

Raport  
Zrównoważonego  
Rozwoju Grupy  
Kapitałowej TORPOL  
za 2017 rok

data publikacji - 23 marca 2018 roku

Poznań

List Prezesa Zarządu .....	3
1. Znaczenie zrównoważonego rozwoju dla TORPOL .....	5
1.1 Strategia społecznej odpowiedzialności.....	5
1.2 Interesariusze oraz istotne aspekty.....	6
2. Informacje korporacyjne .....	9
2.1 Organy zarządzający i nadzorujący.....	9
2.2 Akcje i akcjonariat .....	10
3. Informacje nt. działalności Grupy Kapitałowej TORPOL.....	11
3.1 Podstawowe dane finansowe .....	11
3.2 Profil działalności i rodzaj świadczonych usług .....	14
3.3 Powiązania organizacyjne i kapitałowe Grupy Kapitałowej TORPOL.....	16
3.4 Lokalizacja działalności .....	17
3.5 Opis branży i jej perspektywy.....	18
3.6 Konkurencja.....	19
3.7 Opis łańcucha wartości.....	20
3.8 Wkład w rozwój infrastruktury.....	21
3.9 Nasi Klienci .....	25
3.10 Łańcuch dostaw .....	26
3.11 Wykorzystanie środków publicznych .....	28
3.12 Jakość świadczonych usług.....	28
3.13 Prace badawczo rozwojowe .....	30
3.14 Ryzyko działalności .....	30
3.15 Przynależność do organizacji.....	32
4. Środowisko .....	32
4.1 Polityka środowiskowa .....	32
4.2 Zużywana energia.....	34
4.3 Gospodarka odpadami .....	35
4.4 Zanieczyszczenie powietrza.....	37
4.5 Wpływ na florę i faunę .....	38
4.6 Wpływ na społeczności lokalne.....	39
5. Nasza kadra .....	40
5.1 Relacje z pracownikami .....	40
5.2 Struktura zatrudnienia.....	41
5.3 Świadczenia i warunki zatrudnienia .....	43
5.4 Rozwój pracowników .....	46
5.5 Różnorodność.....	47

6.	Bezpieczeństwo pracy .....	48
7.	Relacje ze społecznościami lokalnymi .....	51
8.	Etyka .....	51
9.	Zgodność z regulacjami .....	52
10.	Informacje o raporcie .....	53
10.1	O raporcie .....	53
10.2	Tabela GRI.....	54
	Podpisy .....	57

## List Prezesa Zarządu

G4-1, G4-3

Szanowni Państwo,

Mam przyjemność przedstawić pierwszą edycję Raportu Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej TORPOL („Grupa TORPOL”, „Grupa”).

Raport ten powstał jako podsumowanie wpływu spółki TORPOL S.A. („Spółka”, „TORPOL”) na poszczególne obszary otoczenia w jakim prowadziliśmy działalność w 2017 roku.

Ubiegły rok był dla Spółki okresem istotnych zmian w obszarze realizacji postulatów zrównoważonego rozwoju. We wcześniejszych latach Grupa TORPOL prowadziła działania wpisujące się w postulat społecznej odpowiedzialności biznesu, jednak nie wszystkie te aktywności miały charakter sformalizowany, jak również nie obejmowały one pełnego spektrum zainteresowania społecznej odpowiedzialności. Działania te realizowane były w ograniczonym zakresie, w oparciu o funkcjonujące dokumenty regulujące zakres niektórych z obszarów działań społecznego zaangażowania, a także bez formalnie obowiązującej strategii oraz sprawozdawczości wykorzystującej określone wskaźniki. Do dokumentów kształtujących dotychczas ramy działania Grupy TORPOL w obszarze społecznej odpowiedzialności należały m.in. powszechnie obowiązujące regulacje prawne, wytyczne klientów czy polityki zintegrowanych systemów zarządzania.

W 2017 roku podjęliśmy działania zmierzające do usystematyzowania obszaru społecznego zaangażowania, sformalizowania i zebrania obowiązujących zasad i procedur w celu opracowania i wdrożenia polityki zrównoważonego rozwoju oraz polityki zgodności (w tym kodeksu etyki oraz polityk w obszarze HR i compliance). Ponadto, w ramach Grupy, rozpoczęliśmy działania mające na celu stworzenia formalnych podstaw dla integracji działań z obszaru społecznego zaangażowania.

Efektom powyższych działań było przyjęcie w grudniu 2017 roku Kodeksu Etyki oraz Postępowania w Biznesie TORPOL S.A. (Kodeks). Dokument ten oraz towarzyszące mu akty wykonawcze obejmujące polityki oraz wdrożone inicjatywy określają zasady, mechanizmy oraz rozwiązania urzeczywistniające politykę zrównoważonego rozwoju oraz ukierunkowują przedsiębiorstwo na kwestie praw człowieka, społeczne, środowiskowe, a także kanony ładu korporacyjnego, w tym zgodność działania z przepisami prawa. Kodeks precyzuje również ramy społecznej odpowiedzialności biznesu i inicjatywy podejmowane w tym obszarze oraz stanowi pewnego rodzaju konstytucję Spółki, w oparciu o którą wprowadzane są dalsze akty wykonawcze oraz inicjatywy.

Niniejsze sprawozdanie podsumowuje naszą działalność w obszarze odpowiedzialności społecznej w ubiegłym roku. Tym samym z uwagi na przyjęcie Kodeksu z końcem ubiegłego roku realne działania związane z implementacją sformalizowanych standardów i polityk opisanych w tym Kodeksie będą realizowane już w 2018 roku. Z tego względu sprawozdawczość z implementacji Kodeksu w poszczególnych obszarach wpływu na otoczenie zostanie szczegółowo opisana w raporcie zrównoważonego rozwoju w kolejnym roku. Mając powyższe na uwadze w niniejszym raporcie

odnosimy się do naszej aktywności w 2017 roku opartej jeszcze na działaniach niesformalizowanych, u podstaw których leżały przepisy powszechnie obowiązującego prawa oraz etyka biznesowa.

W raporcie odnosimy się do wpływu TORPOL na poszczególne aspekty zrównoważonego rozwoju. Opisujemy nasz wpływ na środowisko naturalne w aspekcie zużycia energii i odpadów oraz wpływu na florę i faunę, w szczególności w lokalizacjach gdzie prowadzimy prace budowlane. Podsumowujemy nasze relacje z pracownikami, a także ze społecznościami lokalnymi. Jako podmiot, którego podstawowa działalność operacyjna obejmuje modernizację szlaków kolejowych, prezentujemy nasz bezpośredni oraz pośredni wkład w rozwój krajowej infrastruktury transportowej. Ponadto w niniejszym raporcie prezentujemy podejście TORPOL do zasad etyki oraz przestrzegania praw człowieka.

Zachęcam Państwa do zapoznania się z niniejszym Raportem jako kompleksowym źródłem wiedzy nt. działalności TORPOL w obszarze zrównoważonego rozwoju.

Z wyrazami szacunku

Grzegorz Grabowski

*Prezes Zarządu TORPOL S.A.*

## 1. Znaczenie zrównoważonego rozwoju dla TORPOL

### 1.1 Strategia społecznej odpowiedzialności

G4-1

#### Strategia społecznej odpowiedzialności w 2017 roku

W celu zapewnienia możliwości skutecznej implementacji polityk zrównoważonego rozwoju oraz społecznej odpowiedzialności biznesu postanowiliśmy o włączeniu tych zagadnień na stałe do strategii operacyjnej Spółki, dzięki czemu działania te znajdować będą oparcie w decyzjach korporacyjnych oraz zapleczu finansowym.

#### Strategia w obszarze społecznej odpowiedzialności w perspektywie do 2020 roku

TORPOL przyjmuje jako zasadę, włączanie założeń oraz planów odnośnie działań z obszaru społecznej odpowiedzialności oraz Polityk Zrównoważonego Rozwoju do strategii korporacyjnej Spółki. TORPOL identyfikuje obszary, w ramach których realizować będzie działania z obszaru polityk zrównoważonego rozwoju oraz społecznej odpowiedzialności biznesu.

TORPOL deklaruje ujęcie w strategii korporacyjnej działań w czterech obszarach społecznej odpowiedzialności:

- rynek, klient, produkt,
- miejsce pracy,
- środowisko naturalne,
- społeczeństwo.

#### Rynek, Klient, Produkt

- efektywne zarządzanie etyką i przeciwdziałaniem korupcji oraz nadużyciom, etc. (zarządzanie ryzykiem, wartości, zasady, normy zachowań),
- działanie w oparciu o ład korporacyjny i „compliance”,
- warunki współpracy i dialog z podwykonawcami i dostawcami (etyka w relacjach z dostawcami, kryteria wyboru i oceny dostawców),
- doskonalenie relacji z kluczowymi interesariuszami rynkowymi (inwestorami, klientami, administracją publiczną),
- innowacyjność, wdrażanie efektywnych rozwiązań technologicznych, wsparcie badań i rozwoju nauki,
- przejrzystość komunikacji względem rynku,
- rola i wkład firmy w rozwój systemu infrastruktury kolejowej/tramwajowej jako środka transportu przyjaznego dla środowiska, pozytywne efekty dla otoczenia (wpływ pośredni).

#### Miejsce pracy

- relacje w miejscu pracy i dialog z pracownikami,
- zapewnianie bezpieczeństwa pracowników (w tym podwykonawców),
- podnoszenie umiejętności i kompetencji pracowników oraz ich rozwój,
- zapewnienie wysoko wykwalifikowanej kadry, pozyskiwanie i utrzymanie talentów,
- dzielenie się wiedzą poprzez współpracę z uczelniami wyższymi oraz szkołami.

### Środowisko naturalne

- zarządzanie wpływem na środowisko w trakcie realizacji inwestycji,
- zarządzanie odpadami,
- zarządzanie zużyciem zasobów (woda, papier etc.),
- redukcja zużycia energii/poziomu emisji,
- edukacja środowiskowa pracowników,
- dodatkowo z perspektywy budownictwa kubaturowego – efektywność ekologiczna nieruchomości (w tym efektywność energetyczna budynków, certyfikaty).

### Społeczeństwo

- dialog wokół inwestycji, odpowiedzialne zarządzanie roszczeniami,
- działania z zakresu zaangażowania społecznego (sponsoring, wolontariat, inwestycje społeczne).

### Priorytety w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu w perspektywie do 2020 roku

obszar	cele
kadra	budowanie kultury organizacyjnej opartej o wartości spójne dla całej Grupy
	zapewnienie rozwoju, motywacji i satysfakcji pracowników na rzecz ich utrzymania i wzmocnienia efektywności
	podniesienie poziomu bezpieczeństwa w organizacji
	zaangażowanie pracowników/organizacji na rzecz działań społecznych (w tym charytatywnych)
relacje	wzmocnianie wizerunku odpowiedzialnego pracodawcy w Polsce i na rynkach międzynarodowych (w miejscach realizowanej i planowanej ekspansji)
	wzmocnienie wizerunku firmy godnej zaufania ze strony rynku kapitałowego (finansowego) i środowiska inwestorskiego
	zapewnienie transparentności i etyki prowadzenia działalności biznesowej
	odpowiedzialne budowanie partnerstw z podwykonawcami i partnerami biznesowymi dla efektywnej realizacji inwestycji
	efektywna realizacja inwestycji z poszanowaniem środowiska naturalnego i przy dialogu ze społecznością lokalną

### 1.2 Interesariusze oraz istotne aspekty

G4-18, G4-19, G4-20, G4-21, G4-24, G4-25, G4-26, G4-27

### Interesariusze

Poniżej zamieszczono informacje nt. grup interesariuszy, z którymi Grupa TORPOL uznaje relacje za istotne wraz ze wskazaniem kluczowych narzędzi dialogu.

Interesariusze		formy komunikacji
Interesariusze wewnętrzni	władze	<ul style="list-style-type: none"> <li>– raporty sprawozdawczości zarządczej</li> <li>– cykliczne spotkania bezpośrednie</li> <li>– posiedzenia Zarządu oraz Rady Nadzorczej</li> <li>– komunikacja korporacyjna</li> </ul>
	pracownicy	<ul style="list-style-type: none"> <li>– spotkania integracyjne</li> <li>– bezpośrednie spotkania</li> <li>– komunikacja korporacyjna</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– kontakt z przedstawicielami pracowników</li> <li>– raporty bieżące i okresowe</li> <li>– szkolenia</li> <li>– badanie satysfakcji</li> </ul>
	spółki wchodzące w skład Grupy TORPOL	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bezpośrednie spotkania</li> <li>– informacje przekazywane na potrzeby konsolidacji wyników finansowych</li> <li>– posiedzenia organów spółek zależnych</li> <li>– komunikacja korporacyjna</li> </ul>
Potencjalni pracownicy	studenci/uczniowie	<ul style="list-style-type: none"> <li>– udział w Targach Pracy</li> <li>– program praktyk (stała współpraca z Politechniką Poznańską) strona internetowa</li> <li>– spotkania bezpośrednie</li> </ul>
	inni potencjalni pracownicy	<ul style="list-style-type: none"> <li>– działania w zakresie rozwoju szkolnictwa zawodowego</li> <li>– procesy rekrutacyjne</li> <li>– strona internetowa</li> </ul>
Klienci	odbiorcy usług (w szczególności PKP PLK S.A. oraz podmioty zarządzające infrastrukturą tramwajową)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bezpośrednie spotkania związane z realizacją prac budowlanych oraz serwisem gwarancyjnym</li> <li>– kontakt telefoniczny, mailowy, korespondencyjny</li> <li>– badanie satysfakcji;</li> <li>– raporty bieżące i okresowe oraz publikacje w mediach</li> <li>– udział w imprezach branżowych</li> </ul>
Dostawcy	dostawcy towarów i materiałów	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bezpośrednie spotkania</li> <li>– kontakt telefoniczny, mailowy, korespondencyjny</li> </ul>
	podwykonawcy	<ul style="list-style-type: none"> <li>– raporty bieżące i okresowe oraz publikacje w mediach</li> <li>– udział w imprezach branżowych</li> <li>– inne formy komunikacji na odległość</li> </ul>
Społeczeństwo	społeczności lokalne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bezpośrednie spotkania informacyjne poprzedzające rozpoczęcie realizacji inwestycji</li> <li>– komunikaty na placach budowy</li> <li>– strona internetowa oraz komunikacja w mediach</li> </ul>
	organizacje i stowarzyszenia	<ul style="list-style-type: none"> <li>– aktywne uczestnictwo</li> <li>– bezpośrednie spotkania</li> </ul>
Środowisko	podmioty związane z ochroną środowiska naturalnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>– raporty i sprawozdania dotyczące wpływu na środowisko</li> <li>– komunikacja w obszarze nadzoru przyrodniczego w toku inwestycji</li> <li>– spotkania bezpośrednie oraz kontakt korespondencyjny</li> </ul>
Organy administracji publicznej		<ul style="list-style-type: none"> <li>– raporty i sprawozdania</li> <li>– bezpośrednie spotkania</li> <li>– kontakt korespondencyjny</li> <li>– strona internetowa</li> </ul>
Uczestnicy rynku finansowego	inwestorzy (obecni i potencjalni), instytucje	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bezpośrednie spotkania</li> <li>– rozmowy telefoniczne, kontakt mailowy</li> </ul>



	finansowe (w tym banki oraz firmy ubezpieczeniowe);	oraz korespondencyjny – raporty bieżące i okresowe – strona internetowa – informacje prasowe
	akcjonariusze	– jw. – dodatkowo walne zgromadzenia

### Dialog z Interesariuszami

Podstawowe formy komunikacji TORPOL z jej Interesariuszami obejmują organizację spotkań bezpośrednich, kontakt mailowy, telefoniczny i korespondencyjny oraz bieżącą aktualizację strony internetowej. Budowanie pozytywnych relacji z naszymi interesariuszami może się odbywać tylko za pomocą uczciwie i rzetelnie prowadzonej polityki informacyjnej w zakresie bieżącej działalności, jak również sytuacji finansowej TORPOL oraz planów i perspektyw rynkowych Grupy. W związku z obecnością na rynku głównym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A., TORPOL przekazuje do publicznej wiadomości raporty bieżące i okresowe prezentujące aktualną sytuację operacyjną oraz finansową Grupy Kapitałowej TORPOL. Raporty te stanowią kompleksowe oraz publiczne źródło informacji nt. Grupy. TORPOL pozostaje również w bieżącym kontakcie z przedstawicielami rynku kapitałowego oraz mediów branżowych i finansowych.

W odniesieniu do inwestycji realizowanych na terenie miast, w zależności od potrzeb organizowane są spotkania z przedstawicielami społeczności lokalnych (mieszkańcami, urzędnikami) czy też regionalnymi przedstawicielami inwestorów, mające na celu głównie przybliżenie specyfiki danego kontraktu, a także sposobów rozwiązania spraw konfliktowych. Pracownicy TORPOL starają się komunikować rzetelnie i kierować interesariusza bezpośrednio do odpowiedniej osoby, w możliwie najszybszy sposób.

### Istotne aspekty

W toku prac nad przygotowaniem niniejszego raportu przeprowadzono analizy obszarów najistotniejszych z punktu faktycznego wpływu na otoczenie, relacji z interesariuszami jak również aspekty mogące rodzić istotne ryzyka o charakterze operacyjnym oraz finansowym.

W toku dialogu z naszymi Interesariuszami zidentyfikowano opisane poniżej istotne aspekty.

aspekt	istotność wewnątrz organizacji	wpływ poza organizacją	
		istotność	najważniejsi interesariusze zewnętrzni dla danego aspektu
bezpieczeństwo i higiena pracy	wysoka	wysoka	podwykonawcy, klienci, społeczeństwo
jakość i bezpieczeństwo realizowanych obiektów	wysoka	wysoka	podwykonawcy, klienci, społeczeństwo
wpływ na lokalne otoczenie	wysoka	wysoka	społeczeństwo, podmioty związane z ochroną środowiska naturalnego
relacje z pracownikami	wysoka	niska	potencjalni pracownicy
prewencja zachowań nieetycznych	wysoka	wysoka	dostawcy, klienci, społeczeństwo, akcjonariusze, instytucje finansujące, organy administracji publicznej
wpływ na środowisko naturalne w tym racjonalne korzystanie z zasobów,	wysoka	wysoka	podmioty związane z ochroną środowiska naturalnego,

ograniczenie zanieczyszczenia oraz ingerencji środowiska

społeczeństwo, organy administracji publicznej

Z uwagi na zbliżony model działania TORPOL S.A. oraz spółek zależnych prowadzących działalność operacyjną powyższe aspekty odnoszą się do wszystkich segmentów działalności Grupy oraz jej lokalizacji działalności.

#### Zasada ostrożności oraz zachowanie należytej staranności

G4-14

W relacjach z otoczeniem TORPOL działa mając na względzie, w pierwszej kolejności, bezpieczeństwo, unikanie zagrożeń i negatywnego wpływu oraz podejmowanie działań prewencyjnych. W praktyce takie podejście realizowane jest w głównej mierze dzięki stosowaniu wdrożonych Zintegrowanych Systemów Zarządzania (ZSZ). Obejmują one systemy jakości, zarządzania środowiskowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie kompleksowej realizacji obiektów budownictwa komunikacyjnego ogólnego i inżynierii lądowej oraz bezpieczeństwa w ruchu kolejowym jak również zawierają instrukcje w zakresie zachowania należytej staranności działania w poszczególnych obszarach.

Wdrażając te systemy Spółka zadeklarowała i stosuje m.in. następujące zasady:

- spełnienie wymagań ustawodawstwa i przepisów prawnych w zakresie jakości, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i higieny pracy;
- zapobieganie wypadkom przy pracy, chorobom zawodowym oraz zdarzeniom potencjalnie wypadkowym;
- zapobieganie powstawaniu zanieczyszczeń w środowisku naturalnym;
- zapewnienie zasobów i środków finansowych niezbędnych do realizacji założonych celów.

W uzupełnieniu powyższego, w oparciu o wewnętrzne regulacje (procedury, instrukcje) na każdym etapie realizacji procesów, TORPOL dąży do unikania negatywnego wpływu na otoczenie. Jeżeli uniknięcie takiego wpływu nie jest możliwe to podejmowane są działania, aby na bazie posiadanych zasobów i rozwiązań był on racjonalnie ograniczany.

## 2. Informacje korporacyjne

### 2.1 Organy zarządzający i nadzorujący

G4-34

W trakcie 2017 roku Zarząd Spółki działał w następującym składzie:

- Grzegorz Grabowski – Prezes Zarządu
- Michał Ulatowski – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Finansowych
- Krzysztof Miler – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Produkcji
- Tomasz Krupiński – Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Handlowych

Kadencja Zarządu Spółki kończy się z dniem 26 maja 2020 roku.

Na dzień 1 stycznia 2017 roku w skład Rady Nadzorczej Spółki wchodziły następujące osoby:

- Jadwiga Dyktus – Przewodnicząca Rady Nadzorczej
- Monika Domańska - Sekretarz Rady Nadzorczej
- Tadeusz Kozaczyński – Członek Rady Nadzorczej
- Jerzy Suchnicki – Członek Rady Nadzorczej.
- Jacek Srokowski– Członek Rady Nadzorczej
- Adam Pawlik – Członek Rady Nadzorczej
- Tomasz Hapunowicz– Członek Rady Nadzorczej

W dniu 28 grudnia 2017 r. do Spółki wpłynęła od Pana Jacka Srokowskiego rezygnacja z pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej Spółki z dniem 29 grudnia 2017 roku. Jednocześnie w dniu 29 grudnia 2017 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki obradujące po wznowieniu obrad, podjęło uchwałę w sprawie odwołania Pana Adama Pawlika z funkcji Członka Rady Nadzorczej Spółki. Ponadto tego samego dnia Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie podjęło uchwałę w sprawie powołania Pana Konrada Orzełowskiego na Członka Rady Nadzorczej TORPOL S.A.

Zgodnie ze złożonymi oświadczeniami Tadeusz Kozaczyński, Jerzy Suchnicki, Tomasz Hapunowicz oraz Konrad Orzełowski są niezależnymi członkami Rady Nadzorczej w rozumieniu odpowiednio art. 129 ust. 3 *Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym* oraz zasad ładu korporacyjnego ujętych w zbiorze Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2016.

W ramach Rady Nadzorczej Spółki utworzone zostały Komitet Audytu oraz Komitet Wynagrodzeń, których skład na dzień sporządzenia niniejszego Raportu przedstawia się następująco.

Komitet Audytu	Komitet Wynagrodzeń
Tadeusz Kozaczyński (przewodniczący)	Monika Domańska (przewodnicząca)
Jadwiga Dyktus	Tomasz Hapunowicz
Jerzy Suchnicki	Jadwiga Dyktus

## 2.2 Akcje i akcjonariat

### Obecność na GPW

TORPOL S.A. jest spółką której akcje od lipca 2014 roku znajdują się w obrocie na rynku regulowanym organizowanym przez Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie S.A.

Akcje Spółki ujęte są w następujących indeksach:

- WIG
- WIG-Poland
- sWIG80
- sWIG80TR
- WIG-BUDOWNICTWO
- InvestorMS

W poniższej tabeli przedstawiono podsumowanie informacji nt. notowań akcji TORPOL w obrocie na GPW.

dane		2017
liczba akcji w obrocie (szt.)		22 970 000
kurs	na początek okresu	11,38 zł
	na koniec okresu	7,90 zł
kapitalizacja	na początek okresu	261,4 mln zł
	na koniec okresu	181,5 mln zł

### Struktura akcjonariatu

G4-7

Do znaczących akcjonariuszy Spółki należą krajowi inwestorzy instytucjonalni. Największym akcjonariuszem Spółki jest Towarzystwo Finansowe Silesia sp. z o.o., które jest podmiotem w 100% kontrolowanym przez Skarb Państwa.

Poniżej zaprezentowano strukturę akcjonariatu na koniec 2017 roku oraz na dzień sporządzenia niniejszego Raportu.

Akcjonariusz	liczba akcji	liczba głosów	% udział w k. zakładowym /głosach
TF Silesia sp. z o.o.	8 728 600	8 728 600	38,00%
Nationale Nederlanden OFE	2 200 000	2 200 000	9,58%
PKO TFI S.A.	1 973 000	1 973 000	8,59%
Pozostali (free float)	10 068 400	10 068 400	43,83%
<b>RAZEM</b>	<b>22 970 000</b>	<b>22 970 000</b>	<b>100,00%</b>

## 3. Informacje nt. działalności Grupy Kapitałowej TORPOL

### 3.1 Podstawowe dane finansowe

G4-9, G4-EC1

#### Majątek oraz źródła finansowania

	31 grudnia 2017 (tys. zł)	31 grudnia 2016 (tys. zł)	Zmiana (tys. zł)	Zmiana (%)
Aktywa razem	790 445	680 857	109 588	16,1%
Rzeczowe aktywa trwałe	118 039	106 725	11 314	10,6%
Aktywa obrotowe	636 620	513 129	123 491	24,1%
Zobowiązania długoterminowe	62 851	93 875	-31 024	-33,1%
Zobowiązania krótkoterminowe	546 119	368 970	177 149	48,0%
Kapitał własny	181 475	218 012	-36 537	-16,8%

Na koniec 2017 roku suma bilansowa Grupy osiągnęła wartość 79,4 mln zł i była wyższa o 16,1% w stosunku do stanu na koniec 2016 roku (680,9 mln zł). Struktura bilansu jest prawidłowa, typowa dla profilu działalności Grupy opartej na realizacji długoterminowych kontraktów budowlanych.

Wśród aktywów trwałych największą pozycję stanowią rzeczowe aktywa trwałe o wartości 118 mln zł (wobec 106,7 mln zł według stanu na koniec 2016 roku), które stanowią 76,2% udziału w aktywach trwałych (wobec 63,6% udziału według stanu na koniec 2016 roku). Ich wzrost w okresie sprawozdawczym wynika z realizowanych w Grupie inwestycji rzeczowych (rozwój parku maszynowego).

Aktywa obrotowe na koniec 2017 roku stanowiły 80,4% wartości bilansowej (wobec 75,4% według stanu na koniec 2016 roku). Wartość aktywów obrotowych wyniosła 636,6 mln zł, co stanowi wzrost w stosunku do stanu na koniec 2016 roku o 123,5 mln zł.

Udział kapitału własnego w sumie bilansowej na koniec 2017 roku wyniósł 23% - co stanowi spadek o 36,5mln zł (-16,8% rdr.), co jest spowodowane odniesioną stratą w roku obrotowym oraz wypłaconą dywidendą. Wartość kapitału własnego na koniec okresu sprawozdawczego wyniosła 181,5 mln zł wobec 218 mln zł na koniec 2016 roku.

Wartość zobowiązań długoterminowych Grupy dotyczy przede wszystkim zobowiązań finansowych z tytułu transakcji leasingu finansowego (62,1 mln zł na koniec 2017 wobec 53,2 mln zł na koniec 2016 roku) dotyczących dokonywanych inwestycji w rozwój i modernizację parku maszynowego Grupy. Istotny spadek zobowiązań długoterminowych wynika z dokonanego przedterminowego wykupu obligacji długoterminowych w czerwcu 2017 roku w wys. 40 mln zł.

Wartość zobowiązań krótkoterminowych na koniec 2017 roku istotnie wzrosła i wyniosła 546,1 mln zł (wzrost o 177,1 mln zł, tj. o 48% rdr.). Najistotniejszą pozycję zobowiązań krótkoterminowych stanowią pozostałe zobowiązania niefinansowe (239,7 mln zł na koniec 2017 roku) z tytułu otrzymanych zaliczek na poczet realizacji kontraktów oraz zobowiązania z tytułu dostaw i usług, które na koniec 2017 roku wyniosły 220 mln zł, co wynika z rozpoczęcia realizacji kontraktów z posiadanego portfela zamówień Grupy.

### Bezpośrednia wartość ekonomiczna

	2017 (tys. zł)	2016 (tys. zł)	Zmiana (tys. zł)
I. przychody ze sprzedaży usług	748 112	767 426	-19 314
II. przychody ze sprzedaży towarów i produktów	4 049	2 726	1 323
III. pozostałe przychody operacyjne	1 210	1 186	24
IV. przychody finansowe	3 645	3 291	354
<b>V. Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona (I+II+III+IV)</b>	<b>757 016</b>	<b>774 629</b>	<b>-17 613</b>
VI. koszt własny sprzedaży	739 451	725 922	13 529
VII. koszty sprzedaży	535	961	-426
VIII. koszty ogólnego zarządu	26 193	25 886	307
IX. pozostałe koszty operacyjne	500	738	-238
X. płatności na rzecz inwestorów, w tym:	13 766	20 106	-6 340
• dywidenda	10 107	15 849	-5 742

	• odsetki	3 659	4 257	-598
XI.	Koszty działalności tj. wartość ekonomiczna podzielona (VI+VII+VIII+IX+X) w tym:	780 445	773 613	6 832
	- wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	79 277	86 045	-6 768
	- inwestycje społeczne	45	49	-4
XIII.	Wartość ekonomiczna zatrzymana tj. bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona pomniejszona o podzieloną wartość ekonomiczną (V-XI)	-23 429	1 016	-24 445

Poziom przychodów netto ze sprzedaży Grupy zdeterminowany jest niską aktywnością PKP PLK w latach 2015-2016 w prowadzeniu postępowań przetargowych z nowej perspektywy. Wzrost aktywności nastąpił w II połowie 2016 roku i w 2017 roku, w którym Grupa TORPOL zbudowała rekordowy portfel zamówień o wartości ponad 3,0 mld zł netto. Mimo niewielkiego spadku przychodów ze sprzedaży netto w 2017 roku rdr., koszt własny sprzedaży nieznacznie wzrósł, co jest spowodowane trudną sytuacją rynkową wynikającą z dużej presji cenowej przy postępowaniach przetargowych w 2016 roku. Ponadto duże znaczenie dla wyników finansowych Grupy miała sytuacja na rynku norweskim, gdzie niska aktywność norweskich zamawiających oraz realizacja nierentownego kontraktu w Oslo uniemożliwiła spółce Torpol Norge zbudowanie rentownego portfela zamówień i osiągnięcie progu rentowności. W kolejnych okresach Emitent oczekuje konsekwentnego wzrostu średniego poziomu rentowności portfela zamówień do ok. 4-5% wraz z rosnącym tempem realizacji inwestycji kolejowych na rynku w Polsce. Ponadto na rynku norweskim Emitent nadal oczekuje pojawienia się istotnych przetargów kolejowych organizowanych przez Bane NOR.

Koszty sprzedaży oraz koszty ogólnego zarządu łącznie w 2017 roku pozostały na tym samym poziomie, mimo istotnego wzrostu zatrudnienia i presji na wynagrodzenia, co jest skutkiem efektywnych działań optymalizacyjnych w organizacji spółek z Grupy.

Saldo pozostałej działalności operacyjnej było dodatnie (+0,7 mln zł w 2017 roku wobec +0,4 mln zł w 2016 roku) i nie wpłynęło istotnie na podstawową działalność Grupy.

Strata operacyjna w 2017 roku wyniosła -13,3 mln zł w okresie sprawozdawczym wobec zysku w wysokości ok. 17,8 mln zł w 2016 roku.

Wynik na działalności finansowej w 2017 roku wyniósł -2,1 mln zł (przy stracie -3,3 mln zł w 2016 roku), co wynika głównie z niższych kosztów odsetkowych oraz rozwiązanej rezerwy na odsetki z tytułu zakończonego postępowania sądowego i zawartej ugody z jednym z byłych kontrahentów.

Strata brutto Grupy w 2017 roku wyniosła 15,4 mln zł, co oznacza spadek o 30 mln zł w porównaniu do 2016 roku (zysk w wysokości 14,6 mln zł). Strata netto Grupy wyniosła 26,8 mln zł, co oznacza spadek o 36,9 mln zł w stosunku do 2016 roku (10,1 mln zł).

### 3.2 Profil działalności i rodzaj świadczonych usług

G4-4

Głównym obszarem działalności Grupy TORPOL jest kompleksowa budowa i modernizacja infrastruktury szynowej. Od ponad ćwierć wieku TORPOL modernizuje szlaki i linie kolejowe dostosowując ich jakość i parametry do wymogów stawianych przez unijne i międzynarodowe przepisy o ruchu kolejowym. Jesteśmy jednym z liderów polskiego rynku budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej.

W ramach swojej działalności świadczymy również usługi z zakresu budowy, modernizacji i remontów sieci elektroenergetycznych napowietrznych i kablowych, sygnalizacji świetlnej sterowania ruchem drogowym, oświetlenia ulicznego oraz sieci telekomunikacyjnych, a także usług projektowych dotyczących inwestycji komunikacyjnych transportu szynowego i drogowego. Nasza baza sprzętowa posiada szeroki wachlarz kilkudziesięciu specjalistycznych maszyn i urządzeń, które umożliwiają realizację większości prac w oparciu o własne zaplecze techniczne. Spółka posiada również certyfikat przewoźnika kolejowego uprawniający do samodzielnego prowadzenia transportu kolejowego.

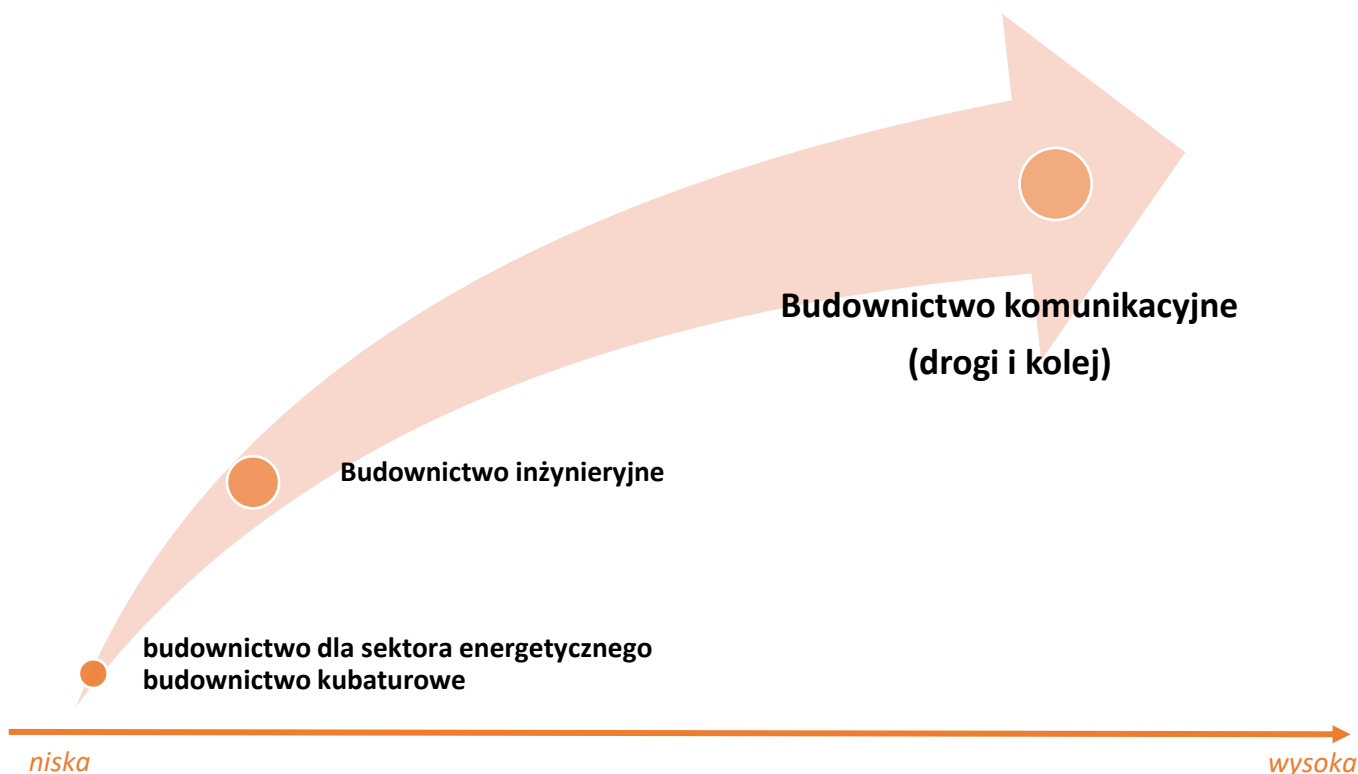
Nasze najważniejsze realizacje obejmują m.in. przebudowę polskiej części paneuropejskich korytarzy transportowych E20, E30, E65 i E75, jak również budowę linii tramwajowych na terenie Gdańska, Olsztyna i Poznania. Jako lider konsorcjum wybudowaliśmy najnowocześniejszy i największy w Polsce multimodalny dworzec Łódź Fabryczna.

W maju 2015 roku, obok norweskiego oddziału Spółki założonego w 2010 roku, utworzyliśmy spółkę prawa norweskiego. Do jej zadań należy realizacja kontraktów z dziedziny budownictwa komunikacyjnego na terenie Skandynawii. Spółka ta dotychczas zrealizowała w Norwegii projekty o łącznej równowartości kilkudziesięciu milionów złotych, do których należą m.in. budowa lekkiej kolei w Bergen, czy też przebudowy tras tramwajowych w Oslo. Oprócz tego monitorujemy również rynek bałkański – w 2016 roku utworzyliśmy spółkę zależną w Chorwacji.

Kolejną operacyjną spółką zależną tj. TORPOL Oil&Gas Sp. z o.o. (TOG) tworzą inżynierowie z wieloletnim doświadczeniem zdobywanym przy projektach wykonywanych dla spółek z grupy kapitałowej PGNiG oraz Gaz-System S.A. Poprzez ten podmiot posiadamy kompetencje w obszarze projektowania i kompleksowej realizacji budowy instalacji do oczyszczania i uzdatniania ropy naftowej i gazu ziemnego, a także budownictwa przemysłowego, głównie dla branż energetycznej, petrochemicznej i chemicznej. Firma zatrudnia pełne spektrum pracowników, co pozwala na samodzielną realizację całego procesu inwestycyjnego począwszy od koncepcji poprzez zaprojektowanie, produkcję a następnie wykonanie, budowę i rozruch, kończąc na serwisie tychże instalacji.

Kompetencje posiadane przez Grupę w obszarze świadczonych usług budowlanych są ściśle powiązane z profilem działalności.

Ekspozycję Grupy TORPOL na poszczególne obszary budownictwa prezentuje poniższa grafika.



Kompetencje Grupy TORPOL obejmują:

- projektowanie, budowę oraz modernizację torowych układów kolejowych i infrastruktury towarzyszącej;
- projektowanie, budowę i modernizację torów tramwajowych oraz sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- rewitalizację linii kolejowych;
- projektowanie dla przedsięwzięć z dziedziny budownictwa komunikacyjnego;
- budowę i modernizację sieci elektroenergetycznych, sygnalizacji sterowania ruchem;
- budowę systemów oświetlenia i sieci telekomunikacyjnych;
- budowę dróg i ulic z infrastrukturą oraz obiektów inżynieryjnych;
- projektowanie i realizację budowy instalacji do oczyszczania i uzdatniania ropy naftowej i gazu ziemnego;
- realizowane na potrzeby własne towarowe przewozy kolejowe;
- usługi budowlano – montażowe w zakresie automatyki kolejowej;
- budownictwo przemysłowe oraz budowa budynków użyteczności publicznej (dworce kolejowe).

Poniżej zamieszczono schemat, w oparciu o który realizowane są prace budowlane.

1. prace przedprojektowe (inwentaryzacja obiektów, pomiary geodezyjne, badania geotechniczne itp.)
2. wyładunki materiałów
3. zagospodarowanie placu budowy
4. roboty rozbiórkowe – demontaż istniejących torów i innej infrastruktury



5. roboty ziemne – wykop pod warstwę ochronną i projektowane odwodnienie – studnie i ciągi drenarskie, rowy boczne, układanie warstwy ochronnej
6. roboty budowlano – montażowe związane z montażem konstrukcji nawierzchni torów
7. przebudowa przejazdów kolejowych
8. roboty budowlano – montażowe związane z budową i przebudową obiektów kubaturowych i inżynierskich oraz infrastruktury technicznej niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów.

### 3.3 Powiązania organizacyjne i kapitałowe Grupy Kapitałowej TORPOL

G4-17

#### Skład Grupy Kapitałowej TORPOL

Grupa TORPOL prowadzi działalność operacyjną poprzez jednostkę dominującą TORPOL S.A. oraz spółki zależne TORPOL Norge AS oraz TORPOL Oil&Gas sp. z o.o. Niezależnie od działalności spółki zależnej na rynku norweskim, TORPOL posiada również wyodrębnioną organizacyjnie jednostkę w postaci oddziału zagranicznego TORPOL Norge NUF. Oddział TORPOL Norge NUF monitoruje sytuację oraz perspektywy rozwoju Grupy na rynku skandynawskim. Ze względu na możliwość dalszego budowania referencji bezpośrednio przez Spółkę poprzez udział w realizacji projektów inwestycyjnych w formie konsorcjum z TORPOL Norge AS, oddział TORPOL Norge NUF funkcjonuje w strukturze organizacyjnej Grupy równolegle z norweską spółką zależną. Skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej TORPOL za 2017 rok obejmowało dane finansowe wszystkich spółek zależnych od TORPOL S.A.

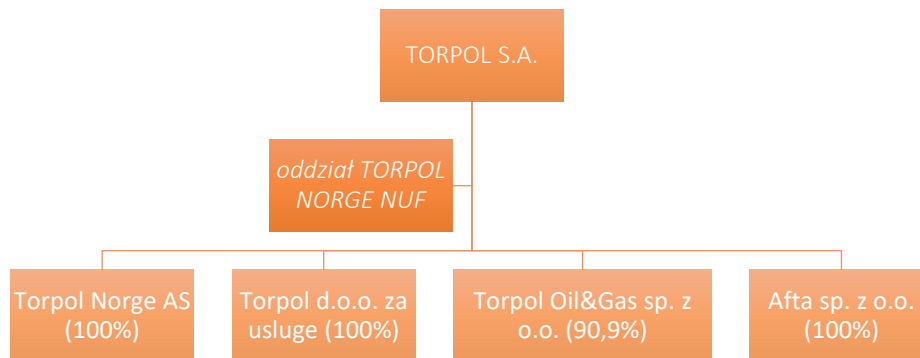
Pozostałe spółki tj. TORPOL d.o.o. za usluge z siedzibą w Zagrzebiu (Chorwacja) oraz Afta Sp. z o.o. w 2017 roku nie prowadziły istotnej działalności.

TORPOL posiada 50% udziałów w kapitale zakładowym oraz 50% głosów na zgromadzeniu wspólników w Lineal sp. z o.o. Pozostałe 50% (udziałów w kapitale zakładowym oraz głosów na zgromadzeniu wspólników) posiada spółka Feroco S.A. w upadłości likwidacyjnej z siedzibą w Poznaniu. Lineal prowadzi działalność projektową dla budownictwa kolejowego. TORPOL jest również stroną umowy spółki NLF TORPOL Astaldi spółka cywilna (NLF) z siedzibą w Łodzi. NLF jest spółką celową, która obecnie prowadzi rozliczenia i sprawy dotyczące zakończonego kontraktu „Łódź Fabryczna”. TORPOL posiada w spółce 50% udziałów, natomiast pozostałe 50% posiada spółka Astaldi S.p.A. z siedzibą w Rzymie.

Działalność operacyjna TORPOL obejmuje przychody realizowane w Polsce oraz część przychodów realizowanych w Norwegii. Łącznie TORPOL Norge odpowiada za 4,4% przychodów Grupy TORPOL w 2017 roku.

Działalność norweskiej spółki zależnej TORPOL Norge AS koncentruje się na realizacji projektów infrastrukturalnych związanych z budową lub modernizacją linii kolejowych i tramwajowych, metra, dróg, mostów i obiektów inżynierskich na rynku norweskim, z udziałem na poziomie 4,4% przychodów Grupy TORPOL w 2017 roku. Z kolei spółka TORPOL Oil&Gas specjalizująca się w projektowaniu i kompleksowej realizacji budowy instalacji do oczyszczania i uzdatniania ropy naftowej i gazu ziemnego oraz budownictwa przemysłowego, głównie dla branż energetycznej i chemicznej posiadała udział na poziomie 2,4% przychodów Grupy TORPOL w 2017 roku.

Poniżej przedstawiono schemat Grupy Kapitałowej TORPOL na dzień 31 grudnia 2017 roku oraz na dzień sporządzenia niniejszego Raportu.



### 3.4 Lokalizacja działalności

G4-5, G4-6

Grupa TORPOL prowadzi działalność operacyjną na terenie Polski oraz Norwegii. Siedziba Spółki mieści się w Poznaniu. W Kostrzynie Wielkopolskim zlokalizowane jest dodatkowe biuro, a w Koninie mieści się baza sprzętowo – transportowa prowadzona na potrzeby utrzymania parku maszynowego. Spółka zależna TOG zlokalizowana jest w Wysogotowie k. Poznania, a siedzibą spółki zależnej w Norwegii jest Oslo.

Podstawowa działalność operacyjna Grupy TORPOL opiera się na realizacji projektów infrastrukturalnych zlokalizowanych w różnych obszarach Polski oraz Norwegii.

W trakcie 2017 roku TORPOL realizował następujące istotne projekty związane z infrastrukturą kolejową.

Nazwa projektu	Lokalizacja projektu	Skala projektu (mln zł)	
LCS Konin		837,8	
E59 Leszno-Czempiń	wielkopolskie	395,0	1 232,8
I. nr 219 Szczytno-Ełk	warmińsko-mazurskie	289,5	557,1
I. nr 216 Działdowo-Olsztyn		267,6	
Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice	małopolskie	596,7	844,1
E30 Kraków Mydlniki – Kraków Gł.		247,4	
Przebudowa układu torowego Elektrowni Jaworzno III	śląskie	367,3	367,3
I. nr 31 gr. Województwa – Czeremcha – Hajnówka		173,4	
I. nr 52 Lewki – Hajnówka	podlaskie	77,1	313,4
I. nr 32 Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)		62,9	
I. nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów		190,0	
I. nr 281, 766 Oleśnica/Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	dolnośląskie	133,0	323,0
E20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I	mazowieckie	126,2	126,2
I. 18 Kutno – Toruń Główny	kujawsko-pomorskie	84,9	84,9

W Norwegii działalność w 2017 roku skupiała się na realizacji projektów tramwajowych dla norweskich gmin oraz projektów realizowanych dla Bane NOR (Norweskie Koleje Państwowe) zlokalizowanych na północy kraju.

Działalność spółki zależnej TOG obejmuje realizację prac w ramach projektów, które były zlokalizowane na terenie Polski.

### 3.5 Opis branży i jej perspektywy

Aktualnie kluczowy obszar działalności Grupy TORPOL związany jest z modernizacją infrastruktury kolejowej.

Sieć kolejowa w Polsce obejmuje obecnie ok. 19,3 tys. km linii kolejowych, z czego ok. 96% jest zarządzane przez PKP PLK – jest to trzecia co do wielkości sieć kolejowa w Europie.

Według danych PKP PLK w 2016 roku po raz kolejny nastąpił nieznaczny spadek długości eksploatowanych linii kolejowych. Na koniec 2016 roku eksploatowano w Polsce 18 427 km linii kolejowych (wobec 18 510 km na koniec 2015 roku), co stanowi 36 079 km torów (wobec 36 128 km na koniec 2015 roku). Infrastruktura kolejowa na koniec 2016 roku obejmowała m.in.:

- 27 041 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach (27 115 na koniec 2015 roku);
- 9 038 km torów stacyjnych (9 103).
- 39 571 rozjazdów (39 988);
- 25 382 obiekty inżynieryjne – mosty, wiadukty, tunele, itp. (25 303);
- 13 511 budowle- perony, wiaty, ogrodzenia, studnie, place, drogi dojazdowe (13 129).

Ponadto strategiczne położenie geograficzne Polski, czyni ją ważnym łącznikiem między wschodnią i zachodnią Europą. Linie kolejowe o kluczowym znaczeniu dla transportu międzynarodowego należą do kolejowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Na trasach TEN-T realizowane jest ok. 60% wszystkich połączeń kolejowych w Polsce. Przynależność do TEN-T oznacza podleganie wspólnej polityce unijnej, w tym nakłada obowiązek utrzymywania ww. tras w dobrym stanie technicznym. Dzięki temu trasy te mają charakter priorytetowy przy alokacji środków na modernizację. Pomimo międzynarodowego i priorytetowego charakteru znacznej części polskiej sieci dróg kolejowych, krajowa infrastruktura kolejowa jest nadal w niezadawalającym stanie technicznym.

#### Stan techniczny linii kolejowych w Polsce w latach 2010-2016 (PKP PLK)

Stan torów	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
<i>dobry</i>	55,1%	54,5%	52%	47%	43%	40%	36%
<i>dostateczny</i>	29,3%	27,2%	27%	27%	30%	32%	35%
<i>niezadawalający</i>	15,6%	18,3%	21%	26%	27%	28%	29%

Dobry stan techniczny oznacza, że parametry linii kolejowych (ilość przejazdów, dopuszczalna prędkość, itp.) były zgodne z parametrami początkowymi i linie te wymagają jedynie robót konserwacyjnych. Z kolei 29,3% linii było w stanie dostatecznym, co oznacza, że miały one obniżone parametry eksploatacyjne (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości) i wymagały oprócz robót konserwacyjnych także bieżących napraw uszkodzonych

elementów toru, aby przywrócić założone parametry eksploatacyjne. Jednocześnie 15,6% linii kolejowych miało znacznie obniżone parametry eksploatacyjne (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski) i kwalifikowało się do kompleksowych robót naprawczych, których niewykonanie w krótkim okresie może doprowadzić w ostateczności do wyłączenia linii z eksploatacji. Stan techniczny linii kolejowych ma bezpośrednie przełożenie na prędkości dopuszczalne pociągów, a tym samym na czas *przejazdu (konkurencyjność rynku pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych)*:

*Maksymalne prędkości dopuszczalne linii kolejowych w Polsce w latach 2016-2010 (PKP PLK)*

Prędkość	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
powyżej 160 km/h	11,8%	10,4%	9,5%	7,5%	7,1%	6,7%	6,0%
120-160 km/h	23,8%	21,9%	19,5%	18,0%	16,4%	14,5%	14,2%
80-120 km/h	33,8%	33,9%	35,7%	37,1%	35,9%	36,2%	36,0%
40-80 km/h	25,3%	27,4%	28,5%	30,4%	33,2%	34,7%	35,8%
poniżej 40 km/h	5,4%	6,4%	6,8%	7,0%	7,4%	8,0%	8,0%

Dopiero po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej podjęto działania na rzecz modernizacji infrastruktury kolejowej, a tym samym podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego. Opracowano plany inwestycyjne i programy rządowe mające na celu doprowadzenie infrastruktury do poziomu porównywalnego z krajami zachodnioeuropejskimi przy pomocy środków krajowych oraz dotacji z Unii Europejskiej.

### 3.6 Konkurencja

G4-S07

#### Działania w obszarze zachowań konkurencyjnych

Jednym z czynników wpływających na rozwój branży jest istnienie wolnej i swobodnej konkurencji opartej na uczciwych zasadach biznesowego współuczestnictwa. Dążymy do ekspansji rynkowej wyłącznie przy zachowaniu zasad uczciwej konkurencji i wzajemnego szacunku, w granicach i z poszanowaniem regulacji prawnych w zakresie ochrony konkurencji. Przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji jest jednym z fundamentów prawa zamówień publicznych, w ramach, których pozyskujemy kontrakty budowlane.

Niezależnie od bezpośredniego stosowania regulacji prawnych w tym obszarze Spółka w relacjach z konkurencją kieruje się m.in. następującymi wytycznymi:

- uczciwe i oparte wyłącznie na przesłankach merytorycznych konkurowanie (współzawodnictwo) na rynku,
- wyłącznie legalne sposoby i źródła pozyskiwania informacji dotyczących konkurencji (zakaz szpiegostwa przemysłowego),
- brak akceptacji do zawierania nieformalnych porozumień cenowych, czy też porozumień dotyczących podziału rynku,
- prowadzenie działalności w sposób, który nie niszczy reputacji konkurencji ani bezpośrednio czy też poprzez czarny PR.

W latach 2016-2017 nie miały miejsca incydenty z udziałem Grupy TORPOL, które byłyby związane z naruszeniem przepisów odnośnie zasad konkurencji, w tym decyzji wskazujących na udział w zachowaniach antykonkurencyjnych lub naruszających przepisy antymonopolowe.

### Podmioty konkurencyjne

Polski rynek budownictwa kolejowego charakteryzuje się wysoką konkurencyjnością. Na rynku tym działa obecnie wiele podmiotów krajowych oraz zagranicznych. Generalnie podmioty te można podzielić na cztery zasadnicze grupy:

- grupa spółek wyspecjalizowanych w robotach szynowych, w których segment robót kolejowych i tramwajowych stanowi podstawowe źródło przychodów i generowanych zysków; są to podmioty posiadające wieloletnie doświadczenie na rynku kolejowym z własnym potencjałem kadrowym i sprzętowym, systematycznie uczestniczące w postępowaniach przetargowych organizowanych przez PKP PLK; jest to bezpośrednia, najbliższa konkurencja Grupy do której zaliczane są spółki giełdowe ZUE S.A. oraz TRAKCJA PRKiI S.A.;
- koncerny ogólnobudowlane polskie i zagraniczne – to podmioty aktywne szczególnie na rynku infrastruktury drogowej, które weszły szerzej na rynek kolejowy, ze względu na planowane znaczne nakłady inwestycyjne w infrastrukturę kolejową, posiadające potencjał sprzętowy i kadrowy w Polsce, jednak nie posiadające polskich referencji kolejowych w takim zakresie, jak typowe spółki specjalizujące się w budownictwie kolejowym;
- pozostałe podmioty zagraniczne, które uczestniczą jedynie w niewielkiej, wybranej ilości postępowaniach przetargowych organizowanych przez PKP PLK - podmioty te zasadniczo nie mają własnego parku maszynowego i wykwalifikowanej kadry inżynierskiej w Polsce, a bazują na potencjale wykonawczym polskich firm, organizując się w konsorcja;
- na rynku krajowym funkcjonuje również grupa spółek zależnych PKP PLK, które otrzymują wewnątrzgrupowe zlecenia na roboty utrzymaniowe i rewitalizacyjne bezpośrednio od PKP PLK poza trybem przetargowym.

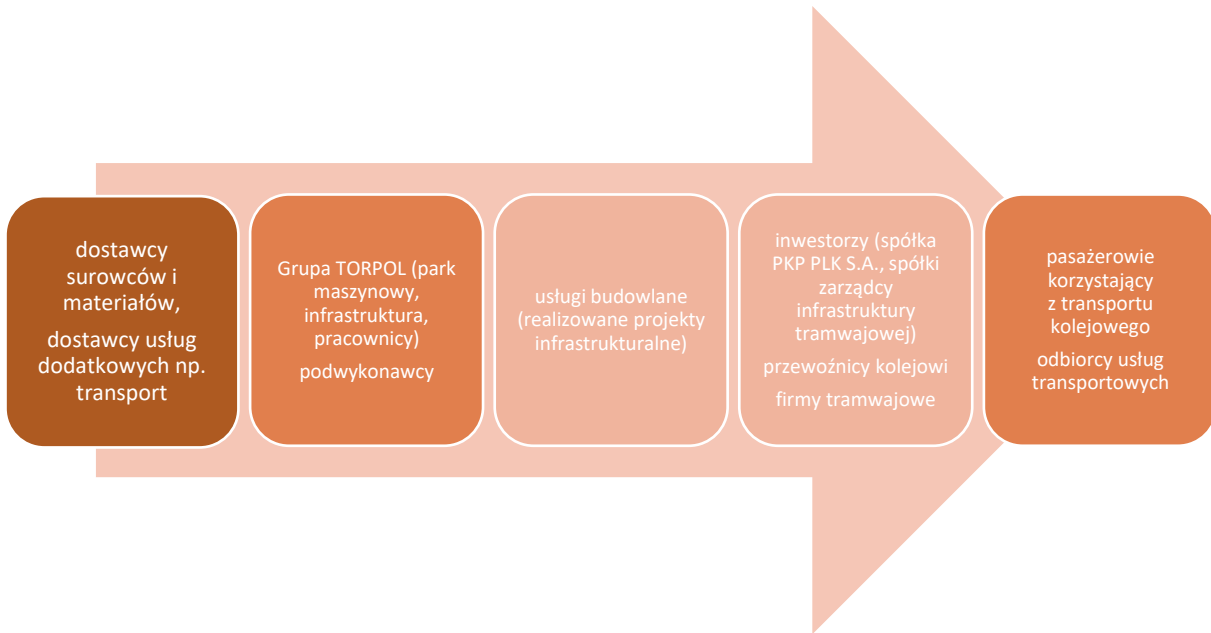
### 3.7 Opis łańcucha wartości

W toku realizacji podstawowej działalności Grupa TORPOL korzysta z sześciu rodzaju zasobów:

- finansowego,
- ludzkiego,
- organizacyjnego,
- intelektualnego,
- społecznego,
- naturalnego.

Łańcuch wartości w naszym modelu biznesowym ma wpływ na:

- dostawców materiałów, produktów i usług oraz instytucje finansujące
- podwykonawców (bezpośrednich oraz dalszych)
- inwestorów
- wszystkie osoby i podmioty korzystające z infrastruktury kolejowej.



### 3.8 Wkład w rozwój infrastruktury

G4-EC7

Podstawowa działalność Grupy TORPOL obejmuje realizację projektów infrastrukturalnych w zakresie budowy oraz modernizacji infrastruktury kolejowej. Realizowane prace mają generalnie na celu zmniejszenie czasu przejazdu przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa oraz jakości przewozów kolejowych.

W trakcie 2017 roku realizowaliśmy projekty dotyczące modernizacji i rozbudowy istniejących już linii o łącznej długości ponad 600 km. Dzięki modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych ograniczane jest wykluczenie komunikacyjne wybranych regionów Polski, czy też zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla regionów atrakcyjnych biznesowo lub turystycznie. Takim projektem jest np. modernizacja linii kolejowej Ełk – Szczytno, która znacząco przybliży komunikacyjnie region Pojezierza Mazurskiego dla centralnych oraz zachodnich województw Polski. Ponadto modernizując szlaki kolejowe wpływamy na zwiększenie atrakcyjności biznesowej poszczególnych regionów Polski, jak również zwiększamy komfort życia mieszkańców wyrażony w oszczędności czasu niezbędnego do przemieszczenia się z użyciem transportu kolejowego.

Nie do przecenienia jest również kwestia poprawy bezpieczeństwa kierowców, pasażerów i pieszych oraz ograniczenie wypadkowości na szlakach kolejowych. Realizowane projekty to nie tylko wymiana i budowa torów kolejowych, ale również modernizacja i budowa infrastruktury towarzyszącej, która zwiększa bezpieczeństwo - tak użytkowników transportu kolejowego jak i osób trzecich mających styczność z infrastrukturą kolejową. Poprawa bezpieczeństwa związana jest w m.in. z likwidacją jednopoziomowych skrzyżowań torów i zastąpienie ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego realizowane jest również poprzez zastosowanie nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym. Modernizacja oraz rewitalizacja linii kolejowych przyczynia się do zwiększenia komfortu życia społeczeństwa mieszkającego w pobliżu linii kolejowych. Nowoczesne technologie stosowane podczas tych prac przyczyniają się do ograniczenia emisji hałasu oraz wibracji.

Zwiększany jest także komfort podróżowania, co jest efektem modernizacji stacji oraz przystanków. Modernizacja infrastruktury obejmuje w szczególności instalację wiat, nowego oświetlenia i informacji pasażerskiej wraz ze szczegółowym oznakowaniem. Dodatkowo dostosowujemy te

obiekty do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W tym obszarze realizujemy postulaty wynikające z wytycznych Europejskiej Agencji Kolejowej ujętych w tzw. technicznej specyfikacji interoperacyjności. Główny nacisk w tej specyfikacji kładziony jest na bezpieczeństwo i dostęp osób niepełnosprawnych do środków transportu i urządzeń stacyjnych. W trakcie realizacji kolejowych zadań inwestycyjnych współpracujemy z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne w celu pełnego dostosowania infrastruktury dla tych osób. Przykładem na realizację tych działań w ostatnich latach jest współpraca przy projekcie stacji Łódź Fabryczna, stacjach i przystankach kolejowych na linii E75 z Warszawy do Białegostoku oraz na odcinku linii nr 353 od Poznania Wschodniego do Gniezna, a także realizowana w ostatnim czasie stacja Poznań Główny.

Poniżej zamieszczono informacje nt. zakresu prac oraz założonych efektów modernizacji dla największych z realizowanych inwestycji.

Nazwa projektu	Zakres prac oraz cel realizacji projektu	Termin realizacji
LCS Konin	<ul style="list-style-type: none"> <li>– modernizacja stacji kolejowych, w tym budowa nowych peronów;</li> <li>– modernizacja 118 km torów oraz 300 km sieci trakcyjnej ;</li> <li>– przebudowa 7 mostów i 7 wiaduktów kolejowych;</li> <li>– budowa zwiększającego bezpieczeństwo przejazdów lokalnego centrum sterowania;</li> <li>– 83 obiekty inżynieryjne;</li> <li>– całkowita wymiana urządzeń elektroenergetycznych i zasilaczy sieci trakcyjnej;</li> <li>– 8 nastawni – całkowita wymiana urządzeń SRK (budowa nowych obiektów/modernizacja istniejących);</li> <li>– zwiększenie przepustowości do 500 pociągów na dobę;</li> <li>– zwiększenie prędkości pociągów dalekobieżnych do 160 km/h.</li> </ul>	2020
E59 Leszno-Czempień	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przebudowa 14 peronów, 71 km torów oraz 52 rozjazdów;</li> <li>– wymiana 5 przejazdów na skrzyżowania wielopoziomowe;</li> <li>– przebudowa stacji Leszno dla dostosowania układu torów do maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich i towarowych 100 km/h, natomiast na szlakach do prędkości w ruchu pasażerskim 160 km/h oraz towarowym 120 km/h.</li> </ul>	2020
Modernizacja odcinka Trzebinia – Krzeszowice	<ul style="list-style-type: none"> <li>– modernizacja niemal 60 km toru oraz 108 rozjazdów</li> <li>– przebudowa 10 peronów na 2 stacjach i 2 przystankach;</li> <li>– budowa/przebudowa łącznie 50 obiektów inżynieryjnych;</li> <li>– ponadto realizacja robót branży SRK i teletechnicznej, przebudowa sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej oraz odwodnienie torów i roboty drogowe i przejazdowe.</li> </ul>	2020
l. nr 219 Szczytno-Ełk	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wykonanie dokumentacji projektowej;</li> <li>– rozbiórka 119,5 km torów i budowa 115,7 km torów;</li> <li>– rozbiórka 45 rozjazdów, budowa 23 oraz przebudowa 112;</li> </ul>	2019

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przebudowa 189 obiektów inżynierskich;</li> <li>– budowa 19 peronów wraz z wyposażeniem;</li> <li>– skrócenie o 82 min czasu przejazdu pociągów w relacji Olsztyn – Szczytno – Elk;</li> <li>– zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do 120km/h a towarowych do 80 km/h;</li> <li>– zwiększenie komfortu dzięki modernizacji 4 stacji oraz przebudowie 14 przystanków oraz budowie jednego nowego przystanku.</li> </ul>	
I. nr 216 Działdowo- Olsztyn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– modernizacja 4 stacji;</li> <li>– przebudowa 13 peronów;</li> <li>– budowa 2 nowych przystanków;</li> <li>– przebudowa mostów i wiaduktów kolejowych;</li> <li>– zwiększenie prędkości podróżowania do 120 km/h.</li> </ul>	2019
I. nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	<ul style="list-style-type: none"> <li>– połączenie liniami kolejowymi głównych miast Zagłębia Miedziowego tj. Głogów, Lubin i Legnica;</li> <li>– zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do 120 km/h a transportu towarowego do 80 km/h;</li> <li>– skrócenie czasu przejazdu pomiędzy ww. miastami z ok. 1 h do 0,5 h;</li> <li>– modernizacja 10 stacji i przystanków oraz budowa jednego nowego przystanku;</li> <li>– usprawnienie komunikacji poprzez budowę nowego wiaduktu kolejowego.</li> </ul>	2019
I. nr 31 gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka	<ul style="list-style-type: none"> <li>– modernizacja 37 km torów;</li> <li>– wymiana rozjazdów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym;</li> <li>– modernizacja peronów na 10 stacjach kolejowych;</li> <li>– modernizacja 40 przejazdów kolejowo – drogowych;</li> <li>– budowa nowych mostów i przepustów oraz remont 28 istniejących obiektów inżynierskich - wiaduktów, mostów, przepustów i kładek dla pieszych;</li> <li>– skrócenie o 23 minuty czasu podróży na trasie Czeremcha – Białystok.</li> </ul>	2019
E30 Kraków Mydlniki – Kraków Gł.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– przebudowa układu torowego wraz z odwodnieniem o łącznej długości 20,1 km wraz z zabudową 38 rozjazdów;</li> <li>– modernizacja stacji oraz budowa nowego przystanku w Krakowie;</li> <li>– budowa wiaduktu kolejowego;</li> <li>– skrócenie czasu przejazdu z Katowic do Krakowa poprawa transportu kolejowego w aglomeracji krakowskiej.</li> </ul>	2018
E20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zabudowa nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym;</li> <li>– poprawa przepustowości linii oraz wzrost efektywności wykorzystania linii;</li> <li>– poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych;</li> <li>– wyeliminowanie barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</li> </ul>	2019
I. nr 281, 766 Oleśnica/Łukanów – Krotoszyn – Jarocin –	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wymiana nawierzchni torowej wraz ze wzmocnieniem podtorza;</li> <li>– kompleksowa przebudowa jednej stacji;</li> <li>– wymiana 18 rozjazdów zwyczajnych oraz jednego</li> </ul>	2018



Września – Gniezno	<ul style="list-style-type: none"> <li>skrzyżowania torów;</li> <li>– likwidacja 9 rozjazdów zwyczajnych oraz utworzenie 3 torów stacyjnych;</li> <li>– przebudowa istniejących urządzeń odwadniających oraz modernizacja urządzeń SRK;</li> <li>– podstawowym celem modernizacji ma być poprawa bezpieczeństwa, a przede wszystkim utrzymanie parametrów eksploatacyjnych linii i zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury.</li> </ul>	
I. 18 Kutno – Toruń Główny	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wymiana 14 km nawierzchni torowej;</li> <li>– przebudowa 7 peronów;</li> <li>– modernizacja obiektów inżynierskich oraz sieci trakcyjnej i elektroenergetycznej nietrakcyjnej.</li> </ul>	2018
I. nr 52 Lewki – Hajnówka	<ul style="list-style-type: none"> <li>– modernizacja torów, przejazdów kolejowo – drogowych;</li> <li>– budowa nowych mostów i przepustów;</li> <li>– budowa jednego nowego przystanku;</li> <li>– realizacja prac ma na celu przywrócenie ruchu pociągów na trasie.</li> </ul>	2018
I. nr 32 Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wymiana torów, rozjazdów i urządzeń SRK;</li> <li>– przebudowa peronów;</li> <li>– budowa 3 nowych przystanków;</li> <li>– prace nad 28 obiektami inżynierskimi (w tym budowa 12 nowych obiektów i remont 16 istniejących);</li> <li>– remont 25 przejazdów kolejowo – drogowych;</li> <li>– po zakończeniu prac pociągi pasażerskie będą mogły jeździć z prędkością rozkładową do 120 km/h, a towarowe do 80 km/h</li> <li>– o 45 minut skróci się podróż pociągiem na trasie Siedlce – Czeremcha – Białystok.</li> </ul>	2019
Przebudowa układu torowego Elektrowni Jaworzno III	<ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa ponad 15 km torów kolejowych;</li> <li>– rozbudowa 64 nowych rozjazdów oraz rozbiórka 20 starych rozjazdów;</li> <li>– budowa 4 obiektów inżynierskich;</li> <li>– budowa złożonego i zawierającego specjalne rozwiązania systemu SRK, urządzeń zasilania oraz teletechniki i łączności, a także sieci sanitarnych;</li> <li>– możliwość efektywnej dostawy surowców i materiałów do produkcji oraz wywozu ubocznych produktów spalania transportem kolejowym.</li> </ul>	2019

Zwiększając atrakcyjność i dostępność transportu kolejowego względem transportu samochodowego, przyczyniamy się pośrednio również do ograniczenia zanieczyszczenia środowiska naturalnego, co związane jest ze znacznie niższą emisją zanieczyszczeń transportu kolejowego w porównaniu do tradycyjnej komunikacji samochodowej.

Realizacja inwestycji dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej ma na celu zwiększenie dostępności oraz atrakcyjności tej formy komunikacji. W efekcie realizowanych w ostatnich latach inwestycji parametry techniczne szlaków kolejowych ulegają systematycznej poprawie. Proces modernizacji i budowy infrastruktury kolejowej to wielopłaszczyznowe przedsięwzięcie, w które zaangażowany jest inwestor finansujący budowę, projektanci sporządzający projekt budowlany dla inwestycji, podmioty zaangażowane przez inwestora na potrzeby nadzoru inwestycyjnego oraz

wykonawca. Będąc jednym z głównych podmiotów branży budownictwa kolejowego, TORPOL aktywnie uczestniczy w tym procesie, a jako generalny wykonawca prac, ponosi największą odpowiedzialność za jakość i rzetelność realizowanych projektów budowlanych.

Z kolei prace realizowane przez spółkę zależną Torpol Oil&Gas Sp. z o.o. mają wpływ na rozwój infrastruktury technicznej – urządzeń, instalacji i związanych z nimi obiektów w zakresie energetyki. Prace realizowane w tym obszarze przyczyniają się pośrednio do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego poprzez wzrost możliwości wykorzystania złóż krajowych ropy naftowej i gazu ziemnego.

### 3.9 Nasi Klienci

#### Odbiorcy usług

G4-8

W 2017 roku wiodący obszar działalności związany był z drogami kolejowymi. Obszar ten odpowiadał za 94,6% przychodów ze sprzedaży Grupy TORPOL. Głównym odbiorcą usług Grupy jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., który jest zarządcą krajowej sieci kolejowej. W 2017 roku w związku z budową dróg kolejowych wypracowaliśmy również przychody w Norwegii, co wynika ze współpracy z Bane NOR (Norweskie Koleje Państwowe).

W segmencie dróg tramwajowych sprzedaż w 2017 roku obejmowała 1,9% udziału w przychodach ze sprzedaży. Odbiorcami usług w tym obszarze były norweskie gminy miejskie.

Pozostałe przychody odpowiadające 3,6% ogółu przychodów ze sprzedaży Grupy Kapitałowej TORPOL obejmowały m.in. usługi projektowe oraz inne usługi budownictwa inżynierskiego świadczone w głównej mierze przez TORPOL Oil&Gas. Odbiorcami usług świadczonych przez tę spółkę były podmioty z Grupy Kapitałowej PGNiG oraz Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A.

Poniżej zamieszczono informację nt. przychodów ze sprzedaży Grupy Kapitałowej TORPOL.

		2017 (tys. zł)	Udział	2016 (tys. zł)	Udział
Kierunek sprzedaży	Polska	702 360	93,4%	716 599	93,1%
	Norwegia	49 801	6,6%	53 333	6,9%
<b>Razem</b>		<b>752 161</b>	<b>100,0%</b>	<b>769 932</b>	<b>100,0%</b>
Segment działalności	drogi kolejowe	711 337	94,6%	704 700	91,5%
	drogi tramwajowe	14 125	1,9%	41 851	5,4%
	pozostałe	26 699	3,6%	23 601	3,1%
<b>Razem</b>		<b>752 161</b>	<b>100,0%</b>	<b>770 152</b>	<b>100,0%</b>

#### Pomiar satysfakcji klienta

G4-PR5

W odniesieniu do wybranych spośród największych zrealizowanych inwestycji, w okresie poprzedzającym coroczny audyt związany z wdrożonymi systemami zarządzania przeprowadzane są cykliczne badania satysfakcji klienta. Badanie realizowane jest w formie ankiety, która uzupełniana jest na podstawie wyjaśnień uzyskanych od naszych klientów.

Ocenie poddawane są następujące zagadnienia:

- jakość świadczonych usług,
- sprawność w usuwaniu usterek,
- możliwości kontaktowania się z naszymi pracownikami,
- kompetencje pracowników w zakresie umiejętności rozwiązywania problemów technicznych,
- reputacja TORPOL na tle konkurencji,
- ocena rezultatów dotychczasowej współpracy.

W oparciu o wyniki badań satysfakcji oraz sygnalizowane oczekiwania ze strony naszych klientów chcemy konsekwentnie zwiększać ich zadowolenie ze współpracy ze Spółką. Podjęliśmy, zatem szereg działań usprawniających procesy w tym obszarze i dotrzymujemy wszelkich wymagań w tej materii.

### 3.10 Łańcuch dostaw

G4-12, G4-13

W ramach prowadzonej przez TORPOL działalności łańcuch dostaw obejmuje:

- dostawców sprzętu, materiałów i innych nabywanych dóbr,
- wykonawców i podwykonawców świadczących usługi budowlane, doradcze, techniczne, prawne i inne,
- kontrahentów, którzy są współnikami w przedsięwzięciach lub uczestnikami konsorcjów.

W trakcie 2017 roku nie miały miejsca istotne zmiany w obszarze łańcucha dostaw.

#### Dostawcy

G4-EN1

Model biznesowy, w którym działa Grupa TORPOL, opiera się na długotrwałych relacjach z partnerami, którzy zapewniają strategiczne materiały na potrzeby realizacji zadań statutowych Spółki. Niemniej równolegle monitorujemy rynek dostaw i staramy się pozyskiwać nowych kontrahentów, aby zapewnić bezpieczeństwo zaopatrzenia poprzez dywersyfikację dostawców. Taka strategia pozwala nam na zagwarantowanie odpowiedniej jakości materiałów budowlanych nawet w okresach o zwiększonym popycie spowodowanym wzmożonym przerobem na poszczególnych inwestycjach.

Poza warunkami cenowymi, kluczowymi kryteriami stosowanymi przy wyborze dostawców są takie parametry jak okres gwarancji, niezawodność przy poprzednich dostawach oraz zakres przeprowadzonych badań materiałowych. Dzięki stosowanym kryteriom jesteśmy w stanie dostarczać materiał najwyższej jakości, co jest jednym z czynników warunkujących bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Niezależnie od powyższego, zasady współpracy z dostawcami oparte są na wymaganiach systemu zarządzania ujętych w normie ISO 9001, dzięki czemu wybór danego dostawcy dokonywany jest ze świadomością przeglądu rynku oraz w oparciu o uczciwą konkurencję wśród naszych partnerów.

Strategicznymi materiałami używanymi podczas realizacji zamówień są wyroby hutnicze, (w tym szyny kolejowe i tramwajowe), jak również kruszywa (głównie tłuczeń i niesort). Na potrzeby realizacji projektów budowlanych Grupa TORPOL nabywa również podkłady strunobetonowe, rozjazdy, podrozdajdnice, drut jezdny, kozły oporowe, szyny przejściowe, elementy sieci trakcyjnej (konstrukcje, osprzęt, fundamenty, liny nośne i druty), prefabrykaty peronowe oraz prefabrykaty

przejazdów drogowo – kolejowych. Wskazane powyżej materiały, w tym surowce, z których są wykonane, w znacznej mierze należą do kategorii materiałów nieodnawialnych.

Poniżej zamieszczono zestawienie kluczowych surowców wykorzystywanych na potrzeby realizacji krajowych inwestycji kolejowych.

	jednostka	2017	2016
podkłady	szt.	315 135	261 716
beton	t.	7 367	17 750
stal	t.	30 371	12 176
kruszywa	t.	488 677	442 501
drut jezdny i lina nośna	t.	849	538
szyny	t.	46 218	6 967
rozjazdy	szt.	134	41

Grupa TORPOL wykonuje roboty we współpracy ze sprawdzonymi kontrahentami. Długoletnia kooperacja pozwala uzyskiwać korzystne warunki handlowe (np. w zakresie terminów dostaw, warunków płatności, w tym upustów i zabezpieczeń). Znaczna część dostaw pochodzi bezpośrednio od producentów materiałów budowlanych oraz producentów elementów infrastruktury kolejowej. W pozostałym zakresie współpracujemy z hurtowniami i pośrednikami handlowymi. Naszymi dostawcami są podmioty, pochodzące z rynków, na których prowadzimy działalność operacyjną tj. odpowiednio w Polsce oraz w Norwegii.

W trakcie 2017 roku TORPOL współpracował z 30 dostawcami surowców i materiałów wykorzystywanych do produkcji, z którymi zrealizowana została dostawa o wartości przekraczającej 1 mln zł netto. Łączna wysokość świadczeń wypłaconych tym dostawcom w 2017 roku wyniosła ok. 713 mln zł. Natomiast łączna wartość świadczeń wypłaconych wszystkim dostawcom surowców i materiałów wyniosła 750 mln zł. Ponadto w 2017 roku dokonywane były zamówienia dotyczące zakupu bazy sprzętowej na ok. 15 mln zł. Z kolei w Norwegii współpracowano łącznie z 23 dostawcami.

### **Podwykonawcy**

Grupa współpracuje ze sprawdzonymi, doświadczonymi podwykonawcami, gwarantującymi terminowość, wymaganą jakość usług oraz konkurencyjną cenę. Współpracujemy z uznanymi podmiotami z branży, gdyż mamy świadomość odpowiedzialności przed zamawiającymi za prace i postawę naszych kontrahentów. Podobnie jak w odniesieniu do dostawców współpracujemy głównie z podwykonawcami z krajów, w których prowadzimy działalność operacyjną.

Udział podwykonawców w realizacji poszczególnych projektów budowlanych waha się w przedziale od 20% do 80% w zależności od zakresu prac przewidzianych kontraktem oraz bieżącego wykorzystania własnego parku maszynowego i zaangażowania pracowników.

W trakcie 2016 roku TORPOL współpracował z 47 bezpośrednimi podwykonawcami, którym wypłacono ok. 375,4 mln zł. W roku 2017 liczba podwykonawców wyniosła 61, a wysokość wypłaconych im świadczeń wyniosła 205,5 mln zł. W ramach działalności w Norwegii w 2017 roku współpracowano z 15 podwykonawcami, którym wypłacono ok. 19 mln zł.

Z kolei szacowana liczba pośrednich podwykonawców obejmuje rocznie ok. 100 podmiotów.

### Rozliczenia z kontrahentami

Dla wielu kontrahentów TORPOL jest istotnym odbiorcą i tym samym kwestię terminowych rozliczeń uznajemy za niezwykle ważną. Płatności realizowane są terminowo, często przed granicznymi terminami ich wymagalności, a w szczególnych sytuacjach, zgodnie z wdrożoną procedurą przyspieszonych płatności, płatności realizowane są nawet w ciągu 7 dni od otrzymania faktury.

### Dostawcy produktów finansowych

Inwestorzy oraz instytucje finansowe to grupa interesariuszy, która zapewnia TORPOL środki pieniężne na finansowanie działalności, inwestycje oraz zapewnia gwarancje niezbędne do prowadzenia działalności w branży budowlanej.

Grupa TORPOL współpracuje z szerokim gronem instytucji finansowych, w tym z bankami, towarzystwami ubezpieczeniowymi oraz firmami leasingowymi. Korzystamy przy tym z szerokiej gamy produktów finansowych, do których należą kredyty w rachunkach bieżących i kredytowych, gwarancje bankowe i ubezpieczeniowe, leasingi operacyjne i zwrotne, rachunki bankowe, transakcje wymiany walut, produkty dotyczące lokowania przejściowych nadwyżek finansowych oraz ubezpieczenia związane z działalnością operacyjną i posiadanym majątkiem.

Długoletnia współpraca z wieloma instytucjami zaowocowała zbudowaniem wizerunku firmy godnej zaufania, co przekłada się na korzystne warunki współpracy. W relacjach z instytucjami finansowymi zwracamy szczególną uwagę na przejrzystość, transparentność, rzetelność i solidność w komunikacji. Dbamy także o równy dostęp do informacji oraz równe traktowanie wszystkich instytucji finansowych zgodnie z zasadą *pari passu*.

Wybór instytucji finansowej dokonywany jest w oparciu o oferowane parametry finansowe, elastyczność i szybkość podejmowania decyzji oraz zakres dotychczasowej współpracy.

### 3.11 Wykorzystanie środków publicznych

G4-EC4

Największym akcjonariuszem Spółki jest Towarzystwo Finansowe Silesia sp. z o.o., które jest podmiotem bezpośrednio kontrolowanym przez Skarb Państwa. Jednocześnie projekty budowlane związane z modernizacją infrastruktury kolejowej realizowane przez TORPOL finansowane są ze środków publicznych – główny odbiorca usług Grupy tj. PKP PLK S.A. jest podmiotem również kontrolowanym przez Skarb Państwa. Niemniej, pomimo powyższych powiązań, w trakcie 2017 roku TORPOL nie korzystał z jakichkolwiek preferencji dotyczących pozyskania środków publicznych – wszystkie kontrakty z PKP PLK S.A. zostały zawarte z poszanowaniem zasad równej konkurencji oraz na warunkach rynkowych poprzez pozyskanie zamówień publicznych w drodze postępowań przetargowych lub zamówień z wolnej ręki na podstawie prawa zamówień publicznych.

Spółki z Grupy Kapitałowej TORPOL nie otrzymywały pomocy finansowej ze środków publicznych w tym środków obejmujących ulgi podatkowe, dotacje, granty, nagrody, zwolnienia z opłat, pomoc państwowych instytucji kredytujących lub zachęt finansowych.

### 3.12 Jakość świadczonych usług

G4-PR1, G4-PR2, G4-PR9

Jakość świadczonych usług, a więc wykonywanych przez nas prac budowlanych, przekłada się docelowo na jakość obiektów, z których korzystają przewoźnicy oraz pasażerowie. Rocznie

z modernizowanych przez nas linii korzystają miliony pasażerów oraz tysiące polskich przedsiębiorców. Po modernizowanych przez nas szlakach realizowane są regularne kursy w ramach, których pociągi poruszają się z prędkością do 160 km/h. Tym samym zapewnienie oczekiwanej jakości usług jest niezwykle ważne dla wizerunku TORPOL jako lidera branży.

W TORPOL wdrożono Zintegrowane Systemy Zarządzania (ZSZ), które obejmują systemy jakości, zarządzania środowiskowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie kompleksowej realizacji obiektów budownictwa komunikacyjnego ogólnego i inżynierii lądowej.

Na dzień publikacji raportu TORPOL posiada certyfikację firmy DEKRA na systemy Zarządzania Jakością ISO 9001, Zarządzania Środowiskowego ISO 14001 oraz Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną PN-N 18001.

Dodatkowo, w celu wykonywania prac na zlecenie armii wdrożyliśmy system zgodności z wymogami NATO - AQAP 2110 certyfikowany przez Centrum Certyfikacji Jakości przy Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie.

Oprócz powyższych certyfikatów systemów jakości, TORPOL jako przewoźnik kolejowy, jest posiadaczem certyfikatów bezpieczeństwa umożliwiających prowadzenie przewozu towarowego oraz świadectwa bezpieczeństwa bocznic kolejowej.

Posiadamy także certyfikat zgodności Zakładowej Kontroli Produkcji na pale fundamentowe wydany przez Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych. Wymagane do realizacji prac certyfikaty posiadają również spółki zależne świadczące usługi budowlane. Wszystkie realizowane zadania inwestycyjne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej są weryfikowane na zgodność ze standardami unijnymi, które ujęto w tzw. technicznej specyfikacji interoperacyjności. W związku z tym, że system kolejowy składa się z kilku branż, realizowane inwestycje oceniane są w ramach niezależnych podsystemów obejmujących infrastrukturę, infrastrukturę odnoszącą się do dostępu dla osób niepełnosprawnych, energię oraz sterowanie urządzeniami przytorowymi. Potwierdzeniem zgodności z tymi wymaganiami są certyfikaty weryfikacji WE wydawane przez jednostki notyfikowane dla poszczególnych podsystemów.

Oczekiwana jakość usług jest dodatkowo zapewniona dzięki stosowaniu instrukcji wewnętrznych opartych na zapisach Zintegrowanych Systemów Zarządzania, a także procedurom kontroli zgodnym z wytycznymi (regulacjami) zamawiających. Zidentyfikowane zostały procedury związane z realizacją robót w tym przegląd umowy, zakupy i ocena dostawców, przygotowanie i wykonanie robót, nadzór nad wyrobem dostarczonym przez klienta. Procedury te określają odpowiedzialność poszczególnych osób zaangażowanych w procesy za jakość realizowanych prac. Dla każdego zadania inwestycyjnego opracowywany jest program zapewnienia jakości. Program ten zawiera plany kontroli i badań dla wszystkich obszarów działalności. W przypadku zidentyfikowania niezgodności podczas realizacji procesu budowlanego, wdrażane są działania korygujące lub zapobiegawcze. Wszystkie wyroby przekazywane od dostawców posiadają odpowiednie potwierdzenia zgodności z dokumentami odniesienia zgodnie z prawem budowlanym oraz w przypadku wyrobów należących do kategorii podsystemów kolejowych takich jak infrastruktura, energia, urządzenia sterowania ruchem, deklarację typu WE lub deklarację zgodności z typem. Na bieżąco współpracujemy również z Instytutem Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu w zakresie weryfikacji stanu posiadanego przez nas parku pojazdów kolejowych.

Specjalizujemy się w modernizacji szlaków kolejowych, których głównym i kluczowym elementem są szyny kolejowe. Łączenie szyn metodą spawania lub zgrzewania jest zaawansowanym technologicznie procesem wymagającym użycia specjalistycznego sprzętu i zatrudnienia

pracowników z uprawnieniami wydawanymi przez jedną tylko instytucję w Polsce. Dzięki temu, że posiadamy dwa zestawy sprzętowe do spawania szyn oraz jedną zgrzewarkę, a nasi pracownicy posiadają uprawnienia do wykonywania oraz do odbioru zgrzewów i spawów termitowych szyn, mamy możliwość rzetelnego i profesjonalnego wykonywania kluczowych dla jakości i bezpieczeństwa robót.

Posiadamy własny, specjalistyczny sprzęt na potrzeby pomiarów geodezyjnych, badań nawierzchni kolejowej oraz pomiarów elektrycznych. Niezależnie od powyższego współpracujemy ze specjalistycznymi laboratoriami zewnętrznymi wykonującymi badania gruntowe, betonów, kruszyw do nawierzchni drogowych i kolejowych oraz podbudowy jak również inne badania specjalistyczne w zakresie robót elektrycznych i teletechnicznych.

Opisane powyżej rozwiązania i narzędzia mają zastosowanie dla każdej inwestycji realizowanej przez TORPOL. W konsekwencji wszystkie obiekty zrealizowane przez TORPOL charakteryzują się ponadprzeciętną jakością wykonania i dbałością o użyteczność. Należy w tym miejscu wspomnieć, że w dotychczasowej historii pomiędzy TORPOL a klientami na rzecz których zrealizowaliśmy inwestycje nie pojawiły się jakiegokolwiek spory sądowe w zakresie jakości realizowanych robót budowlanych oraz należytego wykonania prac.

Niezależnie od powyższego w latach 2016-2017 nie ponieśliśmy kar z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami dotyczącymi świadczonych usług. Nie wykazano także przypadków niezgodności z regulacjami dotyczącymi wpływu produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo.

### 3.13 Prace badawczo rozwojowe

W obszarze badawczo-rozwojowym realizujemy zadanie polegające na zaprojektowaniu i wykonawstwie pali pod konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.

W ramach tego zadania współpracujemy z biurami projektów i instytucjami naukowo-badawczymi w tym z Politechniką Poznańską.

### 3.14 Ryzyko działalności

#### Proces zarządzania ryzykiem

System monitorowania i raportowania ryzyka ma charakter ciągły i obejmuje wszystkie obszary funkcjonowania firmy oraz poszczególnych obszarów wpływu na otoczenie.

Zarządzanie ryzykiem odbywa się jako skoordynowane działania realizowane na poziomie centrali Spółki oraz lokalnie tj. w ramach zarządzania procesami realizowanymi na poszczególnych placach budowy.

#### Istotne obszary ryzyka

obszar	rodzaj ryzyka	czynniki i działania po stronie Spółki podejmowane w celu ograniczenie skutków ryzyka
ryzyko branżowe	uzależnienie od głównego odbiorcy, ograniczenie dostępności nowych kontraktów	– operacyjna oraz geograficzna dywersyfikacja działalności
	niedoszacowanie kosztów wykonania kontraktów	– zaangażowanie w proces wyceny kontraktów doświadczonej kadry

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– kalkulacja kosztów w oparciu o jednolite standardy procedury</li> </ul>
	nieuznanie przez zamawiającego robót dodatkowych	<ul style="list-style-type: none"> <li>– realizacja prac zgodnie z dokumentacją przedstawioną przez inwestora</li> <li>– terminowe oraz zgodne z wymaganiami inwestora zgłaszanie roszczeń w zakresie robót dodatkowych</li> </ul>
	zagrożenie realizacyjne dla programu inwestycji kolejowych	<ul style="list-style-type: none"> <li>– weryfikacja kompletności oraz rzetelności projektu budowlanego oraz harmonogramu prac przez pryzmat źródeł potencjalnych opóźnień lub przestojów</li> </ul>
	konkurencja	<ul style="list-style-type: none"> <li>– realizacja prac o oczekiwanej jakości oraz ich terminowość</li> <li>– utrzymywanie wzorowych relacji z głównym odbiorcą usług świadczonych przez Spółkę</li> </ul>
	rosnąca siła przetargowa podwykonawców	<ul style="list-style-type: none"> <li>– współpraca z długoletnimi partnerami</li> <li>– zapewnienie terminowych rozliczeń z kontrahentami</li> </ul>
	ryzyko incydentów korupcyjnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>– obowiązywanie regulaminu konfliktu interesów oraz procedury anonimowego zgłaszania roszczeń</li> </ul>
jakość świadczonych usług	brak należytej staranności realizowanych robót	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zapewnienie jakości w oparciu o wdrożone Zintegrowane Systemy Zarządzania</li> </ul>
	odpowiedzialność za podwykonawców	<ul style="list-style-type: none"> <li>– współpraca wyłącznie ze sprawdzonymi podwykonawcami oraz dostawcami materiałów</li> </ul>
	odpowiedzialność z tytułu rękopisami i gwarancji	<ul style="list-style-type: none"> <li>– realizacja prac oraz korzystanie z materiałów zgodnych z normami jakościowymi</li> <li>– utrzymywanie odpowiednio wysokiej jakości realizowanych prac</li> </ul>
pracownicy	utrata kadry menadżerskiej/ inżynierskiej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– atrakcyjne wynagrodzenie</li> <li>– benefity pracownicze</li> <li>– zapewnienie ścieżki rozwoju</li> </ul>
materiały i surowce	niekorzystna sytuacja na rynku surowców	<ul style="list-style-type: none"> <li>– współpraca z długoletnimi partnerami</li> <li>– zapewnienie dostaw z wyprzedzeniem względem momentu zapotrzebowania</li> </ul>
środowisko naturalne	naruszenie przepisów w obszarze środowiska naturalnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>– realizacja inwestycji wyłącznie w zakresie przewidzianym w szczegółowych wymaganiach prawnych w tym zakresie</li> <li>– opracowywanie dla inwestycji dodatkowych planów ochrony środowiska;</li> <li>– uwzględnienie obszaru środowiskowego w ramach Zintegrowanych Systemów Zarządzania</li> </ul>
	generowanie nadmiernych zanieczyszczeń i odpadów	<ul style="list-style-type: none"> <li>– prewencyjne podejście do wpływu na otoczenie naturalne (unikanie nieuzasadnionego zużycia materiałów oraz źródeł energii)</li> </ul>
korupcja i prawa człowieka	ryzyko związane z korupcją i naruszeniem praw człowieka	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wdrożenie wewnętrznych regulacji przeciwdziałających korupcji (m.in. korzystanie z zestandaryzowanych zasad współpracy z kontrahentami)</li> <li>– odpowiedni podział kompetencyjny</li> <li>– działania edukacyjne</li> <li>– mechanizm anonimowego zgłaszania nieprawidłowości (w tym praktyk korupcyjnych)</li> </ul>



społeczeństwo	ryzyko sporów z przedstawicielami społeczności lokalnych	– prowadzenie dialogu ze społecznościami lokalnymi
		– podejmowanie inicjatyw rekompensujących negatywny wpływ
ryzyko finansowe	ryzyko kredytowe	– współpraca w głównej mierze z jednostkami sektora publicznego
	ryzyko związane z płynnością	– monitoring ryzyka braku funduszy poprzez okresowe planowanie płynności
	ryzyko stopy procentowej	– możliwość korzystania z instrumentów pochodnych dotyczących stop procentowych
	ryzyko podatkowe	– postępowanie zgodnie z bieżącymi regulacjami i interpretacjami tworzącymi system podatkowy

### 3.15 Przynależność do organizacji

G4-15, G4-16

W trakcie 2017 roku TORPOL był członkiem następujących organizacji i stowarzyszeń:

- Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- Railway Business Forum,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji (Członek Wpierający),
- Stowarzyszenie Emitentów Giełdowych.

Ponadto TORPOL Norge jest członkiem Norwesko-Polskiej Izby Gospodarczej.

TORPOL jest również sygnatariuszem *Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym* z 2016 roku. Podpisując powyższą deklarację zobowiązaliśmy się do wprowadzania „Kluczowych zasad kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, w tym m.in. do traktowania bezpieczeństwa systemu kolejowego jako priorytetu, ochrony pracowników zgłaszających informacje dotyczące bezpieczeństwa, oraz analizowania i wyciągania wniosków z wypadków, a także zdarzeń, które mogą do nich doprowadzić. Sygnatariuszami powyższej deklaracji są przedstawiciele administracji rządowej, największych przewoźników i zarządców infrastruktury, firm produkujących na rzecz transportu kolejowego oraz mediów branżowych.

## 4. Środowisko

### 4.1 Polityka środowiskowa

G4-EN29

Z uwagi na rodzaj prowadzonej działalności obszar wpływu na środowisko naturalne obejmuje lokalizację siedziby, innych budynków biurowych oraz bazy sprzętowej jak również otoczenie poszczególnych inwestycji budowlanych realizowanych przez Spółkę.

Identyfikacja istotnych obszarów wpływu (tzw. aspekty środowiskowe) obejmuje wszystkie działania TORPOL mające wpływ na środowisko, z uwzględnieniem sytuacji normalnych, specjalnych i awaryjnych.

Identyfikacja aspektów środowiskowych uwzględnia m. in.:

- wpływ na poszczególne komponenty środowiska (atmosferę, glebę, zbiorniki wodne, florę i faunę),
- uwarunkowania lokalne,
- stosowane materiały niebezpieczne (odpady niebezpieczne powstałe z rozbiórki infrastruktury kolejowej, zużyte oleje, baterie akumulatorów, zużyty sprzęt elektryczny),
- wymagania prawne oraz oczekiwania i wytyczne inwestorów,
- wpływ na wizerunek TORPOL S.A.

Prowadząc działalność budowlaną TORPOL wywiera wpływ na środowisko poprzez:

- emisję gazów do atmosfery,
- odpady powstałe z rozbiórki infrastruktury kolejowej stałe i ciekłe (gruz, złom, plastik, podkłady kolejowe, ziemia w tym kamienie z wykopu),
- użycie surowców i zasobów naturalnych (energia elektryczna, woda),
- hałas (wywoływany przez maszyny budowlane lub torowe),
- ścieki socjalne,
- możliwość zniszczenia elementów flory i fauny zlokalizowanej w otoczeniu, w którym prowadzone są prace budowlane.

W aspektach środowiskowych dostosowujemy się w pełnej rozciągłości do wymagań prawnych obowiązujących na danym terenie. Zasady wpływu na środowisko przez TORPOL zostały ujęte w certyfikowanym systemie zarządzania. Funkcjonujący system zarządzania środowiskowego posiada zgodność z normą PN-EN ISO 14001, jest częścią Zintegrowanych Systemów Zarządzania funkcjonujących w TORPOL i spełnia wymogi krajowych i europejskich przepisów prawnych, a nierzadko wykracza poza nie. Wchodzące w skład ZSZ procedury oraz dokumenty odnoszące się do zasad ochrony środowiska na placach budowy określają zasady postępowania oraz pożądane działania w obszarze wpływu na środowisko. Powyższe dokumenty odnoszą się do wpływu na środowisko w sytuacjach zwyczajnych ale, co istotne, również w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej.

W przypadku aspektów środowiskowych podlegających monitorowaniu opracowywane są programy środowiskowe, których celem jest ograniczenie wpływu działalności na środowisko naturalne. Corocznie podczas przeglądu zarządzania dokonywana jest ocena skuteczności działań i podejmowane są wnioski dotyczące działań przyszłościowych. W odniesieniu do największych inwestycji opracowywany jest w trakcie budowy indywidualny plan ochrony środowiska. Plan taki określa zasady stosowane w celu ochrony środowiska naturalnego na placu budowy i w jego najbliższym otoczeniu. Niezależnie od powyższego zasady i standardy ujmowane we wspomnianych planach są w praktyce implementowane na grunt wszystkich innych kontraktów realizowanych przez Spółkę. W tym aspekcie kluczowe są doświadczenia, praktyki i rozwiązania zespołów odpowiadających za realizację danej inwestycji uzyskane przy realizacji największych kontraktów.

Działania TORPOL cechują się prewencyjnym podejściem do obszaru środowiskowego. Oznacza to, iż priorytetem jest unikanie negatywnego wpływu na środowisko, a w sytuacji, gdy taki wpływ jest nieunikniony - dążymy do jego minimalizacji. Ograniczenie negatywnego wpływu związane jest w szczególności z oszczędnością zasobów i energii oraz efektywną organizacją plac budów i ich zaplecza. Stale realizujemy również program obejmujący działania proekologiczne, w ramach którego

dążymy do poprawy warunków składowania materiałów, surowców i odpadów oraz stosujemy nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne.

Realizacja robót budowlanych z zachowaniem przepisów z zakresu ochrony środowiska jest egzekwowana również od podwykonawców.

W 2017 roku dostawcy oraz podwykonawcy nie byli poddawani formalnej ocenie pod względem wpływu na środowisko. Niemniej w toku współpracy w 2017 roku nie zostali zidentyfikowani dostawcy, którzy mogliby zostać uznani jako źródło rzeczywistego lub potencjalnie negatywnego wpływu na środowisko.

Wszystkie inwestycje wykonywane przez TORPOL w latach 2016 – 2017, na każdym ich etapie, realizowane były zgodnie z przyjętymi planami w zakresie wpływu na środowisko oraz w oparciu o decyzje środowiskowe wydane dla tych inwestycji.

## 4.2 Zużywana energia

G4-EN3, G4-EN5

Zużycie energii w większości wynika z procesów związanych z prowadzoną działalnością budowlaną oraz transportem. Źródłem zużycia energii w tym obszarze są tabor oraz sprzęt kolejowy wykorzystany podczas prac budowlanych, a także flota samochodowa przedsiębiorstwa. Na ww. obszary składa się ok. 95% całkowitego zużycia energii. Pozostała energia zużywana jest w budynkach należących do Spółki tj. budynkach biurowych. W ramach żadnej z jednostek organizacyjnych nie jest dokonywana produkcja energii elektrycznej.

Poniżej zamieszczono zestawienie zużycia źródeł energii.

		jednostka	2017	2016	zmiana
Zakres 1 (zużycie paliw nieodnawialnych)	<b>Olej napędowy</b>	MWh	15 777,2	13 575,4	2 201,9
		t	1 320,9	1 136,6	184,4
	<b>Benzyna</b>	MWh	695,5	481,3	214,2
		t	56,5	39,1	17,4
	<b>Paliwa opałowe, w tym:</b>	t	121,9	94,8	27,1
		MWh	1 267,7	1 002,9	264,8
	- olej opałowy lekki	t	16,4	4,2	12,2
		MWh	195,9	50,2	145,7
	- gaz propan butan	t	2,3	2,3	0
		MWh	30,2	30,2	0,0
	- gaz ziemny	t	59,1	54,7	4,4
		MWh	788,0	729,3	58,7
	t	44,1	33,6	10,5	
	MWh	253,6	193,2	60,4	
Zakres 2 (zużycie energii zakupionej)	<b>Energia elektryczna</b>	MWh	253,4	227,2	26,2
	<b>Energia cieplna</b>	GJ	460,3	446,4	13,9
		MWh	127,9	124,0	3,9
<b>Całkowite zużycie energii (zakres 1 + zakres 2)</b>		<b>MWh</b>	<b>18 121,7</b>	<b>15 410,8</b>	<b>2 711,0</b>
Intensywność zużycia energii (całkowite zużycie energii/przychody ze sprzedaży)		MWh/tys. zł	0,024	0,020	0,004

Intensywność zużycia energii na pracownika (całkowite zużycie energii/pracownicy zatrudnieni na koniec okresu)	MWh/pracownik	28,9	23,6	5,3
---	---------------	------	------	-----

W ramach Grupy Kapitałowej nie jest wykorzystywana energia pochodząca ze źródeł odnawialnych. Grupa Kapitałowa TORPOL nie prowadzi sprzedaży energii.

W trakcie 2017 roku przeprowadzony został audyt energetyczny odnoszący się w szczególności do zużycia energii elektrycznej w budynkach należących do Spółki oraz zużycia energii w procesach w aspekcie wykorzystania taboru, maszyn i urządzeń przy prowadzonych pracach, jak również charakterystyki energetycznej transportu. W oparciu o zalecenia przedstawione w ramach audytu energetycznego planowane jest osiągnięcie oszczędności w obszarze zużycia energii w związku z inwestycją obejmującą modernizację systemu oświetlenia budynków biurowych.

### 4.3 Gospodarka odpadami

G4-EN23

Do produkcji wykorzystywanych przez nas materiałów nie są używane surowce, które w znaczący sposób bezpośrednio oddziałują na środowisko.

W procesie włączenia poszczególnych grup materiałów w cykl wytwórczy a docelowo również na etapie korzystania z elementów infrastruktury nie identyfikujemy szczególnego negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

W ramach prowadzonej działalności TORPOL jest wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw. Znaczna większość odpadów powstających w trakcie prowadzonych prac budowlanych tj. beton, metale czy drewno pozostaje własnością zamawiających i tym samym odpady te są poza obszarem ich zagospodarowania/utylicacji ze strony Spółki jako wykonawcy robót budowlanych. Obowiązkiem TORPOL jako wykonawcy prac jest jedynie ich ewidencjonowanie a następnie przekazanie do zamawiającego. Pozostałe odpady powstające w toku realizowanych prac są zagospodarowywane przez właściwą jednostkę organizacyjną Spółki, na terenie której prowadzona jest inwestycja budowlana.

Zgodnie z przyjętymi zasadami w pierwszej kolejności TORPOL zapobiega powstawaniu nadmiernej ilości odpadów. Przykładem takiego działania jest np. wymiana olejów silnikowych w parku maszynowym oraz flocie samochodowej w oparciu o faktyczne zużycie oleju w danym pojeździe lub maszynie, co weryfikowane jest w drodze indywidualnych badań laboratoryjnych. Tym samym unikamy odpadów związanych z przedterminową wymianą oleju silnikowego o zadowalających parametrach funkcjonalnych. Równoległe, na potrzeby posiadanego parku maszynowego oraz floty samochodowej wykorzystujemy wyłącznie oleje biodegradowalne.

W dalszej kolejności odpady przekazywane są do ponownego użycia (wykorzystanie gleby do rekultywacji terenu) lub recyklingu a kolejne odpady przekazywane są do odzysku (tłuczeń wykorzystywany jako podsypka/niesort) lub unieszkodliwiania.

Zestawienie odpadów zamieszczono poniżej:

rodzaj odpadu	kod odpadu	tony		
		2017	2016	zmiana
<b>Odpady uznane za niebezpieczne</b>		<b>7 504,4</b>	<b>3 373,4</b>	<b>4 130,9</b>
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające substancje niebezpieczne (podkłady kolejowe)	17 02 04	7 503,6	3 370,4	4 133,2
Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 05	0,3	2,5	-2,1
Zużyte substancje niebezpieczne inne niż wymienione w 16 02 09 -16 02 12	16 02 13	0,2	0,6	-0,4
Sorbenty, materiały filtracyjne i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,1	0,7	-0,6
Materiały izolacyjne zawierające azbest	17 06 01	0,2	0,0	0,2
<b>Odpady inne niż uznane za niebezpieczne</b>		<b>104 600,4</b>	<b>113 635,6</b>	<b>-9 035,2</b>
Odpady z przemysłu gumowego i produkcji gumy	07 02 80	3,2	1,2	1,9
Gleba i ziemia w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	68 434,4	111 435,5	-43 001,1
Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	9 247,9	1 778,0	7 469,9
Odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11	08 01 12	0,0	0,6	-0,6
Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,0	0,1	-0,1
Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	16 01 12	0,0	0,2	-0,2
Gruz ceglany	17 01 02	788,4	0,0	788,4
Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	17 03 02	0,0	420,0	-420,0
Drewno	17 02 01	2,3	0,0	2,3
Tworzywa sztuczne	17 02 03	1,8	0,0	1,8
Odpadowa papa	17 03 80	0,5	0,0	0,5
Żelazo i stal	17 04 05	14 160,0	0,0	14 160,0
Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	17 05 08	11 926,9	0,0	11 926,9
Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	35,2	0,0	35,2
<b>Suma odpadów</b>		<b>112 104,8</b>	<b>117 009,1</b>	<b>-4 904,2</b>
Efektywność (suma w tonach/przychody ze sprzedaży w tys. zł)		<b>0,149</b>	<b>0,152</b>	<b>-0,002</b>

## Ochrona wód i gleb

G4-EN24

Wpływ inwestycji realizowanych przez Spółkę na środowisko gruntowo-wodne jest, co do zasady, niewielki, a jego zasięg ogranicza się do terenu inwestycji. Ingerencja w obieg wód w granicach placów budowy nie powinna powodować szkód dla środowiska wód podziemnych oraz wód

powierzchniowych. Niemniej w celu uniknięcia skażenia środowiska wodnego i glebowego w wyniku wycieku substancji ropopochodnych, olejów i smarów, organizacja zaplecza budów przewiduje tankowanie pojazdów oraz innych działań związanych z wymianą płynów eksploatacyjnych w miejscach specjalnie do tego przygotowanych. Każdy plac budowy wyposażony jest ponadto w środki do neutralizacji szkodliwych substancji. Niezależnie od powyższego, w odniesieniu do każdej inwestycji, stosowane są rozwiązania ograniczające ewentualne ryzyko negatywnego oddziaływania na otoczenie wodne. W przypadku, gdy modernizowane obiekty sąsiadują ze zbiornikami wodnymi (w szczególności rzekami) zwracamy szczególną uwagę na wyeliminowanie nawet potencjalnej możliwości przedostania się środków chemicznych do cieków wodnych.

W latach 2016-2017 nie zidentyfikowano incydentów związanych ze skażeniem środowiska naturalnego w związku z wyciekiem substancji niebezpiecznych.

### **Koszty związane z odpadami**

W trakcie 2017 roku łączne koszty utylizacji odpadów związanych z działalnością administracyjną wyniosły 10,3 tys. zł, z czego kwota 3,6 tys. zł została przypisana do kosztów funkcjonowania budynków biurowych, a pozostała kwota tj. 6,7 tys. zł to koszty związane z funkcjonowaniem bazy sprzętowej.

W 2016 roku opłaty za gospodarowanie odpadami związanymi z działalnością administracyjną wyniosły łącznie 12,1 tys. zł, z czego odpowiednio 7,6 tys. zł to koszty związane z budynkami biurowymi posiadanymi przez TORPOL, a 4,5 tys. zł to koszty związane z funkcjonowaniem bazy sprzętowej.

### **Powtórne wykorzystanie odpadów**

G4-EN23

Na potrzeby modernizacji oraz budowy dróg kolejowych jako warstwa podbudowy wykorzystywane są kruszywa (tłuczeń kolejowy).

W trakcie 2017 roku prowadzone były prace mające na celu wykorzystanie podsypki tłuczniowej pochodzącej z istniejącej infrastruktury torowej. Dzięki opisanemu powyżej procesowi zmniejszana jest ilość odpadów w kategorii *tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w pozycji 17 05 07* (kod 17 05 08).

W trakcie 2017 roku odzyskano ok. 42 tys. ton (22 tys. m<sup>3</sup>) podsypki tłuczniowej, co stanowi ok. 30% całości kruszyw wykorzystanych do podbudowy.

Ponadto część odpadów związanych z kruszywami, w sytuacji gdy nie zawierają one substancji niebezpiecznych, przekazywana jest gminom na terenie, których TORPOL wykonuje prace budowlane na potrzeby inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez lokalne spółki komunalne.

### **4.4 Zanieczyszczenie powietrza**

G4-EN15, G4-EN18, G4-EN21

W toku realizowanych prac dbamy również o ograniczenie zanieczyszczenia powietrza. W tym celu stosujemy szereg zasad i praktycznych rozwiązań mających na celu minimalizację emisji. Wszystkie pojazdy zobligowane są do poruszania się z ograniczoną prędkością, a te które posiadają uszkodzony układ wydechowy usuwane są z placu budowy. Organizacja placów budowy przewiduje ponadto brak konieczności zawracania przez poruszające się pojazdy, a w czasie przerw w pracy silniki samochodów i maszyn roboczych są wyłączane. Place budowy są również systematycznie sprzątane

oraz zraszane wodą. Zwracamy także szczególną uwagę na ostrożne ładowanie materiałów sypkich do skrzyń ładunkowych samochodów ciężarowych.

Głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza w ramach Grupy TORPOL są kotłownia, nagrzewnice w bazie sprzętowej zlokalizowane w Koninie oraz emisje związane z funkcjonowaniem taboru i sprzętu kolejowego wykorzystywanego podczas prac budowlanych, a także flota samochodowa.

Poniżej zamieszczono zestawienie emisji zanieczyszczeń bezpośrednich.

wielkość emisji	kg/rok	
	2017	2016
Dwutlenek węgla (CO <sub>2</sub> )	307 585,6	234 057,4
Benzo(a)piren	0,1	0,1
Pył ciekawy	1 328,8	1 010,0
Tlenek węgla (CO)	476,0	361,3
Tlenek azotu (NO <sub>x</sub> /NO <sub>2</sub> )	302,4	230,8
Tlenek siarki (SO <sub>x</sub> /SO <sub>2</sub> )	1 523,6	1 167,0
<b>Razem</b>	<b>311 216,5</b>	<b>236 826,6</b>
Intensywność (dla CO <sub>2</sub> ) – (wielkość emisji CO <sub>2</sub> /wielkość sprzedaży)	0,410	0,304
Intensywność ogółem (wielkość emisji ogółem w kg/przychody ze sprzedaży w tys. zł)	0,415	0,308

#### 4.5 Wpływ na florę i faunę

G4-EN12

Podstawowa działalność TORPOL obejmuje realizację projektów budowlanych w zakresie modernizacji i budowy szlaków kolejowych. Tym samym wpływ TORPOL na środowisko odnosi się przede wszystkim do otoczenia w jakim prowadzone są prace budowlane. Z uwagi na rozpiętość sieci torowej, jesteśmy obecni w różnych częściach kraju, przy czym część prac realizowanych jest również na obszarach chronionych tj. obszarach chronionego krajobrazu, korytarzy ekologicznych i lokalnych, rezerwatów przyrody czy parków krajobrazowych. Prace dotyczące linii kolejowych nr 216 oraz 219 częściowo są np. realizowane na obszarach należących do programu Natura 2000.

W celu ograniczenia ingerencji w środowisko naturalne, w którym realizujemy prace, powszechnie stosujemy wypracowane wspólnie z zamawiającymi standardy i rozwiązania związane z organizacją placów budowy. Przede wszystkim sama lokalizacja i funkcjonowanie zaplecza budowy każdorazowo organizowana jest w sposób ograniczający negatywny wpływ na środowisko naturalne. Zaplecza budowy, bazy materiałowe czy parkingi sprzętu lokalizowane są poza granicami form ochrony przyrody, lasami, dolinami rzecznyymi czy w szczególności poza obszarami, będącymi stanowiskami chronionych gatunków roślin, szlakami migracji zwierząt, miejscami lęgowymi ptaków. Bazy sprzętowe i składy materiałowe sytuowane są w pierwszej kolejności na terenach kolejowych. Miejsca dla maszyn i środków transportów lokalizowane są, o ile jest to możliwe, na utwardzonych już terenach, a drogi dojazdowe do obsługi placów budowy wyznaczane są w pierwszym rzędzie w oparciu o istniejącą sieć dróg. Ponadto celem ograniczenia wpływu hałasu przy lokalizowaniu baz i składów wykorzystywane są w formy terenu stanowiące naturalne bariery hałasu.

Prace budowlane realizowane są z uwzględnieniem jak najmniejszej uciążliwości względem flory i fauny. Do działań prewencyjnych w tym obszarze należy np. nasadzenie drzew i krzewów

w otoczeniu przejść dla zwierząt przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum usuwania istniejącego drzewostanu. Wycinki drzew dokonywane są wyłącznie, gdy nie ma technicznych możliwości postawienia obiektu czy przeprowadzenia prac, bez wykonania wycinki. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki znajdujące się w zasięgu prac budowlanych są natomiast zabezpieczane na czas budowy.

Na potrzeby realizacji poszczególnych inwestycji podejmowane są również działania gwarantujące możliwość migracji zwierząt. W większości przypadków prace związane z budową przejść dla zwierząt wykonywane są w pierwszej kolejności przed innymi pracami modernizacyjnymi. Inwestycje obejmowane są nadzorem przyrodniczym ze szczególnym uwzględnieniem miejsc cennych przyrodniczo. W przypadku identyfikacji chronionych gatunków zwierząt na terenie inwestycji, po uzyskaniu niezbędnych zezwoleń, dokonywane jest ich przeniesienie z terenu budowy. Nadzór przyrodniczy obejmuje również kwestie związane z ochroną gatunkową w tym m.in. kontrolę terenu przed realizacją budowy na obecność gatunków chronionych, szczególnie kontrolę prowadzenia robót w taki sposób, aby nie dopuścić do likwidacji terenów podmokłych oraz niszczenia łągów podczas uzasadnionej wycinki drzew. Miejsca realizacji prac (w szczególności wykopy) zabezpieczane są przed dostępem zwierząt. Na terenach poza pasem gruntów kolejowych nie są stosowane jakiegokolwiek herbicydy a na terenie kolejowym stosowane są wyłącznie herbicydy biodegradowalne bezpieczne dla zwierząt wodnych i lądowych.

Dzięki opisanym powyżej działaniom minimalizowane jest prawdopodobieństwo nieumyślnego zniszczenia środowiska naturalnego tj. w stopniu większym niż założono podczas oceny wpływu inwestycji na siedliska naturalne. Dla przykładu, w trakcie realizacji projektów przebudowy linii kolejowej E59 oraz modernizacji linii kolejowej E20 indywidualną ochroną objęto siedliska kani czarnej oraz liczne stanowiska kocanki piaskowej, które zlokalizowane były w sąsiedztwie realizowanych prac.

Niezależnie od podejmowanych z naszej strony działań w zakresie ograniczenia wpływu na środowisko naturalne, realizacja projektów kolejowych wiąże się, w określonych i precyzyjnie wskazanych przypadkach, z dokonaniem zniszczeń w środowisku naturalnym w zakresie, w jakim tereny chronione są zajmowane na potrzeby realizacji inwestycji budowlanych. Sytuacje, w których zajęcie terenu może spowodować istotny wpływ na siedliska przyrodnicze dotyczy zarówno terenów inwestycji jak i obszarów bezpośrednio przylegających do linii kolejowej. W szczególności mowa jest o wpływie na murawy czy siedliska naturalnych roślin i zwierząt. Istotne jest, iż w takich przypadkach, wszystkie działania realizowane są wyłącznie w oparciu o wydane decyzje środowiskowe oraz w uzgodnieniu z właściwymi organami odpowiedzialnymi za kwestie ochrony środowiska.

W latach 2016-2017 nie wystąpiły przypadki nałożenia na TORPOL kar wynikających z naruszenia postanowień wynikających z decyzji środowiskowych oraz postanowień odnoszących się do kwestii środowiskowych o analogicznym charakterze.

#### 4.6 Wpływ na społeczności lokalne

Jesteśmy świadomi, iż na terenach, na których realizujemy projekty budowlane jesteśmy gośćmi. Tym samym wszelkie prace budowlane realizujemy z poszanowaniem lokalnych społeczności.

Intencją TORPOL jest zapewnienie maksymalnego ograniczenia uciążliwości prowadzonych robót wobec osób trzecich czy dóbr publicznych, w szczególności poprzez odpowiednią organizację pracy oraz właściwy dobór urządzeń i sprzętu. W przypadku konieczności utworzenia dróg dojazdowych do placu budowy, niezbędna infrastruktura w tym zakresie zlokalizowana jest na terenie już przekształconym antropogenicznie w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.



W ramach prac przygotowawczych do realizacji projektów organizowane są spotkania o charakterze informacyjnym z przedstawicielami społeczności lokalnych.

Następnie dokonywana jest inwentaryzacja istniejących obiektów (budynki, drogi) zlokalizowanych w okolicy placów budowy celem określenia ich stanu technicznego. Inwentaryzacja przeprowadzana jest wyłącznie za wiedzą i zgodą właścicieli obiektów. Na jej podstawie sporządzana jest dokumentacja zdjęciowa oraz opisowa. W przypadku, gdy w trakcie lub po zakończeniu prac budowlanych stwierdzone zostaną uszkodzenia względem stanu pierwotnego, które powstały w związku z wykonywaniem prac budowlanych, dokonywana jest ocena szkód, a następnie zidentyfikowane uszkodzenia są usuwane lub rekompensowane.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa osób postronnych, które mogą znajdować się w otoczeniu realizowanych przez nas prac przestrzegamy wszelkich regulacji dotyczących ogrodzenia oraz odpowiedniego oznakowania terenu budowy.

W 2017 roku zidentyfikowano 3 przypadki odpowiedzialności TORPOL jako generalnego wykonawcy za uszkodzenia istniejącej infrastruktury w ramach realizowanych projektów budowlanych względem społeczności lokalnych w obrębie których realizowane były projekty budowlane.

W związku z pracami przy inwestycji na linii kolejowej nr 18 odcinek Kutno – Toruń Główny dokonaliśmy naprawy dwóch odcinków drogi na terenie gminy Lubanie. Wykonana została nowa nawierzchnia z betonu asfaltowego wraz z umocnieniem poboczy na odcinku o długości 860 m i szerokości 5,2 m, jak również zlikwidowane zostały ubytki i zapadnięcia. Prace zostały wykonane we wrześniu 2017 roku, a ich łączny koszt wyniósł ok. 216 tys. zł.

Ponadto w 2017 roku rozpoczęliśmy remont dróg lokalnych na terenie Gminy Zielonka, Wołomin i Tłuszcz o wartości ok. 1,45 mln zł (udział TORPOL to ok. 1,02 mln zł), gdzie w ramach konsorcjum prowadziliśmy prace przy realizacji projektu Rail E75 Rail Baltica. Remont obejmuje nakładki bitumiczne oraz remonty chodników. Prace w ramach powyższych działań będą finalizowane w 2018 roku.

W 2017 roku nie miały miejsca incydenty związane z koniecznością podjęcia działań rekompensacyjnych w odniesieniu do pojedynczych budynków.

Niezależnie od powyższego w 2017 zawarliśmy z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie umowę określającą zasady korzystania przez TORPOL w wyznaczonych ulic Krakowa oraz ich ewentualną naprawę na wypadek powstania szkód w związku z realizacją inwestycji „Wykonanie robót budowlanych na odcinku Kraków Mydlniki - Kraków Główny”. Analogiczna umowa zostanie również zawarta z Zarządem Dróg Miejskich w Koninie w związku z realizacją projektu LCS Konin.

## 5. Nasza kadra

### 5.1 Relacje z pracownikami

Za podstawę polityki korporacyjnej uznajemy równe traktowanie wszystkich pracowników. Grupa TORPOL odrzuca wszelkie formy dyskryminacji i przemocy stawiając na otwartość jako wspólny mianownik łączący naszych pracowników i partnerów biznesowych. Dążymy do skutecznego zapobiegania sytuacjom dyskryminacji, znęcania i nierównego traktowania oraz zapewnienia poczucia bezpieczeństwa dla każdej zatrudnionej osoby w spółkach Grupy TORPOL bez względu na formę zatrudnienia. Brak dyskryminacji wyrażamy w równym dostępie do awansów wewnętrznych, szkoleń oraz innych świadczeń i benefitów pracowniczych. Uważamy, iż wyznacznikiem premiującym

pracownika jest jego zaangażowanie, lojalność wartościom firmy oraz dbałość o dobro wspólne jakim jest pozytywny wizerunek przedsiębiorstwa.

## 5.2 Struktura zatrudnienia

G4-10

Doświadczenie i rzetelność Spółki tworzą jej pracownicy, dzięki którym osiągnęliśmy pozycję lidera branży. Grupa Kapitałowa TORPOL zatrudnia ponad 600 doświadczonych pracowników, wśród których ok. 90 pracowników posiada uprawnienia budowlane. Konsekwentnie zwiększamy potencjał kadrowy. Na przestrzeni ostatnich pięciu lat zwiększyliśmy zatrudnienie z 421 osób do 627 osób. W 2016 roku zostaliśmy wyróżnieni w rankingu Lista 500 gazety Rzeczpospolita w kategorii rozwój zatrudnienia.

Szczegółowe informacje nt. zatrudnienia w latach 2016-2017 zamieszczono poniżej.

		2017	2016
Całkowita liczba pracowników w TORPOL	etat	539	481
<b>Całkowita liczba pracowników w Grupie, w tym:</b>	<b>szt.</b>	<b>627</b>	<b>654</b>
- TORPOL (Polska)	szt.	538	480
- TORPOL (Chorwacja)	szt.	1	1
- TORPOL Oil and Gas	szt.	33	25
- TORPOL Norge	szt.	55	148
Efektywność zatrudnienia (w tys. zł)	przychód ze sprzedaży (w tys. zł) na jednego pracownika	1 196,3	1 177,6

Szczegółowe informacje nt. form zatrudnienia zamieszczono poniżej.

		2017	2016	zmiana
Całkowita liczba pracowników w Grupie, w tym:		627	654	-19
<b>TORPOL</b>		<b>539</b>	<b>481</b>	<b>58</b>
- umowa o pracę	łącznie	519	464	55
	kobiety	100	73	27
	mężczyźni	419	391	28
- umowa o pracę na czas nieokreślony	łącznie	429	393	36
	kobiety	68	52	16
	mężczyźni	361	341	20
- kontrakty	łącznie	4	0	4
	kobiety	0	0	0
	mężczyźni	4	0	4
- inne (umowy zlecenia)	łącznie	16	17	-1
	kobiety	4	5	-1
	mężczyźni	12	12	0

<b>TORPOL Norge</b>		<b>55</b>	<b>148</b>	<b>-93</b>
- umowa o pracę	łącznie	55	148	-93
	kobiety	4	8	-4
	mężczyźni	51	140	-89
- kontrakty	łącznie	0	0	0
- inne (umowy zlecenia)	łącznie	0	0	0
<b>TORPOL Oil&amp;Gas</b>		<b>33</b>	<b>25</b>	<b>8</b>
- umowa o pracę	łącznie	30	25	5
	kobiety	8	7	1
	mężczyźni	22	18	4
- kontrakty	łącznie	2	0	2
	kobiety	0	0	0
	mężczyźni	2	0	2
- inne (umowy zlecenia)	łącznie	1	0	1
	kobiety	0	0	0
	mężczyźni	1	0	1

Struktura zatrudnienia nie ulega istotnym zmianom z tytułu sezonowości. Ewentualne zmiany w strukturze mogą pojawić się w przypadku znaczących zmian posiadanego portfela zamówień, które będą realizowane w przyszłości.

W trakcie 2017 roku Spółka korzystała z pracowników tymczasowych w wymiarze ok. 12,5 pracownika miesięcznie. Łączna liczba godzin przepracowanych przez pracowników tymczasowych w trakcie 2017 roku wyniosła ok. 25,3 tys. godzin.

W 2017 roku naszymi pracownikami było 5 osób z orzeczeniem o niepełnosprawności – 4 osoby zostały zatrudnione w obszarze administracji oraz 1 osoba w obszarze nadzoru budowy.

Na stanowiskach robotniczych nie zatrudniamy kobiet. Ponadto w TORPOL w ogóle nie zatrudniamy osób młodocianych.

### Lokalizacja zatrudnienia

Podstawowa działalność obejmuje realizację projektów infrastrukturalnych zlokalizowanych w różnych regionach Polski oraz Norwegii.

Poniżej zamieszczono informacje nt. podziału zatrudnienia TORPOL ze względu na miejsce zatrudnienia.

		2017	2016	zmiana
Liczba pracowników zatrudnionych w Polsce	łącznie	571	505	66
	kobiety	111	84	27
	mężczyźni	460	421	39
Liczba pracowników zatrudnionych w Norwegii	łącznie	55	148	-93
	kobiety	4	8	-4
	mężczyźni	51	140	-89

Poniżej zamieszczono informacje nt. lokalizacji zatrudnienia z punktu widzenia zatrudnienia w siedzibach kluczowych spółek z Grupy oraz pracy na terenie realizowanych inwestycji.

	2017	2016
Liczba pracowników świadczących pracę w biurach w Polsce	101	91
Liczba pracowników świadczących pracę na terenach inwestycji zlokalizowanych w Polsce	470	414

### 5.3 Świadczenia i warunki zatrudnienia

G4-11, G4-EC6, G4-LA1, G4-LA2, G4-LA3, G4-LA4, G4-LA13

Jesteśmy rzetelnym i wiarygodnym pracodawcą, który jest świadomy znaczenia kadry dla obecnej oraz przyszłej działalności Grupy oraz jej kompetencji. Staramy się spełniać oczekiwania naszych pracowników w zakresie warunków pracy oraz wynagradzania. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż blisko 52% kadry pracuje w TORPOL ponad 5 lat.

Pracownikom zatrudnionym na podstawie umowy o pracę niezależnie od wymiaru czasu pracy przysługuje szereg świadczeń do których należą:

- premie uznaniowe, zadaniowe, projektowe oraz specjalne, które są przyznawane zgodnie z regulaminem wynagradzania;
- dodatki do wynagrodzenia związane z zajmowanymi stanowiskami,
- świadczenia z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) obejmujące zapomogi, dofinansowanie wypoczynku, dofinansowanie Kart Multisport,
- w zależności od zajmowanego stanowiska udostępniane są telefony służbowe, sprzęt komputerowy oraz flota samochodowa,
- odprawy zgodnie z kodeksem pracy.

W 2017 roku środki przeznaczone na ZFŚS wyniosły 159,3 tys. zł, z czego wykorzystano 131,4 tys. zł, w tym na:

- zapomogi – 91,3 tys. zł;
- dofinansowanie wypoczynku – 33,4 tys. zł;
- dofinansowanie karty Multisport – 6,7 tys. zł.

Długość okresu wypowiedzenia umów o pracę jest zgodna z przepisami Kodeksu Pracy.

W żadnej ze spółek z Grupy nie został przyjęty zborowy układ pracy.

W ramach Grupy Kapitałowej TORPOL nie funkcjonują organizacje pracownicze. Niemniej w TORPOL przyjęty został regulamin dotyczący wyboru i działania przedstawicieli pracowników w celu reprezentowania interesu pracowników, w szczególności w zakresie dokonywania w imieniu pracowników uzgodnień i konsultacji w przedmiocie gospodarowania środkami ZFŚS, działań związanych z BHP czy czasem i rozkładem pracy. Aktualnie grono przedstawicieli pracowników Spółki składa się z 3 osób.

			2017	2016
<b>Przyjęcia pracowników - Polska</b>	łącznie	do 30 lat	55	11
		od 30 do 50 lat	65	32
		powyżej 50 lat	7	6
	kobiety	do 30 lat	20	4
		od 30 do 50 lat	17	8
		powyżej 50 lat	1	1
	mężczyźni	do 30 lat	35	7
		od 30 do 50 lat	50	24
		powyżej 50 lat	6	5
<b>Odejścia pracowników – Polska</b>	łącznie	do 30 lat	19	16
		od 30 do 50 lat	37	26
		powyżej 50 lat	14	11
	kobiety	do 30 lat	5	6
		od 30 do 50 lat	4	4
		powyżej 50 lat	2	2
	mężczyźni	do 30 lat	14	10
		od 30 do 50 lat	33	22
		powyżej 50 lat	12	9
- w tym w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych lub rentowych	łącznie	9	3	
	kobiety	1	1	
	mężczyźni	8	2	
<b>Wskaźnik rotacji*</b>	łącznie	do 30 lat	3,33%	3,17%
		od 30 do 50 lat	6,48%	5,15%
		powyżej 50 lat	2,45%	2,18%
	kobiety	do 30 lat	0,88%	1,19%
		od 30 do 50 lat	0,70%	0,79%
		powyżej 50 lat	0,35%	0,40%
	mężczyźni	do 30 lat	2,45%	1,98%
		od 30 do 50 lat	5,78%	4,36%
		powyżej 50 lat	2,10%	1,78%

\*Iloraz całkowitej liczby pracowników, którzy odeszli z pracy w ciągu roku i całkowitej liczby pracowników obecnie zatrudnionych w Polsce

		2017	udział w zatrudnieniu GK (w %)	2016	udział w zatrudnieniu GK (w %)
<b>Informacja nt. okresu zatrudnienia w TORPOL</b>					
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	łącznie	429	82,66%	393	84,7%
	kobiety	68	13,10%	52	11,2%
	mężczyźni	361	69,56%	341	73,5%
- krótszy od 0,5 roku	łącznie	23	4,43%	6	1,3%
	kobiety	7	1,35%	4	0,9%
	mężczyźni	16	3,08%	2	0,4%
- 0,5 – 1 rok	łącznie	12	2,31%	5	1,1%
	kobiety	3	0,58%	1	0,2%
	mężczyźni	9	1,73%	4	0,9%
- 1-3 lata	łącznie	61	11,75%	72	15,5%
	kobiety	17	3,28%	13	2,8%
	mężczyźni	44	8,48%	59	12,7%
- 3-5 lat	łącznie	63	12,14%	49	10,6%
	kobiety	11	2,12%	7	1,5%
	mężczyźni	52	10,02%	42	9,1%
- 5-10 lat	łącznie	133	25,63%	149	32,1%
	kobiety	16	3,08%	16	3,4%
	mężczyźni	117	22,54%	133	28,7%
powyżej 10 lat	łącznie	137	26,40%	112	24,1%
	kobiety	14	2,70%	11	2,4%
	mężczyźni	123	23,70%	101	21,8%

relacja pensji podstawowej kobiety do pensji mężczyzny w poszczególnych kategoriach w TORPOL w Polsce*	2017**	2016
robotnicze***	77,74%	81,91%
nierobotnicze	84,06%	81,14%
kierownicze	82,13%	73,34%
dyrektorskie	61,38%	57,49%

\* nie uwzględniono wynagrodzeń członków Zarządu  
 \*\* na stanowiskach budowlanych nie są zatrudniane kobiety

Poniżej zamieszczono zestawienie informacji nt. urlopów macierzyńskich i ojcowskich pracowników TORPOL w Polsce.

	2017	2016
liczba pracowników uprawnionych do urlopu	549	489
- macierzyńskiego	108	80
- ojcowskiego	441	409
liczba pracowników którzy skorzystali z urlopu	23	20
- macierzyńskiego	10	3
- ojcowskiego	13	17
liczba pracowników którzy powrócili z urlopu	18	20
- macierzyńskiego	5	3
- ojcowskiego	13	17
liczba pracowników którzy zakończyli pracę w ciągu 12 miesięcy po powrocie z urlopu	2	2
- macierzyńskiego	0	0
- ojcowskiego	2	2
liczba pracowników którzy kontynuowali pracę w ciągu 12 miesięcy po powrocie z urlopu	15	18
- macierzyńskiego	4	3
- ojcowskiego	11	15
wskaźnik powrotu do pracy przez pracowników którzy skorzystali z urlopu		
- macierzyńskiego	50%*	100%
- ojcowskiego	100%	100%
* 5 pracowników wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r. nadal przebywało na urloпах macierzyńskich/rodzicielskich		

		2017	2016
Relacja wynagrodzenia na najniższym szczeblu w odniesieniu do płacy minimalnej w TORPOL w Polsce	kobiety*	nd	nd
	mężczyźni	128,13%	122,36%
* na stanowiskach budowlanych nie są zatrudniane kobiety			

W historii działalności spółek z Grupy TORPOL nie zostały nałożone kary związane z naruszeniem prawa pracy.

#### 5.4 Rozwój pracowników

G4-LA10

W TORPOL dbamy o rozwój naszej kadry. W tym celu w Spółce funkcjonuje system podnoszenia kwalifikacji dla pracowników tak w ramach form szkolnych jak i pozaszkolnych (wewnętrzne i zewnętrzne szkolenia, kursy zawodowe i językowe).

W przypadku, gdy inicjatywa odnosząca się do podnoszenia kwalifikacji danego pracownika nie pochodzi od Spółki, pracownik może uzyskać dofinansowanie zgłoszonej inicjatywy, przy czym w

przypadku uzyskania dofinansowania pracownik zobowiązuje się do przepracowania w TORPOL okresie wskazanego w zawartej umowie o podnoszenie kwalifikacji zawodowych.

Niezależnie od powyższego TORPOL z własnej inicjatywy przeprowadził w 2017 roku łącznie 100 szkoleń zewnętrznych przy 79 szkoleniach w trakcie 2016 r.

Spośród ww. form doszkalających w 2017 r. 84 to inicjatywy TORPOL a pozostałe 16 to inicjatywy naszych pracowników, podczas gdy w 2016 roku miało miejsce 64 inicjatyw TORPOL oraz 15 inicjatyw pracowników. Inicjatywy pracowników obejmowały kursy językowe, studia podyplomowe, kursy doszkalające oraz konferencje.

łącznie w trakcie szkoleń zewnętrznych w 2016 roku w Grupie TORPOL przeszkolonych zostało 282 osób (w tym 54 kobiet oraz 228 mężczyzn) natomiast w 2017 roku liczba przeszkolonych osób 433 osób (w tym 108 kobiet oraz 325 mężczyzn).

łączne nakłady na szkolenia zewnętrzne poniesione w trakcie 2017 roku wyniosły ok. 300 tys. zł przy nakładach na ten cel w trakcie 2016 roku w wysokości 260 tys. zł.

rodzaje szkoleń	2017	2016
szkolenia techniczne	65%	75%
szkolenia finansowe	11%	5%
szkolenia z zakresu zarządzania	1%	4%
kursy językowe	2%	2%
szkolenia dla pracowników administracji	21%	14%
<b>Razem</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

TORPOL jest stroną porozumienia o współpracy z Politechniką Poznańską, w oparciu o którą m.in. organizowane są praktyki dla studentów i absolwentów, jest realizowana współpraca w obszarze organizacji wyjazdów studyjnych, warsztatów, wystaw czy też prowadzenia prac badawczych.

W 2017 roku TORPOL przyjął 3 osoby na praktyki studenckie, podczas gdy w 2016 roku współpracowaliśmy w tym zakresie z 9 osobami. W 2017 roku została zatrudniona jedna osoba, która odbyła praktykę w 2016 roku. Praktykanci uczestniczący w praktykach w 2017 roku pozostają jeszcze studentami.

## 5.5 Różnorodność

G4-LA12, G4-HR3

Bezwzględnie szanujemy prawa, godność i wolność naszych pracowników. Doceniamy kreatywność i poświęcenie każdego pracownika niezależnie od tego, jakie sprawuje stanowisko. Nie tolerujemy żadnych zachowań negatywnie wpływających na integralność psychiczną i fizyczną człowieka. Nasze postępowanie jest odzwierciedleniem kultury organizacyjnej Grupy Kapitałowej TORPOL opartej o zasady etyczne i ogólne normy moralne. Każdy z naszych pracowników daje przykład pod względem kultury swoich wypowiedzi i odpowiedzialności za słowa oraz zachowanie. Postrzegamy naszych pracowników jako zespół i nie respektujemy pod żadnym względem dyskryminacji. Uznajemy równość wszystkich pracowników bez względu na ich indywidualne różnice.

Poniżej zaprezentowano informację nt. wskaźników różnorodności organu zarządzającego oraz nadzorującego TORPOL S.A. jak również kadry pracowniczej.



**Różnorodność w organach TORPOL**

		2017	2016	
Zarząd	mężczyźni	łącznie	4	5
		do 30 lat	0	0
		od 30 do 50 lat	2	2
		powyżej 50 lat	2	3
	kobiety	łącznie	0	0
Rada Nadzorcza	mężczyźni	łącznie	8	11
		do 30 lat	0	0
		od 30 do 50 lat	6	10
		powyżej 50 lat	2	1
	kobiety	łącznie	2	2
		do 30 lat	0	0
		od 30 do 50 lat	1	1
		powyżej 50 lat	1	1

**Różnorodność w kadrze pracowniczej**

		2017	2016
całkowita liczba pracowników w Polsce, w tym:	łącznie	571	653
	do 30 lat	116	93
	od 30 do 50 lat	333	293
	powyżej 50 lat	122	119
- kobiety	łącznie	111	84
	do 30 lat	35	22
	od 30 do 50 lat	64	51
	powyżej 50 lat	12	11
- mężczyźni	łącznie	460	421
	do 30 lat	81	71
	od 30 do 50 lat	269	242
	powyżej 50 lat	110	108

## 6. Bezpieczeństwo pracy

G4-LA5, CRE6

TORPOL uznaje za kluczowe zapewnienie bezpieczeństwa pracowników oraz współpracowników realizujących prace budowlane. Optymalne zapewnienie bezpieczeństwa traktujemy jako

podstawowy obowiązek odpowiedzialnego pracodawcy. Życie i zdrowie ludzkie jest dla nas bezcenne i wobec tego nie dążymy wyłącznie do redukcji liczby wypadków na budowach, lecz do ich całkowitego wyeliminowania. Z tego powodu nie podejmujemy żadnych robót budowlanych bez uprzedniego przeszkolenia oraz odpowiedniego sprzętu.

Wszystkie spółki z Grupy TORPOL, które prowadzą działalność w zakresie realizacji prac budowlanych mają wdrożony system zarządzania odnoszący się do bezpieczeństwa pracy. W celu ograniczenia ryzyka związanego z bezpieczeństwem pracy w odniesieniu do każdej realizowanej inwestycji sporządzane są plany bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Dodatkowo w odniesieniu do każdej inwestycji budowlanej realizowanej przez TORPOL stosowane są indywidualne instrukcje bezpiecznego wykonania robót, jak również opracowywane są oceny ryzyka zawodowego odnoszące się do wszystkich stanowisk zaangażowanych w dany projekt. Stosujemy również procedurę wykonywania prac ze znaczącymi zagrożeniami oraz działamy w oparciu zasady nadzoru i organizację prac przy wykonywaniu zadań w szczególnych zagrożeniach.

Badania środowiska pracy są prowadzone systematycznie zgodnie z obowiązującymi przepisami przez uprawnione jednostki. Przedmiot tych badań obejmuje możliwe zagrożenia dla pracowników w postaci czynników fizycznych, chemicznych oraz pyłów. Z przeprowadzonych badań sporządzane są sprawozdania, a aktualne informacje w tym zakresie przekazywane są poszczególnym komórkom organizacyjnym. Ponadto prowadzone są systematyczne przeglądy obszaru bezpieczeństwa i higieny pracy na poszczególnych budowach.

Wśród osób zaangażowanych w realizację projektów regularnie budowana jest świadomość znaczenia kwestii związanych z BHP tak wśród pracowników jak i podwykonawców zaangażowanych w realizację inwestycji. Pracownicy odbywają regularne szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy na podstawie opracowanych programów szkoleń. Ponadto w odniesieniu do przypadków wypadkowych odbywają się szkolenia doraźne na podstawie opracowanych informacji. Jako organ doradczy w obszarze bezpieczeństwa pracy funkcjonuje ośmioosobowa komisja BHP, w której skład wchodzi Prezes Zarządu (lub osoba delegowana przez Prezesa), pracownik służby BHP, lekarz sprawujący opiekę zdrowotną nad pracownikami oraz 5 przedstawicieli pracowników (1 pracownik administracji, 2 pracowników nadzoru technicznego oraz 2 pracowników fizycznych).

Zatrudnianym podwykonawcom przekazywane są niezbędne pakiety informacyjne dotyczące zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na budowach, które co do zakresu obejmują dane przekazywane naszym pracownikom. Podwykonawcy otrzymują zatem informacje o zagrożeniach związanych z realizacją zadań na terenie kolejowym oraz aktualne wymagania regulacyjne dotyczące bezpieczeństwa pracy na budowach.

W 2017 roku przeznaczono w Polsce 560 godzin na szkolenia BHP dla pracowników administracji i nadzoru oraz przeszkolono 85 pracowników na stanowiskach robotniczych w łącznym wymiarze 640 godzin. Z kolei w 2016 roku w takich szkoleniach BHP wzięło udział 113 pracowników w łącznym wymiarze 904 godz. W trakcie 2016 roku przeznaczono łącznie 952 godziny na szkolenia i konsultacje w obszarze BHP dla pracowników nadzorujących i administracji. W uzupełnieniu powyższego, przeprowadzono również szkolenia z obszaru BHP w formule zewnętrznej – w trakcie 2016 roku przeprowadzono 27 takich szkoleń, a w trakcie 2017 roku zorganizowano 61 takich szkoleń. Łącznie w latach 2016-2017 roku w szkoleniach BHP udział wzięło odpowiednio 19 oraz 268 pracowników.

W toku realizacji prac budowlanych na pracowników i współpracowników TORPOL wpływ mają tzw. czynniki zagrożenia zawodowego. Czynniki te odnoszą się odpowiednio do wypadków przy pracy oraz chorób zawodowych.

## Wypadkowość

G4-LA6, G4-LA7

Poniżej zamieszczono informacje nt. istotnych wypadków w TORPOL.

wypadki przy pracy	2017	2016
Wypadki istotne ogółem, w tym:	11	8
- skutkujące niezdolnością do pracy	11	7
- ciężkie	0	1
- śmiertelne	0	0
Liczba godzin absencji wśród pracowników spowodowana wypadkami	499	219
Wskaźniki wypadkowości		
liczba wypadków*1.000/liczba pracowników	21,61	17,39
liczba wypadków*1.000.000/liczba roboczogodzin	45,36	27,37

W spółkach zależnych nie wystąpiły wypadki kwalifikowane do wskazanych powyżej kategorii wypadków.

Wszyscy pracownicy podwykonawców zaangażowani w realizację prac budowlanych zobowiązani są do zapoznania się i przestrzegania wewnętrznych procedur BHP oraz opracowanych planów bezpieczeństwa. Uznajemy za kluczowe podejmowania działań prewencyjnych w celu ograniczenia wypadków na realizowanych inwestycjach. Istotne wypadki niosą ze sobą bowiem konkretne szkody finansowe (koszty odszkodowań, zniszczenia sprzętu), wizerunkowe oraz organizacyjne (przestoje związane z koniecznością usunięcia skutków wypadków).

W TORPOL stosowana jest procedura ustalania okoliczności i przyczyn wypadków, zgodnie z którą niezwłocznie po zaistnieniu lub powzięciu wiadomości o wypadku informacja w tym zakresie przekazywana jest przez poszkodowanego oraz pracownika Spółki do bezpośredniego przełożonego. Następnie w zależności od rodzaju wypadku zgłoszenie kierowane jest przez Spółkę do właściwych organów. W dalszej kolejności powoływany jest zespół powypadkowy, który dokonuje oględzin miejsca wypadku oraz bada jego przyczyny i okoliczności. Równolegle zbierane są informacje dotyczące osób poszkodowanych. Następnie sporządzany jest protokół powypadkowy który stanowi jeden z elementów kompletowanych akt. Protokół przedstawiany jest osobie poszkodowanej oraz ew. jego rodzinie wraz z pouczeniem w zakresie wnoszenia uwagi zastrzeżeń przed jego zatwierdzeniem. Finalnie protokół zatwierdzany jest przez Spółkę. Następnie protokół powypadkowy jest przekazywany poszkodowanemu wraz ze stosownymi pouczeniami odnośnie możliwości jego sprostowania. Poszkodowanemu przekazywana jest również informacja nt. przysługujących świadczeń wynikających z ubezpieczenia wypadkowego. Niezależnie od sporządzenia protokołu, wypadek jest rejestrowany przez pracownika odpowiadającego za obszarze BHP w Spółce. W związku z wypadkiem sporządzana jest również karta kosztów wypadku przy pracy jak również informacja nt. danego incydentu jest przekazywana do właściwego urzędu statystycznego.

Najczęstszą przyczyną wypadków jest błąd ludzki, który wynika z niedostatecznej koncentracji i uwagi poszczególnych pracowników. Większość wypadków miała miejsce w trakcie przemieszczenia się po placach budów, podczas prac naprawczych maszyn i urządzeń oraz w trakcie prac transportowych.

Niezależnie od prowadzenia rejestru wypadków w ramach TORPOL, podwykonawcy, z którymi współpracujemy zobowiązani są do zgłaszania incydentów związanych z wypadkami śmiertelnymi, ciężkimi i zbiorowymi.

Zgodnie z uzyskanymi informacjami w latach 2016-2017 wśród podwykonawców nie wystąpiły wypadki śmiertelne, ciężkie lub zbiorowe.

### **Choroby zawodowe**

Czynniki wpływające na choroby zawodowe związane są m.in. z przebywaniem na obszarze o podwyższonym poziomie hałasu, drgań czy zanieczyszczenia powietrza. W celu ograniczenia wpływu ww. czynników miejsca prac są monitorowane poprzez systematyczne pomiary natężenia czynników fizycznych i stężenia czynników chemicznych oraz pyłów. W trakcie lat 2016 – 2017 nie zidentyfikowano przypadków chorób zawodowych.

## 7. Relacje ze społecznościami lokalnymi

G4-SO6

W ostatnich latach angażowaliśmy się charytatywnie w inicjatywy społeczne i wsparcie organizacji pozarządowych.

Od 2014 roku wspieramy ośrodek hipoterapii prowadzony przez Fundację Pomocy Osobom Niepełnosprawnym w Stróżach, a w roku 2017 również imprezę dla najmłodszych tematycznie związaną ze Świętem Wiosny organizowaną przez tę fundację.

Wsparliśmy również organizację jubileuszu 70-lecia Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Poznaniu, a także inicjatywę Muzeum Archidiecezji Warszawskiej w zakresie organizacji wystawy "Złote ogniwa, dwie katedry, dwa narody" w Trondheim i Warszawie, która prezentowała wspólne wątki z historii Norwegii i Polski.

Ponadto, pracownicy TORPOL są uczestnikami inicjatywy organizowanej przez Fundację Poland Business Run – największego charytatywnego biegu biznesowego, który pomaga spełniać marzenia osób po amputacjach. Bieg ten ma charakter sztafety, w której występuje pięciu zawodników. W 2016 roku zgłosiliśmy jedną drużynę, natomiast w 2017 roku TORPOL reprezentowany był przez dwie drużyny.

Przy okazji wysyłania bożonarodzeniowych życzeń świątecznych korzystamy z karnetów, z których część dochodu zostaje przekazana na rzecz podopiecznych ośrodka terapeutyczno-rehabilitacyjnego dla osób niepełnosprawnych intelektualnie „Dolina Słońca” oraz Warsztatów Terapii Zajęciowej prowadzonych przez Fundację Anny Dymnej - Mimo Wszystko.

W latach 2016-2017 spółki z Grupy TORPOL nie dokonywały płatności na rzecz partii politycznych, polityków lub instytucji o podobnym charakterze.

## 8. Etyka

G4-56, G4-SO5

W ocenie Grupy Kapitałowej TORPOL przestrzeganie zasad etycznego postępowania w biznesie jest niezbędnym elementem każdej dużej organizacji dającym gwarancję zachowania wysokich standardów. TORPOL dokłada najwyższej staranności, aby działalność biznesowa prowadzona przez jej pracowników cechowała się przejrzystymi regułami i najwyższymi standardami etycznymi, zarówno w relacji z kontrahentami, jak również w organami publicznymi. Ufamy, że uczciwe działanie i transparentne podejście do obowiązujących reguł korporacyjnych i regulacji prawnych buduje zaufanie i wiarygodność naszej firmy jako sprawdzonego i uczciwego partnera.

Poprzez wdrożenie wewnętrznych regulacji korporacyjnych, czy też podnoszenie świadomości pracowników w ramach podejmowanych działań edukacyjnych, dążymy do zwalczania wszelkich przejawów działań korupcyjnych. Spółka na bieżąco monitoruje i przeciwdziała występowaniu przypadków korupcji i łapówkarstwa, m.in. poprzez ustalone i przestrzegane zasady wyboru kontrahentów Spółki (zapytania ofertowe, składanie ofert, weryfikacja i ocena ofert, dokumentowanie wyboru kontrahenta), dostosowanie poziomu wynagrodzenia pracownika do zakresu kompetencji, odpowiedzialności i doświadczenia zawodowego.

Jednocześnie w ramach wewnętrznych regulacji zapewniamy warunki anonimowego zgłaszania naruszeń, w tym w zakresie przeciwdziałania praktykom korupcyjnym. Mając przy tym świadomość tego jak doniosłe i ważne są wszelkie inicjatywy uświadamiające i edukujące w zakresie zwalczania działań korupcyjnych zachęcamy naszych partnerów do wdrożenia i stosowania podobnych praktyk antykorupcyjnych.

W latach 2016 – 2017 nie zostały zidentyfikowane przypadki korupcji z udziałem pracowników Grupy TORPOL.

W pełnej rozciągłości respektujemy prawa człowieka. W tym celu Grupa TORPOL nie tylko promuje, jako wartości stosowania, standardy i wytyczne w obszarze ochrony praw człowieka i pracownika, ale także przestrzega w tej materii przepisów międzynarodowych i krajowych ze szczególnym uwzględnieniem kodeksu pracy.

Stanowczo sprzeciwiamy się formom pracy przymusowej jak również ani nie akceptujemy żadnej innej formy wyzysku bądź wykorzystywania zarówno grupy osób jak i jednostki. Nie zgadzamy się na zatrudnianie dzieci oraz osób nieletnich z pogwałceniem przepisów kodeksu pracy, jak również w pełni sprzeciwiamy się nękananiu, poniżaniu, znęcaniu bądź kierowaniu gróźb ze strony współpracownika lub przełożonego oraz molestowaniu fizycznym i psychicznym zarówno w miejscu pracy, jak i poza jego miejscem. Popieramy równocześnie wolność zrzeszania się pracowników stanowiące fundament praw pracowniczych.

W latach 2016-2017 w TORPOL nie miały miejsca incydenty związane z naruszeniem praw człowieka.

## 9. Zgodność z regulacjami

G4-SO8

Wpływ na poszczególne obszary działalności Grupy mają liczne regulacje stanowiące wyraz oczekiwań lokalnych prawodawców oraz kontrahentów. Ryzyko braku zgodności z wymaganiami regulacyjnymi rozumiane jest przez Spółkę jako ryzyko poniesienia sankcji prawnych, powstania strat finansowych bądź utraty reputacji lub wiarygodności wskutek niezastosowania się Grupy TORPOL, poszczególnych spółek lub pracowników Grupy do przepisów prawa, regulacji wewnętrznych oraz przyjętych przez Grupę standardów rynkowych.

Jako Grupa posiadamy przejrzystą oraz adekwatną do skali i charakteru prowadzonej działalności oraz podejmowanego ryzyka strukturę organizacyjną, w której podległość służbowa, zadania oraz zakres obowiązków i odpowiedzialności są wyraźnie przypisane i odpowiednio podzielone. Struktura organizacyjna obejmuje i odzwierciedla cały obszar działalności Spółki, wyraźnie wyodrębniając każdą kluczową funkcję w obrębie wykonywanych zadań. Dotyczy to zarówno podziału zadań jak i odpowiedzialności pomiędzy członków Zarządu Spółki, a także podziału zadań i odpowiedzialności pomiędzy komórki organizacyjne centrali oraz poszczególne stanowiska albo grupy stanowisk.

W latach 2016-2017 nie zostały nałożone na spółki z Grupy Kapitałowej TORPOL istotne kary lub sankcje pozafinansowe z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami.

## 10. Informacje o raporcie

### 10.1 O raporcie

G4-22, G4-23, G4-28, G4-29, G4-30, G4-31, G4-33

Informacje zawarte w niniejszym raporcie stanowią podsumowanie działalności Grupy TORPOL (tj. TORPOL S.A. oraz spółki zależne) w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu w 2017 roku. Naszą intencją było podsumowanie oddziaływania na otoczenie z punktu widzenia Grupy Kapitałowej. Niemniej z uwagi na dominujący udział prac związanych z infrastrukturą kolejową w niniejszym raporcie prezentujemy informacje dotyczące w głównej mierze tego obszaru działalności, który realizowany jest bezpośrednio przez TORPOL S.A. Niezależnie od powyższego sprawozdawczość np. w obszarze środowiska jest znacznie bardziej rozwinięta na poziomie TORPOL niż spółek zależnych prowadzących działalność na znacznie mniejszą skalę. Tym samym nie wszystkie dane liczbowe niezbędne do opracowania wskaźników na poziomie całej Grupy Kapitałowej mogły być agregowane przez spółki zależne prowadzące działalność operacyjną. W tym miejscu jednocześnie deklarujemy, iż w odniesieniu do żadnego aspektu uznanego za istotny nie pominęliśmy informacji, które odnosiłyby się do spółek zależnych, a które rodziłyby istotne ryzyka dla Grupy Kapitałowej oraz dla otoczenia. W szczególności mowa w tym miejscu jest o jakichkolwiek incydentach związanych z odpowiedzialnością za otoczenie, wykonywane prace, prawa pracownicze i prawa człowieka czy korupcji.

Zaprezentowane informacje obejmują okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2017 roku oraz stan na dzień 31 grudnia 2017 roku. Okresem porównawczym jest okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2016 roku oraz stan na dzień 31 grudnia 2016 roku.

Raport został sporządzony w oparciu o czwartą odsłonę wytycznych Global Reporting Initiative - GRI-G4. Oddziaływanie Grupy TORPOL w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu zostało opisane z wykorzystaniem wskaźników GRI o charakterze profilowym, szczegółowym oraz sektorowym. Przygotowując raport kierowano się zasadami GRI definiującymi jego treść oraz jakość. Raport został przygotowany zgodnie z wytycznymi GRI w wersji podstawowej *core*.

Niniejszy raport spełnia wymogi uznania za tzw. oświadczenie na temat informacji niefinansowych, o którym mowa w art. 55 ust. 2b w związku z art. 49b ust. 2-8 ustawy o rachunkowości. Raport stanowi tym samym integralny element skonsolidowanego raportu za 2017 rok. Jednocześnie zgodnie z postanowieniami art. 49b ustawy o rachunkowości TORPOL nie jest zobowiązany do sporządzenia odrębnego oświadczenia na temat informacji niefinansowych odnoszącego się do danych jednostkowych.

Niniejszy raport został zweryfikowany wewnętrznie przez Zarząd Spółki oraz poszczególne jednostki organizacyjne bezpośrednio zaangażowane w jego przygotowanie.

Niniejszym raportem otwieramy historię sprawozdawczości w obszarze społecznej odpowiedzialności i deklarujemy publikację następnych raportów w perspektywie każdego kolejnego roku.

Zachęcamy przy tym Państwa do dzielenia się swoimi uwagami i zgłaszania sugestii odnośnie przedstawionego raportu. Wszelkie uwagi oraz pytania odnoszące się do raportu prosimy kierować na adres [csr@torpol.pl](mailto:csr@torpol.pl) lub do [p.odziejewicz@torpol.pl](mailto:p.odziejewicz@torpol.pl)

## Wskaźniki profilowe

Wskaźnik	Opis	Rozdział (str.)
Strategia i analiza		
G4-1	Oświadczenie Zarządu TORPOL S.A. o znaczeniu zrównoważonego rozwoju dla organizacji Strategia działania w celu realizacji założeń zrównoważonego rozwoju	3,5
<b>Profil organizacji</b>		
G4-3	Nazwa organizacji	3
G4-4	Główne usługi	14
G4-5	Lokalizacja siedziby głównej organizacji	17
G4-6	Liczba krajów, w których działa organizacja	17
G4-7	Charakter własności i forma prawna	11
G4-8	Rynki obsługiwane przez organizację	25
G4-9	Skala organizacji	11
G4-10	Liczba pracowników według rodzaju umowy, regionu i płci	41
G4-11	Procent wszystkich pracowników objętych zbiorowymi układami pracy	43
G4-12	Łańcuch dostaw w organizacji	26
G4-13	Znaczące zmiany w raportowanym okresie dotyczące rozmiaru, struktury, formy własności i łańcucha dostaw	26
G4-14	Wyjaśnienie, czy i w jaki sposób organizacja stosuje zasadę przezorności	9
G4-15	Zewnętrzne inicjatywy, karty lub zasady dotyczące kwestii ekonomicznych, środowiskowych lub społecznych	32
G4-16	Członkostwo w stowarzyszeniach oraz organizacjach	32
G4-17	Jednostki wskazane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym organizacji	16
G4-18	Proces definiowania zawartości i granic raportu	6
G4-19	Istotne aspekty raportowania	6
G4-20	Oddziaływanie aspektu wewnątrz organizacji	6
G4-21	Oddziaływanie aspektu na zewnątrz organizacji	6
G4-22	Wpływ wszelkich zmian w informacjach podanych w poprzednich raportach oraz przyczyny tych zmian	53
G4-23	Znaczące zmiany w zasięgu i granicach raportu względem poprzednich okresów objętych raportem	53
G4-24	Lista grup interesariuszy zaangażowanych przez organizację	6
G4-25	Podstawy identyfikacji i selekcji zaangażowanych grup interesariuszy	6
G4-26	Podejście organizacji do angażowania interesariuszy (uwzględniając częstotliwość angażowania według typu i grupy interesariuszy)	6
G4-27	Kluczowe kwestie i problemy poruszane przez interesariuszy oraz odpowiedź na nie ze strony organizacji	6
<b>Profil raportu</b>		
G4-28	Okres raportowania	53
G4-29	Data publikacji ostatniego raportu	53
G4-30	Cykl raportowania	53
G4-31	Osoba do kontaktu	53
G4-32	Indeks treści GRI	54
G4-33	Polityka i obecna praktyka w zakresie zewnętrznej weryfikacji raportu	53
<b>Ład organizacyjny</b>		
G4-34	Struktura organu zarządzającego i nadzorującego	9
<b>Etyka</b>		
G4-56	Wartości, zasady, standardy i normy zachowania ujęte w postaci	51

	kodeksów postępowania oraz kodeksów etyki	
--	---	--

**Wskaźniki szczegółowe**

Wskaźnik	Opis	Lokalizacja rozdziału w Raporcie (str.)
<b>Kategoria ekonomiczna</b>		
G4-DMA	Wyniki ekonomiczne	11
G4-EC1	Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona i podzielona	11
G4-EC4	Pomoc finansowa uzyskana od państwa	28
G4-EC6	Stosunek wynagrodzenia pracowników najniższego szczebla do płacy minimalnej	43
G4-DMA	Pośredni wpływ ekonomiczny	21
G4-EC7	Rozwój oraz wpływ inwestycji w infrastrukturę i usługi	21
<b>Kategoria środowiskowa</b>		
G4-DMA	Materiały/surowce	26
G4-EN1	Wykorzystywane materiały/surowce według masy	26
G4-DMA	Energia	34
G4-EN3	Zużycie energii wewnątrz organizacji	34
G4-EN5	Intensywność zużycia energii	34
G4-DMA	Bioróżnorodność	38
G4-EN12	Opis znaczącego wpływu działań, produktów i usług na bioróżnorodność na obszarach chronionych i obszarach o dużej wartości pod względem bioróżnorodności znajdujących się poza obszarami chronionymi	38
G4-DMA	Emisje	37
G4-EN15	Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych	37
G4-EN18	Intensywność emisji gazów cieplarnianych	37
G4-EN21	Emisje tlenków azotu, tlenków siarki i innych znaczących emisji do powietrza	37
G4-DMA	Odpady	37
G4-EN23	Całkowita waga odpadów według rodzaju odpadu i metody postępowania z odpadem	37
G4-EN24	Łączna liczba i objętość istotnych wycieków	36
G4-DMA	Zgodność z regulacjami w obszarze ochrony środowiska	32
G4-EN29	Kwota istotnych kar oraz całkowita liczba sankcji pozafinansowych z tytułu nieprzezwiezania prawa i regulacji dotyczących ochrony środowiska.	32
<b>Kategoria społeczna</b>		
G4-DMA	Zatrudnienie	43
G4-LA1	Całkowita liczba i wskaźniki zatrudnienia nowych pracowników oraz rotacji pracowników w podziale na grupy wiekowe, płeć i region	43
G4-LA2	Świadczenia zapewniane pracownikom pełnoetatowym	43
G4-LA3	Wskaźniki powrotu do pracy i utrzymania zatrudnienia po urlopie macierzyńskim/tacierzyńskim w podziale na płeć	43
Wskaźnik własny	Okres zatrudnienia pracowników	45
G4-LA4	Okresy wypowiedzenia umów o pracę	43
G4-DMA	Bezpieczeństwo i higiena pracy	48
G4-LA5	Informacje nt. komisji ds. BHP	48
G4-LA6	Rodzaj urazów i wskaźnik urazów, chorób zawodowych, utraconych godzin nieobecności w pracy oraz wypadków śmiertelnych	50
G4-LA7	Pracownicy zapadający na choroby zawodowe lub szczególnie	50



	narażeni na choroby zawodowe	
G4-DMA	Szkolenia i edukacja	46
Wskaźnik własny	Liczba szkoleń w roku	46
G4-LA10	Programy rozwoju umiejętności	46
G4-DMA	Różnorodność i równość szans	47
G4-LA12	Skład kadry pracowniczej w podziale na kategorie według płci, wieku, przynależności do mniejszości i innych wskaźników różnorodności	47
G4-LA13	Stosunek stawki podstawowej i wynagrodzenia całkowitego kobiet i mężczyzn w podziale na kategorie pracowników	43
G4-DMA	Niedyskryminowanie	47
G4-HR3	Całkowita liczba przypadków dyskryminacji (incydentów o charakterze dyskryminacyjnym)	47
G4-DMA	Społeczności lokalne	51
Wskaźnik własny	Zakres działań rekompensacyjnych względem społeczności lokalnych	51
G4-DMA	Zapobieganie korupcji	51
G4-SO5	Potwierdzone przypadki korupcji	51
G4-SO6	Wsparcie udzielone na rzecz partii politycznych, polityków i instytucji o podobnym charakterze	51
G4-SO7	Podjęte kroki prawne dotyczące przypadków naruszenia zasad wolnej konkurencji, praktyk monopolistycznych	19
<b>G4-SO8</b>	Kwota istotnych kar oraz całkowita liczba sankcji pozafinansowych z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami	52
G4-DMA	Zdrowie i bezpieczeństwo klientów	28
G4-PR1	Procent istotnych kategorii produktów i usług, w przypadku których poddaje się ich wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo w celu poprawy wskaźników	28
G4-PR2	Całkowita liczba przypadków niezgodności z regulacjami oraz dobrowolnie stosowanymi kodeksami dotyczącymi wpływu produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo na każdym etapie cyklu ich życia, w podziale na rodzaj skutków	28
G4-PR5	Wyniki badań pomiaru satysfakcji klientów	25
G4-DMA	Zgodność z regulacjami w obszarze dostarczania i użytkowania produktów i usług	28
G4-PR9	Kwota istotnych kar z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami dotyczącymi dostarczania i użytkowania produktów i usług	28

### Wskaźniki sektorowe

Wskaźnik	Opis	Miejsce w Raporcie
CRE6	Podmioty z Grupy TORPOL działające w zgodzie z systemami zarządzania BHP	48

## Podpisy

Imię i nazwisko	Funkcja	Data złożenia podpisu	Podpis
<b>Grzegorz Grabowski</b>	Prezes Zarządu	23.03.2018	
<b>Krzysztof Miler</b>	Wiceprezes Zarządu	23.03.2018	
<b>Michał Ulatowski</b>	Wiceprezes Zarządu	23.03.2018	
<b>Tomasz Krupiński</b>	Wiceprezes Zarządu	23.03.2018	