

GESCHÄFTSBERICHT 2018



HUPAC IN STICHWORTEN

Marktführer im internationalen Kombinierten Verkehr

Hupac ist der führende Netzwerkbetreiber im intermodalen Verkehr Europas. Seit über fünfzig Jahren setzen wir uns für innovative, zuverlässige Bahntransporte ein und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Das Netzwerk der Hupac Gruppe umfasst 130 Züge täglich mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen sowie bis nach Russland und Fernost. Die Unternehmen der Hupac Gruppe verfügen über 6.900 Wagenmodule und betreiben effiziente Terminals an wichtigen Knotenpunkten.

Die Hupac Gruppe besteht aus 19 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China und beschäftigt 526 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.

Geschäftsfelder



Shuttle Net Europe

Die Business Unit Shuttle Net Europe betreibt ein dichtes Netzwerk für den kontinentalen Kombinierten Verkehr. Die enge Vernetzung und die hohe Abfahrtsfrequenz schaffen Mehrwert für die Kunden.



Maritime Logistics

Die Business Unit Maritime Logistics fokussiert auf maritime Hinterlandverkehre. Unter dem Brand ERS Railways erbringt sie ergänzende Dienstleistungen wie Hafenumfuhr, lokale Zustellung und Zollabwicklung.



Intermodal Russia

Das Geschäftsfeld Intermodal Russia organisiert intermodale Verkehre in Russland und den CIS-Staaten. Eigenes Rollmaterial für die russische Breitspur garantiert Zuverlässigkeit und Unabhängigkeit.



Landbridge China

Das Geschäftsfeld Landbridge China baut Verbindungen zwischen China und dem europäischen Netzwerk der Hupac auf. Der Fokus liegt auf nachhaltigem Wachstum.



Company Shuttle

Die Business Unit Company Shuttle betreut Grosskunden, die ganze Züge chartern und sich somit Kapazitäten zu attraktiven Preisen sichern.



Terminalmanagement

Das Geschäftsfeld Terminalmanagement betreibt Umschlaganlagen an zentralen europäischen Standorten. Der Fokus liegt auf Effizienz, Kundenservice und Sicherheit.

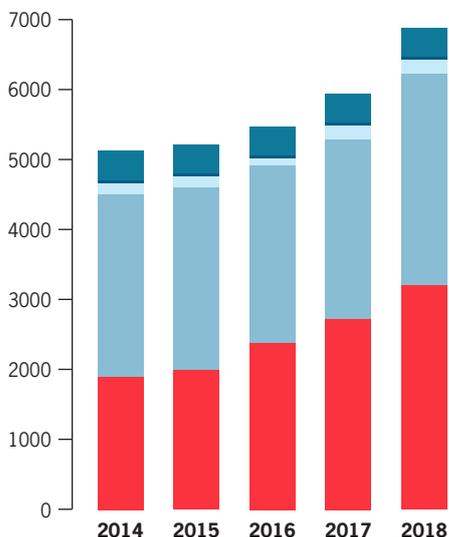
FACTS & FIGURES

Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	rund 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Baden, Busto Arsizio, Piacenza, Singen, Köln, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Warschau, Moskau, Shanghai
Positionierung	Netzwerkbetreiber des Kombinierten Verkehrs
Verkehrsvolumen	926.414 Strassensendungen – 1.720.000 TEUs
Mitarbeitende	526 natürliche Personen 515 Personen auf Vollzeitbasis
Rollmaterial	6.890 Wagenmodule 20 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 579,7 Mio. (EUR 502,1 Mio.) Jahresgewinn CHF 7,9 Mio. (EUR 6,8 Mio.) EBITDA CHF 53,0 Mio. (EUR 45,9 Mio.) Operativer Cash Flow CHF 60,0 Mio. (EUR 51,9 Mio.)

Stand 31.12.2018

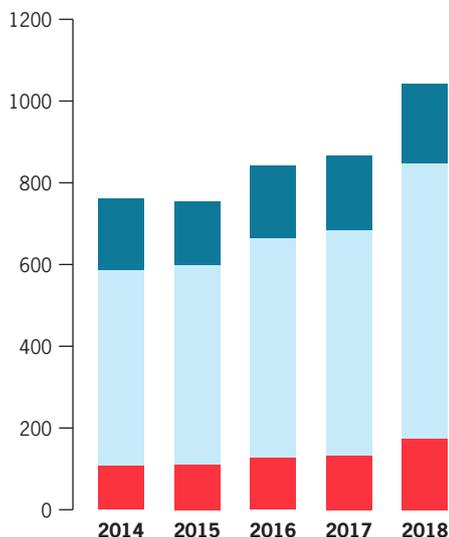
Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule



Transporte nach Ladebehälter

in 1000



Verkehrsentwicklung

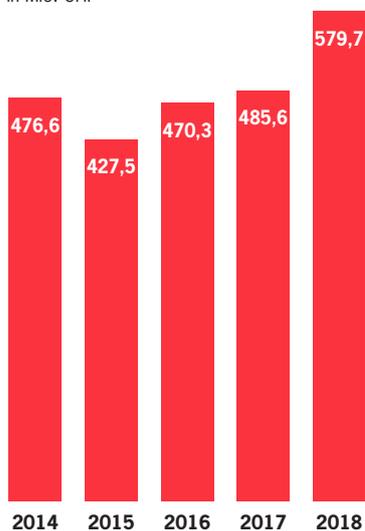
	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2018	2017	%	2018	2017	%
Transalpin via CH	535.777	468.329	14,4	10.330.000	8.969.000	15,2
Transalpin via A	35.486	36.878	-3,8	666.000	684.000	-2,6
Transalpin via F	3.281	3.686	-11,0	67.000	80.000	-16,3
Nicht-transalpin	351.870	254.208	37,9	5.645.000	4.303.000	31,2
Gesamt	926.414	763.101	21,4	16.708.000	14.036.000	19,0

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 7,82 Meter Länge oder ein schwergewichtiger Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container

Nettogewicht: Gewicht der beförderten Güter

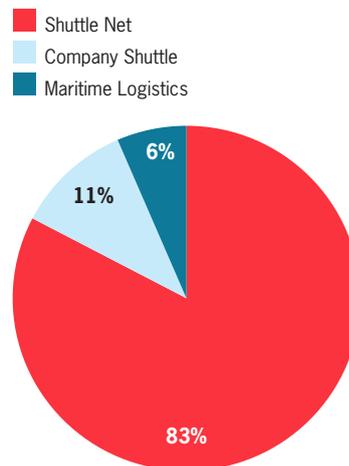
Umsatz

in Mio. CHF



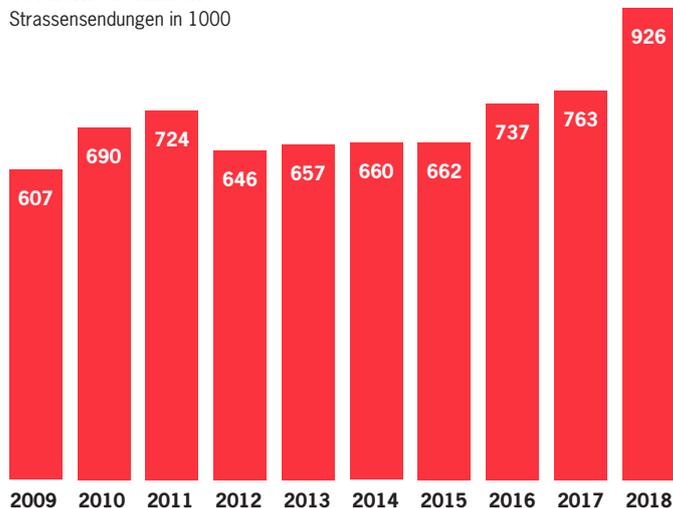
Umsatz nach Business Unit

in %



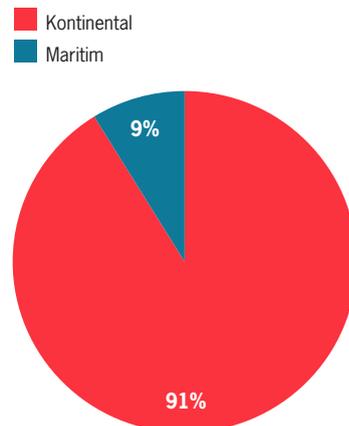
Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000



Verkehrsvolumen nach Segment

in %



GESCHÄFTSBERICHT 2018

Einleitung	5 Vorwort
	9 Corporate Governance
Lagebericht	14 Wirtschaftliche Entwicklung
	15 Risikobeurteilung
	17 Verkehrsentwicklung
	20 Produktion und betriebliche Ressourcen
	22 Informationstechnik und digitale Transformation
	24 Terminalmanagement
	27 Entwicklung der operativen Beteiligungen
	28 Umweltleistungen
	30 Mitarbeitende
	31 Verlagerungspolitik
Jahresrechnung	34 Konsolidierte Jahresrechnung

EINLEITUNG





Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats der Hupac AG

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Hupac hat ein spannendes 2018 erlebt und einmal mehr gezeigt, dass Strategie und sorgfältig geplante Umsetzungsschritte zum Erfolg führen.

Im Juni übernahm Hupac den Kombi-Operateur ERS Railways BV mit Sitz in Rotterdam und Hamburg, inklusive einer 47-Prozent-Beteiligung an dem in Hamburg ansässigen Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Mit dieser Übernahme stärkt die Hupac Gruppe ihre Position im maritimen Hinterlandverkehr – ein Segment, das in den letzten Jahren ein deutliches Wachstum verzeichnet hat und auch künftig ein gesichertes Potenzial aufweist, da die Globalisierung weiterhin starke Netzwerke zwischen den Häfen und dem Hinterland benötigt.

Die ERS wird Schritt für Schritt zum Brand der Hupac Gruppe für maritime Verkehre ausgebaut. Während die ERS heute auf Verbindungen innerhalb von Deutschland fokussiert, soll das Leistungsspektrum künftig auch auf die Westhäfen in Ergänzung zum Netzwerk der Hupac Intermodal ausgeweitet werden. Bereits im Geschäftsjahr 2018 trug die ERS mit 190.000 TEUs bzw. 92.000 Strassensendungen zum Gesamtvolumen der Hupac Gruppe bei und erwirtschaftete ein erfreuliches Ergebnis.

Ein weiterer Schritt für die Zukunft der Hupac war die Fortsetzung des von langer Hand geplanten Generationenwechsels. Im August 2018 hat Michail Stahlhut die Führung der operativen Tochtergesellschaft Hupac Intermodal AG übernommen. Nach einer zweijährigen Übergangszeit wird ihm der Verwaltungsrat auch die Geschäftsleitung des Stammhauses Hupac AG übergeben. Bernhard Kunz, seit 2004 in oberster Führungsverantwortung, steht zunächst weiterhin der Hupac AG vor. Anschliessend ist geplant, dass er das Unternehmen als Mitglied des Verwaltungsrats bei strategischen Projekten unterstützt.

Mit Michail Stahlhut konnten wir einen erfolgreichen Bahnchef für die Weiterentwicklung der Hupac gewinnen. Gerade die heutige Komplexität des Schienengüterverkehrs erfordert eine noch engere Verzahnung der Prozesse zwischen Bahnen und Kombi-Operateur, auch in Hinblick auf die Chancen der NEAT und des 4-Meter-Korridors. Wir sind überzeugt: Marktnähe plus Bahn-Knowhow sind der Schlüssel zum Erfolg des Kombinierten Verkehrs.

Im Geschäftsjahr 2018 führte Hupac ihre Investitions- und Wachstumsstrategie weiter. Rund 500 Wagenmodule wurden bestellt, die Sicherung von Terminalkapazitäten in den Kernmärkten schreitet fort, und der Sprung in die Logistik 4.0 wird mit zahlreichen Digitalisierungsprojekten verfolgt.

Das Marktumfeld war überaus anspruchsvoll, insbesondere bezüglich der Qualität der Bahninfrastruktur und der Leistung einzelner grosser Bahnen. Dass Hupac trotz dieser Herausforderungen ein erfreuliches finanzielles Ergebnis erzielen konnte, ist in erster Linie dem sehr grossen Engagement der Mitarbeitenden zu verdanken. Dafür danke ich der Geschäftsleitung und allen Mitarbeitenden im Namen des Verwaltungsrats ganz herzlich.

Im Jahr 2019 warten neue Challenges auf uns. Die Entwicklung der letzten Monate signalisiert, dass die längste Wachstumsperiode der Nachkriegszeit nach zehn Jahren ihr Ende erreichen dürfte. Damit eröffnet sich eine neue Phase der Unsicherheit und Konsolidierung, welche jedoch für Hupac auch Chancen mit sich bringt. Ich bin überzeugt: das starke Hupac-Team ist bestens gewappnet für die kommenden Herausforderungen.

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

Chiasso, im April 2019



Bernhard Kunz
CEO der Hupac AG



Michail Stahlhut
CEO der Hupac
Intermodal AG



Liebe Aktionäre, Kunden, Partner und Mitarbeitende

Im vergangenen Jahr hat die Hupac Gruppe wichtige Zielmarken erreicht. Erstmals erwirtschafteten wir einen Umsatz von über EUR 500 Mio. Erstmals beförderten wir mehr als 500.000 Strassentransporte über die Schweizer Alpen – dies bei einem Gesamtvolumen von fast einer Million Strassensendungen. Und erstmals zählt die Hupac Gruppe mehr als 500 Mitarbeitende.

Trotz des starken Wachstums gelten bei der Hupac weiterhin die “alten” Werte: Vertrauen, Fairness, Innovationsbereitschaft und das ständige Bestreben, den Kombinierten Verkehr gemeinsam mit Kunden und Partnern weiterzuentwickeln.

Das heutige Marktumfeld stellt uns dabei vor besondere Herausforderungen. Die intensive Bautätigkeit auf dem europäischen Schienennetz, die bisweilen güterverkehrsfeindlichen Rahmenbedingungen und nicht zuletzt die Ressourcenknappheit bei den Bahnen haben die Qualität der Verkehre in den vergangenen Jahren erheblich belastet. Es geht nicht – oder nicht nur – um die Mobilität in einer fernen Zukunft. Es geht um das Hier und Jetzt.

Die gegenwärtigen Qualitätsprobleme bekommen wir nur in den Griff, wenn wir ausreichend Reserven in das System einschiessen. Zehn Prozent unserer Wagen sind als Back-up eingeplant, um mit Ersatzkompositionen Verspätungen aufzufangen und die Pipeline am Laufen zu halten. Gleiches gilt für das Traktionsmaterial: wir werden uns noch tiefer in die Wertschöpfungstiefe einbringen, ohne dabei Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sein, beispielsweise durch dedizierte Reserven an Loks und Lokführern.

Eine Schlüsselrolle kommt den Terminalprozessen zu. Häufig beginnt die Verspätung schon unter dem Kran. Das beste Eisenbahnsystem versagt, wenn alle Fahrpläne unpünktlich sind. Andererseits sind es gerade die Terminals, die als Puffer dafür sorgen, dass verspätete Züge pünktlich abfahren können. Auch aus diesem Grund investiert Hupac in Terminalkapazitäten mit marktfreundlichen Öffnungs- und Betriebszeiten.

Wir sind überzeugt, dass wir die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Kombinierten Verkehrs nur im ständigen Gespräch mit allen Beteiligten verbessern können. Und wir erwarten, dass auch die Infrastrukturbetreiber und die Verkehrsministerien mehr für den Güterverkehr tun – beispielsweise bei der Baustellenplanung und durch die Stärkung der internationalen Schienengüterverkehrskorridore. Dazu suchen wir verstärkt die Nähe zu den Infrastrukturunternehmen auf diesem Kontinent.

Im laufenden Jahr werden wir unser Verkehrsangebot weiter ausbauen und uns auf die Eröffnung des 4-Meter-Korridors durch die Schweiz vorbereiten. In den ersten drei Monaten des Jahres verzeichnete die Business Unit Company Shuttle eine weitere Volumensteigerung. Dank der Akquisition von ERS konnte sich Hupac im maritimen Hinterlandverkehr ab den deutschen Seehäfen gut positionieren. Ein spezieller Dank geht an unsere Mitarbeitenden bei der ERS, die bereits ab Mitte des Jahres verschiedene Relationen zwischen Rotterdam und Deutschland lancieren werden. Auf der Achse Russland und Far East entwickeln wir zudem spezialisierte Angebote, um von den Marktchancen in diesem Wachstumsmarkt zu profitieren.

Per Ende 2019 wird unser Digitalisierungsprojekt “Hupac Train Radar” Pilotreife erreichen. Dank GPS-Abdeckung aller Züge können unsere Kunden künftig den Status und die voraussichtliche Abholzeit der Ladeeinheiten abrufen und direkt in ihr System integrieren – ein wichtiger Beitrag zur Optimierung der Lieferketten.

Wir danken unseren Aktionären, Kunden und Partnern für das entgegengebrachte Vertrauen. Ein grosser Dank geht an unsere Mitarbeitenden. Sie stammen aus 25 Ländern auf allen Kontinenten. Wir sind stolz auf sie und fühlen uns ihnen verpflichtet. Gemeinsam setzen wir uns für ein offenes, tolerantes Miteinander ein, das Solidarität fördert und zu Spitzenleistungen motiviert.

Chiasso, im April 2019

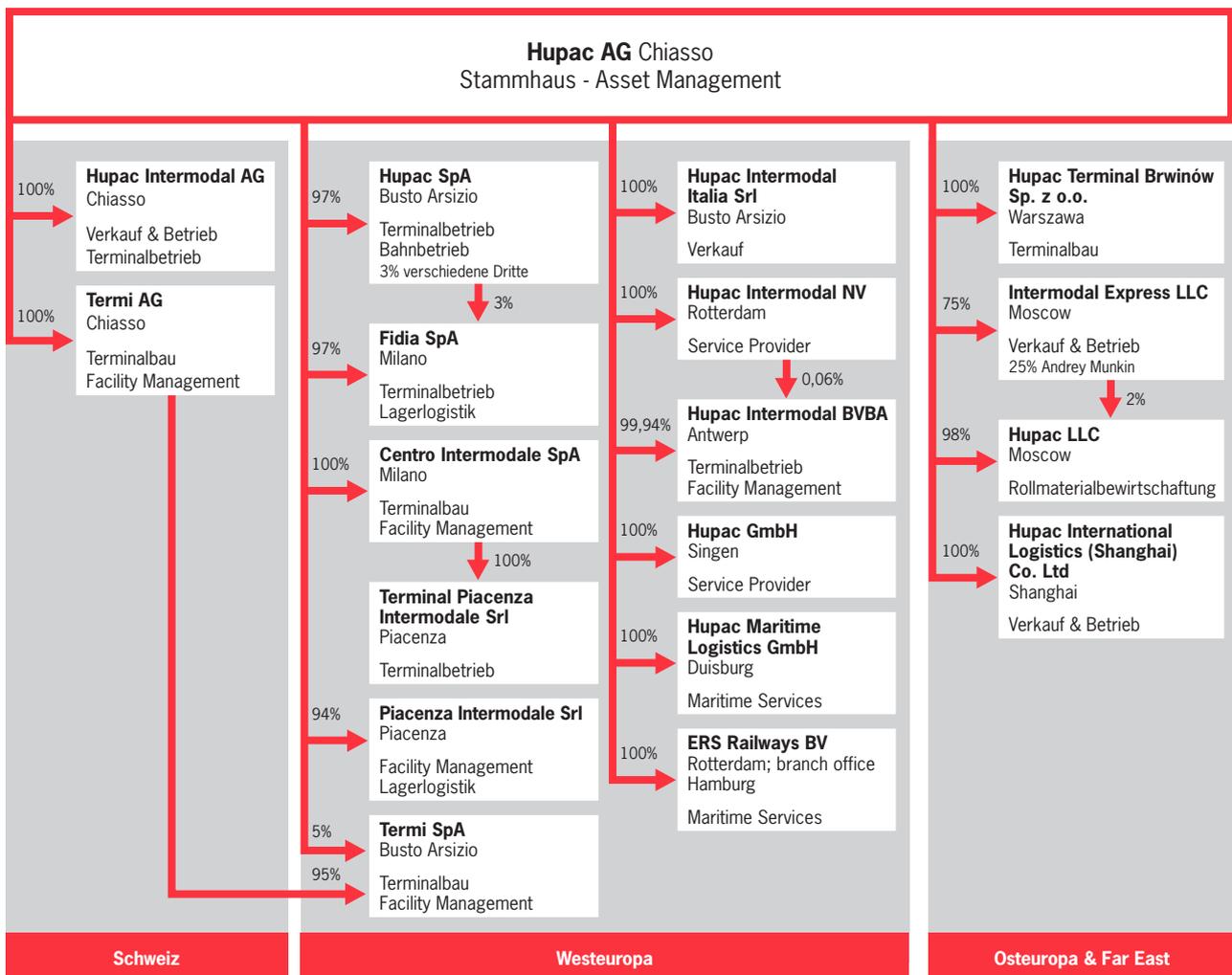


CORPORATE GOVERNANCE

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2018 bestand die Hupac Gruppe aus 19 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Mit dieser Struktur erschliesst die in Chiasso ansässige Hupac AG verschiedene Märkte mit interessantem Wachstumspotenzial.

Im Juni 2018 hat die Hupac AG 100% der ERS Railways BV inklusive deren Beteiligung von 47% an der boxXpress in Hamburg erworben. Das Unternehmen konzentriert sich als Operateur auf die Hinterlandverkehre aus den Nordhäfen und ergänzt somit das Kerngeschäft der Hupac Intermodal AG. In Polen hingegen wurde die Minderheitsbeteiligung an der PCC Intermodal im abgelaufenen Geschäftsjahr verkauft.



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	61	Präsident seit 1993	Schweiz	1987	2019
Dr. Thomas Baumgartner	64	Mitglied	Italien	1990	2019
Thomas Hoyer	68	Mitglied	Deutschland	1988	2019
Ing. Nicolas Perrin	59	Mitglied	Schweiz	2008	2019
Nils Planzer	47	Mitglied	Schweiz	2008	2019
Angelo Pirro	41	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.

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Dazu gehören die Kombi-Operateure Mercitalia Intermodal und RAlpin, die Terminalgesellschaften Combinant und RTC Rail Terminal Chemelot, die Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und boxXpress, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie die Terminalplanungsgesellschaften Gateway Basel Nord und Terminal AlpTransit Srl (Teralp).

Kleinere Beteiligungen hält Hupac an den Terminalbetreibergesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal, RSC Rail Service Center (Rotterdam) und Eurogateway (Novara), an dem Operateur Kombiverkehr GmbH & Co. KG, 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

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



FULL
MAS SINA
REPRODUCTION

HILGERS

RUBER[®]
LOGISTICS WE MOVE EUROPE

GRUE 000731 Z

GRU
L

LAGEBERICHT



WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

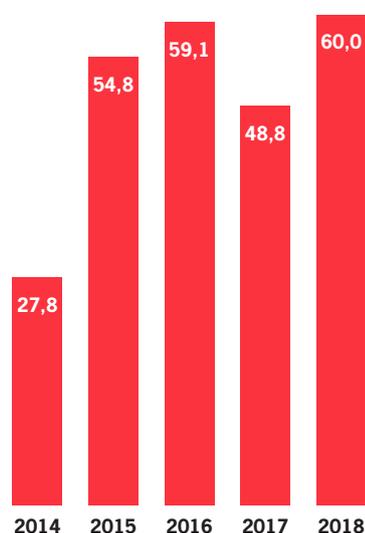
Im Geschäftsjahr 2018 sind die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr in einem positiven wirtschaftlichen Umfeld erheblich gestiegen. Dank organischem Wachstum, der Akquisition der ERS Railways BV und dem Wegfall des negativen Sondereffekts von Rastatt im Vorjahr sind die Umsätze um 19,4% auf CHF 579,7 Mio. gestiegen. Die Position "Andere Erlöse", welche die staatlichen finanziellen Unterstützungen beinhaltet, ist gegenüber 2017 dank dem signifikanten Mengenzuwachs um 10,3% gestiegen.

Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 18,8% höher ausgefallen und somit gegenüber dem Umsatzwachstum leicht zurückgeblieben. Dies führte im Berichtsjahr zu einem höheren Bruttogewinn von CHF 122,2 Mio. bei leicht rückläufiger Bruttomarge.

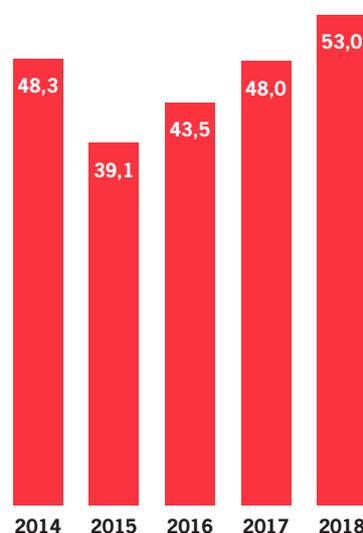
Während im Geschäftsjahr 2017 ausserordentliche Erträge und Währungsgewinne mit CHF 5,1 Mio. positiv zum Ergebnis beigetragen hatten, sind es im abgeschlossenen Geschäftsjahr mit CHF 2,4 Mio. inklusive dem Gewinn von CHF 1,9 Mio. durch den Verkauf einer Beteiligung deutlich weniger gewesen. Damit ging der Jahresgewinn der Gruppe mit CHF 7,9 Mio. um 29,1% zurück.

Beträge in 1000 CHF	2018	2017	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	579.723	485.570	19,4%
Andere Erlöse	73.675	66.817	10,3%
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	531.166	447.262	18,8%
Bruttogewinn	122.232	105.125	16,3%
Jahresgewinn der Gruppe	7.886	11.127	-29,1%
EBITDA	53.020	48.041	10,4%

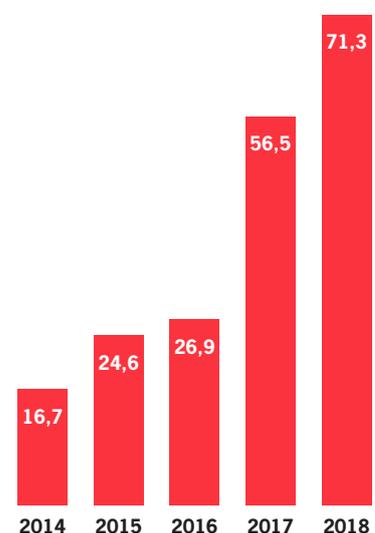
Operativer Cash Flow
in Mio. CHF



EBITDA
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
in Mio. CHF



Der EBITDA der Gruppe belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf CHF 53,0 Mio. Dies entspricht einer Steigerung von 10,4% gegenüber dem Vorjahr. Die Investitionen in Sachanlagen haben mit CHF 71,3 Mio. deutlich zugenommen und sind Ausdruck unserer langfristig ausgelegten Wachstumsstrategie.

Während die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen im ersten Semester weltweit äusserst günstig ausfielen, hat sich das Wachstum gegen Jahresende etwas verlangsamt. Für das Geschäftsjahr 2019 gehen wir dennoch weiterhin von einem leichten Wachstum aus.

Im Sinne der Lageberichterstattung schätzen wir die langfristigen Zukunftsaussichten für die Hupac Gruppe, getrieben durch weitere Wachstumsmöglichkeiten und kontinuierliche Investitionen, weiterhin als sehr gut ein. Neben den bekannten wirtschaftlichen und geopolitischen Risiken, wie beispielsweise protektionistische Tendenzen, Geldpolitik oder die Möglichkeit einer globalen Wirtschaftsabschwächung, sehen wir im Wechselkurs EUR/CHF gewisse Risiken. Ein bedeutendes Zusatzpotenzial erkennen wir im Fall einer dynamischeren Umsetzung neuer technologischer Möglichkeiten innerhalb unserer Supply Chain sowie einer besseren internationalen Abstimmung bei Bahninfrastrukturarbeiten.

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.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics



VERKEHRSENTWICKLUNG

Im Jahr 2018 beförderte die Hupac Gruppe rund 926.000 Strassensendungen auf der Schiene und steigerte somit das Volumen um 21,4%. Dieses starke Wachstum ist zum Teil auf Einmaleffekte zurückzuführen, wie die Rückgewinnung der Verkehrsverluste durch die Rheintalsperre im Jahr 2017 und die Akquisition der ERS Railways BV im Juni 2018.

Sehr erfreulich entwickelte sich auch der transalpine Verkehr durch die Schweiz. Im Vergleich zum Vorjahr konnte Hupac Intermodal AG 67.000 Strassensendungen zusätzlich auf die umweltfreundliche Schiene verlagern, was einem Zuwachs von 14,4% entspricht. Knapp die Hälfte davon entfällt auf die Rückgewinnung der Volumenverluste durch die siebenwöchige Sperrung der Rheintalstrecke im August/September 2017. Bereinigt um den Rastatt-Effekt konnten die Verkehrsmengen im transalpinen Verkehr durch die Schweiz um etwa 8% gesteigert werden. Wachstumsträger war erneut das Segment der Sattelaufleger. Diese Verkehre werden zurzeit über die Simplon-Achse auf den Terminal Novara geleitet. Mit der Eröffnung des Vier-Meter-Korridors via Gotthard-Basistunnel und der Anbindung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate per Ende 2020 werden neue Möglichkeiten für die Verkehrsverlagerung entstehen.

Shuttle Net Europe

In der Business Unit Shuttle Net Europe verzeichneten die Achsen Benelux ⇌ Italien und Norddeutschland ⇌ Italien erneut ein starkes Wachstum. Neu eingeführt wurden die Verbindungen Zeebrugge ⇌ Novara und Hannover ⇌ Novara sowie die Verbindung Köln Nord ⇌ Busto. Die Inbetriebnahme dieses neuen Terminals hat massgeblich zur Attraktivitätssteigerung des Korridors Rhein/Ruhr ⇌ Italien beigetragen.

Auf der Achse Süddeutschland ⇌ Italien haben sich wichtige Änderungen im Verkehr von/nach Singen ergeben. Mit der Schliessung des Terminals Milano Smistamento und der Verlegung der Verkehre auf den Terminal Busto Arsizio-Gallarate ist ein Mehrfach-Abfahrtssystem mit Nacht- und Tageszügen entstanden. Durch dieses attraktive Angebot konnten neue Marktanteile gewonnen werden.

Anfang 2019 wurde die Achse Rhein-Main ⇌ Italien mit der Einführung eines neuen täglichen Zugs Karlsruhe ⇌ Domodossola/Busto Arsizio gestärkt. Auf der Brennerroute stagniert der Verkehr aufgrund der Überlastung des Terminals Verona und der hohen Anzahl von Zügen, die aus betrieblichen Gründen gestrichen werden mussten. Im Allgemeinen hat der Lokführermangel das Wachstumspotenzial erheblich gebremst.

Der Import/Exportverkehr wurde im ersten Semester durch den dreimonatigen Streik in Frankreich und im zweiten Semester durch grosse Ressourcenprobleme der Züge via Deutschland beeinflusst. Mindestens 10% des Volumens sind aufgrund dieser betrieblichen Probleme verloren gegangen. Die Niedrigwassersaison des Rheins schafft ein Nachfragepotenzial, das 2019 bei einer besseren Konfiguration der Bahnressourcen ausgeschöpft werden soll.

Der Verkehr nach/von Spanien wurde im ersten Halbjahr durch den dreimonatigen Streik in Frankreich beeinflusst. Ein bedeutendes Wachstumspotenzial entsteht im Jahr 2019 mit der Zulassung von Sattelauflegern P386 auf der französischen Strecke.

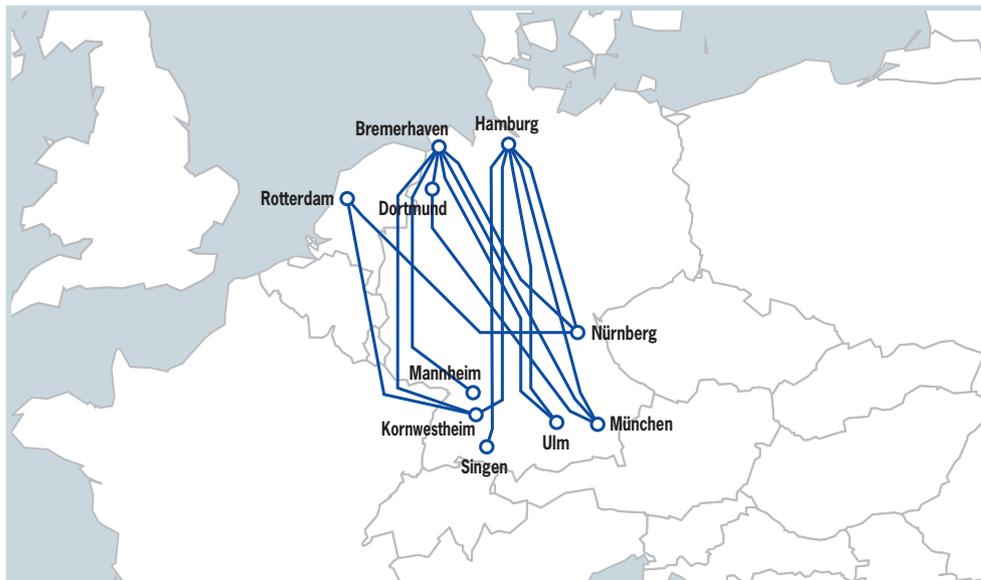
Dank lebhafter Nachfrage konnte Hupac das Angebot auf der Achse Benelux/Deutschland ⇌ Südosteuropa weiter ausbauen. Im Februar hat Hupac eine neue Verbindung zwischen Istanbul/Halkali und Duisburg gestartet. Im September wurde Belgien über den HTA Hupac Terminal Antwerpen angeschlossen. Im Oktober erfolgte der Markteintritt nach Bulgarien in das Wirtschaftsgebiet Stara Zagora. Weiter wurde im November eine neue Direktverbindung zwischen Duisburg und Oradea in Westrumänien lanciert.

Das Hupac Netzwerk deckt nun den Raum Benelux/Ruhr mit Verbindungen zu sämtlichen wichtigen Destinationen in Südosteuropa ab: Antwerpen, Rotterdam und Duisburg sind mit Wien und Budapest mit jeweils sechs wöchentlichen Abfahrten verbunden, Oradea, Ploiesti, Stara Zagora und Istanbul mit zwei Abfahrten pro Woche und Belgrad mit einer wöchentlichen Abfahrt.

Im Osteuropa-Verkehr ist das Betriebskonzept angepasst worden mit dem Ziel, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrs zu stabilisieren. Die Züge zwischen Antwerpen und Polen werden neu über die Niederlande (Venlo/Emmerich) geleitet. Auch die Umsetzung des Konzepts der durchgehenden Traktion mit nur einem Lokwechsel hat zur Verbesserung der Qualität beigetragen. Die eingeleiteten Massnahmen zeigen Erfolg und tragen zur Stabilisierung der Logistik und zu einem effizienteren Einsatz der Ressourcen bei.

Im Berichtsjahr wurde die Frequenz der Relation Antwerpen ↔ Schwarzheide/Schkopau erhöht. Die Züge verkehren täglich und verbinden Antwerpen/Ludwigshafen und Duisburg. Ab Antwerp Combinant und Duisburg sind wöchentlich drei Züge nach Polen mit Weiterfahrtsmöglichkeit nach Russland im Einsatz. Der Markt Südpolen mit Verbindungen zwischen Katy und Slawkow via Schwarzheide von/nach Antwerpen, Ludwigshafen, Duisburg und Rotterdam ist qualitativ stabil und entwickelt sich zufriedenstellend.

Maritime Logistics



Stand 1.4.2019

Mit der Integration der ERS Railways BV im Juni 2018 konnte die Hupac Gruppe die Business Unit Maritime Logistics massgeblich ausbauen. Das Netzwerk der ERS Railways zählt 44 Rundläufe pro Woche bei einem jährlichen Gesamtvolumen von rund 300.000 TEUs.

Die ERS Railways bietet regelmässige Verbindungen zwischen den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven und den wichtigsten süddeutschen Wirtschaftszentren. Über die Terminals Nürnberg, München, Ulm und Kornwestheim werden auch die Grenzgebiete zu Tschechien, Österreich und der Schweiz sowie Frankreich angeschlossen.

Ende 2018 hat ERS Railways die von der Hupac Maritime Logistics GmbH betriebene Verbindung Rotterdam ↔ Kornwestheim übernommen. Anfang 2019 wurde eine Direktverbindung von Hamburg nach Singen aufgenommen. Die Ausdehnung des Netzwerks Richtung Westhäfen unter Nutzung von Synergien mit der Hupac Intermodal ist in der Aufbauphase.

Intermodal Russia

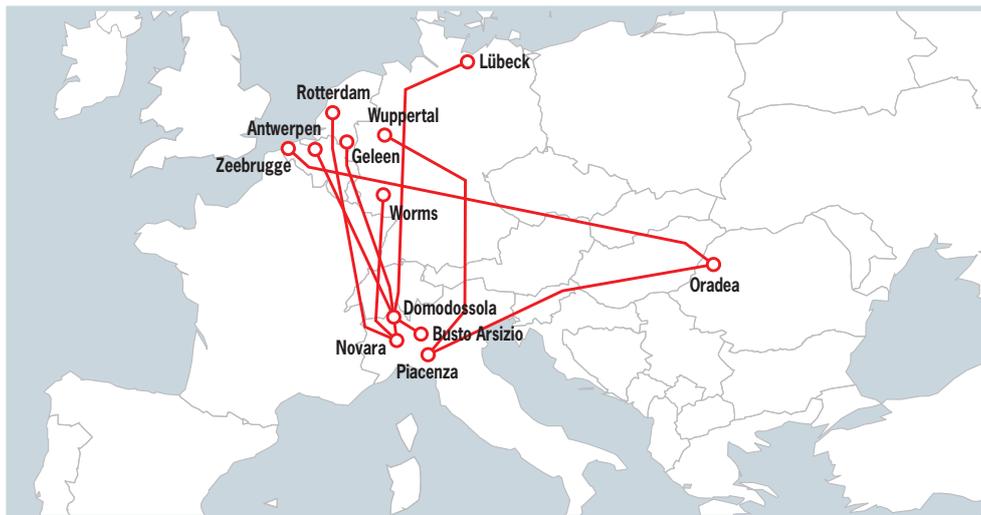
Hupac ist seit 2011 mit einer eigenen Niederlassung in Russland aktiv. Die Intermodal Express LLC mit Sitz in Moskau beschäftigt acht Mitarbeitende. Zu ihren Kernaufgaben gehören die operative Unterstützung des Verkehrs der Hupac Gruppe in Russland und im Baltikum sowie die Akquisition und Abwicklung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

Die russische Niederlassung Hupac LLC verfügt über eine Flotte von 220 Tragwagen mit der Spurweite 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 Berichtsjahr wurden Aserbaidschan, Turkmenistan und Kasachstan via Baku an das Netzwerk der Hupac angeschlossen.

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.

Company Shuttle



Stand 1.4.2019

Auch die Business Unit Company Shuttle hat massgeblich zum Verkehrswachstum der Hupac beigetragen. Pro Woche betreut sie 82 Züge (Vorjahr: 64) im Auftrag von einzelnen Transportunternehmen. Diese übernehmen das Auslastungsrisiko der sogenannten "Company Shuttles" und übertragen die Organisation und den Betrieb der Züge an Hupac Intermodal als Operateur. Zahlreiche Kunden nutzen sowohl den Service Company Shuttle für ihre fixen Grossvolumen als auch den Service Shuttle Net Europe für kleinere oder sporadische Volumina sowie bei Volumenpeaks.

Im Berichtsjahr konnte Hupac verschiedene neue Company Shuttles starten. Dazu gehören Lübeck ⇌ Novara mit vier Rundläufen pro Woche und Worms ⇌ Novara mit drei Rundläufen pro Woche.

Anfang 2019 startete Hupac Intermodal einen weiteren Company Shuttle zwischen Wuppertal und Piacenza mit vier wöchentlichen Rundläufen. In Planung für das erste Halbjahr 2019 ist eine Abfahrtsverdichtung des Shuttles Lübeck ⇌ Novara um weitere zwei Rundläufe pro Woche.

PRODUKTION UND BETRIEBLICHE RESSOURCEN

Qualität der Bahnproduktion

2018 hat sich die Qualität der Bahnproduktion weiter verschlechtert. Weniger als die Hälfte der Züge der Hupac Intermodal AG sind innerhalb eines Zeitpuffers von 60 Minuten im Terminal eingetroffen. Auf der Achse via Luino sank die Pünktlichkeit von 52% auf 48%, auf dem Leitungsweg via Chiasso von 78% auf 54% und auf der Achse via Domodossola von 51% auf 40%. Negativ entwickelte sich auch die Pünktlichkeit im nicht-transalpinen Verkehr mit einem Rückgang von 56% auf 48%.

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

Die Produktionsabteilung der Hupac Intermodal 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 Fahrplantreue aufrecht zu erhalten, mussten rund 3.000 Züge als Folge der Störungen gestrichen werden.

Kundenseitig kompensiert Hupac Intermodal 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 Verkehrs der Hupac Intermodal wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte, welche die Strukturen dieses Geschäftsmodells erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac Intermodal 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.

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

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

Eigene Wagenflotte

Ende 2018 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 6.890 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 16,0% gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand betrug 13,4%.

Im Berichtsjahr wurden 236 Wagen im Wert von EUR 22,3 Mio. an die Hupac AG ausgeliefert. Des Weiteren wurden Bestellungen von 300 48-Fuss-Containertragwagen sowie von 100 Doppeltaschenwagen Typ T3000 ausgelöst. In Zusammenarbeit mit einem chinesischen Hersteller wurden zwei Prototypen von sechsachsigen 90-Fuss-Containertragwagen entwickelt und gebaut, welche bei erfolgreicher Zulassung die Basis für eine Serienbestellung sind.

Wageneigentümer innerhalb der Hupac Gruppe sind die Unternehmen Hupac AG und Hupac LLC. Wagenmieter sind die Unternehmen Hupac Intermodal AG und ERS Railways BV.

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.



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 Digitalisierungssagenda der Hupac Gruppe.

Im Berichtsjahr hat Hupac ihre Digitalisierungsstrategie aktualisiert und weitere Massnahmen für die Umsetzung ihrer Vision von einem kundenzentrierten, effizienten Verkehrssystem definiert.

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 ist die Anlage im Frühjahr 2018 in Betrieb gegangen. Bis Ende 2019 wird das Projekt mit der Errichtung von zwei strassenseitigen Portalen abgeschlossen. Die Installation von OCR-Gates im Terminal Antwerp ist in Planung.

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. Das Kundenmodul integriert die kundenseitigen Prozesse wie Buchungen und Tracking & Tracing und bietet zahlreiche Zusatzfunktionen wie zum Beispiel Fahrerautorisationen, Archiv der Beladeschemen und Statistiken. Für die Abwicklung des Door-to-Door-Geschäfts im Maritim- und Chinaverkehr wurde im Berichtsjahr das Modul TMS (Transport Management System) entwickelt und lanciert. Weitere Module betreffen das Terminalmanagement und die Plattform Hupac Train Radar, auf der Hupac sämtliche Informationen über den Zugbetrieb und die voraussichtliche Abholungszeit der Einheiten am Terminal zur Verfügung stellen wird.

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 Zugbeladung. Das Go-live ist im ersten Halbjahr 2019 vorgesehen.

ETA Projekte: Estimated Time of Arrival

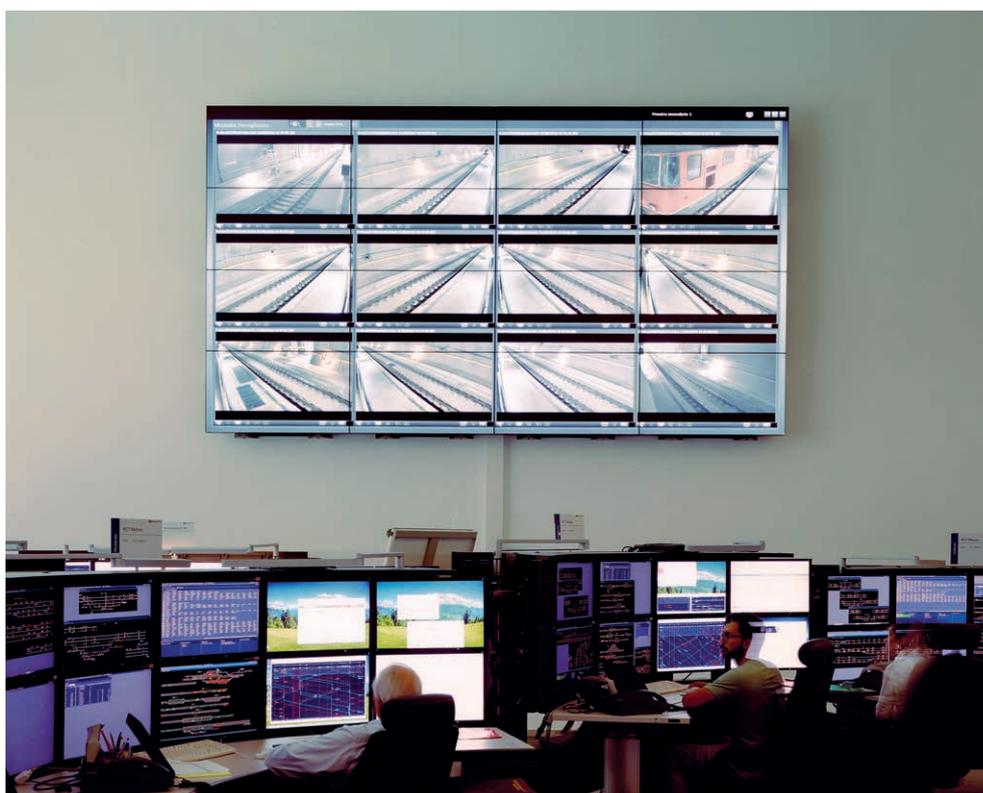
Hupac investiert in den Ausbau der Informatiksysteme für Zuglaufüberwachung und Kundeninformation. Das Ziel ist es, bei Störungen frühzeitig zuverlässige Informationen über den Stand der Züge und die erwartete Ankunftszeit mit den Partnern der Logistikkette auszutauschen. Dank der engen Zusammenarbeit mit einigen 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. Im Berichtsjahr hat Hupac begonnen, ihre Züge mit GPS-Systemen auszustatten, um den Standort der Wagen in Echtzeit zu überwachen.

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 verschiedene Kunden, Bahnen und Terminals neu an das System angeschlossen werden. Über sechs Millionen Nachrichten wurden mit den Partnern ausgetauscht. Im laufenden Jahr wurde das Ediges Konsortium gegründet mit dem Ziel, das Datenaustauschsystem als Industriestandard gemeinsam weiterzuentwickeln.



TERMINALMANAGEMENT

Hochleistung für den Umschlag Strasse/Schiene

Die Umschlagterminals sind ein zentraler Baustein in der Prozesskette des Kombinierten Verkehrs. Hier starten die 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 Mitarbeitende der Hupac Gruppe sind im Terminalbereich beschäftigt. Sie verladen täglich Tausende von Ladeeinheiten auf die Bahnwagen bzw. auf die Lkws 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 Terminals der Hupac sind diskriminierungsfrei zugänglich und werden von verschiedenen Operateuren genutzt. Im Berichtsjahr waren dies die Unternehmen Hupac Intermodal, Mercitalia Intermodal, Kombiverkehr, TX Logistik, TTS, GTS und Codognotto.

Das Terminalgeschäft der Hupac Gruppe hat sich im Berichtsjahr positiv entwickelt. Die im Vorjahr durch die Behinderungen auf der Nord-Süd-Achse erfolgten Verkehrsverluste konnten kompensiert werden.

Terminal Busto Arsizio-Gallarate

Mit einer Fläche von 245.000 m² und 12 Portalkränen ist der Terminal Busto Arsizio-Gallarate einer der grössten Umschlaganlagen Europas. Auf 13 Kranspuren werden 34 Zugpaare täglich be- und entladen. Zu den Destinationen gehören Deutschland, die Schweiz, Italien, Spanien, Benelux und Dänemark. Im Berichtsjahr betrug das Umschlagvolumen rund 450.000 Ladeeinheiten, was einem Zuwachs von 7% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Terminal Piacenza

Der Terminal Piacenza konnte das Umschlagvolumen unverändert auf einem Niveau von 107.000 Ladeeinheiten halten. Das tägliche Verkehrsvolumen beträgt acht Zugpaare; Hauptdestinationen sind Italien, Deutschland, Belgien, Polen und Rumänien. Der Terminal Piacenza erstreckt sich auf einer Fläche von 45.000 m² 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 50.000 m² und bedient acht Zugpaare pro Tag. Wichtigste Destinationen sind Italien und das Ruhrgebiet. Im Berichtsjahr stieg das Verkehrsvolumen um 7% auf 77.000 Ladeeinheiten.

Terminal Antwerpen

Der HTA Hupac Terminal Antwerp konnte 2018 ein Volumenzuwachs von 9% verzeichnen. Auf einer Fläche von 53.000 m² wurden insgesamt 88.000 Ladeeinheiten mit drei Portalkränen umgeschlagen. Das Verkehrsvolumen beträgt 10 Zugspare pro Tag mit zahlreichen Destinationen in Italien und der Schweiz.

Terminal Aarau

Der Terminal Aarau ist eine wichtige Drehscheibe für den Import/Export-Verkehr der Schweiz mit fünf Zügen pro Tag nach Deutschland, Italien, Benelux und in die Schweiz. Im Berichtsjahr betrug das Umschlagvolumen unverändert 49.000 Ladeeinheiten. Der Terminal Aarau verfügt über drei Mobilkräne für das Handling der Züge.

Terminal Basel Wolf

Auch der Terminal Basel Wolf bedient den Import/Export-Verkehr der Schweiz mit vier Zügen pro Tag nach Benelux und in die Schweiz. Auf einer Fläche von 17.000 m² wurden im Berichtsjahr 38.000 Ladeeinheiten umgeschlagen, was einer Steigerung von 3% entspricht.

Terminal Chiasso

Im Terminal Chiasso werden zwei Züge pro Tag nach Aarau und Basel abgewickelt. Im 2018 konnte das Volumen um 13% auf 8.000 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.

boxXpress GmbH, Hamburg

Über die Tochterfirma ERS Railways BV hält die Hupac Gruppe seit Juni 2018 eine Beteiligung von 47% an dem Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Die in Hamburg ansässige Gesellschaft verfügt über 27 Lokomotiven und 800 Containertragwagen und erbringt Transporte zwischen den deutschen Seehäfen und den wichtigsten deutschen Wirtschaftsregionen.

Mercitalia Intermodal SpA, Mailand

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

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 durch. Daneben übernimmt Hupac Agenturleistungen im Terminal Novara über die Tochtergesellschaft Fidia. Im Berichtsjahr vermietete die Hupac AG 425 Niederflurwagen sowie acht Begleitwagen an die 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 16 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 110 Abfahrten pro Woche über den RSC Terminal ab.

RTC Rail Terminal Chemelot, Geleen

Im April 2018 hat sich Hupac mit 40% an der RTC Rail Terminal Chemelot beteiligt. Über diesen im Süden der Niederlande (Limburg) gelegenen Terminal wickelt Hupac 16 Züge pro Woche 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 1,1 Mio. Tonnen CO₂ sowie rund 12,6 Milliarden Megajoule Energie im Vergleich zum reinen Strassentransport gemäss Umweltrechner www.ecotransit.org eingespart.

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

Schutz vor Unfällen mit Umweltbelastungen

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

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

Prävention ist auch im Terminalbereich das Leitmotiv. Die Betriebssoftware Goal ist mit Kontrollfunktionen ausgestattet, die ein fehlerhaftes Beladen des Zugs verhindern. So werden Risiken für den Bahnverkehr wirksam 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 16,8% 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 72 Vorkommnisse gemeldet (Vorjahr: 79), im Bahnnetz waren es 42 (Vorjahr: 20).

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.

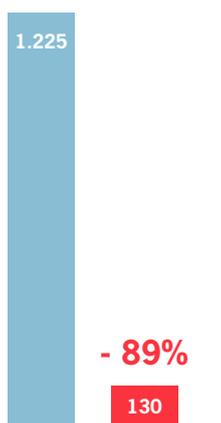
Eine weitere Reduzierung des Lärmpegels unter 80 dB(A) ist wagenseitig nur über den Einsatz alternativer Bremssysteme zu erreichen, zum Beispiel der Scheibenbremse. Im Jahr 2018 wurden weitere 200 Wagenmodule mit Scheibenbremsen bestellt, die in 2019 ausgeliefert werden.

Umwelleistungen des intermodalen Verkehrs der Hupac

CO₂-Emissionen

Tonnen in 1000

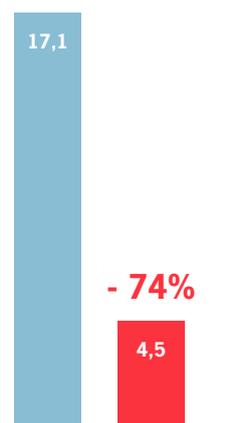
■ Hupac Verkehr
■ Zum Vergleich: Strasse



Energieverbrauch

Mia. Megajoule

■ Hupac Verkehr
■ Zum Vergleich: Strasse



MITARBEITENDE

Zusammensetzung

Ende 2018 beschäftigte die Hupac Gruppe 515 Personen auf Vollzeitbasis (Vorjahr: 455) bzw. 526 natürliche Personen (Vorjahr: 470). Davon entfielen 216 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, 248 Personen auf die Tochtergesellschaften in Italien und 62 Personen auf die Filialen in Deutschland, Holland, Belgien, Polen, Russland und China. Der Anteil der Frauen betrug 19%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit sank geringfügig auf 10,3 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 neun Mitarbeitende an Job-Rotation-Programmen mit Aufenthalt in den Aussenstellen und Filialen teil.

2018 bildete Hupac Intermodal sieben Lehrlinge zum kaufmännischen Angestellten aus.

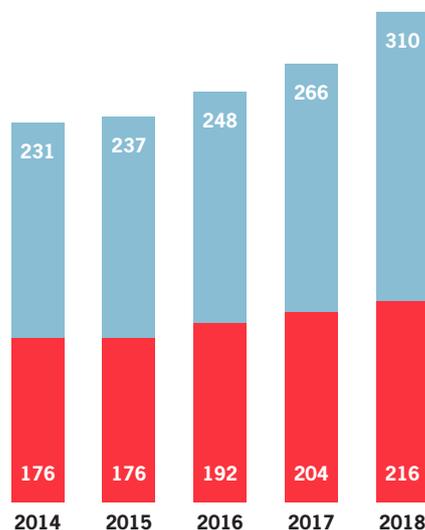
Interne Kommunikation

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.

Personal der Hupac Gruppe

Anzahl der Mitarbeitenden (natürliche Personen)

- Ausland
- Schweiz



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 2018 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 535.700 Strassensendungen bzw. 10,3 Millionen Nettotonnen auf. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will Hupac ihre starke Stellung unter Ausnützung der neuen Infrastrukturen weiter ausbauen und somit aktiv die schweizerische Verlagerungspolitik unter der Prämisse der Nachhaltigkeit unterstützen.

Öffentliche Finanzierungshilfen

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

Für zahlreiche Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG, Termini SpA und Hupac Intermodal BVBA erfolgte die Finanzierung teilweise durch den Bund.

Folgende Projekte sind bereits abgeschlossen:

- Terminal Busto Arsizio
- Bereitstellungsgleisgruppe Gallarate
- Terminal Singen
- Erweiterung des Terminals 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 2018 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 50,7 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 1,7 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 2018 gegenüber 2017 um 4,4% gesunken.

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

Beträge in 1000 CHF

Jahre	2018	2019-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2018-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.605	3.605 - 3.605	2.559 - 2.562	1.470 - 1.551	65	50.689
Zinsen	225	59 - 262	5 - 37			1.679
Total	3.830	3.664 - 3.867	2.564 - 2.599	1.470 - 1.551	65	52.368





JAHRESRECHNUNG

KONSOLIDIERTE JAHRESRECHNUNG

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2018 und 2017

Beträge in 1 000 CHF	2018	2017
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	579 723	485 570
Andere Erlöse	73 675	66 817
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-531 166	-447 262
Bruttogewinn	122 232	105 125
Personalaufwand	-43 150	-37 537
Übriger betrieblicher Aufwand	-15 423	-13 600
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-52 015	-44 332
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	11 644	9 656
Finanzertrag	273	115
Dividendenertrag	0	140
Finanzaufwand	-2 176	-1 859
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	663	1 841
Währungsdifferenzen	-201	2 873
Ordentliches Betriebsergebnis	10 203	12 766
Betriebsfremder Ertrag	125	192
Betriebsfremder Aufwand	-994	-22
Ausserordentlicher Ertrag	730	2 181
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	265	124
Gewinn aus Beteiligungen	1 905	0
Ausserordentlicher Aufwand	-136	-265
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	-177	-12
Verlust aus Beteiligungen	0	0
Auflösung Rückstellungen	0	112
Jahresergebnis vor Steuern	11 921	15 076
Direkte Steuern	-3 916	-3 839
Jahresergebnis	8 005	11 237
Minderheitsanteile	-119	-110
Jahresergebnis der Gruppe	7 886	11 127

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2018 und 2017

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2018	31.12.2017	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2018	31.12.2017
AKTIVEN			PASSIVEN		
Flüssige Mittel	62 117	54 550	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	58 236	44 168
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	72 886	68 515	- gegenüber Dritten	58 161	43 994
- gegenüber Dritten	61 341	53 641	- gegenüber Aktionären	75	174
- gegenüber Aktionären	11 545	14 874	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	7 083	876
Übrige kurzfristige Forderungen	21 112	16 422	- gegenüber Dritten	7 083	876
- gegenüber Dritten	21 112	16 422	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	7 433	3 675
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	12 430	7 051	- gegenüber Dritten	7 433	3 675
- Vorräte	3 315	3 438	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	55 728	59 665
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	9 115	3 613	Kurzfristige Rückstellungen	387	155
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	30 215	25 740	Total kurzfristiges Fremdkapital	128 867	108 539
Total Umlaufvermögen	198 760	172 278	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	87 335	64 571
Finanzanlagen	68	53	- gegenüber Dritten	87 335	64 571
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	57	47	Übrige langfristige Verbindlichkeiten	51 096	56 078
- Übrige Finanzanlagen	11	6	- gegenüber Dritten	51 096	56 078
Beteiligungen	44 205	43 648	Langfristige Rückstellungen	120 640	98 391
Sachanlagen	238 945	209 521	Latente Steuerschulden	2 032	1 893
- Anzahlungen für Sachanlagen	13 325	18 812	Total langfristiges Fremdkapital	261 103	220 933
- Technische Anlagen	13 480	14 849	Total Fremdkapital	389 970	329 472
- Rollmaterial	106 179	63 126	Minderheitsanteile	558	1 033
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	8 543	9 449	Aktienkapital	20 000	20 000
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	91 290	97 581	Gesetzliche Kapitalreserven	16 238	16 863
- Andere Sachanlagen	6 128	5 704	Gesetzliche Gewinnreserven	54 043	53 084
Immaterielle Anlagen	18 660	12 906	Freiwillige Gewinnreserven	38 075	32 474
Latente Steuerguthaben	1 016	1 289	Umrechnungsdifferenzen	-15 405	-11 163
Total Anlagevermögen	302 894	267 417	Eigene Aktien	-1 825	-2 068
Total Aktiven	501 654	439 695	Total Eigenkapital	111 126	109 190
			Total Passiven	501 654	439 695

Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2018

Im Geschäftsjahr 2018 sind die *Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr in einem guten, wirtschaftlichen Umfeld erheblich gestiegen. Dank organischem Wachstum, der Akquisition von ERS Railways BV und dem Wegfall des negativen Sondereffekts von Rastatt im Vorjahr, sind die Umsätze um 19,4% auf CHF 579,7 Mio. gestiegen.

Die Position *Andere Erlöse*, welche die staatlichen finanziellen Unterstützungen beinhaltet, ist gegenüber 2017 dank dem signifikanten Mengenzuwachs um 10,3% gestiegen.

Der Anstieg bei den *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* blieb gegenüber dem Umsatzwachstum leicht zurück und ist im Vergleich zum Vorjahr um 18,8% höher ausgefallen. Dies führte im Berichtsjahr zu einem höheren *Bruttogewinn* in Höhe von CHF 122,2 Mio. bei leicht rückläufiger Bruttomarge.

Der *Personalaufwand* ist aufgrund der Übernahme der ERS Railways BV in Hamburg und neu geschaffenen Stellen auf Grund des Wachstums und Investitionen in weitere Fachkompetenzen um 15,0% gestiegen. Ähnlich verhielt es sich beim *Übrigen betrieblichen Aufwand*, der um 13,4% gestiegen ist. Aufgrund des höheren Umsatzwachstums von 19,4% konnte die Produktivität vergleichsweise gesteigert werden.

Akquisitionen im Berichts- und Vorjahr sowie die zugenommenen Investitionen haben zu planmässigen, um CHF 7,7 Mio. erhöhten *Abschreibungen und Wertberichtigungen* geführt.

Somit wurde mit einem *Ordentlichen Betriebsergebnis vor Finanzpositionen* von CHF 11,6 Mio. und einer Steigerung gegenüber Vorjahr von 20,6% ein äusserst zufriedenstellendes Resultat erzielt.

Das Finanzergebnis, ausschliesslich dem Verkauf einer Beteiligung, ist mit CHF -1,4 Mio. um CHF 4,5 Mio. negativer ausgefallen als im Vorjahr wo insbesondere aufgrund von *Währungsdifferenzen* von CHF 2,9 Mio. und deutlich besserer Ergebnisse der assoziierten Unternehmen ein Erfolg von CHF 3,1 Mio. erzielt wurde. Der Rückgang beim *Ordentlichen Betriebsergebnis* von CHF 12,8 Mio. im Vorjahr auf CHF 10,2 Mio. im Jahr 2018 ist also im Wesentlichen auf die entfallenen Währungsgewinne und einem Ergebnisrückgang bei einzelnen Minderheitsbeteiligungen zurückzuführen.

Während im Geschäftsjahr 2017 *Ausserordentliche Erträge* und andere Sonderpositionen mit CHF 2,3 Mio. positiv zum Ergebnis beigetragen hatten, sind es im abgeschlossenen Geschäftsjahr mit CHF 1,7 Mio. inkl. dem Gewinn von CHF 1,9 Mio. durch den Verkauf einer Beteiligung etwas weniger gewesen, womit das *Jahresergebnis der Gruppe* nach *Direkten Steuern* und Abzug der *Minderheitsanteile* mit CHF 7,9 Mio. um 29,1% zurückging.

Konsolidierte Geldflussrechnung 2018 und 2017

Beträge in 1 000 CHF	2018	2017
Jahresergebnis der Gruppe	7 886	11 127
Abschreibung Sachanlagen	35 162	30 275
Abschreibung immaterielle Anlagen	3 958	1 056
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	588	-651
Veränderung Rückstellungen	22 694	14 743
Übrige nicht monetäre Transaktionen	206	-3 414
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-88	-112
Nettoergebnis aus Veräusserung von Finanzanlagen	-1 905	0
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	-663	-1 841
Minderheitsanteile	-386	512
Veränderung des Inventars	58	-96
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	-19 710	-18 616
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	12 159	15 772
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	59 959	48 755
Investition in Sachanlagen	-71 326	-57 200
Desinvestition von Sachanlagen	1 232	137
Investition in immaterielle Anlagen	-9 751	-10 759
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	1
Investition in Finanzanlagen	-7 238	0
Desinvestition von Finanzanlagen	7 295	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-79 788	-67 821
Veränderung der Finanzanlagen	144	-389
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	29 451	-1 802
Eigene Aktien	243	506
Dividenden	-1 560	-3 129
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	28 278	-4 814
Veränderung	8 449	-23 880
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	54 550	76 585
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	-882	1 845
Flüssige Mittel am Ende der Periode	62 117	54 550

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung per 31.12.2018

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 %	
			31.12.2018	31.12.2017
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 Termini AG, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termini 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 Srl, Piacenza	EUR	6 720 000	100,00	94,07
ERS Railways BV, Rotterdam	EUR	49 000	100,00	-

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2018	31.12.2017
Mercitalia Intermodal SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	42,00	50,00
RAIpin 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
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV	Geleen (Olanda)	40,00	-
boxXpress GmbH	Hamburg (Deutschland)	47,00	-

2018 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 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	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
CHF/EUR	1,12605	1,16905	1,15470	1,11140
CHF/RUB	0,01417	0,01690	0,015643	0,016895
CHF/PLN	0,26197	0,28030	0,271031	0,261087
CHF/CNY	0,14321	0,14900	0,149730	0,145871

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2017	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
Umrechnungsdifferenzen				-3 272	-3 272	-89
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-970	-970	
Anpassung Eigenkapital		-392			-392	-505
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			243		243	
Dividende Muttergesellschaft		-1 559			-1 559	
Konsolidierter Jahresgewinn 2018		7 886			7 886	119
Saldo am 31. Dezember 2018	20 000	108 356	-1 825	-15 405	111 126	558

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	2018	2017
Anfangsbestand per 01.01.	503	630
- Käufe	23	56
- Verkäufe	-64	-183
Endbestand per 31.12.	462	503

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

	2018	2017
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	504	442

Derivate Instrumente - Stand per 31.12.2018

Beträge in CHF	Vertragsgrösse per 31.12.2018	Marktwerte per 31.12.2018	Marktwerte per 31.12.2017
Zinsswapgeschäfte			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-118 300	-177 790
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-1 356 530	-1 602 474
Total	25 000 000	-1 474 830	-1 780 264

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	31.12.2018	31.12.2017
Ausserordentliche Aufwände	136	265
Die wichtigsten Positionen sind: 2018: Schadenersatz und unvorhergesehene Kosten 2017: Andere Steuern und Ersatzteile aus dem Lager wurden im Jahr 2009 fälschlicherweise nicht fakturiert. Verbuchung der Lagerveränderung über die Kosten.		
Ausserordentliche Erträge	730	2 181
Die wichtigsten Positionen sind: 2018: Rückerstattung aus dem Konkursverfahren Cosmef, Rückerstattung anderer Steuern und Versicherungskosten 2017: Rückerstattung Steuern und anderer Steuern		
Andere Angaben gemäss Gesetz		
Leasingverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten nach Bilanzstichtag	300	38
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	581	579
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten	13 715	6 908
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	59 954	64 703
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	33 869	44 676
- > 5 Jahre	53 466	15 472
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	138	130

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Konzernrechnung 2018

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 34 bis 40), für das am 31. Dezember 2018 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 2018 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, 16. April 2019

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

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

