

Bilanz-Medienkonferenz: Hupac Strategie 2016-2020

Massiv verbesserte Marktchancen auf der Gotthard-Achse ab 2020

Zürich, 12.5.2016 Der Schweizer Kombi-Operateur Hupac schliesst das Geschäftsjahr 2015 mit einem leichten Verkehrszuwachs ab. Die Veränderung des Wechselkurses CHF/EUR belastete das Geschäftsergebnis. Die Strategie 2016-2020 der Hupac sieht Investitionen für die Gotthard-Flachbahn sowie für den Einstieg in neue Segmente und neue geografische Märkte vor.

Positives Geschäftsergebnis in schwierigem Markt

Im Geschäftsjahr 2015 konnte Hupac ihre Marktstellung mit einem Volumenzuwachs von 0,2% leicht ausbauen. Das Verkehrsvolumen im transalpinen Verkehr durch die Schweiz stagnierte mit einer Negativentwicklung von 0,6%, während das Volumen im nicht-transalpinen Verkehr um 5,9% stieg. Der Jahresgewinn der Hupac Gruppe hat sich um 19,7% auf knapp CHF 6,1 Mio. vermindert. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung des Wechselkurses CHF/EUR mit seinen gravierenden Auswirkungen auf Schweizer Unternehmen im Exportgeschäft. Die Erlöse der Hupac AG sanken um 10,3% und die Gestehungskosten um 11,8%. Dies führte zu einem Bruttogewinn von CHF 100 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verminderung von 4,2% entspricht. Der Cash flow der Hupac Gruppe blieb mit CHF 41,3 Mio. konstant, während die Investitionen in Sachanlagen um 46,3% auf CHF 24,6 Mio. gestiegen sind.

Hupac zurück auf Wachstumspfad

In den vergangenen Jahren ist das Transportvolumen der Hupac nur bescheiden gewachsen. Zu den Gründen gehören die Stagnation der europäischen Wirtschaft, das Erstarren des Franken gegenüber dem Euro sowie der Einbruch des Dieseltreibstoffpreises. Dennoch sieht Hupac grosse Chancen für den Kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Die bevorstehende Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist ein epochaler Event, der langfristig die Marktchancen auf der Gotthard-Achse massiv verbessern wird. Die ergänzenden Massnahmen – Ceneri-Basistunnels, 4-Meter-Korridor bis Italien, Ausbau der Terminalkapazität in Italien – werden bis 2020 realisiert sein. „Mit unserer neuen Strategie 2016-2020 stellen wir die Weichen auf Wachstum“, erklärte Hans-Jörg Bertschi, VR-Präsident der Hupac AG, anlässlich der Bilanz-Medienkonferenz der Hupac AG in Zürich. „In den kommenden Jahren werden wir uns auf die Flachbahn via Gotthard vorbereiten. Das Investitionsprogramm über die nächsten fünf Jahre sieht rund CHF 280 Mio. für Terminals, Rollmaterial und IT-Systeme vor.“

Ziel ist die Rückgewinnung von Marktanteilen durch die Schweiz und die Akquisition von Neuverkehren, insbesondere im Segment der Trailerverkehre und der Konsumgüter. Parallel dazu soll die geografische Entwicklung vorangetrieben werden. Im Markt Russland setzt Hupac ihre Wachstumsstrategie mit eigenem Rollmaterial für die russische Breitspur fort. Für den Markt China wurde Anfang 2016 eine Niederlassung in Shanghai eröffnet. Weitere Zielmärkte sind Südosteuropa mit Verkehren bis in die Türkei, die Iberische Halbinsel sowie Frankreich.

Der Geschäftsbereich Company Shuttle, der Anfang 2015 eingerichtet wurde, kann erste Erfolge mit mehreren neuen Zügen aufweisen. Für 2016 erwartet Hupac ein deutliches Wachstum in diesem Segment. Der Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern ist ein interessanter Wachstumsmarkt, in dem sich Hupac in den kommenden Jahren positionieren will, um Synergien mit den Kernmärkten zu nutzen.

Zahlreiche Terminalprojekte unterstützen die Wachstumsstrategie der Hupac. Zu erwähnen sind die Projekte Basel Nord, Mailand, Piacenza, Brescia und Düsseldorf-Holthausen gemeinsam mit Partnern sowie Brwinów bei Warschau in Eigenregie. Mit einer Fertigstellung der Terminals ist im Zeithorizont 2018-2020 zu rechnen.

Gotthard-Basistunnel: Quick wins für die Verkehrsverlagerung

Die Vorbereitungen auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 laufen auf Hochtouren. Die ersten Testfahrten mit Hupac Zügen verliefen erfolgreich. Das operative Tagesgeschäft wird in vielerlei Hinsicht profitieren:

- > Stabilisierung der Streckenzuverlässigkeit bei Witterungseinflüssen
- > Streckenverkürzung um 30 Kilometer

- > Weniger Zwischenstopps für Lokomotivwechsel und Einsatz von Schiebeloks
- > Geringerer Energieverbrauch
- > Reduzierter Unterhaltsaufwand des Rollmaterials wegen des Wegfalls Bergstrecke
- > Neues Betriebskonzept mit ETCS für mehr Fahrplanstabilität und höhere Pünktlichkeit
- > Ausreichend Kapazität für das künftige Wachstum.

Bis Ende 2020 werden auch der Ceneri-Basistunnels und der 4-Meter-Korridor zwischen Basel und Norditalien fertiggestellt sein. „Mit verbesserten Produktionsparametern wie Zuglängen von 750 Meter, Profilhöhen bis 4 Meter und Zuggewichten bis 1600 Tonnen mit einer Lok können wir effizienter produzieren und somit die Reduktion der Betriebsbeiträge kompensieren“, erläuterte Hupac Direktor Bernhard Kunz. Zunächst muss sich der Sektor jedoch auf eine mehrjährige Phase intensiver Bautätigkeit einstellen. Die grösste Herausforderung ist eine 6-monatige Totalsperrung der Luino-Strecke in 2017. „Mit unseren Partnern bei den Infrastrukturbetreibern und den Bahnunternehmen erarbeiten wir zur Zeit Alternativen und Umleitungen, damit die Infrastrukturen der Zukunft mit möglichst geringem Einfluss auf die operative Tätigkeit der Gegenwart gebaut werden.“

Die grösste Herausforderung besteht künftig darin, in Europa die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse aufrechtzuerhalten. „Der Strassenverkehr profitiert von sinkenden Energiepreisen, während der staatlich reglementierte Bahnstrom diese Entwicklung nicht überall mitmacht“, bemerkt Bertschi. Das Bahnsystem leidet an einer Vielzahl historisch gewachsener Hürden und Hindernisse, die insbesondere den internationalen Verkehr belasten. „Wenn wir mit der Strasse mithalten wollen, müssen Normen vereinfacht und europäisch harmonisiert werden. Das betrifft Zulassungsverfahren für Rollmaterial, Trassenpreissysteme, Sicherheits- und Betriebsvorschriften, Sprachregelungen für Lokführer und vieles mehr.“

Komplett lärmarme Wagenflotte

Ende 2015 hat Hupac das vom Bundesamt für Verkehr aufgelegte Programm zur Lärmsanierung von Güterwagen erfolgreich abgeschlossen. Hupac verfügt somit als einziges Unternehmen Europas über eine komplett lärmarme Wagenflotte von rund 5000 Wagen. 2015 hat Hupac eine erste Serie von Taschenwagen mit Scheibenbremsen in Betrieb genommen. Diese neue Technik ermöglicht ein weiteres Absenken des Lärmwerts um rund 3 Dezibel.

Profil der Hupac Gruppe

Hupac ist das führende Unternehmen im Kombinierten Verkehr durch die Schweiz und gehört zu den Marktleadern in Europa. Das Unternehmen setzt sich dafür ein, dass immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz. Das Verkehrsangebot der Hupac zählt 100 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen bis nach Russland und Fernost. 2015 betrug das Verkehrsvolumen rund 662.000 Strassensendungen.

Die Hupac Gruppe besteht aus 16 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende. 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.

Medienkontakt

Irmtraut Tonndorf, Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020, itonndorf@hupac.com