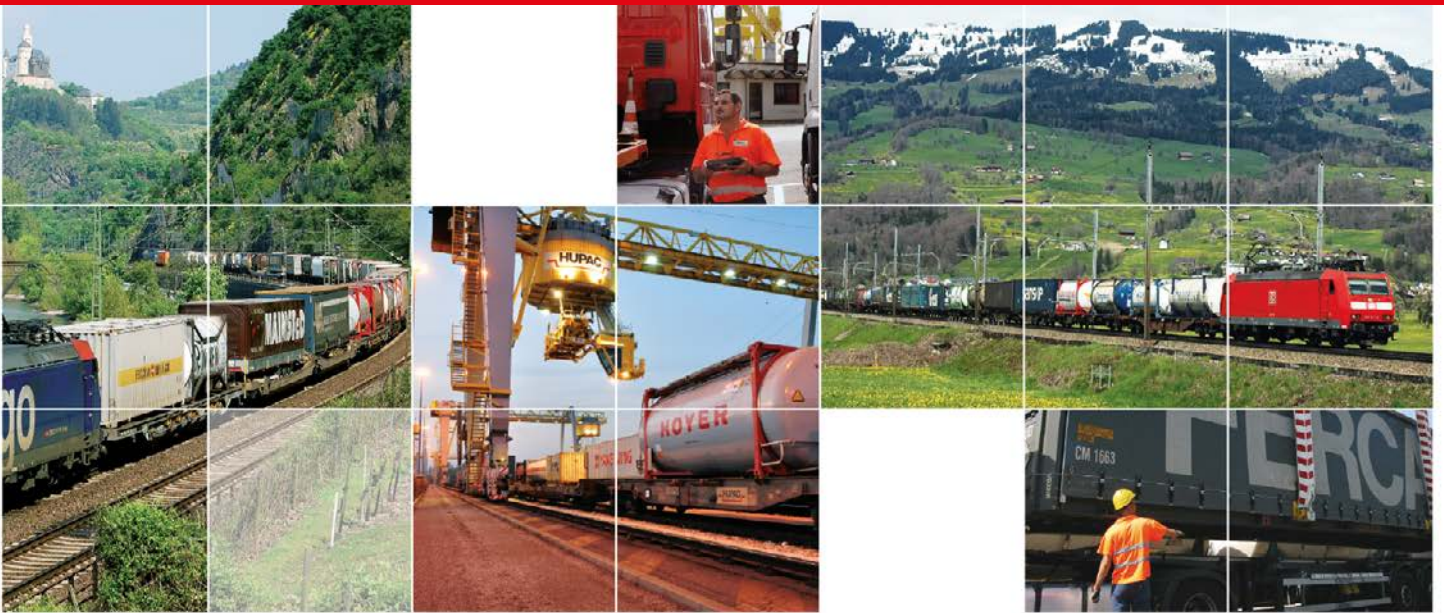


Geschäftsbericht 2014





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 Verkehrsangebot der Hupac zählt 100 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen bis nach Russland und Fernost. 2014 betrug das Verkehrsvolumen rund 660.000 Strassensendungen.

Die Hupac Gruppe besteht aus 13 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Polen und Russland und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende.

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 der 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.

Geschäftsbereiche

Hupac ist im Markt mit zwei Business Units für unterschiedliche Kundenanforderungen präsent:

- ▶ Der Bereich Shuttle Net betreibt ein europaweites Netzwerk von Shuttlezügen mit festem Fahrplan. Die Kunden nutzen das Netzwerk flexibel gemäss ihren Anforderungen. Das Auslastungsrisiko der Züge trägt Hupac.
- ▶ Die neu gegründete Business Unit Company Shuttle fokussiert auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre in Europa. Transporteure, die ihre Grossvolumen in dedizierten Zugkompositionen führen wollen, finden in Hupac einen starken Partner.

Verkehrsentwicklung

	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2014	2013	%	2014	2013	%
Transit via CH	353.548	353.335	0,1	6.758.000	6.630.000	1,9
Import/Export CH	4.059	7.683	-47,2	64.000	143.000	-55,2
National CH	22.337	19.484	14,6	373.000	327.000	14,1
Gesamt transalpin via CH	379.944	380.502	-0,1	7.195.000	7.100.000	1,3
Transit via A	48.091	52.288	-8,0	877.000	968.000	-9,4
Transit via F	3.804	3.368	13,0	86.000	69.000	24,6
Gesamt transalpin	431.839	436.158	-0,1	8.158.000	8.137.000	0,3
Import/Export CH	65.826	66.808	-1,5	977.000	966.000	1,1
National CH	3.167	3.228	-1,9	31.000	35.000	-11,4
Andere Verkehre	159.277	150.683	5,7	2.790.000	2.637.000	5,8
Gesamt nicht-transalpin	228.270	220.719	3,4	3.797.000	3.638.000	4,4
Gesamt	660.109	656.877	0,5	11.955.000	11.775.000	1,5

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

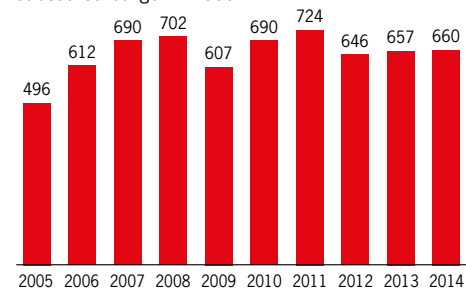
Nettogewicht: Gewicht der beförderten Güter

Facts & Figures

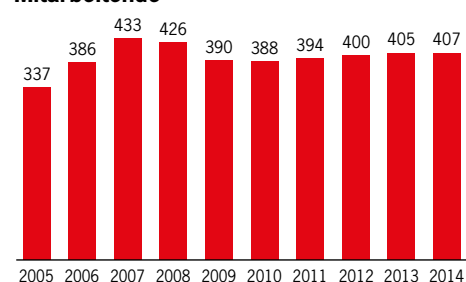
Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	Über 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Piacenza, Singen, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Taulov, Warschau, Moskau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des Kombinierten Verkehrs
Geschäftsbereiche	Shuttle Net: intermodales Hochleistungsnetz Company Shuttle: massgeschneiderte Lösungen für Grossvolumen
Kunden	Transport- und Logistikunternehmen
Verkehrsvolumen	660.109 Strassensendungen
Mitarbeitende	407
Rollmaterial	5.036 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 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 476,6 Mio. (EUR 392,4 Mio.) Jahresgewinn CHF 7,5 Mio. (EUR 6,2 Mio.) Cash flow CHF 41,4 Mio. (EUR 34,1 Mio.)
Stand: 31.12.2014	

Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000

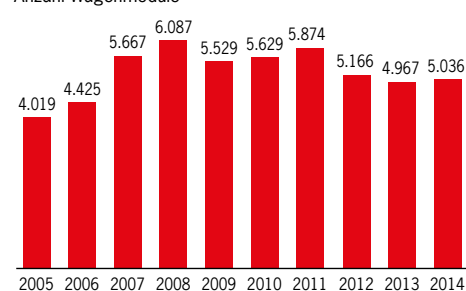


Mitarbeitende

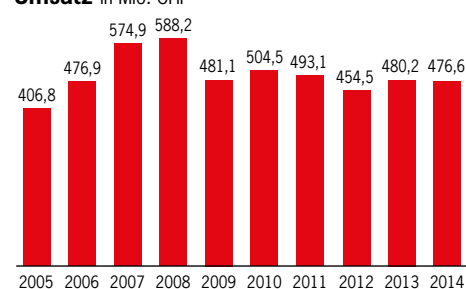


Rollmaterial

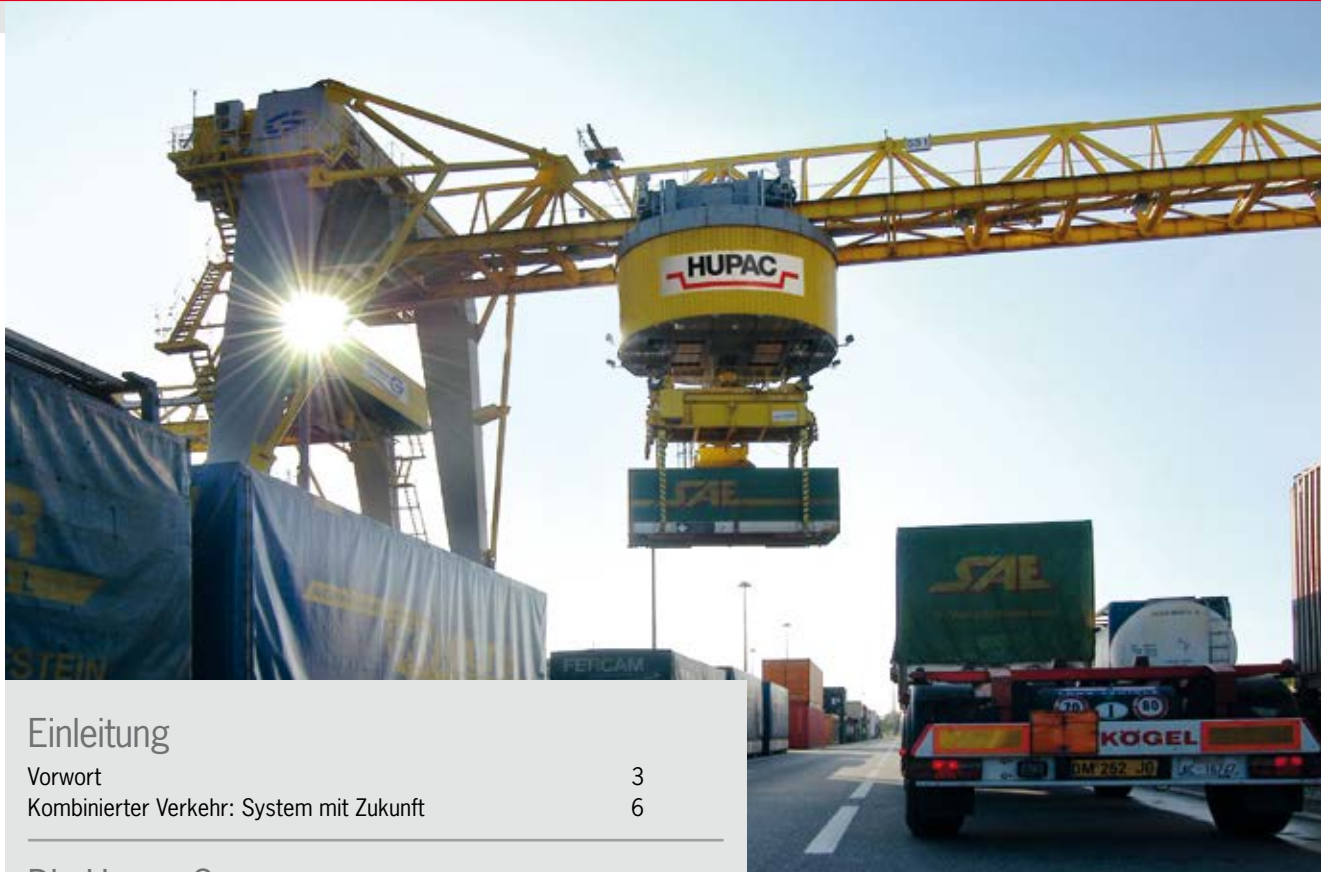
Anzahl Wagenmodule



Umsatz in Mio. CHF



Geschäftsbericht 2014



Einleitung

Vorwort	3
Kombinierter Verkehr: System mit Zukunft	6

Die Hupac Gruppe

Vision und Leitbild	9
Corporate Governance	11
Das Jahr 2014 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

Zukunft gestalten





Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Im vergangenen Jahr hat Hupac die vielleicht grösste Herausforderung einer nachhaltigen Unternehmensführung in Angriff genommen: den Generationswechsel, ein mehrjähriger Prozess, der strategischen Weitblick und klare Antworten auf zentrale unternehmerischen Fragen erfordert: Wer sind wir heute, wo stehen wir morgen, welcher Weg führt uns in die Zukunft.

Dabei wird einmal mehr bewusst: Nicht was Unternehmen tun, sondern wie sie es tun, ist erfolgsscheidend. Für Hupac steht die Kultur des Familienunternehmens im Vordergrund, mit Fokus auf starke Unternehmerpersönlichkeiten, langfristige Strategie, Pioniergeist und kurze Entscheidungswege.

Hupac darf heute auf die Unterstützung einer Gruppe von neuen, jungen Führungskräften zählen. Ihre Aufgabe ist es, Ideen einzubringen, Bestehendes zu hinterfragen und die Erfolgsfaktoren der nun bald fünfzigjährigen Unternehmensgeschichte gezielt zu stärken.

Zu den strategischen Hebeln der Hupac gehören eigene Ressourcen im Bereich Rollmaterial, Terminals und Informatik. Seit 2014 ist auch in Russland eigenes Rollmaterial im Einsatz. Im Februar wurde die Hupac LLC mit Sitz in Moskau für die Beschaffung und Vermietung von Rollmaterial gegründet. Seit Herbst 2014 fahren die Züge der Hupac zwischen Sestokai (Litauen) und Moskau mit unternehmenseigenen Breitspurwagen. Dies hat die Qualität und Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots deutlich erhöht.

Doch der eigentliche Umbruch für Hupac und den gesamten Markt des Kombinierten Verkehrs steht Ende 2016 mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels bevor. Die Flachbahn ist für den Einsatz von längeren, schwereren Zügen ausgelegt und stellt somit eine einmalige Chance für die Verkehrsverlagerung dar.

Zentrale Voraussetzung für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb des alpenquerenden Kombinierten Ver-

kehrs ist jedoch, dass die Produktivitätsvorteile der NEAT an die Bahnkunden weitergegeben und nicht vom Infrastrukturbetreiber einbehalten werden. Der verkehrspolitische Leitsatz "Infrastrukturen statt Subventionen" kann nur funktionieren, wenn der Preis pro Bruttotonnenkilometer künftig auf der Flachbahn deutlich tiefer ist als heute auf der Bergstrecke.

Die bevorstehende Revision des Trassenpreissystems der Schweiz sollte Anreize für Hochleistungszüge mit maximaler Ausnutzung der möglichen Parameter setzen, in Übereinstimmung mit den Systemen der Nachbarländer des Korridors Rotterdam-Genua. Es muss sich lohnen, lange und schwere Züge zu fahren. Wenn die richtigen Anreize gesetzt werden, können wir gemeinsam die Produktivität des Schienengüterverkehrs erhöhen, das Bahnnetz optimal bewirtschaften und die Verkehrsverlagerung aktiv unterstützen.

Das laufende Jahr stellt Hupac vor neue Herausforderungen. Der Wertverlust des Euro gegenüber dem Schweizer Franken und die sinkenden Mineralölpreise stärken den Strassentransit durch die Schweiz. Studien gehen von einer deutlichen Kostenverteuerung des Schienentransports im Vergleich zur Strasse aus. Hupac hat verschiedene Massnahmen eingeleitet, um diesen Konkurrenznachteil zu neutralisieren und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens nachhaltig zu stärken.

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 2015

Kombinierter Vorteil für die Logistik



“ Shuttle Net und Company Shuttle stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen sich ideal. ”



Liebe Kunden, Partner und Mitarbeitende

Das vergangene Jahr bescherte uns erneut eine geballte Ladung an Herausforderungen. Kostendruck, Volatilität der Märkte, Überkapazitäten – wieder einmal galt es, gemeinsam mit unseren Partnern die Produktivität zu optimieren und die Kosten zu senken.

Die Forderung nach immer wettbewerbsfähigeren Preisen war auch ein Anlass, unser Geschäftsmodell zu hinterfragen: Hat ein Netzbetreiber wie Hupac überhaupt noch eine Zukunft? Welchen Marktwert haben Qualität und Flexibilität? Gehört die Zukunft den Company trains?

Im Wachstumsmarkt des Kombinierten Verkehrs erreichen immer mehr Kunden die kritische Masse, um auf einzelnen Relationen Ganzzüge einzukaufen und den Eisenbahnunternehmen Planungssicherheit zu garantieren. Der Kunde übernimmt dabei die Risiken – inklusive der Zuständigkeit für die Wagen.

Im Gegensatz dazu trägt Hupac als Netzbetreiber alle Risiken und offeriert den Kunden grösstmögliche Flexibilität. In Zeiten zunehmender Volatilität ist dies ein echter Mehrwert. Dank der Volumen unserer Kunden gelingt es uns, trotz Wirtschaftskrise unser Netzwerk "Shuttle Net" aufrecht zu erhalten und neue, wettbewerbsfähige Relationen aufzubauen.

Netzwerk und Company train sind also zwei verschiedene Produkte, die sich klar voneinander unterscheiden und unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden. Sie stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen sich ideal, so wie wir es aus der Luftfahrt kennen: Charterflüge für die grossen garantierten Volumen, Linienflüge für den flexiblen Individualverkehr.

Im Herbst 2014 hat Hupac eine eigene Business Unit "Company Shuttle" eingerichtet mit dem Ziel, die bereits zuvor entwickelten Ansätze im Ganzzugsbereich auszubauen. "Company Shuttle" ist die Pipeline für Grossvolumen einzelner Kunden, zugeschnitten auf spezifische Marktbedürfnisse. "Shuttle Net" bietet maximale Flexibilität mit dem bewährten "Pay as you go"-Ansatz. Zusammen stellen die

beiden Angebotsformen eine umfassende Entwicklungsperspektive für die Logistik dar.

Doch ganz gleich ob Shuttle Net oder Company Shuttle – Sorgen bereiten die immer häufigeren Engpässe im Bahnnetz. Auf allen Verkehrsachsen sank 2014 die Pünktlichkeit. Wenn das Bahnsystem nicht Gegensteuer gibt, koppeln wir uns vom Markt ab und verlieren zusehends an Wettbewerbsfähigkeit. Neben der Kundenzufriedenheit leidet vor allem auch die Wirtschaftlichkeit. Jeder Güterzug, der auf dem Abstellgleis auf die Weiterfahrt wartet, vergeudet das Produktivitätspotenzial der eingesetzten Ressourcen, wie Personal, Loks, Bahnwagen, Lkw und Umschlaganlagen. Die Kosten belasten das Gesamtsystem jährlich im dreistelligen Millionenbereich.

Der Güterverkehr wird häufig noch als Störfaktor und nicht als millionenschwerer Kunde angesehen. Bei Störungen entstehen stundenlange, in Einzelfällen tagelange Verspätungen. Doch der Güterverkehr ist ebenso auf die Einhaltung der Fahrpläne angewiesen wie der Personenverkehr. Diese Entwicklung läuft in die falsche Richtung, zumal überall in Europa die Trassenpreise steigen. Hier sind die Infrastrukturbetreiber gefordert, für den Güterverkehr mehr Marktnähe zu demonstrieren.

Ein Lösungsansatz sind Entschädigungen bei Verspätungen, wie man sie aus dem Schienenpersonenverkehr und dem Luftverkehr kennt. Verspätungen, die durch die Bahninfrastruktur ausgelöst werden, sind diesem Bereich anzulasten. Wenn alle Player der Logistikkette Mitverantwortung tragen, können wir gemeinsam ein attraktives Produkt anbieten und die Verkehrsverlagerung vorantreiben.

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

Bernhard Kunz
Direktor

Chiasso, im April 2015

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 unbegleitete Kombinierte Verkehr ist ein Wachstumsmarkt mit einem Transportvolumen von europaweit 203 Mio. Tonnen Gütern in 2013. Seit dem Referenzjahr 2005 betrug das Wachstum 41%. 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 Strassen-güterverkehr, 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 Greifkranken 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 Investitionsentscheidungen.

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 und 2014



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 der 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

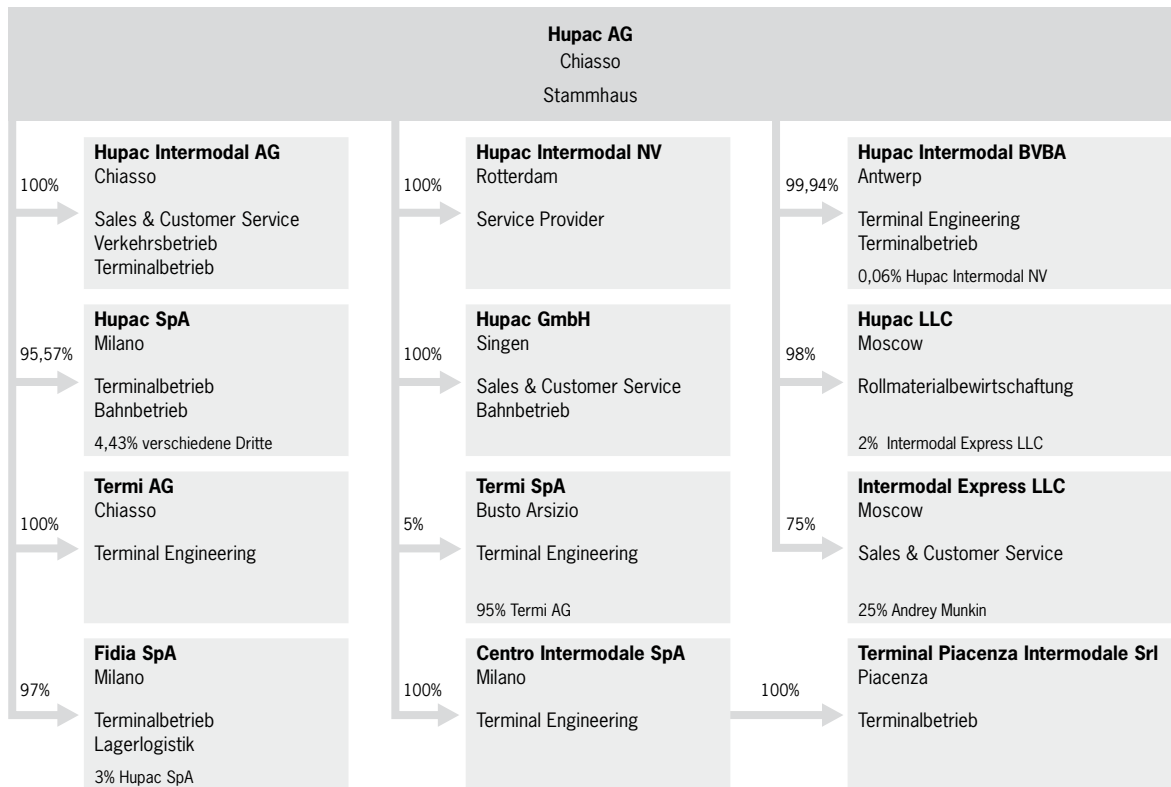
Im Bahnbereich arbeiten wir mit unseren Partnern nach dem Prinzip der “durchgehenden Traktionsverantwortung” zusammen. Wir unterstützen die Bahnliberalisierung und setzen auf eine enge, synergische Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Bahnpartnern.

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	57	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2016
Dr. Thomas Baumgartner	60	Mitglied	Italiener	1990	2016
Thomas Hoyer	64	Mitglied	Deutscher	1988	2016
Ing. Nicolas Perrin	55	Mitglied	Schweizer	2008	2016
Nils Planzer	43	Mitglied	Schweizer	2008	2016
Peter Hafner	58	Sekretär	Schweizer	1999	2016

Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

Hupac AG	Bernhard Kunz Peter Hafner Dario Arcotti Aldo Croci Leonardo Fogu Peter Howald Piero Solcà Irmtraut Tonndorf	<i>Direktor</i> <i>Stv. Direktor und Finance & Administration</i> <i>Engineering</i> <i>Information Technology</i> <i>Fleet Management</i> <i>Sales & Operations</i> <i>Logistics & Infrastructures</i> <i>Communications</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>
Hupac LLC	Andrey Munkin	<i>Direktor</i>
Termi AG	Peter Hafner	<i>Direktor</i>
Termi SpA	Peter Hafner Francesco Crivelli	<i>Präsident</i> <i>Delegierter VR</i>
Intermodal Express LLC	Andrey Munkin	<i>Direktor</i>
Fidia SpA	Francesco Crivelli	<i>Delegierter VR</i>
Centro Intermodale SpA	Peter Hafner	<i>Präsident</i>
Terminal Piacenza Intermodale Srl	Piero Solcà	<i>Präsident</i>

Stand 31.12.2014

Corporate Governance

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2014 bestand die Hupac Gruppe aus 13 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 Februar 2014 wurde die Hupac LLC mit Sitz in Moskau für die Beschaffung und Vermietung von Rollmaterial gegründet.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden wichtige Weichenstellungen für die Nachfolgeplanung in der Geschäftsleitung der Hupac AG vorgenommen. Im September trat Angelo Pirro (37) als stellvertretender Finanzchef ins Unternehmen ein. Mit Peter Weber (39) konnte eine erfahrene Nachwuchskraft für Strategie und Unternehmensentwicklung gewonnen werden. Im November wurde Dario Arcotti (47) zum Prokuristen der Hupac AG, der Hupac Intermodal AG und der Hupac SpA befördert. Er löst Giorgio Pennacchi ab, der im Oktober in den Ruhestand getreten ist.

Ebenfalls neu in der Geschäftsleitung der Hupac Intermodal AG ist Renzo Capanni (35). Er hat im November die Leitung der Business Unit Company Shuttle übernommen und wurde zum Prokuristen ernannt.

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 Termi AG entspricht derjenigen der Hupac AG. Bei den anderen Gesellschaften der Hupac Gruppe werden die Verwaltungsräte mehrheitlich von Mitgliedern der Geschäftsleitung des Mutterhauses gestellt.

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 Alptransit Srl gegründet. Hauptzweck der Gesellschaft ist die Planung und der Bau 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 2014 waren dies die Kombi-Operateure Cemac und RALpin, die Terminalgesellschaft Combinant, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und Crossrail.

Kleinere Beteiligungen hält Hupac bei den Terminalgesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal, Eurogateway (Novara) und RSC Rail Service Center (Rotterdam), am Eisenbahnverkehrsunternehmen Crossrail, 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

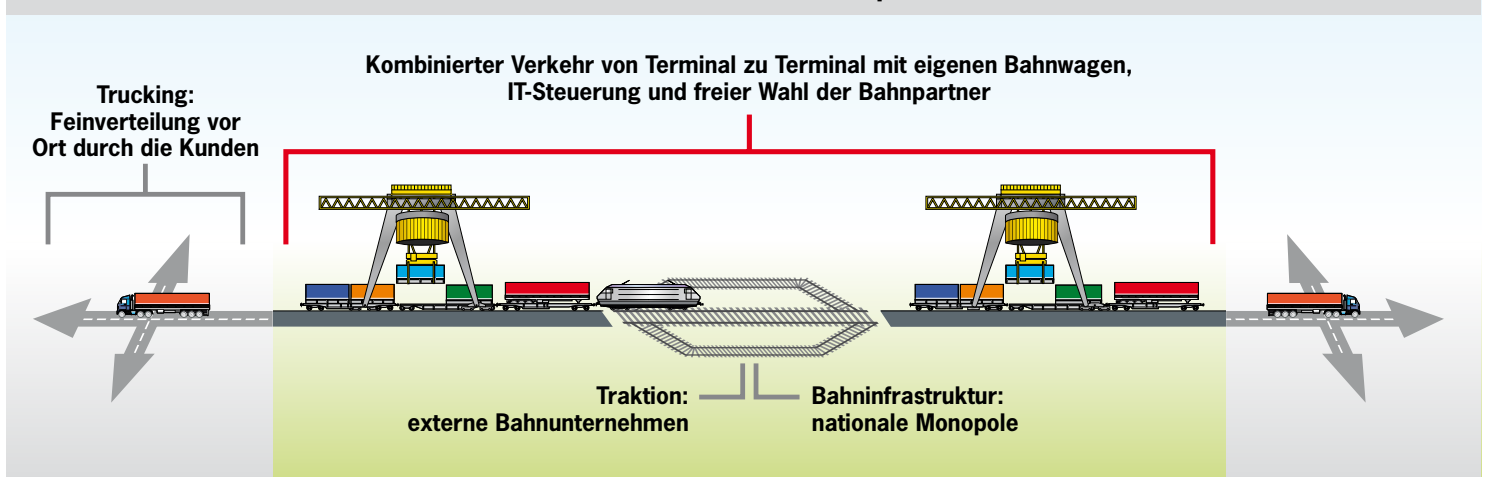
Hupac verfügt über ein Risikomanagementsystem, das durch frühzeitige Erkennung von Gefahren die Gruppe vor bedeutenden finanziellen Verlusten bewahren soll. Herzstück des Systems ist ein Risikokatalog, für dessen Aktualisierung die Geschäftsleitung der Hupac AG zuständig ist. Die laufenden Informationen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

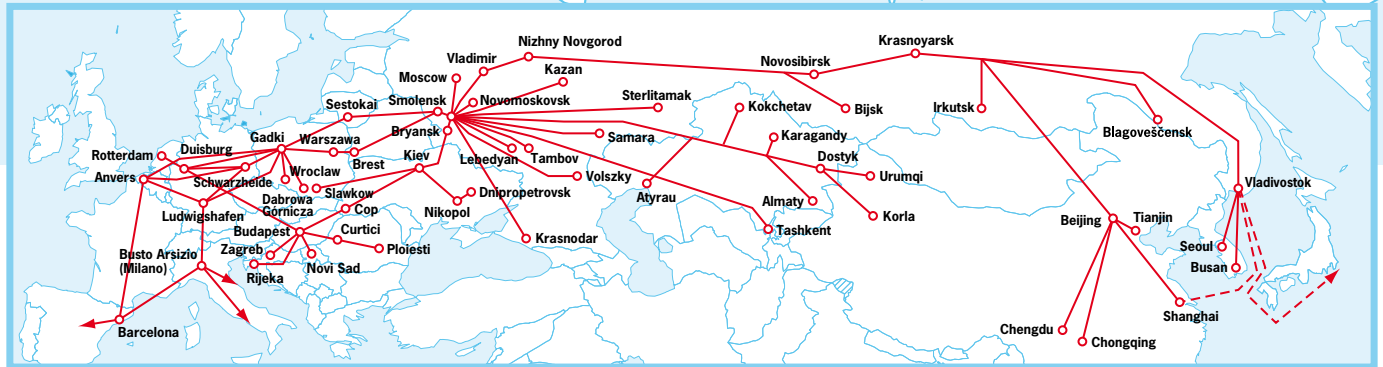
Die grössten operativen Risiken sind in den Terminals und auf den Bahnstrecken angesiedelt. Sie betreffen Unfälle mit möglichen Auswirkungen auf Personen sowie Schäden an Ladeeinheiten, an den transportierten Gütern, an Terminal- und Bahnanlagen und an der Umwelt.

Das Jahr 2014 im Überblick

Februar	<ul style="list-style-type: none">▶ Gründung der Hupac LLC, Moskau, mit dem Hauptzweck der Rollmaterialbeschaffung und -vermietung▶ Einführung einer sechsten Abfahrt pro Woche auf den Verbindungen Duisburg ⇌ Busto, Rotterdam ⇌ Busto und Antwerpen ⇌ Verona
April	<ul style="list-style-type: none">▶ Neue Verbindung Budapest ⇌ Novi Sad in Zusammenarbeit mit Transagent▶ Frequenzerhöhung auf der Relation Zeebrugge ⇌ Busto von vier auf fünf wöchentliche Abfahrten▶ Einführung einer zweiten Abfahrt pro Woche auf der Verbindung Antwerpen ⇌ Gadki
Juni	<ul style="list-style-type: none">▶ Angebotsverdichtung auf der Relation Singen ⇌ Busto mit Einführung einer siebten Abfahrt pro Woche
August	<ul style="list-style-type: none">▶ SBB Cargo, Contargo und Hupac erklären die Absicht, eine gemeinsame Gesellschaft für den Betrieb des künftigen Terminals Basel Nord zu gründen
September	<ul style="list-style-type: none">▶ Baubeginn einer Parkfläche für Sattelaufleger im Terminal Singen
Oktober	<ul style="list-style-type: none">▶ Neues Betriebskonzept zwischen Deutschland und Polen in Zusammenarbeit mit Kombiverkehr und Polzug
November	<ul style="list-style-type: none">▶ Gründung eines neuen Geschäftsbereichs "Company Shuttle" für die Vermarktung von dedizierten Company trains
Dezember	<ul style="list-style-type: none">▶ Neue Verbindung Budapest ⇌ Rijeka und Budapest ⇌ Zagreb in Zusammenarbeit mit Transagent▶ Hupac steigt mit 16,33% ins Aktienkapital des Rotterdamer Terminals RSC ein

Geschäftsmodell der Hupac





Stand: April 2015

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 Geschäftsjahr 2014 sind die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 0,7% auf gut CHF 476,6 Mio. gesunken. Die Position "Andere Erlöse", welche die staatlichen finanziellen Unterstützungen beinhaltet, ist gegenüber 2013 um 8,1% angestiegen.

Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 0,4% tiefer ausgefallen. Dies führte im Berichtsjahr 2014 zu einem Bruttogewinn von gut CHF 104,4 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 3,6% entspricht.

Der Jahresgewinn der Gruppe ist im Berichtsjahr um 15% auf gut CHF 7,5 Mio. angestiegen. Zu diesem Ergebnis haben nicht zuletzt auch die assoziierten Gesellschaften beigetragen, deren Ergebnis sich gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 0,9 Mio. verbessert hat.

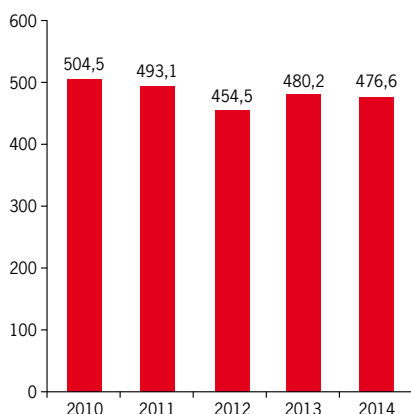
Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen hat sich im Geschäftsjahr 2014 auf gut CHF 41,4 Mio. belaufen. Dies entspricht einer Verringerung gegenüber dem Vorjahr von 18,5%.

Die Investitionen in Sachanlagen haben sich im Jahr 2014 auf CHF 16,7 Mio. belaufen.

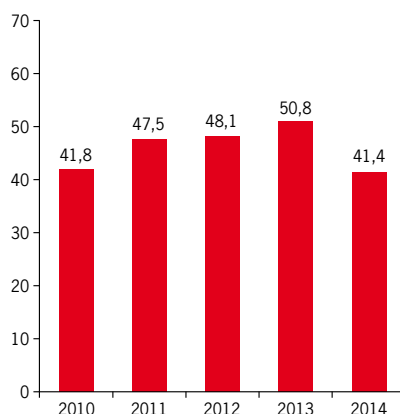
Unter Berücksichtigung der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kann die Entwicklung der Hupac Gruppe im Berichtsjahr 2014 als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2014	2013	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	476.640	480.199	- 0,7
Andere Erlöse	74.818	69.216	8,1
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	447.014	448.601	- 0,4
Bruttogewinn	104.444	100.814	3,6
Jahresgewinn der Gruppe	7.544	6.563	15,0
Cash flow der Gruppe	41.435	50.807	- 18,5

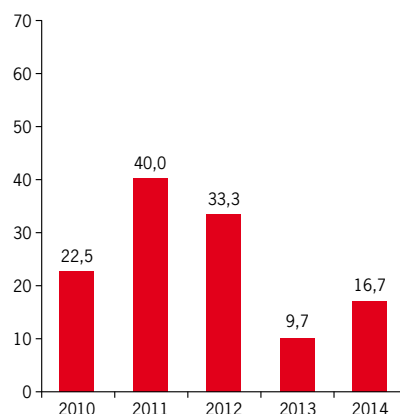
Umsatz
in Mio. CHF



Cash flow
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
in Mio. CHF



Verkehrsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2014 beförderte Hupac 660.109 Strassensendungen auf der Schiene. Während im ersten Halbjahr noch ein Zuwachs von 3,8% gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr erzielt werden konnte, kühlte sich die Konjunktur im zweiten Semester merklich ab. Insgesamt erzielten wir einen Volumenzuwachs von 0,5%.

Die Verkehrsentwicklung der Hupac im vergangenen Jahr spiegelte die wirtschaftliche Situation in Europa wider: Der Gütertausch insbesondere mit Italien, dem wichtigsten Empfängermarkt der Hupac Verkehre, bewegte sich auf einem relativ niedrigen Niveau. Die tendenziell sinkenden Dieselpreise sowie die Überkapazitäten auf Strasse und Schiene akzentuierten den Wettbewerbs- und Preisdruck.

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz konnte Hupac das Volumen halten. Der Verkehr via Österreich entwickelte sich mit minus 8% rückläufig und sank auf ein Volumen von rund 48.100 Strassensendungen. Hauptgrund dafür waren die mehrwöchigen Streckensperrungen wegen Bauarbeiten in Dänemark und den damit verbundenen gravierenden Qualitätseinbussen auf der Achse Skandinavien ⇌ Italien via Österreich.

Der nicht-transalpine Verkehr erreichte einen Zuwachs von 5,7%; ein erfreuliches Resultat, das durch neue Verbindungen, eine positive Nachfrageentwicklung im Spanienverkehr sowie Konsolidierungen von Betriebskonzepten im Ost-West-Verkehr erzielt werden konnte.

Sorgen dagegen bereitet weiterhin die Betriebsqualität im Bahnnetz. Auf allen Verkehrsachsen sank die Pünktlichkeit gegenüber 2013, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Die ungenügende Betriebsqualität im Bahnnetz ist ein Killerfaktor für die Verkehrsverlagerung. Im gegenwärtigen schwachen wirtschaftlichen Umfeld ist das Risiko einer Abwanderung der Verkehre auf zuverlässigere Verkehrsträger besonders gross.

Skandinavien ⇌ Italien

Die Verkehrsachse Skandinavien ⇌ Italien war auch in diesem Geschäftsjahr umfangreichen, mehrwöchigen Infrastrukturarbeiten in Dänemark ausgesetzt. Trotz sorgfältiger Planung und Vorbereitung mit dem Ziel, die Auswirkungen für den Markt so gering wie möglich zu halten, waren die Resultate suboptimal. Die kapazitätsmässig reduzierten Züge erreichten unseren Konsolidierungspunkt Taulov mit grossen Verspätungen, sodass die fahrplanmässige Weiterleitung der Sendungen nach Schweden oft nicht gesichert werden konnte.

Dadurch brach das Volumen im Schwedenverkehr um 27% ein. Dieselben Auswirkungen mussten wir auf der Shuttleverbindung Verona ⇌ Taulov, die

wir gemeinsam mit unserem Partner Cemac betreiben, feststellen. Hier kam erschwerend der starke Wettbewerbsdruck im Kombinierten Verkehr dazu, woraus ein Minus von 33,4% resultierte.

Die Volumen auf der Relation Busto ⇌ Taulov konnten auf dem Vorjahresniveau gehalten werden. Die Verbindung nach Norwegen zwischen Malmö und Alnabu, die seinerzeit vom norwegischen Partner CargoNet aufgegeben wurde, konnten wir dank der guten Zusammenarbeit mit Greencargo wieder aktivieren.

Insgesamt verzeichnete Hupac auf der Skandinavien-Achse einen Volumeneinbruch von 19,5%. Diese negative Entwicklung hat uns veranlasst, das gesamte Betriebskonzept umzustrukturieren. Die Schwedenverkehre werden neu via Gateway Köln geführt. In Zusammenarbeit mit dem Partner Kombiverkehr fahren wir wöchentlich vier Rundläufe zwischen Köln und Malmö. Dadurch können wir dem schwedischen Markt ein stark erweitertes Netzwerk und neben der Verbindung nach Busto Arsizio auch eine P400-Verbindung nach Novara anbieten. Die Kapazität der Verbindung Busto ⇌ Taulov wird dementsprechend der Marktnachfrage angepasst.

Deutschland ⇌ Italien

Im Deutschlandverkehr verzeichnete Hupac trotz schwieriger konjunktureller Rahmenbedingungen einen Zuwachs von 2,5%. Ein weiteres Mal bestätigte sich, dass Verkehrsverbindungen mit einem Lichtraumprofil von P400 für Sattelaufleger die besten Markt- und Wachstumschancen aufweisen.

So konnte die Verkehrsachse Norddeutschland ⇌ Italien insgesamt das Aufkommen halten. Dies war der P400-Verbindung Lübeck ⇌ Novara zu verdanken, die einen Zuwachs von 14,8% erzielte. Demgegenüber schrumpften die Volumen auf der Hauptverbindung Hamburg ⇌ Busto um 1,9%.

Ein analoges Bild präsentiert sich auf dem Verkehrskorridor Rhein/Main ⇌ Italien via Schweiz. Während die Kernverbindung Ludwigshafen ⇌ Busto einem sehr starken Preisdruck durch andere Marktbegleiter ausgesetzt war und ein Minus von 3,8% verzeichnete, erzielte die neue Verbindung Ludwigshafen ⇌ Novara einen Zuwachs von 130%, und zwar hauptsächlich im Segment P400. Trotz dieser sehr positiven Entwicklung konnte der Volumenschwund der Kernrelation nicht wettgemacht werden, sodass der Verkehrskorridor mit einem Rückgang von 1,5% abschloss.

Das stärkste Wachstum im Italienverkehr verzeichnete der Korridor Rhein/Ruhr. Dank einer gezielten Marketingstrategie bezüglich Preispolitik und Leistungsangebot konnte ein Zuwachs von 10,5% erreicht werden. Die vertakteten Zugsabfahrten und das optimierte Betriebskonzept stiessen auf

eine positive Resonanz bei den Kunden, was sich in einem Volumenzuwachs von 7% auf der Relation Ruhrgebiet ⇌ Busto Arsizio via Gotthard niederschlug. Aber auch auf diesem Korridor war der eigentliche Wachstumstreiber die Verbindung Köln ⇌ Novara mit dem Profil P400; auf dieser Verbindung konnte ein Zuwachs von 43% generiert werden.

Die Relation Singen ⇌ Milano Certosa verzeichnete einen Verkehrsrückgang von 2,5%. Die Gründe dafür waren Volumenverschiebung auf die Brennerachse sowie die zeitweise mangelnde Leistungsqualität, wovon der Strassenwettbewerb sofort Nutzen schlagen konnte. Auf diesen Kurzstreckenverbindungen zwingen selbst geringe Verspätungen die Logistikunternehmen, nach anderen Lösungen zu suchen, wenn die Qualität nicht sichergestellt werden kann. Aufgrund dieser Leistungsmängel wurden die Betriebskonzepte der Stahlverkehre von Cava Tigozzi überarbeitet und anfangs 2015 angepasst.

Niederlande ⇌ Italien

Zur weiteren nachhaltigen Sicherung der Leistungsqualität wurde der Verkehrskorridor Niederlande ⇌ Italien im Geschäftsjahr 2014 weiteren Konsolidierungen unterzogen. So wurden gewisse Züge vermehrt via Gotthard-Luino geführt, da der Leitungsweg via Domodossola Defizite aufgrund der betrieblichen Parameter, der mangelhaften Qualität sowie der nicht nachvollziehbaren Preispolitik anderer Marktbegleiter aufwies. Durch diese Massnahme konnten wir die Volumen via Schweiz auf dem Vorjahresniveau halten. Die Verkehre via Brenner konnten dank dem Profil P400 um 1,8% zulegen.

Belgien ⇌ Italien

Das Verkehrsvolumen Antwerpen ⇌ Busto Arsizio konnte dank guter Marktleistung ab den Terminals Antwerpen HTA und Antwerpen Combinant um 2,5% gesteigert werden. Die Einführung von Wettbewerbsangeboten zwischen Köln und Verona sowie zwischen Südbelgien und Verona veranlasste uns, die Verbindung Genk ⇌ Verona einzustellen. Trotz der sehr guten Entwicklung der Verbindung Antwerpen Combinant ⇌ Verona mit unserem Partner Cemmat konnte der Volumenverlust beim Genk-Verkehr nicht wettgemacht werden. Gesamthaft verzeichneten wir einen Rückgang von 3,2% in diesem Segment.

Import/Export Schweiz transalpin

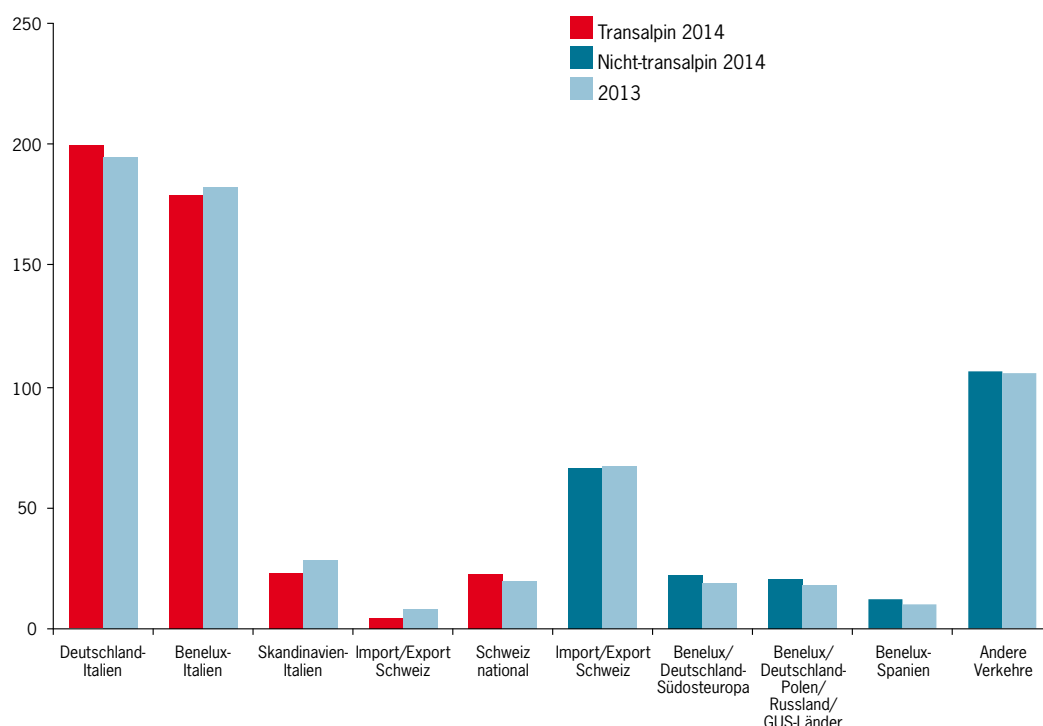
Die Entwicklung des alpenquerenden Import/Export-Verkehrs war von verschiedenen negativen Faktoren geprägt: Neben der Wirtschaftsstagnation in Italien und dem Rückgang des Exports als Folge der Überbewertung des Franken verzeichneten wir die Rückverlagerung gewisser Verkehre von Busto Arsizio-Gallarate ins Tessin. Das Segment schloss mit einem Rückgang von 47% ab.

Binnenverkehr Schweiz transalpin

Im Segment des Schweizer alpenquerenden Binnenverkehrs erzielten wir einen Zuwachs von 14,6%, was jedoch vor allem auf die Rückverlagerung von Volumen aus Busto Arsizio-Gallarate ins Tessin zurückzuführen ist. Trotz dieses Zuwachses stagnierte die Verbindung aufgrund der Frankenstärke und des schwachen konjunkturellen Umfelds in Italien. Gewisse Verkehre wurden auf die Strasse zurückverlagert.

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



Import/Exportverkehr Schweiz nicht-transalpin

Die Verkehrsverbindungen Antwerpen/Rotterdam ⇌ Schweiz waren durch eine konjunkturell bedingte Unpaarigkeit der Güterströme geprägt. Der daraus resultierende Wettbewerbsdruck der Rheinschifffahrt sowie anderer Anbieter des Kombinierten Verkehrs führte zu einem leichten Volumenschwund für Hupac.

Das Verkehrssegment Deutschland ⇌ Schweiz, insbesondere die Verbindung Köln ⇌ Schweiz, entwickelte sich äusserst positiv dank der Akquisition von Neuverkehren, bedingt auch durch eine Konsolidierung von anderen bestehenden Zugsystemen. Trotz der starken Zunahme dieser Verkehre von 16,5% mussten wir im Marktsegment Import/Export Schweiz gesamthaft einen Rückgang von 1,5% verzeichnen.

Benelux/Deutschland ⇌ Südosteuropa

Auf der Verkehrsachse Benelux/Deutschland ⇌ Südosteuropa konnten wir die Volumen um 16,6% steigern. Das Wachstum wurde durch die Anbindung neuer Märkte wie Serbien mit dem Terminal Novi Sad sowie Kroatien mit den Terminals Rijeka und Zagreb und durch den Ausbau des Rumänienverkehrs mit den Terminals Curtici und Ploiesti erzielt. Durch intensive Akquisition von Neuverkehren wurde das Volumen und somit die Auslastung der Züge erhöht.

Benelux/Deutschland ⇌ Polen/Russland/ GUS-Länder

Auf dem Verkehrskorridor Benelux/Deutschland ⇌ Polen/Russland/GUS-Länder konnten wir die Verkehrsvolumen um 11,2% steigern. Trotz verstärkter

Verkaufsaktivität wurden die gesetzten Erwartungen jedoch nicht vollumfänglich erfüllt. Gründe dafür sind der zunehmende Strassenwettbewerb von/nach Polen aufgrund von Überkapazitäten und der Short-Sea-Wettbewerb im Russlandverkehr. Um diesen Einflussfaktoren entgegenzusteuern und die Produktivität der Achse zu erhöhen, hat Hupac ein neues Betriebskonzept erarbeitet. Dieses sieht die Verlegung des Hubs von Posen nach Warschau und die Führung von Direktzügen vor. Diese Massnahmen konnten im Geschäftsjahr 2014 entgegen den Zusagen der Infrastrukturbetreiber wegen verzögerter Ausbaurbeiten im Raum Warschau noch nicht umgesetzt werden.

Im Herbst 2014 setzten wir ein neues Betriebskonzept zwischen Deutschland und Polen in Zusammenarbeit mit Kombiverkehr und Polzug um, was zu einer Erhöhung der Qualität und der Abfahrtsfrequenzen führte.

In Russland konnten die Verkehrsvolumen um 12,6% gesteigert werden. Der Einsatz von eigenem Rollmaterial führte zu einer spürbaren Steigerung von Qualität und Produktivität.

Spanienverkehr

Anfang 2014 hatten wir grösste Schwierigkeiten auf der Verbindung Antwerpen ⇌ Spanien aufgrund von Infrastruktureneuerungsarbeiten sowie insgesamt 16 Streiktagen. Dank der eingeleiteten kommerziellen Massnahmen sowie einer Erhöhung der Abfahrtsfrequenzen gelang es uns, das verlorengewonnene Vertrauen der Kunden wieder zurückzugewinnen. Dadurch konnten wir unsere Zielsetzung erreichen und die Volumen um 22% steigern.

Mit den gleichen Rahmenbedingungen hatten wir auf der Verbindung Busto ⇌ Barcelona zu kämpfen. Trotz Wegbrechens eines Slotpartners konnten wir mit entsprechenden kommerziellen Massnahmen das Gap schliessen und eine Verkehrssteigerung von 13% herbeiführen.

Maritimverkehr

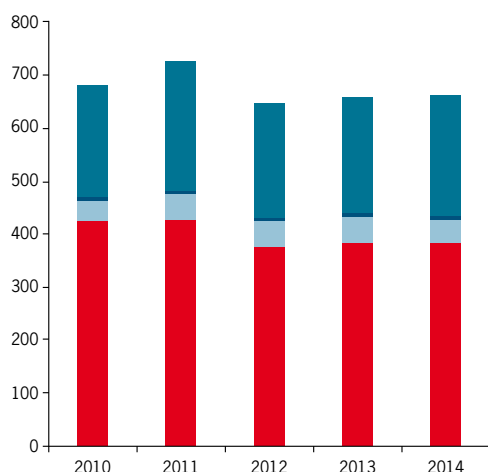
Im Containergeschäft zwischen der Schweiz und den Häfen Antwerpen/Rotterdam verzeichnete Hupac aufgrund eines schwachen Exportgeschäfts einen relativen Verkehrsrückgang.

Unser Netz des Maritimverkehrs konzentriert sich auf Verbindungen von/nach der Schweiz. Als Basisangebot bedienen wir die Beneluxhäfen und als Ergänzungsangebot die Südhäfen via Busto Arsizio-Gallarate. Das Verkehrsvolumen ist im Verlauf des Jahres schwankend, aber auf Jahresbasis stabil.

In Bezug auf die Qualität verzeichnete Hupac aus verschiedenen Gründen Engpässe und Verzögerungen in den Seehafenterminals bei der Übergabe der Container. Dies hat teilweise die effiziente Rotation der Züge gefährdet. Um die Auswirkungen auf die Qualität so gering wie möglich zu halten und die Einhaltung der Fahrpläne zu sichern, hat Hupac auf die Flexibilität ihrer Wagenflotte setzen müssen.

Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



Betriebliche Ressourcen

Rollmaterial

Ende 2014 verfügte Hupac über eine Wagenflotte von 5.036 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,0%. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand betrug 3,2%.

Im Bereich der Wageninstandhaltung führte Hupac ihre Strategie der Kapazitätssicherung und Produktivitätssteigerung fort. Die Prozesse der Leerwagenzustellung, Komponentenkoordination und Instandhaltungsausführung sind gut eingespielt. Folglich stieg die Wagenverfügbarkeit im Berichtsjahr um vier Prozentpunkte auf 87% und übertraf somit den Zielwert von 85%.

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 erhöht werden.

Das geringe Marktwachstum einerseits und die hohe Wagenverfügbarkeit andererseits bewirkten einen niedrigen Investitionsbedarf im Bereich Rollmaterial. Im Berichtsjahr wurden 118 Wagen im Wert von CHF 6,9 Mio. ausgeliefert. Es handelte sich dabei um 18 Doppeltaschenwagen des Typs T3000 und um 100 Tragwagen für die russische Breitspur. Für das laufende Jahr ist die Auslieferung von 32 Doppeltaschenwagen sowie die Bestellung von weiteren 50 Einheiten dieses Wagentyps vorgesehen.

Traktion

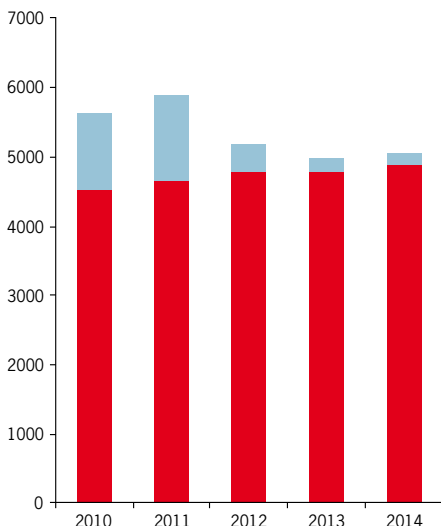
Über 95% des Hupac Verkehrs wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte, welche die Strukturen dieses Geschäftsmodells erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo International,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

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac SpA baute seine Tätigkeit weiter aus. Neben der Traktion des Zugs Busto Arsizio ↔ Milano Smistamento führt das Unternehmen alle Rangierarbeiten im

Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule

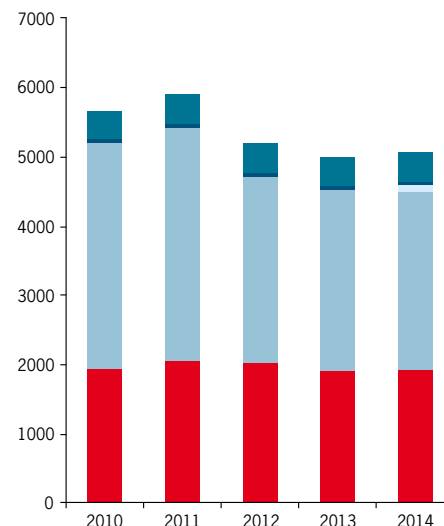
Angemietete Wagen
Eigene Wagen



Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule

Rola Niederflurwagen
Rola Schlafwagen
Breitspurwagen (RUS)
Tragwagen
Taschenwagen



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. Rund 40 Mitarbeiter sind in den Bereichen Traktion und Rangierarbeiten beschäftigt.

Terminals

Die Züge der Hupac bedienen rund 60 Umschlagterminals in 16 Ländern Europas. Zahlreiche weitere Terminals können über Zugverbindungen unserer Partner erreicht werden. Im Berichtsjahr sind die Umschlaganlagen Novi Sad, Rijeka und Zagreb 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.

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

Die Qualität, gemessen an der Pünktlichkeit der Züge, hat sich 2014 gegenüber der Vorjahresperiode verschlechtert. Auf allen Verkehrsachsen wurde ein Rückgang dieser wichtigen Kennzahl verzeichnet. Als pünktlich gelten Züge, die mit weniger als einer Stunde Verspätung am Ziel ankommen.

Auf der Luino-Achse sank die Pünktlichkeitsrate um sechs Prozentpunkte von 75% auf 69%. Via Chiasso betrug der Rückgang acht Prozentpunkte (von 93% auf 85%) und via Domodossola drei Prozentpunkte (von 74% auf 71%). Im nicht-transalpinen Verkehr mussten wir eine Negativentwicklung von 76% auf 64% feststellen. Die Züge via Brenner verkehrten mit einer Pünktlichkeit von 61% (Vorjahr 95%).

Die Gründe für diese Negativentwicklung sind auf verschiedenen Ebenen angesiedelt. Infrastrukturseitig sind planmässige Bauarbeiten, technische Defekte und punktuelle Kapazitätsengpässe zu nennen. Auf der Seite der Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen Ressourcenprobleme im Vordergrund. Auch Unwetterschäden und Streiks tragen massgeblich zu den Verspätungen bei.

Als Gegenmassnahme zu diesem dramatischen Qualitätsabfall hat Hupac 2014 die Präsenz in der Dispositionszentrale in Chiasso gestärkt, welche nun an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr besetzt ist. Zahlreiche Ersatzkompositionen stehen bereit und werden im Bedarfsfall eingesetzt, um den Fahrplan aufrecht zu erhalten.

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 1,0% geringfügig gesunken, während die durchschnittlich gefahrenen Leerkilometer um 3,3% zugenommen haben.

Im Terminal Aarau konnte die Anzahl der abgefertigten Ladeeinheiten pro Person um 13,2% gesteigert werden. Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate blieb das Niveau mit einem leichten Rückgang von 0,5% stabil. Die Produktivität in der Zentrale, gemessen an den Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl, sank um 8,1%.

Sicherheit

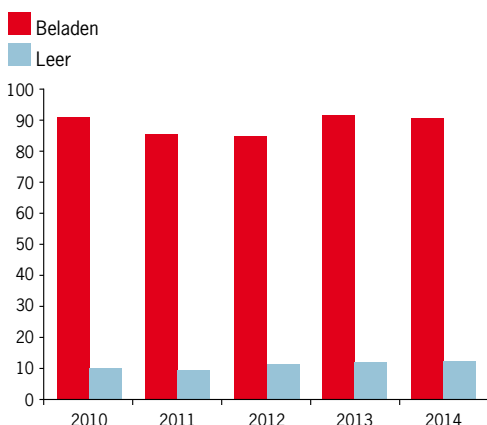
Die Wahrung der betrieblichen Sicherheit gehört zu den obersten strategischen Zielen der Hupac. Die Vermeidung von Unfällen in den Terminals und auf den Bahnstrecken, die Vermeidung oder Folgenminderung von Betriebsunterbrechungen sowie die Unversehrtheit der anvertrauten Ladeeinheiten sind die übergeordneten 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 Sicherheitsauditing. Ausserdem wurde die systematische Erfassung und Auswertung von betrieblichen Unregelmässigkeiten gestärkt, um die Ergreifung präventiver Massnahmen zu unterstützen.

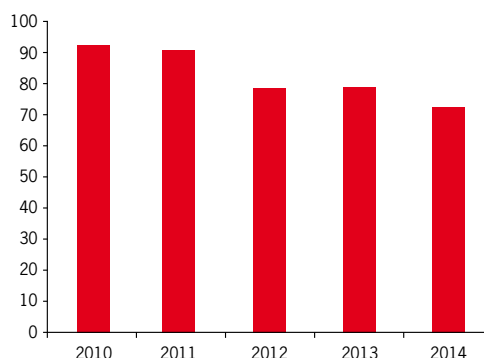
Laufleistung der Wagen

Durchschnittliche Kilometer pro Hupac-Wagen im Normalspurnetz, indexiert; beladen 2006 = 100



Produktivität in der Zentrale

Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl in Chiasso, indexiert; 2006 = 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. Im Mittelpunkt steht die Optimierung der eigenen Ressourcen und die Rund-um-die-Uhr-Überwachung der Transporte.

Hupac unternimmt grosse Anstrengungen, um neue Kunden für den Kombinierten Verkehr zu gewinnen, beispielsweise durch die Erarbeitung geeigneter Logistikalösungen im Rahmen ihres Netzwerks, durch Unterstützung der Kunden bei der Beschaffung und Kodifizierung geeigneter Fahrzeuge und durch Beratung in der Anfangsphase.

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. Die bestehenden Qualitätsprobleme sind erkannt und werden systematisch bearbeitet. Ein Schwerpunkt der strategischen Zusammenarbeit ist die Vorbereitung auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und auf das Auslaufen der Betriebsbeiträge für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr per Ende 2023.

Crossrail AG, Muttenz

Crossrail ist eine der wenigen Privatbahnen, die nach der Konsolidierungsphase der letzten Jahre noch Bestand hat. Hupac hielt per Ende 2014 einen Anteil von 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 34,48%.

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 Gesellschafter 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 425 Niederflurwagen sowie 9 Begleitwagen an RAIpin.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen

Die 1999 gegründete Joint Venture Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH betreibt den Terminal Singen. Rund 40 Züge verkehrten wöchentlich über diese Drehscheibe.

Terminal Alpransit Srl, Mailand

Die 2013 gegründete Terminal Alpransit Srl bezweckt die Planung und den Bau des Terminalprojekts Milano Smistamento. An der Gesellschaft sind FS Logistica und Hupac mit paritätischen Anteilen beteiligt. Das Finanzierungsgesuch für den Bau des Terminals wurde im Oktober 2014 vom Bundesamt für Verkehr bewilligt. Die Baugenehmigung wird für 2015 erwartet.

Combinant NV, Antwerpen

An der 2009 gegründeten Terminal-Gesellschaft Combinant NV hält Hupac einen Anteil von 35%. Weitere Gesellschafter sind BASF und Hoyer. Im Berichtsjahr wickelte Hupac 60 Züge pro Woche über den Combinant-Terminal ab.

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, Ludwigshafen

An der Betreibergesellschaft des Kombi-Terminals Ludwigshafen hält Hupac seit 2005 einen Anteil von 15%. Der KTL fungiert im Netz der Hupac als zentraler Hub für die Bündelung von Sendungen zwischen Deutschland, Italien, Belgien und Polen. Pro Woche verkehren rund 80 Hupac Züge über diese Drehscheibe.

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg

Der trimodale Duisburg Intermodal Terminal, an dem Hupac seit 2003 mit einem Anteil von 10% beteiligt ist, dient als Hinterland-Hub für die grossen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen. Im Berichtsjahr führte Hupac rund 40 Züge wöchentlich über diesen Terminal.

RSC Rail Service Center, Rotterdam

Im Dezember 2014 ist Hupac mit einem Anteil von 16,33% ins Eignerkonsortium des RSC Terminals Rotterdam eingestiegen. Gemeinsam mit weiteren Partnern der Transportbranche will Hupac Impulse für einen marktorientierten Ausbau der Hinterlandverkehre ab Rotterdam geben. Mit 70 Abfahrten pro Woche ist der RSC-Terminal die Drehscheibe für die Niederlandverkehre der Hupac.

CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles

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



Die Umweltverantwortung der Hupac

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



Umwelleistungen

Durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf das Verkehrsnetz der Hupac wurden im Berichtsjahr rund 850.000 Tonnen CO₂ sowie rund 10,5 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.

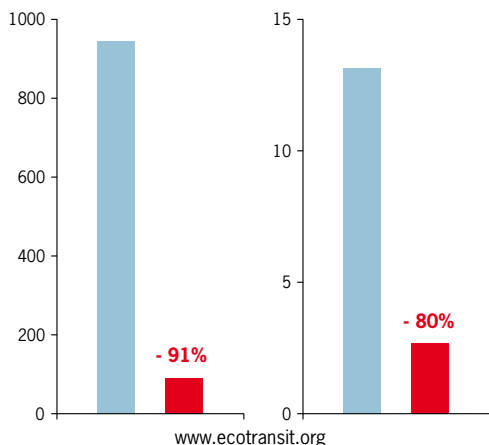
Gefahrguttransporte

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

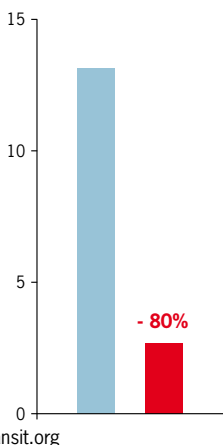
■ Zum Vergleich: Strasse
■ Hupac Verkehr



Energieverbrauch

Mia. Megajoule

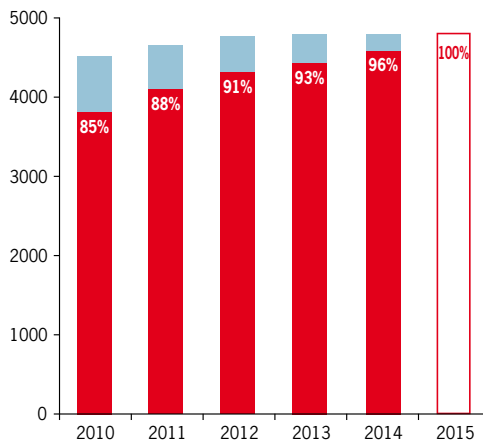
■ Zum Vergleich: Strasse
■ Hupac Verkehr



Lärmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule im Normalspurnetz

■ 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 Verkehrsegment, 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 65 Vorkommnisse gemeldet (Vorjahr: 56), im Bahnnetz waren es 16 (Vorjahr: 26).

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 2014 waren 96% (Vorjahr: 93%) der Hupac-eigenen Bahnwagen mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Im Unterschied zu den alten Metallbremsen aus Grau-

guss 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 150 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 hat Hupac vier Wagen auf diese neue Technik umrüsten lassen. Lärmmessungen haben gezeigt, dass wir mit Scheibenbremsen eine Reduzierung des Lärmwerts von 2,5 Dezibel erzielen können. 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.

Mitarbeitende

Zusammensetzung

Ende 2014 betrug die Anzahl der Mitarbeitenden 407 Personen (Vorjahr: 405). Davon entfielen 176 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 204 Personen auf die Tochtergesellschaften in Italien und 27 Personen auf die Filialen in Deutschland, Holland, Belgien und Russland. Der Anteil der Frauen sank von 16% auf 13%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit betrug 10,9 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 15 Mitarbeitende an Job-Rotation-Programmen mit Aufenthalt in den Aussenstellen und Filialen teil. Zahlreiche Kurz-Stages innerhalb des Unternehmens förderten das bereichsübergreifende Denken.

2014 bildete Hupac sechs Lehrlinge zum kaufmännischen Angestellten 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 27 Arbeitsunfälle mit 366 Ausfalltagen. Die Anzahl der Arbeitsunfalltage je Mitarbeitender hat sich damit gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht.

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 82 auf 80. In der italienischen Tochtergesellschaft Hupac SpA wurde ein Wert von 72 erreicht (Vorjahr: 75).

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 2014 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 380.000 Strassensendungen bzw. 7,2 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, Kombiverkehr und TX Logistics.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2014 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 66,4 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 4,3 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 2014 gegenüber 2013 im Durchschnitt um 1,8% abgenommen.

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

Werte in 1000 CHF

Jahre	2014	2015-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2014-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.846	3.636 - 3.846	2.589 - 2.592	1.470 - 1.551	65	66.383
Zinsen	391	93 - 491	8 - 58			4.327
Total	4.237	3.729 - 4.258	2.597 - 2.650	1.470 - 1.551	65	70.710

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
- ▶ Assologista, 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.

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 2014 und 2013

Beträge in 1 000 CHF	2014	2013
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	476 640	480 199
Andere Erlöse	74 818	69 216
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	(447 014)	(448 601)
Bruttogewinn	104 444	100 814
Personalaufwand	(33 605)	(32 771)
Allgemeiner Aufwand	(11 231)	(11 744)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(44 572)	(44 244)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	227	585
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(164)	(23)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	15 099	12 617
Finanzertrag	285	297
Finanzaufwand	(2 013)	(2 480)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	469	(394)
Währungsdifferenzen	(3 297)	(179)
Ordentliches Betriebsergebnis	10 543	9 861
Betriebsfremder Ertrag	184	115
Betriebsfremder Aufwand	0	0
Ausserordentlicher Ertrag	16 849	45
Ausserordentlicher Aufwand	(15 988)	(39)
Gewinn vor Steuern	11 588	9 982
Steuern	(3 750)	(3 109)
Jahresgewinn	7 838	6 873
Minderheitsanteile	(294)	(310)
Jahresgewinn der Gruppe	7 544	6 563

Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2014

Im Geschäftsjahr 2014 haben sich die *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 0,7% auf gut CHF 476,6 Mio. vermindert.

Die Position *Andere Erlöse* setzt sich aus Betriebsbeiträgen, aus Beiträgen für die Umrüstung auf lärmarmes Rollmaterial sowie aus Beiträgen für deren Einsatz zusammen und betrug im Berichtsjahr 2014 gut CHF 74,8 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 8,1% gleichkommt.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* haben gegenüber dem Vorjahr um 0,4% abgenommen. Der *Bruttogewinn* ist somit gegenüber dem Vorjahr um 3,6% angestiegen.

Der *Personalaufwand* ist im Geschäftsjahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 2,5% angewachsen, während die Position *Allgemeiner Aufwand* sich gegenüber dem Vorjahr um 4,4% vermindert hat.

Der *Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen* weist im Berichtsjahr den Betrag von knapp CHF 44,6 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einer kleinen Erhöhung von 0,7% entspricht.

Der *Finanzertrag* hat sich gegenüber dem Vorjahr um 4% auf knapp CHF 0,3 Mio. verringert. Auch der *Finanzaufwand* ist aufgrund der abnehmenden Verschuldung bei den Banken gegenüber dem Vorjahr um 18,8% auf gut CHF 2 Mio. reduziert worden. Der *Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften* hat sich ebenfalls erfreulich entwickelt und weist einen Betrag von knapp CHF 0,5 Mio. aus. Die Position *Währungsdifferenzen* präsentiert einen beträchtlichen Verlust von knapp CHF 3,3 Mio., welcher vornehmlich auf die Entwicklung beim Rubel und zu einem geringen Teil auf Euro-Positionen zurückzuführen ist.

Die Position *Ausserordentlicher Ertrag* setzt sich zusammen aus einer einmaligen Abgeltung für Instandhaltungsdienstleistungen über eine mehrjährige Zeitperiode sowie aus einer Auflösung von Rückstellungen bei der Hupac Intermodal AG im

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2014 und 2013

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
AKTIVEN			PASSIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN			FREMDKAPITAL		
			Kurzfristiges Fremdkapital		
Flüssige Mittel	44 592	53 814	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	5 380	15 214
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	58 739	62 911	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	34 664	47 696
- gegenüber Dritten	48 919	53 212	- gegenüber Dritten	34 498	47 360
- gegenüber Aktionären	9 820	9 699	- gegenüber Aktionären	166	336
Andere Forderungen	12 656	13 446	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	4 529	5 899
Lager/Werkstattinventar	3 407	3 448	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	47 862	46 177
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	32 905	24 854	Kurzfristige Rückstellungen	75	41
Total Umlaufvermögen	152 299	158 473	Total kurzfristiges Fremdkapital	92 510	115 027
			Langfristiges Fremdkapital		
			Langfristige Verbindlichkeiten	137 000	147 621
			Langfristige Rückstellungen	61 916	61 696
			Latente Steuerschulden	2 208	1 758
			Total langfristiges Fremdkapital	201 124	211 075
			Total Fremdkapital	293 634	326 102
			Minderheitsanteile	584	614
			EIGENKAPITAL		
ANLAGEVERMÖGEN			Aktienkapital	20 000	20 000
Finanzanlagen	36 251	38 028	Reserven	70 456	65 767
- Beteiligungen	34 299	32 819	Eigene Aktien	(1 514)	(1 468)
- Andere finanzielle Aktiven	1 503	4 785	Umrechnungsdifferenzen	(11 725)	(9 742)
- Latente Steuerguthaben	449	424	Jahresgewinn der Gruppe	7 544	6 563
Sachanlagen	186 915	201 969	Total Eigenkapital	84 761	81 120
- Anzahlungen für Sachanlagen	1 903	224			
- Technische Anlagen	24 282	23 380	Total Passiven	378 979	407 836
- Rollmaterial	48 240	60 342			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	11 928	12 830			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	94 721	98 797			
- Andere Sachanlagen	5 841	6 396			
Immaterielle Anlagen	3 514	9 366			
Total Anlagevermögen	226 680	249 363			
Total Aktiven	378 979	407 836			

Zusammenhang mit Steuerforderungen in Italien, während die Position *Ausserordentlicher Aufwand* sich fast ausschliesslich aus Steuern, Sanktionen und Zinsen an die italienische Steuerbehörde sowie Beratungskosten in Italien und zusätzlich sich ergebende Steuern in der Schweiz bei der Hupac Intermodal AG zusammensetzt. Nach Berücksichtigung der *Steuern* und nach Verrechnung der Minderheitsanteile weist die Hupac Gruppe im Jahr

2014 einen Jahresgewinn von gut CHF 7,5 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung um 15% entspricht.

Die Hupac Intermodal AG, die aus Umsatzbetrachtung weitaus wichtigste Gesellschaft der Hupac Gruppe, schliesst das Geschäftsjahr 2014 mit einem kleinen Verlust von knapp CHF 0,2 Mio. (Vorjahr: Verlust von gut CHF 0,6 Mio.) ab.

Konsolidierte Geldflussrechnung 2014 und 2013

Beträge in 1 000 CHF	2014	2013
Konzernergebnis	7 544	6 563
Abschreibung Sachanlagen	28 533	34 043
Abschreibung immaterielle Anlagen	6 541	4 129
Veränderung Rückstellungen	988	3 258
Übrige nicht monetäre Transaktionen	767	(2 323)
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(63)	(562)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(469)	394
Minderheitsanteile	(8)	309
Veränderung des Inventars	1	101
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	(4 251)	(2 619)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(11 764)	4 980
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	27 819	48 273
Investition in Sachanlagen	(16 741)	(9 719)
Desinvestition von Sachanlagen	1 009	1 581
Investition in immaterielle Anlagen	(1 036)	(561)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	325	0
Investition in Finanzanlagen	(1 498)	(245)
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	(134)	65
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(18 075)	(8 879)
Veränderung der finanziellen Guthaben	3 247	(74)
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	(20 316)	(7 241)
Eigene Aktien	(46)	(60)
Dividenden	(1 572)	(1 174)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(18 687)	(8 549)
Veränderung	(8 943)	30 845
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	53 814	22 931
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	(279)	38
Flüssige Mittel am Ende der Periode	44 592	53 814

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2014

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 2014 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 Dividenden werden aufgerechnet und den

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2014	31.12.2013
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	95,57
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
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau:				
- Hupac LLC, Moskau	RUB	60 000 000	2,00	0
Hupac LLC, Moskau	RUB	60 000 000	98,00	0

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2014	31.12.2013
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	50,00	50,00
RAIPIN 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

Reserven zugeordnet. Anteile von Minderheitsaktiönären am Eigenkapital werden in der Bilanz und Anteile am Erfolg in der Erfolgsrechnung separat ausgewiesen. Für die 50% Beteiligungen an Terminal Singen TSG GmbH und Terminal Alptransit Srl 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 Kunden gewährten Rabatte und Preisminderungen ausgewiesen. Die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2014	31.12.2013	2014	2013
EUR/CHF	1,2025	1,2264	1,2146	1,2308
RUB/CHF	0,01741	0,02714	0,02420	0,02910

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2013	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
Umrechnungsdifferenzen				(1 569)	(1 569)	(324)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				(414)	(414)	
Anpassung Eigenkapital		(302)			(302)	
Kauf eigene Aktien			(46)		(46)	
Dividende Muttergesellschaft		(1 572)			(1 572)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2014		7 544			7 544	294
Saldo am 31. Dezember 2014	20 000	78 000	(1 514)	(11 725)	84 761	584

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	9 002	8 752
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	75 834	80 347
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten	17	25
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	118 916	132 458
5. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	453	502

Eigene Aktien

Namenaktien	2014	2013
Anfangsbestand per 01.01.	378	361
- Käufe	37	88
- Verkäufe	(28)	(71)
Endbestand per 31.12.	387	378

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

gen 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).

Auflösung stiller Reserven

Im Berichtsjahr 2014 sind stille Reserven von CHF 11,04 Mio. aufgelöst worden (2013: CHF 0).

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 2014

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 2014 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 2014 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, 17. April 2015

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2014 und 2013

Beträge in 1 000 CHF	2014	2013
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	72 484	71 627
Andere Erlöse	4 520	3 120
Gestehungskosten	(31 193)	(30 365)
Bruttogewinn	45 811	44 382
Allgemeiner Aufwand	(1 547)	(1 400)
Abschreibungen Sachanlagen	(19 188)	(24 855)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(1 431)	(3 659)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(12 900)	(4 550)
Dividendenertrag	336	0
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	42	26
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(59)	(21)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	11 064	9 923
Finanzertrag	1 033	726
Finanzaufwand	(1 455)	(1 793)
Währungsdifferenzen	(2 126)	(477)
Ordentliches Betriebsergebnis	8 516	8 379
Ausserordentlicher Ertrag	6 000	0
Ausserordentlicher Aufwand	(6 000)	0
Jahresgewinn vor Steuern	8 516	8 379
Steuern	(1 968)	(1 900)
Jahresgewinn	6 548	6 479

Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* haben im Berichtsjahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 1,2% auf knapp CHF 72,5 Mio. zugenommen. Die Erlöse setzen sich vornehmlich aus der Vermietung von Sachanlagen zusammen, wobei das Rollmaterial den Hauptanteil ausmacht.

In der Position *Andere Erlöse* sind die staatlichen Finanzierungshilfen abgebildet. Es handelt sich dabei um Beträge für die Lärmsanierung des Rollmaterials. Gegenüber dem Vorjahr hat diese Position um 44,9% auf gut CHF 4,5 Mio. zugenommen.

Die *Gestehungskosten* belaufen sich im Geschäftsjahr 2014 auf knapp CHF 31,2 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer kleinen Erhöhung von 2,7% entspricht. Die Instandhaltungskosten des Rollmaterials bilden den Hauptanteil dieser Position. Der *Bruttogewinn* hat gegenüber dem Vorjahr um 3,2% auf gut CHF 45,8 Mio. zugenommen.

Die Position *Allgemeiner Aufwand* ist gegenüber dem Vorjahr um 10,5% auf gut CHF 1,5 Mio. angestiegen. Erhöhungen waren insbesondere bei den Positionen Beratungs- und Werbeaufwand zu verzeichnen.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* sind gegenüber 2013 um 22,8% auf knapp CHF 19,2 Mio. gesunken. Dies resultiert insbesondere aus kleineren Investitionen beim Rollmaterial.

Die Position *Abschreibungen immaterielle Anlagen* ist gegenüber dem Vorjahr um 60,9% tiefer ausgefallen.

Die Position *Rückstellungen und Wertberichtigungen* ist im Berichtsjahr 2014 auf CHF 12,9 Mio. angestiegen. Es handelt sich dabei insbesondere um Wertberichtigungen bei Beteiligungen und Rückstellungen für Währungsrisiken. Nach Berücksichtigung weiterer kleinerer Positionen weist die Hupac AG im Geschäftsjahr 2014 ein *Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen* von knapp CHF 11,1 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg von 11,5% gleichkommt.

Der *Finanzertrag* ist gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 0,3 Mio. angestiegen, während der *Finanzaufwand* ebenfalls um gut CHF 0,3 Mio. zurückgegangen ist, da die Verschuldung bei den Banken wiederum beträchtlich abgenommen hat.

Nach Berücksichtigung der *Währungsdifferenzen*, wo ein Währungsverlust von gut CHF 2,1 Mio. ausgewiesen wird, präsentiert die Hupac AG ein *Ordentliches Betriebsergebnis* in der Höhe von gut CHF 8,5 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer kleinen Erhöhung von 1,6% entspricht.

Bei der Position *Ausserordentlicher Ertrag* handelt es sich um die einmalige Abgeltung von Instandhaltungsdienstleistungen über eine mehrjährige Zeitperiode. Dieser Betrag ist unter der Position *Ausserordentlicher Aufwand* 1:1 dem Mieter des

Bilanz per 31. Dezember 2014 und 2013

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
AKTIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN		
Flüssige Mittel	19 577	17 328
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12 189	22 863
- gegenüber Dritten	1 443	2 274
- gegenüber Konzerngesellschaften	10 989	20 832
- gegenüber Aktionären	23	23
- Delkredere	(266)	(266)
Andere Forderungen	2 083	2 127
- gegenüber Dritten	2 083	2 127
Lager	1 338	1 391
Eigene Aktien	1 514	1 468
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	13 490	1 807
Total Umlaufvermögen	50 191	46 984
ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	114 619	111 898
- Beteiligungen	74 553	76 227
- Darlehen Dritte	230	234
- Darlehen Konzerngesellschaften	39 832	35 433
- Übrige Finanzanlagen	4	4
Sachanlagen	49 129	60 849
Immaterielle Anlagen	5 593	6 559
Total Anlagevermögen	169 341	179 306
Total Aktiven	219 532	226 290

Rollmaterials, der Hupac Intermodal AG, wegen ungenügender Verfügbarkeit des Rollmaterials für die gleiche Referenzperiode übertragen worden.

Nach Berücksichtigung der *Steuern* in der Höhe von gut CHF 1,9 Mio. präsentiert die Hupac AG für das Geschäftsjahr 2014 einen *Jahresgewinn* von gut CHF 6,5 Mio., was gegenüber 2013 einer Erhöhung von 1,1% gleichkommt.

Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat im Geschäftsjahr

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
PASSIVEN		
FREMDKAPITAL		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	3 610	6 403
- gegenüber Dritten	2 760	5 416
- gegenüber Konzerngesellschaften	714	860
- gegenüber Aktionären	136	127
Kurzfristige Darlehen	5 379	15 213
- von Dritten	5 379	15 213
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	717	810
- gegenüber Dritten	717	810
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	23 643	21 497
Total kurzfristiges Fremdkapital	33 349	43 923
Langfristiges Fremdkapital		
Langfristige Verbindlichkeiten	48 761	53 921
- gegenüber Dritten	48 761	53 921
Langfristige Rückstellungen	46 486	42 486
Total langfristiges Fremdkapital	95 247	96 407
Total Fremdkapital	128 596	140 330
EIGENKAPITAL		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 953	3 055
Reserve für eigene Aktien	1 514	1 468
Reserve aus Kapitaleinlagen	459	459
Statutarische Reserven	57 186	54 200
Bilanzgewinn	6 824	6 778
- Gewinnvortrag	276	299
- Jahresgewinn	6 548	6 479
Total Eigenkapital	90 936	85 960
Total Passiven	219 532	226 290

2014 um gut CHF 6,7 Mio. auf rund CHF 219,5 Mio. abgenommen.

Auf der Aktivseite hat das Umlaufvermögen gegenüber dem Vorjahr um gut 2% zu- und das Anlagevermögen um den gleichen Prozentsatz abgenommen, während auf der Passivseite gegenüber 2013 rund 3,5% weniger *Fremdkapital* und mehr *Eigenkapital* zu verzeichnen sind.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2014 über ein *Eigenkapital* von gut CHF 90,9 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 41,4% (Vorjahr 38%) entspricht.

Anhang der Jahresrechnung 2014

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				31.12.2014	31.12.2013
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter				40 070	38 425
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen				28 586	40 446
2.3 Wesentliche Beteiligungen					
Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000		Kapitalanteil in % 31.12.2014	31.12.2013
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 250		100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb, Bahnbetrieb	EUR 2 040		95,57	95,57
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
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau: - Hupac LLC, Moskau	Rollmaterial Management	RUB 60 000		2,00	0
Hupac LLC, Moskau	Rollmaterial Management	RUB 60 000		98,00	0
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
RAIpin 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	50,00

2.4 Eigene Aktien

Namenaktien	2014	2013
Anfangsbestand per 01.01.	378	361
- Käufe	37	88
- Verkäufe	(28)	(71)
Endbestand per 31.12.	387	378
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	Aktien- kapital	Allgemeine Reserve	Reserve für eigene Aktien	Reserve aus Kapital- einlagen	Statutarische Reserven	Bilanz- gewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2013	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 Reserven					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
Dividende						(1 572)	(1 572)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		430				(430)	
Zuweisung an Reserve für eigene Aktien		1 468	46		(1514)		
Zuweisung an Statutarische Reserve					4 500	(4 500)	
Jahresgewinn						6 548	6 548
Saldo am 31. Dezember 2014	20 000	4 953	1 514	459	57 186	6 824	90 936

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	31.12.2014
Gewinnvortrag	276 177
Jahresgewinn	6 548 492
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	6 824 669
Antrag des Verwaltungsrates:	
- Maximale Dividende auf das nominale Aktienkapital	1 600 000
- Zuweisung an Allgemeine Reserve	60 000
- Zuweisung an Statutarische Reserven	4 900 000
- Vortrag auf neue Rechnung	264 669
	6 824 669

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2014

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 40 bis 43), für das am 31. Dezember 2014 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 2014 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, 17. April 2015

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 58 8558800
Fax +41 58 8558801
info@hupac.com
www.hupac.com

