

# GESCHÄFTSBERICHT

# 2019





# 1 Million Lkw-Sendungen

2020 hat die Hupac Gruppe mehr als 1 Million Lkw-Sendungen von der Strasse auf die Schiene verlagert. Die Nachfrage nach umweltfreundlichen Logistiklösungen auf der Schiene steigt kontinuierlich. Hupac baut daher ihr Angebot marktorientiert aus – durch die Schweiz, in Europa und darüber hinaus. Mit ihrer langfristig angelegten Investitions- und Wachstumsstrategie unterstützt Hupac die klima- und umweltschonende Verlagerungspolitik Europas.

**1 Million**  
Strassensendungen

**150**  
Züge täglich

**7300**  
Wagenmodule

**540**  
Mitarbeitende

## Marktführer im intermodalen Verkehr Europas

Hupac ist der führende Netzbetreiber 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 150 Züge täglich mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen sowie bis nach Russland und Fernost. Die Unternehmen der Hupac Gruppe verfügen über 7.300 Wagenmodule und betreiben effiziente Terminals an wichtigen Knotenpunkten.

Die Hupac Gruppe besteht aus 22 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China und beschäftigt 540 Mitarbeitende auf Vollzeitbasis.

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.

### Leistungsangebot



#### Shuttle Net Europe

Die Business Unit Shuttle Net Europe mit den Organisationseinheiten West, Nordost und Südost 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 betreibt sie ein dichtes Netzwerk zwischen den Nordsee- und Westhäfen und erbringt ergänzende Services 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.

#### Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000



#### Mitarbeitende

Anzahl der Personen auf Vollzeitbasis



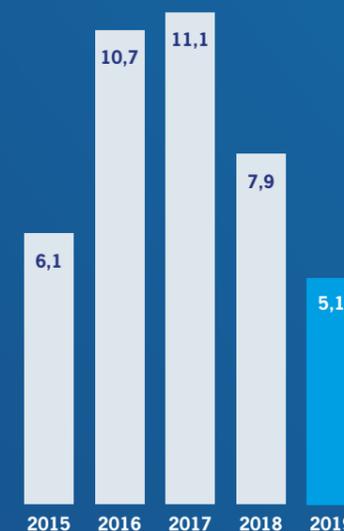
#### Jahresumsatz

in Mio. CHF



#### Jahresgewinn

in Mio. CHF



## Kennzahlen

Gründungsjahr

1967

Aktienkapital

CHF 20 Mio.

Aktionäre

rund 100

Hauptsitz

Chiasso

Kapitalstruktur

72% Logistik- und Transportunternehmen  
28% Bahnen

Operative Standorte

Basel, Baden, Aarau, Busto Arsizio, Piacenza, Pordenone, Singen, Köln, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Warschau, Moskau, Shanghai

Verkehrsvolumen

1.024.089 Strassensendungen – 1.897.000 TEU

Mitarbeitende

540 Personen auf Vollzeitbasis

Rollmaterial

7.297 Wagenmodule  
21 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven

Informationstechnik

- > 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 611,1 Mio. (EUR 549,2 Mio.)
- > Jahresgewinn CHF 5,1 Mio. (EUR 4,6 Mio.)
- > EBITDA CHF 55,4 Mio. (EUR 49,8 Mio.)
- > Operativer Cash Flow CHF 32,1 Mio. (EUR 28,8 Mio.)

Stand 31.12.2019



**3**  
Überblick

1 Million  
7300  
540

**6**  
Editorial Hans-Jörg Bertschi

**10**  
Editorial Beni Kunz & Michail Stahlhut



**14**  
Umwelt & Klima



**26**  
Geschäftsentwicklung

**29**  
Öffentliche Finanzierungshilfen

**30**  
Risikobeurteilung

**31**  
Entwicklung der operativen Beteiligungen



**34**  
Struktur der Hupac Gruppe

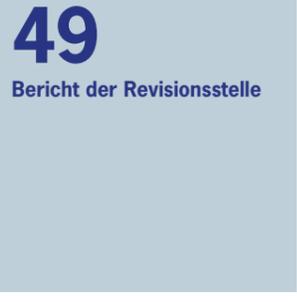


**42**  
Konsolidierte Erfolgsrechnung

**43**  
Konsolidierte Bilanz

**44**  
Konsolidierte Geldflussrechnung

**45**  
Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung



## EDITORIAL



“ In Krisenzeiten zeigt sich, wie wichtig **erfahrene und engagierte Mitarbeitende** sind. Der Verwaltungsrat dankt allen Mitarbeitenden für ihr grosses Engagement in der Corona-Krise.

”

Die Hupac Gruppe hat im vergangenen Geschäftsjahr erstmals in ihrer Geschichte mehr als 1 Million Lastwagen-Sendungen von der Strasse auf die Schiene verlagert. Trotz des relativ bescheidenen Wirtschaftswachstums konnte Hupac die Anzahl der Transporte im kombinierten Verkehr um 10,5% auf 1.024.089 Strassen-sendungen und dem Gruppenumsatz um 5,4% auf CHF 611 Millionen steigern. Das Wachstum war zum Teil bedingt durch die Akquisition des Unternehmens ERS Railways im Juni 2018, das im letzten Jahr erstmals ganzjährig in der Hupac Gruppe konsolidiert wurde.



**+10,5%**  
Verkehrswachstum

danke

### **Hupac Gruppe gewinnt Marktanteile**

Während das erste Halbjahr 2019 noch relativ wachstumsstark war, zeigte sich in der zweiten Jahreshälfte eine eher verhaltene Nachfrage als Folge der Abschwächung der Konjunktur in Europa. Die Hupac Gruppe konnte 2019 wiederum Marktanteile gewinnen. Dies sowohl im Kernmarkt des alpenquerenden Verkehrs als auch in den nicht-transalpinen Märkten und im Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern, welcher dank der erfolgreichen Integration von ERS heute ein bedeutendes Standbein von Hupac darstellt.

Das Geschäftsergebnis konnte 2019 wegen der sich eintrübenden Konjunktur, des starken Schweizer Franken und der Reduktion der Fördermittel mit der Umsatzentwicklung nicht ganz mithalten. Der EBITDA konnte zwar noch um 4,6% auf CHF 55,4 Mio. gesteigert werden, das Jahresergebnis fiel jedoch mit CHF 5,1 Mio. um 35% oder CHF 2,8 Mio. tiefer als im Vorjahr aus. Dazu trugen negative Währungseffekte von CHF 1,0 Mio. in 2019 und der ausserordentliche Gewinn aus einer Veräusserung einer Beteiligung in 2018 von CHF 1,9 Mio. bei.

### **Investitionen in Terminals, Rollmaterial und IT sichern Zukunft**

Die Hupac Gruppe hat 2019 wiederum sehr viel in die Zukunft investiert. Die Investitionssumme von CHF 75 Mio. ist Ausdruck unserer langfristig angelegten Wachstumsstrategie. Davon sind CHF 32 Mio. in das Rollmaterial geflossen. Ende 2019 verfügte die Hupac Gruppe über eine Flotte von 7.297 Wagenmodulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 5,9% gegenüber dem Vorjahr. Des Weiteren setzt Hupac 21 eigene Strecken- und Manöverlokomotiven ein.

Ein Schwerpunkt waren 2019 die Investitionen in Umschlagterminals in Italien, den Niederlanden, Deutschland und Polen, die sich auf CHF 38 Mio. belaufen. Terminals sind heute die zentralen strategischen Investitionen der Hupac Gruppe. In vielen Regionen Europas sind sie der Engpass für die weitere Verlagerung von Transporten über lange Distanzen von der Strasse auf die Schiene.

Neben den mit Mercitalia Logistics gemeinsam zu entwickelnden Neuanlagen in Milano Smistamento, Piacenza und Brescia konnte Hupac im Oktober 2019 die Mehrheit der Terminalgesellschaft CIM SpA Interporto Novara übernehmen. Ebenso hat Hupac im vergangenen Jahr die Mehrheit an der Terminalgesellschaft Geleen RTC (nahe Maastricht) erworben. Weiter konnte Hupac im Sommer 2019 Absichtserklärungen für die Beteiligung am Bau neuer Terminals auf dem europäischen Teil der Seidenstrasse im Duisburger Kohlehafen und in Minsk (Weissrussland) abschliessen.

### **Langjährige, motivierte Mitarbeitende**

Ende 2019 beschäftigte die Hupac Gruppe 557 Personen, was eine Zunahme von 31 Mitarbeitenden bedeutet. Davon entfallen 227 Personen auf die Schweiz, 256 Personen auf die verschiedenen Tochtergesellschaften in Italien und 74 Personen auf die Niederlassungen in Deutschland, Belgien, Niederlande, Polen, Russland und China. Der Frauenanteil liegt bei 21%. Die mittlere Betriebszugehörigkeit von knapp 11 Jahren ist ein guter Indikator für die Motivation der Mitarbeitenden bei ihrem täglichen Engagement für umweltschonende Transportkonzepte in Europa und darüber hinaus.

Wie wichtig erfahrene und engagierte Mitarbeitende sind, zeigt sich immer in Krisenzeiten. In der COVID-19 Krise haben die Mitarbeitenden innert kurzer Zeit wichtige Prozesse umorganisiert. Das erforderliche Social Distancing und die Hygiene- und Sicherheitsmassnahmen wurden durch Home Office und eine Umgestaltung der Terminalabwicklung wirksam umgesetzt. Gleichzeitig haben sie sichergestellt, dass das Angebot für die Kunden einwandfrei weiter funktioniert. Daneben wurde die Politik dafür sensibilisiert, dass die Infrastruktur von Hupac systemrelevant ist und im Lockdown nicht geschlossen werden darf.

Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und allen Mitarbeitenden für ihr grosses Engagement bei der Bewältigung der Krise. Dank dem ausserordentlichen Engagement der Mitarbeitenden konnte Hupac in der Krise Marktanteile gewinnen.

### **Verlagerungspolitik Schweiz benötigt Fördermittel bis 2030**

Der transalpine kombinierte Verkehr durch die Schweiz wird in bedeutendem Mass von der Schweizer Verkehrspolitik mitgeprägt, deren verfassungsmässig verankertes Ziel die Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist. Hupac ist mit einem Transportvolumen von 10,5 Mio. Nettotonnen Gütern im Kombinierten Verkehr durch die Schweiz – nebst anderen Operateuren – ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. Hupac unterstützt die nachhaltige Verlagerungspolitik der Schweiz u.a. mit dem gezielten Bau von Terminalinfrastrukturen im Ausland für diese Verkehrspotentiale.

Die Schweizer Verkehrspolitik unterstützt die alpenquerende Verlagerung des Schwerverkehrs mit Betriebsbeiträgen an alle Operateure. Mit dem Ausbau des Flachbahn-Korridors durch die Schweiz sollten diese Beiträge 2023 auslaufen. Da die heutige Zufahrtsinfrastruktur vor allem in Deutschland die angestrebten Produktivitätssteigerungen ab 2024 nicht erlauben wird, hat

Hupac zusammen mit der gesamten Schweizer Transportbranche Ende 2019 ihre Vorstellungen von einer Verlängerung der Betriebsbeiträge bis 2030 auf etwa dem halben Niveau gegenüber heute der Öffentlichkeit präsentiert. Anfang 2020 hat der Nationalrat diesem Förderrahmen überaus deutlich zugestimmt, die Entscheidung des Ständerats (Zweitrat) steht aktuell noch aus.

### **Herausforderungen 2020**

Das laufende Jahr stellt den Kombinierten Verkehr auf eine harte Bewährungsprobe. Die COVID-19 Krise hat Norditalien – und damit unseren wichtigsten Ziel- und Quellmarkt – Ende Februar als erstes Land in Europa mit grosser Heftigkeit ergriffen. Hupac hat sofort reagiert und alle erforderlichen Massnahmen eingeleitet, um die Mitarbeitenden und die Kunden zu schützen. Mit der Einführung von kontaktfreien Prozessen in den Terminals in Italien hat Hupac Pionierarbeit geleistet, welche in der Folge auch den Terminals im Norden Europas zugutegekommen ist.

Während anfangs das Verkehrsaufkommen im Netzwerk der Hupac unverändert hoch war, sind die Volumina im April wegen des Lockdowns in alle europäischen Märkten bis auf minus 40% gesunken. Hupac hat in der Folge Kurzarbeit eingeführt. Der Geschäftsgang entsprach in den letzten Wochen in etwa den Erwartungen unserer COVID-19-Krisenplanung. Die Firma ist finanziell gesund und hat sich über ihre Banken zusätzliche finanzielle Liquidität im Hinblick auf ein längeres Krisen-Szenario gesichert. Hupac erwartet, dass in der zweiten Hälfte 2020 schrittweise eine europaweite Erholung der Transportmengen einsetzen wird.

Hupac hat sich zu Beginn der Krise dafür engagiert, dass die Behörden den Schienengütertransport und die Terminals national und international als systemrelevante Elemente anerkennen. Zudem haben wir auf die Wichtigkeit aufmerksam gemacht, dass diese grossen Infrastrukturen bei regionalen Notsituationen, wie sie zum Teil in Norditalien herrschten, nicht geschlossen werden sollten. Dies hat dazu beigetragen, dass das Angebot von Hupac immer offen stand, auch in der Phase der nationalen Grenzschiessungen. Als Folge hat sich das Vertrauen der Kunden in den kombinierten Verkehr – nach verschiedenen Krisen in den Vorjahren wie zum Beispiel Rastatt – in der Zwischenzeit wieder deutlich verbessert.

Die Aussichten auf die Zeit nach Bewältigung der COVID-19 Krise beurteilen der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung als erfreulich. Die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse nach Abschluss der Bauarbeiten des Ceneri-Basistunnels und des Bözbergtunnels schaffen positive Voraussetzungen, um das Trailer-Segment weiter zu entwickeln.

Hupac entwickelt gleichzeitig die verfügbaren Terminalkapazitäten im Süden und im Norden weiter und unterstützt damit die klima- und umweltschonende Verlagerungspolitik Europas und der Schweiz. Damit ergeben sich sehr gute Chancen für eine weitere Wachstumsphase des kombinierten Verkehrs in unserem Kerngeschäft durch die Schweizer Alpen. Aber auch im maritimen Hinterlandverkehr, mit dem nicht-transalpinen Shuttle Net und in den Russland- und Seidenstrassen-Verkehren sehen wir spannende Möglichkeiten, in enger Zusammenarbeit mit Kunden die Verlagerung auf nachhaltige intermodale Schienentransporte umzusetzen.

### **Stabwechsel an der Spitze der Hupac**

Im laufenden Jahr setzen wir einen weiteren wichtigen Schritt für die Zukunft unseres über 50-jährigen Unternehmens. Mitte Juni wird der Verwaltungsrat Michail Stahlhut die Gesamtleitung der Hupac Gruppe übertragen. In seiner zweijährigen Übergangszeit als Geschäftsführer der operativen Tochtergesellschaft Hupac Intermodal und stellvertretender Direktor der Hupac AG konnte er sich rasch mit dem Geschäft vertraut machen und seine Expertise als ehemaliger Bahnchef erfolgreich einbringen.

Beni Kunz, seit 2004 in oberster Führungsverantwortung, wird der Hupac seinen einzigartigen Erfahrungsschatz weiterhin zur Verfügung stellen. Ab Mitte des Jahres wird er das Unternehmen als Mitglied des Verwaltungsrats bei strategischen Projekten unterstützen. Bereits heute danke ich Beni Kunz für seinen unermüdlichen Einsatz, seine strategische Weitsicht und seine unzähligen Erfolge im Krisenmanagement. Michail Stahlhut und seiner Führungscrew wünsche ich viel Erfolg und Freude bei der Bewältigung der künftigen Herausforderungen und der Weiterführung unserer langfristigen Wachstumsstrategie im Kombinierten Verkehr.

Für Ihr Verständnis und Ihre Treue als Aktionär von Hupac in dieser herausfordernden Zeit danke ich Ihnen – bleiben Sie gesund!

Hans-Jörg Bertschi  
Präsident des Verwaltungsrats



# Liebe Aktionäre, Kunden, Partner Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die letzten 16 Jahre durfte ich als CEO die Hupac Gruppe führen. Eine Periode, in der wir als Team gemeinsam unser Unternehmen vom Korridor-Operateur durch die Schweiz zum kontinentalen Netzwerk-Operateur mit Verbindungen bis nach Russland und China weiter entwickelt haben. Darauf dürfen wir alle stolz sein!

Unserem Präsidenten und Verwaltungsrat möchte ich ganz herzlich für die langjährige Unterstützung und das mir entgegengebrachte Vertrauen danken. Die Weitsicht und die strategische Ausrichtung haben die Hupac seit der Gründung im Jahr 1967 immer "auf Kurs" gehalten und waren stets das Fundament für unsere positive Entwicklung.

Liebe Aktionäre, Kunden und Partner, ohne Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung hätten wir diese Ziele nicht erreicht. "Zufriedene Kunden" ist unser wichtigstes Leitmotiv. Wir leben es jeden Tag, und Ihre Anregungen und Vorschläge sind immer Anlass, unsere Leistungen weiter zu verbessern. Dies wird auch in der Zukunft so bleiben.

Während der letzten Jahre durfte ich die Geschäftsführung mit Michail Stahlhut teilen. Eine Zeit, die mir riesig Spass gemacht hat und in der ich unseren neuen CEO noch besser kennengelernt habe. Ich bin mir sicher, dass er dank seiner Erfahrung und seinem Charisma die Firma in eine erfolgreiche Zukunft führen wird, und wünsche ihm alles Gute für diesen Weg.

Heute gilt es, die Corona-Krise zu managen und zu überwinden. Dabei kann Michail Stahlhut kann auf ein hochmotiviertes Team zählen, und die Vergangenheit hat gezeigt, dass Hupac immer gestärkt aus Krisen herauskam.

Allen Mitarbeitenden möchte ich meinen speziellen Dank aussprechen. Ihr Wert für mich immer der grösste Ansporn. Bleibt zuversichtlich, neugierig und vor allem bodenständig. Diese Tugenden haben uns unsere Gründungsmitglieder in die Wiege gelegt. Lebt dies weiter.

Meine Bürotür wird auch in Zukunft für Eure Anliegen immer offen sein. Ganz nach meinem Motto: "It's a people's business".

Herzlichen Dank, hebt Euch Sorg!

Beni Kunz



Hupac ist nicht nur ein Name. Nach anderthalb Jahren mit Ihnen allen weiss man ziemlich schnell: Hupac ist ein starker Teil seiner Umgebung. Das schliesst nicht nur eine Region ein, sondern einen ganzen Sektor. Hupac, das wird einem ins Stammbuch geschrieben, ist der Kombinierte Verkehr. Das ist Service, das ist Verkehrsverlagerung, das ist eine Aufgabe. Oder, mit den Worten meines Vorgängers Beni Kunz: Hupac ist eine Aufgabe, die es sich lohnt anzugehen.

Aus den ersten Touren in den Alpen weiss ich: In den Bergen ist nichts leicht. Überall stehen Felsen, der Weg ist beschwerlich. Eine gute Analogie zu unserem Sektorumfeld: Hier wird nach den Arbeiten meiner Vorgänger und vor allem von Beni Kunz die Zukunft darin liegen, die durch die NEAT fast flachgewordenen Alpen einfacher zu bewältigen. Dies ist kein Selbstzweck oder die Tür für prächtige neue Finanzergebnisse – nein. Es ist eine Aufgabe, mit zurückfahrenden Subventionen, die sich aus der Abgeltungslogik des Schweizer Staates ergeben, die Stärke des Markts zu beweisen. Klar ist dabei, dass die Voraussetzungen für eben diese notwendigen Verbesserungen gegeben sein müssen. Dazu gehören der 4m-Korridor, die 740 m langen Züge und vor allem auch der schwerste Zug, den man mit 740 m und der richtigen Lokomotive transportieren kann. Und dies vom Startterminal bis zur Ankunft. Das schafft Arbeit, bei allen am Kombinierten Verkehr Beteiligten. Eine Schwachstelle entlang einer Route schwächt das ganze System.

Die Eisenbahn und der Kombinierte Verkehr gehören zusammen wie das Fahrrad und der Radfahrer bei einer Radtour. Zur Entwicklung und Weiterführung der besten Ideen braucht es die Leidenschaft, die all die Menschen auszeichnet, denen ich begegnet bin. Es liegt einiges vor uns. Der letzte Schritt zu einer vollständigen NEAT-Eröffnung, die Vernetzung des Kontinents in den Südwesten, den Südosten und den Osten. Wir können das und haben die Ideen, um unseren Kunden mehr Kombinierten Verkehr anzubieten. Dass dies auch die Landspange von Europa bis nach Asien einschliesst, ist eine logische Verlängerung der Idee des Kombinierten Verkehrs.

Ein grosser Dank geht an meinen Vorgänger Beni Kunz, der mich mit der Ruhe eines grossen Bruders an die Aufgabe herangeführt hat. Dafür gebührt ihm mein tiefer Dank.

Liebe Kunden, nutzen Sie uns, fordern Sie uns und bleiben Sie uns auch in diesen harten Zeiten von virusbedingten Lockdowns gewogen. Wir – das Hupac Team und Sie als Kunden – wir sind gemeinsam der Kombinierte Verkehr. Wir schaffen das und noch etwas mehr.

Voller Tatkraft,

Michail Stahlhut



## STRATEGIE

“ Mit der **digitalen Transformation** der Geschäftsprozesse stärkt Hupac die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs. ”

**1000**  
Wagen mit GPS-Einheiten

**250**  
Wagen mit RFID-Chips

### Gelebte Wirklichkeit

Hupac strebt eine marktführende Rolle im intermodalen Verkehr in Europa an – qualitativ und quantitativ. Dazu wollen wir unsere Stellung im Kernmarkt des transalpinen Verkehrs verstärken und geografisch in Richtung Osten bis China sowie nach Südwest- und Südosteuropa expandieren.

Zur Umsetzung ihrer Wachstumsstrategie legt Hupac ein langfristiges Investitionsprogramm auf. Im Mittelpunkt stehen Rollmaterial, Terminals,

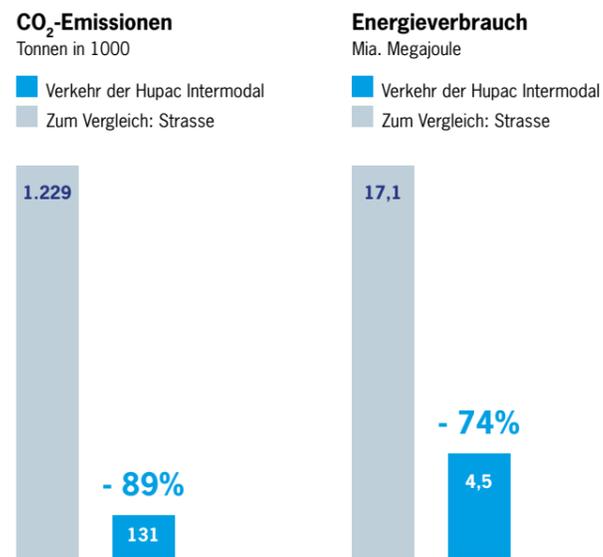
Informatik und unterstützende Massnahmen zur Stärkung der Bahntraktion. Damit schaffen wir Schritt für Schritt die Voraussetzung für den Erfolg des Unternehmens.

Die Zukunft der Hupac gestalten die Mitarbeitenden – Menschen, die sich konsequent an den Bedürfnissen der Kunden orientieren und sich dafür einsetzen, dass das Unternehmen weiterhin profitabel wachsen und investieren kann.

# Umwelt & Klima

**-1,1 Mio.  
CO<sub>2</sub>-Emissionen**

## Umwelleistungen des intermodalen Verkehrs der Hupac



www.ecotransit.org



## Einsatz für das Klima

Der Kombinierte Verkehr ist das bevorzugte Verkehrssystem für umweltgerechte Logistikprozesse. Hupac sieht ihre Aufgabe darin, der Güterverkehrsbranche ein zuverlässiges, marktfähiges Netzwerk im intermodalen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Die zentrale Herausforderung ist dabei die effiziente Bewirtschaftung, denn umweltgerechte Transporte dürfen weder teurer

noch qualitativ minderwertiger als Vergleichsangebote sein.

Gemeinsam mit ihren Partnern – Bahnen, Terminalgesellschaften, Rollmaterialherstellern und -instandhaltern – setzt sich Hupac seit über fünfzig Jahren für die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs ein.

## Aktive Unterstützung der Verlagerungspolitik

Im Jahr 2019 erzielte Hupac ein Transportvolumen von 551.042 Strassensendungen bzw. 10,5 Mio. Nettotonnen im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der schweizerischen Verkehrspolitik, deren verfassungsmässig verankertes Ziel die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist.

werden soll. Der Grund dafür ist die verspätete Umsetzung der Bahnparameter auf dem Korridor Rhine-Alpine, welche eine höhere Produktivität ermöglichen.

Der entsprechende Vorschlag des Bundesrats an das Parlament ist im November 2019 zwar bescheiden ausgefallen. Hupac hat jedoch zusammen mit der Schweizer Transportbranche ihre Vorstellungen der Öffentlichkeit präsentiert. Anfang 2020 hat das Parlament einer Erhöhung und Verlängerung des Förderrahmens zugestimmt, als Überbrückung bis zur Erzielung der erforderlichen Produktivitätsverbesserungen auf dem Nord-Süd-Korridor.

Im Berichtsjahr ist es gelungen, die Schweizer Politik zu überzeugen, dass auch ab 2024 Betriebsbeiträge in geringerem Ausmass notwendig sein werden, wenn die Alpen transit-Verlagerung aufrechterhalten bzw. weiter ausgebaut

## Positiver Footprint

Der Güterverkehr der Hupac Intermodal hat im vergangenen Jahr Einsparungen von gesamthaft 1,1 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> sowie 12,6 Milliarden Megajoule Energie im Vergleich zum reinen Strassentransport bewirkt.

Über die Kundenplattform WOLF kann jeder Kunde die CO<sub>2</sub> Bilanz seiner Transporte einsehen und dokumentieren. Die Berechnungen basieren auf dem System der Ecotransit.

## Achtsamkeit für die Umwelt

Die Berücksichtigung der Umweltaspekte ist ein facettenreiches Dauerthema mit grossen, aber auch mit vielen kleinen Projekten. Eine verbesserte Nutzung der Zugskapazität – und folglich eine Verringerung der Umweltbelastung – verspricht das Projekt SPEAK, welches 2019 wesentliche Fortschritte gemacht hat. Durch das Projekt ETA/ETP (Estimated Time of Arrival/of Pick-up) werden Lkw-Leerfahrten vermieden und Ressourcen optimiert. Eine erste Phase der Umsetzung konnte im Januar 2020 abgeschlossen werden.

Die konsequenten Investitionen in lärmarmes Rollmaterial reduzieren die Lärmbelastung des Schienengüterverkehrs erheblich. Die Wagenflotte der Hupac ist seit Ende 2016 komplett lärmarm.

Nicht weniger relevant sind die Themen, welche die Mitarbeiter der Hupac Gruppe direkt und persönlich betreffen. Dazu gehören der Verzicht auf Einweg-Plastik, die Einführung von papierlosen Prozessen, die Förderung von Tele-Conferencing und Home-Office zur Senkung der Reiseaktivität und die Umstellung des Fuhrparks des Unternehmens auf E-Mobility.

# STRATEGIE

## Strategische Stossrichtungen

### Eigenes Rollmaterial schafft Unabhängigkeit

Ende 2019 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 7.297 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 5,9% gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand betrug 14,4%.

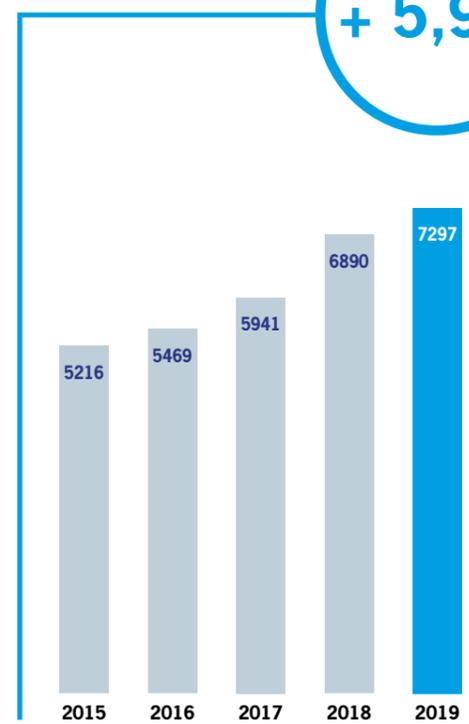
Im Berichtsjahr wurden 200 Wagen Typ T3000 sowie 160 48-Fuss-Containertragwagen im Wert von ca. EUR 27,0 Mio. an die Hupac AG ausge-

liefert. Des Weiteren wurden Bestellungen von 100 90-Fuss-Containertragwagen ausgelöst. In Zusammenarbeit mit dem chinesischen Hersteller CRRC wurden zwei Prototypen von sechschsigen 90-Fuss-Containertragwagen entwickelt und gebaut, welche in 2019 umfangreichen Erprobungen in Europa unterzogen wurden. Diese sind notwendig für die Erlangung der Zulassung.

#### Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule

**+ 5,9%**



### Starker Footprint im Terminalbereich

Im Berichtsjahr wurden bedeutende Fortschritte im Terminalbereich erzielt. Im Oktober 2019 hat Hupac die Mehrheit der Terminalgesellschaft CIM SpA Interporto Novara übernommen – ein wichtiger Schritt für den transalpinen Verkehr durch die Schweiz via Lötschbergachse. Interessante Möglichkeiten bietet auch die Mehrheitsakquisition an der niederländischen Terminalgesellschaft Geleen RTC.

Perspektivisch will sich Hupac in den Wirtschaftsräumen Rhein-Ruhr und im europäischen Raum entlang der Seidenstrasse engagieren. Im vergangenen Jahr konnte Hupac Absichtserklärungen für die Beteiligung am Bau von neuen Terminals im Duisburger Kohlehafen und in Minsk (Weissrussland) abschliessen.

Auch die Bautätigkeit, koordiniert durch ein internes Engineering-Team, konnte Erfolge erzielen. In Piacenza startete der Bau des neuen Terminals der Centro Intermodale SpA in Zusammen-

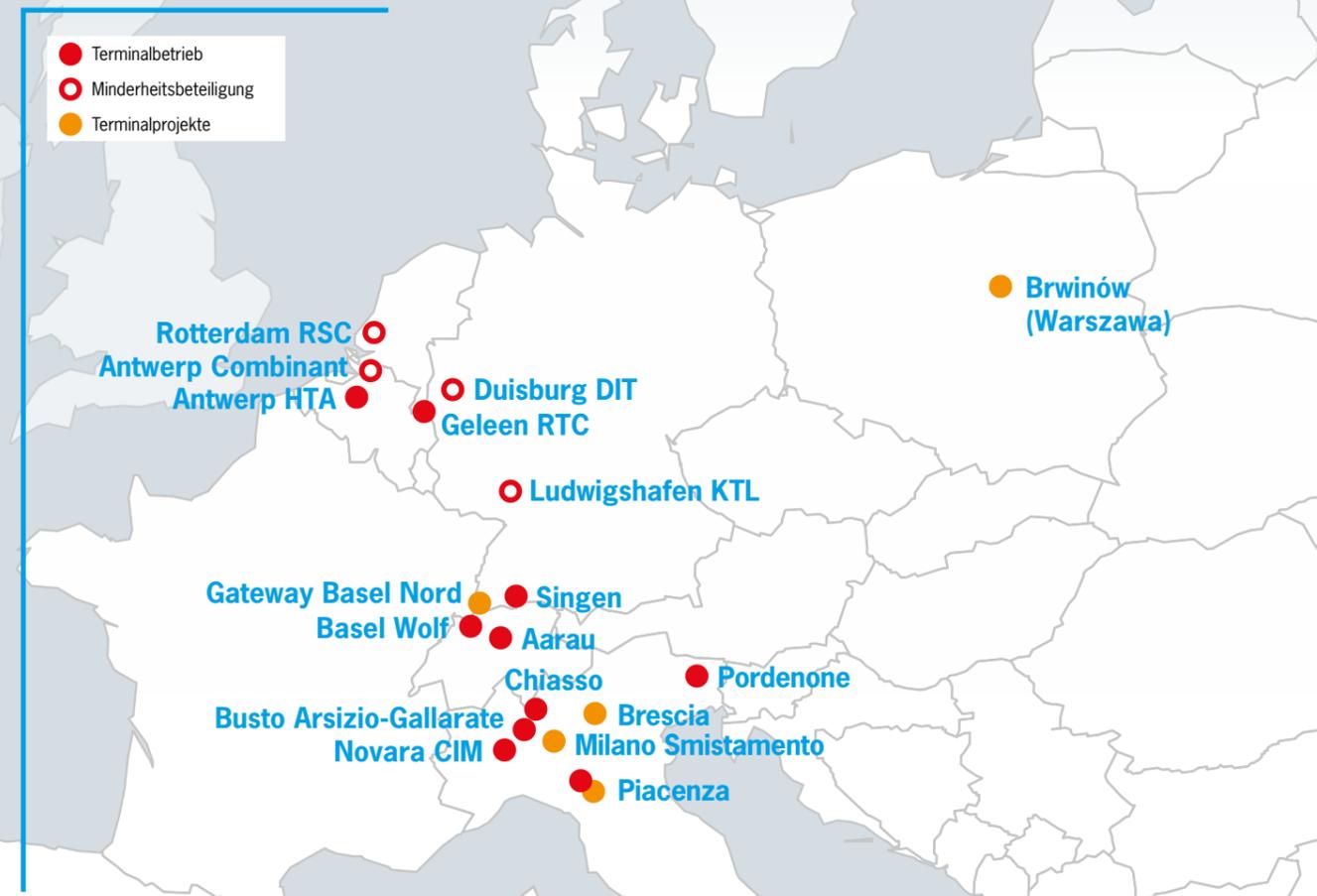
arbeit mit Mercitalia Logistics. Die Fertigstellung ist für Mitte 2022 geplant. Die Terminalprojekte Milano Smistamento und Brescia befinden sich gegenwärtig in der Vorbereitungsphase.

Im Terminal Brwinów bei Warschau wurden die Vorbereitungsarbeiten abgeschlossen. Wegen der Corona-Krise verzögert sich der Baubeginn; wir gehen dennoch davon aus, dass die Anlage Mitte 2022 in Betrieb genommen werden kann.

Verschiedene Erweiterungsinvestitionen wurden auch in den bestehenden Terminals umgesetzt. Im Terminal Singen wurde ein Containerdepot angelegt als wichtige Voraussetzung für den effizienten Betrieb des Seehafen-Hinterlandverkehrs. Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate werden gegenwärtig das Übergabegleis Gallarate und das Signalsystem erneuert. Bis Jahresende sollen die Ausbauarbeiten für die Abwicklung von 740 m langen Zügen abgeschlossen sein.

#### Terminals der Hupac Gruppe

- Terminalbetrieb
- Minderheitsbeteiligung
- Terminalprojekte



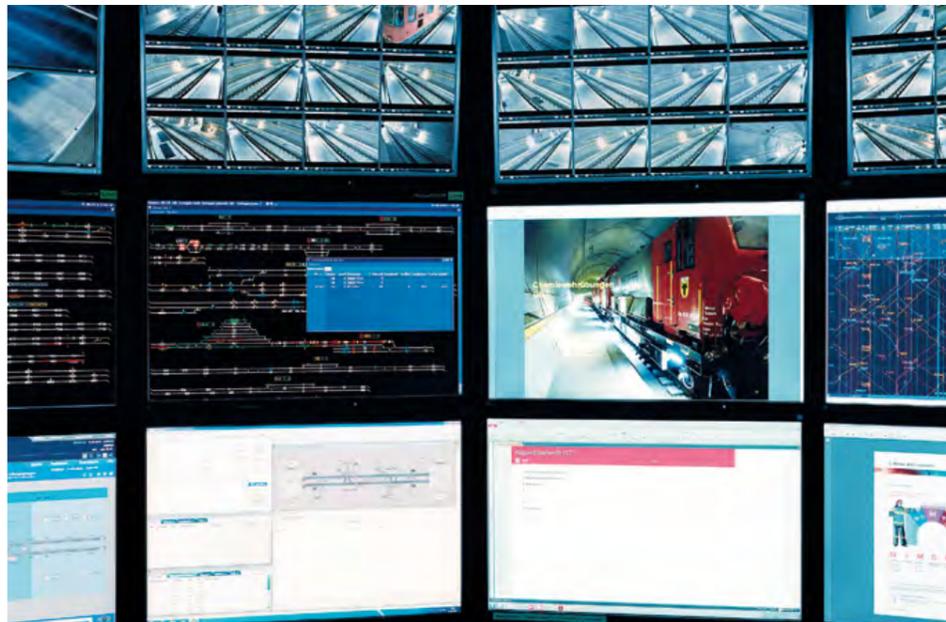
## Bahntraktion mit Partnern

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, Rail Cargo Hungaria, Metrans und Foxrail. Die ERS Railways

arbeitet mit den Traktionären boxXpress, LTE und Freightliner zusammen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Hupac SpA besitzt insgesamt 10 Rangier- und/oder Streckenlokomotiven. Mit diesen Ressourcen stellt die Hupac SpA Rangiertätigkeit in den Terminals Busto Arsizio-Gallarate und Piacenza sowie Wagentransporte zwischen dem Terminal und den Werkstätten sicher.

Die Hupac AG besitzt 8 Lokomotiven Typ Vectron sowie 3 Lokomotiven Typ Taurus.



## Grosse Fortschritte in der digitalen Transformation

Umfangreiche Investitionen sind auch in die Informationstechnologie geflossen. Neben der Ausrüstung von ca. 1000 Wagen mit GPS-Einheiten zur besseren Zugverfolgung in Gesamteuropa sind 250 Wagen mit RFID-Chips ausgerüstet worden. Die hier gewonnenen Informationen – in Verbindung mit den Daten der Zugkontrollanlagen in der Schweiz – erleichtern die vorausschauende Instandsetzung der Wagen.

Die weitere Nutzung von OCR-Gates im Terminal Busto Arsizio-Gallarate ermöglicht eine bessere Ausnutzung der Anlage. Pro Zug wird die Abfertigungszeit um 20 Minuten verkürzt. Dies erzeugt eine Kapazitätserhöhung des Terminals um 10%.

Im letzten Jahr wurde zudem der Startschuss für die Digitalisierung der Buchungsprozesse gegeben. Deren Automatisierung mit der an-

schliessenden Optimierung des Laderaums führt zu verpflichtenden Beförderungsplänen und gesicherten Informationen über Transportstati. Der "Hupac Train Radar" ermöglicht es, diese Informationen auf einer Plattform sichtbar zu machen. Die Kunden können ihre transportierte Einheit virtuell begleiten; sie erhalten im Bedarfsfall proaktiv Informationen über Abweichungen zum Fahrplan und eine neue Abschätzung zur Ankunftszeit.

Mit der digitalen Transformation der Geschäftsprozesse stärkt Hupac die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs. Im Fokus stehen dabei die Wagentechnik, der Durchlauf in den Terminals, die Verbesserung der Planung an der Schnittstelle zwischen Wagen, Terminal und Kunden und nicht zuletzt die verbesserte Supply-Chain-Sichtbarkeit.

# Highlights 2019



**Februar**

Gründung des EDIGES-Konsortiums mit dem Ziel, das EDIGES-Datenaustauschsystem als Industriestandard weiterzuentwickeln



**Mai**

Alle Züge der Hupac Intermodal sind mit GPS-Sensoren für das Tracking & Tracing ausgerüstet



**Juni/Juli**

Hupac unterzeichnet Absichtserklärungen für den Bau von Terminals entlang der Seidenstrasse (Duisburg Kohlehafen, Minsk)



**September**

Eröffnung eines Containerdepots im Terminal Singen



**September**

Inbetriebnahme von OCR-Portalen im Terminal Busto Arsizio-Gallarate zur Optimierung der Ein- und Auscheck-Prozesse



**Oktober**

Hupac wird Mehrheitsaktionär bei der CIM SpA Interporto Novara



**November**

Hupac beschliesst die Übernahme der Mehrheit der Terminalgesellschaft Geleen RTC



**November**

Baubeginn des Terminals Piacenza

# Geschäftsfelder

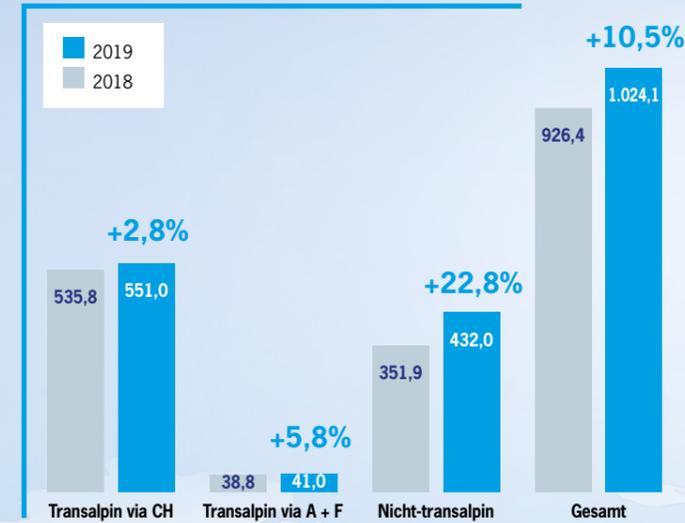
## Transalpiner Verkehr Schweiz bleibt Kernmarkt

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz beförderte Hupac 551.024 Strassensendungen auf der Schiene; dies entspricht einem Zuwachs von 2,8%. Insgesamt war das vergangene Jahr durch eine eher verhaltene Nachfrage gekennzeichnet. Das erste Halbjahr war noch relativ aufkommensstark. Im zweiten Halbjahr war mit dem Abflauen der Konjunktur in den Kernmärkten ein spürbarer Verkehrsrückgang zu verzeichnen.

Im nicht-transalpinen Verkehr erzielte Hupac ein Wachstum von 22,8% auf 432.020 Strassensendungen. Diese deutliche Zunahme ist in erster Linie auf statistische Effekte zurückzuführen: hier schlagen die Volumina der ERS Railways, welche im Juni 2018 in die Hupac Gruppe integriert wurde, mit ihren Verkehren ab den Nordseehäfen zu Buche.

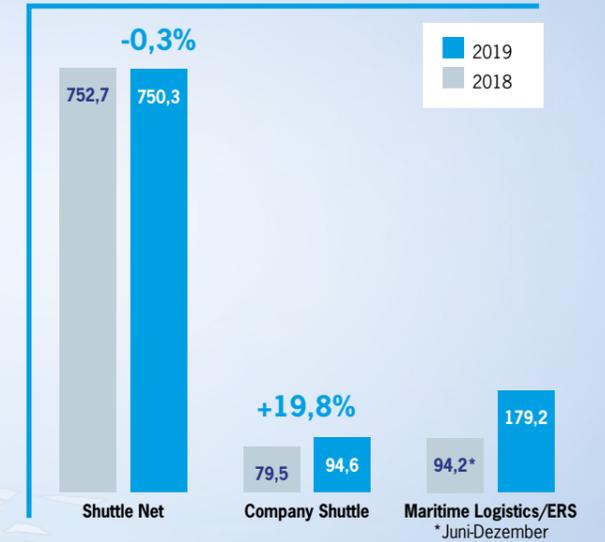
### Verkehrsentwicklung nach Leitungsweg

Strassensendungen in 1000



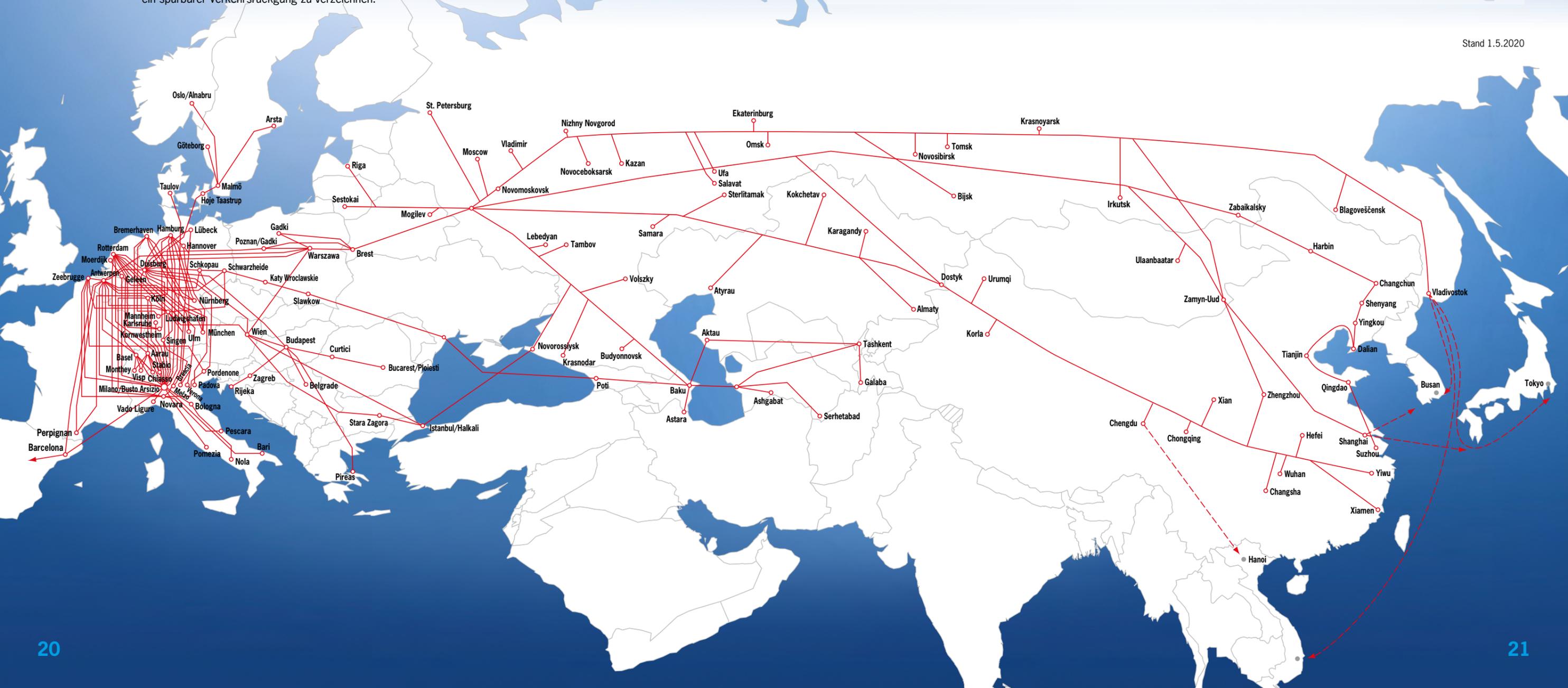
### Verkehrsentwicklung nach Business Unit

Strassensendungen in 1000



**Strassensendung:** Anzahl von Ladeeinheiten, die je nach Länge und Gewicht bei der Beförderung auf der Strasse einem Lkw entsprechen würden, zum Beispiel ein Sattellieferer oder zwei Wechselbrücken von 7,82 Meter Länge oder ein schwergewichtiger Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container

Stand 1.5.2020



## Shuttle Net – Rückgrat der Firma

Die Business Unit Shuttle Net konnte zahlreiche neue Verbindungen einführen. Im transalpinen Segment sind die Verkehre ab dem leistungsstarken Terminal Köln Nord nach Italien und die Stärkung des Angebots für 4-Meter-Sattelaufleger zwischen Novara und Hannover bzw. Zeebrugge zu erwähnen. Im September starteten erste Shuttlezüge zwischen Pordenone im Nordosten Italiens und Duisburg.

Interessante Entwicklungen sind auch im Segment des nicht-transalpinen Verkehrs zu erwähnen. Für die Verbindung Antwerpen ⇌ Barcelona konnte erstmalig eine Zulassung für Sattelaufleger P386 erworben werden. Damit erschliesst

Hupac das Segment der Trailerverkehre für den spanischen Markt. Auf der Ost-West-Achse wurde die Frequenz der Züge Antwerpen ⇌ Schkopau/Schwarzheide und Duisburg ⇌ Polen erhöht. Auch hier konnten erstmalig Trailerverkehre auf die Schiene verlagert werden.

Das Segment Südosteuropa verzeichnet weiterhin interessante Potenziale. Über die Hub-Terminals Wien und Budapest wurde Südosteuropa mit Destinationen in Rumänien, Bulgarien, Serbien und der Türkei an das Shuttle Net der Hupac angebunden. Mit der Einführung eines Shuttles Rotterdam ⇌ Wien wurde das Netzwerk weiter differenziert.

## Company Shuttle im Aufwind

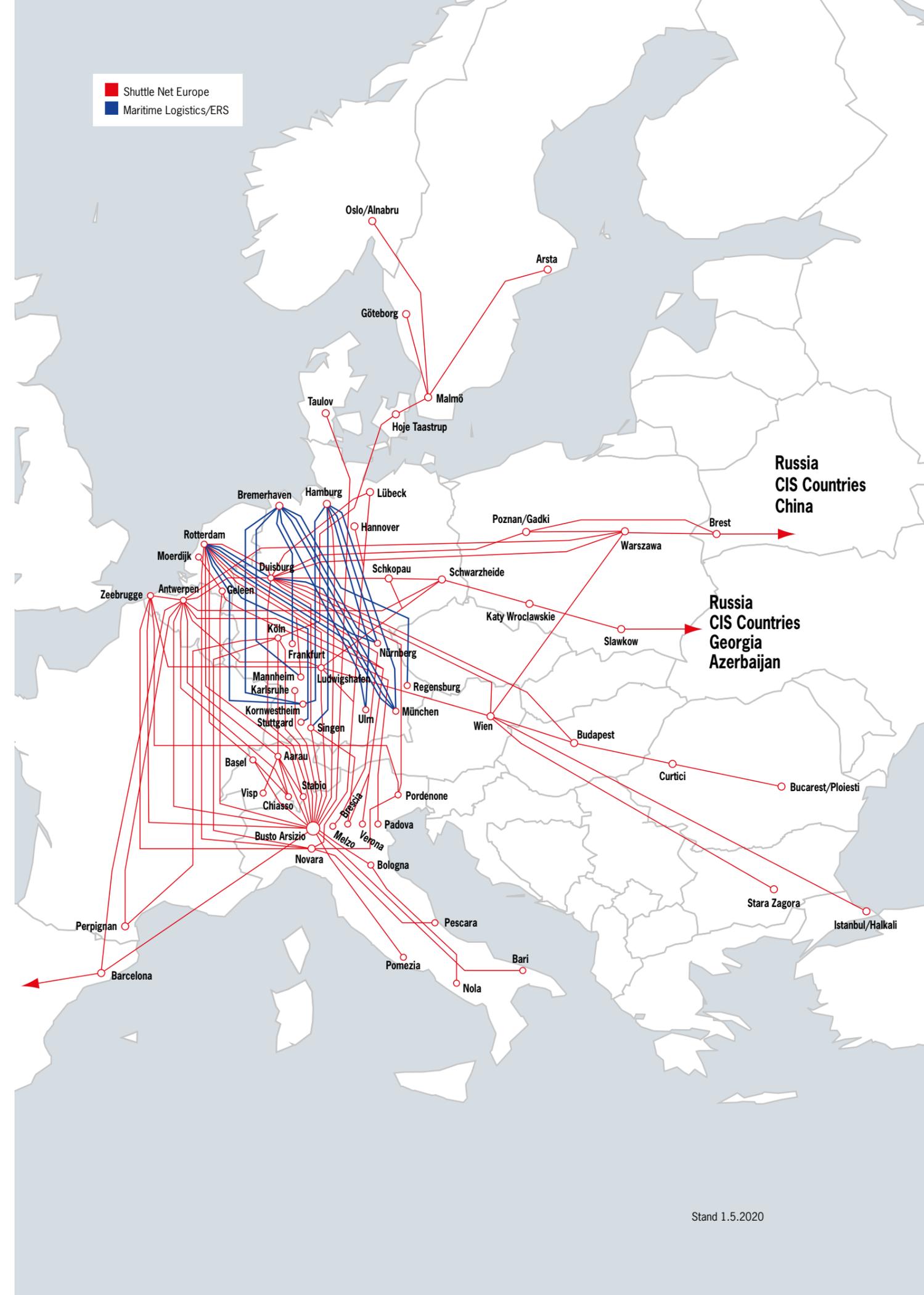
Die neue Business Unit Company Shuttle entwickelte sich auch im 2019 sehr dynamisch und erzielte ein Transportvolumen von 94.564 Strassensendungen. Das Angebot wurde der starken Nachfrage entsprechend mit zusätzlichen Shuttles im transalpinen Verkehr angepasst.

Die Züge verkehren jeweils im Auftrag einzelner Transportunternehmen. Die Kunden übernehmen das Auslastungsrisiko der Company Shuttles und übertragen die Organisation und den Betrieb der Verkehre an Hupac als Operateur.

## Maritim-Verkehr: ERS Railways erweitert das Netzwerk

Für die Business Unit Maritime Logistics hat das Tochterunternehmen ERS Railways, das im Vorjahr nur ab den deutschen Nordhäfen tätig war, neue Verbindungen zwischen Rotterdam und Süddeutschland (München, Nürnberg, Korn-

westheim, Würth) entwickelt und ausgebaut. ERS Railways konnte 2019 ein Transportvolumen im Seehafen-Hinterlandverkehr von 323.577 TEU abwickeln, was auf Basis des Ganzjahrs 2018 einem Wachstum von rund 11% entspricht.





## Terminals: effizienter Umschlag Strasse/Schiene

Die Hupac Gruppe betreibt acht Terminals in der Schweiz, in Italien, Deutschland und Belgien. Betreibergesellschaften sind die Hupac Intermodal AG für die Terminals Aarau, Basel, Chiasso, die Hupac SpA für die Terminals Busto Arsizio-Gallarate und Pordenone, die TPI Terminal Piacenza Intermodal SpA für den Terminal Piacenza, die Hupac Intermodal BVBA für den Terminal Antwerpen und die Joint-Venture-Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH für den Terminal Singen.

Rund 250 Mitarbeiter der Hupac Gruppe sind im Terminalbereich beschäftigt. Sie verladen täglich Tausende von Ladeeinheiten auf die Bahnwagen

bzw. auf die Lkw und verwalten den Ein- und Ausgang der Züge, Bahnwagen und Strassenfahrzeuge. Die Software Goal (Global Oriented Application for Logistics) begleitet und verwaltet jedes Element des Terminalprozesses.

Das Terminalgeschäft der Hupac Gruppe hat sich im Berichtsjahr zufriedenstellend entwickelt. 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.

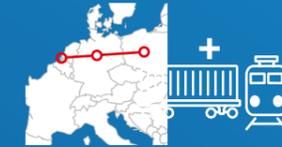
Terminal	Fläche	Kräne	Kranspuren	Zugspare pro Tag	Destinationsen	Ladeeinheiten 2019	2019/2018 %
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m <sup>2</sup>	12 Portalkräne 1 Mobilkran	13 x 540-760 m	33	Deutschland, Schweiz, Italien, Spanien, Niederland, Belgien, Dänemark	420.000	-7%
Piacenza	45.000 m <sup>2</sup>	5 Mobilkräne	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italien, Deutschland, Belgien, Polen, Rumänien	103.000	-4%
Pordenone	100.000 m <sup>2</sup>	2 Mobilkräne	4 x 750 m	8	Italien, Deutschland, Belgien	2.500	=
Chiasso	7.000 m <sup>2</sup>	1 Mobilkran	1 x 300 m	2	Schweiz	8.000	-3%
Aarau	33.000 m <sup>2</sup>	3 Mobilkräne	4 x 300 m 1 x 200 m	5	Deutschland, Italien, Belgien, Schweiz, Niederland	50.000	+2%
Basel Wolf	17.000 m <sup>2</sup>	3 Mobilkräne	1 x 380 m	3	Niederland, Belgien, Schweiz	34.000	-10%
Singen	50.000 m <sup>2</sup>	2 Portalkräne 1 Mobilkran	4 x 650 m	8	Deutschland, Italien	78.000	+2%
Antwerp HTA	53.000 m <sup>2</sup>	3 Portalkräne	5 x 620 m	10	Italien, Schweiz	81.000	-8%

# Highlights 2019



Februar

Erste Zulassung von Sattelaufliegern P386 auf der Verbindung Antwerpen ⇌ Barcelona



März

Hupac stärkt die Ost-West-Achse durch Frequenzerhöhung der Züge Antwerpen ⇌ Schkopau/Schwarzeheide und Duisburg ⇌ Polen



Juni

Stärkung des Angebots für 4-Meter-Trailer zwischen Hannover bzw. Zeebrugge und Novara



Juni

Hupac SpA nimmt den Betrieb im Terminal Pordenone auf



Juli

ERS Railways weitet das Netzwerk für maritime Hinterlandverkehre auf Rotterdam mit neuen Verbindungen nach Süddeutschland aus



September

Hupac startet den Verkehr ab dem Terminal Pordenone im Nordosten Italiens mit insgesamt 5 Shuttlezügen nach Duisburg und Novara



September

Neuer Shuttle Ludwigshafen ⇌ Wien: über die Hubs Wien und Budapest werden Bulgarien, Serbien und die Türkei angebunden



Oktober

Einführung einer Direktverbindung Rotterdam ⇌ Wien



November

Optimierte Türkeiverbindungen zwischen Istanbul/Halkali und Westeuropa mit 4 Abfahrten pro Woche und Richtung



November

Multimodales Angebot zwischen Deutschland und Russland/GUS-Staaten via Kaliningrad

# Geschäftsentwicklung

“ Wir sehen **positive Zukunftschancen**, getrieben durch weitere Wachstumsmöglichkeiten und kontinuierliche Investitionen in unser nachhaltiges, klimaschonendes Geschäftsmodell.

”

Das Geschäftsjahr 2019 ist insgesamt positiv verlaufen, obwohl die wirtschaftlichen Unsicherheiten in der zweiten Jahreshälfte zugenommen haben und sich das Volumenwachstum gegen Jahresende abgeschwächt hat. Dank der 2019 erstmalig vollkonsolidierten Tochtergesellschaft ERS Railways GmbH sind die Volumina der Gruppe um ansehnliche 10,5% gestiegen. Währungsbedingt und aufgrund der EUR-Abschwächung erzielte die Gruppe ein etwas tieferes Umsatzwachstum von 5,4% auf CHF 611,1 Mio. Dank der Zunahme im transalpinen Verkehr durch die Schweiz konnten die "Anderen Erlöse", welche staatliche finanzielle Unterstützungen beinhalten, trotz zurückgehenden Betriebsbeiträgen pro Einheit stabil gehalten werden.

Die Gesteuerungskosten für Lieferungen und Leistungen sind ähnlich wie die Nettoerlöse um 5,7% auf CHF 561,3 Mio. gestiegen, was aufgrund der unverändert gebliebenen "Anderen Erlösen" zu einer leicht tieferen Bruttogewinnmarge von 20,2% (im Vorjahr 21,08%) geführt hat. Bei den indirekten Kosten machte sich erneut insbesondere die Konsolidierung der ERS GmbH bemerkbar, da im Vorjahr nur sieben Monate in die Bilanz eingeflossen sind. Aufgrund der weiterhin bedeutenden Investitionen sind die Abschreibungen und Wertberichtigungen um ca. 2% oder CHF 1,1 Mio. angestiegen.

+10,5%



Somit ist das ordentliche Betriebsergebnis vor Finanzpositionen um CHF 2,8 Mio. oder 24,4% gesunken.

Erhöhte Bankdarlehen zur Finanzierung von Investitionen haben trotz tieferer Zinssätzen zu einer Zunahme im Finanzaufwand von CHF 0,7 Mio. geführt, während Währungsverluste von CHF 1,0 Mio. durch einen gewonnenen Rechtsstreit und einen positiven Ergebniseffekt von CHF 1,5 Mio. kompensiert werden konnten. Der Wegfall des einmaligen positiven Effekts durch den Verkauf

einer Beteiligung im Vorjahr (CHF 1,9 Mio.) und tiefere Ergebnisbeiträge von assoziierten Gesellschaften haben letzten Endes zu einem um CHF 2,8 Mio. tieferen aber dennoch zufriedenstellenden Gruppenergebnis von CHF 5,1 Mio. geführt.

Der EBITDA hingegen hat um rund 4,6% auf CHF 55,4 Mio. zugenommen. Mit CHF 72,7 Mio. blieben die Investitionen aufgrund mehrjähriger Projekte weiterhin hoch, wenngleich etwas tiefer als noch im Vorjahr.

Beträge in 1000 CHF	2019	2018	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	611.148	579.723	5,4
Andere Erlöse	73.768	73.675	0,1
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	561.331	531.166	5,7
<b>Bruttogewinn</b>	<b>123.585</b>	<b>122.232</b>	<b>1,1</b>
Jahresgewinn der Gruppe	5.126	7.886	-35,0
EBITDA	55.442	53.020	4,6

**Jahresumsatz**  
in Mio. CHF



**Operativer Cash Flow**  
in Mio. CHF



**EBITDA**  
in Mio. CHF



**Investitionen in Sachanlagen**  
in Mio. CHF



## LAGEBERICHT

# 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 Termi AG, Termi 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 2019 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 46,9 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 1,3 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 2019 gegenüber 2018 um 2,4% gesunken.

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

Beträge in 1000 CHF

Jahre	2019	2020-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2019-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.589	3.589 - 3.589	2.542 - 2.545	1.470 - 1.551	65	46.888
Zinsen	238	53 - 210	5 - 32			1.310
<b>Total</b>	<b>3.827</b>	<b>3.642 - 3.799</b>	<b>2.547 - 2.577</b>	<b>1.470 - 1.551</b>	<b>65</b>	<b>48.198</b>

# 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.

# 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.

## **RAIpin AG, Olten**

Hupac ist gemeinsam mit SBB und BLS 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 390 Niederflurwagen an die RAIpin.

## **DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg**

Der trimodale Duisburg Intermodal Terminal, an dem Hupac seit 2003 mit einem Anteil von 10% beteiligt ist, dient als Hinterland-Hub für die grossen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen. Im Berichtsjahr führte Hupac rund 30 Züge wöchentlich über diesen Terminal, unter anderem für die Verkehre nach Polen, Österreich und Ungarn.

## **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 26 Züge pro Woche ab.

## **boxXpress GmbH, Hamburg**

Über die Tochterfirma ERS Railways hält die Hupac Gruppe seit Juni 2018 eine 47% Beteiligung an dem Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Die in Hamburg ansässige Gesellschaft verfügt über 31 Lokomotiven und rund 1300 Containertragwagen und erbringt Transporte zwischen den deutschen und niederländischen Seehäfen und den wichtigsten deutschen Wirtschaftsregionen.

## **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 64 Züge pro Woche über den Combinant Terminal ab.

## **Eurogateway Srl, Novara**

Über die Terminalgesellschaft CIM SpA Interporto Novara hält Hupac einen Anteil von 46,49% am Terminalbetreiber Eurogateway. Pro Woche verkehren 128 Züge der Hupac über den Terminal Novara.

## **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%.

## **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, Niederlande und Osteuropa. Pro Woche verkehren rund 110 Hupac Züge über diese Drehscheibe.

## **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 90 Abfahrten pro Woche über den RSC Terminal ab.

## **CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles**

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

# Ausblick

### Krisenmanagement COVID-19

Die COVID-19 Krise hat die Verkehrsentwicklung im laufenden Jahr massgeblich beeinflusst. Nach einem erfreulichen ersten Quartal mit einem Verkehrswachstum von 3,6% verzeichnete Hupac im April einen starken Rückgang der Transportmengen, besonders ausgeprägt im alpenquerenden Verkehr nach Italien. Der transalpine Volumenrückgang fiel parallel zum Strassen transit aus – für wenige Wochen in der Grössenordnung von minus 50%. Hauptgrund für diesen Einbruch war die weitgehende behördliche Schliessung der Industrieproduktion Italiens. In der Folge hat sich der Güteraustausch zwischen Italien und den übrigen EU-Staaten etwa halbiert,

und damit zwangsläufig auch die Landverkehre. Aufgrund der Trendwende COVID-19 in Italien rechnen wir im Laufe des zweiten Quartals mit einer stufenweisen Verbesserung der Lage im Alpen transit.

Die Mitarbeitenden von Hupac arbeiten während der COVID-19-Phase überwiegend im Home Office. In den Terminals von Hupac wurden die berührungsfreie Abwicklung mit konsequentem Social Distancing und zusätzlichen Hygiene- und Sicherheitsmassnahmen umgesetzt. Damit können die gesundheitlichen Risiken für unsere Mitarbeitenden und die Kunden minimiert werden.

### Positive Zukunftschancen

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung schätzen die mittel- bis langfristigen Zukunftsaussichten für die Hupac Gruppe als sehr gut ein, getrieben durch weitere Wachstumsmöglichkeiten und kontinuierliche Investitionen in unser nachhaltiges, klimaschonendes Geschäftsmodell. Die Inbetriebnahme des Vier-Meter-Korridors durch die Schweiz eröffnet weitere Chancen, auf die sich Hupac systematisch vorbereitet.

Risiken sind die bekannten wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen wie etwa Protektionis-

mus, eine globale Rezession oder strukturelle Schwächen Italiens. Die Umwelt- und Klimapolitik, die eine weitere deutliche Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene fordert, sowie die Umsetzung technologischer Innovationen in der Supply Chain sind Megatrends, die Hupac grosse Chancen bieten. Gebündelt mit den Stärken der Hupac, insbesondere der soliden Bilanz und der Investitionen in die Mitarbeitenden, sind wir überzeugt, unsere Marktposition weiter festigen zu können und sehen zuversichtlich in die Zukunft.



# Struktur der Hupac Gruppe

## Unternehmen

Ende 2019 bestand die Hupac Gruppe aus 22 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Mit dieser Struktur

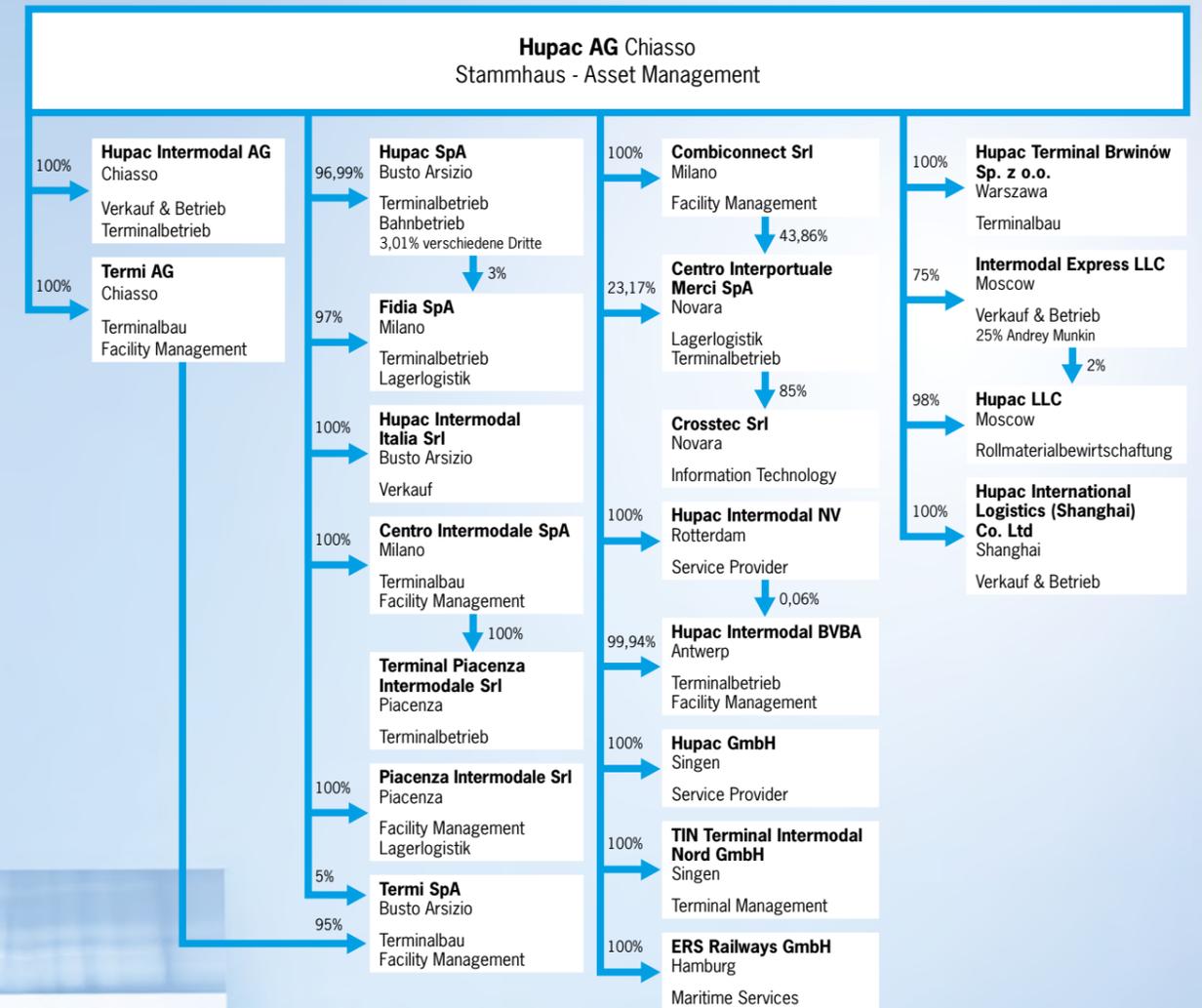
erschliesst die in Chiasso ansässige Hupac AG verschiedene Märkte mit interessantem Wachstumspotenzial.

## 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.

## Unternehmen der Gruppe Hupac



## General Assembly Meeting of Hupac Ltd

Welcome & introduction  
 Formal part  
 1. Annual report, financial statements and reports of the statutory auditor  
 2. Distribution of retained earnings 2018  
 3. Amendment of the statutes  
 4. Discharge of the members of the Board of Directors



Schweiz

Westeuropa

Osteuropa & Far East

Stand 31.12.2019

22  
Unternehmen  
100  
Aktionäre

## 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 Verwaltungsrats-

präsident 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, Frank-

reich, 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	62	Präsident seit 1993	Schweiz	1987	2022
Dr. Thomas Baumgartner	65	Mitglied	Italien	1990	2022
Thomas Hoyer	69	Mitglied	Deutschland	1988	2022
Ing. Nicolas Perrin	60	Mitglied	Schweiz	2008	2022
Nils Planzer	48	Mitglied	Schweiz	2008	2022
Jörg Berner	33	Sekretär	Schweiz	2019	2022

Stand 31.12.2019

## Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

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

Stand 31.12.2019



# Beteiligungen

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

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Dazu gehören die Kombi-Operateure Mercitalia Intermodal und

RAIpin, die Terminalgesellschaften Eurogateway, Combinant und RTC Rail Terminal Chemelot, die Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und boxXpress, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie die Terminalplanungsgesellschaft Gateway Basel Nord.

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

# Zertifizierungen

Das Qualitätsmanagementsystem der Hupac Gruppe ist seit 1995 gemäss ISO 9001 zertifiziert. Seit 1997 ist auch das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe gemäss ISO 14001 zertifiziert. Im Oktober 2019 haben die betroffenen Unternehmen der Hupac Gruppe das Rezertifizierungsaudit erfolgreich bestanden und konnten somit ein neues Zertifikat mit Gültigkeitsdauer bis Oktober 2022 erwerben.

Für den Bereich Rollmaterial hat sich die Hupac AG bereits 2010 gemäss dem Memorandum of Understanding (Brüssel, 2009) als Entity in Charge of Maintenance zertifizieren lassen. 2013 wurde das Wagenmanagementsystem der Hupac AG gemäss der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 zertifiziert. Im August 2018 hat das Unternehmen die Rezertifizierung erfolgreich bestanden. Das neue Zertifikat ist bis 2023 gültig.



# Jahresrechnung



# JAHRESRECHNUNG

## Konsolidierte Erfolgsrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2019	2018
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	611 148	579 723
Andere Erlöse	73 768	73 675
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-561 331	-531 166
<b>Bruttogewinn</b>	<b>123 585</b>	<b>122 232</b>
Personalaufwand	-45 645	-43 150
Übriger betrieblicher Aufwand	-16 036	-15 423
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-53 100	-52 015
<b>Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</b>	<b>8 804</b>	<b>11 644</b>
Finanzertrag	372	273
Dividendenertrag	562	0
Finanzaufwand	-2 874	-2 176
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	174	663
Währungsdifferenzen	-1 026	-201
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>6 012</b>	<b>10 203</b>
Betriebsfremder Ertrag	448	125
Betriebsfremder Aufwand	-3	-994
Ausserordentlicher Ertrag	1 954	730
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	452	265
Gewinn aus Beteiligungen	338	1 905
Ausserordentlicher Aufwand	-983	-136
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	-28	-177
<b>Jahresergebnis vor Steuern</b>	<b>8 190</b>	<b>11 921</b>
Direkte Steuern	-3 080	-3 916
<b>Jahresergebnis</b>	<b>5 110</b>	<b>8 005</b>
Minderheitsanteile	16	-119
<b>Jahresergebnis der Gruppe</b>	<b>5 126</b>	<b>7 886</b>

## Konsolidierte Bilanz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2019	31.12.2018	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2019	31.12.2018
<b>AKTIVEN</b>			<b>PASSIVEN</b>		
Flüssige Mittel	63 671	62 117	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	56 218	58 236
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	78 666	72 886	- gegenüber Dritten	56 030	58 161
- gegenüber Dritten	65 797	61 341	- gegenüber Aktionären	188	75
- gegenüber Aktionären	12 869	11 545	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	7 991	7 083
Übrige kurzfristige Forderungen	9 244	21 112	- gegenüber Dritten	7 991	7 083
- gegenüber Dritten	9 244	21 112	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	6 207	7 433
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	11 353	12 430	- gegenüber Dritten	6 207	7 433
- Vorräte	3 092	3 315	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	39 614	55 728
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	8 261	9 115	Kurzfristige Rückstellungen	202	387
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	30 439	30 215	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>110 232</b>	<b>128 867</b>
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>193 373</b>	<b>198 760</b>	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	135 159	87 335
Finanzanlagen	596	68	- gegenüber Dritten	135 159	87 335
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	589	57	Übrige langfristige Verbindlichkeiten	48 806	51 096
- Übrige Finanzanlagen	7	11	- gegenüber Dritten	48 806	51 096
Beteiligungen	42 748	44 205	Langfristige Rückstellungen	125 516	120 640
Sachanlagen	277 547	238 945	Latente Steuerschulden	5 449	2 032
- Anlagen im Bau	15 490	13 325	<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>314 930</b>	<b>261 103</b>
- Technische Anlagen	12 326	13 480	<b>Total Fremdkapital</b>	<b>425 162</b>	<b>389 970</b>
- Rollmaterial	111 107	106 179	Minderheitsanteile	8 816	558
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	6 529	8 543	Aktienkapital	20 000	20 000
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	124 049	91 290	Gesetzliche Kapitalreserven	18 701	16 238
- Andere Sachanlagen	8 046	6 128	Gesetzliche Gewinnreserven	54 222	54 043
Immaterielle Anlagen	25 663	18 660	Freiwillige Gewinnreserven	37 920	38 075
Latente Steuerguthaben	4 574	1 016	Umrechnungsdifferenzen	-19 120	-15 405
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>351 128</b>	<b>302 894</b>	Eigene Aktien	-1 200	-1 825
<b>Total Aktiven</b>	<b>544 501</b>	<b>501 654</b>	<b>Total Eigenkapital</b>	<b>110 523</b>	<b>111 126</b>
			<b>Total Passiven</b>	<b>544 501</b>	<b>501 654</b>

## Konsolidierte Geldflussrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2019	2018
Jahresergebnis der Gruppe	5 126	7 886
Abschreibung Sachanlagen	38 565	35 162
Abschreibung immaterielle Anlagen	6 050	3 958
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	-60	588
Veränderung Rückstellungen	4 607	22 694
Übrige nicht monetäre Transaktionen	-7	206
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-424	-88
Nettoergebnis aus Veräusserung von Finanzanlagen	-338	-1 905
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	-174	-663
Minderheitsanteile	129	-386
Veränderung des Inventars	161	58
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	6 686	-19 710
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	-28 251	12 159
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>32 070</b>	<b>59 959</b>
Investition in Sachanlagen	-45 029	-71 326
Desinvestition von Sachanlagen	506	1 232
Investition in immaterielle Anlagen	-13 013	-9 751
Desinvestition von immateriellen Anlagen	18	0
Investition in Finanzanlagen	-14 349	-7 238
Desinvestition von Finanzanlagen	338	7 295
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-71 529</b>	<b>-79 788</b>
Veränderung der Finanzanlagen	-1 262	144
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	44 136	29 451
Eigene Aktien	625	243
Dividenden	-1 564	-1 560
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>41 935</b>	<b>28 278</b>
<b>Veränderung</b>	<b>2 476</b>	<b>8 449</b>
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	62 117	54 550
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	-922	-882
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>63 671</b>	<b>62 117</b>

## 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 2019 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 und mit 50% oder eine relative Mehrheit hält 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. 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.

### 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 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).

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

In Anbetracht der Ausnahmesituation, die im Zusammenhang mit der "Coronavirus"-Pandemie (COVID-19) aufgetreten ist, war die (Gruppe) Hupac SA ab April des Jahres 2020 mit einer deutlichen Verringerung der Aktivität und des Umsatzes konfrontiert. Dies wird sich zweifellos negativ auf die Erfolgsrechnung 2020 und auf den Jahresabschluss der Gesellschaft (Gruppe) auswirken. Die Auswirkungen der COVID-19 Krise auf das Geschäftsjahr 2020 lässt sich noch nicht abschliessend beurteilen, da die Krise noch nicht überwunden wurde. Dennoch ist das Management sicher, dass die Finanzkraft des Unternehmens (der Gruppe) aufrechterhalten werden wird.

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2019	31.12.2018
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	2 769 700	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		-	100,00
Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	8 430 300	100,00	100,00
ERS Railways GmbH, Hamburg*	EUR	200 000	100,00	100,00
Combiconnect Srl, Mailand	EUR	500 000	100,00	-
Unterbeteiligung der Combiconnect Srl, Mailand: - Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	43,86	-
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	23,17	3,64
Unterbeteiligung der CIM SpA, Novara: - Crosstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	-
TIN Terminal Intermodal Nord GmbH, Singen	EUR	50 000	100,00	-

\* Im Jahr 2020 fusionierte ERS Railways BV mit der Hupac Maritime Logistics GmbH: Der neue Firmenname lautet ERS Railways GmbH.

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2019	31.12.2018
Mercitalia Intermodal SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	42,00	42,00
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
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV	Geleen (Niederlande)	40,00	40,00
boxXpress GmbH	Hamburg (Deutschland)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italien)	46,49	6,06

## Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
CHF/EUR	1,08580	1,12650	1,11280	1,15470
CHF/RUB	0,01560	0,01417	0,015400	0,015643
CHF/PLN	0,25500	0,26197	0,258900	0,271031
CHF/CNY	0,13910	0,14321	0,143900	0,149730

## Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2018	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
Umrechnungsdifferenzen				-2 713	-2 713	-184
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-1 002	-1 002	
Anpassung Eigenkapital		-1 075			-1 075	8 458
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			625		625	
Dividende Muttergesellschaft		-1 564			-1 564	
Konsolidierter Jahresgewinn 2019		5 126			5 126	-16
Saldo am 31. Dezember 2019	20 000	110 843	-1 200	-19 120	110 523	8 816

## Eigene Aktien

Namenaktien	2019	2018
Anfangsbestand per 01.01.	462	503
- Käufe	1	23
- Verkäufe	-106	-64
Endbestand per 31.12.	357	462

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

	2019	2018
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	537	504

## Derivate Instrumente - Stand per 31.12.2019

Beträge in CHF	Vertragsgrösse per 31.12.2019	Marktwerte per 31.12.2019	Marktwerte per 31.12.2018
Zinsswapgeschäfte			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-40 655	-118 300
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-987 398	-1 356 530
Total	25 000 000	-1 028 053	-1 474 830

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	31.12.2019	31.12.2018
Ausserordentliche Aufwände	983	136
Die wichtigsten Positionen sind: 2019: Rückzahlung eines Teil der für den Bau des HTA-Terminal in Antwerpen erhalten Finanzierung an BAV 2018: Schadenersatz und unvorhergesehene Kosten		
Ausserordentliche Erträge	1 954	730
Die wichtigsten Positionen sind: 2019: Auflösung der Rückstellung für Tornesh und Rückerstattung der Pönale 2018: Rückerstattung aus dem Konkursverfahren Cosmef, Rückerstattung anderer Steuern und Versicherungskosten		
Andere Angaben gemäss Gesetz		
Leasingverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten nach Bilanzstichtag	4 580	300
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	636	581
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellten Sicherheiten	16 909	13 715
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	71 687	59 954
Details der langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	42 357	33 869
davon Leasing	4 827	-
- > 5 Jahre	92 802	53 466
davon Leasing	3 133	-
Details von Sachanlagen		
Sachanlagen	277 547	238 945
davon Leasing	6 845	-
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	145	138

## Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung 2019

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2019 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 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

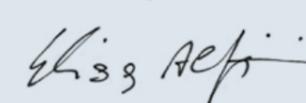
### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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, 21. April 2020

Hupac AG  
Viale R. Manzoni 6  
CH-6830 Chiasso  
Tel. +41 58 8558800  
[info.ch@hupac.com](mailto:info.ch@hupac.com)  
[www.hupac.com](http://www.hupac.com)

