

# GESCHÄFTSBERICHT 2017





# **GESCHÄFTSBERICHT 2017**

<b>Einleitung</b>	<b>7</b> Hupac in Stichworten
	<b>11</b> Vorwort
	<b>15</b> Corporate Governance
<b>Lagebericht</b>	<b>20</b> Wirtschaftliche Entwicklung
	<b>23</b> Risikobeurteilung
	<b>25</b> Verkehrsentwicklung
	<b>30</b> Produktion und betriebliche Ressourcen
	<b>32</b> Informationstechnik und digitale Transformation
	<b>34</b> Terminalmanagement
	<b>37</b> Entwicklung der operativen Beteiligungen
	<b>38</b> Umweltleistungen
	<b>40</b> Mitarbeitende
<b>43</b> Verlagerungspolitik	
<b>Jahresrechnungen</b>	<b>46</b> Konsolidierte Jahresrechnung
	<b>54</b> Jahresrechnung der Hupac AG

A photograph of a yellow Hapag-Lloyd shipping container on a train. The container is the central focus, with the company name 'Hapag-Lloyd' printed in large, dark blue letters. The container is mounted on a grey rail wagon. In the background, a large yellow industrial structure, possibly a port crane or gantry, is visible against a clear blue sky. The structure features a prominent spiral staircase and various beams and supports. The lighting is bright, suggesting a sunny day, and the overall scene is industrial and modern.

**Hapag-Lloyd**

HUPAC

00DL BRITAIN 101

Frame 0-58PA  
Max. 72 t

1160



# ***EINLEITUNG***



# HUPAC IN STICHWORTEN

## Marktführer im internationalen Kombinierten Verkehr

Hupac ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr Europas. Seit fünfzig Jahren setzen wir uns für innovative, zuverlässige Bahntransporte ein und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz.

Das Netzwerk der Hupac umfasst Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen sowie bis nach Russland und Fernost. Täglich sind rund 110 Hupac Züge mit eigenen Bahnwagen für den Transport von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern unterwegs. Flexibilität, Service und Zuverlässigkeit sind unser Anspruch.

Die Hupac Gruppe besteht aus 18 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China und beschäftigt rund 470 Mitarbeitende.

Hupac verfügt über rund 5.900 Wagenmodule und bündelt als neutraler, unabhängiger Kombi-Operateur die Sendungen der Transporteure zu ganzen Zügen. Die Bahntraktion wird von externen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Hupac betreibt effiziente Terminals an wichtigen Standorten und investiert in die digitale Transformation.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet. An der Gesellschaft sind rund 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.

## Umfassendes Leistungsspektrum

Hupac bietet ein breites Spektrum intermodaler Transportdienstleistungen an und deckt somit verschiedene Marktanforderungen ab.

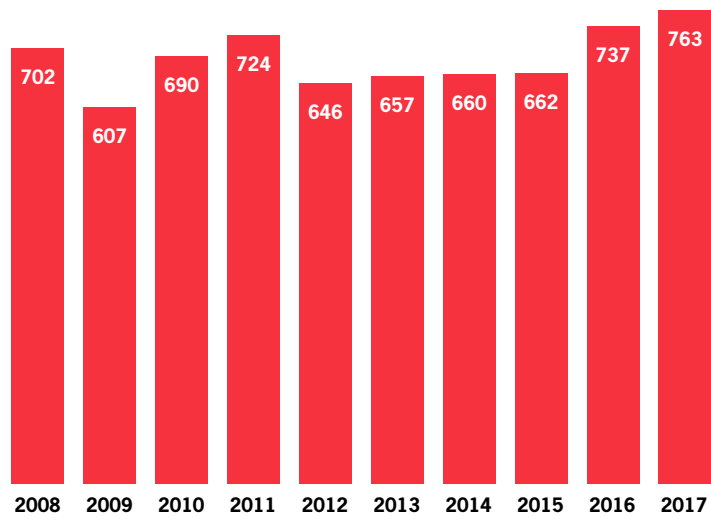
- Der Bereich Shuttle Net betreibt ein dichtes Netzwerk für intermodale Verkehre in Europa. Auf den Kernstrecken bietet Hupac mehrere Abfahrten pro Tag an. Die Kunden profitieren von Flexibilität und Zuverlässigkeit.
- Das Geschäftsfeld Intermodal Express Russia organisiert intermodale Verkehre in Russland und den CIS-Staaten mit eigenem Rollmaterial.
- Das Geschäftsfeld Landbridge China schafft Verbindungen zwischen China und dem europäischen Netzwerk der Hupac.
- Der Bereich Company Shuttle betreut Grosskunden, die eigene Züge chartern und sich somit Kapazitäten zu attraktiven Preisen sichern.
- Der Bereich Maritime Logistics fokussiert auf maritime Hinterlandverkehre und erbringt das vollständige Dienstleistungsportfolio mit Zollabwicklung, Leercontainerhandling und First/Last-Mile-Transporten.

# FACTS & FIGURES

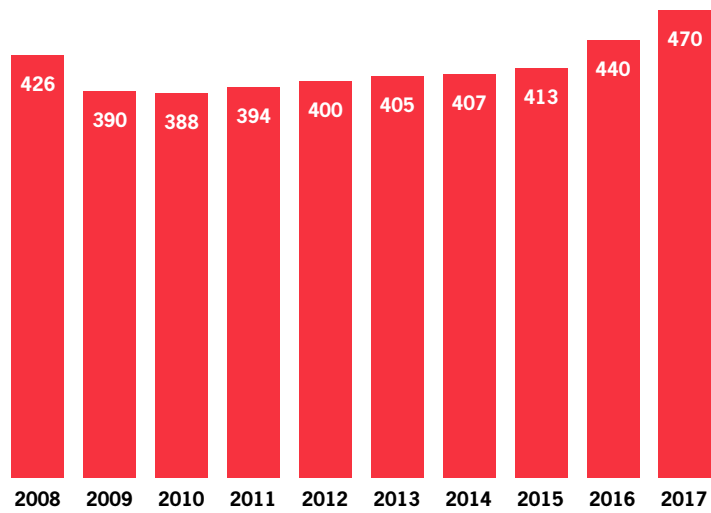
Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	rund 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Piacenza, Singen, Köln, Rotterdam, Antwerpen, Warschau, Moskau, Shanghai
Positionierung	Netzwerkbetreiber des Kombinierten Verkehrs
Verkehrsvolumen	763.101 Strassensendungen
Mitarbeitende	470 natürliche Personen 455 Personen auf Vollzeitbasis
Rollmaterial	5.941 Wagenmodule 10 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio, Piacenza, Aarau, Basel Wolf, Chiasso, Singen, Antwerpen
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den Kombinierten Verkehr Wolf, web-orientiertes Framework für alle Unternehmensprozesse Cesar, webbasiertes Tracking & Tracing-System Ediges, Datenaustauschsystem auf XML-Basis
Zertifizierungen	Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2015 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2015 ECM Entity in Charge of Maintenance gemäss der Verordnung (EU) Nr. 445/2011
Finanzdaten	Jahresumsatz CHF 485,6 Mio. (EUR 436,9 Mio.) Jahresgewinn CHF 11,1 Mio. (EUR 10,0 Mio.) EBITDA CHF 48,0 Mio. (EUR 43,2 Mio.) Operativer Cash Flow CHF 48,8 Mio. (EUR 43,9 Mio.)



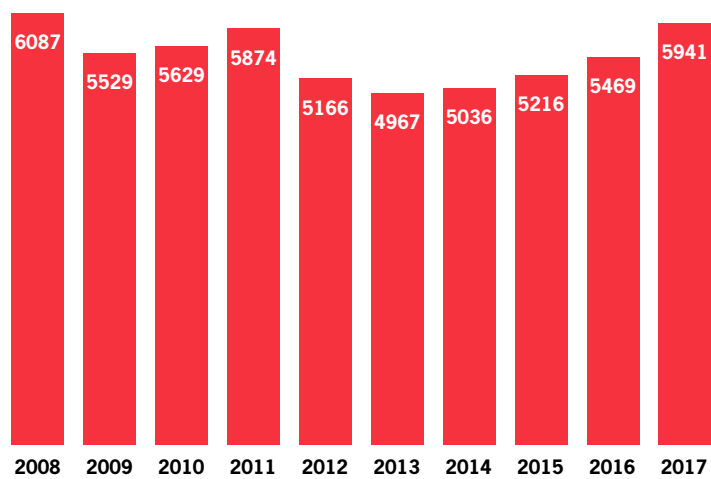
**Verkehrsvolumen**  
Strassensendungen in 1000



**Mitarbeitende**  
Anzahl natürliche Personen



**Rollmaterial**  
Anzahl Wagenmodule







**Dr. Hans-Jörg Bertschi**  
Präsident des Verwaltungsrats

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Was für ein Jahr! Im 2017 durfte Hupac ihr 50-jähriges Jubiläum im Luzerner Verkehrshaus feiern: eine gelungene Veranstaltung unter dem Motto "Den Kombinierten Verkehr der Zukunft gestalten". Gemeinsam mit unseren Gästen und Referenten aus ganz Europa konnten wir die Erfolgsgeschichte der Hupac wie auch die neuen Herausforderungen im Umfeld der Logistik 4.0 beleuchten.

Betrieblich war 2017 eines der härtesten Jahre in der Geschichte der Hupac. Die sechsmonatige Schliessung der Luino-Linie wegen Bauarbeiten zur Umsetzung des 4-Meter-Korridors und insbesondere die 7-wöchige Totalsperre in Rastatt infolge eines Baustellenunfalls haben den Verkehr der Hupac in nie zuvor gekanntem Ausmass belastet. Beide Ereignisse zeigen exemplarisch, dass die Bahninfrastruktur immer noch primär nach nationalen Spielregeln funktioniert und die internationalen Verkehrsströme nicht angemessen unterstützen kann. Verkehrspolitisch sind Konsequenzen zu ziehen:

- Umsetzung eines internationalen Baustellen-Managements mit Backup-Routings
- Einrichtung eines korridorbezogenen Krisenmanagements und Festlegung von "Fair-Share"-Grundsätzen auf Umfahungsstrecken
- Priorität für eine schnelle Wiederaufnahme des Güterverkehrs mit einem Eingleis-Betrieb in Langsamfahrweise bei ungeplanten Streckenunterbrüchen auf wichtigen Güterverkehrsachsen
- Ausbau der linksrheinischen Strecke zwischen Wörth (D) und Strassburg (F) mit durchgehend elektrifizierter Doppelspur als Alternativ- und Backup-Achse
- Stärkung der betrieblichen Interoperabilität durch verbesserte internationale Zusammenarbeit der nationalen Leitstellen.

Im Jubiläumsjahr konnte Hupac einige wichtige Weichenstellungen für die Zukunft vornehmen. Mit der Verabschiedung einer Digitalstrategie bündelt das Unternehmen seine Aktivitäten und bereitet sich auf den Sprung in die Logistik 4.0 vor. Eine bimodale Organisationsstruktur der "IT der zwei Geschwindigkeiten" verknüpft traditionelle und agile Vorgehensweisen mit dem Ziel, die digitale Transformation der Hupac zu beschleunigen, ohne auf robuste, zuverlässige Prozesse im Tagesgeschäft zu verzichten. Projekte wie interaktive Kundenplattform, algorithmusbasiertes Kapazitätsmanagement der Züge, automatisierte Terminalprozesse mit OCR-Technik, Sensoren für die Bahnwagen und real-time Informationen zur voraussichtliche Ankunftszeit der Züge werden bereits ab dem laufenden Jahr eingeführt und innerhalb weniger Jahre zu den Standardprozessen der Hupac gehören.

Nicht weniger wichtig für die Zukunft der Hupac Gruppe ist die graduelle Weiterentwicklung des Geschäftsmodells mit Anpassung an die wachsenden Anforderungen der globalen Logistik. Neben dem traditionellen Terminal-Terminal-Geschäft des Kontinentalverkehrs bietet Hupac heute Zusatzleistungen für den globalisierten Containerverkehr über spezialisierte Organisationseinheiten an. Erste Schritte im maritimen Hinterlandverkehr sind mit der Einführung eines Shuttles Rotterdam-Kornwestheim erfolgt; weitere Schritte stehen bevor, um Hupac in diesem Marktsegment erfolgreich zu positionieren.

Und schliesslich hat Hupac den Generationswechsel als eine der wichtigsten Herausforderungen jeder erfolgreichen Unternehmensgeschichte vorangetrieben. Mit Michail Stahlhut, welcher im Sommer 2018 die Führung der Hupac Intermodal und zwei Jahre später der gesamten Hupac Gruppe übernehmen wird, konnten wir eine erfolgreiche und bewährte Führungskraft im europäischen Schienengüterverkehr für die Weiterentwicklung der Hupac gewinnen. Damit wir das Potenzial der NEAT mit dem 4-Meter-Korridor maximal nutzen können, brauchen wir eine noch engere Verzahnung der Prozesse zwischen Bahnen und Kombi-Operateur. Der Verwaltungsrat ist überzeugt, mit Michail Stahlhut die Weichen für die Nachfolge der Führung der Hupac frühzeitig und in die richtige Richtung zu stellen. Er freut sich, dass die langjährige, sehr grosse Erfahrung und das Wissen von Beni Kunz dem Unternehmen auch nach der geplanten Übergangphase weiter zur Verfügung stehen werden.

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

Chiasso, im April 2018





**Bernhard Kunz**  
Direktor

Liebe Aktionäre, Kunden, Partner und Mitarbeitende

Das 50-jährige Jubiläum der Hupac war geprägt von Emotionen. Dass wir letztes Jahr gemeinsam mit Ihnen im schönen, sommerlichen Luzern feiern durften, bleibt uns allen in bester Erinnerung. Was danach unseren betrieblichen Alltag prägte, war überaus frustrierend. Die Kapazitätsengpässe als Folge der Bauarbeiten auf der Luino-Strecke haben uns stark herausgefordert. Der darauf folgende Super-GAU mit der Verkehrssperre in Rastatt war der absolute Tiefpunkt in der 50-jährigen Geschichte der Hupac. Dass wir trotz aller Probleme den Verkehr wenigstens teilweise aufrecht halten konnten, verdanken wir der Kompetenz und Professionalität unserer Kunden, Partner und Mitarbeitenden. An dieser Stelle danke ich Ihnen allen für den riesigen Einsatz.

Doch das Thema Rastatt ist noch längst nicht abgearbeitet. Alle Beteiligten können und müssen aus diesem Breakdown lernen. Wir als Hupac stärken unser Notfallmanagement mit einer Reihe von Massnahmen, um nicht vorhersehbare Infrastrukturengpässe möglichst gut zu kompensieren:

- Reservekompositionen an wichtigen Knotenpunkten tragen dazu bei, Verspätungen wettzumachen und Abfahrten zu garantieren.
- Gemeinsam mit Bahnpartnern erarbeiten wir ein Konzept, um gestrandete Züge und verschobene Abfahrten an den Folgetagen aufzuarbeiten. Dafür setzen wir auf freie Wochenend-Kapazitäten.
- Wir forcieren die durchgehende Traktion auf dem Korridor Rotterdam-Mailand, um bei Störungen flexibel zu reagieren. Dazu haben wir in acht Vectron-Lokomotiven investiert. Unsere Partner BLS, SBB und DB schlagen denselben Weg ein.
- Im digitalen Bereich führen wir eine moderne Buchungsplattform und ein Realtime-Kapazitätsmanagement ein, um künftig die Verkehrsmengen effizient und noch präziser zu steuern.
- Mittelfristig bauen wir den Leitungsweg via Frankreich aus, um das Risiko im Nord-Süd-Verkehr zu diversifizieren.

Auf den ersten Blick erstaunt, dass wir im vergangenen Jahr trotz der widrigen Umstände im alpenquerenden Verkehr leicht zulegen konnten. Zum einen ist dies auf den Konjunkturaufschwung mit verstärkter Nachfrage nach Transportdienstleistungen zurückzuführen. Zum anderen ist der Kombinierte Verkehr inzwischen fest in den Logistik-Mix integriert. Auch strassenseitig ist die Kapazität begrenzt, insbesondere durch den Mangel an Lkw-Fahrern – ein Problem, das wir ebenso im Bahnsystem als Mangel an Lokomotivführern kennen. Die Engpässe auf der Schieneninfrastruktur führen zu enormen Folgeschäden und unnötigen Zusatzkosten bei Bahnen, Terminals, Kombi-Operateuren und vor allem bei Ihnen, liebe Kunden. Ein Grund mehr, um uns als Branche gemeinsam für die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs einzusetzen.

Ein häufig vernachlässigtes Thema ist der Engpass bei den Terminals. Die betriebliche Instabilität des Verkehrs führt zu enormen Belastungen im Terminalmanagement. Verspätete Züge vergeuden wertvolle Kapazitäten, welche für die Aufnahme von Neuverkehren nicht zur Verfügung stehen. Die grössten Engpässe bestehen in den Wirtschaftsräumen Rotterdam, Köln/Duisburg und Mannheim. Im Süden können wir dank den kürzlich erteilten Baugenehmigungen in Milano Smistamento und Piacenza mit zusätzlichen Kapazitäten ab 2020 rechnen – ein weiterer, wichtiger Baustein für die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs, welcher via Gotthard in naher Zukunft die Produktionsparameter 740 Meter Zugslänge, Profil 4 Meter Eckhöhe, eine Lok für 2000-t-Züge sowie Fahrzeitverkürzungen in Anspruch nehmen kann.

Mit der Wiedereröffnung der Luino-Strecke nach Abschluss der grossen Bauarbeiten hat sich die Situation im Transitverkehr seit Ende 2017 wieder beruhigt. Im laufenden Jahr bauen wir weiterhin unser Verkehrsangebot aus. Auf dem Nord-Süd-Korridor verdichten wir das Netzwerk und expandieren insbesondere im 4-Meter-Segment. Auf dem Ost-West-Korridor erreichen wir die Türkei, aber auch Russland und Zentralasien mit eigenem Rollmaterial über unser russisches Tochterunternehmen Intermodal Express. Der Geschäftsbereich Company Shuttle für Grossvolumen entwickelt sich erfolgreich. Und mit dem Einstieg in den Maritim- und in den Chinaverkehr eröffnen sich neue Chancen.

Die Zeichen stehen auf positiv; wir sehen dem laufenden Geschäftsjahr zuversichtlich entgegen. Ich danke Ihnen im Namen der Geschäftsleitung für die gute, vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Chiasso, im April 2018



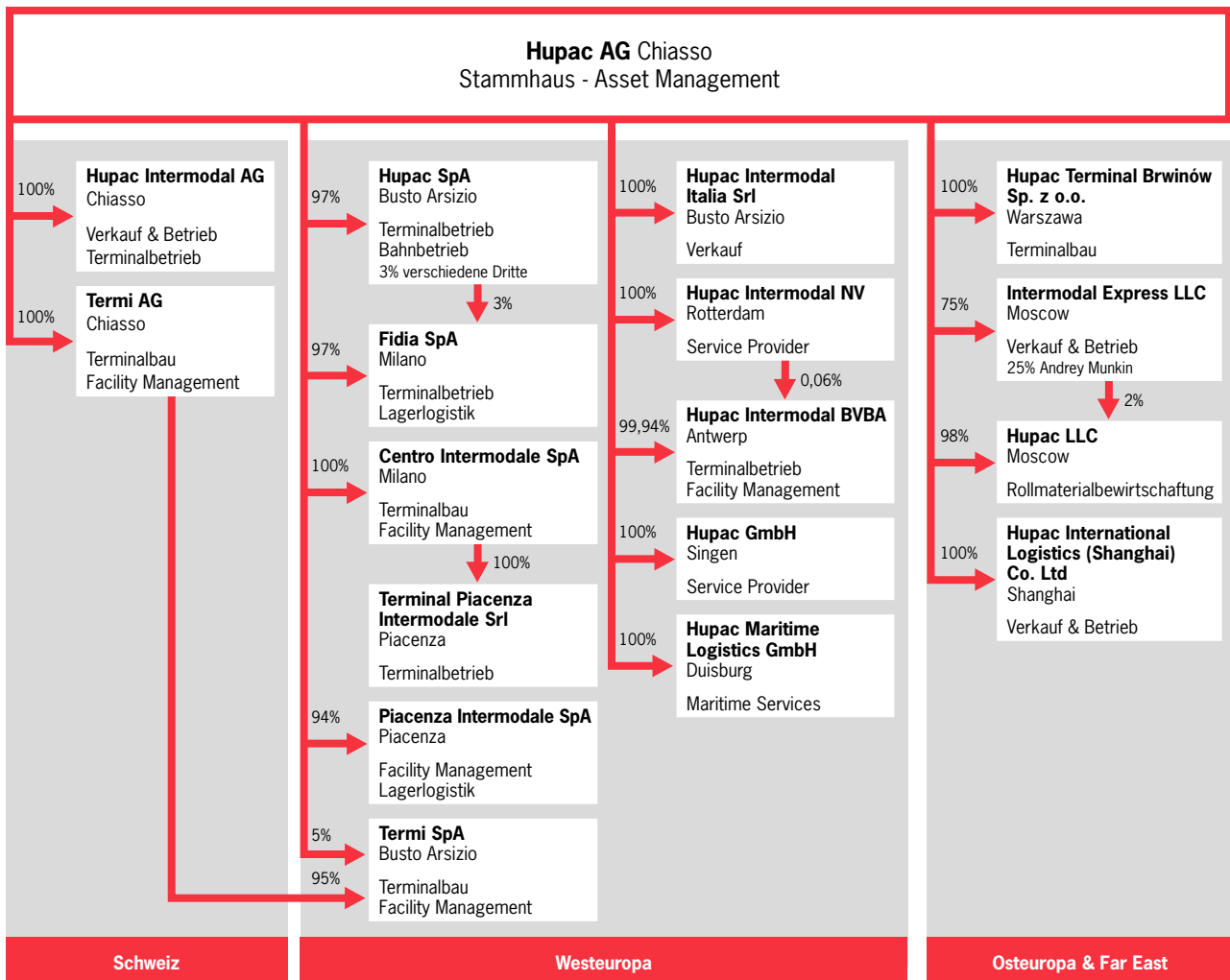
# CORPORATE GOVERNANCE

## Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2017 bestand die Hupac Gruppe aus 18 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Jedes dieser Unternehmen trägt mit den Lösungen, die es in seinem spezifischen Tätigkeitsbereich entwickelt, zur Schlagkraft der Gruppe als Ganzes bei.

Im Juni 2017 ist Peter Hafner, Finanzchef der Hupac Gruppe, in den Ruhestand getreten. Die Position wurde neu mit Angelo Pirro besetzt, der zuvor sein Stellvertreter war.

Im Dezember 2017 hat die Hupac AG 94% der Anteile der Piacenza Intermodale SpA erworben. Das Unternehmen besitzt Lagerhallen und Gebäude im Dienstleistungssektor und hält Konzessionen für das Gelände, auf dem der Terminal Piacenza betrieben wird.



## 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.

## 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.

## Kapitalstruktur

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

### Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	60	Präsident seit 1993	Schweiz	1987	2019
Dr. Thomas Baumgartner	63	Mitglied	Italien	1990	2019
Thomas Hoyer	67	Mitglied	Deutschland	1988	2019
Ing. Nicolas Perrin	58	Mitglied	Schweiz	2008	2019
Nils Planzer	46	Mitglied	Schweiz	2008	2019
Angelo Pirro	40	Sekretär	Schweiz	2017	2019



## Beteiligungen

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

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Dazu gehören die Kombi-Operateure Mercitalia Intermodal (vormals Cemmat) und RAlpin, die Terminalgesellschaft Combinant, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services, das Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International sowie die Terminalplanungsgesellschaft Gateway Basel Nord.

Kleinere Beteiligungen hält Hupac bei den Terminalbetreibergesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal, Eurogateway (Novara) und RSC Rail Service Center (Rotterdam), an den Operateuren Kombiverkehr GmbH & Co. KG und PCC Intermodal, am Branchenverband UIRR und am Terminaleigentümer CIM Centro Interportuale Merci (Novara).

## Zertifizierungen

Im Dezember 2017 ist das Qualitäts- und Umweltmanagementsystem ISO 9001 und 14001 gemäss den Richtlinien 2015 zertifiziert worden.

Seit 2013 ist Hupac zertifiziertes ECM (Entity in Charge of Maintenance) gemäss der Verordnung (EU) Nr. 445/2011. Das Zertifikat ist fünf Jahre gültig und umfasst sämtliche Aspekte des Wagenmanagements.

### Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

<b>Hupac AG</b> Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Angelo Pirro <i>Stv. Direktor</i>		
<b>Hupac Intermodal AG</b> Bernhard Kunz <i>Direktor</i> Alessandro Valenti <i>Stv. Direktor</i>	<b>Hupac SpA</b> Piero Solcà <i>Delegierter VR</i>	<b>Hupac Intermodal Italia Srl</b> Maurizio Bertaso <i>Verkaufsleiter</i>
<b>Termini AG</b> Angelo Pirro <i>Direktor</i>	<b>Fidia SpA</b> Bernhard Kunz <i>Präsident</i>	<b>Hupac Intermodal NV</b> Mark Jansen <i>Betriebsleiter</i>
	<b>Centro Intermodale SpA</b> Piero Solcà <i>Präsident</i>	<b>Hupac Intermodal BVBA</b> Dirk Fleerackers <i>Betriebsleiter</i>
	<b>Terminal Piacenza Intermodale Srl</b> Piero Solcà <i>Präsident</i>	<b>Hupac GmbH</b> Sascha Altenau <i>Direktor</i>
	<b>Piacenza Intermodale SpA</b> Piero Solcà <i>Präsident</i>	<b>Hupac Maritime Logistics GmbH</b> Sven Lehmann <i>Direktor</i>
	<b>Termini SpA</b> Angelo Pirro <i>Präsident</i>	
<b>Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o.</b> Diana Batko <i>Direktor</i>		<b>Intermodal Express LLC</b> Andrey Munkin <i>Direktor</i>
		<b>Hupac LLC</b> Andrey Munkin <i>Direktor</i>
		<b>Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd</b> Carl Zhong <i>Direktor</i>
Schweiz	Westeuropa	Osteuropa & Far East



The page features a large red banner across the top. The background is composed of yellow and blue geometric shapes. On the left side, there is a vertical strip showing a yellow structure, possibly a bridge or industrial building, with a blue sky and some greenery visible at the bottom.

# ***LAGEBERICHT***

# WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2017 sind die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr trotz erheblichen Umsatzeinbussen durch Streckensperrungen um 3,3% auf CHF 485,6 Mio. gestiegen. Die Position "Andere Erlöse", welche die staatlichen finanziellen Unterstützungen beinhaltet, ist gegenüber 2016 trotz dem Mengenzuwachs um 2,9% zurückgegangen.

Die Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 3,1% höher ausgefallen. Dies führte im Berichtsjahr zu einem unveränderten Bruttogewinn gegenüber dem Vorjahr in Höhe von CHF 105,1 Mio.

Der Jahresgewinn der Gruppe ist im Berichtsjahr dennoch und erfreulich um 3,5% auf CHF 11,1 Mio. angestiegen.

Der EBITDA der Gruppe belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf CHF 48,0 Mio. Dies entspricht einer Steigerung von 10,4% gegenüber dem Vorjahr.

Die Investitionen in Sachanlagen haben sich mit CHF 56,5 Mio. mehr als verdoppelt und werden unsere Wachstumsziele langfristig unterstützen.

Während die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen weltweit günstig ausfielen und sich dies insbesondere im ersten Halbjahr feststellen liess, haben negative Effekte aufgrund der Streckenunterbrüche die Ergebnisse im zweiten Semester deutlich geschmälert und speziell in unserem Hauptgeschäft auf der Nord-Süd-Achse zu deutlichen Verlusten geführt. Dank dem erstarkten Euro gegen Jahresende und ausserordentlichen Steuererträgen konnte für das Gesamtjahr dennoch ein zufriedenstellendes und gegenüber dem Vorjahr ein leicht besseres Ergebnis erzielt werden.

Im Sinne der Lageberichterstattung können die Zukunftsaussichten für die Hupac Gruppe weiterhin als gut beurteilt werden. Insbesondere die Investitionen in neue Geschäftsfelder tragen wesentlich zum Wachstum bei. Langfristig wird auch der NEAT-Effekt weitere Potenziale eröffnen.

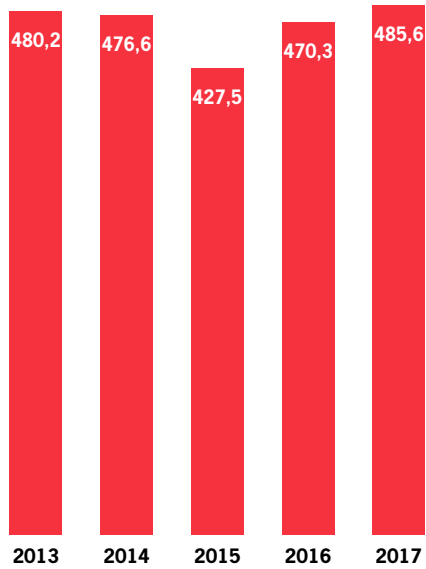
Im Bereich Innovation und dem effektiven Einsatz von neuen Technologien gibt es im Bahnsektor weiterhin Verbesserungspotenzial. Bei wesentlichen Verzögerungen im Vergleich zum Strassen-transport stellt dies gewisse Risiken für das Wachstum des intermodalen Verkehrs dar.

Auch die künftige Reduktion der Betriebsbeitragszahlungen stellt in diesem Kontext eine beträchtliche Herausforderung dar, da mögliche Produktivitätsgewinne gegenwärtig in geringerem Umfang als erwartet umgesetzt werden können. Investitionen in neue Wachstumsfelder, Kompetenzen und unsere Mitarbeiter werden aber dazu beitragen, dass die Hupac Gruppe ihren Wachstumskurs beibehalten und ihre Marktposition in der Zukunft weiter festigen wird.

Zahlen in CHF 1000	2017	2016	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	485.570	470.281	3,3%
Andere Erlöse	66.817	68.838	-2,9%
Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen	447.262	433.816	3,1%
Bruttogewinn	105.125	105.303	-0,2%
Jahresgewinn der Gruppe	11.127	10.752	3,5%
EBITDA	48.041	43.535	10,4%

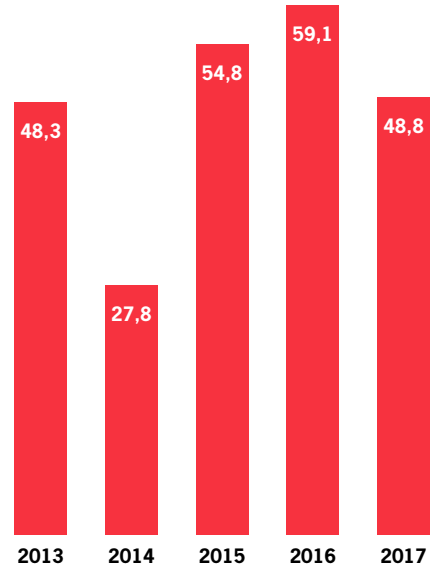
### Umsatz

in Mio. CHF



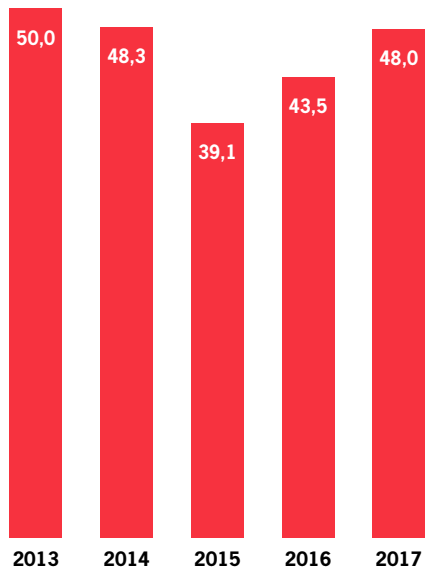
### Operativer Cash Flow

in Mio. CHF



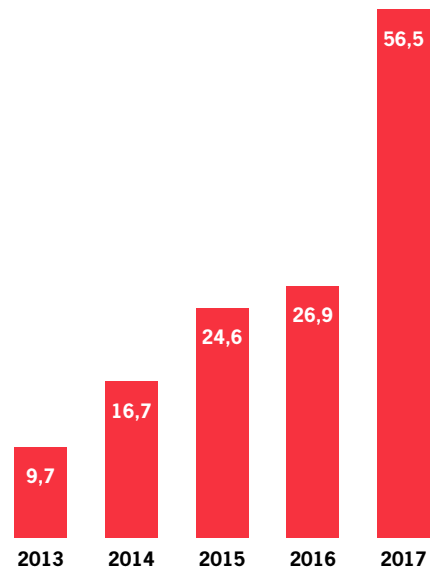
### EBITDA

in Mio. CHF



### Investitionen in Sachanlagen

in Mio. CHF





# RISIKOBEURTEILUNG

Hupac führt im Rahmen des Risikomanagements regelmässig eine Risikobeurteilung durch, welche ausgehend von der frühzeitigen Erkennung aller Gefährdungen die daraus entstehenden Risiken ableitet und definiert und somit die Gruppe vor bedeutenden wirtschaftlichen Einbussen bewahren soll.

Herzstück des Systems ist ein von den Bereichsleitern und den Verantwortlichen der Tochtergesellschaften erarbeiteter Gefährdungskatalog mit der Ableitung und Beurteilung der daraus entstehenden Risiken. Für dessen Aktualisierung ist die Geschäftsleitung zuständig. Die laufenden Informationen über den Stand der Risikosteuerung werden regelmässig dem Verwaltungsrat vorgelegt.

Insbesondere geht es darum, bei signifikanten Änderungen durch die Anwendung der Regelwerke, durch die Analyse der Ähnlichkeit mit Referenzsystemen bzw. durch die Ermittlung von Szenarien und Sicherheitsmassnahmen die Risiken zu steuern, zu begrenzen und zu vermeiden.

Die Hupac Gruppe stellt dafür die notwendigen Ressourcen zur Verfügung. Wichtig erscheint uns auch, dass bei der Gefährdungserkennung die direkt betroffenen Mitarbeitenden involviert sind und sie die einzelnen Gefährdungspotenziale bzw. künftigen Risiken ihren Vorgesetzten melden.

Die Risikostruktur der Hupac Gruppe hat sich gegenüber den Vorjahren nicht wesentlich verändert. Die grössten operativen Risiken ergeben sich in den Terminals und auf den Bahnstrecken. Sie betreffen Unfälle mit möglichen Auswirkungen auf Personen sowie Schäden an Ladeeinheiten, an den transportierten Gütern, an Terminal- und Bahnanlagen sowie an der Umwelt.

Im administrativen, finanziellen Bereich zählen die Währungsrisiken zu den grössten Herausforderungen. Zur Beurteilung des internen Kontrollsystems (IKS) werden jährlich mindestens zwei interne Audits durchgeführt.

Die Hupac Gruppe stützt sich bei der Evaluierung und Bewertung von Risiken auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Europäischen Kommission.





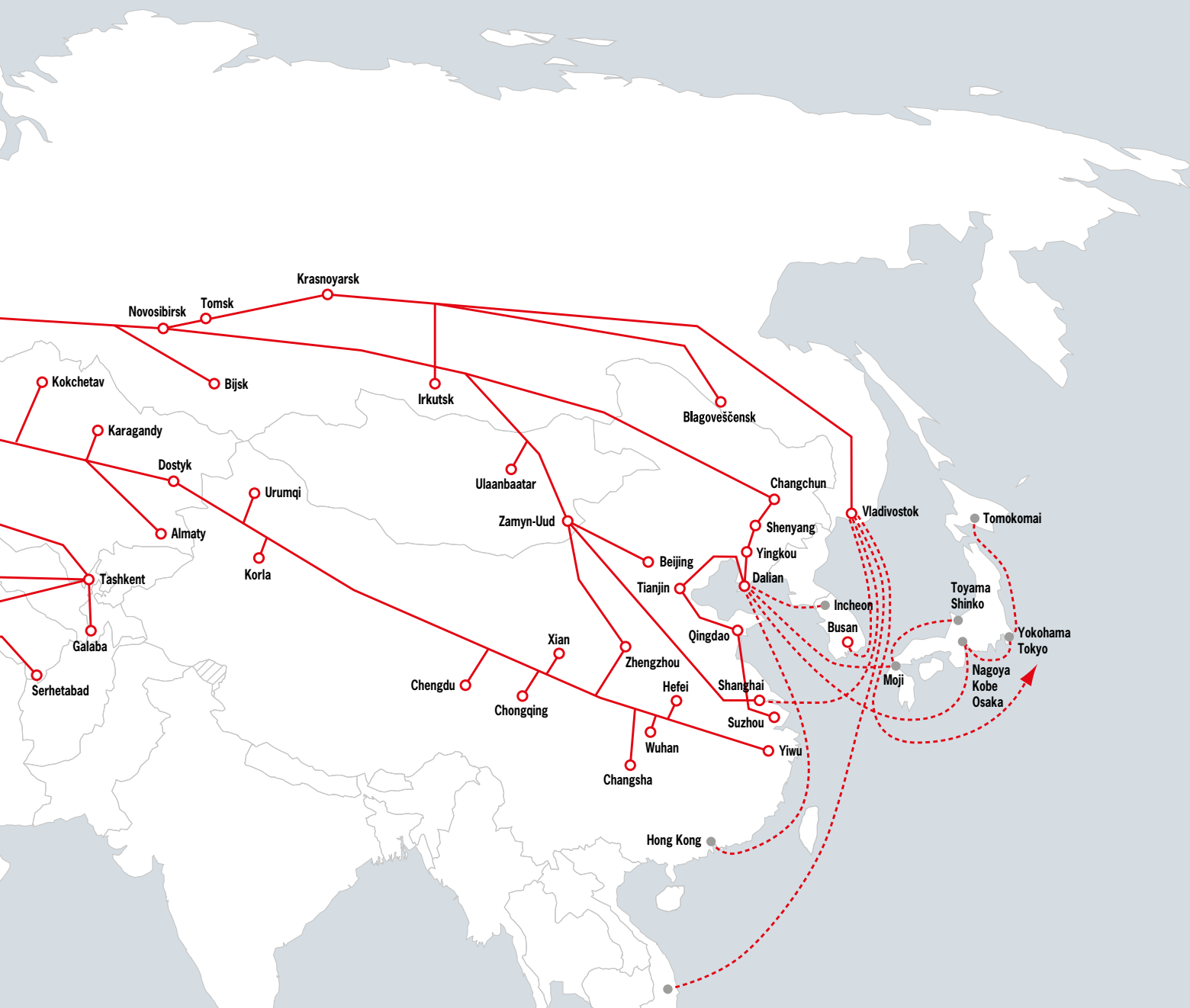
# VERKEHRSENTWICKLUNG

## Verkehrsentwicklung

	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2017	2016	%	2017	2016	%
Transalpin via CH	468.329	450.862	3,9	8.969.000	8.614.000	4,1
Transalpin via A	36.878	37.690	-2,2	684.000	678.000	0,9
Transalpin via F	3.686	3.263	13,0	80.000	73.000	9,6
Nicht-transalpin	254.208	245.496	3,5	4.303.000	4.130.000	4,2
<b>Gesamt</b>	<b>763.101</b>	<b>737.311</b>	<b>3,5</b>	<b>14.036.000</b>	<b>13.495.000</b>	<b>4,0</b>

**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 schwerer Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container

**Nettogewicht:** Gewicht der beförderten Güter



Im Jahr 2017 beförderte Hupac rund 763.000 Strassensendungen auf der Schiene. Dies entspricht einem Zuwachs von 3,5% bzw. 26.000 Sendungen gegenüber dem Vorjahr.

Die Verkehrsentwicklung war durch zahlreiche externe Faktoren geprägt. Während im ersten Semester eine Verkehrssteigerung von 8,3% gegenüber 2016 erzielt werden konnte, behinderten im zweiten Halbjahr umfangreiche Baustellen den Verkehr, allen voran die sechsmonatige Sperrung der Luino-Strecke zwischen Bellinzona und Gallarate. Wesentlich gravierendere Folgen hatte jedoch die siebenwöchige Vollsperrung der Rheintalstrecke in Folge eines Baustellenunfalls bei Rastatt. Von den 300 Zügen, welche Hupac normalerweise pro Woche über diese Strecke fährt, konnten weniger als ein Drittel umgeleitet werden. Dank der Einrichtung von zusätzlichen Zügen Basel ⇌ Italien und der Überbrückung der Unfallstelle via Rheinschifffahrt und kundenseitig organisierten Lkw-Brücken konnten Lösungen für rund 50% der Transporte angeboten werden.

Nach der Wiedereröffnung der Rheintalstrecke Anfang Oktober hat sich der Verkehr schnell normalisiert. Gesamthaft erzielte Hupac im 2017 einen Verkehrszuwachs von 3,5%. Der Rastatt-Effekt ist nicht nur in den Statistiken des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz abzulesen, sondern teilweise auch im nicht-transalpinen Verkehr, welcher den Import/Export-Verkehr Schweiz über die Achsen Benelux-Schweiz beinhaltet. Zuwächse erfuhr der transalpine Verkehr via Frankreich (+ 13,0%), während der transalpine Verkehr via Österreich leicht rückläufig war (- 2,2%).



## Shuttle Net erfolgreich im Markt

Im Bereich Shuttle Net wurde das Verkehrswachstum erneut durch das Marktsegment der Megatrailer angetrieben. Das 4-Meter-Netz der Hupac umfasst Belgien, Holland, Deutschland, Skandinavien und die Schweiz mit rund 50 Rundläufen pro Woche von/nach Italien.

Die Züge werden über den 4-Meter-Korridor Lötschberg/Simplon nach Novara geleitet und tragen wesentlich zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene bei. Mit der Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors via Gotthardbasistunnel wird Hupac ihr Angebot in diesem Segment weiter stärken können.

Im Berichtsjahr konnte Hupac die Attraktivität ihres Netzwerks für 4-Meter-Trailer dank der Einführung von acht neuen Zugsparen pro Woche erhöhen. Im März 2017 wurde die Frequenz auf der Relation Ludwigshafen ⇌ Novara von vier auf fünf und auf der Relation Köln Eifelort ⇌ Novara von neun auf zehn Abfahrten pro Woche und Richtung erhöht. Im Dezember ist die Verbindung Zeebrugge C.RO ⇌ Novara in das Shuttle Net aufgenommen worden. Die fünf wöchentlichen Abfahrten ermöglichen direkte Anschlüsse nach Grossbritannien. Damit bietet Hupac weitere Transportkapazitäten neben dem bereits bestehenden Shuttle Zeebrugge P&O Ferries ⇌ Novara an. Im Januar des laufenden Jahres startete Hupac eine direkte Verbindung zwischen Hannover und Novara mit drei Rundläufen pro Woche als Weiterentwicklung des Y-Shuttles Hamburg/Hannover ⇌ Busto, welcher nun als Verbindung Hamburg ⇌ Busto läuft.

Eine erfreuliche Entwicklung ist auch im Netzwerk Singen ⇌ Italien zu verzeichnen. Per Jahresende wurde ein neuer Shuttlezug Singen ⇌ Cremona mit fünf Rundläufen pro Woche eingeführt, während die Frequenz des Shuttles Singen ⇌ Brescia erhöht wurde.

Dank lebhafter Nachfrage konnte Hupac das Angebot auf der Achse Südosteuropa weiter ausbauen. Im Mai wurde die Frequenz der Verbindung Duisburg ⇌ Budapest auf sechs Abfahrten mit verbesserter Laufzeit erhöht. Im September konnte eine zusätzliche Abfahrt auf der Verbindung

Duisburg ↔ Wien in den Fahrplan aufgenommen werden. Im Februar des laufenden Jahres hat Hupac eine neue Verbindung zwischen Istanbul/Halkali und Duisburg bzw. Rotterdam mit zwei Rundläufen pro Woche lanciert. Die Züge verkehren über Wien und verbinden die Türkei sicher und zuverlässig mit einer Laufzeit von rund einer Woche.

Interessante Entwicklungen sind auch im Bereich Osteuropa zu verzeichnen. Im Mai ist der Verkehr mit Südpolen auf den Terminal Slawkow verlegt worden. Von hier aus bestehen Weiterfahrtmöglichkeiten nach Russland. Direkte Verbindungen nach Russland erfolgen über den wöchentlich verkehrenden Shuttle Sestokai ↔ Moskau. Im laufenden Jahr ist das Produktionskonzept im Osteuropaverkehr umgestellt worden. Seit Januar verkehren die Züge zwischen Duisburg und Gadki bzw. Warschau-Pruszkow in durchgehender Traktion mit einer Lokomotive von der Quelle bis zum Ziel. Diese Massnahme ermöglicht eine bessere Qualität und eine grössere Flexibilität bei Unregelmässigkeiten. Auch die Verbindungen Antwerpen ↔ Warschau ab Aachen und die Relationen Duisburg ↔ Ludwigshafen, Antwerpen ↔ Buna und Antwerpen ↔ Schwarzheide werden in durchgehender Traktion produziert.



## Im Wachstum: Intermodal Express Russia

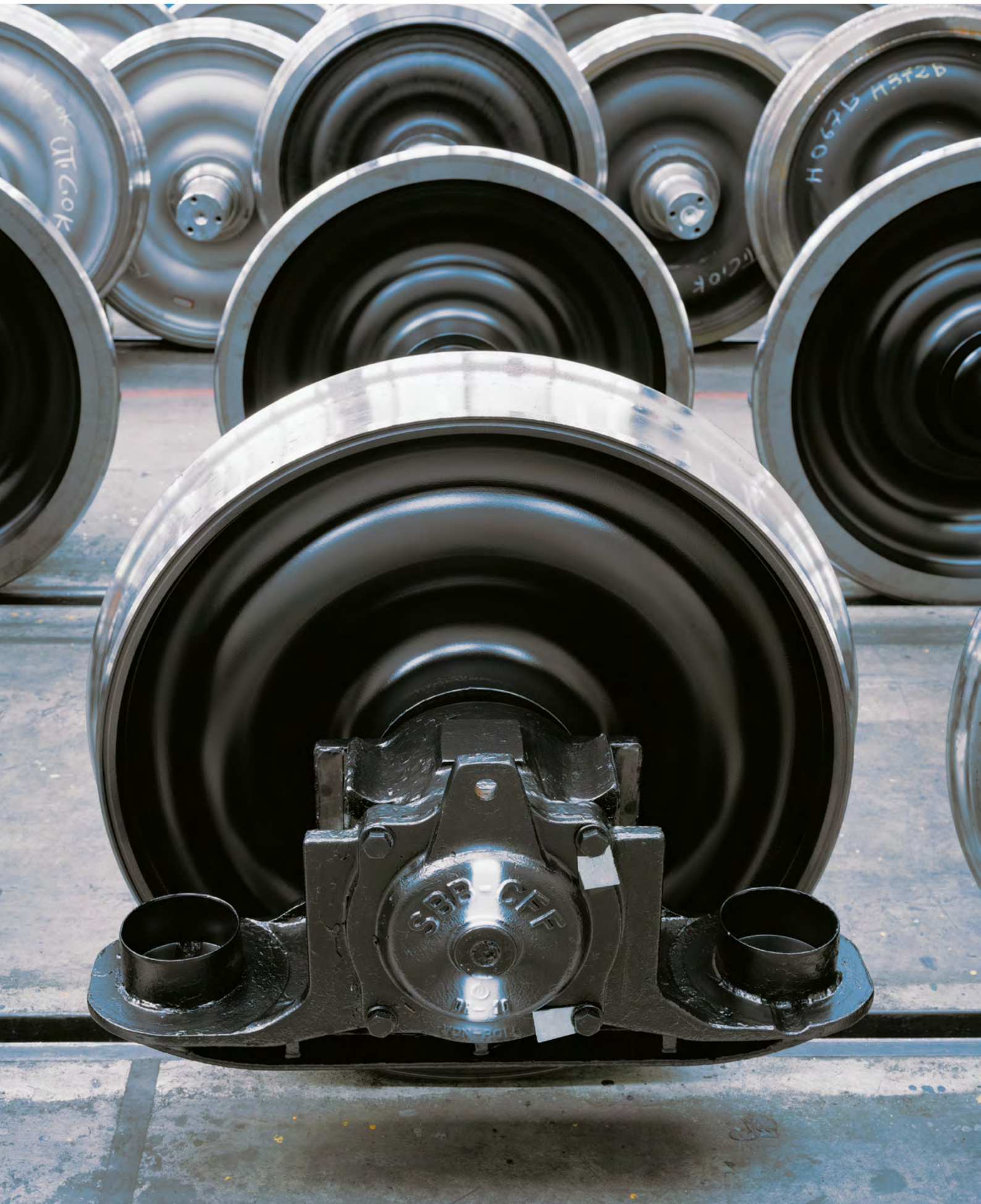
Hupac ist seit 2011 mit einer eigenen Niederlassung in Russland aktiv. Die Intermodal Express LLC mit Sitz in Moskau beschäftigt acht Mitarbeitende. Zu ihren Kernaufgaben gehören die operative Unterstützung des Verkehrs der Hupac Gruppe in Russland und im Baltikum sowie die Akquisition und Abwicklung von Verkehren in Russland und den CIS-Staaten in Eigenregie.

Die russische Niederlassung Hupac LLC verfügt über eine Flotte von 220 Tragwagen mit der Spurbreite 1520 mm für das russische Netz. Dank dieser eigenen Ressourcen kann Hupac ihren Kunden einen hohen Grad an Flexibilität und Zuverlässigkeit garantieren. Positiv entwickelten sich insbesondere die Verkehre in die Wirtschaftsräume Südrussland und Kasachstan. Im laufenden Jahr wurden Iran, Aserbaidschan, Turkmenistan und Kasachstan via Baku an das Netzwerk der Hupac angeschlossen.



## Erste Verkehre auf der Landbridge China

Mit der Gründung der Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd wurde Anfang 2016 der Grundstein für den Aufbau des Angebotsfelds Landbridge China gelegt. Das Leistungsangebot umfasst die Spedition von Ladeeinheiten sowohl im nationalen Verkehr als auch auf transkontinentalen Routen, inklusive aller Zusatzleistungen wie Trucking und Leercontainerhandling. Im laufenden Jahr ist der Aufbau von Verkehren zwischen Italien und China via Nürnberg-Malaszewicze geplant.





## Company Shuttle im Wachstum

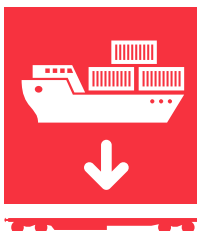
Auch der Bereich Company Shuttle hat massgeblich zum Verkehrswachstum der Hupac beigetragen. Pro Woche betreut sie 64 Züge (Vorjahr: 44) im Auftrag von einzelnen Transportunternehmen. Diese übernehmen das Auslastungsrisiko der sogenannten "Company Shuttles" und übertragen die Organisation und den Betrieb der Züge an Hupac als Operateur. Zahlreiche Kunden nutzen sowohl den Service Company Shuttle für ihre fixen Grossvolumen als auch den Service Shuttle Net für kleinere oder sporadische Volumina sowie bei Volumenpeaks.

Im Berichtsjahr konnte Hupac die Frequenz des Company Shuttles Rotterdam Europoort ⇌ Novara von vier auf sechs Rundläufe pro Woche erhöhen. Der Zug aus Novara verbindet in Europoort direkt die Fähren von P&O Ferries und Stena Lines nach Grossbritannien. Gefahren werden zeitkritische Consumer Goods in speziell angefertigten High-Security-Wagen sowie Megatrailer.

Anfang 2017 startete Hupac einen weiteren Company Shuttle zwischen Antwerpen Combinant und Busto Arsizio mit acht wöchentlichen Abfahrten. Mit einem innovativen Produktionskonzept befördert Hupac die besonders schweren Ladungen aus Antwerpen mit 2.000-Tonnen-Zügen bis nach Italien und erzielt damit einen erheblichen Leistungsgewinn.

Auch der Rumänienverkehr konnte ausgebaut werden. Zusätzlich zum zweimal wöchentlich verkehrenden Shuttle Piacenza ⇌ Oradea wurde im Januar ein Shuttle zwischen Zeebrugge und Oradea mit drei Rundläufen pro Woche lanciert. Die Traktion erbringen junge private Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die 1.890 km lange Strecke in nur 34 Stunden zurücklegen. Die Verbindung stellt optimale Übergänge zu den Fähren in Zeebrugge sicher und erlaubt A/D-Transit zwischen Rumänien und Grossbritannien. Mit diesem Zug setzt Hupac neue Massstäbe in Bezug auf Laufzeit auf langen intermodalen Verbindungen.

Im Dezember 2017 startete Hupac einen Company Shuttle zwischen Novara und Lübeck für den Skandinavienverkehr mit 4-Meter-Trailern. Nach einer Einführungsphase mit drei Rundläufen pro Woche konnte die Frequenz auf vier Rundläufe erhöht werden. Zu Beginn des laufenden Jahres wurde eine weitere Verbindung zwischen Novara und Worms eingerichtet. Mit drei Rundläufen pro Woche bedient sie das Segment der 4-Meter-Trasporte zwischen Italien und dem Wirtschaftsraum Rhein-Main.



## Maritime Logistics lanciert erste Verbindung

Interessante Wachstumschancen sieht Hupac im maritimen Hinterlandverkehr. Das 2016 gegründete Tochterunternehmen Hupac Maritime Logistics GmbH mit operativem Sitz in Duisburg fokussiert auf die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen. Im Oktober 2017 wurde eine erste Verbindung zwischen Rotterdam und Kornwestheim im Raum Stuttgart aufgelegt. Der dreimal wöchentlich verkehrende Shuttlezug bietet attraktive A/B-Laufzeiten.

# PRODUKTION UND BETRIEBLICHE RESSOURCEN

## Proaktives Verkehrsmanagement

2017 hat Hupac ihre Verkehrsleistungen unter ausserordentlich schwierigen Bedingungen erbracht. Zahlreiche Baustellen, Unfälle und Streckenunterbrüche haben den Verkehr beeinträchtigt, allen voran die sechsmonatige Sperrung der Luinostrecke wegen Bauarbeiten und die siebenwöchige Totalsperre der Rheintalbahn wegen eines Baustellenunfalls in Rastatt. Weite Streckenabschnitte des Korridors Rhein-Alpen waren von Bauarbeiten betroffen. Probleme entstanden auch durch Ressourcenengpässe bei den Bahnpartnern in Bezug auf Lokomotiven und Lokführer.

Die Produktionsabteilung der Hupac kompensiert die kritischen Rahmenbedingungen durch eine intensive Steuerungs- und Koordinationstätigkeit rund um die Uhr in enger Zusammenarbeit mit den Kunden. Gemeinsam mit den Bahnpartnern und Terminalbetreibern wird der Verkehr geplant und insbesondere bei Störungen bestmöglich durchgeführt:

- Zahlreiche Ersatzkompositionen stehen bereit und werden im Bedarfsfall eingesetzt, um den Fahrplan aufrecht zu erhalten.
- Um dem Ressourcenmangel entgegenzuwirken, investiert Hupac in eigene Reserven. Seit Anfang 2016 wird für Hupac ein Pool an Lokomotiven und Lokführern vorgehalten. Diese stehen auf Abruf bereit und können jederzeit eingesetzt werden, um Engpässe zu überbrücken.
- In Abstimmung mit ihren Bahnpartnern sucht Hupac den Dialog mit den Infrastrukturbetreibern, um marktverträgliche Lösungen bei gravierenden Einschränkungen zu finden, beispielsweise durch das Verschieben von Bauzeitfenstern.

Mit diesen Massnahmen ist es gelungen, die negativen Rahmenbedingungen zumindest teilweise zu kompensieren und den Kundenanforderungen in Bezug auf Kontinuität und Zuverlässigkeit weitest möglich zu entsprechen. Trotz grössten Anstrengungen, die Fahrplanteue aufrecht zu erhalten, mussten rund 3.000 Züge als Folge der Störungen gestrichen werden. Die Hälfte davon entfallen auf den Rastatt-Unterbruch.

## Qualitätsstatistik

Hupac misst die Pünktlichkeit ihrer Züge und gibt transparent Auskunft über die Fahrplanteue. Als pünktlich gelten Züge, die maximal 60 Minuten nach dem vereinbarten Fahrplan entladebereit sind.

Im Berichtsjahr sank die Pünktlichkeitsquote wegen der genannten externen Faktoren auf 59%. Auf der Luino-Linie führten die extensiven Bauarbeiten zu einem Rückgang der Pünktlichkeit von 59% auf 52%. Via Chiasso wurde eine leichte Verbesserung von 75% auf 78% gemessen. Auf der Achse via Domodossola sank die Pünktlichkeitsquote von 65% auf 51%, dies auch infolge der Mehrbelastung der Strecke durch den Umleitungsverkehr der Luino-Strecke. Negativ entwickelte sich auch die Pünktlichkeit im nicht-transalpinen Verkehr mit einem Rückgang von 63% auf 56%.

Kundenseitig kompensiert Hupac die Unregelmässigkeiten teilweise durch die vertaktete Zirkulation der Züge mit häufigen Abfahrten. In einigen Fällen werden Verspätungen kaum wahrgenommen, wenn nämlich die Züge nachts abholbereit sind und die Fahrer erst am Morgen am Terminal eintreffen. Doch produktionsseitig gehen häufig Trassen im Netz, Slots im Terminal, Lokumläufe und Wagenumläufe verloren. Da dies die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs mindert, setzt sich Hupac auf allen Ebenen mit Nachdruck für eine Verbesserung der Qualität ein. Zentrale Faktoren sind stabile Produktionskonzepte und ein funktionales Notfallmanagement.

## Bahntraktion

Über 95% des Hupac Verkehrs wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte, welche die Strukturen dieses Geschäfts-

modells erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo International, DB Cargo AG, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE, Railtraxx und Rail Cargo Hungaria.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac stellt Rangiertätigkeit im Terminal Busto Arsizio-Gallarate sowie Wagentransporte zwischen dem Terminal und den Werkstätten sicher.

## Eigene Wagenflotte

Ende 2017 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 5.941 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 8,6% gegenüber dem Vorjahr.

Als Entity in Charge of Maintenance übernimmt Hupac die volle Verantwortung für die Wartung ihrer Wagen. Die in unternehmenseigenen Gebäuden angesiedelten und von Dritten betriebenen Werkstätten nahe des Terminals Busto Arsizio-Gallarate leisten einen wertvollen Beitrag zur Kapazitätssicherung und Produktivitätssteigerung. Im Berichtsjahr wurden vorsorgliche Schutzmassnahmen bei Wagen mit einem bestimmten Radtyp vorgenommen. Dies führte zu einem Rückgang der Wagenverfügbarkeit auf 89% (Vorjahr: 93%).

## Effiziente 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 Kaldenkirchen, Köln Nord, Kornwestheim und Slawkow an das Netzwerk der Hupac angeschlossen worden.

## Sicherer Betrieb

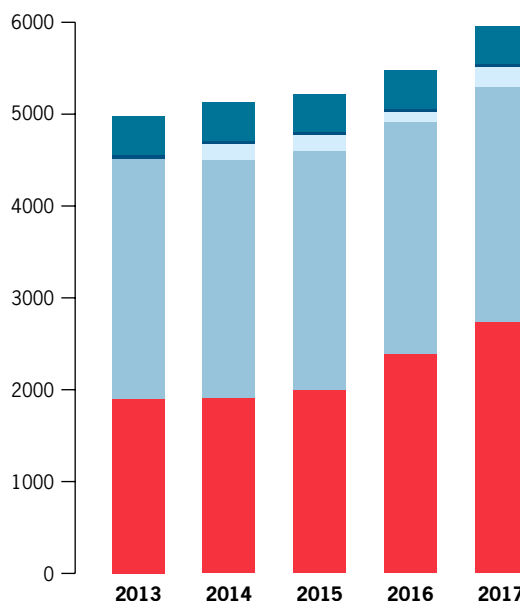
Die Wahrung der betrieblichen Sicherheit gehört zu den obersten strategischen Zielen der Hupac. Die Vermeidung von Unfällen in den Terminals und auf den Bahnstrecken, die Vermeidung oder Folgenminderung von Betriebsunterbrechungen sowie die Unversehrtheit der anvertrauten Ladeeinheiten sind die übergeordneten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

### Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule

- Rola Niederflurwagen
- Rola Schlafwagen
- Breitspurwagen (RUS)
- Tragwagen
- Taschenwagen



# INFORMATIONSTECHNIK UND DIGITALE TRANSFORMATION

Die Digitalisierung bietet enorme Chancen für die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs. Kapazitätsmanagement, Effizienzsteigerung durch neue Technologien und Interaktion mit den Kunden sind zentrale Stichworte auf der Digitalisierungsagenda der Hupac Gruppe.

Im Berichtsjahr hat Hupac ihre Digitalisierungsstrategie formuliert und verabschiedet. Damit definiert das Unternehmen die Prioritäten und Massnahmen für die Umsetzung ihrer Vision von einem kundenzentrierten, effizienten Verkehrssystem.

Parallel zur bestehenden IT-Abteilung ist ein dediziertes Team mit Businessanalysten und Spezialisten der verschiedenen Unternehmensbereiche eingesetzt worden, um rasch und agil neue Konzepte und Tools einführen zu können. Mit dieser "IT der zwei Geschwindigkeiten" sichert Hupac sowohl die Wartung und beständige Weiterentwicklung der bestehenden IT-Systeme als auch die Implementierung neuer kundenzentrierter Lösungen.

## OCR Gate-Automatisierung

Hupac wird ihre Terminals innerhalb der nächsten Jahre mit OCR-Portalen ausrüsten und so die Automatisierung der Prozesse im Check-in/Check-out unterstützen. Die mit Kameras und spezifischer Software zur optischen Zeichenerkennung (OCR) ausgerüsteten Portale lesen und speichern die Informationen der eingehenden Ladeeinheiten, Züge und Lkws. Im Dezember 2017 wurden im Terminal Busto Arsizio-Gallarate die ersten zwei Portale für die Überwachung der ein- und ausgehenden Züge installiert. Nach einer mehrmonatigen Testphase geht die Anlage im Frühjahr 2018 in Betrieb. Bis Ende Jahr wird das Projekt in Busto Arsizio-Gallarate mit der Errichtung von zwei strassenseitigen Portalen abgeschlossen sein.

## WOLF Web Oriented Logistic Platform

WOLF ist die neue Softwareplattform, die Schritt für Schritt die Goal-Software ablösen wird. WOLF ist webbasiert und device-unabhängig. Im Berichtsjahr wurde das Kundenmodul entwickelt und freigeschaltet. Es integriert die kundenseitigen Prozesse wie Buchungen und Tracking & Tracing und bietet zahlreiche Zusatzfunktionen wie zum Beispiel Fahrerauthorisierungen, Archiv der Beladeschemen und Statistiken. Für die Abwicklung des Door-to-Door-Geschäfts im Maritim- und Chinaverkehr wurde das Modul TMS (Transport Management System) entwickelt und lanciert. Weitere, zur Zeit noch in der Entwicklung befindliche Module betreffen das Terminal- und Flottenmanagement.

## SPEAK Kapazitätsmanagementsystem

Kernstück der digitalen Strategie der Hupac Gruppe ist die Einführung eines innovativen Kapazitätsmanagements auf der Basis von Algorithmen. Zu den Zielen gehören die Optimierung des Netzwerks, ein effizienter Planungsprozess und eine verbesserte Kapazitätsauslastung mit neuen Kundendienstleistungen. Die erste Phase des Projekts betrifft die optimierte Planung der Wagenrotation auf der Basis des Zirkulationsplans. Nach einer mehrmonatigen Test- und Schulungsphase wurde das Modul Anfang 2018 eingeführt. Die zweite Phase bezweckt die nachfrageorientierte Optimierung der Zugbelastung. Das Go-live ist per Ende 2018 vorgesehen.



## ETA Projekte: Estimated Time of Arrival

Hupac investiert gezielt in den Ausbau der Informatiksysteme für Zuglaufüberwachung und Kundeninformation. Das Ziel ist es, bei Störungen frühzeitig zuverlässige Informationen über den Stand der Züge und die erwartete Ankunftszeit mit den Partnern der Logistikkette auszutauschen. Dank der engen Zusammenarbeit mit den Bahnpartnern konnten bereits erste Verbesserungen erzielt werden. Hupac beteiligt sich proaktiv an Pilotprojekten des Sektors, um zeitnah Erfolge in Bezug auf Transparenz und Qualität der Zuglaufinformationen zu erzielen.

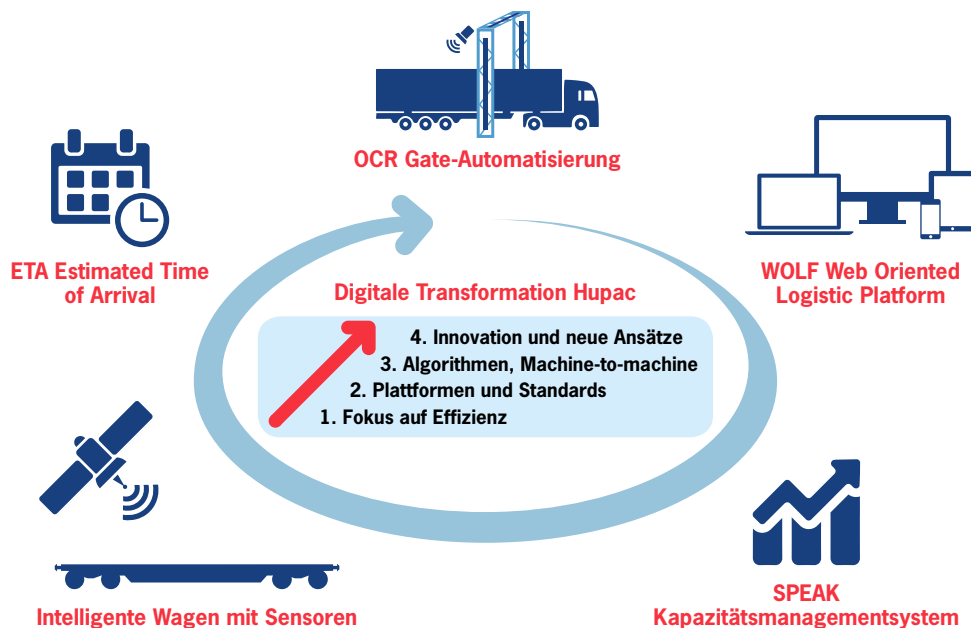
## Intelligente Wagen mit Sensoren

Ebenso auf dem Programm stehen Lösungen für das Monitoring und die Prozessoptimierung im Bereich Rollmaterial. Alle Wagen werden künftig mit Sensoren ausgerüstet, um die Sicherheit zu erhöhen und eine prädiktive Wartung zu ermöglichen.

## Datenintegration mit Ediges

Zahlreiche Kunden und Partner tauschen ihre Daten mit Hupac via XML über das Datenaustauschsystem Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners) aus. Im Berichtsjahr konnten zahlreiche Partner an das System angeschlossen werden. Im laufenden Jahr sollen einige der wichtigsten Bahnpartner integriert werden – ein Meilenstein für den Informationsfluss im Kombinierten Verkehr.

### Digitale Transformation – Projekte



# TERMINALMANAGEMENT

## Hochleistung für den Umschlag Strasse/Schiene

Die Umschlagterminals sind ein zentraler Baustein in der Prozesskette des Kombinierten Verkehrs. Hier starten Ladeeinheiten ihre Fahrt mit dem Zug, und hier werden sie vom Lkw abgeholt, um auf der Strasse die letzten Kilometer bis zur Enddestination zurückzulegen.

Die Hupac Gruppe betreibt sieben Terminals in der Schweiz, Italien, Deutschland und Belgien. Betreibergesellschaften sind die Hupac Intermodal AG für die Terminals Aarau, Basel, Chiasso, die Hupac SpA für den Terminal Busto Arsizio-Gallarate, die TPI Terminal Piacenza Intermodal SpA für den Terminal Piacenza, die Hupac Intermodal BVBA für den Terminal Antwerpen und die Joint-Venture-Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH für den Terminal Singen. Rund 250 Mitarbeiter der Hupac Gruppe sind im Terminalbereich beschäftigt. Sie verladen täglich Tausende von Ladeeinheiten auf die Bahnwagen bzw. auf die Lkw und verwalten den Ein- und Ausgang der Züge, Bahnwagen und Strassenfahrzeuge. Die Software Goal (Global Oriented Application for Logistics) begleitet und verwaltet jedes Element des Terminalprozesses.

Die wichtigsten Faktoren für einen erfolgreichen Terminalbetrieb sind ein funktionales Layout der Anlage mit ihren Gleisen, Kränen, Strassenspuren und Abstellflächen sowie effiziente, informatikgestützte Abläufe. Zu den grössten Herausforderungen gehört der flexible Umgang mit den zahlreichen Unregelmässigkeiten des Bahnbetriebs mit dem Ziel, den Kunden des Kombinierten Verkehrs eine verlässliche Transportleistung anzubieten.

In den Terminals der Hupac Gruppe hat die Sicherheit oberste Priorität. Moderne Anlagen und Ausrüstungen und die rigorose Beachtung der Massnahmen und Vorschriften gewährleisten die Sicherheit der Mitarbeitenden, der Benutzer und der Umwelt.

Die Kunden schätzen die effiziente Arbeit und die solide Organisation der Hupac Terminals. Im Dezember 2016 bewerteten 80% der Fahrer die Dienstleistung der Terminals mit "gut" bzw. "sehr gut".

Die Terminals der Hupac sind diskriminierungsfrei zugänglich und werden von verschiedenen Operateuren genutzt. Im Berichtsjahr waren dies die Unternehmen Hupac Intermodal, Mercitalia Intermodal (vormals Cemat), Kombiverkehr, TX Logistik, TTS, GTS und Codognotto.

Das Terminalgeschäft der Hupac Gruppe war im Berichtsjahr massgeblich durch die Behinderungen auf der Nord-Süd-Achse geprägt. Verkehrsrückgänge waren in den Terminals Busto Arsizio-Gallarate, Singen, Basel und Piacenza zu verzeichnen. Die Anlagen in Chiasso, Aarau und Antwerpen dagegen konnten ihr Umschlagvolumen erhöhen.

### **Terminal Busto Arsizio-Gallarate**

Mit einer Fläche von 245.000 m<sup>2</sup> und 12 Portalkränen ist der Terminal Busto Arsizio-Gallarate einer der grössten Umschlaganlagen Europas. Auf 13 Kranspuren werden pro Woche knapp 300 Züge be- und entladen. Zu den Destinationen gehören Deutschland, die Schweiz, Italien, Spanien, Benelux und Dänemark. Im Berichtsjahr betrug das Umschlagvolumen rund 421.000 Ladeeinheiten, was einem Rückgang von 3% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Im Dezember 2017 wurde mit der Installierung von vier OCR-Portalen zur automatischen Erfassung der ein- und ausgehenden Züge, Bahnwagen und Ladeeinheiten begonnen. Die Ziele sind bahnsseitig die Erhöhung der Effizienz und der Sicherheit und strassenseitig die Automatisierung und Beschleunigung der Prozesse im Check-in/Check-out. Das Projekt soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein.

### **Terminal Piacenza**

Auch im Terminal Piacenza hat sich der Verkehr mit einem Minus von 3% leicht rückläufig entwickelt. Insgesamt wurden 107.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Das wöchentliche Verkehrsvolumen

beträgt rund 80 Züge; Hauptdestinationen sind Italien, Deutschland, Benelux, Polen und Rumänien. Der Terminal Piacenza erstreckt sich auf einer Fläche von 45.000 m<sup>2</sup> und verfügt über fünf Mobilkräne. Für die kommenden Jahre sind umfangreiche Ausbaupläne vorgesehen.

#### **Terminal Singen**

Der in Süddeutschland gelegene Terminal Singen verfügt über zwei Portalkräne und einen Reachstacker auf einer Fläche von 61.000 m<sup>2</sup> und bedient pro Woche rund 60 Züge. Wichtigste Destinationen sind Italien und das Ruhrgebiet. Im Berichtsjahr sank das Verkehrsvolumen um 2% auf 72.000 Ladeeinheiten.

#### **Terminal Antwerpen**

Der HTA Hupac Terminal Antwerp konnte 2017 ein Volumenzuwachs von 2% verzeichnen. Auf einer Fläche von 53.000 m<sup>2</sup> wurden insgesamt 81.000 Ladeeinheiten mit drei Portalkränen umgeschlagen. Rund 45 Züge pro Woche bedienen zahlreiche Destinationen in Italien, Polen und der Schweiz.

#### **Terminal Aarau**

Der Terminal Aarau ist eine wichtige Drehscheibe für den Import/Export-Verkehr der Schweiz. Pro Woche werden rund 50 Züge nach Deutschland, Italien, Belgien und in die Schweiz abgewickelt. Im Berichtsjahr konnte das Umschlagvolumen um 12% auf 49.000 Ladeeinheiten gesteigert werden. Der Terminal Aarau verfügt über drei Mobilkräne für das Handling der Züge auf fünf 300 Meter langen Umschlaggleisen. Im November ist ein Mobilkran als Ersatzinvestition bestellt worden. Die Auslieferung ist für Juni 2018 vorgesehen.

#### **Terminal Basel Wolf**

Auch der Terminal Basel Wolf bedient den Import/Export-Verkehr der Schweiz mit rund 30 Zügen bzw. Wagengruppen pro Woche nach Benelux und in die Schweiz. Auf einer Fläche von 17.000 m<sup>2</sup> wurden im Berichtsjahr 37.000 Ladeeinheiten umgeschlagen, was einem Rückgang von 12% entspricht.

#### **Terminal Chiasso**

Im Terminal Chiasso werden wöchentlich 10 Züge bzw. Wagengruppen nach Aarau und Basel abgewickelt. In 2017 konnte das Volumen um 16% auf 7.000 Ladeeinheiten erhöht werden.





# ENTWICKLUNG DER OPERATIVEN BETEILIGUNGEN

## **SBB Cargo International AG, Olten**

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

## **Mercitalia Intermodal SpA, Mailand**

Hupac pflegt seit den siebziger Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem italienischen Kombioperateur Cemac, welcher Anfang 2018 in Mercitalia Intermodal umbenannt wurde. Am Ende des Berichtsjahres hielt Hupac unverändert einen Kapitalanteil von 34,48%.

## **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 33,11%. 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 übernimmt Hupac Agenturleistungen im Terminal Lugano und im Terminal Novara über die Tochtergesellschaft Fidia. Im Berichtsjahr vermietete die Hupac AG 425 Niederflurwagen sowie 8 Begleitwagen an RAIpin.

## **Terminal Singen TSG GmbH, Singen**

Die 1999 gegründete Joint Venture Gesellschaft betreibt den Terminal Singen gemeinsam mit DB Intermodal Services. Rund 60 Züge verkehren wöchentlich über diese Drehscheibe.

## **Combinant NV, Antwerpen**

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

## **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 100 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 30 Züge wöchentlich über diesen Terminal.

## **RSC Rail Service Center, Rotterdam**

Seit Ende 2014 ist Hupac im Eignerkonsortium des RSC Terminals Rotterdam mit einem Anteil von 16,33% vertreten. Hupac wickelt 105 Abfahrten pro Woche über den RSC-Terminal ab.

## **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.

# UMWELTLEISTUNGEN

Durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf das Verkehrsnetz der Hupac wurden im Berichtsjahr rund 0,9 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> sowie rund 10,5 Milliarden Megajoule Energie im Vergleich zum reinen Strassentransport gemäss Umweltrechner [www.ecotransit.org](http://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 vermieden.

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

- Versiegelung des Bodens zum Schutz des Grundwassers
- absperbares Abwassersystem: Bei einem Verlust von Schadstoffen während eines Regens 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 Mitarbeitenden 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 werden Strassentransporteure, Kombi-Operateure und Bahnunternehmen einheitliche Sicherheitsregeln und -prozeduren an und erzielen dank dieser engen Zusammenarbeit einen hohen Standard.

Hupac betreut dieses Verkehrsegment, welches 17,8% des Volumens in ihrem Netz beträgt, mit grösster Sorgfalt. Eine eigene Fachstelle, geleitet von einem Gefahrgut-Beauftragten, der nach der Richtlinie 96/35/EG 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 79 Vorkommnisse gemeldet (Vorjahr: 60), im Bahnnetz waren es 20 (Vorjahr: 46).

## Lärmsanierung der Güterwagen

Die Wagenflotte der Hupac ist seit Ende 2016 komplett lärmarm. Bereits seit 2001 wurden Neuwagen nur mit Bremsen aus lärmarmen K-Sohlen beschafft. Gleichzeitig wurden rund 800 bestehende Wagen mit Graugusssohlen auf K-Sohlen umgerüstet. Aufgrund der unterschiedlichen Reibwerte von Grauguss- zu K-Sohlen machte sich ein Bremsumbau notwendig. Der Umbau, finanziert aus dem FinöV-Fonds zur Lärmsanierung, ist seit Ende 2015 abgeschlossen. So ist Hupac einer der ersten Betreiber, der in dieser Grössenordnung auf die Technik der K-Sohlen gesetzt hat.

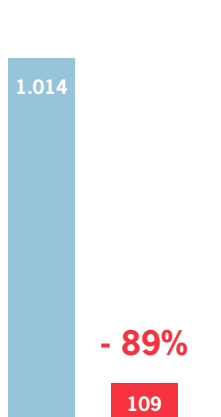
Eine weitere Reduzierung des Lärmpegels unter 80 dB(A) ist wagenseitig nur über den Einsatz alternativer Bremssysteme zu erreichen, zum Beispiel der Scheibenbremse. Nachdem Hupac im Jahr 2015 vier Wagen von Klotz- auf Scheibenbremse umgebaut und als Prototypen in Betrieb genommen hat, sind in den Jahren 2016 und 2017 insgesamt 200 Wagenmodule mit Scheibenbremsen beschafft worden.

## Umwelleistungen des intermodalen Verkehrs der Hupac

### CO<sub>2</sub>-Emissionen

Tonnen in 1000

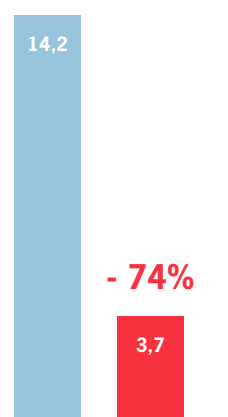
■ Hupac Verkehr  
■ Zum Vergleich: Strasse



### Energieverbrauch

Mia. Megajoule

■ Hupac Verkehr  
■ Zum Vergleich: Strasse



# MITARBEITENDE

## Zusammensetzung

Ende 2017 beschäftigte die Hupac Gruppe 455 Personen auf Vollzeitbasis (Vorjahr: 429) bzw. 470 natürliche Personen (Vorjahr: 440). Davon entfielen 204 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, 238 Personen auf die Tochtergesellschaften in Italien und 28 Personen auf die Filialen in Deutschland, Holland, Belgien, Polen, Russland und China. Der Anteil der Frauen betrug 18%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit sank geringfügig auf 10,7 Jahre.

## Weiterbildung

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

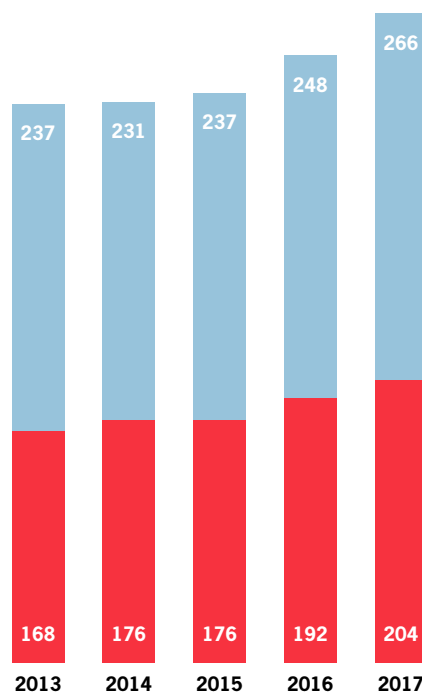
Hupac setzt auf eine praxisorientierte Aus- und Weiterbildung. So lernen die Mitarbeitenden die betrieblichen Wertschöpfungsprozesse kennen. Sie sind für betriebspraktische Aufgaben gerüstet und flexibel einsetzbar. Im Berichtsjahr nahmen 9 Mitarbeitende an Job-Rotation-Programmen mit Aufenthalt in den Aussenstellen und Filialen teil. Zahlreiche Kurz-Stages innerhalb des Unternehmens förderten das bereichsübergreifende Denken.

2017 bildete Hupac acht Lehrlinge zum kaufmännischen Angestellten aus.

### Personal der Hupac Gruppe

Anzahl der Mitarbeitenden (natürliche Personen)

■ Ausland  
■ Schweiz





## 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 11 Arbeitsunfälle mit 340 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 wurde ein Durchschnittswert von 80 (Vorjahr: 82) ermittelt. In der italienischen Tochtergesellschaft Hupac SpA wurde ein Wert von 81 erreicht (Vorjahr: 82).



YRC

**H O Y**

PLEASE PUT LABELS HERE

HUPAC S.A.  
CH-6830 Chiasso  
Tel: +41 58 8558058  
Fax: +41 58 8558820  
www.hupac.com  
dispo@hupac.com

**HUPAC**

# 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 2017 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 468.000 Strassensendungen bzw. 9,0 Mio. 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
- HTA Hupac Terminal Antwerp
- Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate (gemäss Schlussabrechnung von 2012).

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2017 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 54,7 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 2,2 Mio. veranschlagt (s. Tabelle).

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

Was die Betriebsbeiträge angeht, ist das Fördermodell des Bundes degressiv angelegt. Mit leicht sinkenden absoluten Mitteln sollen wachsende Transportvolumen verlagert werden. Die Betriebsbeiträge pro Strassensendung im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz sind im Jahr 2017 gegenüber 2016 praktisch konstant geblieben (+ 0,2%).

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

Werte in 1000 CHF

Jahre	2017	2018-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2017-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.748	3.622 - 3.622	2.576 - 2.579	1.470 - 1.551	65	54.658
Zinsen	276	67 - 291	6 - 42			2.149
Total	4.024	3.689 - 3.913	2.582 - 2.620	1.470 - 1.551	65	56.807



The image features a background of industrial machinery with yellow pipes and a grey structure. A prominent red banner with a white border is positioned horizontally across the upper middle section of the page. The text 'JAHRESRECHNUNGEN' is written in white, bold, italicized capital letters on this banner.

# *JAHRESRECHNUNGEN*

# KONSOLIDIERTE JAHRESRECHNUNG

## Konsolidierte Erfolgsrechnung 2017 und 2016

Beträge in 1 000 CHF	2017	2016
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	485 570	470 281
Andere Erlöse	66 817	68 838
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-447 262	-433 816
<b>Bruttogewinn</b>	<b>105 125</b>	<b>105 303</b>
Personalaufwand	-37 537	-35 671
Übriger betrieblicher Aufwand	-13 600	-11 862
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-44 332	-43 187
<b>Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</b>	<b>9 656</b>	<b>14 583</b>
Finanzertrag	115	254
Dividendenertrag	140	144
Finanzaufwand	-1 859	-1 898
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	1 841	1 277
Währungsdifferenzen	2 873	-617
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>12 766</b>	<b>13 743</b>
Betriebsfremder Ertrag	192	189
Betriebsfremder Aufwand	-22	0
Ausserordentlicher Ertrag	2 181	564
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	124	197
Ausserordentlicher Aufwand	-265	-568
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	-12	-7
Auflösung Rückstellungen	112	393
<b>Jahresergebnis vor Steuern</b>	<b>15 076</b>	<b>14 511</b>
Direkte Steuern	-3 839	-3 663
<b>Jahresergebnis</b>	<b>11 237</b>	<b>10 848</b>
Minderheitsanteile	-110	-96
<b>Jahresergebnis der Gruppe</b>	<b>11 127</b>	<b>10 752</b>

## Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2017 und 2016

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
<b>AKTIVEN</b>			<b>PASSIVEN</b>		
Flüssige Mittel	54 550	76 585	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	44 168	39 710
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	68 515	57 618	- gegenüber Dritten	43 994	39 616
- gegenüber Dritten	53 641	44 950	- gegenüber Aktionären	174	94
- gegenüber Aktionären	14 874	12 668	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	876	4 395
Übrige kurzfristige Forderungen	16 422	8 838	- gegenüber Dritten	876	4 395
- gegenüber Dritten	16 422	8 838	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	3 675	4 196
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	7 051	7 609	- gegenüber Dritten	3 675	4 196
- Vorräte	3 438	3 191	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	59 665	47 606
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	3 613	4 418	Kurzfristige Rückstellungen	155	266
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	25 740	23 535	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>108 539</b>	<b>96 173</b>
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>172 278</b>	<b>174 185</b>	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	64 571	58 633
Finanzanlagen	53	185	- gegenüber Dritten	64 571	58 633
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	47	180	Übrige langfristige Verbindlichkeiten	56 078	56 785
- Übrige Finanzanlagen	6	5	- gegenüber Dritten	56 078	56 785
Beteiligungen	43 648	39 583	Langfristige Rückstellungen	98 391	83 252
Sachanlagen	209 521	173 199	Latente Steuerschulden	1 893	1 686
- Anzahlungen für Sachanlagen	18 812	9 816	<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>220 933</b>	<b>200 356</b>
- Technische Anlagen	14 849	15 558	<b>Total Fremdkapital</b>	<b>329 472</b>	<b>296 529</b>
- Rollmaterial	63 126	52 819	Minderheitsanteile	1 033	473
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	9 449	9 235	Aktienkapital	20 000	20 000
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	97 581	80 954	Gesetzliche Kapitalreserven	16 863	5 015
- Andere Sachanlagen	5 704	4 817	Gesetzliche Gewinnreserven	53 084	62 525
Immaterielle Anlagen	12 906	3 088	Freiwillige Gewinnreserven	32 474	27 211
Latente Steuerguthaben	1 289	710	Umrechnungsdifferenzen	-11 163	-18 229
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>267 417</b>	<b>216 765</b>	Eigene Aktien	-2 068	-2 574
<b>Total Aktiven</b>	<b>439 695</b>	<b>390 950</b>	<b>Total Eigenkapital</b>	<b>109 190</b>	<b>93 948</b>
			<b>Total Passiven</b>	<b>439 695</b>	<b>390 950</b>

## Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2017

Im Geschäftsjahr 2017 sind die *Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 3,3% auf CHF 485,6 Mio. angewachsen. Dieser Anstieg ist auf das Wachstum bestehender Produkte wie auch auf die Einführung neuer Produkte zurückzuführen. Die prozentuale Wachstumsveränderung war im Bereich *Company Shuttle* auch in diesem Berichtsjahr nochmals deutlich. Ohne den Streckenunterbruch in Rastatt wäre die gesamte Gruppe deutlich stärker gewachsen.

Die Position *Andere Erlöse* setzt sich aus Betriebsbeiträgen, aus Beiträgen für die Umrüstung auf lärmarmes Rollmaterial sowie aus Beiträgen für den Einsatz lärmarmen Wagen zusammen und betrug im Berichtsjahr CHF 66,8 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Reduktion von 2,9% gleichkommt.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* haben gegenüber dem Vorjahr, ähnlich wie beim Umsatz, um 3,1% auf CHF 447,3 Mio. zugenommen. Der *Bruttogewinn* ist gegenüber dem Vorjahr mit CHF 105,1 Mio. trotz Wachstum und aufgrund obengenannter Faktoren beinahe unverändert geblieben.

Der *Personalaufwand* ist im Geschäftsjahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 5,2% angestiegen, insbesondere aufgrund des Wachstums und Investitionen in die Zukunft, während die Position *Übriger betrieblicher Aufwand* gegenüber 2016 wegen erhöhten Beratungsaufwänden auch im Zusammenhang mit Akquisitionen um 14,6% höher ausgefallen ist.

Der Aufwand für *Abschreibungen und Wertberichtigungen* hat gegenüber dem Vorjahr um 2,6% zugenommen.

Der *Finanz- und auch der Dividenden*ertrag ist gegenüber dem Vorjahr 2016 nahezu unverändert, während der erstarkte Euro mit CHF 2,9 Mio. zu deutlichen Währungsgewinnen geführt hat. Erfreulich war auch dieses Jahr die weitere Ergebnisverbesserung der assoziierten Gesellschaften mit zusätzlichen CHF 0,6 Mio. gegenüber dem Vorjahr.

Der *Finanzaufwand* ist trotz erhöhter zinstragender Verbindlichkeiten, aber aufgrund besserer Finanzierungsbedingungen 2,0% tiefer ausgefallen. Das *Ordentliche Betriebsergebnis* beläuft sich im Geschäftsjahr 2017 auf CHF 12,8 Mio., was gegenüber dem Vorjahr trotz positiven Währungseffekten einer Verminderung von 7,1% gleichkommt und im Wesentlichen auf den Streckenunterbruch in Rastatt zurückzuführen ist.

Nach Berücksichtigung der *Betriebsfremden* sowie *Ausserordentlichen Erträge und Aufwände* sowie der Positionen *Gewinn und Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen* und der *Auflösung Rückstellungen* weist die Hupac Gruppe für das Geschäftsjahr 2017 ein *Jahresergebnis vor Steuern* in der Höhe von gut CHF 15,1 Mio. aus, was gegenüber dem Jahr 2016 einer Verbesserung von 3,9% entspricht und aus einer einmaligen Steuergutschrift von CHF 1,8 Mio. resultiert.

Nach Abzug der *Direkten Steuern* beträgt das *Jahresergebnis* gut CHF 11,2 Mio. und nach weiterer Reduktion der *Minderheitsanteile* weist die Hupac für das Berichtsjahr 2017 ein *Jahresergebnis der Gruppe* von CHF 11,1 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr trotz schwierigem Umfeld im zweiten Semester und dank positiver Sondereffekte einer Erhöhung von 3,5% gleichkommt.

Die Hupac Intermodal AG, die aus Umsatzbetrachtung weitaus wichtigste Gesellschaft der Hupac Gruppe, schliesst das Geschäftsjahr 2017 mit einem deutlichen Verlust von CHF 3,0 Mio. (Vorjahr: Gewinn von gut CHF 0,2 Mio.) ab. Ohne positive Einmaleffekte wie Währungsgewinne oder ausserordentlicher Steuergutschrift wäre das Ergebnis der Hupac Intermodal AG aufgrund erwähnter Streckenunterbrüche und Einschränkungen im zweiten Halbjahr wesentlich deutlicher ausgefallen.



## Konsolidierte Geldflussrechnung 2017 und 2016

Beträge in 1 000 CHF	2017	2016
Jahresergebnis der Gruppe	11 127	10 752
Abschreibung Sachanlagen	30 275	25 835
Abschreibung immaterielle Anlagen	1 056	923
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	-651	-352
Veränderung Rückstellungen	14 743	14 192
Übrige nicht monetäre Transaktionen	-3 414	68
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-112	-190
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	-1 841	-1 277
Minderheitsanteile	512	32
Veränderung des Inventars	-96	-226
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	-18 616	-3 779
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	15 772	13 167
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>48 755</b>	<b>59 145</b>
Investition in Sachanlagen	-57 200	-26 984
Desinvestition von Sachanlagen	137	211
Investition in immaterielle Anlagen	-10 759	-1 022
Desinvestition von immateriellen Anlagen	1	0
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-67 821</b>	<b>-27 795</b>
Veränderung der Finanzanlagen	-389	-44
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	-1 802	-8 816
Eigene Aktien	506	190
Dividenden	-3 129	-1 546
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-4 814</b>	<b>-10 216</b>
<b>Veränderung</b>	<b>-23 880</b>	<b>21 134</b>
<b>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</b>	<b>76 585</b>	<b>55 271</b>
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	1 845	180
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>54 550</b>	<b>76 585</b>

## Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung per 31.12.2017

### Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

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

### Grundsätze für die Konzernrechnungslegung

#### Grundlage der Konsolidierung

Die konsolidierte Jahresrechnung der Hupac AG wurde nach dem Anschaffungswertprinzip gemäss den nachfolgend erwähnten Grundsätzen sowie unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt.

Die konsolidierte Jahresrechnung der Hupac AG basiert auf den Einzelabschlüssen der ausländischen Tochtergesellschaften, welche nach einheitlichen, allgemein anerkannten Rechnungslegungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt worden sind, sowie auf den statutarischen Jahresrechnungen der schweizerischen Gesellschaften. Die konsolidierte Bilanz auf den 31. Dezember

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2017	31.12.2016
Hupac AG, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal AG, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Busto Arsizio:				
- Fidia SpA, Mailand	EUR	550 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	CHF	2 000 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Mailand	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	EUR	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 Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Moskau	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau:				
- Hupac LLC, Moskau	RUB	60 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Moskau	RUB	60 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	CNY	5 000 000	100,00	100,00
Hupac Maritime Logistics GmbH, Duisburg	EUR	200 000	100,00	100,00
Piacenza Intermodale SpA, Piacenza	EUR	6 720 000	94,07	0

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2017	31.12.2016
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	50,00	50,00
RApin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
SBB Cargo International AG	Olten (Schweiz)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgien)	25,10	25,10
Combinant NV	Antwerpen (Belgien)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Deutschland)	50,00	50,00
Gateway Basel Nord AG	Basel (Schweiz)	24,50	24,50
Kombi-Terminal Düsseldorf GmbH	Düsseldorf (Deutschland)	33,33	33,33

2017 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 8,2 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 Stimmenmehrheit besitzt sowie einen vorherrschenden Einfluss in der Geschäftsführung ausübt.

Assoziierte Gesellschaften, an denen die Muttergesellschaft mehr als 20% und bis 50% der Stimmrechte besitzt, werden mit der Equity-Methode konsolidiert. 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 Reserven zugeordnet. Anteile von Minderheitsaktionären 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 Jahres. Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung der Bilanz zu Jahresendkursen und der Erfolgsrechnung zu Durchschnittskursen werden erfolgsneutral der im Eigenkapital geführten Umrechnungsdifferenz zugerechnet.

### Erlöse aus Lieferungen und Leistungen

Umsätze aus Lieferungen und Leistungen werden bei Leistungserfüllung gebucht. Der Umsatz wird exklusive Mehrwertsteuer und nach Abzug der an Kunden gewährten Rabatte und Preiserminderungen ausgewiesen. Die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen umfassen den Umsatz mit Kunden, UIRR-Gesellschaften

### Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
CHF/EUR	1,16905	1,07370	1,11140	1,09020
CHF/RUB	0,01690	0,01650	0,016895	0,014769
CHF/PLN	0,28030	0,24280	0,261087	0,249865
CHF/CNY	0,14900	0,14663	0,145871	0,148424

### Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2016	20 000	83 829	-2 765	-17 712	83 352	390
Umrechnungsdifferenzen				-333	-333	51
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-184	-184	
Anpassung Eigenkapital		1 716			1 716	-64
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			191		191	
Dividende Muttergesellschaft		-1 546			-1 546	
Konsolidierter Jahresgewinn 2016		10 752			10 752	96
Saldo am 31. Dezember 2016	20 000	94 751	-2 574	-18 229	93 948	473
Umrechnungsdifferenzen				5 168	5 168	47
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				1 898	1 898	
Anpassung Eigenkapital		-328			-328	402
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			506		506	
Dividende Muttergesellschaft		-3 129			-3 129	
Konsolidierter Jahresgewinn 2017		11 127			11 127	111
Saldo am 31. Dezember 2017	20 000	102 421	-2 068	-11 163	109 190	1 033

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).

### Eigene Aktien

Namenaktien	2017	2016
Anfangsbestand per 01.01.	630	674
- Käufe	56	0
- Verkäufe	-183	-44
Endbestand per 31.12.	503	630

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

	2017	2016
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	442	424

### Derivate Instrumente - Stand per 31.12.2017

Beträge in CHF	Vertragsgrösse per 31.12.2017	Marktwerte per 31.12.2017	Marktwerte per 31.12.2016
Zinsswapgeschäfte			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-177 790	-265 231
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-1 602 474	-2 140 714
Total	25 000 000	-1 780 264	-2 405 945

Hupac AG hat am 5.4.2012 mit der Zürcher Kantonalbank und am 19.11.2013 mit Credit Suisse Zinsswapgeschäfte abgeschlossen. Mit diesen Verträgen hat man sich verpflichtet, einen festen Zinssatz zu bezahlen. Im Gegenzug erhält die Hupac AG bei positivem Zinsniveau einen, dem Libor 3 Monate entsprechenden variablen Zinssatz. Die Transaktionen sind abgeschlossen worden mit dem Ziel, sich eine feste Finanzierung zu sichern.

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
Ausserordentliche Aufwände	265	568
Die wichtigsten Positionen sind: 2017: Andere Steuern und Ersatzteile nicht fakturiert 2016: Vereinbarung von Schiedsgerichtsverfahren und anderes		
Ausserordentliche Erträge	2 181	564
Die wichtigsten Positionen sind: 2017: Rückerstattung Steuern und anderer Steuern 2016: Überschuss auf Inkasso Cosmef, Rückerstattung anderer Steuern und Versicherungen sowie anderes		
Andere Angaben gemäss Gesetz		
Leasingverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten nach Bilanzstichtag	38	34
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	579	555
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten	6 908	7 630
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	64 703	63 272
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	44 676	22 183
- > 5 Jahre	15 472	36 450
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	130	122

## Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Konzernrechnung 2017

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 46 bis 52), für das am 31. Dezember 2017 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 2017 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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG



Elisa Alfieri  
Zugelassene Revisionsexpertin  
(Leitender Revisor)



Michele Balestra  
Zugelassener Revisionsexperte

Lugano, 20. April 2018

# JAHRESRECHNUNG HUPAC AG

## Erfolgsrechnung 2017 und 2016

Beträge in 1 000 CHF	2017	2016
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	74 034	70 441
Andere Erlöse	0	95
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-25 970	-25 222
<b>Bruttogewinn</b>	<b>48 064</b>	<b>45 314</b>
Übriger betrieblicher Aufwand	-3 200	-2 702
Abschreibungen Sachanlagen	-21 127	-17 465
Abschreibungen immaterielle Anlagen	-3 287	-1 300
Rückstellungen und Wertberichtigungen	-11 297	-13 218
<b>Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</b>	<b>9 153</b>	<b>10 629</b>
Finanzertrag	860	801
Dividendenertrag	268	313
Finanzaufwand	-1 506	-1 534
Währungsdifferenzen	1 669	-13
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>10 444</b>	<b>10 196</b>
Ausserordentlicher Ertrag	12	7
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	31	168
Ausserordentlicher Aufwand	-112	-1 600
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	0	-7
<b>Jahresergebnis vor Steuern</b>	<b>10 375</b>	<b>8 764</b>
Steuern	-2 387	-2 046
<b>Jahresergebnis</b>	<b>7 988</b>	<b>6 718</b>

## Bilanz per 31. Dezember 2017 und 2016

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
<b>AKTIVEN</b>			<b>PASSIVEN</b>		
Flüssige Mittel	21 881	41 968	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	4 192	4 426
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14 484	16 380	- gegenüber Dritten	2 431	3 589
- gegenüber Dritten	2 100	1 772	- gegenüber Konzerngesellschaften	1 715	776
- gegenüber Konzerngesellschaften	12 717	14 851	- gegenüber Aktionären	46	61
- gegenüber Aktionären	23	23	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	0	4 295
- Delkredere	-356	-266	- gegenüber Dritten	0	4 295
Übrige kurzfristige Forderungen	9 346	2 768	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	681	593
- gegenüber Dritten	9 346	2 768	- gegenüber Dritten	681	593
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	1 657	1 632	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	23 280	21 708
- Vorräte	1 657	1 477	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>28 153</b>	<b>31 022</b>
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	0	155	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	44 676	40 000
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1 083	1 084	- gegenüber Dritten	44 676	40 000
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>48 451</b>	<b>63 832</b>	Langfristige Rückstellungen	73 901	63 701
Finanzanlagen	31 017	27 508	<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>118 577</b>	<b>103 701</b>
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	0	139	<b>Total Fremdkapital</b>	<b>146 730</b>	<b>134 723</b>
- Langfristige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	31 009	27 362	Aktienkapital	20 000	20 000
- Übrige Finanzanlagen	8	7	Gesetzliche Gewinnreserven	5 752	5 532
Beteiligungen	105 190	87 396	Freiwillige Gewinnreserven	80 352	75 713
Sachanlagen	65 299	51 225	Eigene Aktien	-2 068	-2 574
Immaterielle Anlagen	809	3 433	<b>Total Eigenkapital</b>	<b>104 036</b>	<b>98 671</b>
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>202 315</b>	<b>169 562</b>	<b>Total Passiven</b>	<b>250 766</b>	<b>233 394</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>250 766</b>	<b>233 394</b>			

## Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die *Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac AG sind im Geschäftsjahr 2017 um 5,1% auf CHF 74,0 Mio. angestiegen. Die Erlöse setzen sich vornehmlich aus der Vermietung von Sachanlagen zusammen, wobei das Rollmaterial den Hauptanteil ausmacht und die Erweiterung der Flotte zur entsprechenden Umsatzsteigerung führte.

In der Position *Andere Erlöse* sind die staatlichen Finanzierungshilfen abgebildet. Es handelt sich dabei um Beiträge für die Lärmsanierung des Rollmaterials. Da die Wagenflotte im Berichtsjahr vollständig lärmsaniert ist, haben sich diese Erlöse gegenüber dem Vorjahr vom bereits tiefen CHF 95.000 auf null reduziert.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* haben gegenüber dem Vorjahr 2016 um 3,0% auf CHF 26,0 Mio. zugenommen. Dies führt zu einem *Bruttogewinn* der Hupac AG von CHF 48,1 Mio., was um CHF 2,8 Mio. über dem Vorjahreswert liegt.

Die Position *Übriger betrieblicher Aufwand* hat gegenüber dem Vorjahr um 18,4% auf CHF 3,2 Mio. zugenommen, wobei dies vor allem auf eine Erhöhung verschiedener Beratungshonorare, auch aufgrund von Akquisitionen zurückzuführen ist.

Die Position *Abschreibungen Sachanlagen* ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 3,7 Mio. angestiegen, während sich der Betrag des Postens *Abschreibungen immaterielle Anlagen* mit CHF 3,3 Mio. aufgrund von Sonderabschreibungen mehr als verdoppelt hat.

Die *Rückstellungen und Wertberichtigungen* belaufen sich im Geschäftsjahr 2017 auf CHF 11,3 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang von 14,5% entspricht.

Das *Ordentliche Betriebsergebnis vor Finanzpositionen* liegt im Geschäftsjahr 2017 bei CHF 9,2 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verringerung um 13,9% gleichkommt.

Die Positionen *Finanzertrag*, *Dividenden ertrag* und *Finanzaufwand* sind gegenüber den Vorjahreswerten allesamt beinahe unverändert geblieben, während bei der Position *Währungsdifferenzen* aufgrund des erstarkten Euros ein Gewinn von CHF 1,7 Mio. ausgewiesen wird. Dies alles führte zu einem *Ordentlichen Betriebsergebnis* von CHF 10,4 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer deutlichen Verbesserung entspricht.

Nach der Berücksichtigung der geringen Positionen *Ausserordentlicher Ertrag und Aufwand* sowie *Gewinn und Verlust aus Veräusserungen von Anlagevermögen* beträgt das *Jahresergebnis vor Steuern* der Hupac AG knapp CHF 10,4 Mio., was gegenüber dem Vorjahr eine wesentliche Steigerung von 18,4% bedeutet.

Nach Abzug der *Steuern* präsentiert die Hupac AG für das Geschäftsjahr 2017 ein *Jahresergebnis* von CHF 8,0 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer ähnlichen Steigerung von 18,9% gleichkommt.

## Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat im Geschäftsjahr 2017 um CHF 17,3 Mio. auf rund CHF 250,8 Mio. zugenommen.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2017 über ein *Eigenkapital* von knapp CHF 104,0 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 41,5% (Vorjahr: 42,3%) entspricht.

## Bemerkungen zum Cashflow

Der operative Cashflow lag mit CHF 37,6 Mio. geringfügig unter Vorjahresniveau, während die Investitionen deutlich erhöht wurden und aus der Investitionstätigkeit CHF 53,6 Mio. abflossen. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war insbesondere wegen der Jubiläumsdividende von zusätzlichen CHF 1,6 Mio. deutlich schlechter als im Vorjahr und kam bei minus CHF 4.1 Mio. zu liegen. Die Gesamtveränderung der Liquidität belief sich im Berichtsjahr auf minus CHF 20.1 Mio. gegenüber plus CHF 11,5 Mio. im Vorjahr.



## Geldflussrechnung 2017 und 2016

Beträge in 1 000 CHF	2017	2016
Jahresergebnis	7 988	6 718
Abschreibung Sachanlagen	21 127	17 465
Abschreibung immaterielle Anlagen	3 287	1 300
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	0	3 468
Teilweiser Verzicht auf Darlehen an Tochtergesellschaften	0	1 600
Veränderung Rückstellungen	10 200	8 750
Übrige nicht monetäre Transaktionen	-1 687	0
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-31	-162
Veränderung des Inventars	-180	-244
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	-4 526	4 261
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	1 428	-4 725
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>37 606</b>	<b>38 431</b>
Investition in Sachanlagen	-35 205	-22 778
Desinvestition von Sachanlagen	33	182
Investition in immaterielle Anlagen	-664	-160
Investition in Finanzanlagen	-17 794	-1 402
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-53 630</b>	<b>-24 158</b>
Veränderung der Finanzanlagen	-1 440	2 891
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	0	-4 327
Eigene Aktien	506	190
Dividenden	-3 129	-1 546
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-4 063</b>	<b>-2 792</b>
<b>Veränderung</b>	<b>-20 087</b>	<b>11 481</b>
<b>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</b>	<b>41 968</b>	<b>30 487</b>
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>21 881</b>	<b>41 968</b>

## Anhang der Jahresrechnung 2017

### 1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

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

### 2. Andere vom Gesetz vorgesehene Angaben

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
<b>2.1 Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten</b>	33 034	32 299
<b>2.2 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>		
1-5 Jahren	44 676	20 000
> 5 Jahren	0	20 000

#### 2.3 Entwicklung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Gesetzliche Kapital- reserven	Gesetzliche Gewinn- reserven	Bilanz- gewinn/ -verlust	Weitere freiwillige Reserven	Eigene Aktien	Total
Saldo am 1. Januar 2016	20 000	459	5 013	7 001	63 600	-2 765	93 308
Dividende				-1 546			-1 546
Zuweisung an Gesetzliche Gewinnreserven		-459	519	-60			
Entwicklung der Eigenen Aktien						191	191
Zuweisung an Weitere freiwillige Reserven				-5 100	5 100		
Jahresergebnis				6 718			6 718
Saldo am 31. Dezember 2016	20 000	0	5 532	7 013	68 700	-2 574	98 671
Dividende				-3 129			-3 129
Zuweisung an Gesetzliche Gewinnreserven			220	-220			
Entwicklung der Eigenen Aktien						506	506
Zuweisung an Weitere freiwillige Reserven				-3 400	3 400		
Jahresergebnis				7 988			7 988
Saldo am 31. Dezember 2017	20 000	0	5 752	8 252	72 100	-2 068	104 036

#### 2.4 Ausserordentliche Aufwände/Erträge

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
Ausserordentlicher Aufwand	112	1 600
2017: Ersatzteile aus dem Lager wurden im Jahr 2009 fälschlicherweise nicht fakturiert Verbuchung der Lagerveränderung über die Kosten		
2016: Teilweiser Verzicht auf Darlehen an Termi AG		
Ausserordentlicher Ertrag	12	7
2017: Niedrige Revisionskosten als gerechnet		
2016: Anerkanntes Guthaben nach MWSt-Inspektion vom 09.2016		

## 2.5 Wesentliche Beteiligungen

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2017	31.12.2016
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb, Verkauf, Terminalbetrieb	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	Terminalbetrieb, Bahnbetrieb	EUR 2 040	96,99	96,99
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Mailand	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 550	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Service Provider	EUR 210	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	Terminal Engineering	CHF 2 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso: - Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Mailand	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 550	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
Intermodal Express LLC, Moskau	Verkehrsbetrieb, Verkauf	RUB 3 000	75,00	75,00
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau: - Hupac LLC, Moskau	Rollmaterial Management	RUB 60 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Moskau	Rollmaterial Management	RUB 60 000	98,00	98,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	Terminal Engineering	EUR 4 480	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Centro Intermodale SpA, Mailand: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	Terminalbetrieb	EUR 52	100,00	100,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	PLN 100	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	Verkauf	EUR 100	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	Verkehrsbetrieb, Verkauf	CNY 5 000	100,00	100,00
Hupac Maritime Logistics GmbH, Duisburg	Verkehrsbetrieb, Verkauf	EUR 200	100,00	100,00
Piacenza Intermodale SpA, Piacenza	Verkehrsentwicklung, Lagerlogistik, Terminalbetrieb	EUR 6 720	94,07	0
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Terminalbetrieb	EUR 260	50,00	50,00
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
RAAlpin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International AG, Olten	Bahnbetrieb	CHF 25 000	25,00	25,00
Terminal Alptransit Srl, Mailand	Terminal Engineering	EUR 1 500	50,00	50,00
Gateway Basel Nord AG, Basel	Terminal Engineering	CHF 100	24,50	24,50
Kombi-Terminal Düsseldorf GmbH, Düsseldorf	Terminal Engineering	EUR 25	33,33	33,33

## 2.6 Eigene Aktien

Namenaktien	2017	2016
Anfangsbestand per 01.01.	630	674
- Käufe	56	0
- Verkäufe	-183	-44
Endbestand per 31.12.	503	630

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

## 2.7 Derivate Instrumente - Stand per 31.12.2017

Beträge in CHF	Vertragsgrösse per 31.12.2017	Marktwerte per 31.12.2017	Marktwerte per 31.12.2016
Zinsswapgeschäfte			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-177 790	-265 231
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-1 602 474	-2 140 714
<b>Total</b>	<b>25 000 000</b>	<b>-1 780 264</b>	<b>-2 405 945</b>

Hupac AG hat am 5.4.2012 mit der Zürcher Kantonalbank und am 19.11.2013 mit Credit Suisse Zinsswapgeschäfte abgeschlossen. Mit diesen Verträgen hat man sich verpflichtet, einen festen Zinssatz zu bezahlen. Im Gegenzug erhält die Hupac AG bei positivem Zinsniveau einen, dem Libor 3 Monate entsprechenden variablen Zinssatz. Die Transaktionen sind abgeschlossen worden mit dem Ziel, sich eine feste Finanzierung zu sichern.

## 2.8 Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Hupac AG hat keine Mitarbeitende.

## 2.9 Honorar Revisionsstelle

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
Revisionsdienstleistungen	35	36

## Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	31.12.2017
Gewinnvortrag	264 980
Jahresergebnis	7 987 504
<b>Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>8 252 484</b>
 Antrag des Verwaltungsrates:	
- Dividende von 8% auf das nominale Aktienkapital	1 600 000
- Zuweisung an Gesetzliche Gewinnreserven	60 000
- Zuweisung an Freiwillige Gewinnreserven	6 300 000
- Vortrag auf neue Rechnung	292 484
	<b>8 252 484</b>

## Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2017

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 54 bis 60), für das am 31. Dezember 2017 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 2017 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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

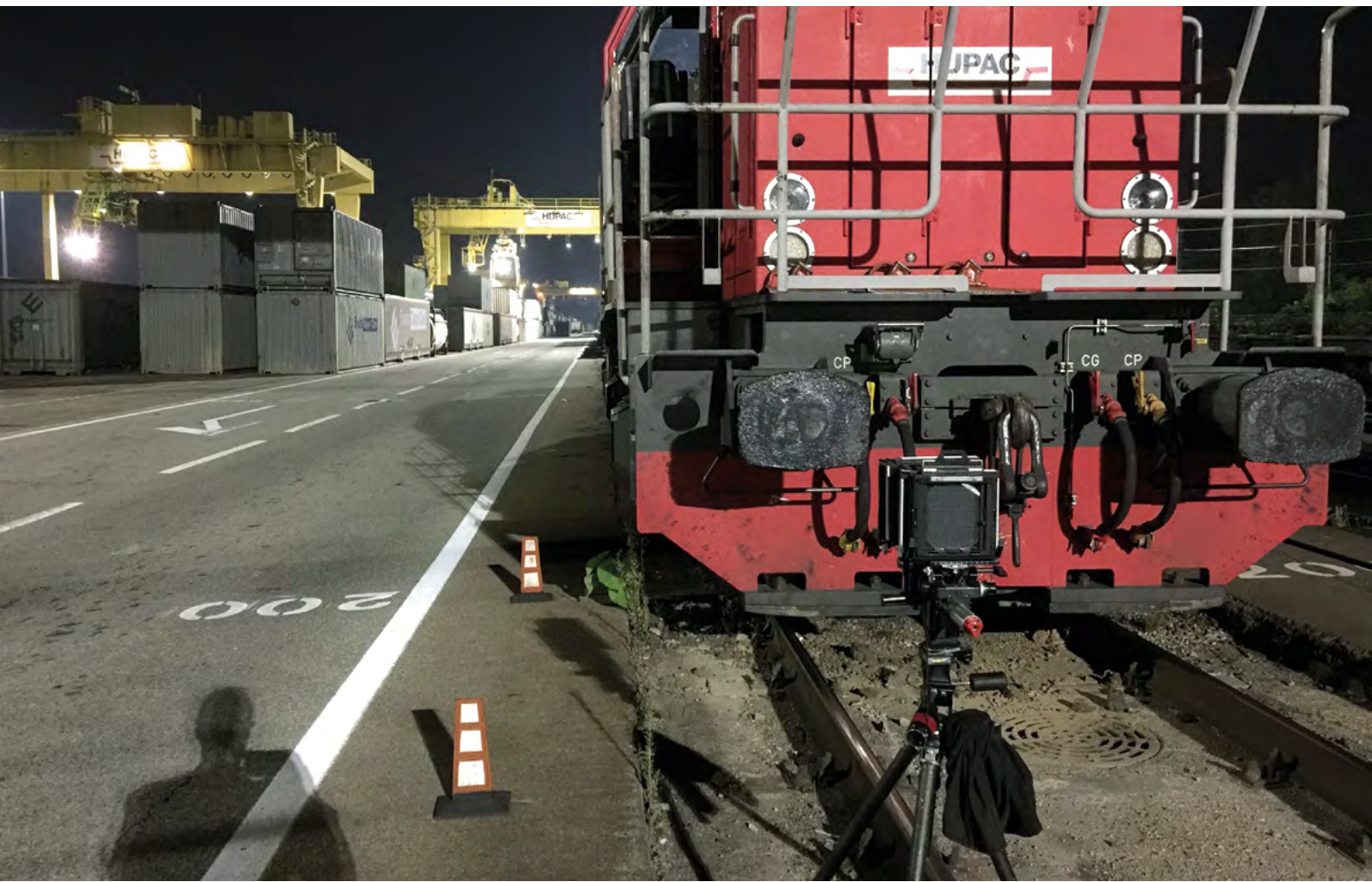


Elisa Alfieri  
Zugelassene Revisionsexpertin  
(Leitender Revisor)



Michele Balestra  
Zugelassener Revisionsexperte

Lugano, 20. April 2018



### **Projekt "Art book on the world of Hupac"**

Im Sommer 2016 hat der aus Chiasso stammende Fotograf Gian Paolo Minelli die Geschäftstätigkeit der Hupac zum Gegenstand seines Schaffens gemacht. Im Blickwinkel des Künstlers werden Kräne, Container, Bahnwagen und Schienen zu Objekten einer Ästhetik, die Mensch und Raum, Form und Zweck, Technologie und Gesellschaft verknüpft und sinnstiftend erlebbar macht.

Das Buch "Variations on a Theme" wurde im September des Jubiläumjahres 2017 veröffentlicht. Der vorliegende Geschäftsbericht zeigt Bilder dieser Fotoserie.



**Gian Paolo Minelli**, 1968 in Genf geboren, lebt heute zwischen Buenos Aires und Chiasso. Seine Werke werden weltweit ausgestellt. Minelli wurde 2008 mit dem Swiss Art Award ausgezeichnet.  
[www.gianpaolominelli.com](http://www.gianpaolominelli.com)

---

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  
info.ch@hupac.com  
www.hupac.com

