

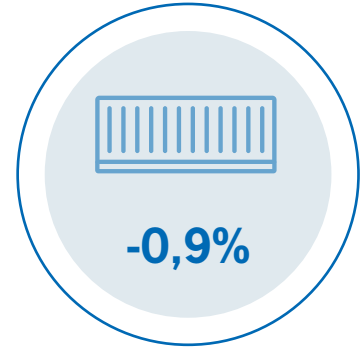
GESCHÄFTSBERICHT

2020

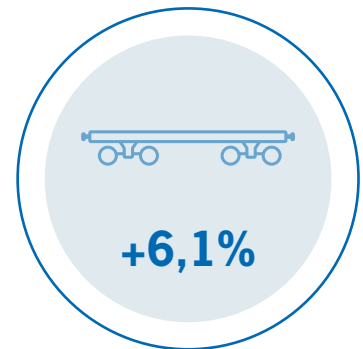


HUPAC

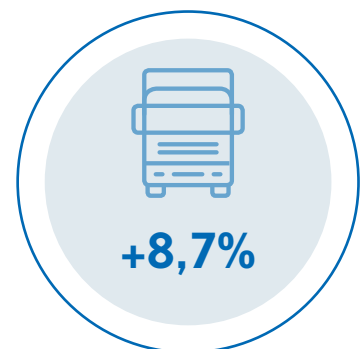
2020 in Zahlen



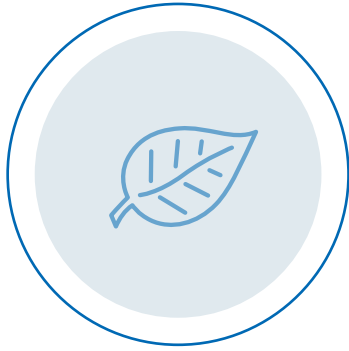
**Auf die Schiene verlagert
1.015.000 Strassensendungen
1.913.000 TEU**



**Bahnwagen für den Transport
der Ladeeinheiten
7.700 Wagenmodule**



**Strassentrucking als
Dienstleistung
für den Maritimverkehr
161.000 Ladeeinheiten**



**Treibhausgaseinsparung im
Netzwerk der Hupac Intermodal
1,2 Mio. Tonnen CO₂**



**Zugdichte im Netzwerk
der Hupac Gruppe
147 Züge pro Tag**



**Umschlag in den Terminals
der Hupac Gruppe
776.000 Ladeeinheiten**



**Mitarbeitende in den
23 Unternehmen
der Hupac Gruppe
560 Personen auf Vollzeitbasis**



**Jahresumsatz
CHF 596,8 Mio.
EUR 557,7 Mio.**



**Jahresergebnis
CHF -2,5 Mio.
EUR -2,4 Mio.**

EDITORIAL



“ Die Senkung der Treibhausgasemissionen um **90%** im **Europa-Verkehr** bis **2050** – ein sehr ehrgeiziges Ziel des Green Deal



Zwei Ereignisse haben 2020 geprägt. Die COVID-19-Pandemie hat deutlich gemacht, welche zentrale Rolle der Kombinierte Verkehr für die Integrität der Lieferketten in Europa spielt. Innerhalb kürzester Zeit hat sich Hupac auf die Krisensituation eingestellt. Unser Verkehrssystem hat funktioniert, als ringsherum nichts mehr lief, vor allem in den dramatischen ersten Wochen in Italien und bei den punktuellen Grenzschiessungen im Strassenverkehr. Unser Dank gilt allen, die tatkräftig angepackt haben – den Mitarbeitenden und Kunden, den Bahnen, Terminals und Werkstätten.

Einen viel nachhaltigeren Impact wird der Ende 2019 angekündigte Green Deal der EU haben. Er wurde im Dezember 2020 für den Verkehrssektor konkretisiert. Ziel ist eine Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 90 Prozent bis 2050. Das ist sehr ehrgeizig in einem Sektor, der heute 25 Prozent der Gesamtemissionen verursacht.

Einen Beitrag zu diesem Ziel soll gemäss EU-Kommission die Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2050 leisten. Hupac kann und will mehr! Von 2009 bis 2018 sind die intermodalen Transportmengen in Europa um 50 Prozent gewachsen. Dieses Momentum macht uns zuversichtlich. Mit dem Kombinierten Verkehr können wir sehr substantiell zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Dafür spricht vieles:

- > Heute schon hat der Schweiz-Bahntransit null Treibhausgasemissionen. Zum Einsatz kommt nur klimaneutral produzierter Strom.
- > Auch in Deutschland kann die Bahn mit Netto-Null fahren. Unser Tochterunternehmen ERS Railways macht es vor: Seit Januar 2021 fährt der ERS-Partner boxXpress zu 100 Prozent mit emissionsfrei produziertem Strom.
- > Neue Technologien wie Grüner Wasserstoff aus den erneuerbaren Energiequellen Wind, Wasser oder Sonne sind vor dem Durchbruch. Sie werden es ermöglichen, den Strassenvor- und -nachlauf und damit die gesamte intermodale Transportkette emissionsfrei zu gestalten.
- > Und schliesslich begünstigt die Nachfrage den nachhaltigen Modal Shift. Konsumnahe Industrien fordern klimaneutrale Transporte. Sie setzen Logistik-Partnern immer öfter klare CO₂-Ziele.

Ich bin überzeugt: Schon vor 2030 startet der Kombinierte Verkehr mit emissionsfreien Transportketten. Die Kurzstrecken zu/von den Terminals auf der Strasse bewältigen Lkw mit Wasserstoff- oder batterieelektrischem Antrieb. In den Terminals kommen elektrische Portalkräne sowie emissionsfreie Rangierloks zum Einsatz. Mehr und mehr grüner Bahnstrom kommt ins Angebot. Eine Vision? Nein, eine realistische Perspektive, die Hupac aktiv mitgestaltet.

Die Chancen für mehr Verlagerung auf einen noch umweltfreundlicheren Kombinierten Verkehr sind

so gut wie nie. Damit sind hohe Erwartungen an den Ausbau der Kapazitäten der Bahninfrastruktur gekoppelt. Eine Verdoppelung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs für Personen bis 2030 – auch das ein Ziel des Green Deal! – und des Schienengüterverkehrs bis 2050 benötigen sehr grosse Investitionen vor allem in Eisenbahn-, aber auch in Terminalinfrastruktur. Hier ist die Politik gefordert.

Ein smartes Bahnsystem der Zukunft braucht keine Verdoppelung der Infrastruktur. Erforderlich sind Engpassbeseitigungen und Redundanzen. Die Anforderungen des Schienengüterverkehrs – lange schwere Züge, garantierte Trassen von guter Qualität – müssen berücksichtigt und zügig umgesetzt werden. Dazu gehört eine Reihe prioritärer Massnahmen auf dem Korridor Rhine-Alpine, inklusive Belgien-Italien. Und zwar deutlich vor 2030, denn die Verlagerungswelle rollt bereits heute:

- > Das Rheintal südlich von Mannheim wird zum Nadelöhr auf dem Korridor. Eine Kapazitätserhöhung ist überfällig. Hupac unterstützt das Konzept einer durchgehenden Doppelspur und Elektrifizierung der Strecke Wörth-Lauterbourg-Strasbourg; dies als linksrheinischer Bypass zur Strecke Mannheim-Basel via Rastatt. Der rechtsrheinische Vierspurausbau wird erst nach 2040 stattfinden – das ist zu spät für die Verlagerung.
- > Auf den Strecken Bellinzona-Luino-Gallarate und Domodossola-Novara/Gallarate muss die Elektrizitätsversorgung für Standard-Zuggewichte bis 2000 Tonnen verstärkt werden. Weitere punktuelle Engpässe sind zu überwinden.
- > In der Verbindung Niederlande-Duisburg ist ein Upgrade der Infrastruktur für Zuglängen von heute 650 auf 740 Meter sowohl für die Hauptlinie (Betuwe) und deren deutsche Anschlusslinie wie auch für die Ausweichroute via Venlo notwendig.
- > Ausbau der Achse Zeebrugge/Antwerpen-Metz-Strasbourg-Basel auf die Standard-Parameter des Rhine-Alpine-Korridors.

Für eine intelligente und nachhaltige Zukunft der Mobilität brauche es eine fundamentale Transformation, sagt die EU-Kommission. Sorgen wir dafür, dass bereits heute die Weichen dafür gestellt und die einzigartigen Chancen des Green Deal genutzt werden. Jetzt sind schnelle Entscheide zum Bahninfrastrukturausbau verlangt!

Wir haben 2020 gemeinsam gemeistert und richten jetzt den Blick auf die Zeit nach der Pandemie. Mit Zuversicht und Freude packen wir miteinander die künftigen Challenges an. Mit Ihnen als Kunde, Aktionär, Partner und Mitarbeitende. Gemeinsam entwickeln wir den Kombinierten Verkehr weiter: effizienter, smarter, emissionsfrei. Dafür danke ich Ihnen.

Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats



EDITORIAL

“ Die Aufgaben für das laufende Jahr sind klar und schnell umrissen:
1. Stop the bleeding,
und **2. Be prepared.**



Im Grunde werden im Geschäftsbericht keine reiserischen Geschichten erzählt. Das Jahr 2020 verleitet aber dazu, da wir als Hupac etwas in der Firmenhistorie nie Dagewesenes erlebt haben. Eine Pandemie. War der Einstieg noch voller Fragen und auch voll von schnellen Lösungen – wie sich zum Beispiel die Arbeit neu zu organisieren hat, so hatten die europäische Industrie und die damit verbundenen Logistikpartner mehr als die Frage nach wegbrechenden Volumina kreativ zu beantworten. Im März 2020 war es schnell klar, dass die Strasse an den europäischen Grenzen zum Erliegen kam und die intermodalen Lieferketten kurzfristig zu einem Stabilitätsanker der Versorgung wurden. Volumentrüggänge auf Wochenbasis von -40% haben wir mit Netzwerkstabilität beantwortet. Eher sanft wurde die Leistung aus den sich nicht wieder belebenden Märkten reduziert, einige Teilmärkte waren gar nicht bis wenig von COVID-19 betroffen. Dass dabei die Terminalprozesse europaweit auf "contact free" umgebaut wurden, gehörte zur gleichen Wahrheit, wie eine neue Führung der Belegschaft bei 80% Homeoffice-Grad.

Das Jahr 2020 war finanziell das härteste Jahr der Hupac, da wir das erste Mal in der Geschichte mit einem negativen Ergebnis von CHF -2,5 Mio. abgeschlossen haben. 2020 geht aber sicher als das Jahr mit den grössten Learnings ein. Arbeit darf neu gedacht werden, unser Netzwerk ist ein Stützpfeiler der europäischen Versorgung, im Sturm gilt es Kurs zu halten, ein gutes Team ist auch im Sturm erfahren zu überleben, Wunden gehören zum Geschäft und es gilt, diese Wunden zu kennen.

Das Netzwerk der Hupac ist das grösste und m.E. das auch bestorganisierteste Intermodalnetzwerk in Europa. Die vorhandenen Leistungen im transalpinen Geschäft bilden das Rückgrat der Hupac. Wir sind froh, dass wir dies mit unseren Leistungen bestätigen konnten. Auch unter COVID-19 Einfluss galt es, das Netzwerk in Richtung Süditalien auszubauen. Die Ausweitung des Netzes in sich entwickelnde Märkte ist für unser Team eine logische Konsequenz. Das Beispiel Südosteuropa ist dafür ein Beleg: mit der stärkeren Bündelung der Verkehrsströme auf einen Südost-Hub in Wien haben wir das Netzwerk gestärkt und einen weiteren Netzknoten erzeugt. Die sich daran anschliessenden Märkte im Balkan bis zur Türkei weiter zu entwickeln, wird künftig genauso im Fokus sein wie die im Westen sich öffnenden Chancen nach Spanien. Die Achse in Richtung Polen muss mit dem Ausbau der Seidenstrasse eine weitere Belebung erfahren. Unser Engagement als Partner des Standorts Langhrou ist hier ein Baustein, welcher der behutsamen Entwicklung auch dieses Teilmarkts dienen soll.

In Zahlen wurden im Netzwerk, welches wir unter den Namen Shuttle Net zusammenfassen, die Hauptlast mit rund 746.000 Strassensendungen bewegt; dies

sind im Vergleich zum Vorjahr nur 0,5% weniger transportierte Einheiten. Die junge Business Unit Company Shuttle, welche dedizierte massgeschneiderte Produkte anbietet, konnte ihren Fussabdruck mit rund 102.000 Sendungen ausweiten. Dies ist ein Wachstum von 7,4% im Vergleich zum Vorjahr. Unsere jüngste Einheit, das maritime Geschäft, schloss im Vergleich zum Vorjahr mit -0,7% ab und erreichte ein Volumen in Strassensendungen von rund 256.000 Einheiten. In der Summe haben wir ein weiteres Mal die 1-Millionen-Grenze mit 1.015.000 Strassensendungen erreicht und sind stolz, dass wir dem Markt wieder ein Rückgrat sein durften.

Die Aufgaben für das laufende Jahr sind klar und schnell umrissen: 1. Stop the bleeding, und 2. Be prepared. Gemeinsam mit dem Management-Team haben wir uns einen strikten Sparkurs auferlegt und folgen diesem bis weit in dieses Jahr hinein. Es bleibt abzuwarten, wie sich die weiteren COVID-19 Wellen auf die logistische Vernetzung des Kontinents auswirken und inwieweit wir dann mit Fingerspitzengefühl antworten müssen. Dies ist aber nur eine Seite der Arbeit und stellt das Tagesgeschäft dar. Die Planung für 2022 erfolgt jetzt, bereits im März müssen Trassen mit neuen Parametern bestellt werden. Die Hupac hat im Jahr 2020 die Vorbereitungen getroffen, um die nun vor uns liegenden Jahre zurückgehender Abgeltungen stabil zu bewältigen. Die 100%ige Öffnung der NEAT ergibt für den Markt eine Megachance, ohne Vorbereitung ist sie aber nichts wert. Wenn wir im Sektor "Eisenbahn" produzieren wie in den letzten 50 Jahren, wird dies nicht funktionieren. Die Schweiz ist nun vorbereitet auf schwerere (mehr als 1600 t), längere (bis 740 m) und höhere (P400) Züge. Dies müssen wir uns mit allen unseren Eisenbahnpartnern vergegenwärtigen: nur gemeinsam sind wir stark. Die noch zu realisierende Verlagerung auf das Eisenbahnsystem von 300.000 alpenquerenden Lkw ist uns Ansporn genug, im Segment der Trailerverkehre sichere und nachhaltige Produkte anzubieten. Dies ist alles nur mit starken Partnern zu schaffen. Performance wird ein Schlüssel sein, um unsere Vorbereitung auch in die Umsetzung zu bringen. Hier sind keine grossen Worte oder Marketingkampagnen wichtig, sondern schlicht: Taten.

Das 2020 liegt hinter uns und es war fordernd und teilweise auch ernüchternd. Die Hupac wäre aber nichts ohne ihre Kunden, ihre Aktionäre, ihre Dienstleistungspartner und ohne jeden einzelnen unserer Mitarbeitenden. Allen zusammen 1000 grazie.

Michail Stahlhut
CEO





Das Corona-Jahr 2020 im Rückblick

21.
Februar

In Codogno bei Piacenza wird der erste Coronavirus-Fall bekannt, der nicht auf eine Ansteckung in China zurückzuführen ist. Die Pandemie ist in Europa angekommen.

24.
Februar

Hupac beruft die erste Krisensitzung ein und definiert die Leitlinien des Krisenmanagements:

- > Mitarbeitermanagement "no risk"
- > Terminalbetrieb "contactless"
- > Notfallmanagement "ready for the challenge".

Noch am selben Tag werden Kunden und Partner verständigt.

2.
März

Die Hupac Niederlassungen bereiten sich europaweit auf die Umsetzung der definierten Schutzmassnahmen vor.

9.
März

Italien ruft den landesweiten Lockdown aus. Hupac erhöht die Frequenz der Züge, um der starken Nachfrage nach sicheren Transporten im Italienverkehr zu entsprechen. "We keep intermodal running" ist die Botschaft an die europäische Logistik.

10.
März

Hupac lanciert einen Offenen Brief der Bahnbranche, um die strategische Bedeutung des kontaktfreien Kombinierten Verkehrs hervorzuheben. Freie Fahrt für den Schienengüterverkehr, offene Terminals und europäische Koordination sind Voraussetzungen für den sicheren Transport von lebensnotwendigen Gütern.

April

Lockdowns und Unterbrechungen der Lieferketten führen zu einem massiven Rückgang der Verkehrsvolumen. In zahlreichen Ländern nimmt Hupac Kurzarbeit in Anspruch.

Mai

Die erste Pandemiewelle ebbt ab, ein Teil der Mitarbeitenden kehrt in Rotation aus dem Homeoffice ins Büro zurück. Operativ haben sich die Prozesse eingespielt. "Welcome to the new normal" lautet nun das Motto.

Juni

Unter rigorosen Sicherheitsvorkehrungen wird im Headoffice die Stabübergabe von Beni Kunz an Michail Stahlhut als neuen CEO der Hupac Gruppe gefeiert.

"We keep inter



25.
Februar

Das Personal in Chiasso und Busto wird in parallele Gruppen aufgeteilt, die mit dem erforderlichen Abstand und ohne Kontakt untereinander arbeiten. Ein Drittel des Personals geht ins Homeoffice.

28.
Februar

Der Terminal Busto Arsizio-Gallarate ist auf kontaktfreien Betrieb umgestellt mit digitalisiertem Check-in, geregelter Zugang zur Wahrung der Abstandsregeln, Trennglas an den Schaltern, Verteilung von Schutzmasken und Desinfektionsmitteln. Zur Sicherung der Betriebskontinuität liegen Notfallpläne für die Verfügbarkeit von Bahntraktion und Umschlagkapazitäten in den Schubladen.

16.
März

Das Headoffice-Personal arbeitet bis auf wenige Service-Funktionen vollständig im Homeoffice. Alle Mitarbeitenden sind mit Internettelefonie, Videoconferencing und dezentralem Dokumentenzugriff ausgestattet.

Ende
März

Der Terminalbetrieb "Contactless" ist in den Terminals Busto Arsizio-Gallarate, Piacenza und Pordenone lückenlos umgesetzt; die Kunden sind sensibilisiert. Hupac engagiert sich europaweit in Arbeitsgruppen, um die in Italien gesammelten Erfahrungen des kontaktfreien Terminalmanagements zu vermitteln.

Oktober

Hupac bereitet sich auf die zweite Welle vor. Rund 75% des Personals arbeitet im Homeoffice.

November

Die Auslastung im Netzwerk der Hupac verbessert sich spürbar; die Nachfrage stabilisiert sich. Hupac kehrt zur vollen Arbeitszeit zurück.

Dezember // // //

Hupac hat im Corona-Jahr 2020 die Mitarbeitenden wirkungsvoll geschützt, das Netzwerk zu jeder Zeit vollständig aufrechterhalten und die Systemrelevanz des kombinierten Verkehrs unter Beweis gestellt. In diesem Sinne eine positive Bilanz – trotz des unvermeidlichen finanziellen Verlusts.

modal running"

STRATEGIE

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.





HUPAC

DEN HARTOGH
LOGISTICS

EXFU 876164 D
AMKD

EXSIF
EXPERIENCE
EXCELLENCE
EFFICIENCY

WABU 574008 D
AMKD

HOYER
International Logistics

GROUP

HON

UBC
LUGK

Umwelt & Klima

Einsatz für das Klima

Der Kombinierte Verkehr ist das bevorzugte System für umweltgerechte Gütertransporte. Hupac sieht ihre Aufgabe darin, der Logistikbranche ein zuverlässiges, wettbewerbsfähiges Netzwerk für den 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.

Positiver Footprint

Das Verkehrsnetz der Hupac Intermodal hat im vergangenen Jahr 1,2 Mio. Tonnen CO₂ im Vergleich zum reinen Strassentransport eingespart. Damit senkt Hupac die Umweltbelastung des Güterverkehrs um knapp 90% bezogen auf die CO₂-Emissionen. Die Berechnungen basieren auf dem System Ecotransit.

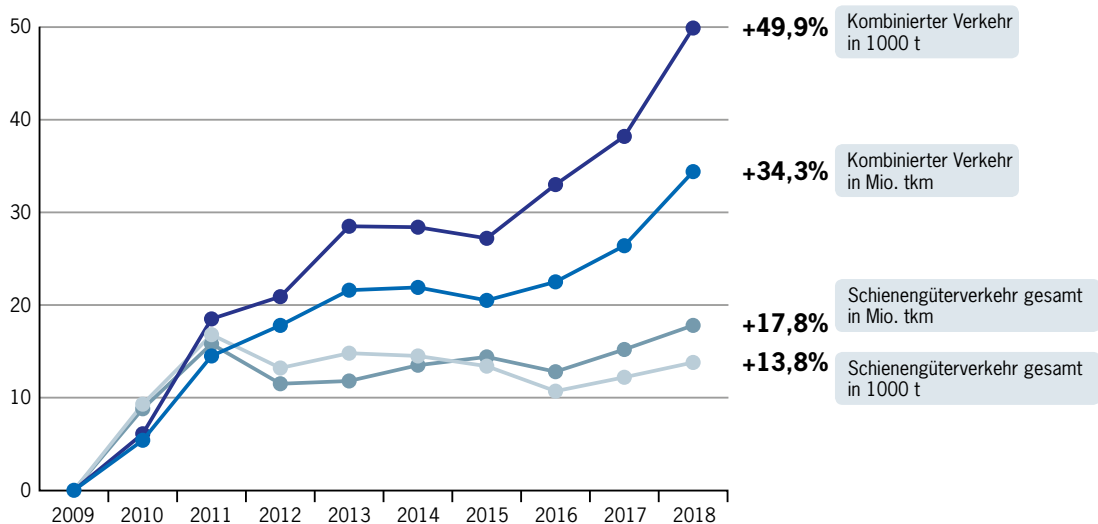
Auch die Energieeffizienz ist ein wichtiges Argument für die Umweltbilanz des Kombinierten Verkehrs. Im vergangenen Jahr betrug die Einsparungen im Netzwerk der Hupac Intermodal rund 13,1 Milliarden Megajoule im Vergleich zum

reinen Strassentransport. Das entspricht einem Reduktionseffekt von knapp 75%.

Im Berichtsjahr konnte die Tochtergesellschaft ERS Railways eine bahnbrechende Umwelleistung ankündigen. Per Jahresende stellte der Traktionspartner BoxXpress auf zertifizierten Ökostrom aus 100% Wasserkraft um. Das komplette Verkehrsnetz der ERS Railways mit Seehafen-Hinterlandverkehren ab Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam ist somit seit Anfang 2021 emissionsfrei und klimaneutral.

Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

in % gegenüber dem Basisjahr 2009



Source: Report on Combined Transport in Europe, 2020, UIC/UIRR

Aktive Unterstützung der Schweizer Verlagerungspolitik

Im Jahr 2020 erzielte Hupac ein Transportvolumen von 538.104 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.

Unabhängig von den gegenwärtigen, coronabedingten Unsicherheiten ist die Unternehmensstrategie der Hupac auf Wachstum im Alpen transit durch die Schweiz ausgelegt. Die Ende 2020 erfolgte Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors erschliesst das enorme Verlagerungspotenzial der grossvolumigen Sattelaufleger. Die Bereitstellung von wettbewerbsfähigen Produkten für dieses Segment steht im Fokus der Angebotspolitik.

Green Deal setzt ehrgeizige Ziele

Der 2019 präsentierte Green Deal der EU-Kommission rückt die Themen Mobilitätswende und Energiepolitik in den Mittelpunkt. Die Ziele sind ehrgeizig: bis 2050 soll Europa klimaneutral sein. Einen massgeblichen Beitrag zur Zielerreichung muss der Transportsektor leisten, der heute 25% der Treibhausgasemissionen verantwortet.

Der Kombinierte Verkehr mit seiner intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist dazu prädestiniert, künftig eine zentrale Rolle für den Null-Emissions-Güterverkehr zu spielen. Hupac richtet ihre Wachstumsstrategie entsprechend aus und leistet einen aktiven Beitrag zur Entwicklung der erforderlichen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Achtsamkeit für die Umwelt

Die Berücksichtigung der Umweltaspekte ist eine täglich gelebte Realität bei Hupac. Eine verbesserte Nutzung der Zugskapazität – und folglich eine Verringerung der Umweltbelastung – verspricht das Projekt SPEAK, welches 2020 weitere 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.

Das Corona-Jahr 2020 hat eine Reihe von umweltschonenden Praktiken beschleunigt. Dazu gehören papierlose Prozesse sowie Homeoffice und Videoconferencing zur Senkung der Umweltbelastung durch den Personenverkehr.

Umwelleistungen 2020



Reiner Strassenverkehr



Verkehr der Hupac Intermodal

CO₂-Emissionen
Tonnen in 1000

1.292



141

Energieverbrauch
Mia. Megajoule

17,8



4,7

Strategische Stossrichtungen

Eigenes Rollmaterial schafft Unabhängigkeit

Ende 2020 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 7.740 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 6,1% gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand betrug 14,5%.

Im Berichtsjahr wurden 33 Wagen Typ T3000 an die Hupac AG ausgeliefert; weitere 17 Wagen folgten im ersten Quartal 2021. Die Auslieferung von 100 sechsachsigen 90-Fuss-Containertragwagen wurde auf 2021 verschoben.

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, Pordenone und Piacenza sicher. Ausserdem traktioniert das Unternehmen den Shuttlezug Busto ↔ Bologna und führt Leerwagentransporte zwischen Busto Arsizio und den Werkstätten in Norditalien durch.

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

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.

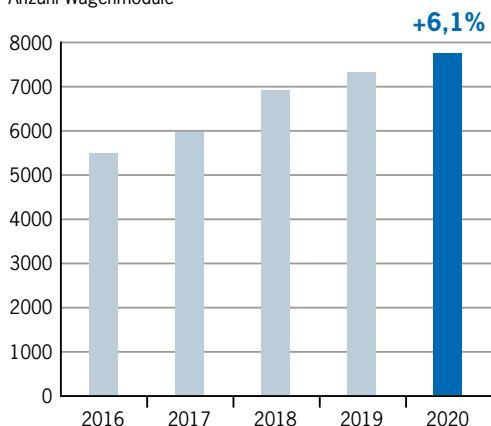
Zu den Hauptfrachtführern der Hupac Intermodal gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo Internatio-

nal, DB Cargo AG, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE, Railtraxx, Rail Cargo Hungaria, Metrans, Foxrail und GTS.

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

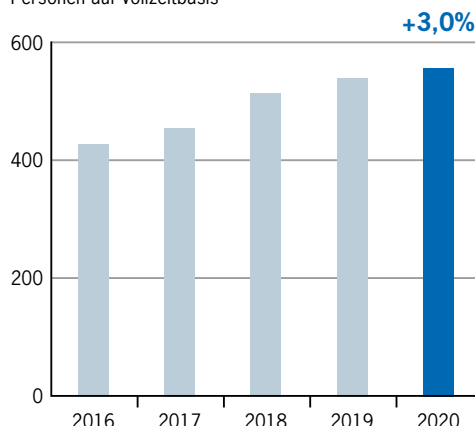
Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Mitarbeitende

Personen auf Vollzeitbasis



Starker Footprint im Terminalbereich

Auch im Terminalbereich musste Hupac coronabedingt die Investitionstätigkeit drosseln. Im Terminal Brwinów bei Warschau wurde der Baubeginn um rund ein Jahr auf März 2021 verschoben. Die Inbetriebnahme der Anlage im ersten Ausbauschnitt ist für den Herbst 2022 geplant.

Eine Verlängerung der Bauzeit wurde auch für das Terminalprojekt Piacenza in Zusammenarbeit mit Mercitalia Logistics vereinbart. Während die Vorbereitungsarbeiten im März 2020 abgeschlossen wurden, kann die eigentliche Bautätigkeit erst Mitte 2021 aufgenommen werden. Der Baubeginn für das Projekt Milano Smistamento-Segrate ist ebenfalls für Mitte 2021 geplant. Das Terminalprojekt Brescia befindet sich noch in der Vorbereitungsphase.

Von strategischer Bedeutung ist der Ausbau des Terminals Busto Arsizio-Gallarate. Im Juni 2020

setzte das Engineering Team der Hupac ein digitales Stellwerk in Betrieb. Das computergestützte System verwaltet alle Züge, die in den Terminal einfahren und in Richtung Bahnhof Gallarate verlassen. Die neue Technologie ermöglicht die Anpassung der bestehenden Übergabegleise sowie eine Verlängerung der Fahrbahnen auf 740 Meter. Die entsprechenden Bauarbeiten wurden im Dezember 2020 zeitgleich zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors durch die Schweiz abgeschlossen.

Interessante Entwicklungen verzeichnen wir auch im Terminal Novara. Hupac hat 2019 die Mehrheit der Terminalgesellschaft CIM Centro Intermodale SpA übernommen. Nun soll der Terminal mit leistungsfähigen Portalkränen und 740 Meter langen Gleismodulen ausgestattet werden. Die Planungsarbeiten sind im Juni des Berichtsjahres gestartet.

Terminals der Hupac Gruppe

- Terminalbetrieb
- Minderheitsbeteiligung
- Terminalprojekt





Grosse Fortschritte in der digitalen Transformation

Mit der digitalen Transformation der Geschäftsprozesse stärkt Hupac die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs. Im Januar wurde den Kunden der "Train Radar" über die Plattform WOLF zur Verfügung gestellt. Das Tool enthält Echtzeit-Zuglaufinformationen basierend auf den Daten der Bahnpartner, der Terminals und der auf den Zügen der Hupac installierten GPS-Einheiten. Für den Terminal Busto Arsizio-Gallarate ist die geschätzte Abholzeit (ETP Estimated Time of Pick-up) abrufbar. Rund 40% der Kunden nutzen den Train Radar täglich.

Im Januar des vergangenen Jahres wurde der Terminal Pordenone mit der innovativen Terminalbetriebssoftware WOLF TOS ausgestattet. Die Basis für das Modul, welches Terminalprozesse, Containerdepot und Maritimverkehre verwaltet, ist das Datenaustauschsystem EDIGES für die lückenlose Integration aller Prozessbeteiligten. Im laufenden Jahr wird der Terminal Piacenza auf WOLF TOS umgestellt.

Bedeutende Entwicklungen sind auch für das Datenaustauschsystem EDIGES zu verzeichnen. Der 2005 von Hupac entwickelte Standard für den Datenaustausch im Kombinierten Verkehr ist mittlerweile zu einem europaweiten Industriestandard avanciert. Das 2019 von Hupac, Kombiverkehr und Mercitalia Intermodal gegründete EDIGES-Konsortium hat die Aufgabe, das System weiter zu entwickeln und die Verbreitung bei Transportunternehmen, Kombi-Operateuren, Bahnen und Terminals zu unterstützen. Im Berichtsjahr wurde eine neue Version EDIGES 4.0 lanciert. Sie deckt weitere Geschäftspro-

zesse wie Vor- und Nachlauf, Fahrpläne, Terminalslots, ETA und ETP ab. Rund 50 Terminals in Europa haben auf EDIGES umgestellt. Bei Hupac Intermodal werden 55% der Buchungen über EDIGES abgewickelt; im Berichtsjahr wurden etwa 8 Millionen EDIGES-Daten ausgetauscht.

EDIGES ist auch das Datenaustausch-Protokoll im Projekt KV4.0. Bei dem vom deutschen Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur finanzierten Projekt entwickelt eine Reihe von Projektpartnern entlang der gesamten Prozesskette einen Hub für den Datenaustausch im Kombinierten Verkehr. Im Berichtsjahr wurde der Demonstrator erfolgreich entwickelt. Im laufenden Jahr wird eine Betreibergesellschaft gegründet, an der sich Hupac aktiv beteiligen wird, um die Weiterentwicklung und die Verbreitung des Systems als offene Plattform zu unterstützen.

Weitere Fortschritte wurden auch bei der Digitalisierung der Buchungsprozesse erzielt. Ende 2020 wurde das Modul "Loading Preview" in den Testbetrieb gegeben. Mit einem Vorlauf von 4 bis 6 Stunden erhalten die Kunden eine Benachrichtigung, auf welchen Zug mit welcher Abfahrtszeit ihre Ladeeinheit eingeplant ist – ein weiterer Schritt für eine verbesserte Supply-Chain-Sichtbarkeit.

Aufgrund von COVID-19 beschleunigte Hupac die Einführung von Videokonferenz- und Remote-Office-Systemen, um den Mitarbeitenden die Arbeit im Homeoffice zu ermöglichen. So konnte der Arbeitsplatz virtuell nachgebildet und der volle Betrieb der Serviceleistungen aufrechterhalten werden.

Highlights 2020



Januar

Hupac lanciert den "Train Radar" für Echtzeit-Sendungsverfolgung und Angabe der voraussichtlichen Abholzeit im Terminal Busto Arsizio-Gallarate



Januar

Im Terminal Pordenone wird die WOLF TOS Software für die koordinierte Abwicklung aller terminalbezogenen Prozesse eingeführt.



Februar

Übernahme der Mehrheit der Anteile an der Rail Terminal Chemelot BV, Geleen (NL)



März

Abschluss der Vorbereitungsarbeiten im Terminal Piacenza



Juni

Inbetriebnahme eines digitalen Stellwerks im Terminal Busto Arsizio-Gallarate für die Verwaltung der Zugbewegungen



November

ERS Railways kündigt an, das Netzwerk ab Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam mit 100% Ökostrom zu betreiben



November

Hupac unterstützt den Bau eines Terminals in Minsk und beteiligt sich an der Eurasian Rail Gateway CJSC



Dezember

Stärkung des Produktionsteams in Chiasso mit Aufstellung von dedizierten Teams für den Einsatz 24/7/365

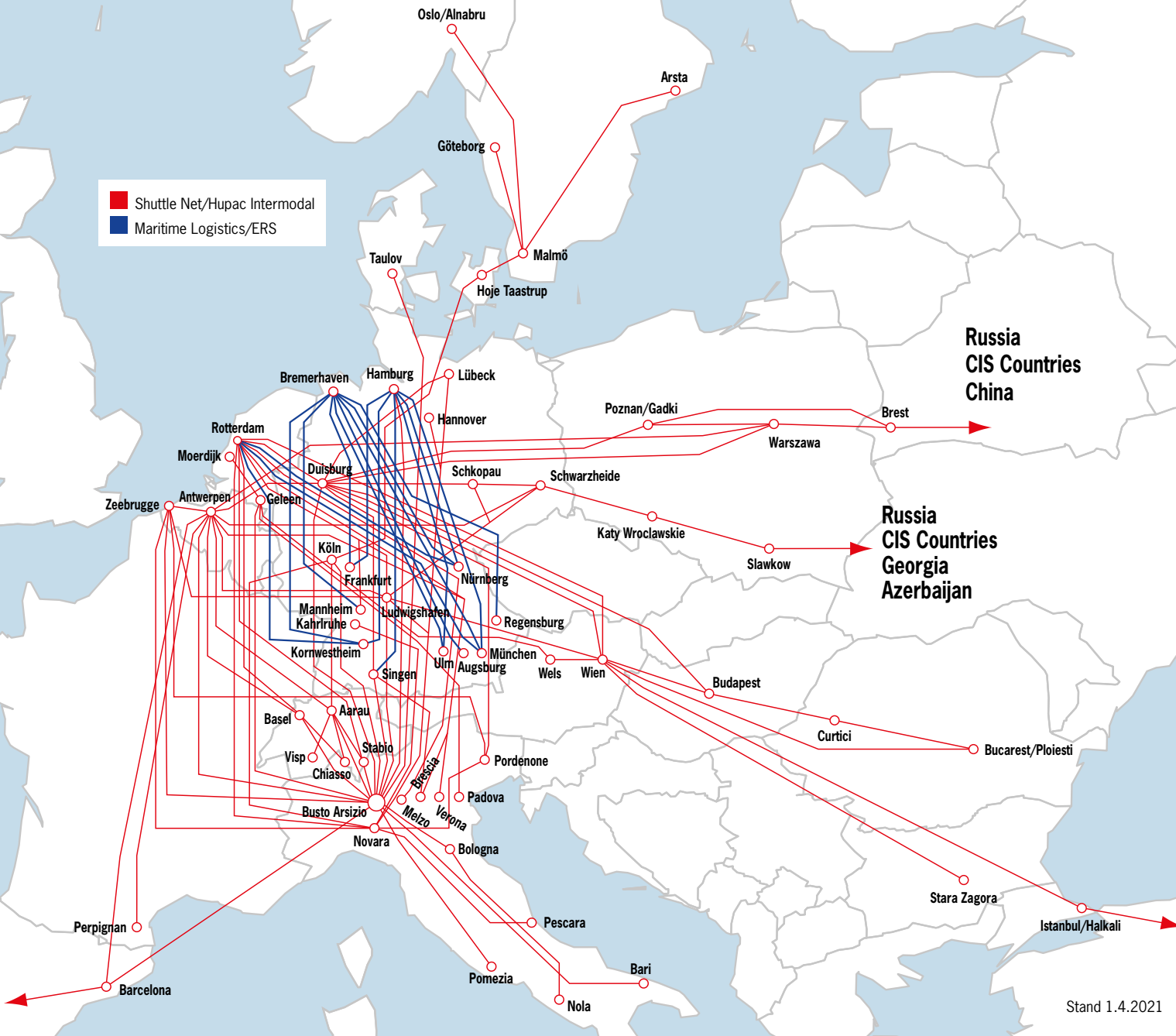


Dezember

Abschluss der Bauarbeiten im Terminal Busto Arsizio-Gallarate für den Verkehr von 740 Meter langen Zügen

Verkehrsentwicklung

- Shuttle Net/Hupac Intermodal
- Maritime Logistics/ERS



1 Million verlagerte Strassensendungen

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe 1.014.686 Strassensendungen bzw. 1.913.000 TEU auf der Schiene. Dies entspricht einem geringfügigen Rückgang von 0,9% gegenüber dem Vorjahr. Massgebliche Einflussfaktoren waren der Einbruch des Maritimverkehrs aus Übersee und der Wirtschaftslockdown in Europa als direkte Folge der COVID-19-Pandemie im ersten Halbjahr. In der zweiten Jahreshälfte erholte sich die Verkehrsnachfrage, so dass per Jahresende das Niveau des Vorjahres erreicht werden konnte.

Die Folgen der Corona-Krise schlugen sich insbesondere im transalpinen Verkehr durch die Schweiz nieder. Im Zeitraum April-Juni sank die Nachfrage spürbar; dennoch hielt Hupac ihr Netzwerk aufrecht und leistete somit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Logistik von lebenswichtigen Gütern. In der zweiten Jahreshälfte kehrten die Volumina auf das Vorjahresniveau zurück. Bei einem Gesamtvolumen von 538.104 Strassensendungen (-2,3%) konnte das Gap der Krisenmonate jedoch nicht vollständig kompensiert werden.

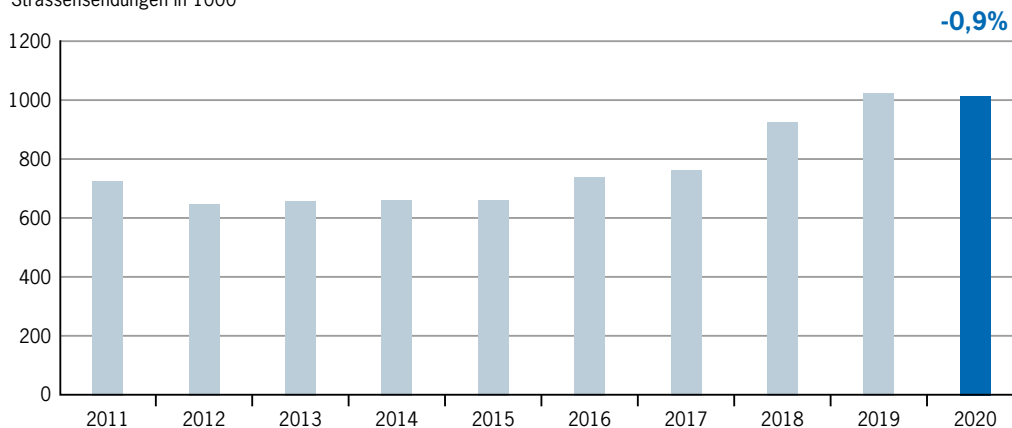
Im Alpen transit durch Österreich blieb das Verkehrsvolumen mit einem kleinen Zuwachs von 0,4% stabil. Der transalpine Verkehr via Frankreich verzeichnete dagegen eine interessante Entwicklung von +33% dank der Aufnahme von Neuverkehren. Insgesamt betrug das Volumen der beiden Segmente 42.549 Strassensendungen (+3,7%).

Auch der nicht-transalpine Verkehr schloss das Jahr 2020 mit einem kleinen Wachstum von 0,5% auf 434.033 Strassensendungen ab. Während sich der Verkehr nach Ost- und Südost-Europa positiv entwickelte, waren andere Segmente wie der maritime Hinterlandverkehr ab den Nordseehäfen stärker durch den COVID-Effekt geprägt.

Prinzipiell steht das Netzwerk der Hupac Gruppe kontinentalen und maritimen Verkehren gleichermaßen offen. Einschränkungen bei der Wagentypologie gibt es auf Relationen, die ausschliesslich für den containerisierten Hinterlandverkehr ab den Seehäfen betrieben werden. Dies ist bei den Verkehren der ERS Railways ab Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam der Fall. Ein Netzwerk für Maritimverkehre ab den ligurischen Häfen in Italien ist im Aufbau.

Verkehrsvolumen

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 Sattelaufleger oder zwei Wechselbrücken von 7,82 Meter Länge oder ein schwergewichtiger Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container.

Leistungsangebot

Shuttle Net Europe

Die Business Unit Shuttle Net betreibt ein europaweites Netzwerk mit Schwerpunkt Kontinentalverkehr. Die enge Vernetzung und die hohe Abfahrtsfrequenz schaffen Mehrwert für die Kunden.

Maritime Logistics

Im Segment des maritimen Hinterlandverkehrs betreibt die ERS Railways ein dichtes Netzwerk ab 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

Die Business Unit Terminalmanagement betreibt Umschlaganlagen an zentralen europäischen Standorten. Der Fokus liegt auf Effizienz, Kundenservice und Sicherheit.

Shuttle Net auf Expansionskurs

Trotz Pandemie und intensiver Bautätigkeit auf der Nord-Süd-Achse konnte sich der Geschäftsbereich Shuttle Net weiterentwickeln und verschiedene Projekte für Neuverkehre umsetzen. Im Mittelpunkt stand der Ausbau des Angebots für P400-Trailer. Im Januar wurde das süditalienische Pescara via Novara CIM an das europäische Netzwerk angebunden; im September folgte Bari. Im März erschloss Hupac den Markt für P400-Trailer im Spanienverkehr und realisierte erste Probetransporte auf der Achse Perpignan ⇌ Köln mit Weiterfahrtmöglichkeit nach Skandinavien. Durch den im April eingeführten Feederzug Moerdijk ⇌ Geleen konnte der UK-Verkehr gestärkt werden.

Auf der Ost-West-Achse stabilisierten sich die Volumen auf den im Vorjahr eingeführten Verbindungen Antwerpen ⇌ Schkopau/Schwarzheide

und Duisburg ⇌ Polen. Im Mai verkehrte ein erster Zug zwischen dem westchinesischen Xian und Warschau.

Das Segment Südosteuropa war weniger stark von der Corona-Krise betroffen. Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich erfreulich, so dass das Netzwerk weiter gestärkt werden konnte. Im September wurde die Frequenz des Shuttlezugs Rotterdam ⇌ Wien auf drei und wenige Monate später auf vier Rundläufe pro Woche erhöht. Damit steigerte Hupac die Wettbewerbsfähigkeit des Netzwerks in Südosteuropa mit zahlreichen Destinationen in Rumänien, Bulgarien, Serbien und der Türkei.

Insgesamt erzielte der Geschäftsbereich Shuttle Net ein Verkehrsvolumen von 747.510 Strassensendungen und lag damit nur knapp unter dem Vorjahresvolumen (-0,4%).

Company Shuttle: Lösung für Kunden mit Grossvolumen

Die Business Unit Company Shuttle entwickelte sich auch im Jahr 2020 dynamisch und erzielte ein Transportvolumen von 101.547 Strassensendungen (+7,4%). Das Angebot wurde der Nachfrage entsprechend mit zusätzlichen Shuttles

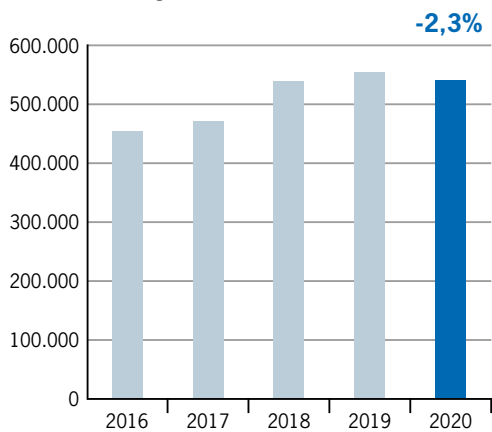
angepasst. Die Züge verkehren jeweils im Auftrag einzelner Transportunternehmen. Die Kunden übernehmen das Auslastungsrisiko und übertragen die Organisation und den Betrieb der Verkehre an Hupac als Operateur.



Verkehrsentwicklung nach Leitungsweg

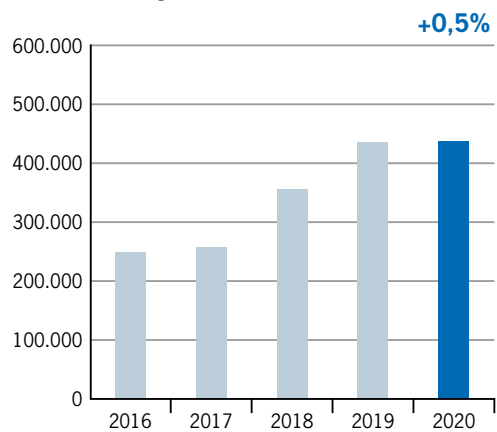
Verkehr transalpin via Schweiz

in Strassensendungen



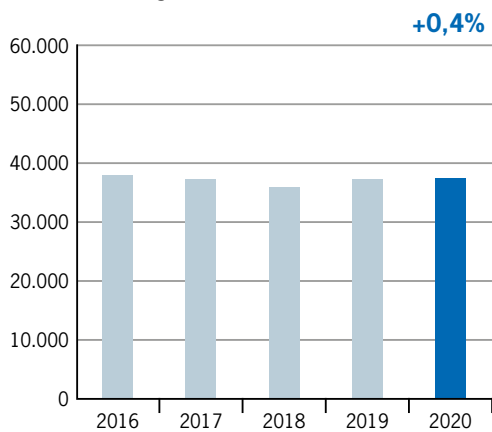
Verkehr nicht-transalpin

in Strassensendungen



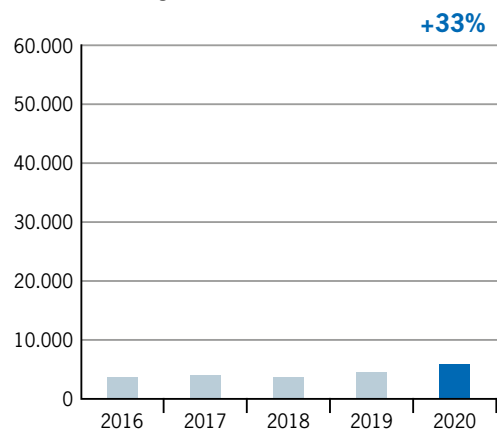
Verkehr transalpin via Österreich

in Strassensendungen



Verkehr transalpin via Frankreich

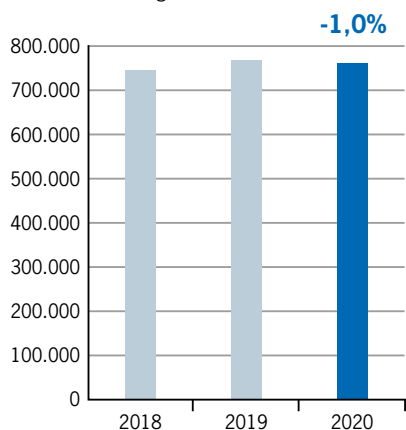
in Strassensendungen



Verkehrsentwicklung nach Segment

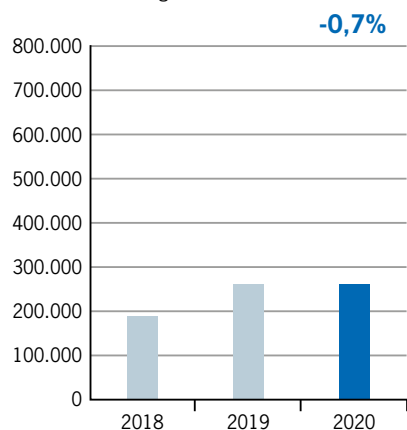
Kontinentalverkehr

in Strassensendungen



Maritimverkehr

in Strassensendungen



ERS Railways führt neue Verbindungen ein

Für die Business Unit Maritime Logistics hat ERS Railways im Berichtsjahr neue Verbindungen ab Bremerhaven eingeführt. Im April startete der Bremerhaven ⇌ Regensburg-Shuttle mit vier Abfahrten pro Woche und Richtung, im Mai folgte der Shuttle Bremerhaven ⇌ Frankfurt/Main.

Durch die starken Schwankungen im Fernostverkehr zu Jahresbeginn konnte ERS Railways das Wachstum des Vorjahres nicht halten und schloss das Berichtsjahr mit einem Verkehrsvolumen von 317.051 TEU (-2.0%) ab.

Terminals: effizienter Umschlag Strasse/Schiene

Die Hupac Gruppe betreibt neun Terminals in der Schweiz, in Italien, Deutschland, Belgien und den Niederlanden. 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, die Rail Terminal Chemelot BV für den Terminal Geleen und die Joint-Venture-Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH für den Terminal Singen.

Rund 260 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 Strassen-

fahrzeuge. Die Software Goal (Global Oriented Application for Logistics) begleitet und verwaltet jedes Element des Terminalprozesses.

Auch das Terminalgeschäft der Hupac Gruppe hat im Berichtsjahr unter der Pandemie gelitten. Die Umschläge sind gesamthaft um 3% gesunken, als direkte Folge des Verkehrseinbruchs insbesondere auf der Nord-Süd-Achse mit den Zielmärkten Italien und Benelux. In der zweiten Jahreshälfte konnte das Umschlagvolumen wieder erhöht werden.

Die Terminals der Hupac Gruppe 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	Destinationen	Ladeeinheiten 2020	% 2020/2019
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m ²	12 Portalkräne 1 Mobilkran	13 x 540-760 m	33	Deutschland, Schweiz, Italien, Spanien, Niederlande, Belgien, Dänemark	410.161	-2%
Piacenza	45.000 m ²	5 Mobilkräne	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italien, Deutschland, Belgien, Polen, Rumänien	94.390	-9%
Pordenone	100.000 m ²	3 Mobilkräne	4 x 750-800 m	8	Italien, Deutschland, Belgien	8.514	+232%
Chiasso	7.000 m ²	1 Mobilkran	1 x 300 m	2	Schweiz	9.091	+13%
Aarau	33.000 m ²	3 Mobilkräne	4 x 300 m 1 x 200 m	6	Deutschland, Italien, Belgien, Schweiz	45.582	-9%
Basel Wolf	17.000 m ²	3 Mobilkräne	1 x 380 m	3	Niederlande, Belgien, Schweiz	30.096	-12%
Singen	50.000 m ²	2 Portalkräne 1 Mobilkran	4 x 650 m	8	Deutschland, Italien	67.182	-14%
Antwerp HTA	53.000 m ²	3 Portalkräne	5 x 620 m	10	Italien, Schweiz	74.413	-9%
Geleen	65.000 m ²	1 Portalkran	2 x 660 m 1 x 700 m	6	Italien, Niederlande, UK, Österreich, Ungarn, Rumänien, Türkei	37.040	+56%
						776.469	-3%

Highlights 2020



Januar

Hupac nimmt den Shuttle Novara ⇌ Pescara für P400-Transporte in ihr Netzwerk auf. Die anfänglichen fünf Rundläufe werden im Juli auf sechs erhöht



März

Erste Probetransporte für Reefer-Einheiten auf der Achse Perpignan ⇌ Köln



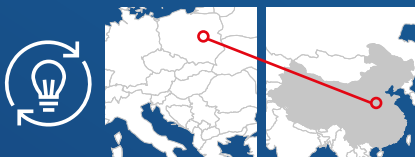
April

ERS lanciert den Bremerhaven ⇌ Regensburg Shuttle mit vier Abfahrten pro Woche und Richtung



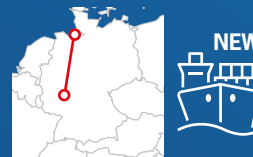
April

Der dreimal wöchentlich verkehrende Zug Moerdijk ⇌ Geleen stärkt die Anbindung von UK an das Netzwerk der Hupac



April

Erster Zug Xian ⇌ Warschau



Mai

Ausbau des Netzwerks ab Bremerhaven mit einem neuen Zug der ERS nach Frankfurt/Main



September

Stärkung der Verkehrsachse Rotterdam ⇌ Wien/Budapest/Istanbul mit drei und anschliessend vier Rundläufen pro Woche



September

Einführung einer Shuttleverbindung Novara ⇌ Bari für P400-Transporte

LAGEBERICHT





Geschäftsentwicklung

Das Geschäftsjahr 2020 war ein äusserst anspruchsvolles Jahr, das auch finanziell stark von der Pandemie geprägt wurde. Die deutlichen Verkehrseinbrüche und Verluste im zweiten Quartal konnten im Jahresverlauf nicht mehr ausgeglichen werden, obwohl die Volumenkurve ab dem dritten Quartal bis Jahresende kontinuierlich zu legte. Dies ist insbesondere der Tatsache zu verdanken, dass der intermodale Verkehr in dieser ausserordentlichen Zeit weitere Vorteile gegenüber dem Strassenverkehr aufzeigte und sich die Volumen in der Folge schnell stabilisierten. Die Auslastung im Frühling war jedoch so stark gesunken, dass die negativen Finanzergebnisse dieser Zeitperiode auf Gesamtjahresbasis zum ersten negativen Gruppenergebnis der Unternehmensgeschichte führten. Unter Berücksichtigung der schwierigen Umstände und dynamischen Schwankungen ist das Ergebnis dennoch besser ausgefallen als ursprünglich erwartet.

Nach der erstmalig vollständigen Konsolidierung der ERS Railways GmbH im Jahr 2019 kam es im abgeschlossenen Geschäftsjahr zu keinen wesentlichen Strukturveränderungen oder Akquisitionen.

Die transportierten Mengen sanken aufgrund der Pandemie gegenüber Vorjahr um 0,9%. Der Umsatzrückgang auf CHF 596,8 Mio. fiel mit -2,3% etwas deutlicher aus, was insbesondere auf die negative Entwicklung beim Währungspaar EUR/CHF zurückzuführen ist.

Die Betriebsbeiträge für den Alpen transit durch die Schweiz sind im Berichtsjahr planmässig um 2,4% gesunken. Eine zusätzliche Unterstützung zur Abfederung der COVID-19 Folgen im Umfang von zirka CHF 2,0 Mio. kompensierten teilweise den Effekt.

Die Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen konnten aufgrund der operativen Heraus-

forderungen und ungenügenden Auslastung nicht proportional gesenkt werden und beliefen sich auf CHF 557,3 Mio. Sie blieben mit -0,7% trotz Umsatzrückgang beinahe unverändert und waren Hauptursache für den Jahresverlust. Der Bruttogewinn hat dann auch entsprechend deutlich mit -10,0% auf CHF 111,3 Mio. nachgegeben.

Bei den indirekten Kosten konnte aufgrund von eingeschränkten Reisebedingungen und Kostenanstrengungen 3,6% gespart werden. Die Position "Abschreibungen und Rückstellungen" wurde insbesondere aufgrund des zurückgefahrenen Investitionsprogramms um 18% reduziert. Die Ergebnisse der assoziierten Unternehmen waren um rund CHF 0,2 Mio. schlechter ausgefallen als im Vorjahr, blieben aber ergebnisneutral.

Somit ist das ordentliche Betriebsergebnis gegenüber Vorjahr von CHF 6,0 Mio. auf CHF -3,3 Mio. gefallen.

Erhöhte Bankdarlehen zur Finanzierung von Investitionen und zusätzlicher Liquiditätssicherung haben zu einem um CHF 0,3 Mio. leicht höheren Finanzaufwand geführt. Die Währungsverluste sind dieses Jahr mit CHF 0,4 Mio. geringer ausgefallen.

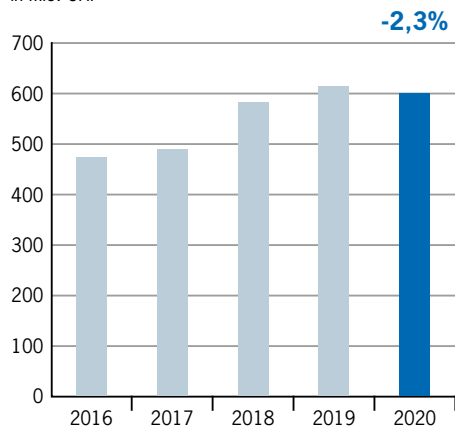
Durch die Veräusserung von nicht betriebsnotwendigem Anlagevermögen und einem ausserordentlichen Erfolg, der um CHF 1,5 Mio. höher ausfiel als im Vorjahr, konnte das Nettoergebnis noch leicht verbessert werden. Es fiel mit CHF -2,5 Mio. zwar schlecht, den Umständen entsprechend aber besser als erwartet aus.

Der EBITDA hingegen blieb mit -4,3% und CHF 53,1 Mio. relativ stabil. Die Sachinvestitionen bewegten sich aufgrund mehrjähriger Projekte auf einem hohen Niveau von CHF 43,4 Mio.; sie konnten im Vergleich zu den CHF 72,7 Mio. im Vorjahr deutlich gesenkt, im Wesentlichen aber nur verzögert werden.

Beträge in 1000 CHF	2020	2019	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	596.808	611.148	-2,3
Andere Erlöse	71.742	73.768	-2,7
Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen	557.279	561.331	-0,7
Bruttogewinn	111.271	123.585	-10,0
Jahresergebnis der Gruppe	-2.515	5.126	n/a
EBITDA	53.063	55.442	-4,3

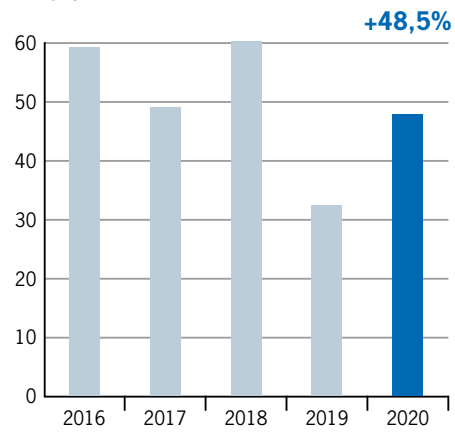
Jahresumsatz

in Mio. CHF



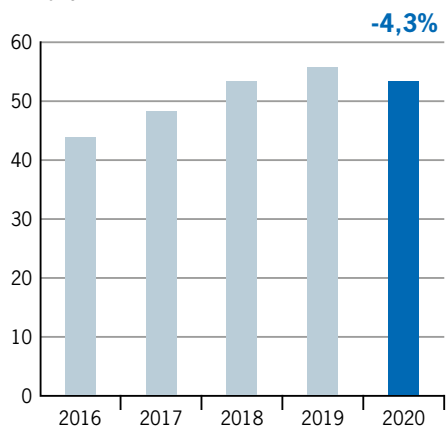
Operativer Cash Flow

in Mio. CHF



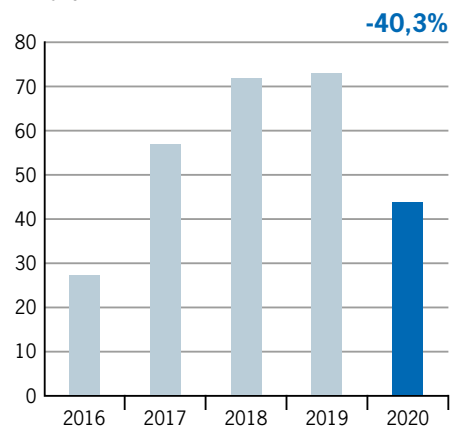
EBITDA

in Mio. CHF



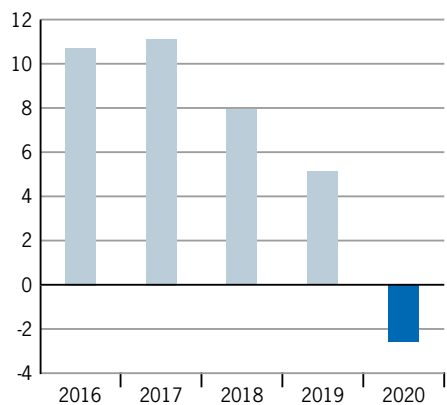
Investitionen in Sachanlagen

in Mio. CHF



Jahresergebnis

in Mio. CHF



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 2020 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 43,3 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 1,0 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 2020 gegenüber 2019 um 2,4% gesunken. Aufgrund einer Corona-Sonderhilfe von CHF 160 pro Zug im Zeitraum April bis Dezember verbuchten wir einen zusätzlichen Ertrag von rund CHF 2,0 Mio.

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

Beträge in 1000 CHF

Jahre	2020	2021-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2041	2020-2041 Total
Darlehensrückzahlungen	1.477	3.588 - 3.588	2.544 - 2.544	1.551 - 2.108	65 - 1.470	43.283
Zinsen	185	47 - 186	4 - 29			950
Total	1.662	3.635 - 3.774	2.548 - 2.573	1.551 - 2.108	65 - 1.470	44.233

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 logistischen 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 hält die Hupac Gruppe seit Juni 2018 eine 47% Beteiligung an dem Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Die in Hamburg ansässige Gesellschaft verfügt über 37 Lokomotiven und rund 1300 Containertragwagen und erbringt Transporte zwischen den deutschen und niederländischen 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%.

RALpin 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 RALpin 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 420 Niederflurwagen an die RALpin.

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.

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 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 25 Züge wöchentlich über diesen Terminal, unter anderem für die Verkehre nach Polen, Österreich und Ungarn.

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 48 Züge pro Woche über den Combinant Terminal ab.

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 109 Abfahrten pro Woche über den RSC 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 90 Züge der Hupac über den Terminal Novara.

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.

Risikobeurteilung

Hupac führt regelmässig eine Risikoanalyse durch, um Gefahren ex ante zu erkennen, eine korrekte Risikobewertung vorzunehmen und geeignete Minderungsmaßnahmen umzusetzen. Das Ziel ist es, die Gruppe vor wirtschaftlichen Verlusten, der Nichtbeachtung von Vorschriften, betrieblichen Sicherheitsproblemen, Ereignissen mit Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden, Währungsrisiken, Cyberfällen und anderen kritischen Themen zu schützen. An der Risikobeurteilung sind Abteilungsleiter, Filialleiter und alle Mitarbeitende beteiligt. Ein regelmässiger Bericht wird dem Verwaltungsrat vorgelegt.

Im Jahr 2020 hat Hupac ein neues Enterprise Risk Management (ERM) eingeführt. Es umfasst alle Aktivitäten der Gruppe und ermöglicht es, Risiken kontinuierlich über die gesamte Organisation hinweg zu analysieren. Zu diesem Zweck werden zusätzliche KPIs mit Schwellenwerten für die Risikokontrolle definiert und Trends in den verschiedenen Geschäftsbereichen überwacht.

Im ERM werden Risiken nicht nur als kritische und negative Aspekte betrachtet, sondern auch auf ihre positive Bedeutung hin durchleuchtet. Dadurch können innerhalb der Organisation alle Möglichkeiten identifiziert werden, um Verluste zu minimieren und Chancen zu maximieren, in einer Logik der langfristigen Rendite.

Mit der Einführung des ERM werden alle im Konzern vorhandenen Managementsysteme im Rahmen der ISO-Normen (Qualität, Umwelt, Gesund-

heit und Sicherheit), des internen Kontrollsystems, des ECM und der Cyber-Security zusammengeführt und effektiv gesteuert. Ausserdem stellt es eine wirkungsvolle Methode zur Optimierung und Rationalisierung von Prozessen dar.

In Bezug auf das Rollmaterial sieht das ERM die Nutzung und Anwendung der Verordnung RE 402/2013 vor, welche spezielle Vorkehrungen für den sicheren Betrieb von Rollmaterial festlegt.

Das Sicherheitsmanagementsystem wurde ebenfalls in das ERM integriert. Das Ziel ist "null kritische Ereignisse mit Verantwortung der Hupac in den verschiedenen Tätigkeitsbereichen". Zu diesem Zweck werden Pläne und Tools für die Steuerung der wichtigsten operativen Risiken erstellt. Diese betreffen den Umschlag in den Terminals, die Bahntraktion mit Ladeeinheiten und Rollmaterial, den Gefahrgutbereich, die Bautätigkeit und die IT-Systeme.

Für die Überwachung der Prozesse werden Audits in den verschiedenen Geschäftsbereichen durchgeführt. Das Gesamtsystem wird durch das Top-Management gesteuert.

Im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung und Risikominimierung wurde im Jahr 2020 eine Analyse des bestehenden internen Kontrollsystems gestartet. Das Ziel ist es, die Effektivität des Systems vor dem Hintergrund der stetig sich verändernden Rahmenbedingungen im Bereich Organisation und Technologie sicherzustellen.



Ausblick

Krisenmanagement COVID-19

Aufgrund der Verkehrsentwicklung im ersten Quartal 2021 gehen wir davon aus, dass die Volumen ohne erneute Verschärfung der COVID-19 Krise stabil bleiben und im Jahresverlauf dank dem global erwarteten Wirtschaftsaufschwung zulegen dürften. Während die wirtschaftliche Erholung im Allgemeinen in signifikantem Umfang für die zweite Jahreshälfte erwartet wird, schliessen wir eine etwas schwächere und verzögerte Erholung als allgemein erwartet nicht aus. Insgesamt gehen wir heute für das Jahr 2021 von steigerungsfähigen Gesamtmengen im einstelligen Prozentbereich aus.

Die Mitarbeitenden von Hupac arbeiten während der COVID-19 Phase auch im Jahr 2021 überwiegend im Homeoffice. In den Terminals von Hupac sind berührungsfreie Prozesse mit konsequentem Social Distancing und zusätzlichen Hygiene- und Sicherheitsmassnahmen fest etabliert. Damit können die gesundheitlichen Risiken für unsere Mitarbeitenden und 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 4-Meter-Korridors durch die Schweiz eröffnet weitere Chancen, auf die sich Hupac systematisch vorbereitet. Das global immer weiter zunehmende Bewusstsein für Nachhaltigkeit wird weiterhin und langfristig für günstige Rahmenbedingungen sorgen.

Risiken sehen wir kurz- bis mittelfristig im Gesundheitsbereich aufgrund von COVID-19 und

den damit verbundenen wirtschaftlichen Risiken. Auch altbekannte Themen wie Protektionismus, Sanktionen oder mögliche Verwerfungen an den Finanzmärkten können jederzeit für negative Geschäftsentwicklungen sorgen. Dominierend ist aber weiterhin die Umwelt- und Klimapolitik, die eine breite Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene anstrebt. Gut möglich ist auch, dass die jüngst diskutierten Veränderungen der globalen Logistik und Supply Chain, mit partieller Rückverlagerung der Produktionsstätten nach Europa, zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten bieten. Hupac ist weiterhin gut positioniert und vorbereitet, die sich präsentierenden Marktchancen zu nutzen.



GOVERNANCE





Struktur der Hupac Gruppe

Unternehmen

Ende 2020 bestand die Hupac Gruppe aus 23 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 Februar 2020 hat Hupac die Beteiligung an der RTC Rail Terminal Chemelot erhöht und verfügt nun über 60% der Anteile. Über diesen Standort im Wirtschaftszentrum Geleen im Süden Hollands wickelt Hupac rund 30 Züge pro Woche ab, mit interessanten Wachstumspers-

pektiven für die Zukunft. Die Volumen haben im Rahmen der Erwartungen bereits zugenommen.

Durch einen Aktientransfer innerhalb der Gruppe von Combiconnect Srl im Dezember 2020 zur Hupac AG ist die Hupac AG nun einzige Aktionärin der Gesellschaft CIM Centro Interportuale Merci und hält unverändert eine Mehrheit von 67,03%. Novara ist einer der wichtigsten Terminalstandorte in Norditalien mit optimalem Anschluss an die Lötschberg/Simplon-Achse. Für die kommenden Jahre plant Hupac umfangreiche Ausbauarbeiten, um die Leistungsfähigkeit des Terminals zu erhöhen.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus sieben 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 Verwaltungsrats-

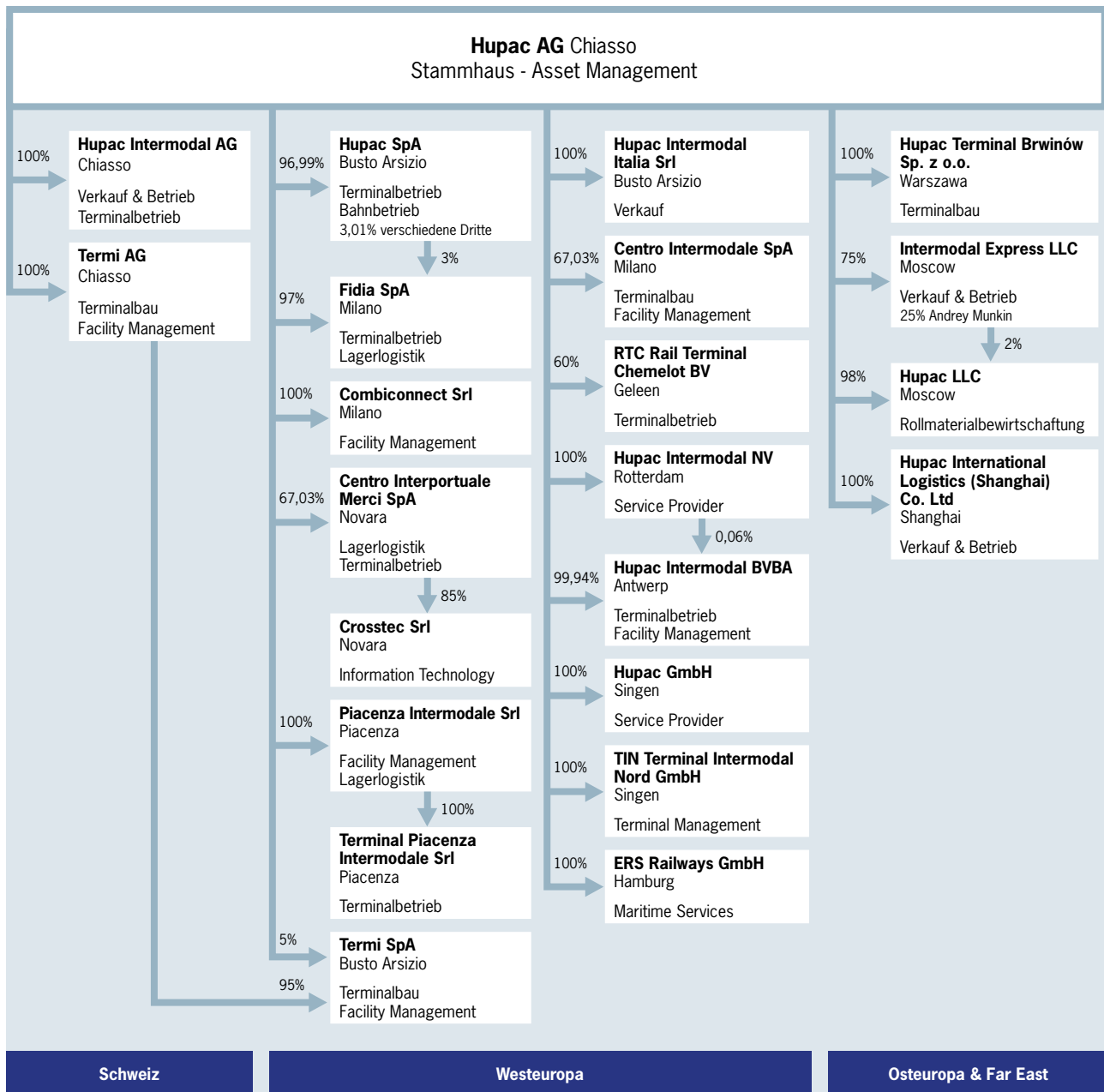
präsident und Direktor sowie der Geschäftsleitung. Dieses Reglement gilt nicht nur für das Mutterhaus, sondern in wichtigen Fragen für alle Unternehmen der Hupac Gruppe.

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.

Unternehmen der Gruppe Hupac



Stand 31.12.2020

Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	63	Präsident seit 1993	Schweiz	1987	2022
Dr. Thomas Baumgartner	66	Mitglied	Italien	1990	2022
Thomas Hoyer	70	Mitglied	Deutschland	1988	2022
Bernhard Kunz	63	Mitglied	Schweiz	2020	2022
Ing. Nicolas Perrin	61	Mitglied	Schweiz	2008	2022
Nils Planzer	49	Mitglied	Schweiz	2008	2022
Erich Staake	66	Mitglied	Deutschland	2020	2022
Jörg Berner	34	Sekretär	Schweiz	2019	2022

Stand 31.12.2020

Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

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

Stand 31.12.2020



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 RAlpin, die Terminalgesellschaften Eurogateway und Combinant, die Eisenbahnverkehrsunterneh-

men 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. Im November 2020 hat sich Hupac an der Gründung der Eurasian Rail Gateway CJSC beteiligt. Der Gesellschaftszweck ist der Bau eines Umschlagterminals im Great Stone Industrial Park bei Minsk.

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.

Im Jahr 2020 wurden die Hupac Intermodal AG und weitere Konzerngesellschaften erstmals nach ISO 45001 für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zertifiziert. Eine Reihe italie-

nischer Unternehmen, die zuvor nach OHSAS 18001 zertifiziert waren, haben ein Upgrade durchgeführt und sich ebenfalls nach ISO 45001 zertifizieren lassen.

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





HUPAC

KALTEIS

Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2020	2019
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	596 808	611 148
Andere Erlöse	71 742	73 768
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-557 279	-561 331
Bruttogewinn	111 271	123 585
Personalaufwand	-44 020	-45 645
Übriger betrieblicher Aufwand	-15 466	-16 036
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-52 179	-53 100
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	-394	8 804
Finanzertrag	375	372
Dividendenertrag	326	562
Finanzaufwand	-3 148	-2 874
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	-33	174
Währungsdifferenzen	-405	-1 026
Ordentliches Betriebsergebnis	-3 279	6 012
Betriebsfremder Ertrag	409	448
Betriebsfremder Aufwand	-910	-3
Ausserordentlicher Ertrag	6 742	1 954
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	940	452
Gewinn aus Beteiligungen	0	338
Ausserordentlicher Aufwand	-3 284	-983
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	0	-28
Auflösung Rückstellungen	25	0
Jahresergebnis vor Steuern	643	8 190
Direkte Steuern	-3 135	-3 080
Jahresergebnis	-2 492	5 110
Minderheitsanteile	-23	16
Jahresergebnis der Gruppe	-2 515	5 126

Konsolidierte Bilanz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2020	31.12.2019
AKTIVEN		
Flüssige Mittel	83 522	63 671
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	87 424	78 666
- gegenüber Dritten	69 567	65 797
- gegenüber Aktionären	17 857	12 869
Übrige kurzfristige Forderungen	12 336	9 244
- gegenüber Dritten	12 336	9 244
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	7 115	11 353
- Vorräte	3 242	3 092
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	3 873	8 261
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	25 213	30 439
Total Umlaufvermögen	215 610	193 373
Finanzanlagen	249	596
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	242	589
- Übrige Finanzanlagen	7	7
Beteiligungen	43 143	42 748
Sachanlagen	280 600	277 547
- Anlagen im Bau	15 563	15 490
- Technische Anlagen	12 661	12 326
- Rollmaterial	111 162	111 107
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	6 065	6 529
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	127 449	124 049
- Andere Sachanlagen	7 700	8 046
Immaterielle Anlagen	20 028	25 663
Latente Steuerguthaben	4 574	4 574
Total Anlagevermögen	348 594	351 128
Total Aktiven	564 204	544 501

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2020	31.12.2019
PASSIVEN		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	54 126	56 218
- gegenüber Dritten	54 050	56 030
- gegenüber Aktionären	76	188
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11 236	7 991
- gegenüber Dritten	11 236	7 991
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	7 050	6 207
- gegenüber Dritten	7 050	6 207
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	37 890	39 614
Kurzfristige Rückstellungen	212	202
Total kurzfristiges Fremdkapital	110 514	110 232
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	158 689	135 159
- gegenüber Dritten	158 689	135 159
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	48 322	48 806
- gegenüber Dritten	48 322	48 806
Langfristige Rückstellungen	128 124	125 516
Latente Steuerschulden	5 544	5 449
Total langfristiges Fremdkapital	340 679	314 930
Total Fremdkapital	451 193	425 162
Aktienkapital	20 000	20 000
Gesetzliche Kapitalreserven	18 861	18 701
Gesetzliche Gewinnreserven	55 309	54 222
Freiwillige Gewinnreserven	32 028	37 920
Umrechnungsdifferenzen	-21 272	-19 120
Eigene Aktien	-802	-1 200
Total Eigenkapital der Hupac Aktionäre	104 124	110 523
Minderheitsanteile	8 887	8 816
Total Eigenkapital	113 011	119 339
Total Passiven	564 204	544 501

Konsolidierte Geldflussrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2020	2019
Jahresergebnis der Gruppe	-2 515	5 126
Abschreibung Sachanlagen	42 577	38 565
Abschreibung immaterielle Anlagen	7 205	6 050
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	-423	-60
Veränderung Rückstellungen	2 480	4 607
Übrige nicht monetäre Transaktionen	1 233	-7
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-940	-424
Nettoergebnis aus Veräusserung von Finanzanlagen	0	-338
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	33	-174
Minderheitsanteile	198	129
Veränderung des Inventars	-141	161
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	-2 215	6 686
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	134	-28 251
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	47 626	32 070
Investition in Sachanlagen	-43 443	-45 029
Desinvestition von Sachanlagen	1 438	506
Investition in immaterielle Anlagen	-1 437	-13 013
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	18
Investition in Finanzanlagen	-1 228	-14 349
Desinvestition von Finanzanlagen	0	338
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-44 670	-71 529
Veränderung der Finanzanlagen	417	-1 262
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	17 880	44 136
Eigene Aktien	398	625
Dividenden	-1 571	-1 564
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	17 124	41 935
Veränderung	20 080	2 476
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	63 671	62 117
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	-229	-922
Flüssige Mittel am Ende der Periode	83 522	63 671

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2020

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 2020 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).

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2020	31.12.2019
Hupac AG, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal AG, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Mailand	EUR	550 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	CHF	2 000 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso: - Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Mailand	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	EUR	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	150 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Moskau	RUB	150 000 000	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
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	100,00
Unterbeteiligung der Combiconnect Srl, Mailand: - Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara ¹⁾	EUR	24 604 255	-	43,86
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara ¹⁾	EUR	24 604 255	67,03	23,17
Unterbeteiligung der CIM SpA, Novara: - Crosstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	85,00
TIN Terminal Intermodal Nord GmbH, Singen	EUR	50 000	100,00	100,00
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV, Geleen ²⁾	EUR	678 000	60,00	40,00

1) Im Jahr 2020 fand ein Verkauf der Anteile an CIM von Combiconnect an Hupac AG statt

2) Im Jahr 2019 wurde RTC nach der Equity-Methode konsolidiert, im Jahr 2020 mit dem Erwerb von weiteren 20% nach der Vollkonsolidierungsmethode

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2020	31.12.2019
Mercitalia Intermodal SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	42,00	42,00
RApin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
SBB Cargo International AG	Olten (Schweiz)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgien)	25,10	25,10
Combinant NV	Antwerpen (Belgien)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Deutschland)	50,00	50,00
Gateway Basel Nord AG	Basel (Schweiz)	24,50	24,50
boxXpress GmbH	Hamburg (Deutschland)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italien)	46,49	46,49

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
CHF/EUR	1,08216	1,08580	1,07020	1,11280
CHF/RUB	0,01174	0,01560	0,013068	0,015400
CHF/PLN	0,23471	0,25500	0,240950	0,258900
CHF/CNY	0,13470	0,13910	0,136054	0,143900

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2019	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
Umrechnungsdifferenzen				-2 069	-2 069	-128
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-83	-83	
Anpassung Eigenkapital		-559			-559	176
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			398		398	
Dividende Muttergesellschaft		-1 571			-1 571	
Konsolidierter Jahresgewinn 2020		-2 515			-2 515	23
Saldo am 31. Dezember 2020	20 000	106 198	-802	-21 272	104 124	8 887

Eigene Aktien

Namenaktien	2020	2019
Anfangsbestand per 01.01.	357	462
- Käufe	0	1
- Verkäufe	-67	-106
Endbestand per 31.12.	290	357
Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.		

	2020	2019
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	557	537

Derivate Instrumente - Stand per 31.12.2020

Beträge in CHF	Vertragsgrösse per 31.12.2020	Marktwerte per 31.12.2020	Marktwerte per 31.12.2019
Zinsswapgeschäfte			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	0	0	-40 655
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-571 008	-987 398
Total	20 000 000	-571 008	-1 028 053

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	31.12.2020	31.12.2019
Ausserordentliche Aufwände	3 284	983
Die wichtigsten Positionen sind: 2020: Auflösung von unrealisierten Aktive Rechnungsabgrenzungsposten und Steuern aus Vorjahren 2019: Rückzahlung eines Teil der für den Bau des HTA-Terminal in Antwerpen erhalten Finanzierung an BAV		
Ausserordentliche Erträge	6 742	1 954
Die wichtigsten Positionen sind: 2020: Erlöse aus der Veräusserung von Vermögenswerten aus Vorjahren und Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen und Passive Rechnungsabgrenzungsposten 2019: Auflösung der Rückstellung für Tornesch und Rückerstattung der Pönale		
Andere Angaben gemäss Gesetz		
Leasingverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten nach Bilanzstichtag	9 641	4 580
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	582	636
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellten Sicherheiten	16 859	16 909
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	80 715	71 687
Details der langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	105 936	42 357
davon Leasing	7 169	4 827
- > 5 Jahre	52 752	92 802
davon Leasing	1 335	3 133
Details von Sachanlagen		
Sachanlagen	280 600	277 547
davon Leasing	8 039	6 845
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	166	145

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung 2020

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2020 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 2020 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, 27. April 2021

Hupac AG
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 58 8558800
info.ch@hupac.com
www.hupac.com

