



**Raport Zrównoważonego
Rozwoju TORPOL S.A.
oraz Grupy Kapitałowej
TORPOL za 2019 rok**

List Prezesa Zarządu	3
1. Znaczenie zrównoważonego rozwoju dla TORPOL.....	5
1.1 Wizja, misja oraz wartości	5
1.2 Strategia Grupy Kapitałowej TORPOL.....	6
Strategia w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR)	7
1.3 Interesariusze oraz istotne zagadnienia	10
2. Informacje korporacyjne	14
2.1 Struktura i organizacja przedsiębiorstwa	14
2.2 Organy zarządzający i nadzorujący.....	14
2.3 Akcje i akcjonariat.....	16
3. Informacje nt. działalności Grupy Kapitałowej TORPOL.....	17
3.1 Podstawowe dane finansowe.....	17
3.2 Profil działalności i rodzaj świadczonych usług	21
3.3 Powiązania organizacyjne i kapitałowe Grupy Kapitałowej TORPOL	25
3.4 Lokalizacja działalności	26
3.5 Branża i jej perspektywy.....	27
3.6 Konkurencja.....	30
3.7 Wkład w rozwój infrastruktury	32
3.8 Nasi Klienci.....	38
3.9 Łańcuch dostaw	40
3.10 Wykorzystanie środków publicznych	43
3.11 Jakość świadczonych usług.....	44
3.12 Ryzyko działalności	46
3.13 Przynależność do organizacji	50
4. Środowisko	50
4.1. Polityka środowiskowa	50
4.2 Zużywana energia.....	52
4.3 Gospodarka odpadami	53
4.4 Zanieczyszczenie powietrza.....	57
4.5 Wpływ na florę i faunę	58
4.6 Wpływ na społeczności lokalne	59
5. Zagadnienia związane z klimatem	61
6. Nasza kadra.....	64
6.1. Relacje z pracownikami	64

6.2	Struktura zatrudnienia.....	64
6.3	Świadczenia i warunki zatrudnienia	68
6.4	Rozwój pracowników.....	73
6.5	Różnorodność pracowników	75
7.	Bezpieczeństwo pracy	77
8.	Relacje ze społecznościami lokalnymi	80
8.1.	Relacje z otoczeniem	80
8.2.	Sponsoring i działalność charytatywna	81
9.	Etyka oraz przeciwdziałanie korupcji.....	82
10.	Zgodność z regulacjami	84
11.	Informacje o raporcie	87
11.1.	O raporcie	87
11.2.	Indeks treści GRI	88
12.	Podpisy	92

List Prezesa Zarządu

102-14, 102-1

Szanowni Państwo,

mam przyjemność zaprezentować Państwu trzecią edycję Raportu Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej TORPOL (Grupa).

Grupa TORPOL posiada niemal 30-letnie doświadczenie na rynku infrastruktury kolejowej w Polsce. Przez ten okres TORPOL S.A. (Spółka) z małej rodzinnej firmy urósł na jednego z liderów branży kolejowej. Zbudowaliśmy silny merytorycznie, działający sprawnie z olbrzymim zaangażowaniem potencjał ludzki – zatrudniamy w Grupie ponad 840 osób, posiadamy rozbudowany park maszynowy i jedne z najwyższych kompetencji w zakresie realizacji wielobranżowych kontraktów kolejowych. Uczestniczyliśmy i uczestniczymy w największych inwestycjach kolejowych organizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym w realizacji projektów o znaczeniu strategicznym dla transportu kolejowego w kraju.

Na koniec 2019 roku Grupa zbudowała, atrakcyjny technicznie i ekonomicznie, portfel zamówień o wartości ok. 3,09 mld zł netto bez udziału konsorcjantów, który pozwala na prowadzenie prac budowlanych do 2022 roku. Mimo trudnych warunków rynkowych, dzięki olbrzymiemu wysiłkowi i zaangażowaniu wszystkich pracowników Grupy, zarówno tych bezpośrednio realizujących prace, jak również logistyki, obszarów wsparcia organizacyjno-prawnego i finansowego uzyskaliśmy dodatnie wyniki finansowe w tym wymagającym okresie. Jest to także zasługa stabilnych i rzetelnych relacji z naszymi partnerami biznesowymi, zarówno w obszarze dostaw i wykonawstwa robót, ale też w obszarze doradczym, prawnym oraz, szczególnie istotnym w obecnych realiach, finansowym.

Działalność operacyjna prowadzona przez Grupę ma nie tylko wymiar finansowy, ale wywiera również wpływ na otoczenie społeczne i środowisko naturalne. Mając tego pełną świadomość prowadzimy działalność zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz odpowiedzialności społecznej biznesu. Dzięki przyjętemu w grudniu 2017 roku Kodeksowi Etyki i Postępowania w Biznesie TORPOL S.A. (Kodeks) oraz dokumentom towarzyszącym sformalizowaliśmy i usystematyzowaliśmy obszar etyczny, compliance oraz społecznego zaangażowania. Z najwyższą starannością podchodzimy do kwestii bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska. Stale udoskonalamy działające w Grupie systemy, szczegółowo badamy wszelkie wypadki i wdrażamy działania zapobiegające zagrożeniom w przyszłości. Podejmujemy również ważne inicjatywy społeczne, czego przykładem jest m. in. udział w projekcie „Niepodległa”

zorganizowanym przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego z okazji obchodów 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości.

Wyznajemy zasadę, że kapitał ludzki stanowi najwyższą wartość dodaną w Spółce. W związku z powyższym dbamy o rozwój pracowników poprzez finansowe wsparcie w podnoszeniu kwalifikacji zawodowych. Dokładamy starań, aby Spółka była stabilnym miejscem pracy, w którym pracownicy czują się bezpiecznie i odczuwają satysfakcję z własnej pracy. Nasze działania ukierunkowane są także na to, aby załogę tworzył zintegrowany zespół, dlatego chętnie wspieramy również aktywności fizyczne naszych pracowników, finansując drużynę biegaczy i rowerzystów oraz pojedyncze amatorskie starty naszych triathlonistów.

Zapraszam Państwa do lektury Raportu Zrównoważonego Rozwoju TORPOL S.A. i Grupy TORPOL za 2019 rok.

1. Znaczenie zrównoważonego rozwoju dla TORPOL

1.1 Wizja, misja oraz wartości

Wizja

TORPOL pragnie być wiarygodnym, społecznie odpowiedzialnym partnerem dla wszystkich Interesariuszy w każdej sferze prowadzonej działalności, funkcjonującym zgodnie z zasadami prawa i etyki oraz zrównoważonego rozwoju.

Misja

Misją TORPOL jest zapewnienie klientom profesjonalnych usług o oczekiwanej jakości oraz stabilnego, zrównoważonego rozwoju firmy, przekładającego się na wzrost jej wartości dla akcjonariuszy.

Wartości

Bezpieczeństwo

Dbamy o bezpieczeństwo naszych pracowników stale podnosząc ich kwalifikacje w obszarze BHP, zapewniając odpowiednie środki ochrony oraz organizację pracy. Dążymy do stałego rozwoju standardów m.in. poprzez wdrażanie nowych inicjatyw, podnoszenie świadomości oraz odpowiedzialności członków zespołu, szczególnie w tych obszarach, w których identyfikujemy największe ryzyka.

Profesjonalizm

TORPOL od początku swojego istnienia potwierdza najwyższy profesjonalizm zarówno w charakterze generalnego wykonawcy, jak również rzetelnego pracodawcy i partnera w biznesie. Stale inwestujemy w rozwój naszych pracowników dbając jednocześnie o poszerzenie zakresu oferowanych usług. Podejmujemy niezbędne kroki, aby każdy z pracowników miał możliwość zarówno kształcenia osobistego za pośrednictwem szkoleń, jak również zdobywania praktycznych umiejętności potwierdzonych uzyskanymi uprawnieniami.

Odpowiedzialność

Wywiązujemy się z naszych zobowiązań wobec pracowników oraz klientów. Poczucie odpowiedzialności za podjęte zobowiązania, stan środowiska naturalnego, bezpieczeństwo oraz przestrzeganie zasad prawnych i etycznych stanowią nieodłączny element codziennego funkcjonowania firmy. Budujemy trwałe relacje z partnerami biznesowymi, akcjonariuszami oraz pracownikami poprzez transparentnie prowadzoną politykę informacyjną oraz terminową realizację prac.

1.2 Strategia Grupy Kapitałowej TORPOL

Na mocy uchwały Rady Nadzorczej Emitenta z dnia 2 września 2019 r. w sprawie zatwierdzenia dokumentu pn.: "Strategia rozwoju Grupy Kapitałowej TORPOL i spółki TORPOL S.A. na lata 2019 -2023" (Strategia) Spółka przyjęła w tym samym dniu do realizacji strategię rozwoju w perspektywie do 2023 roku.

Biorąc pod uwagę horyzont czasowy dokumentu Strategii oraz programów rządowych tj. Krajowego Programu Kolejowego (KPK) i Programu utrzymaniowego do 2023 roku oraz zbudowany, rekordowy portfel zamówień TORPOL S.A. (Emitent, Spółka) na rzecz zamawiającego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK), Grupa Kapitałowa TORPOL (Grupa) będzie nadal skupiona przede wszystkim na rynku infrastruktury kolejowej w Polsce. Jednak świadomość ograniczenia środków dla Polski na modernizację infrastruktury kolejowej po rozliczeniu obecnej perspektywy budżetowej UE skłania do rozbudowy innych obszarów działalności i dywersyfikacji branżowej i geograficznej. Aktualnie w ramach projektu perspektywy budżetowej UE na lata 2021-2027 w ramach polityki spójności do Polski miałyby trafić ok. 64 mld euro, czyli ok. 20% mniej niż w obecnej perspektywie. Pod znakiem zapytania stoi również utrzymanie zasady n+3 (możliwość wykorzystania środków z danej perspektywy przez kolejne trzy lata) oraz utrzymania obecnej wysokości zaliczek (do 80%) – Komisja Europejska wnosi o obowiązywanie zasad w nowej perspektywie odpowiednio n+2 i do 70%. Mając na uwadze powyższe Spółka musi poczynić odpowiednie kroki, aby systematycznie dywersyfikować swoją działalność oraz zwiększać przychody ze źródeł niepowiązanych z modernizacją linii kolejowych, przez co udział sprzedaży na rzecz głównego odbiorcy Grupy stopniowo, z każdym rokiem malał. Przeprowadzone analizy rynku budowlanego i możliwości rozwoju na głównym rynku Spółki oraz rynkach pokrewnych, dopasowania strategicznego i posiadanych kompetencji, doprowadziły do określenia opcji rozwoju strategicznego prezentowanych w dokumencie.

Strategia rozwoju Grupy Kapitałowej TORPOL i spółki TORPOL S.A. na lata 2019 -2023 będzie skupiała się na następujących obszarach działalności w Polsce:

- rynek kolejowy (w tym modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych, utrzymanie sieci kolejowej oraz torowiska prywatne),
- rynek budownictwa kubaturowego (w tym budownictwo budynków użyteczności publicznej i rewitalizacja dworców kolejowych),
- rynek konstrukcji inżynierskich (w tym infrastruktura drogowa),
- rynek tramwajowy,
- rynek budownictwa w obszarze ropy naftowej i gazu ziemnego,
- inwestycje wspierające strategiczne kierunki rozwoju,
- strategia zrównoważonego rozwoju (CSR).

Grupa planuje osiągnąć skumulowane przychody ze sprzedaży netto w ramach realizacji Strategii na lata 2019-2023 na poziomie ponad 8,8 mld zł, przy założeniu średniej marży brutto na sprzedaży nieznacznie powyżej 5%, z czego:

- ponad 7,5 mld zł będzie pochodziło z realizacji obecnie posiadanego portfela zamówień oraz z nowo pozyskanych projektów modernizacyjnych i rewitalizacyjnych głównie w ramach KPK;
- ok. 0,5 mld zł będzie pochodziło z rynku kubaturowego – w tym budownictwo specjalistyczne, budynki użyteczności publicznej, rewitalizacja dworców kolejowych;
- ok. 0,28 mld zł zostanie zrealizowane przez spółkę zależną TOG;
- ponad 0,15 mld zł będzie pochodziło z realizacji projektów tramwajowych;

- ponad 0,1 mld zł netto będzie pochodziło z realizacji kolejowych projektów utrzymaniowych realizowanych w ramach Programu utrzymaniowego przez PKP PLK, o ile rynek ten zostanie udostępniony dla szerokiego rynku wykonawców aktualnie działających na rynku modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych;
- ponad 0,1 mld zł będzie pochodziło z realizacji projektów kolejowych na rzecz innych podmiotów niż PKP PLK;
- pozostałe przychody (do 0,1 mld zł netto) będą dotyczyć realizacji konstrukcji inżynierskich na infrastrukturze drogowej.

Mimo oczekiwanej dywersyfikacji, Spółka zamierza utrzymać poziom rynkowy w modernizacji i rewitalizacji polskich linii kolejowych na poziomie 15-16%.

W długim terminie Spółka planuje utrzymywanie portfela zamówień pozwalającego na optymalne wykorzystanie posiadanego potencjału technicznego i wykonawczego na poziomie ok. 2 mld zł sprzedaży skonsolidowanej rocznie.

Spółka wskazuje przy tym, iż mając na względzie odległą perspektywę czasową oraz możliwość wystąpienia szeregu czynników o charakterze zewnętrznym, jak również wynikającą z powyższego nieprzewidywalność czynników ryzyka, przedstawione powyżej dane liczbowe nie mogą być traktowane jako prognozy dla okresu obowiązywania strategii, a jedynie jako estymacja oczekiwanych poziomów przychodów w poszczególnych obszarach biznesowych, do osiągnięcia których dążyć będzie Grupa.

102-14

Strategia w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR)

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.

CSR zakorzeniony jest w wielu obszarach w Grupie. Strategia zrównoważonego rozwoju i odpowiedzialnego biznesu w Spółce reguluje zasady i określa podejmowanie odpowiednich działań w następujących obszarach:

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

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 obszar „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 (komunikacja wewnętrzna),
- 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),
- odpowiedzialna komunikacja korporacyjna, zgodna z wymogami prawnymi spółek giełdowych,
- rozwój kanałów komunikacyjnych Grupy.

Innowacyjność

Głównym celem naszych innowacyjnych działań jest kierowanie się w stronę stałego poprawienia bezpieczeństwa i warunków pracy oraz wzrostu wydajności prowadzonych robót budowlanych mających przełożenie na wyniki finansowe. Działania prorozwojowe planujemy w ten sposób, by w parze z innowacyjnością znalazły się szkolenia uwzględniające rozwój kompetencji miękkich dedykowanych naszym pracownikom, jak również obejmujące obszar nowości ze świata technologii budowlanej.

Priorytety Grupy TORPOL w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR) na lata 2019-2023

Obszar	Cele	Przykładowe inicjatywy	Oczekiwane efekty
kadra	budowanie kultury organizacyjnej opartej o wartości spójne dla całej Grupy	- opracowanie strategii HR dla Grupy TORPOL;	
	zapewnienie rozwoju, motywacji i satysfakcji pracowników na rzecz ich utrzymania i wzmocnienia efektywności	- monitoring systemów benefitów niefinansowych dla pracowników;	- utrzymanie pracowników przy wzrastającej konkurencyjności rynku,
	podniesienie poziomu bezpieczeństwa w organizacji	- aktualizacja systemów premiowania i wynagradzania pracowników,	- wzmocnienie wewnętrznej tożsamości Torpol jako jednej, spójnej grupy kapitałowej,
	zaangażowanie pracowników/organizacji na rzecz działań społecznych i wolontariatu pracowniczego (w tym charytatywnych)	- wdrożenie procedur retencyjnych,	- zapewnienie przyszłych kadr na poziomie majstra, operatorów maszyn torowych/techników drogowych, kolejowych,
	wzmacnianie wizerunku odpowiedzialnego pracodawcy	- wdrożenie programu zaangażowania społecznego,	- wzmocnienie zaufania do firmy jako wiarygodnego i pożądanego pracodawcy.
		- wdrożenie badania opinii/satysfakcji pracowników.	
relacje	wzmacnienie wizerunku firmy godnej zaufania ze strony rynku kapitałowego (finansowego) i środowiska inwestorskiego	- wzmocnienie komunikacji zewnętrznej, w tym aktualizacja strony internetowej, opracowanie polityki/założeń komunikacji zewnętrznej/PR);	
	zapewnienie transparentności i etyki prowadzenia działalności biznesowej	- opracowanie strategii sponsoringowej;	- wzmocnienie reputacji i zwiększenie atrakcyjności dla potencjalnych inwestorów, źródeł finansowania (m.in. w perspektywie planu emisji),
	odpowiedzialne budowanie partnerstw z podwykonawcami i partnerami biznesowymi dla efektywnej realizacji inwestycji	- spisanie/ opracowanie strategii dialogu z otoczeniem społecznym przy inwestycjach	- wzmocnienie świadomości marki/firmy w otoczeniu społecznym (również na innych rynkach).
	efektywna realizacja inwestycji z poszanowaniem środowiska naturalnego i przy dialogu ze społecznością lokalną	- wejście w skład Respect Index/ESG Index oraz ewentualne przygotowanie do wdrożenia raportowania zintegrowanego;	
		- wdrożenie ESEF.	

1.3 Interesariusze oraz istotne zagadnienia

102-46, 102-47, 103-1, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44

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"> – raporty sprawozdawczości zarządczej – cykliczne spotkania bezpośrednie – posiedzenia Zarządu oraz Rady Nadzorczej – komunikacja korporacyjna
	pracownicy <ul style="list-style-type: none"> – spotkania integracyjne – bezpośrednie spotkania – komunikacja korporacyjna – kontakt z przedstawicielami pracowników – raporty bieżące i okresowe – szkolenia
	spółki wchodzące w skład Grupy TORPOL <ul style="list-style-type: none"> – bezpośrednie spotkania – informacje przekazywane na potrzeby konsolidacji wyników finansowych – posiedzenia organów spółek zależnych – komunikacja korporacyjna
Potencjalni pracownicy	studenci/uczniowie <ul style="list-style-type: none"> – udział w targach pracy – program praktyk – strona internetowa – spotkania bezpośrednie
	inni potencjalni pracownicy <ul style="list-style-type: none"> – działania w zakresie rozwoju szkolnictwa zawodowego – procesy rekrutacyjne – raporty bieżące i okresowe – strona internetowa
Klienci	odbiorcy usług (w szczególności spółka PKP PLK S.A. oraz podmioty zarządzające infrastrukturą tramwajową) <ul style="list-style-type: none"> – bezpośrednie spotkania związane z realizacją prac budowlanych oraz serwisem gwarancyjnym – kontakt telefoniczny, mailowy korespondencyjny – raporty bieżące i okresowe oraz publikacje w mediach – udział w imprezach branżowych
Dostawcy	dostawcy towarów i materiałów <ul style="list-style-type: none"> – bezpośrednie spotkania – kontakt telefoniczny, mailowy, korespondencyjny
	podwykonawcy <ul style="list-style-type: none"> – raporty bieżące i okresowe oraz publikacje w mediach – udział w imprezach branżowych – inne formy komunikacji na odległość

Interesariusze	Formy komunikacji	Interesariusze
Społeczeństwo	społeczności lokalne	<ul style="list-style-type: none"> – bezpośrednie spotkania informacyjne poprzedzające rozpoczęcie realizacji inwestycji – komunikaty na placach budowy – strona internetowa oraz komunikacja w mediach
	organizacje i stowarzyszenia	<ul style="list-style-type: none"> – aktywne uczestnictwo – bezpośrednie spotkania
Środowisko	podmioty związane z ochroną środowiska naturalnego	<ul style="list-style-type: none"> – raporty i sprawozdania dotyczące wpływu na środowisko – rejestry w zakresie wytwarzania odpadów i w zakresie emisji do środowiska – komunikacja w tym uzyskiwanie decyzji oraz realizacja wymagań zawartych w decyzjach otrzymanych od inwestorów w obszarze nadzoru przyrodniczego, gospodarki wodno-ściekowej, emisji i gospodarki odpadami w toku inwestycji – spotkania bezpośrednie oraz kontakt korespondencyjny
		<ul style="list-style-type: none"> – raporty i sprawozdania – bezpośrednie spotkania – kontakt korespondencyjny – strona internetowa
Uczestnicy rynku finansowego	inwestorzy, instytucje finansowe (w tym banki oraz firmy ubezpieczeniowe);	<ul style="list-style-type: none"> – bezpośrednie spotkania – rozmowy telefoniczne, kontakt mailowy oraz korespondencyjny – raporty bieżące i okresowe – strona internetowa – informacje prasowe
	akcjonariusze	<ul style="list-style-type: none"> – bezpośrednie spotkania – rozmowy telefoniczne, kontakt mailowy oraz korespondencyjny – raporty bieżące i okresowe – strona internetowa – informacje prasowe – walne zgromadzenia

Komunikacja z Interesariuszami

Podstawowe formy komunikacji Spółki z jej Interesariuszami zostały ujęte w *Polityce dialogu z Interesariuszami* i obejmują organizację spotkań bezpośrednich, kontakt mailowy, telefoniczny i korespondencyjny, broszury i foldery informacyjne czy też bieżącą aktualizację strony internetowej.

Dialog z interesariuszami wspieramy m.in. poprzez wdrożenie formularza on-line mającego służyć do zgłaszania wniosków i uwag z opcją poszanowania anonimowości. Ponadto wszystkie kluczowe dokumenty korporacyjne oraz poświęcone zagadnieniom z obszaru zrównoważonego rozwoju znajdują się na stronie internetowej Spółki.

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, zachowując równy dostęp do informacji dla wszystkich akcjonariuszy i inwestorów. 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/gmin, 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 polubownego rozwiązania ewentualnych spraw konfliktowych. Pracownicy TORPOL starają się komunikować rzetelnie i kierować interesariusza bezpośrednio do odpowiedniej osoby, w możliwie najszybszy sposób.

Istotne zagadnienia

W toku prac nad przygotowaniem raportu przeprowadzono analizy obszarów najistotniejszych z punktu faktycznego wpływu na otoczenie, relacji z interesariuszami jak również wymogów prawnych.

Istotność poszczególnych obszarów została poddana analizie również w toku przeprowadzonych w 2019 roku działań w obszarze zarządzenia ryzykiem.

W wyniku powyższych działań oraz w ramach opisanej wcześniej komunikacji z Interesariuszami (w tym również podmiotami i instytucjami branżowymi) zidentyfikowano wskazane poniżej istotne zagadnienia. Poszczególne kategorie zagadnień nie uległy one zmianom w porównaniu do ubiegłego roku.

zagadnienie	istotność wewnątrz organizacji	wpływ poza organizacją	
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, inwestorzy
wpływ na środowisko naturalne w tym racjonalne korzystanie z zasobów, ograniczenie zanieczyszczenia oraz ingerencji środowiska	wysoka	wysoka	podmioty związane z ochroną środowiska naturalnego, społeczeństwo, organy administracji publicznej

Z uwagi na zbliżony model działania TORPOL S.A. oraz jedynej spółki zależnej prowadzącej działalność operacyjną powyższe zagadnienia odnoszą się do wszystkich segmentów działalności Grupy oraz jej lokalizacji działalności.

Zasada ostrożności oraz zachowanie należytej staranności

102-11

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:

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

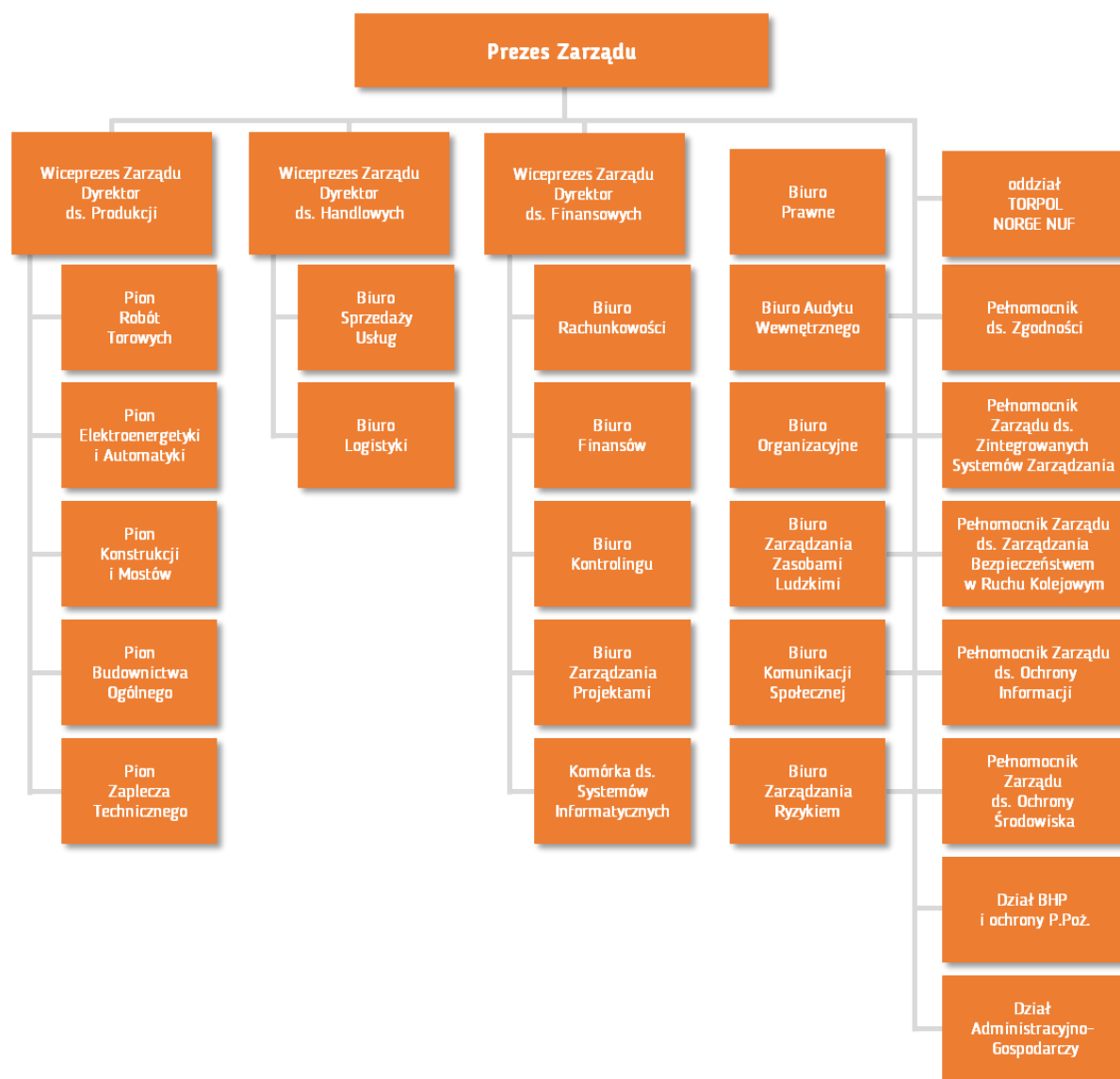
W uzupełnieniu powyższego, w oparciu o wewnętrzne regulacje (procedury, instrukcje) na każdym etapie realizacji procesów, Spółka dąży do unikania negatywnego wpływu na otoczenie. Jeżeli uniknięcie takiego wpływu nie jest możliwe to podejmowane są działania, aby na bazie posiadanych zasobów i rozwiązań był on racjonalnie ograniczany. Aspekt należytej staranności jest również uwzględniany w umowach dotyczących działalności operacyjnej Grupy tj. w szczególności umów o usługi budowlane, które zawierają zapisy obligujące wykonawcę usług budowlanych do zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami jak również odnoszące się zachowania odpowiednich standardów realizacji prac budowlanych.

Efekty działań podejmowanych przez Spółkę w tym obszarze są opisywane w kolejnych punktach niniejszego raportu dedykowanych poszczególnym kwestiom objętym raportowaniem.

2. Informacje korporacyjne

2.1 Struktura i organizacja przedsiębiorstwa

Poniżej zaprezentowano uproszczoną strukturę organizacyjną Jednostki Dominującej.



2.2 Organy zarządzający i nadzorujący

102-18

W trakcie 2019 roku oraz na dzień sporządzenia niniejszego raportu Zarząd Spółki działał w następującym składzie:

- Grzegorz Grabowski – Prezes Zarządu
- Krzysztof Miler – Wiceprezes Zarządu
- Tomasz Krupiński – Wiceprezes Zarządu
- Marcin Zachariasz – Wiceprezes Zarządu

Na dzień 1 stycznia 2019 roku w skład Rady Nadzorczej Spółki wchodziły następujące osoby:

- Jadwiga Dyktus – Przewodnicząca Rady Nadzorczej
- Monika Domańska – Sekretarz Rady Nadzorczej
- Tomasz Hapunowicz – Członek Rady Nadzorczej
- Tadeusz Kozaczyński – Członek Rady Nadzorczej
- Konrad Orzełowski – Członek Rady Nadzorczej
- Jerzy Suchnicki – Członek Rady Nadzorczej.

W dniu 9 lipca 2019 roku, Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie odwołania Pana Jerzego Suchnickiego z funkcji Członka Rady Nadzorczej Spółki, a jednocześnie w tym samym dniu Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie powołania Pana Szymona Adamczyka oraz Pana Adama Pawlika na Członków Rady Nadzorczej TORPOL S.A.

Wobec powyższego, na dzień 31 grudnia 2019 roku oraz na dzień sporządzenia niniejszego raportu w skład Rady Nadzorczej Spółki wchodziły następujące osoby:

- Jadwiga Dyktus – Przewodnicząca Rady Nadzorczej
- Monika Domańska – Sekretarz Rady Nadzorczej
- Szymon Adamczyk - Członek Rady Nadzorczej
- Tomasz Hapunowicz – Członek Rady Nadzorczej
- Tadeusz Kozaczyński – Członek Rady Nadzorczej
- Konrad Orzełowski – Członek Rady Nadzorczej
- Adam Pawlik – Członek Rady Nadzorczej.

Zgodnie ze złożonymi oświadczeniami panowie Tadeusz Kozaczyński, Adam Pawlik, Tomasz Hapunowicz, Konrad Orzełowski i Szymon Adamczyk 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
Konrad Orzełowski(przewodniczący)	Monika Domańska (przewodnicząca)
Jadwiga Dyktus	Tomasz Hapunowicz
Tadeusz Kozaczyński	Jadwiga Dyktus

Szczegółowy opis kompetencji poszczególnych komitetów oraz ich działalność został zamieszczony w Sprawozdaniu z działalności Grupy Kapitałowej TORPOL za 2019 rok (*rozdział 6.6.2. Rada Nadzorcza*).

2.3 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 (TOR) notowane są w systemie notowań ciągłych.

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		2019	2018
liczba akcji w obrocie (szt.)		22 970 000	
kurs	na początek okresu	4,34	7,90
	na koniec okresu	6,90	4,35
kapitalizacja	na początek okresu	99,7 mln zł	181,5 mln zł
	na koniec okresu	158,5	99,9 mln zł

Struktura akcjonariatu

102-5

Do znaczących akcjonariuszy Spółki należą przede wszystkim 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 2019 roku oraz na dzień sporządzenia niniejszego raportu.

Akcjonariusz	liczba akcji/głosów	% udział w k. zakładowym /głosach
TF Silesia sp. z o.o.	8 728 600	38,00%
Nationale Nederlanden OFE*	2 038 000	8,87%
PKO TFI S.A.**	2 019 209	8,79%
NN Investement Partners TFI S.A.	1 886 071	8,21%
Pozostali (free float)	8 298 120	36,13%
RAZEM	22 970 000	100,00%

* na podstawie wykazu akcjonariuszy po NWZ z dnia 9 lipca 2019 roku (RB nr 47/2019) oraz 23 października 2019 roku (RB nr 73/2019);

** dotyczy akcji będących w posiadaniu funduszy zarządzanych przez podmiot

3. Informacje nt. działalności Grupy Kapitałowej TORPOL

3.1 Podstawowe dane finansowe

102-7, 201-1

Zaprezentowane poniżej wybrane pozycje finansowe pochodzą z rocznych sprawozdań finansowych za 2019 roku i prezentują informacje nt. rezultatów oraz skali działalności Grupy Kapitałowej Emitenta w okresie sprawozdawczym.

Majątek oraz źródła finansowania (dane w tys. zł):

	31 grudnia 2019	31 grudnia 2018	Zmiana 2019/2018	Zmiana 2019/2018 (%)	31 grudnia 2017
Grupa Kapitałowa TORPOL					
Aktywa razem	1 283 698	843 343	440 355	52,2%	790 445
Rzeczowe aktywa trwałe i aktywa z tytułu prawa do użytkowania	141 816	117 932	23 884	20,3%	118 039
Aktywa obrotowe	1 076 729	700 485	376 244	53,7%	635 620
Zobowiązania długoterminowe	117 059	68 352	48 707	71,3%	62 851
Zobowiązania krótkoterminowe	943 780	574 159	369 621	64,4%	546 119
Kapitał własny	222 859	200 832	22 027	11,0%	181 475
	31 grudnia 2019	31 grudnia 2018	Zmiana 2019/2018	Zmiana 2019/2018 (%)	31 grudnia 2017
TORPOL S.A.					
Aktywa razem	1 258 194	833 996	424 198	50,9%	763 522
Rzeczowe aktywa trwałe i aktywa z tytułu prawa do użytkowania	141 820	115 649	26 171	22,6%	109 475
Aktywa obrotowe	1 047 489	688 532	358 957	52,1%	615 941
Zobowiązania długoterminowe	116 010	68 330	47 680	69,8%	58 469
Zobowiązania krótkoterminowe	913 561	558 566	354 995	63,6%	506 234
Kapitał własny	228 623	207 100	21 523	10,4%	198 819

Na koniec 2019 roku suma bilansowa Grupy osiągnęła wartość 1 283,7 mln zł, co oznacza znaczący wzrost skali działalności w okresie sprawozdawczym na skutek realizacji rekordowego portfela zamówień. Struktura bilansu jest prawidłowa, typowa dla profilu działalności Grupy opartej na realizacji długoterminowych kontraktów budowlanych.

Aktywa trwałe na koniec 2019 stanowiły 16,1% wartości sumy bilansowej (wobec 16,9% na koniec 2018 roku). Wartość aktywów trwałych wyniosła 207 mln zł i była wyższa o 64,1 mln zł wobec stanu na koniec 2018 roku (142,9 mln zł).

Wśród aktywów trwałych na koniec 2019 roku największą pozycję stanowią rzeczowe aktywa trwałe oraz aktywa z tytułu prawa do użytkowania o łącznej wartości 141,8 mln zł (wzrost o 23,9 mln zł) i dotyczą posiadanego i rozbudowywanego przez Grupę parku maszynowego.

Aktywa obrotowe na koniec 2019 roku stanowiły 83,9% wartości bilansowej (wobec 83,1% według stanu na koniec 2018 roku). Wartość aktywów obrotowych wyniosła 1 076,7 mln zł, wobec 700,5 mln zł rok wcześniej, co stanowi wzrost o 376,2 mln zł (53,7%).

Wśród aktywów obrotowych na koniec 2019 roku największą pozycję stanowią:

- należności z tytułu dostaw i usług o wartości 621,6 mln zł wobec 299,9 mln zł na koniec 2018 roku – silny wzrost jest spowodowany wysokim poziomem sprzedaży w czwartym kwartale 2019 roku, szczególnie w grudniu ubiegłego roku,
- aktywa z tytułu umów z klientami, związane z rozliczeniami z tytułu umów budowlanych 188,2 mln zł (wobec 289,7 mln zł rok wcześniej) – spadek poziomu doszacowania związany jest m.in. wejściem w fazę końcową dużej grupy kontraktów i proporcjonalnie wyższym poziomem fakturowania sprzedaży z tytułu zrealizowanych robót budowlanych w stosunku do ponoszonych kosztów,
- wysoki wzrost wartości środków pieniężnych i gotówki (200,9 mln zł na koniec 2019 roku wobec 33,9 mln zł rok wcześniej) – na skutek rozliczenia płatności przez głównego odbiorcy Spółki na koniec ubiegłego roku.

Udział kapitału własnego w sumie bilansowej na koniec 2019 roku wyniósł 17,4% - co stanowi spadek w ciągu ubiegłego roku, na skutek znacznego wzrostu skali działalności Grupy. Spadek wartości wskaźnika kapitałowego jest efektem istotnego wzrostu sumy bilansowej w okresie sprawozdawczym w związku ze wzrostem zobowiązań z tytułu umów z klientami i przychodów przyszłych okresów. Wartość kapitałów własnych wyniosła na koniec 2019 roku 222,9 mln zł, co stanowi wzrost o 22 mln zł głównie z tytułu wygenerowanego zysku netto Grupy w roku obrotowym.

Wartość zobowiązań długoterminowych Grupy dotyczy przede wszystkim zobowiązań finansowych z tytułu transakcji leasingu finansowego (70,6 mln zł na koniec 2019 wobec 44 mln zł na koniec 2018 roku) dotyczących dokonywanych inwestycji w rozwój i modernizację parku maszynowego Grupy. Pozostałymi pozycjami są długoterminowa pożyczka od głównego akcjonariusza, TF Silesia sp. z o.o. w wysokości 30 mln zł z terminem spłaty do końca marca 2022 roku oraz zobowiązania z tytułu kwot zatrzymanych w wysokości 14,8 mln zł.

Wartość zobowiązań krótkoterminowych na koniec 2019 roku znacznie wzrosła i wyniosła 943,8 mln zł wobec 574,2 mln zł rok wcześniej. Najistotniejszą pozycję zobowiązań krótkoterminowych na koniec okresu sprawozdawczego stanowią:

- zobowiązania handlowe (340,8 mln zł na dzień bilansowy wobec 274,6 mln zł na koniec 2018 roku), które wynikają z bieżącej realizacji posiadanego portfela zamówień i dotyczą zobowiązań do płatności na rzecz podwykonawców i dostawców,
- pozostałe zobowiązania niefinansowe (308,3 mln zł na koniec okresu sprawozdawczego wobec 189,2 mln zł na koniec 2018 roku), wynikające przede wszystkim z zaliczek na dostawy (243,9 mln zł na koniec 2019 roku, co oznacza wzrost o 110,1 mln zł rdr.), oraz
- zobowiązania z tytułu umów z klientami (171,9 mln zł na koniec okresu sprawozdawczego wobec 2 mln zł rok wcześniej) związane z rozliczeniami kontraktów długoterminowych – wzrost w okresie sprawozdawczym wynika z wyższego poziomu fakturowania niż proporcjonalnie do zaawansowania kosztowego kontraktów.

W 2019 roku Grupa utrzymała zbliżony do prezentowanego w 2018 roku poziom finansowego zadłużenia krótkoterminowego z tytułu kredytów i pożyczek. Zaciągnięte finansowanie Grupy jest przeznaczone wyłącznie na bieżącą działalność operacyjną i służy pokrywaniu zapotrzebowania na kapitał obrotowy (realizacja kontraktów) lub realizacji zakupu inwestycji rzeczowych (park maszynowy). Zdaniem zarządu Emitenta posiadane przez Grupę finansowanie w postaci limitów kredytowych odpowiadają obecnej kontraktacji i skali jej działalności.

Struktura bilansu Spółki i jego poszczególne pozycje jest zbliżona do struktury bilansu Grupy.

Bezpośrednia wartość ekonomiczna (dane w tys. zł)

Dane skonsolidowane:

	2019	2018	Zmiana 2019/2018	2017
I. przychody ze sprzedaży usług	1 602 904	1 523 356	79 548	714 838
II. przychody ze sprzedaży towarów i produktów	1 516	2 301	-785	4 049
III. pozostałe przychody operacyjne	1 614	1 369	245	1 158
IV. przychody finansowe	1 042	1 068	-26	3 642
V. Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona (I+II+III+IV)	1 607 076	1 528 094	78 982	723 687
VI. koszt własny sprzedaży	1 529 044	1 442 547	86 497	676 048
VII. koszty sprzedaży	2 606	1 298	1 308	535
VIII. koszty ogólnego zarządu	30 229	30 353	-124	21 741
IX. pozostałe koszty operacyjne	1 260	1 160	100	500
X. płatności na rzecz inwestorów, w tym:	11 349	2 848	8 501	13 766
dywidenda	5 743	0	5 743	10 107
odsetki	5 606	2 848	2 758	3 659

XI.	Koszty działalności tj. wartość ekonomiczna podzielona (VI+VII+VIII+IX+X) w tym:	1 574 488	1 478 206	96 282	712 590
	wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	103 442	81 407	22 035	58 213
	inwestycje społeczne	22	69	-47	45
XII	Wartość ekonomiczna zatrzymana tj. bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona pomniejszona o podzieloną wartość ekonomiczną (V-XI)	32 588	49 888	-17 300	11 097

Rekordowy poziom przychodów netto ze sprzedaży Grupy zdeterminowany jest skalą oraz wysokim tempem realizacji robót budowlanych w ramach posiadanych projektów budowlanych.

Dynamika wzrostu kosztu własnego sprzedaży jest nieznacznie wyższa w porównaniu do tempa wzrostu przychodów netto ze sprzedaży. Jest to spowodowane głównie wspomnianym wcześniej większym udziałem w sprzedaży rocznej realizacji kontraktów, pozyskanych w latach 2016-2017, charakteryzujących się niższą średnią rentownością.

Suma kosztów sprzedaży i ogólnego zarządu Grupy w okresie sprawozdawczym nieznacznie wzrosła (o 3,7% rdr.) i wyniosła 32,8 mln zł w 2019 roku, co wynika w głównej mierze z utrzymania kosztów stałych na tym zbliżonym poziomie na skutek stabilizacji zatrudnienia w działach administracyjnych Emitenta oraz skali i struktury organizacji dostosowanej do rozmiaru realizowanego portfela zamówień.

Saldo pozostałej działalności operacyjnej nieznacznie dodatnie w 2019 roku (+354 tys. zł) pozostało praktycznie bez wpływu na podstawową działalność Grupy.

Na działalności finansowej Grupa zanotowała pogorszenie wyniku w 2019 roku (-6 mln zł w okresie sprawozdawczym wobec -2,8 mln zł rok wcześniej) spowodowane niższymi przychodami odsetkowymi, wyższymi odsetkami od kredytów i pożyczek z tytułu większego ich wykorzystania przy rosnącej skali robót budowlanych, a także wyższymi kosztami z tytułu transakcji leasingu finansowego, co związane jest z istotnymi zakupami inwestycji rzeczowych w 2019 roku.

W konsekwencji całkowite koszty działalności Grupy w okresie sprawozdawczym wyniosły 1 574,5 mln zł, co stanowi wzrost o 95 mln zł w stosunku do 2018 roku. Z kolei wartość ekonomiczna zatrzymana w tym samym okresie wyniosła 32,6 mln zł, co stanowi spadek o 17,3 mln zł rdr.

Zysk netto Grupy (uwzględniający wynik działalności zaniechanej) za 2019 roku wyniósł 29,1 mln zł wobec 19,2 mln zł rok wcześniej, co oznacza wzrost o 52,1% rdr.

Dane jednostkowe:

	2019	2018	Zmiana 2019/2018	2017
I. przychody ze sprzedaży usług	1 565 776	1 496 953	68 823	696 589
II. przychody ze sprzedaży towarów i produktów	1 255	2 347	-1 092	4 441
III. pozostałe przychody operacyjne	1 612	1 324	288	788
IV. przychody finansowe	921	1 566	-645	5 619
V. Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona (I+II+III+IV)	1 569 564	1 502 190	67 374	707 437
VI. koszt własny sprzedaży	1 496 572	1 421 664	74 908	681 193
VII. koszty sprzedaży	2 585	1 296	1 289	531
VIII. koszty ogólnego zarządu	26 624	27 349	-725	19 272
IX. pozostałe koszty operacyjne	1 260	1 123	137	444
X. płatności na rzecz inwestorów, w tym:	11 303	1 984	9 319	13 220
▪ dywidenda	5 743	0	5 743	10 107
▪ odsetki	5 560	1 984	3 576	3 113
XI. Koszty działalności tj. wartość ekonomiczna podzielona (VI+VII+VIII+IX+X) w tym:	1 538 344	1 453 416	84 928	714 660
- wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	97 456	77 559	19 897	55 194
- inwestycje społeczne	22	69	-47	45
XII. Wartość ekonomiczna zatrzymana tj. bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona pomniejszona o podzieloną wartość ekonomiczną (V-XI)	31 220	48 774	-17 554	-7 223

Spółka odpowiada za wygenerowanie 97,7% przychodów Grupy, natomiast koszt własny sprzedaży Emitenta wynosi 97,9% kosztu Grupy, co oznacza, że Spółka w 2019 roku wygenerowała 93,5% zysku ze sprzedaży brutto Grupy. W konsekwencji struktura rachunku zysków i strat Spółki i Grupy są do siebie zbliżone.

3.2 Profil działalności i rodzaj świadczonych usług

102-2

Głównym obszarem działalności Grupy jest kompleksowa budowa i modernizacja infrastruktury szynowej. Od niemal 30 lat Spółka 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.

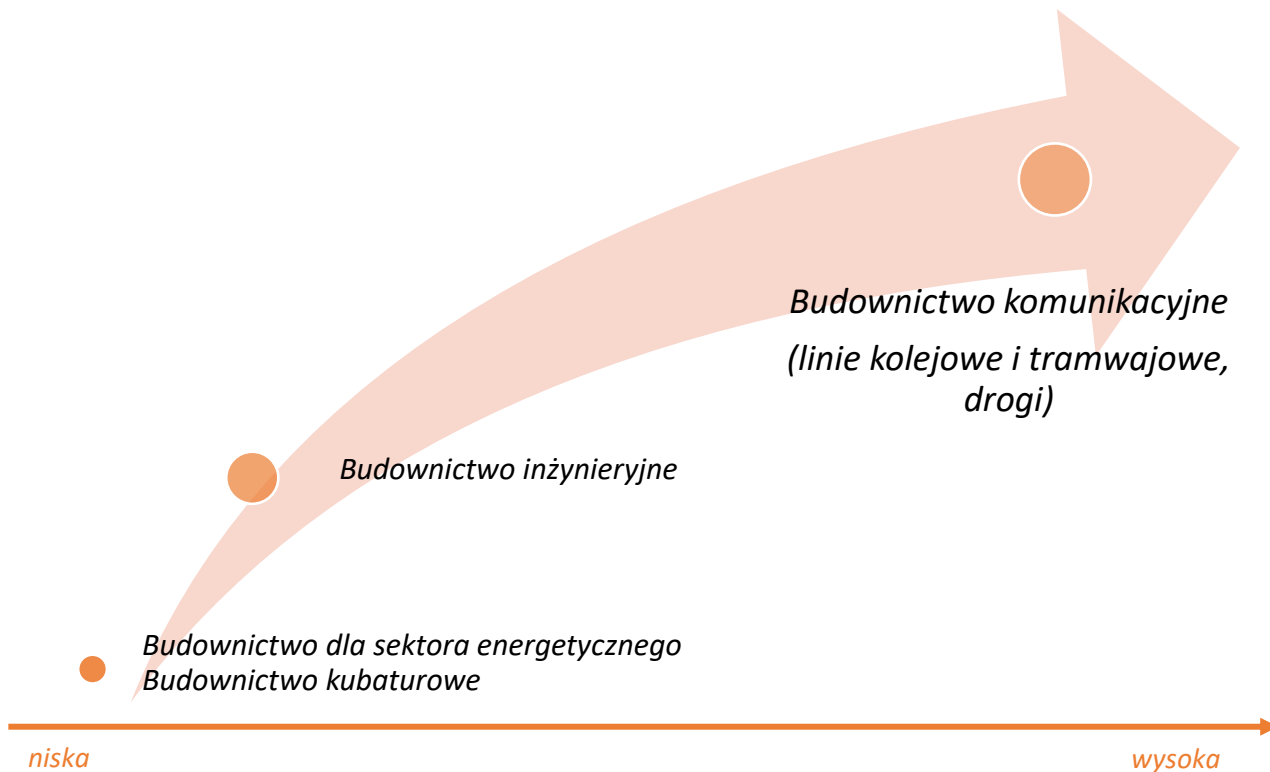
Nasze najważniejsze realizacje obejmują m.in. przebudowę polskiej części paneuropejskich korytarzy transportowych E20, E30, E59, E65 i E75, czy Lokalne Centra Sterowania ruchem kolejowym w Gdańsku, Gdyni, Koninie, rozbudowę i modernizację kolejowych dostępow do portów morskich w Gdańsku (Gdańsk Zaspą Towarową oraz Gdańsk Port Północny), Szczecinie i Świnoujściu, jak również budowę linii tramwajowych na terenie Gdańska, Olsztyna i Poznania. Jako lider konsorcjum wybudowaliśmy najnowocześniejszy i największy w Polsce multimodalny dworzec Łódź Fabryczna, który jest jednocześnie jednym z najnowocześniejszych obiektów tego typu w Europie.

TORPOL posiada również wyodrębniony oddział zagraniczny w Oslo – powstały w 2010 roku. Oddział TORPOL Norge NUF w dużej mierze przejął zobowiązania z tytułu rękojmi za wady i usterki, jakie mogłyby pojawić się w przyszłości (tj. w ciągu okresu do 5 lat) w związku z zakończonymi projektami na rynku norweskim. Ponadto poprzez oddział Emitent (posiadając kompetencje do realizacji inwestycji związanych z budową lub modernizacją linii kolejowych i tramwajowych, metra, dróg, mostów i obiektów inżynierskich) jest obecny na rynku norweskim i może monitorować zmiany oraz perspektywy rozwoju Grupy na tym rynku.

Operacyjną spółkę 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, Grupy Azoty S.A. oraz OPG Gaz-System S.A. Przedmiotem działalności TOG jest projektowanie, produkcja i montaż instalacji do uzdatniania ropy naftowej i gazu ziemnego. Podmiot ten opracowuje studia wykonalności, wykonuje obliczenia procesowe oraz dokumentację projektową, a także zajmuje się zarządzaniem dostawami oraz fabrykacją urządzeń, budową, montażem, prowadzi nadzór nad odbiorami oraz rozruchem instalacji. TOG posiada istotną wiedzę w obszarze oil&gas i wdraża najnowocześniejsze, energooszczędne technologie. Kompetencje firmy pozwalają na kompleksową realizację zadań inwestycyjnych w sektorze przemysłu chemicznego, petrochemicznego, ropy naftowej i gazu, a także energetyki (w zakresie energetyki gazowej). Spółka powstała na bazie zespołu specjalistów posiadających bogatą wiedzę i wieloletnie doświadczenie w zakresie realizacji strategicznych projektów branży oil&gas w Polsce oraz poza granicami kraju.

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

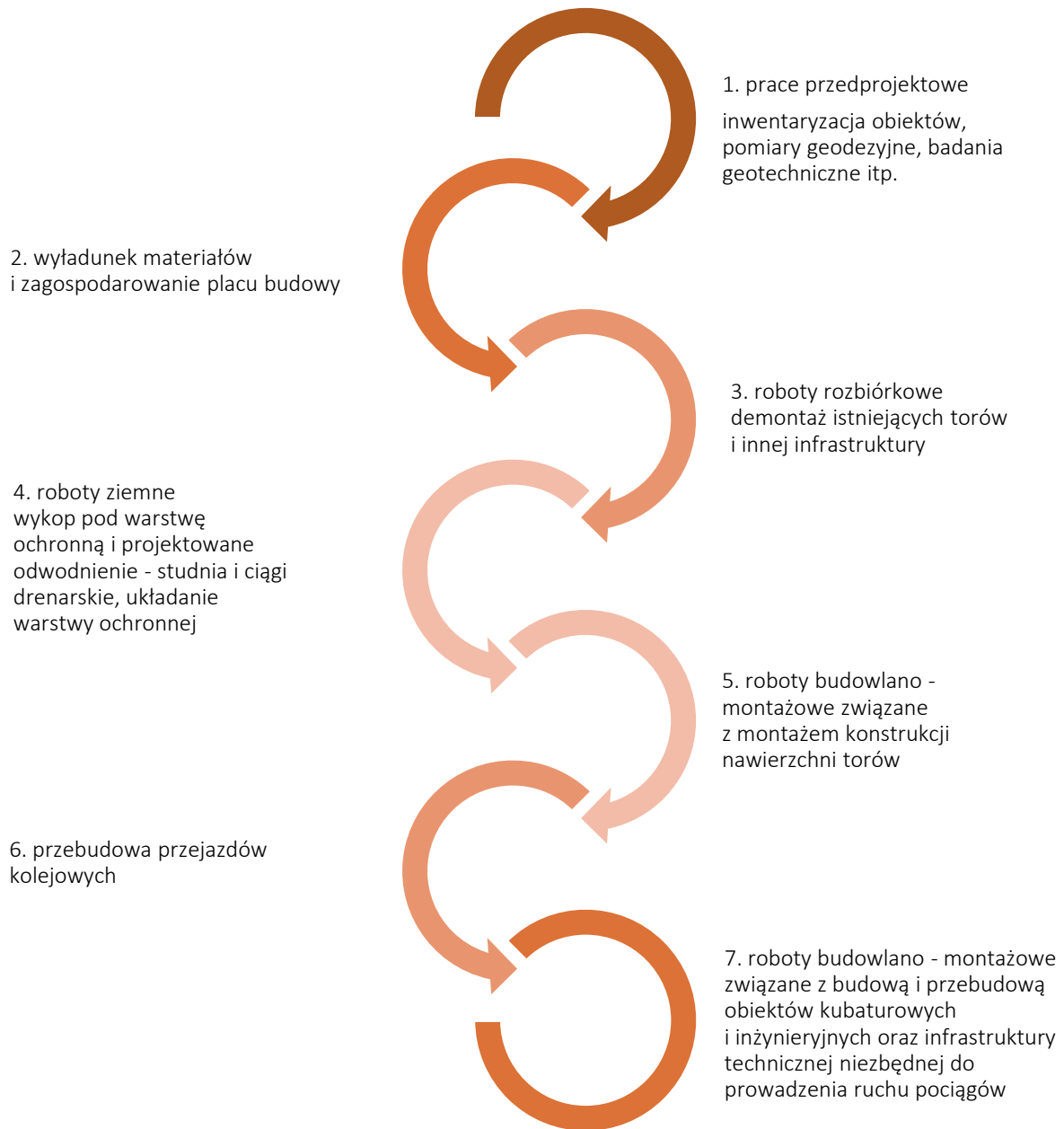
Ekspozycję Grupy TORPOL na poszczególne obszary budownictwa prezentuje poniższa grafika.



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.



Na żadnym z rynków, na których działa Grupa Kapitałowa TORPOL (tak geograficznym jak i branżowym) usługi Grupy Kapitałowej Emitenta nie zostały objęte zakazem lub ograniczeniami w ich świadczeniu.

Z zastrzeżeniem konieczności realizacji prac budowlanych z zachowaniem zgodności z przepisami środowiskowymi dla poszczególnych projektów budowlanych w ramach prowadzonej działalności Grupa TORPOL nie świadczy usług, których zakres oparty zostałby wyłącznie na kryteriach środowiskowych.

3.3 Powiązania organizacyjne i kapitałowe Grupy Kapitałowej TORPOL

102-45

Skład Grupy Kapitałowej TORPOL

Emitent na dzień 31 grudnia 2019 roku posiadał udziały w następujących podmiotach:

- **TORPOL Oil&Gas sp. z o.o. z siedzibą w Wysogotowie pod Poznaniem** – spółka specjalizuje się w projektowaniu i kompleksowej realizacji budowy instalacji do oczyszczania i uzdatniania ropy naftowej i gazu ziemnego oraz budownictwie przemysłowym, głównie dla branż energetycznej i chemicznej.
- **TORPOL d.o.o. za usluge w likwidacji (Zagrzeb, Chorwacja)** – spółka zależna została utworzona w związku planowanymi inwestycjami kolejowymi w lokalną infrastrukturę w Chorwacji. Obecnie, w związku z istotnym w ocenie Emitenta ryzykiem politycznym wpływającym negatywnie na szansę pozyskiwania zamówień publicznych przez podmioty zagraniczne, zarząd Spółki podjął decyzję o postawieniu tej spółki w stan likwidacji.
- **Afta Sp. z o.o. z siedzibą w likwidacji z siedzibą w Poznaniu** – przedmiotem działalności spółki jest unieszkodliwianie odpadów, obecnie spółka nie prowadzi działalności. W dniu 26 listopada 2018 roku spółka została postawiona w stan likwidacji. 24 stycznia 2020 roku spółka została wykreślona z właściwego rejestru przedsiębiorców.
- **Lineal Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu** – przedmiotem działalności jest projektowanie na rzecz budownictwa komunikacyjnego. Emitent posiada 50% udziałów w kapitale zakładowym oraz 50% głosów na zgromadzeniu wspólników. Pozostałe 50% (udziałów w kapitale zakładowym oraz głosów na zgromadzeniu wspólników) posiada spółka Feroco S.A. w upadłości likwidacyjnej z siedzibą w Poznaniu.

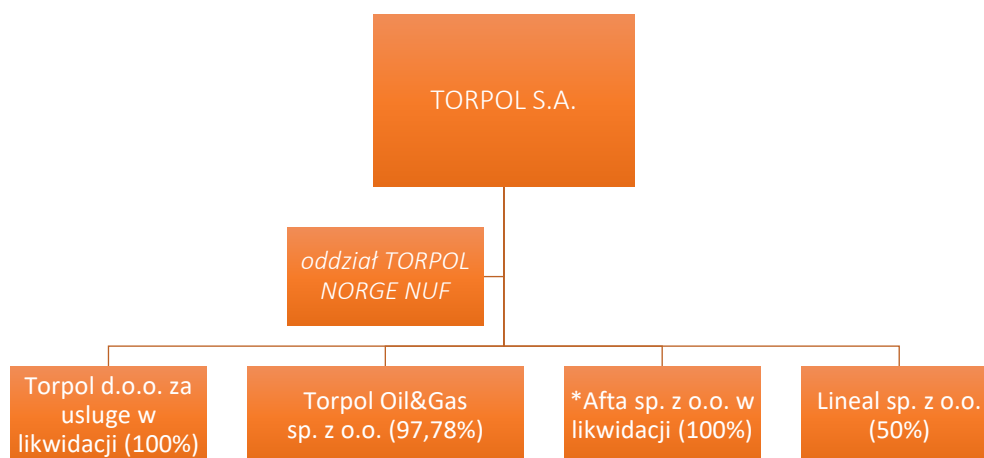
TORPOL posiada wyodrębniony oddział zagraniczny w Oslo, który powstał w 2010 roku.

Emitent jest również stroną umowy spółki NLF TORPOL Astaldi spółka cywilna (NLF) z siedzibą w Łodzi. NLF jest spółką celową, która została powołana do koordynowania i zarządzania wykonaniem robót budowlanych w ramach realizacji zakończonego kontraktu „Łódź Fabryczna”. TORPOL posiada w spółce 50% udziałów, natomiast pozostałe 50% posiada spółka Astaldi S.p.A. z siedzibą w Rzymie.

Z punktu widzenia skali prowadzonej działalności oraz modelu biznesowego Grupy TORPOL działalność operacyjna prowadzona jest przez TORPOL S.A. (91% udział w zatrudnieniu oraz 97,7% skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży). Pozostałe spółki zależne odpowiadają zatem łącznie za ok. 9% zatrudnienia oraz 2,3% skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży – przy czym łącznie zatrudnienie w zagranicznej spółce zależnej oraz oddziale norweski na koniec 2019 roku odpowiadało 0,6% całości zatrudnionych w Grupie Kapitałowej TORPOL. Żadna ze spółek zależnych nie prowadzi przy tym działalności, która w sposób szczególny (tj. inny niż wynikałoby to z jej udziału w zatrudnieniu/skonsolidowanych przychodach ze sprzedaży) byłaby istotna z punktu widzenia zagadnień społecznych, pracowniczych, środowiska naturalnego, poszanowania praw człowieka oraz praktyk korupcyjnych.

W trakcie 2019 roku zakończony został proces likwidacji spółki zależnej Torpol Norge AS.

Poniżej przedstawiono schemat Grupy Kapitałowej TORPOL na dzień 31 grudnia 2019 roku.



* 24 stycznia 2020 roku spółka została wykreślona z właściwego rejestru przedsiębiorców.

3.4 Lokalizacja działalności

102-3, 102-4

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

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

W trakcie 2019 roku TORPOL realizował następujące istotne projekty związane z infrastrukturą kolejową.

Nazwa projektu	Lokalizacja projektu	Skala projektu (mln zł netto)	
LCS Konin		837,8	
E59 Leszno-Czempień	wielkopolskie	395,1	1 695,3
E59 Rawicz – Leszno		462,4	
I. nr 219 Szczytno-Ełk	warmińsko-mazurskie	352,5	626,4
I. nr 216 Działdowo-Olsztyn		273,9	
I. nr 133 Trzebinia – Krzeszowice	małopolskie	596,7	844,1
E30 Kraków Mydlniki – Kraków Gł.		247,4	
Elektrowni Jaworzno III	śląskie	368,0	368,0

Nazwa projektu	Lokalizacja projektu	Skala projektu (mln zł netto)	
I. nr 31 gr. woj. – Czeremcha – Hajnówka		177,0	
I. nr 52 Lewki – Hajnówka	podlaskie	88,2	328,1
I. nr 32 Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)		62,9	
I. nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	dolnośląskie	190,0	375,5
I. nr 281, 766 Oleśnica/Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno		185,5	
E20 Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I	mazowieckie	136,4	315,2
Ostrołęka C		178,8	
I. 18 Kutno – Toruń Główny	kujawsko-pomorskie	171,5	171,5
Gdańsk Port Północny	pomorskie	758,0	1 158,0
Gdańsk Zaspą Towarowa		391,9	
Szczecin Port Centralny	zachodnio-pomorskie	936,6	1 444,6
Port Świnoujście		508,0	
Łódź Kaliska	łódzkie	330,7	330,7

W Norwegii działalność w 2019 roku skupiała się w głównej mierze na świadczeniu serwisu gwarancyjnego dotyczących projektów zrealizowanych w ubiegłych latach.

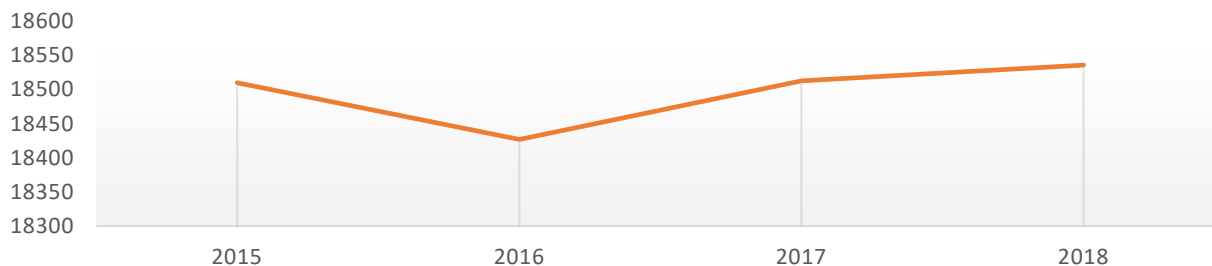
Działalność spółki zależnej TOG obejmuje realizację kontraktów na terenie całego kraju, przy czym w 2019 roku zadania o najwyższej wartości wykonywane są w Kędzierzynie-Koźlu (województwo opolskie), w województwie podkarpackim (Bystrowice) oraz na terenie województwa śląskiego (Gilowice).

3.5 Branża i jej perspektywy

Opis branży

Sieć kolejowa w Polsce (według ostatnich opublikowanych informacji przez PKP PLK w raporcie rocznym) obejmuje obecnie 18 536 eksploatowanych km linii kolejowych, z czego ok. 96% jest zarządzane przez PKP PLK. Jest to trzecia co do wielkości sieć kolejowa w Europie. Taka długość linii kolejowych jest utrzymywana na zbliżonym poziomie od 4 lat i jest uzależniona od bieżących potrzeb przewozowych.

długość eksploatowanych linii kolejowych (km)



Źródło: Raporty roczne PKP PLK

Według danych PKP PLK w 2018 roku nastąpił nieznaczny wzrost długości eksploatowanych linii kolejowych na skutek konieczności dostosowania infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych. PKP PLK odnotowały ogólny wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej na dostępnych liniach kolejowych o 4,9% rdr., z czego wolumen przewozów pasażerskich wzrósł o 2,3% rdr., natomiast przewozów towarowych o 10,2% rdr. Aktualnie udział przewozów pasażerskich w pracy eksploatacyjnej na infrastrukturze kolejowej wynosi ok. 65,8% (przewozów towarowych 34,2%) i są to wartości zbliżone w porównaniu z poprzednim okresem (w 2017 roku było to odpowiednio ok. 67,5% dla przewozów pasażerskich i ok. 32,5% dla przewozów towarowych).

Infrastruktura kolejowa na koniec 2018 roku obejmowała m.in.:

- 18 536 km, co daje 35 863 torów kolejowych, w tym:
 - 27 154 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach;
 - 8 709 torów stacyjnych;
- 38 815 szt. rozjazdów;
- 14 173 szt. skrzyżowań w poziomie szyn;
- 25 152 obiektów inżynierskich, w tym 6 388 szt. mostów i wiaduktów;
- 5 764 budynków;
- 14 487 budowli.

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 Kolejowej (TEN-T). Na trasach TEN-T realizowane jest ponad 60% wszystkich połączeń kolejowych w Polsce. Przynależność do TEN-T oznacza podleganie wspólnej polityce unijnej, jak również nakłada ona obowiązek utrzymywania tych tras w dobrym stanie technicznym. Dzięki temu trasy TEN-T mają charakter priorytetowy przy alokacji środków na modernizację.

Stan techniczny linii kolejowych w Polsce w latach 2010-2017 (źródło: PKP PLK)

Stan torów	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
dobry	60,8%	58,9%	55,1%	54,5%	52%	47%	43%	40%	36%
dostateczny	23,8%	25,5%	29,3%	27,2%	27%	27%	30%	32%	35%
niezadawalający	15,4%	15,6%	15,6%	18,3%	21%	26%	27%	28%	29%

Na przestrzeni ostatnich 8 lat długość torów w dobrym stanie technicznym wzrosła o niemal 70%, a długość torów kolejowych o niezadawalającym stanie technicznym spadła niemal dwukrotnie.

Dobry stan techniczny oznacza, że parametry ponad 60% eksploatowanych linii kolejowych (ilość przejazdów, dopuszczalna prędkość, itp.) były zgodne z początkowymi i linie te wymagały jedynie robót konserwacyjnych. Z kolei prawie 24% 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 ponad 15% 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*). W związku z powyższym w 2018 roku w rozkładzie jazdy pociągów na rok 2018/19 na odcinkach o długości 948 km torów wzrosła maksymalna prędkość rozkładowa, a obniżenie prędkości dotyczyło 555 km torów.

Maksymalne prędkości dopuszczalne linii kolejowych w Polsce w latach 2010-2017 (źródło: PKP PLK)

Prędkość	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
powyżej 200 km/h	1,0%	0,7%	-	-	-	-	-	-
160-200 km/h	10,4%	11,1%	10,4%	9,5%	7,5%	7,1%	6,7%	6,0%
120-160 km/h	26,4%	23,8%	21,9%	19,5%	18,0%	16,4%	14,5%	14,2%
80-120 km/h	32,7%	33,8%	33,9%	35,7%	37,1%	35,9%	36,2%	36,0%
40-80 km/h	24,3%	25,3%	27,4%	28,5%	30,4%	33,2%	34,7%	35,8%
poniżej 40 km/h	5,2%	5,3%	6,4%	6,8%	7,0%	7,4%	8,0%	8,0%

Dodatkowe informacje nt. otoczenia branżowego, w którym działa Grupa TORPOL zostały zaprezentowane w rozdziale 5. Rynek, strategia i perspektywy rozwoju *Sprawozdaniu Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej TORPOL i spółki TORPOL S.A. za 2019 rok*.

Udział w rozwoju branży

TORPOL stara się, w miarę swoich możliwości, brać czynny udział we wszelkich branżowych inicjatywach środowiskowych, których celem jest m.in. diagnozowanie problemów branży i tworzenie rekomendacji, propagowanie nowych inwestycji, integracja środowiska branży kolejowej, czy też monitorowanie otoczenia branży kolejowej w zakresie nowych ustaw i przepisów. Cyklicznie bierzemy udział w targach

branżowych. Uczestniczymy również w licznych inicjatywach oraz organizacjach branżowych – szczegóły zostały zamieszczone w punkcie Przynależność do organizacji zamieszczonym w dalszej części raportu.

3.6 Konkurencja

206-1

Działania w obszarze zachowań konkurencyjnych

Jednym z czynników wpływających na rozwój branży jest istnienie wolnej i swobodnej konkurencji opartej na uczciwych zasadach biznesowego współuczestnictwa, które zostały ujęte w stosowanej przez TORPOL *Polityce uczciwej konkurencji*. 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, posługiwanie się informacjami dostępnymi publicznie),
- 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”.

Element Kodeksu Etycznego stanowi *Polityka kształtowania relacji z odbiorcami i klientami* określająca zasady oraz zachowania pracowników Spółki jak również TORPOL jako organizacji w kontaktach z klientami i odbiorcami, w tym na etapie pozyskiwania kontraktów w drodze przetargów publicznych.

W latach 2017-2019 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:

Pierwszą grupę tworzą spółki wyspecjalizowane w robotach szynowych, w których segment robót kolejowych i tramwajowych stanowi podstawowe źródło przychodów i generowanych zysków. Tę grupę stanowią spółki giełdowe Trakcja PRKiI S.A., ZUE S.A oraz Budimex S.A. Spółka też zalicza się do tej grupy. Te spółki posiadają wieloletnie doświadczenie na rynku robót szynowych, własny wyspecjalizowany sprzęt do robót torowych, kadrę inżynierską oraz referencje umożliwiające samodzielne przystępowanie do procedury przetargowej oraz realizację średnich i dużych projektów wielobranżowych.

Drugą grupę stanowią firmy ogólnobudowlane – aktywne m.in. na rynku infrastruktury drogowej, obiektów inżynieryjnych, kubaturowym czy deweloperskim, które widząc rosnące nakłady inwestycyjne na infrastrukturę kolejową zdecydowały się na szersze wejście w ten segment rynku budowlanego. Ich atutem jest zaplecze sprzętowe i referencyjne pochodzące często w przypadku podmiotów zagranicznych od spółek matek. Jednakże z uwagi na brak doświadczenia i wyspecjalizowanej kadry nie są one w stanie samodzielnie składać ofert i realizować złożonych zadań wielobranżowych z zakresu infrastruktury kolejowej. Dlatego też spółki te wchodzi w konsorcja z lokalnymi firmami, które stanowią ich właściwy potencjał wykonawczy.

Trzecią grupą są pozostałe grupy lub koncerny zagraniczne, które uczestniczą jedynie w niewielkiej, wybranej ilości postępowań przetargowych. Podmioty te zasadniczo nie mają własnego parku maszynowego i wykwalifikowanej kadry inżynierskiej w Polsce, dlatego podczas postępowań przetargowych bazują na referencjach spółek matek, pozyskanych na zachodzie i południu Europy oraz zasobach polskich konsorcjantów. Jest to grupa źle postrzegana, szczególnie ze względu na bardzo agresywne podejście cenowe do składanych ofert. Ostatnio pojawiają się w postępowaniach przetargowych również firmy pochodzące z Turcji oraz Chin.

Osobną grupę stanowią spółki grupy PKP PLK (PNUIK Kraków sp. z o.o., Zakład Robót Kolejowych – DOM w Poznaniu sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o. w Gdańsku, Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o. o.), które otrzymują dużą liczbę zleceń na roboty utrzymaniowe i rewitalizacyjne bezpośrednio od PKP PLK poza trybem przetargowym. Firmy te startują również w przetargach publicznych, w konsorcjach z innymi podmiotami udostępniając sprzęt potrzebny do spełnienia wymagań przetargowych, wzmacniając w ten sposób firmy konkurujące ze Spółką.

Od 2018 roku nastąpiła intensyfikacja prac na sieci linii kolejowych, która w opinii Emitenta będzie miała miejsca do końca rozliczenia obecnej perspektywy budżetowej. W 2019 utrzymano wysoką dynamikę wzrostu inwestycji kolejowych na rynku. Z informacji publikowanych (17.01.2020) przez PKP PLK wynika, że łączna wartość inwestycji w 2019 roku ma wynieść ok. 10 mld zł. W minionym roku zmodernizowano łącznie ok. 1400 km torów, wymienił blisko 1300 rozjazdów i poprawiono bezpieczeństwo na 700 przejazdach kolejowo-drogowych. Dla podróżnych oddanych zostało ponad 300 komfortowych peronów.

Widocznymi efektami zakończonych inwestycji będą skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich i towarowych. Nastąpi również zwiększenie przepustowości szlaków kolejowych oraz wzrost poziomu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu.

Realizacja tak ambitnych wyzwań wymaga od wykonawców potencjału technicznego zlokalizowanego na miejscu w postaci szerokiego i nowoczesnego parku maszynowego, zasobów ludzkich, czyli własnej doświadczonej kadry inżynierskiej z wszelkimi wymaganymi uprawnieniami budowlanymi, odpowiedniego potencjału finansowego oraz właściwej organizacji procesu budowlanego rozumianego jako kontraktacja dostawców materiałów i usług budowlanych z odpowiednim wyprzedzeniem oraz utrzymanie odpowiednio wysokiego tempa prac, dyscypliny kosztowej. Kluczową rolę będzie pełnił również efektywny dialog między zamawiającym, inżynierem kontraktu, a wykonawcą. Taka kumulacja prac wiąże się również z licznymi ryzykami dotyczącymi dalszego wzrostu cen materiałów i ich transportu, usług podwykonawczych czy presji na wynagrodzenia ze strony pracowników i siły roboczej. Mimo tego, że w tej kwestii prowadzone są intensywne rozmowy strony rządowej, zamawiającego i przedstawicieli rynku wykonawców, to nadal oczekuje się wprowadzenia realnego, systemowego rozwiązania

waloryzującego wysokość wynagrodzeń w przypadku ponadprzeciętnych wzrostów cen materiałów i kosztów robocizny istotnie wpływających na kondycję branży.

3.7 Wkład w rozwój infrastruktury

203-1

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.

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.

Ważnym elementem działalności było rozpoczęcie w 2019 roku realizacji prac związanych z poprawą dostępu kolejowego do portów morskich w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Prace te pozwolą na zmniejszenie zagrożeń spowodowanych transportem towarów do i z portów z wykorzystaniem transportu drogowego.

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. Na wszystkich realizowanych kontraktach modernizowana infrastruktura jest dostosowana do obsługi osób niepełnosprawnych.

W 2019 roku prowadziliśmy prace na liniach o łącznej długości ok. 665 km, z czego ok. 435 km (tj. ok. 66%) to linie zelektryfikowane. Należy przy tym wyjaśnić, iż struktura wybudowanych szlaków kolejowych oraz

zakres prac budowlanych zrealizowanych w ramach poszczególnych projektów, w tym w szczególności relacja wybudowanych/zmodernizowanych dróg kolejowych zelektryfikowanych do dróg kolejnych niepodłączonych do sieci trakcyjnej jest pochodną decyzji zamawiających będących inwestorami dla poszczególnych kontraktów. Jednocześnie poza jakimkolwiek wpływem Emitenta pozostaje wykorzystanie oraz monitorowanie infrastruktury kolejowej w zakresie struktury towarów transportowanych szlakami kolejowymi (w tym m.in. w odniesieniu do paliw kopalnianych).

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

Nazwa projektu	Wybrany zakres prac oraz przykładowe cele realizacji projektu	Termin realizacji
LCS Konin	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja stacji kolejowych, w tym budowa nowych peronów; – modernizacja 118 km torów oraz 300 km sieci trakcyjnej; – przebudowa 7 mostów i 7 wiaduktów kolejowych; – budowa zwiększającego bezpieczeństwo przejazdów lokalnego centrum sterowania; – 83 obiekty inżynieryjne; – całkowita wymiana urządzeń elektroenergetycznych i zasilaczy sieci trakcyjnej; – 8 nastawni – całkowita wymiana urządzeń SRK (budowa nowych obiektów/modernizacja istniejących); – zwiększenie przepustowości do 500 pociągów na dobę; – zwiększenie prędkości pociągów dalekobieżnych do 160 km/h. 	2020
E30 KrakówMydlniki –Kraków Gł.	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa stacji węzłowej, urządzeń SRK wraz z przebudową istniejących peronów, gdzie rozpoczynają się dwie linie dwutorowe; – przebudowa nastawni; – modernizacja układu torowego wraz z odwodnieniem o łącznej długości 20,1 km wraz z zabudową 38 szt. rozjazdów; – przebudowa sześciu wiaduktów oraz budowa 2 przejść podziemnych i budowa nowego przystanku, budowa ekranów akustycznych; – przebudowa dróg wraz z infrastrukturą o długości 3 km; – skrócenie czasu przejazdu z Katowic do Krakowa poprawa transportu kolejowego w aglomeracji krakowskiej. 	2020
I. nr 219 Szczytno-Ełk	<ul style="list-style-type: none"> – remont/przebudowa stacji kolejowych w tym zabudowa 24 rozjazdów oraz przebudowa peronów na przystankach i stacjach kolejowych; – wymiana nawierzchni kolejowej o długości 112,6 km; – remont 189 obiektów inżynieryjnych; – wymiana nawierzchni kolejowo-drogowej na 91 przejazdach i 4 przejściach, likwidacja 6 przejazdów i 4 przejść; – przebudowa/odnowienie 7 ramp oraz placów ładunkowych; – remont generalny jednej nastawni; – budowa trasy kablowej teletechnicznej, masztów teletechnicznych zapewniających pokrycie radiołączności, budowa i modernizacja urządzeń i układów elektroenergetyki w tym budowa przyłączy elektroenergetycznych, budowa słupów oświetleniowych wraz z oprawami na peronach, dojeżdżaniach oraz przejazdach kolejowo-drogowych; – zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do 120km/h, a towarowych do 80km/h; 	2020

- skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich o ok. 1h 22 min – w relacjach Olsztyn – Szczytno – Ełk.

Nazwa projektu	Wybrany zakres prac oraz przykładowe cele realizacji projektu	Termin realizacji
E20 Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa 12 km torów oraz 23,5 km sieci trakcyjnej; – zabudowa 52 szt. rozjazdów; – remont 2 wiaduktów kolejowych; – budowa 2 podziemnych przejść dla pieszych; – budowa nowego przystanku osobowego wraz z infrastrukturą dla obsługi niepełnosprawnych; – poprawa przepustowości linii oraz wzrost efektywności wykorzystania linii; – poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych; – wyeliminowanie barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. 	2020
I. nr 281, 766 Oleśnica/Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja 4 stacji kolejowych, w tym budowa 9 szt. nowych peronów; – modernizacja 41 km torów, wymiana 19 szt. rozjazdów oraz 42 km sieci trakcyjnej; – przebudowa 1 mostu i 8 wiaduktów kolejowych; – budowa zwiększającego bezpieczeństwo przejazdów lokalnego centrum sterowania LCS; – budowa 33 obiektów inżynierskich; – wymiana urządzeń elektroenergetycznych i zasilaczy sieci trakcyjnej; – budowa/modernizacja 3 nastawni, w tym całkowita wymiana urządzeń SRK; – zwiększenie prędkości pociągów osobowych do 120 km/h oraz towarowych do 100km/h. 	2020
E59 Leszno Czempień	<ul style="list-style-type: none"> – budowa prawie 77 km toru, 83,5 mln sieci trakcyjnej 54 rozjazdów, 13 przejazdów, likwidacja 32 przejazdów kolejowych; – budowa 14 peronów, 70 obiektów inżynierskich, 44 przepustów, 5 przejść podziemnych, 8 wiaduktów kolejowych, 3 wiaduktów drogowych, 2 mostów kolejowych; – modernizacja ma na celu dostosowanie linii do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim oraz 120 km/h w ruchu towarowym. 	2020
I. nr 18 Kutno – Toruń Główny	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja stacji kolejowych w tym budowa 4 nowych peronów; – modernizacja 15,3 km torów oraz 15,1 km sieci trakcyjnej, wymiana LPN na 11 km; – przebudowa urządzeń elektroenergetycznych, przebudowa 1 mostu, przebudowa 8 obiektów inżynierskich; przebudowa i zabudowa nowych urządzeń SRK na 4 stacjach; – zwiększenie przepustowości linii kolejowej; – zwiększenie prędkości pociągów dalekobieżnych do 160 km/h. 	2020
I. nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana nawierzchni torów na 46,3 km torów oraz wymiana 36 rozjazdów; – przebudowa 19 przejazdów kolejowych, likwidacja 7 przejazdów, budowa drogi dojazdowej; – budowa 11 peronów o łącznej długości krawędzi ok. 2,7 km; – remont 64 obiektów inżynierskich, budowa 1 nowego wiaduktu kolejowego; – remont/modernizacja SRK; 	2020

	<ul style="list-style-type: none"> – zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do 120 km/h a transportu towarowego do 80 km/h; – skrócenie czasu przejazdu pomiędzy ww. miastami z ok. 1 h do 0,5 h. 	
Nazwa projektu	Wybrany zakres prac oraz przykładowe cele realizacji projektu	Termin realizacji
<p>Przebudowa układu torowego Elektrowni Jaworzno III</p>	<ul style="list-style-type: none"> – budowa torów kolejowych o długości 19,5 km; – budowa 66 rozjazdów; – budowa drogi dojazdowej oraz 9 przejazdów torowo – drogowych; – budowa 2 obiektów inżynieryjnych; – budowa systemu SRP, urządzeń teletechnicznych i elektroenergetycznych; – zwiększenie i poprawa efektywnej dostawy surowców i materiałów do produkcji oraz wywozu ubocznych produktów spalania transportem kolejowym. 	2020
<p>I. nr 31 gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka</p>	<ul style="list-style-type: none"> – roboty torowe na 4 stacjach kolejowych; – mechaniczne oczyszczanie tłuczni 65 km; – rozbiórka i budowa 12 obiektów inżynieryjnych; – remont 29 obiektów inżynieryjnych; – remont budynków nastawni (3 objekty); – budowa budynku nastawni na jednej ze stacji; – budowa peronów na kilku stacjach kolejnych; – budowa oświetlenia na peronach; – budowa elementów SRK; – skrócenie o 23 minuty czasu podróży na trasie Czeremcha – Białystok. 	2020
<p>I. nr 32 Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – roboty torowe na 3 stacjach; – rozbiórka i budowa 11 obiektów inżynieryjnych oraz budowa peronów; – remont 17 obiektów inżynieryjnych; – remont budynków 2 nastawni; – budowa oświetlenia na peronach, kanalizacji kablowej oraz budowa elementów SRK; – pociągi pasażerskie będą mogły jeździć z prędkością rozkładową do 120 km/h, a towarowe do 80 km/h; – o 45 minut skróci się podróż pociągiem na trasie Siedlce –Czeremcha –Białystok. 	2020
<p>I. nr 52 Lewki – Hajnówka</p>	<ul style="list-style-type: none"> – roboty torowe na dystansie ok. 27 km; – rozbiórka i budowa 11 obiektów inżynieryjnych; – budowa przejazdów kolejowych, radiołączności i TVU na przejazdach kolejowych; – budowa oświetlenia na przejazdach, budowa peronów; – realizacja prac ma na celu przywrócenie ruchu pociągów na trasie. 	2020

I. nr 133 Trzebinia - Krzeszowice	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja 2 stacji kolejowych; – modernizacja 60,8 km torów; – modernizacja 68,9 km sieci trakcyjnej; – likwidacja jednej stacji; – przebudowa 110 rozjazdów; – przebudowa 46 obiektów inżynierskich; – przebudowa 10 peronów; – przebudowa 3 przejazdów oraz likwidacja 11; – budowa ok. 5 km dróg równoległych; – budowa 11,6 km ekranów akustycznych; – zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do prędkości 160km/h i pociągów towarowych do prędkości 120km/h. 	2020
--	--	------

Nazwa projektu	Wybrany zakres prac oraz przykładowe cele realizacji projektu	Termin realizacji
I. nr 216 Działdowo - Olsztyn	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja linii kolejowej na długości 84 km; – rozbiórka i budowa 154 obiektów inżynierskich; – przebudowa 17 peronów; – zwiększenie prędkości podróżowania do 120 km/h; – skrócenie czasu przejazdu dla pociągów regionalnych o ok. 17 min w relacji Działdowo – Olsztyn oraz dla pociągów międzyregionalnych w relacji Warszawa Centralna – Olsztyn Główny. 	2020
E59 Rawicz - Leszno	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja linii kolejowej na długości ok. 30 km; – rozbiórki torów - 53 km; – rozbiórki rozjazdów - 43 szt.; – budowa torów – 52 km; – budowa rozjazdów – 43 szt.; – przebudowa sieci trakcyjnej – 68,5 km; – modernizacja obiektów inżynierskich – 52 szt.; – modernizacja 13 przejazdów; – budowa bezkolizyjnego przejazdu w ciągu ulicy Piłsudskiego w Rawiczu; – modernizacja 4 peronów; – zwiększenie prędkości prowadzenia ruchu pasażerskiego do 160 km/h, a dla ruchu towarowego do 120 km/h. 	2020
Port Szczecin	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa stacji kolejowej Szczeci Port Centralny; – rozbiórki torów - 88 km; – rozbiórki rozjazdów - 261 szt.; – budowa torów – 61,6 km; – budowa rozjazdów – 178 szt.; – przebudowa sieci trakcyjnej – 75,4 km; – przebudowa obiektów inżynierskich – 5 szt.; – likwidacja tzw. wąskich gardel; – zwiększenie przepustowości linii; – skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków w relacji z portami. 	2022
Port Świnoujście	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa stacji kolejowej Świnoujście Port; – rozbiórki torów – 31,5 km; – rozbiórki rozjazdów – 103 szt.; – budowa torów – 35 km; – budowa rozjazdów – 116 szt.; – przebudowa sieci trakcyjnej – 38 km; – przebudowa obiektów inżynierskich – 2 szt.; 	2022

	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja 3 szt. peronów; – likwidacja tzw. wąskich gardel; – zwiększenie przepustowości linii; – skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków w relacji z portami. 	
Gdańsk Port Północny	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórki torów - 55 km; – rozbiórki rozjazdów - 151 szt.; – budowa torów – 48,5 km; – budowa rozjazdów – 163 szt.; – przebudowa sieci trakcyjnej – 57 km; – przebudowa obiektów inżynierskich – 15 szt.; – likwidacja tzw. wąskich gardel; – zwiększenie przepustowości linii; – skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków w relacji z portami. 	2022
Nazwa projektu	Wybrany zakres prac oraz przykładowe cele realizacji projektu	Termin realizacji
Gdańsk Zaspas Towarowa	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórki torów – 38,5 km; – rozbiórki rozjazdów - 90 szt.; – budowa torów – 24 km; – budowa rozjazdów – 67 szt.; – przebudowa sieci trakcyjnej – 25,5 km; – przebudowa obiektów inżynierskich – 15 szt.; – likwidacja tzw. wąskich gardel; – zwiększenie przepustowości linii; – skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków w relacji z portami. 	2022
Łódź Kaliska	<ul style="list-style-type: none"> – rozbiórki torów - 21 km; – rozbiórki rozjazdów - 56 szt.; – budowa torów – 21 km; – budowa rozjazdów – 56 szt.; – przebudowa sieci trakcyjnej – 26,5 km; – przebudowa obiektów inżynierskich – 4 szt.; – zwiększenie przepustowości stacji. 	2022
Elektrownia Ostrołęka C <i>(decyzją zamawiającego, na dzień sporządzenia niniejszego raportu, realizacja projektu jest zawieszona)</i>	<ul style="list-style-type: none"> – zaprojektowanie prac (projekt wykonawczy); – modernizacja układu torowego w tym przebudowa ok. 13,2 km torów i 28 szt. rozjazdów; – modernizacja sieci trakcyjnej ok. 11,5 km; – budowa 2 obiektów inżynierskich; – przebudowa 6 szt. Przejazdów; – przebudowa układu drogowego; – usunięcie kolizji energetycznych, wodno – kanalizacyjnych i gazowych; – budowa nowej nastawni; – budowa nowej motowozowni wraz ze stacją paliw; – budowa nowoczesnego komputerowego systemu sterowania ruchem kolejowym. 	2022

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, Spółka aktywnie

uczestniczy w tym procesie, a jako generalny wykonawca prac, ponosi największą odpowiedzialność za jakość i rzetelność realizowanych projektów budowlanych.

Natomiast TOG posiada unikalne doświadczenie w zakresie projektowania oraz wykonawstwa instalacji do oczyszczania i uzdatniania ropy naftowej i gazu ziemnego. Spółka ma kompetencje, aby samodzielnie przeprowadzić cały proces inwestycyjny, począwszy od koncepcji poprzez zaprojektowanie, realizację oraz serwis wszelkich instalacji branży gazu ziemnego i ropy naftowej, a także przemysłowej chemicznej, energetycznej i petrochemicznej. Wiedza oraz posiadane doświadczenie pozwalają Spółce na tworzenie innowacyjnych i optymalnych rozwiązań.

3.8 Nasi Klienci

Odbiorcy usług

102-6

W 2019 roku wiodący obszar działalności związany był z drogami kolejowymi. Obszar ten odpowiadał za 97,3% przychodów ze sprzedaży Grupy TORPOL. Głównym odbiorcą usług Grupy jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., który jest zarządcą krajowej sieci kolejowej.

Pozostałe przychody odpowiadające 2,7% ogółu przychodów ze sprzedaży Grupy Kapitałowej TORPOL obejmowały m.in. usługi projektowe oraz inne usługi budownictwa inżynierskiego świadczone w głównej mierze przez TOG. Odbiorcami usług świadczonych przez tę spółkę były m.in. podmioty z Grupy Kapitałowej PGNiG, Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A., Orlen Upstream Sp. z o.o. oraz Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A.

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

		2019 (tys. zł)	Udział	2018 (tys. zł)	Udział	2017 (tys. zł)	Udział
Kierunek sprzedaży	Polska	1 603 833	100%	1 525 676	100,0%	702 360	93,4%
	Zagranica	450	<1%	-612	0,0%	49 801	6,6%
Razem		1 604 283		1 525 064	100%	752 161	100%
Segment działalności	drogi kolejowe	1 561 063	97,3%	1 493 020	97,9%	675 251	89,8%
	pozostałe	43 357	2,7%	32 637	2,1%	8 672	3,6%
	działalność zaniechana	-137	0,0%	- 593	0,0%	33 274	4,4%
Razem		1 604 283		1 525 064	100%	752 161	100%

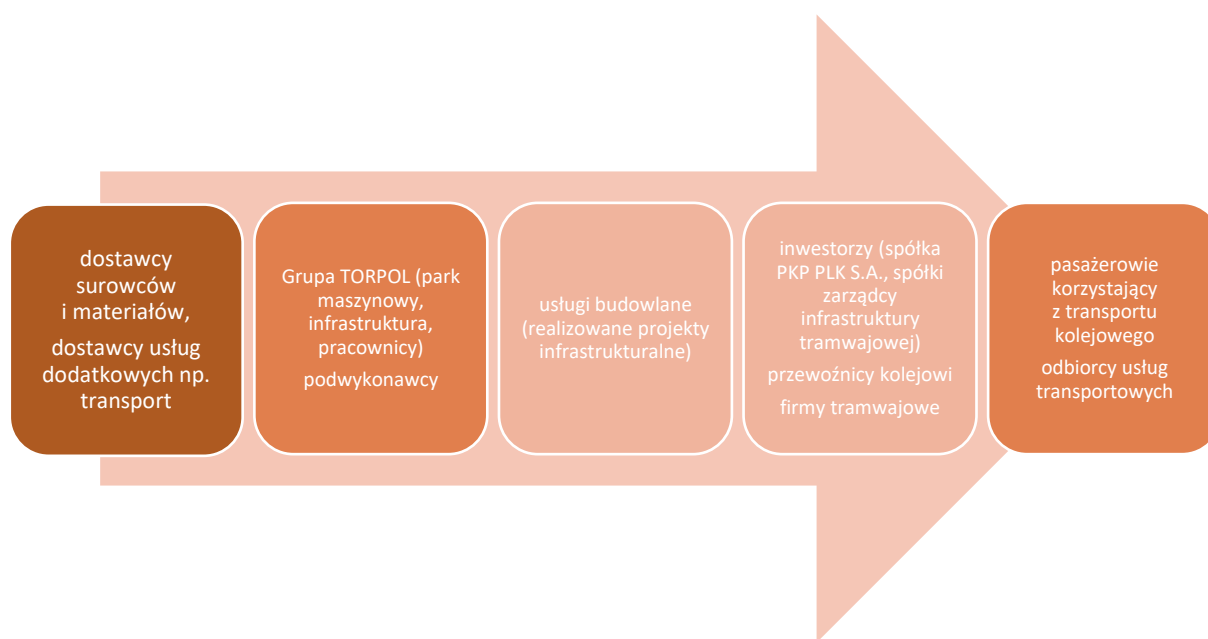
Łańcuch wartości i beneficjenci usług

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.



Ostatecznymi beneficjentami usług świadczonych przez Grupę Kapitałową Emitenta są wszystkie osoby fizyczne i podmioty korzystające z infrastruktury kolejowej oraz odbiorcy usług transportowych tak w obszarze transportu osobowe jak i towarowego.

Pomiar satysfakcji klienta

Bieżący pomiar satysfakcji klienta odbywa się poprzez analizę uwag i informacji otrzymywanych bezpośrednio od jego przedstawicieli w trakcie spotkań i narad na poszczególnych kontraktach. Po zakończeniu inwestycji przeprowadzane jest dodatkowo badanie poziomu satysfakcji w formie telefonicznej ankiety, która uzupełniana jest na podstawie wyjaśnień uzyskanych od naszych klientów.

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

Ponadto PKP PLK jako inwestor modernizacji linii kolejowych na zarządzanej infrastrukturze prowadzi nadzór nad bezpieczeństwem realizacji procesów inwestycyjnych w formie audytów własnych jednostek organizacyjnych oraz wykonawców robót. W 2019 roku Biuro Bezpieczeństwa PKP PLK przeprowadziło 5 audytów na obszarze realizowanych przez Spółkę kontraktów, w zakresie potwierdzenia zgodności prowadzonych działań z wymaganiami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), obowiązującym aktami prawnymi oraz regulacjami wewnętrznymi PKP PLK.

Dodatkowo działania nadzorcze w obszarze inwestycji infrastrukturalnych prowadzone są przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Celem tych działań jest wyegzekwowanie właściwej organizacji prac inwestycyjnych oraz właściwego nadzoru nad podwykonawcami i dostawcami przez zarządcę infrastruktury. W 2019 roku UTK przeprowadziło jedną taką kontrolę na obszarze realizowanych przez Spółkę kontraktów.

W wyniku powyższych działań weryfikacyjnych Biura Bezpieczeństwa PKP PLK oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nie zidentyfikowało istotnych nieprawidłowości. W przypadkach stwierdzonych uchybień Spółka podjęła natychmiastowe działania korygujące i zapobiegawcze.

3.9 Łańcuch dostaw

102-9, 102-10

W ramach prowadzonej przez Spółkę 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 2019 roku nie miały miejsca istotne zmiany w obszarze łańcucha dostaw.

Dokumentem funkcjonalnym w obszarze relacji z kontrahentami jest *Procedura weryfikacji kontrahenta i transakcji przed nawiązaniem współpracy oraz w trakcie jej trwania*.

Mając na uwadze lokalizację działalności oraz łańcucha dostaw w 2019 roku nie były identyfikowane szczególne zagrożenia czy obszary naruszenia praw człowieka.

Dostawcy

204-1, 301-1, 414-1, 414-2, 408-1

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.

Relacje z dostawcami budowane są w taki sposób aby były oparte na obustronnym zaufaniu, profesjonalizmie, wzajemnym poszanowaniu i odpowiedzialności za swoje działania. W celu wdrożenia stosowanych przez nas wartości przyjęto *Politykę kształtowania relacji z dostawcami i podwykonawcami*, jak również dodatkowy dokument stanowiący *Zasady etyki oraz postępowania w biznesie Dostawców i Podwykonawców TORPOL S.A.*, które określają standardy współpracy w obszarze dostaw w tym działania pożądane oraz działania zabronione w tych relacjach. Zasady, o których mowa powyżej, zostały włączone do dokumentacji obejmującej wszystkie umowy dostaw oraz zamówienia. W procesie wyboru dostawców i podwykonawców nie są uwzględniane w innej formie kryteria społeczne. W 2019 roku nie powzięto informacji nt. wystąpienia incydentów związanych z kwestiami społecznymi u dostawców i podwykonawców Grupy, tym samym współpraca z żadnym z nich nie została zakończona w 2019 roku w wyniku naruszeń praw czy etyki w kwestiach społecznych. Mając na względzie fakt, iż łańcuch dostaw składający się na model biznesowy Grupy TORPOL w 2019 roku praktycznie nie wykraczał poza terytorium Polski, Emitent nie identyfikuje obszarów istotnego negatywnego wpływu poszczególnych uczestników tego łańcucha na kwestie społeczne w szczególności związanych z naruszeniem praw człowieka, naruszeniem wolności zrzeszania się, zawierania umów zbiorowych, pracą dzieci czy pracą przymusową.

W 2019 roku dostawy realizowane były przede wszystkim przez krajowe podmioty lub pośrednictwa zagraniczne zlokalizowane w Polsce. Udział dostaw z zagranicy w całości zaopatrzenia nie przekraczał 1%.

Realizując inwestycje, na których wykonywane są roboty peronowe, mostowe, budowy nasypów, wymiany warstw nośnych gruntów, a które są zlokalizowane w różnych częściach Polski, Spółka współpracuje z lokalnymi dostawcami kruszyw naturalnych (piasków, pospótek, żwirów) czy betonów. Udział powyższej grupy dostawców w całkowitych budżetach materiałowych dla poszczególnych inwestycji wynosi ok. 1,5 – 2%. Z uwagi na koszty transportu w grupie asortymentowej kruszywa naturalne lub betony, całość dostaw realizowana jest od dostawców posiadających zakłady produkcyjne zlokalizowane w rejonach, w których wykonywane są poszczególne inwestycje budowlane.

Poza warunkami cenowymi, kluczowymi kryteriami stosowanymi przy wyborze dostawców są takie parametry jak okres gwarancji, niezawodność przy poprzednich dostawach oraz zakres przeprowadzonych badań materiałowych i jakość usług. 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. Posiadamy wypracowany standardowy zbiór zapisów umów z dostawcami, podwykonawcami i partnerami biznesowymi, dotyczących wymogów bezpieczeństwa pracy, przeciwpożarowych, gospodarki odpadami, ochrony mienia oraz ochrony środowiska, który włączamy do każdej umowy.

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, podrozjazdnice, 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	2019	2018	2017
podkłady	szt.	319 747	555 746	315 135
beton	m ³	61 660	35 871	7 367
stal	t.	2 501	3 592	30 371
kruszywa kolejowe	t.	2 161 585	2 237 000	488 677
drut jezdny i lina nośna	t.	1 123	235	849
szyny	t.	15 620	28 719	46 218
rozjazdy	szt.	267	296	134

Wykorzystanie poszczególnych grup materiałów i surowców związane jest z harmonogramem prac związanych z realizacją poszczególnych inwestycji składających się na portfel zamówień Emitenta.

Wszystkie surowce wykorzystywane w pracach budowlanych pochodziły od dostawców zewnętrznych – w ramach Grupy TORPOL nie były wytwarzane żadne elementy konstrukcyjne. 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.

W trakcie 2019 roku TORPOL współpracował z 44 dostawcami surowców i materiałów wykorzystywanych do produkcji, którym zlecono dostawę o wartości przekraczającej 1 mln zł netto. Łączna wysokość świadczeń wypłaconych tym dostawcom w 2019 roku wyniosła ok. 400 mln zł netto. Natomiast łączna wartość świadczeń wypłaconych wszystkim dostawcom surowców i materiałów wyniosła ok. 412 mln zł. Ponadto w 2019 roku dokonywane były zamówienia dotyczące zakupu bazy sprzętowej na ok. 37 mln zł, a dodatkowe ok. 4,9 mln zł zostało wydatkowane na rewizję sprzętu kolejowego oraz leasing środków transportu.

Zależność od zasobów naturalnych

Spośród kluczowych surowców wykorzystywanych w procesie produkcyjnym, zasobami naturalnymi, których dostępność może wpłynąć na działalność operacyjną Grupy są woda, kruszywa naturalna i łamane oraz dostępność rud żelaza oraz miedzi. Wykorzystanie wskazanych powyżej zasobów naturalnych jest przy tym charakterystyczne dla dostępnych i stosowanych technologii budowlanych, które wykorzystywane są powszechnie przez podmioty branżowe.

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 Polski. Co więcej przy realizacji inwestycji współpracujemy głównie z lokalnymi podwykonawcami odpowiadającymi za wykonanie poszczególnych zakresów prac składających się na dany kontrakt.

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 2019 roku TORPOL współpracował z 490 bezpośrednimi podwykonawcami (w tym 210 podwykonawcami usług budowlanych, 220 podmiotami świadczącymi usługi transportowe oraz sprzętowe i 60 świadczącymi inne usługi tj. m.in. projektowanie i doradztwo), którym wypłacono łącznie ok. 650 mln zł.

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

Dostawcy produktów finansowych

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

Grupa TORPOL współpracuje z szerokim gronem instytucji finansowych, w tym z bankami, towarzystwami ubezpieczeń 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.

3.10 Wykorzystanie środków publicznych

201-4

Największym akcjonariuszem Spółki jest Towarzystwo Finansowe Silesia sp. z o.o. (TF Silesia), które jest podmiotem bezpośrednio kontrolowanym przez Skarb Państwa. W poprzednich okresach sprawozdawczych TF Silesia zawarła z Emitentem umowy pożyczek na podstawie, których na dzień sporządzenia niniejszego raportu łączna wartość zadłużenia Spółki względem tego podmiotu wynosi 84 mln zł. Warunki udzielenia finansowania oraz oprocentowanie każdej pożyczki zostały ustalone za zasadach rynkowych.

Projekty budowlane związane z modernizacją infrastruktury kolejowej realizowane przez TORPOL finansowane są ze środków publicznych – główny odbiorca usług Grupy tj. PKP PLK jest podmiotem również kontrolowanym przez Skarb Państwa. Niemniej, pomimo powyższych powiązań, w trakcie 2019 roku TORPOL nie korzystał z jakichkolwiek preferencji dotyczących pozyskania środków publicznych – wszystkie kontrakty z PKP PLK zostały zawarte z poszanowaniem zasad równej konkurencji oraz na warunkach rynkowych poprzez pozyskanie zamówień publicznych, w większości 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 dotacje, granty, nagrody, zwolnienia z opłat, pomoc państwowych instytucji kredytujących lub zachęt finansowych. W 2019 roku Spółka skorzystała z przewidzianych w ustawie o podatku dodatkowym rozliczenia strat oraz tzw. zwolnienia z zapłaty podatku u źródła, przy czym korzystając z powyższych ulg Spółka nie została w żaden sposób uprzywilejowana względem innych podmiotów. W pozostałym zakresie Emitent nie był beneficjentem innych ulg podatkowych.

3.11 Jakość świadczonych usług

416-1, 416-2, 419-1

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 Spółce 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.

Poniżej zamieszczono podsumowanie wszystkich certyfikatów ISO oraz dodatkowych certyfikatów jakościowych.

Spółka	Nazwa certyfikatu	Jednostka certyfikująca	Okres ważności
TOG	System Zarządzania Jakością w Spawalnictwie zgodnie z normą PN-EN ISO 3834-2:2017	UDT-CERT	01-02-2021
	Certyfikat spełnienia wymagań modułu A2 zgodnie z Dyrektywą Urządzeń Ciśnieniowych	UDT-CERT	09-01-2021
	Certyfikat Zarządzania Jakością ISO 9001:2015	UDT-CERT	01-02-2021
	Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną PN-N 18001:2004	Polska Akademia Jakości CERT	11-03-2021
Spółka	Certyfikat Zarządzania Jakością ISO 9001:2015	DEKRA Certification Sp. z o.o.	01-07-2021
	Certyfikat Zarządzania Środowiskowego ISO 14001: 2015	DEKRA Certification Sp. z o.o.	01-07-2021
	Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną PN-N 18001:2004.	DEKRA Certification Sp. z o.o.	01-07-2021
	Certyfikat Zgodności Zakładowej Kontroli Produkcji dla wyrobu Pale fundamentowe	Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych Zakład Certyfikacji Warszawa	bezterminowo
	System zgodności z wymogami NATO - AQAP 2110:2016	Centrum Certyfikacji Jakości przy Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie.	16-12-2019

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 Sieć Badawczą Łukasiewicz - Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych. 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 technicznego 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 zestawy sprzętowe do spawania szyn oraz zgrzewarki, 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 i 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 Spółkę. 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 2017-2019 nie ponieśliśmy kar lub sankcji o charakterze niefinansowym 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.

Innowacyjność

W obszarze badawczo-rozwojowym realizujemy głównie wykonawstwo pali pod konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej własnej konstrukcji.

W ramach tego zadania współpracujemy z biurami projektów i instytucjami naukowo-badawczymi w tym z Politechniką Poznańską oraz Siecią Badawczą Łukasiewicz – Instytutem Ceramiki i Materiałów Budowlanych.

Naszym celem jest inwestowanie w nowe, innowacyjne technologie poprawiające efektywność i jakość naszej pracy, a także mające przełożenie na wyniki finansowe. Na bieżąco wdrażamy nowe technologie oraz inwestujemy w maszyny umożliwiające optymalizację procesów budowlanych. Współpracujemy również z instytucjami, które świadczą kompleksowe usługi w pełnym zakresie certyfikacji i weryfikacji WE podsystemów i składników interoperacyjności systemu kolei. Działania prorozwojowe planujemy w ten sposób, by w parze z innowacyjnością znalazły się również szkolenia uwzględniające rozwój kompetencji dedykowanych naszym pracownikom, jak również obejmujące obszar nowości ze świata technologii budowlanej.

Oczekiwanymi efektami wdrożonych działań innowacyjnych są:

- zwiększenie funkcjonalności, użyteczności produktów i usług,
- unowocześnienie przestarzałych systemów,
- udoskonalenie technologii,
- usprawnienie komunikacji międzyludzkiej,
- optymalizację czasu pracy,
- ochronę środowiska naturalnego.

3.12 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. Ponadto Emitent posiada wyodrębnioną komórkę biura audytu wewnętrznego oraz biura zarządzania ryzykiem, które są podległe prezesowi zarządu.

Zarządzanie ryzykiem odbywa się na poziomie realizowanych w Spółce procesów oraz realizowanych przez Spółkę kontraktów. Spółka posiada stosowane procedury wewnętrzne związane z zarządzaniem ryzykiem, w tym mapę kluczowych ryzyk oraz rejestr ryzyk. Dla kluczowych ryzyk są określone wskaźniki ryzyka, za realizację których odpowiedzialni są poszczególni właściciele ryzyk (w tym komórek organizacyjnych).

W obszarze zarządzania ryzykiem działalności, Spółka podjęła w 2019 roku szereg działań. Ich efektem było wdrożenie sformalizowanego systemu zarządzania ryzykiem, w ramach którego dokonano identyfikacji i opisu ryzyk oraz przypisano im właścicieli. Na bazie powyższych działań stworzono

kompleksowy rejestr ryzyk, w którym dokonano oceny zidentyfikowanych wcześniej ryzyk, podzielono je w kategoriach ryzyk kluczowych, średnich oraz niskich. Dla każdej z wymienionych kategorii określono również sposób postępowania z poszczególnymi rodzajami ryzyk i częstotliwość ich weryfikacji. Zgodnie z przyjętymi założeniami Spółka na bieżąco monitoruje poszczególne ryzyka działalności oraz wdraża plany postępowania z wybranymi ryzykami, starając się ograniczyć prawdopodobieństwo ich wystąpienia oraz potencjalny wpływ na Spółkę, w przypadku ich materializacji.

Poniżej przedstawiono kluczowe ryzyka działalności Spółki jak również opis ryzyka dla zagadnień, o których mowa w art. 49 i ust. 2 pkt 7 oraz 49b ust. 2 pkt 5 ustawy o rachunkowości oraz stosowane mechanizmy kontrolne.

Obszar	Rodzaj ryzyka	Stosowane mechanizmy kontrolne
ryzyko branżowe	uzależnienie od głównego odbiorcy, ograniczenie dostępności nowych kontraktów	– operacyjna dywersyfikacja działalności
	niewłaściwa wycena kontraktów	– zaangażowanie w proces wyceny kontraktów doświadczonej kadry – kalkulacja kosztów w oparciu o jednolite standardy procedury
	nieuznanie przez zamawiającego robót dodatkowych	– realizacja prac zgodnie z dokumentacją przedstawioną przez inwestora – terminowe oraz zgodne z wymaganiami inwestora zgłaszanie roszczeń w zakresie robót dodatkowych
	zagrożenie realizacyjne dla programu inwestycji kolejowych	– weryfikacja kompletności oraz rzetelności projektu budowlanego oraz harmonogramu prac przez pryzmat źródeł potencjalnych opóźnień lub przestojów
	konkurencja	– realizacja prac o oczekiwanej jakości oraz ich terminowość – utrzymywanie wzorowych relacji z głównym odbiorcą usług świadczonych przez Spółkę
	rosnąca siła przetargowa podwykonawców	– współpraca z długoletnimi partnerami – zapewnienie terminowych rozliczeń z kontrahentami
	ryzyko incydentów korupcyjnych	– obowiązywanie regulaminu konfliktu interesów, Kodeksu Etyki oraz procedury anonimowego zgłaszania roszczeń
bezpieczeństwo	bezpieczeństwo przewozów kolejowych i utrzymanie taboru	– regulacje wewnętrzne w obszarze bezpieczeństwa przewozów kolejowych – programy poprawy bezpieczeństwa, bieżące szkolenia kadry
	bezpieczeństwo i higiena pracy	– zwiększanie świadomości pracowników i podwykonawców na temat bezpiecznego wykonywania pracy – bieżące kontrole i weryfikacja sposobu organizowania i prowadzenia prac

Obszar	Rodzaj ryzyka	Stosowane mechanizmy kontrolne
IT	cyberprzestępczość	<ul style="list-style-type: none"> – procedury wewnętrzne w zakresie bezpieczeństwa IT Spółki – zwiększanie świadomości pracowników Spółki na temat bezpiecznego korzystania z zasobów IT – regularne audyty bezpieczeństwa IT
jakość świadczonych usług	brak należytej staranności realizowanych robót	<ul style="list-style-type: none"> – zapewnienie jakości w oparciu o wdrożone Zintegrowane Systemy Zarządzenia
	odpowiedzialność za podwykonawców	<ul style="list-style-type: none"> – współpraca wyłącznie ze sprawdzonymi podwykonawcami oraz dostawcami materiałów – sprawowanie bieżącego nadzoru nad jakością prac realizowanych przez podwykonawców
	odpowiedzialność z tytułu rękojmi i gwarancji	<ul style="list-style-type: none"> – realizacja prac oraz korzystanie z materiałów zgodnych z normami jakościowymi – utrzymywanie odpowiednio wysokiej jakości realizowanych prac
pracownicy	utrata kadry menadżerskiej/ inżynierskiej	<ul style="list-style-type: none"> – atrakcyjne wynagrodzenie – benefity pracownicze – zapewnienie ścieżki rozwoju
materiały i surowce	brak dostępności materiałów budowlanych i/lub drastyczny wzrost ich cen	<ul style="list-style-type: none"> – współpraca z długoletnimi partnerami – zapewnienie dostaw z wyprzedzeniem względem momentu zapotrzebowania – kontraktacja materiałów strategicznych niezwłocznie po wyborze oferty złożonej przez Spółkę w postępowaniu przetargowym na roboty budowlane
środowisko naturalne	naruszenie przepisów w obszarze środowiska naturalnego	<ul style="list-style-type: none"> – realizacja inwestycji wyłącznie w zakresie przewidzianym w szczegółowych wymaganiach prawnych w tym zakresie – opracowywanie dla inwestycji dodatkowych planów ochrony środowiska; – uwzględnienie obszaru środowiskowego w ramach Zintegrowanych Systemów Zarządzenia
	generowanie nadmiernych zanieczyszczeń i odpadów	<ul style="list-style-type: none"> – prewencyjne podejście do wpływu na otoczenie naturalne (unikanie nieuzasadnionego zużycia materiałów oraz źródeł energii) – realizacja inicjatyw mających na celu ograniczenie emisji

Obszar	Rodzaj ryzyka	Stosowane mechanizmy kontrolne
korupcja i prawa człowieka	ryzyko związane z korupcją i naruszeniem praw człowieka	<ul style="list-style-type: none"> – wdrożenie wewnętrznych regulacji przeciwdziałających korupcji (m.in. korzystanie z zestandaryzowanych zasad współpracy z kontrahentami) – odpowiedni podział kompetencyjny – działania edukacyjne – mechanizm anonimowego zgłaszania nieprawidłowości (w tym praktyk korupcyjnych)
		<ul style="list-style-type: none"> – prowadzenie dialogu ze społecznościami lokalnymi
społeczeństwo	ryzyko sporów z przedstawicielami społeczności lokalnych	<ul style="list-style-type: none"> – podejmowanie inicjatyw rekompensujących negatywny wpływ
ryzyko finansowe	ryzyko związane z płynnością	<ul style="list-style-type: none"> – monitoring ryzyka braku funduszy poprzez okresowe planowanie przepływów – współpraca w głównej mierze z jednostkami sektora publicznego
	ryzyko kredytowe	<ul style="list-style-type: none"> – dywersyfikacja źródeł finansowania, – zaliczkowanie (do 10% wartości kontraktu brutto) wybranych projektów;
	ryzyko naruszenia warunków umów finansowania	<ul style="list-style-type: none"> – bieżący monitoring kowenantów występujących w umowach z instytucjami finansowymi; – systematyczna komunikacja z instytucjami finansowymi
	ryzyko związane z gwarancją spłaty zobowiązań finansowych spółek zależnych	<ul style="list-style-type: none"> – bieżący monitoring sytuacji spółek zależnych
	ryzyko możliwości nie uzyskania finansowania bądź uzyskanie go na odmiennych warunkach niż dotychczas, związane z negatywnym postrzeganiem branży budowlanej przez sektor finansowy	<ul style="list-style-type: none"> – transparentność i rzetelność w komunikacji z instytucjami finansowymi – budowanie relacji z instytucjami finansowymi, prezentowanie korzystnych wyników Spółki
	ryzyko stopy procentowej	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość korzystania z instrumentów pochodnych dotyczących stop procentowych
	ryzyko podatkowe	<ul style="list-style-type: none"> – postępowanie zgodnie z bieżącymi regulacjami i interpretacjami tworzącymi system podatkowy

Niezależnie od powyższych ujawnień szczegółowy opis wybranych ryzyk został również zamieszczony w Sprawozdaniu Zarządu z Grupy Kapitałowej Torpol za 2019 rok.

3.13 Przynależność do organizacji

102-12, 102-13

W trakcie 2019 roku TORPOL był członkiem następujących organizacji i stowarzyszeń:

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

TORPOL jest również sygnatariuszem *Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym* z 2016 roku.

4. Środowisko

4.1. Polityka środowiskowa

307-1, 308-1

Z uwagi na rodzaj prowadzonej działalności obszar wpływu Grupy TORPOL na środowisko naturalne podzielić możemy na:

- wpływ bezpośredni który obejmuje lokalizację siedziby, innych budynków biurowych oraz bazy sprzętowej a także zużycie zasobów związanych z utrzymaniem tych obiektów oraz wpływ związany z emisjami generowanymi przez środki transportu z których korzysta firma – zakres i intensywność tej kategorii wpływu uzależnione są od decyzji Zarządu oraz poszczególnych działań Grupy TORPOL;
- wpływ zdeterminowany wymaganiami zewnętrznymi np. wytycznymi zamawiających dla poszczególnych realizowanych kontraktów obejmuje wpływ na otoczenie robót budowlanych w tym związany z działaniami prowadzonymi przez podwykonawców – decyzyjność Zarządu dla tej kategorii wpływu jest istotnie ograniczona;
- wpływ pośredni realizowanych inwestycji na środowisko, który ze względu na specyfikę działalności firmy (budowa i modernizacja infrastruktury kolejowej) w aspekcie ograniczenia negatywnego wpływu działalności człowieka na środowisko jest z założenia wpływem pozytywnym zważywszy na przewagę w tym zakresie kolejowego transportu publicznego nad innymi formami transportu.

Prowadząc działalność budowlaną Spółka wywiera wpływ na środowisko poprzez:

- emisję gazów i pyłów do powietrza,
- wytwarzanie odpadów podczas prowadzenia robót rozbiórkowych i budowlanych infrastruktury kolejowej (np.: gruz, podkłady kolejowe, gleba i ziemia w tym kamienie, wysiewki z tłucznia), odpadów z działalności prowadzonej na bazie w warsztatach i hali napraw taboru kolejowego oraz odpadów biurowych (komunalne wytwarzane w biurach),
- zużycie surowców i zasobów naturalnych (energia elektryczna, woda, tłuczeń, paliwa),
- emisję hałasu (wywoływany przez maszyny budowlane lub torowe),
- emisję ścieków komunalnych,
- możliwość zniszczenia elementów flory i fauny zlokalizowanej w otoczeniu, w którym prowadzone są prace budowlane.

W Spółce został przyjęty dokument *Polityki środowiskowej*, który wskazuje, iż w ramach zagadnień 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 14001:2015, jest częścią Zintegrowanych Systemów Zarządzania funkcjonujących w TORPOL i spełnia wymogi krajowych i europejskich przepisów prawnych, a nierzadko wykracza poza nie. System ISO 14001:2015 jest wdrożony również w TOG.

Wchodzące w skład ZSZ procedury oraz instrukcje odnoszące się do zasad ochrony środowiska obowiązujących na placach budowy oraz w jednostkach organizacyjnych określają zasady postępowania oraz pożądane działania w obszarze wpływu na środowisko. Powyższe dokumenty odnoszą się do wpływu na środowisko nie tylko w sytuacjach zwyczajnych ale, co istotne, również w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej.

Corocznie podczas przeglądu zarządzania dokonywana jest ocena skuteczności podejmowanych w zakresie ochrony środowiska działań i podejmowane są decyzje dotyczące działań przyszłościowych. W odniesieniu większości 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 kontraktów realizowanych przez Spółkę. W tym aspekcie kluczowe są doświadczenia, praktyki i rozwiązania zespołów odpowiedzialnych za realizację danej inwestycji.

Działania TORPOL cechują się prewencyjnym podejściem do obszaru środowiskowego. Oznacza to, iż priorytetem jest minimalizowanie negatywnego wpływu na środowisko, a w sytuacji, gdy taki wpływ jest nieunikniony - dążymy do jego minimalizacji. Ograniczenie negatywnego wpływu w praktyce związane jest np. z oszczędnością zasobów i energii, efektywną organizacją placów budów i ich zapleczy i przede wszystkim ze stosowaniem się pracowników Spółki i podwykonawców do zasad obowiązujących w zakresie ochrony środowiska na budowie. Stale podnosimy też świadomość ekologiczną pracowników i podwykonawców realizując programy szkoleniowe na budowach. W roku 2019 przeszkolono w zakresie ogólnych zasad postępowania w kwestiach ochrony środowiska na budowach 121 pracowników Spółki i na 2 rozpoczynających się projektach również przedstawiciele firm podwykonawczych, a także przygotowano poprzez szkolenia 36 osób do obsługi „BDO”, czyli krajowej *Bazy danych o odpadach*.

W latach 2018 - 2019 roku dostawcy oraz podwykonawcy nie byli poddawani formalnej ocenie pod względem wpływu na środowisko. Niemniej niezależnie od braku formalnych audytów, w toku współpracy w latach 2018 - 2019 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 2017 – 2019, 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.

W 2019 roku przeprowadzono kompleksową rewizję mapy ryzyka dla działalności i otoczenia Spółki. W aktualnej strukturze mapy ryzyka związane z kwestiami środowiskowymi należą do kategorii statusu tzw. ryzyka średniego. Powyższe oznacza, iż poziom ryzyka będzie monitorowany i będzie podlegał rewizji co kwartał. Kontynuowane też będą rozpoczęte w roku 2019 programy szkoleniowe dla pracowników i zostaną zintensyfikowane działania monitorujące postępowanie pracowników w zakresie ochrony środowiska na budowach.

4.2 Zużywana energia

302-1, 302-3

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. 98% całkowitego zużycia energii. Pozostała energia zużywana jest w budynkach należących do lub wynajmowanych przez Spółkę tj. budynkach biurowych. W żadnej z jednostek organizacyjnych nie jest dokonywana produkcja energii elektrycznej.

Poniżej zamieszczono zestawienie zużycia źródeł energii.

	<i>Jednostka</i>	2019	2018	2017		
Olej napędowy	MWh	23 126,4	20 928,3	15 777,2		
	t	1 936,2	1 752,2	1 320,9		
Benzyna	MWh	796,6	1 209,5	695,5		
	t	64,7	98,3	56,5		
Paliwa opałowe, w tym:	t	46,1	44,3	121,9		
	MWh	375,6	436,2	1 267,7		
Zakres 1 (zużycie paliw nieodnawialnych)	t	5,0	8,0	16,4		
	- olej opałowy lekki	MWh	59,8	95,6	195,9	
	t	4,0	3,5	2,3		
	- gaz propan butan	MWh	52,6	46,0	30,2	
	t	6,1	6,8	4,0		
	- gaz ziemny	MWh	85,0	100,8	59,1	
	t	31,0	26,0	44,1		
	- węgiel	MWh	178,3	149,5	253,6	
	Zakres 2 (zużycie energii zakupionej)	Energia elektryczna	MWh	255,6	247,0	253,4
		Energia cieplna	GJ	431,2	588,3	460,3
MWh			119,9	163,6	127,9	
Całkowite zużycie energii (zakres 1 + zakres 2)	MWh	24 674,0	22 984,6	18 600,69		
Intensywność zużycia energii wewnątrz organizacji (całkowite zużycie energii/przychody ze sprzedaży)	MWh/tys. zł	0,015	0,015	0,024		
Intensywność zużycia energii na pracownika (całkowite zużycie energii wewnątrz organizacji /pracownicy zatrudnieni na koniec okresu)	MWh/pracownik	33,8	31,9	28,9		

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

W 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. W wykonaniu zaleceń poaudytowych w 2018 roku zainstalowaliśmy oprawy LED w przebudowywanej hali magazynowo-warsztatowej w Koninie. Pierwotny projekt przewidywał montaż 23 opraw tradycyjnych o mocy 2x54W oraz 16 opraw 2x28W. Zastosowano 23 oprawy LED o mocy 48W oraz 16 opraw LED o mocy 31W. W roku 2019 opracowana została koncepcja projektowa całkowitej modernizacji oświetlenia zewnętrznego Bazy w Koninie i zmiany dotychczasowego oświetlenia tradycyjnego na nowoczesne oświetlenie LED oraz dostosowanego do wymagań Ustawy o transporcie kolejowym. Realizacja inwestycji planowana jest na rok 2020.

4.3 Gospodarka odpadami

306-2

W procesie włączenia poszczególnych grup materiałów w proces budowlany, a docelowo również na etapie korzystania z elementów infrastruktury, nie zidentyfikowano szczególnego negatywnego wpływu tych materiałów 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 sprzętania, konserwacji i napraw. Znaczna większość materiałów pochodzących z rozbiórki np. betonowe i drewniane podkłady kolejowe, izolatory, elementy metalowe (w tym stalowe i miedziane), drewno czy tłuczeń pozostają zgodnie z dokumentacją i zapisami umownymi własnością zamawiających i tym samym nie uzyskują statusu odpadów. Obowiązkiem TORPOL jako wykonawcy prac jest jedynie ich ewidencjonowanie a następnie przekazanie właściwemu zamawiającemu. Natomiast odpady powstające w toku realizowanych prac są zagospodarowywane zgodnie z przyjętymi w Spółce zasadami określonymi *Instrukcją o zasadach gospodarki odpadami*, która jest częścią Zintegrowanego Systemu Zarządzania.

Zgodnie z przyjętymi zasadami w pierwszej kolejności TORPOL zapobiega powstawaniu nadmiernej ilości odpadów. W dalszej kolejności odpady przekazywane są do odzysku (np. wykorzystanie gleby do rekultywacji, zasypek, utwardzenia terenu lub unieszkodliwiania). Wszystkie odpady przekazywane są wyłącznie uprawnionym odbiorcom na podstawie wystawionych kart przekazania odpadów lub protokołów przekazania odpadów w przypadku przekazania ich osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym nie będącym przedsiębiorcami do wykorzystania zgodnego z obowiązującymi przepisami.

Zestawienie odpadów zamieszczono poniżej.

Rodzaj odpadu	Kod odpadu	tony		
		2019	2018	2017
Odpady uznane za niebezpieczne		14 081,4	4 206,6	7 504,4
Odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	08 01 11	0,5	0,0	0,0
Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające substancje niebezpieczne (podkłady kolejowe)	17 02 04	2 371,8	4 142,3	7 503,6
Olej z odwadniania olejów w separatorach	13 05 06	3,4	0,0	0,0
Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 05	2,2	2,5	0,3
Filtry olejowe	16 01 07	0,4	0,0	0,0
Zużyte substancje niebezpieczne inne niż wymienione w 16 02 09 -16 02 12	16 02 13	0,0	0,1	0,2
Sorbenty, materiały filtracyjne i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,6	0,4	0,1
Materiały izolacyjne zawierające azbest	17 06 01	0,0	0,0	0,2
Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10	0,3	0,1	0,0
Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje	17 05 03	11 702,2	0,0	0,0
Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje	17 01 06	0,0	61,3	0,0
Odpady inne niż uznane za niebezpieczne		271 128,7	517 289,9	104 600,4
Odpady z przemysłu gumowego i produkcji gumy	07 02 80	4,1	0,0	3,2
Gleba i ziemia w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	236 046,2	323 925,0	68 434,4

Rodzaj odpadu	Kod odpadu	2019	2018	2017
Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	25 636,2	29 863,6	9 247,9
Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	16 01 12	0,0	6,2	0,0
Elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	16 02 16	0,1	0,0	0,0
Gruz ceglany	17 01 02	3 234,6	230,2	788,4
Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	17 03 02	642,0	0,0	0,0
Drewno	17 02 01	4 520,0	45,0	2,3
Tworzywa sztuczne	17 02 03	0,0	0,0	1,8
Odpadowa papa	17 03 80	2,1	6,7	0,5
Żelazo i stal	17 04 05	163,8	23	14 160,0
Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	17 05 08	0,0	145 698,0	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	1,5	10,2	35,2
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	0,4	0,2	0,0
Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	446,5	6 485,5	0,0
Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	419,0	94,0	0,0
Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05	17 05 06	0,0	10 898,6	0,0
Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03	17 06 04	0,0	2,9	0,0
Odpadowa masa roślinna	02 01 03	12,0	0,0	0,0
Szkło	17 02 02	0,0	0,9	0,0
Suma odpadów		285 210,0	521 496,5	112 104,8
Efektywność (suma w tonach/przychody ze sprzedaży w tys. zł)		0,177	0,343	0,149

Powyższe zestawienie obejmuje wszystkie substancje, których Spółka jako podmiot wytwarzający, pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do pozbycia których jest zobowiązany, ostatecznie sklasyfikowanych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa jako odpady (wytworzone zarówno na budowach jak i przez bazę sprzętową prowadzącą działalność warsztatową oraz te wytworzone przez TOG). Zestawienie za rok 2019 nie obejmuje odpadów wytworzonych przez podwykonawców którzy są ich posiadaczami i sami są odpowiedzialni za ich zagospodarowanie. Różnice w ilościach odpadów wytwarzanych w kolejnych latach wynikają z w szczególności z zakresu, rodzaju i faz projektów realizowanych w danym przedziale czasu.

W roku 2019 szczególny nacisk położono na kwestie związane z procedurami ewidencji odpadów na wszystkich realizowanych projektach budowlanych. W tym celu uruchomiono program szkoleniowy dla osób zajmujących się gospodarką odpadami na budowach. Zidentyfikowana została docelowa grupa 36 osób uprawnionych do prowadzenia ewidencji odpadów na budowach. Powyższa grupa pracowników została 1 stycznia 2020 roku zarejestrowana jako użytkownicy krajowego systemu ewidencji odpadów – BDO, ponieważ od tego dnia ewidencja odpadów wytwarzanych przez Spółkę prowadzona jest w powyższej bazie elektronicznie.

Ochrona wód i gleb

306-3

Wpływ inwestycji realizowanych przez Spółkę na środowisko gruntowo-wodne jest, co do zasady, niewielki, a jego zasięg ogranicza się do terenu inwestycji.

Pobór wody oraz odprowadzenie ścieków z budynków biurowych będących własnością Grupy TORPOL odbywa się za pośrednictwem albo lokalnych firm komunalnych albo ogólnospławnej miejskiej instalacji ściekowej.

W latach 2017-2019 nie zidentyfikowano incydentów związanych ze skażeniem środowiska naturalnego w związku z wyciekami substancji niebezpiecznych. Dla zabezpieczenia terenów na których realizowane są kontrakty każda budowa wyposażona jest w sorbent na wypadek rozlania się substancji niebezpiecznej, a materiały i odpady niebezpieczne magazynowane są do czasu odbioru przez uprawnionego odbiorcę nie dłużej niż 12 miesięcy, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym przedostaniem się do środowiska i bez dostępu osób trzecich.

Koszty związane z odpadami

W 2019 roku łączne koszty zagospodarowania odpadów związanych z działalnością administracyjną wyniosły 66,7 tys. zł, z czego kwota 10,5 tys. zł została przypisana do kosztów funkcjonowania budynków biurowych w Poznaniu i Kostrzynie, kwota 12,8 tys. zł to koszt przekazania materiałów przeterminowanych nienadających się do użytku z placu magazynowego w Kostrzynie i koszt odbioru i zniszczenia archiwalnych danych wrażliwych. Kwota 35,5 tys. zł to koszty odpadów wytwarzanych w związku z funkcjonowaniem bazy sprzętowej w Koninie, a pozostała część tj. 7,9 tys. zł to koszty zagospodarowania odpadów wytworzonych przez TOG.

Powtórne wykorzystanie materiałów z rozbiórki

306-2

Na potrzeby modernizacji oraz budowy dróg kolejowych pochodząca z rozbiórki torów podsypka tłuczniowa wykorzystywana jest do wykonania warstw podbudowy oraz do zasypek odwodnienia w głębego.

W trakcie 2019 roku prowadzone były prace mające na celu wykorzystanie podsypki tłuczniowej pochodzącej z istniejącej infrastruktury torowej. Dzięki opisanemu powyżej procesowi zmniejszeniu ulega ilość odpadów w kategorii tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w pozycji 17 05 07 (kod 17 05 08), a także odpadu o kodzie 17 05 04 – Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03.

W trakcie 2019 roku wykorzystano ponownie ok. 181 tys. ton (113 tys. m³) podsypki tłuczniowej.

Ponadto część odpadów związanych z kruszywami, w sytuacji gdy nie zawierają one substancji niebezpiecznych, przekazano osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami np. gminom, na terenie których TORPOL wykonuje prace, na potrzeby inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez lokalne spółki komunalne zgodnie z obowiązującym w tym zakresie prawem.

4.4 Zanieczyszczenie powietrza

305-1, 305-4, 305-7

W toku realizowanych prac dbamy również o ograniczenie zanieczyszczenia powietrza. W tym celu stosujemy szereg zasad i praktycznych rozwiązań mających na celu minimalizację emisji.

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		
	2019	2018	2017
Dwutlenek węgla (CO ₂)	111 697,57	91 731,74	307 585,6
Benzo(a)piren	0,1	0,1	0,1
Pył całkowity	932,63	783,77	1 328,8
Tlenek węgla (CO)	319,07	268,12	476,0
Tlenek azotu (NO _x /NO ₂)	131,90	108,85	302,4
Tlenek siarki (SO _x /SO ₂)	1 043,65	913,49	1 523,6
Razem	114 124,93	93 806,06	311 216,5
Intensywność (dla CO ₂) – (wielkość emisji CO ₂ /wielkość sprzedaży)	0,069	0,060	0,410
Intensywność ogółem (wielkość emisji ogółem w kg/przychody ze sprzedaży w tys. zł)	0,071	0,062	0,415

Poniżej natomiast zamieszczono informację nt. emisji zanieczyszczeń w ramach Grupy Kapitałowej TORPOL w tzw. zakresach 1 i 2.

Zakres emisji	2019	2018
Zakres 1	MgCO ₂	
Emisje będące skutkiem zużycia paliw w budynkach i instalacjach	108,2	123,6
Emisje będące skutkiem zużycia paliw w transporcie	6 128,2	5 662,2
Łącznie Emisje w ramach Zakresie 1	6 236,4	5 785,8
Emisje Zakresu 1 na 1 mln zł z przychodu	3,88	3,60
Zakres emisji	2019	2018
Zakres 2		
Emisje będące skutkiem zakupu energii elektrycznej	195,5	192,2
Emisje będące skutkiem zakupu energii cieplnej	91,7	127,3
Łącznie Emisje w ramach Zakresu 2	287,2	319,4
Emisje Zakresu 2 na 1 mln zł z przychodu	0,18	0,20
Zakres 1+2		
Łącznie Emisje w ramach Zakresu 1+2	6 523,6	6 105,3
Emisje Zakresów 1+2 na 1mln zł przychodu	4,06	3,80

Mając na uwadze złożoność łańcucha dostaw oraz konieczność poniesienia znacznych nakładów na przygotowanie stosownych informacji Emitent w 2019 roku nie agregował informacji nt. emisji zanieczyszczeń w ramach tzw. zakresu 3 tj. w ramach łańcucha wartości. Nie wykluczamy przy tym w przyszłości rozszerzenia raportowania zgodnego o emisje w ramach powyższego zakresu 3, lub wybranych obszarów związanych z tym zakresem.

4.5 Wpływ na florę i faunę

304-2

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 krajowych i lokalnych, rezerwatów przyrody czy parków krajobrazowych. Prace dotyczące linii kolejowych nr 31, 32, 52, 216, 219, 281, E20 LCS Konin, E59 LCS Leszno, Porty w Świnoujściu i Szczecinie są częściowo realizowane na obszarach należących do Obszarów Natura 2000 lub w ich pobliżu.

Na wszystkich budowach, na których jesteśmy obecni w celu ochrony flory i fauny opracowywane są *Plany ochrony środowiska na czas robót* oraz zlecany jest nadzór przyrodniczy. Plan ten dokładnie opisuje elementy środowiska podlegające szczególnemu nadzorowi na danym projekcie w tym faunę i florę oraz określa specyficzne wymagania dotyczące wykonywania robót na terenie lub w sąsiedztwie siedlisk cennych przyrodniczo.

W trakcie realizacji robót sukcesywnie prowadzony jest monitoring działań, który sprowadza się do analizy dokumentów odniesienia (w tym wszelkich decyzji środowiskowych, przepisów wewnętrznych inwestora oraz przepisów lokalnych) pod kątem spełnienia tych wymagań. W wyniku tej analizy powstają raporty miesięczne, w których pokazuje się wszystkie działania wykonane w celu zapewnienia minimalnego wpływu naszych działań na środowisko. Dzięki podejmowanym działaniom minimalizowane jest prawdopodobieństwo nieumyślnego zniszczenia środowiska naturalnego tj. w stopniu większym niż założono podczas oceny wpływu inwestycji na siedliska naturalne.

Nie prowadzi się statystyki wykonanych prac w zakresie ochrony środowiska dla całej organizacji z uwagi na duże rozproszenie robót i różne warunki lokalizacyjne. Każda budowa prowadzi swoją dokumentację oddzielnie w formie raportów nadzoru przyrodniczego i środowiskowego. Wszystkie działania realizowane są wyłącznie w oparciu o wydane decyzje środowiskowe oraz w uzgodnieniu z właściwymi organami odpowiadającymi za kwestie ochrony środowiska.

W 2019 roku Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska przeprowadziły pięć kontroli w Spółce, w tym cztery na budowach i jedną na bazie sprzętowej w Koninie. W ramach trzech z nich stwierdzono pięć nieznacznych naruszeń. Wszystkie naruszenia dotyczyły drobnych nieprawidłowości w prowadzeniu dokumentacji związanej z odpadami. Przypadek czwartej kontroli skutkującej nałożeniem jedynej kary w formie mandatu na budowie został opisany powyżej. Kontrola na bazie sprzętowej nie wykazała nieprawidłowości.

W związku ze znacznym wzrostem wpływu kwestii związanych z ochroną środowiska na działalność w branży budowlanej Zarząd Spółki podjął decyzję o utworzeniu komórki organizacyjnej obejmującej stanowisko Pełnomocnika Zarządu ds. Ochrony Środowiska oraz stworzenia nowej komórki organizacyjnej.

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

Realizując wiele zadań infrastrukturalnych TORPOL jako jednostka niebędąca trwale wpisana w lokalną społeczność, posiada pełną świadomość możliwych utrudnień wynikających z faktu ich czasowej realizacji. Tym bardziej uszanowanie mieszkańców oraz dobra publicznego stanowi ważny element w świadomej realizacji kontraktów i to właśnie w tym celu podejmowane są działania mające na celu niwelowaniu ich skutków czasowych.

W ramach realizowanych inwestycji kluczowym zagadnieniem jest tworzenie ciągów transportowych poza obszarem ich oddziaływania na mieszkańców i inne przyległe instytucje publiczne i prywatne. Powyższe jest omawiane oraz uzgadniane z przedstawicielami społeczeństwa oraz zarządcami dróg.

Równocześnie dokonywana jest inwentaryzacja istniejących obiektów (budynki, drogi) zlokalizowanych w okolicy placów budowy celem określenia ich istniejącego stanu technicznego. Inwentaryzacja przeprowadzana sporządzana za wiedzą i przy udziale 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 2019 roku odnotowano 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. Przypadki te związane były z koniecznością podjęcia działań rekompensacyjnych w odniesieniu do pojedynczych budynków i zostały pokryte z ubezpieczenia Spółki.

W związku z prowadzonymi robotami TORPOL podpisuje z lokalnymi samorządami porozumienia na korzystanie z dróg. W ramach porozumień Spółka zobowiązuje się na bieżąco usuwać ewentualne uszkodzenia w infrastrukturze drogowej oraz remontować wybrane fragmenty dróg po zakończeniu prac.

W 2019 roku Spółka była stroną następujących umów:

- na linii kolejowej E 30 Kraków Mydlniki, gdzie dokonaliśmy bieżących napraw dróg bitumicznych, znajdujących się na terenie miasta Krakowa, zapewniając jednocześnie czyszczenie dróg publicznych z ewentualnych zanieczyszczeń budowlanych, a na drogach gruntowych stosowania polewania wodą w celu unikania zapylenia;
- na korzystanie z dróg na potrzeby budowy w obrębie LCS Konin zawartej z Zarządem Dróg Miejskich w Koninie, a dodatkowo w ramach porozumienia z gminą Września wyremontowaliśmy w 2019 r. około kilometrowy odcinek drogi bitumicznej w szacunkowej kwocie ok. 300 tys. zł;
- w ramach realizacji kontraktu na linii E 30 Trzebinia – Krzeszowice na zimowe utrzymanie dróg lokalnych zlokalizowanych wzdłuż szlaku Trzebinia – Krzeszowice zawartej z Zakładem Usług Komunalnych w Krzeszowicach;
- w ramach realizacji kontraktu na linii E 59 Leszno – Czempień określającej zasady wykorzystywania dróg i ich finalnych napraw zawartej podpisaliśmy umowę z Zarządem Dróg Powiatowych w Kościanie;
- w ramach realizacji kontraktu na linii E 59 Rawicz – Leszno zezwalającej na korzystanie z dróg oraz ich ewentualną naprawę w przypadku pogorszenia ich jakości zawartej z gminami Rawicz oraz Bojanowo.

5. Zagadnienia związane z klimatem

Wpływ Grupy TORPOL na klimat

Grupa TORPOL identyfikuje obszary wpływu na klimat w wymiarze bezpośrednim oraz pośrednim.

W ujęciu bezpośrednim wpływ na klimat związany jest z emisją gazów cieplarnianych związanych z bezpośrednim zużyciem paliw oraz wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej, jak również z zużyciem materiałów pomocniczych – np. opakowań foliowych.

W ujęciu pośrednim wpływ Emitenta na klimat związany jest z samą działalnością firmy, czyli budową oraz modernizacją infrastruktury kolejowej, której efektem jest zwiększenie atrakcyjności korzystania z transportu kolejowego. Zwiększając atrakcyjność i dostępność transportu kolejowego względem innych środków transportu przyczyniamy się pośrednio do ograniczenia emisji związanej z przemieszczaniem się ludności, co związane jest ze znacznie niższą emisją generowaną przez transport kolejowy w porównaniu do tradycyjnej komunikacji samochodowej, czy tym bardziej lotniczej.

Przewóz 800 osób wymaga zaangażowania 1 pociągu lub odpowiednio 200 samochodów osobowych czy 15 autobusów. Transport kolejowy cechuje się korzystniejszymi parametrami wykorzystania przestrzeni. W zależności od rodzaju transportu przepustowość 50 tys. pasażerów na godzinę wymaga bowiem pasa przestrzeni o szerokości tylko 9 metrów podczas gdy analogiczny parametr dla transportu autobusowego wynosi 35 metrów a dla samochodów osobowych aż 175 metrów.¹

Poniżej zaprezentowano informacje nt. emisji gazów cieplarnianych w transporcie.²

Rodzaj transportu	Udział w emisji
Kolej	0,6%
Transport drogowy	71,9%
Transport wodny	13,9%
Transport lotniczy	12,8%
Inne	0,8%
Suma	100%

W konsekwencji powyższego również ślad węglowy wyrażony odpowiednio jako emisja CO₂ w g/pasażerokilometr oraz g/tonokilometr charakteryzuje się korzystniejszymi parametrami od pozostałych środków transportu.³

Rodzaj transportu	Emisja CO ₂ (g/pasażerokilometr)	Rodzaj transportu	Emisja CO ₂ (g/tonokilometr)
Kolej	59,8	Kolei	20,3
Samochód osobowy	140,7	Statek	33,1
Samolot	205,2	Samochód ciężarowy	95,9

¹ zgodnie z danymi Fundacji "Pro Kolej"

² jw.

³ zgodnie z danymi Fundacji "Pro Kolej"

Tym samym działania wszelkie działania mające na celu uatrakcyjnienie kolei jako preferowanego źródła transportu docelowo wpływają pozytywnie na ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalnego oraz kwestie klimatyczne.

Ponadto Emitent identyfikuje również ewentualny wpływ na podmioty współpracujące z Grupą w ramach łańcucha dostaw poprzez zwiększania świadomości klimatycznej interesariuszy, zwłaszcza znaczący ewentualny wpływ na podwykonawców. W związku z powyższym w roku 2019 rozpoczęto cykl szkoleń dla firm podwykonawczych obejmujący swoim zakresem ogólne zasady postępowania obowiązujące na budowach Spółki w zakresie ochrony środowiska, w tym również dotyczące emisji. W roku 2019 odbyły się dwa takie szkolenia:

- przy realizacji projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze-Katowice-Kraków, etap IIb” kontrakt nr 2 – Modernizacja odcinka Trzebinia-Krzesowice (km 29,110-46,700 linii nr 133) w którym wzięło udział 7 przedstawicieli 6 firm podwykonawczych;
- przy realizacji kontraktu „Przebudowa Stacji Łódź Kaliska” w ramach projektu „Zwiększenie dostępności magistrali E20 i C-E20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych” w szkoleniach wzięli udział przedstawiciele 3 największych firm podwykonawczych tego projektu.

Cykl powyższych szkoleń będzie kontynuowany również w 2020 roku.

Wpływ klimatu na Grupę TORPOL

Emitent identyfikuje następujące obszary wpływu klimatu na działalność Grupy Kapitałowej TORPOL:

- długoterminowe zmiany systemowe oraz legislacyjne związane z dalszym zwiększaniem atrakcyjności transportu kolejowego poprzez przeznaczanie środków/budżetów na rozbudowę i modernizację szlaków kolejowych;
- inicjatywy największych miast związanych z ograniczeniem smogu mające na celu ograniczenie ruchu aut w centrach miast co z kolei wymaga rozbudowy infrastruktury dedykowanej transportowi publicznemu z wykorzystaniem transportu kolejowego oraz tramwajowego;
- ryzyko związane z możliwością pozyskania materiałów i surowców wykorzystywanych w procesach budowlanych w przypadku np. ograniczenia dostępności surowców naturalnych (degradacja pokładów np. kruszyw) co może wpłynąć na wydłużenie terminu realizacji lub zwiększenia kosztów;
- znaczące ryzyko związane jest też z dostępnością wody, która może stać się dobrem deficytowym, a jest niezbędna zwłaszcza w procesach produkcyjnych materiałów wykorzystywanych do budowy takich jak np. beton do produkcji podkładów kolejowych, co w konsekwencji może również wpłynąć na wydłużenie okresu realizacji lub zwiększenie kosztów materiałów;
- inicjatywy legislacyjne związane z wprowadzeniem wymogów ograniczenia negatywnego wpływu na klimat czy też penalizujących taki wpływ (np. grzywny, dodatkowe podatki), a także ograniczenia związane ze zużyciem energii elektrycznej pochodzącej ze spalania paliw lub zasobów ze źródeł nieodnawialnych jak również wymóg korzystania w jakimś zakresie z energii ze źródeł odnawialnych;

Emitent nie identyfikuje wpływu zmian klimatycznych na lokalizację działalności w rozumieniu lokalizacji nieruchomości znajdujących się pod kontrolą Spółki w ramach bieżącego prowadzenia działalności operacyjnej. Niemniej należy wskazać, na skutki gwałtownych zjawisk pogodowych, które mogą wpłynąć na zakłócenia w realizacji prac budowlanych (w szczególności w sytuacji gdy place budowy są zlokalizowane na obszarach leśnych czy w sąsiedztwie terenów podmokłych/wodnych lub na terenach otwartych, niezabezpieczonych przed porywami wiatru). Powyższe czynniki mogą wpływać na zwiększenie

kosztów zabezpieczenia aktywów kontrolowanych przez Spółkę, jak również w ekstremalnych sytuacjach pomimo podjętych działań może dość do fizycznego zniszczenia materiałów, urządzeń i maszyn produkcyjnych.

W związku ze zmianami legislacyjnymi związanymi z ochroną środowiska i wyzwaniem w obszarze klimatycznym oraz dążeniem Spółki do przygotowania organizacji na powyższe jak również mając na względzie oczekiwania Interesariuszy, w strukturze organizacyjnej w 2019 roku, utworzono nową komórkę oraz stanowisko Pełnomocnika Zarządu ds. ochrony środowiska, zatrudniając eksperta spoza organizacji. Zapewniono w ten sposób dostęp pracownikom, kierownictwu projektów oraz Członkom Zarządu Spółki do fachowej wiedzy w tym dotyczącej kwestii związanych z klimatem. Planowana jest rozbudowa powyższego działu i zatrudnienie już w roku 2020 kolejnej osoby. Do zadań tej komórki oprócz bieżącego wsparcia projektów w zakresie ochrony środowiska będzie należało też zbieranie danych dotyczących korzystania ze środowiska a także praca nad doбором adekwatnych parametrów i wskaźników dzięki, którym mierzalne stanie się dążenie firmy do ograniczenia negatywnego wpływu w tym emisji przyczyniającej się w konsekwencji do zmian klimatycznych na świecie.

Podejście zarządcze do zagadnień związanych z klimatem

W 2019 roku w Spółce kwestie związane z klimatem nie były uwzględniane w operacyjnych procesach podejmowania decyzji w przedsiębiorstwie, jak również w ramach Spółki nie funkcjonowała sformalizowana polityka związana z klimatem.

Jednak pomimo to ze względów ekonomicznych np. związanych z dążeniem do oszczędności w zakresie zużycia energii podejmowane decyzje są korzystne z punktu widzenia ochrony środowiska.

Przykładami takich działań realizowanych w 2019 roku były:

- decyzja dotycząca zainwestowania w zmianę oświetlenia zewnętrznego Bazy sprzętowej w Koninie z tradycyjnego na LED-owe,
- decyzje dotyczące zakupu nowego sprzętu zastępującego systematycznie stare jednostki w tym transportowe na te bardziej ekologiczne np. samochody spełniające normy emisji Euro 6,
- decyzje dotyczące wykorzystywania na budowach, jako pojazdów trakcyjnych, podczas realizacji robót sieciowo-drogowych, pojazdów dwudrogowych w zastępstwie lokomotyw, co w znaczącym stopniu ogranicza emisje (np. w przypadku pracy na jałowym biegu koparki dwudrogowej ATLAS spalanie oleju napędowego wynosi 5 l/h, a lokomotywy manewrowej SM42 10,5 l/h).

Jak wskazano powyżej zagadnienia związane z obszarem klimatycznym uznawane są przez Spółkę jako istotne i mogące wpływać na jej model biznesowy. Intencją Emitenta jest uwzględnienie zagadnień klimatycznych jako istotnego czynnika kształtującego otoczenie biznesowe w jakim prowadzona jest działalność Grupy TORPOL w ramach rewizji strategii w obszarze CSR, jak również uwzględnienie aspektów klimatycznych w mapie ryzyka oraz Kodeksie Etycznym. Umieszczenie aspektu klimatycznego w szczególności w strategii umożliwi systemowe oraz organizacyjne zaadresowanie kwestii klimatycznych nie tylko na poziomie organizacji, ale również w całym łańcuchu wartości tworzonym przez Grupę. Intencją Spółki jest aby w ramach prac mających na celu włączenie do strategii aspektów klimatycznych przeprowadzić również ocenę odporności modelu biznesowego na potencjalne scenariusze związane z klimatem w różnych perspektywach czasowych.

Szczegółowe informacje nt. działań podejmowanych w związku z ryzykiem oraz szansami klimatycznymi jak również ich rezultaty, będą opisywane w kolejnych raportach zrównoważonego rozwoju Spółki.

6. Nasza kadra

6.1. Relacje z pracownikami

Za podstawę polityki korporacyjnej uznajemy równe traktowanie wszystkich pracowników. Grupa 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.

Elementem kodeksu etycznego są trzy niezależne polityki tj. *Polityka kształtowania relacji na linii pracodawca – pracownik* czy *Polityka kształtowania relacji na linii przełożony – pracownik*, oraz *Polityka kształtowania relacji na linii pracownik – pracownik* określające wartości, zasady oraz pożądane postawy, w oparciu o które tworzone są relacje w ramach Grupy Kapitałowej.

6.2 Struktura zatrudnienia

102-8

Doświadczenie i rzetelność Spółki tworzą jej pracownicy, dzięki którym osiągnęliśmy pozycję lidera branży. Grupa Kapitałowa TORPOL zatrudnia niemal 850 doświadczonych pracowników. Konsekwentnie zwiększamy potencjał kadrowy. Na przestrzeni ostatnich siedmiu lat zwiększyliśmy zatrudnienie z 421 osób do 842 osób.

Szczegółowe informacje nt. zatrudnienia w latach 2017-2019 zamieszczono poniżej.

		2019	2018	2017
Całkowita liczba pracowników w Grupie, w tym:	szt.	842	721	627
- TORPOL (Polska)	szt.	768	677	538
- TORPOL (Chorwacja)	szt.	1	1	1
- TORPOL Oil and Gas	szt.	69	39	33
- TORPOL Norge	szt.	4	4	55
Efektywność zatrudnienia (w tys. zł)	przychód ze sprzedaży (w tys. zł) na jednego pracownika	2 205,5	2 109,6	1 196,3

Szczegółowe informacje nt. form zatrudnienia zamieszczono poniżej.

		2019	2018	2017
Całkowita liczba pracowników w Grupie		842	721	627
- umowa o pracę na czas nieokreślony				
	łącznie	586	506	429
	kobiety	121	98	68
	mężczyźni	465	408	361
- umowa o pracę na czas określony				
	łącznie	174	127	120
	kobiety	54	36	26
	mężczyźni	120	91	94
- kontrakty				
	łącznie	6	6	4
	kobiety	0	0	0
	mężczyźni	6	6	4
- inne (umowy zlecenia)				
	łącznie	32	49	16
	kobiety	11	11	4
	mężczyźni	21	38	12
Pracownicy pełnoetatowi				
	łącznie	793	661	598
	kobiety	193	141	109
	mężczyźni	600	520	489
Pracownicy inni niż pełnoetatowi				
	łącznie	7	5	6
	kobiety	3	2	3
	mężczyźni	4	3	3

Całkowita liczba pracowników w TORPOL S.A.		2019	2018	2017
		769	678	539
- umowa o pracę	łącznie	733	625	519
	kobiety	175	130	100
	mężczyźni	558	495	419
- umowa o pracę na czas nieokreślony	łącznie	559	488	429
	kobiety	115	92	68
	mężczyźni	444	396	361
- kontrakty	łącznie	4	4	4
	kobiety	0	0	0
	mężczyźni	4	4	4
- inne (umowy zlecenia)	łącznie	32	49	16
	kobiety	11	11	4
	mężczyźni	21	38	12
Pracownicy pełnoetatowi	łącznie	727	621	514
	kobiety	172	128	97
	mężczyźni	555	493	417
Pracownicy inni niż pełnoetatowi	łącznie	6	4	5
	kobiety	3	2	3
	mężczyźni	3	2	2
TORPOL Norge		4	4	55
- umowa o pracę	łącznie	4	4	55
	kobiety	1	1	4
	mężczyźni	3	3	51
- kontrakty	łącznie	0	0	0
- inne (umowy zlecenia)	łącznie	0	0	0
TORPOL Oil&Gas		69	39	33
- umowa o pracę	łącznie	67	37	30
	kobiety	21	12	8
	mężczyźni	46	25	22

- kontrakty	łącznie	2	2	2
	kobiety	0	0	0
	mężczyźni	2	2	2
- inne (umowy zlecenia)	łącznie	0	0	1
	kobiety	0	0	0
	mężczyźni	0	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 2019 roku Spółka współpracowała z agencjami pracy w zakresie zatrudniania pracowników tymczasowych. Pracownicy tymczasowi świadczyli pracę na rzecz prowadzonych projektów budowlanych na terenie całej Polski w ilości niezbędnej do wykonania prac w ustalonych terminach.

W 2019 roku naszymi pracownikami było 6 osób z orzeczeniem o niepełnosprawności – 3 osoby zostały zatrudnione w obszarze administracji oraz 3 osoby w obszarze realizacji i nadzoru budów.

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

Lokalizacja zatrudnienia

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

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

		2019	2018	2017
Liczba pracowników zatrudnionych w Polsce*	łącznie	837	716	571
	kobiety	207	152	111
	mężczyźni	630	564	460
Liczba pracowników zatrudnionych w Norwegii	łącznie	3	4	55
	kobiety	1	1	4
	mężczyźni	2	3	51

* zatrudnienie w Polsce obejmujące TORPOL S.A. oraz TOG

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

	2019	2018	2017
Liczba pracowników świadczących pracę w biurach w Polsce	143	111	101
Liczba pracowników świadczących pracę na terenach inwestycji zlokalizowanych w Polsce	694	605	470

* zatrudnienie w Polsce obejmujące TORPOL S.A. oraz TOG

6.3 Świadczenia i warunki zatrudnienia

102-41, 202-1, 201-3, 401-1, 401-2, 401-3, 402-1, 405-2

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.

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,
- pakiety medyczne dla wszystkich pracowników, którzy pomyślnie przejdą okres próbny,
- możliwość przystąpienia do programu pracowniczych planów kapitałowych (PPK),
- w zależności od zajmowanego stanowiska udostępniane są telefony służbowe, sprzęt komputerowy oraz flota samochodowa,
- odprawy zgodnie z kodeksem pracy.

W 2019 roku środki przeznaczone na ZFŚS wyniosły 264 tys. zł, z czego wykorzystano 198 tys. zł, w tym na:

- zapomogi – 126,4 tys. zł;
- dofinansowanie wypoczynku – 57,3 tys. zł;
- dofinansowanie karty Multisport – 14,4 tys. zł.

W odniesieniu do pracowników tymczasowych zakres świadczeń przysługujących takim pracownikom uzależniony jest od postanowień umownych z agencją pracy tymczasowej – najczęściej po stronie agencji pozostaje zapewnienie dojazdu do pracy, badań, szkoleń bhp i odzieży roboczej.

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

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

W ramach Grupy Kapitałowej TORPOL nie funkcjonują organizacje pracownicze/związki zawodowe. 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.

		Grupa TORPOL w Polsce*		TORPOL S.A.		
		2019	2018	2017	2019	
Przyjęcia pracowników - Polska	łącznie	do 30 lat	90	105	55	82
		od 30 do 50 lat	92	92	65	73
		powyżej 50 lat	23	20	7	16
	kobiety	do 30 lat	41	38	20	37
		od 30 do 50 lat	29	18	17	24
		powyżej 50 lat	4	0	1	3
	mężczyźni	do 30 lat	49	67	35	45
		od 30 do 50 lat	63	74	50	49
		powyżej 50 lat	19	20	6	13

			Grupa TORPOL w Polsce*		TORPOL S.A.	
			2019	2018	2017	2019
Odejścia pracowników – Polska	łącznie	do 30 lat	29	26	19	28
		od 30 do 50 lat	30	56	37	27
		powyżej 50 lat	9	23	14	9
	kobiety	do 30 lat	15	10	5	15
		od 30 do 50 lat	6	8	4	5
		powyżej 50 lat	2	2	2	2
	mężczyźni	do 30 lat	14	16	14	13
		od 30 do 50 lat	24	48	33	22
		powyżej 50 lat	7	21	12	7
- w tym w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych lub rentowych	łącznie	3	8	9	3	
	kobiety	0	1	1	0	
	mężczyźni	3	7	8	3	
Wskaźnik rotacji**	łącznie	do 30 lat	3,63%	3,93%	3,33%	3,82%
		od 30 do 50 lat	3,75%	8,46%	6,48%	3,68%
		powyżej 50 lat	1,13%	3,47%	2,45%	1,23%
	kobiety	do 30 lat	1,88%	1,51%	0,88%	2,05%
		od 30 do 50 lat	0,75%	1,21%	0,70%	0,68%
		powyżej 50 lat	0,25%	0,30%	0,35%	0,27%
	mężczyźni	do 30 lat	1,75%	2,42%	2,45%	1,77%
		od 30 do 50 lat	3,00%	7,25%	5,78%	3,00%
		powyżej 50 lat	0,88%	3,17%	2,10%	0,95%

		2019	Udział w zatrudnieniu GK (w %)	2018	Udział w zatrudnieniu GK (w %)	2017	Udział w zatrudnieniu GK (w %)
Informacja nt. okresu zatrudnienia w TORPOL S.A.							
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	łącznie	559	76,26%	488	78,08%	429	82,66%
	kobiety	115	15,69%	92	14,72%	68	13,10%
	mężczyźni	444	60,57%	396	63,36%	361	69,56%
- krótszy od 0,5 roku	łącznie	22	3,00%	22	3,52%	23	4,43%
	kobiety	6	0,82%	2	0,32%	7	1,35%
	mężczyźni	16	2,18%	20	3,20%	16	3,08%
- 0,5 – 1 rok	łącznie	20	2,73%	48	7,68%	12	2,31%
	kobiety	8	1,09%	12	1,92%	3	0,58%
	mężczyźni	12	1,64%	36	5,76%	9	1,73%
- 1-3 lata	łącznie	184	25,10%	93	14,88%	61	11,75%
	kobiety	51	6,96%	33	5,28%	17	3,28%
	mężczyźni	133	18,14%	60	9,60%	44	8,48%
- 3-5 lat	łącznie	52	7,09%	72	11,52%	63	12,14%
	kobiety	16	2,18%	15	2,40%	11	2,12%
	mężczyźni	36	4,91%	57	9,12%	52	10,02%
- 5-10 lat	łącznie	133	18,14%	115	18,40%	133	25,63%
	kobiety	16	2,18%	14	2,24%	16	3,08%
	mężczyźni	117	15,96%	101	16,16%	117	22,54%
powyżej 10 lat	łącznie	148	20,19%	138	22,08%	137	26,40%
	kobiety	18	2,46%	16	2,56%	14	2,70%
	mężczyźni	130	17,74%	122	19,52%	123	23,70%

Relacja pensji podstawowej kobiety do pensji mężczyzny w poszczególnych kategoriach w Spółce w Polsce*	TORPOL w Polsce			TORPOL (Polska)
	2019	2018	2017	2019-2017
robotnicze**	0,00%**	0,00%***	77,74%	0,00%
nierobotnicze	75,53%	80,66%	84,06%	80,08%
kierownicze	72,74%	73,82%	82,13%	76,23%
dyrektorskie	70,66%	67,25%	61,38%	66,43%

* nie uwzględniono wynagrodzeń członków Zarządu

** na stanowiskach robotniczych nie są zatrudniane kobiety

Poniżej zamieszczono zestawienie informacji nt. urlopów macierzyńskich i ojcowskich pracowników TORPOL w Polsce tj. obejmujących zatrudnienie w TORPOL S.A. oraz w TOG.

	2019	2018	2017
liczba pracowników uprawnionych do urlopu	800	662	549
- macierzyńskiego	196	142	108
- ojcowskiego	604	520	441
liczba pracowników którzy skorzystali z urlopu	42	22	23
- macierzyńskiego	10	4	10
- ojcowskiego	32	18	13
liczba pracowników którzy powrócili z urlopu	33	23	18
- macierzyńskiego	1	5	5
- ojcowskiego	32	18	13
liczba pracowników którzy zakończyli pracę w ciągu 12 miesięcy po powrocie z urlopu	5	2	2
- macierzyńskiego	3	2	0
- ojcowskiego	2	0	2
liczba pracowników którzy kontynuowali pracę w ciągu 12 miesięcy po powrocie z urlopu	30	21	15
- macierzyńskiego	1	3	4
- ojcowskiego	30	18	11
	wskaźnik powrotu do pracy przez pracowników którzy skorzystali z urlopu		
- macierzyńskiego	100%	60%	50%
- ojcowskiego	94%	100%	100%

		TORPOL w Polsce		TORPOL Polska	
		2019	2018	2017	2019-2017
Relacja wynagrodzenia na najniższym szczeblu w odniesieniu do płacy minimalnej w TORPOL w Polsce	kobiety*	nd	nd	nd	nd
	mężczyźni	148,17%	132,61%	128,13%	136,30%

* na stanowiskach budowlanych nie są zatrudniane kobiety

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

W związku z wejściem w 2019 roku w życie ustawy o Pracowniczych Planach Kapitałowych (PPK), będących formą długoterminowego oszczędzania dla pracowników, z przeznaczeniem na wypłatę po 60-tym roku życia, a tworzoną i współfinansowaną zarówno przez pracowników, pracodawców i państwo – TORPOL przystąpił do realizacji programu, umożliwiając pracownikom dobrowolne przystąpienie do PPK.

6.4 Rozwój pracowników

404-1, 404-2, 404-3

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).

Niezależnie od pełnionych stanowisk oraz funkcji przed przyznaniem premii rocznej wszyscy pracownicy zostają poddawani ocenie ze strony swoich przełożonych.

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 okresu wskazanego w zawartej umowie o podnoszenie kwalifikacji zawodowych.

Spółka w 2019 r. umożliwiła 508 pracownikom (135 kobietom i 373 mężczyznom) wzięcie udziału w 122 szkoleniach (płatnych i bezpłatnych). Szkolenia dotyczyły tematyki związanej z podnoszeniem kwalifikacji zawodowych pracowników bezpośrednio produkcyjnych, np. uzyskanie uprawnień SEP, uprawnień do obsługi maszyn budowlanych i kolejowych, uprawnień spawalniczych, uprawnień do kierowania ruchem drogowym na prowadzonych kontraktach budowlanych, uprawnień do kierowania pojazdem kat. C, CE, D, DE, szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty, uprawnień hakowego, sygnalisty itp. Szkolenia dotyczyły także podnoszenia wiedzy kadry technicznej oraz pracowników pionu wsparcia i dotyczyły głównie poszerzeniu wiedzy specjalistycznej w zakresie zajmowanego stanowiska pracy, np. szkolenie z obsługi programu MS Project, szkolenie z bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, szkolenie dot. opłat za korzystanie ze środowiska, gospodarki odpadami, szkolenie dot. zarządzania finansami z branży infrastruktury, podatku VAT i CIT, cen transferowych, split payment, roszczeń, negocjacji itp. Spółka wspiera również pracowników w podnoszeniu ich kwalifikacji poprzez naukę na wyższych uczelniach (studia magisterskie, podyplomowe, MBA). W porównaniu z 2018 roku, w którym Spółka przeznaczyła 216 tys. zł na 65 szkoleń dla 328 pracowników (99 kobiet i 229 mężczyzn), w 2019 roku na podnoszenie kwalifikacji pracowników przeznaczono ponad 350 tys. zł.

Rodzaje szkoleń w TORPOL S.A.	2019	2018	2017
Szkolenia techniczne	47%	59%	65%
Szkolenia finansowe	14%	5%	11%
Szkolenia z zakresu zarządzania	2%	11%	1%
Kursy językowe	1%	4%	2%
Szkolenia dla pracowników administracji	36%	21%	21%
Razem	100%	100%	100%

Średnia liczba godzin szkoleniowych w TORPOL S.A.		Średnia liczba godzin		Liczba godzin szkoleniowych		Liczba szkolonych pracowników	
		2019	2018	2019	2018	2019	2018
robotnicze**	kobiety	0	0	0	0	0	0
	mężczyźni	3,75	5,93	1107	1654	295	279
nierobotnicze	kobiety	8,16	10,25	1012	1087	124	106
	mężczyźni	21,68	5,13	672	503	31	98
kierownicze	kobiety	221,33	25,41	1328	432	6	17
	mężczyźni	74,94	2,72	2698	239	36	88
dyrektorskie	kobiety	9,60	21,71	48	152	5	7
	mężczyźni	174,73	11,97	1922	359	11	30

** na stanowiskach budowlanych nie są zatrudniane kobiety

TORPOL jest stroną porozumienia o współpracy z Politechniką Poznańską, w oparciu o którą m.in. organizowane są praktyki dla studentów i absolwentów, realizowana jest współpraca w obszarze organizacji wyjazdów studyjnych, warsztatów, wystaw czy też prowadzenia prac badawczych. W 2019 roku braliśmy udział w Targach Pracy Politechniki Poznańskiej organizowanych przez Centrum Praktyk i Karier Studentów i Absolwentów Politechniki Poznańskiej oraz w Dniu Inżyniera organizowanym przez Fundację Na Rzecz Integracji Środowiska Akademickiego Jeden Uniwersytet gdzie prezentowaliśmy naszą Spółkę oraz ofertę staży i praktyk dla studentów. W 2019 r. TORPOL przyjął 9 osób na praktyki studenckie, podczas gdy w 2018 r. współpracowaliśmy w tym zakresie z 7 osobami, a w 2017 roku z 3 osobami. W 2019 roku zostały zatrudnione cztery osoby, które odbyły praktykę w 2019 roku. Pozostali praktykanci uczestniczący w praktykach w 2019 roku pozostają jeszcze studentami.

6.5 Różnorodność pracowników

405-1, 406-1

Elementem *Kodeksu Etycznego* jest *Polityka różnorodności* kodyfikująca zasady w oparciu, o które pracownicy mają możliwość realizacji zawodowej oraz rozwoju w oparciu o wzajemne zrozumienie i szacunek z poszanowaniem cech i zasad indywidualnych. Dodatkowo w ramach *Polityki antydyskryminacyjnej* określone zostały działania podejmowane przez TORPOL jako organizację, jak również przez jego pracowników w obszarze zapobiegania incydentom dyskryminacyjnym.

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. W ramach *Kodeksu Etyki* przyjęte zostały *Zasady postępowania w przypadku wystąpienia konfliktu interesów* identyfikujące obszary potencjalnego występowania oraz działania jakie są wymagane w celu uniknięcia wystąpienia konfliktu interesów.

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. Na straży przestrzegania polityki różnorodności w TORPOL stoi Komisja ds. Etyki, która podejmuje działania mające na celu wyjaśnianie sytuacji, w których mogło dojść do naruszenia zasady równości pracowników wynikłej z poszanowania różnorodności.

Spółka zatrudnia różnego rodzaju pracowników biorąc pod uwagę przede wszystkim kompetencje i kwalifikacje zawodowe. W związku z powyższym zatrudnia zarówno osoby niepełnosprawne, cudzoziemców, osoby w niepełnym wymiarze czasu pracy, emerytów i rencistów, a także na podstawie umów o pracę i umów o charakterze cywilnym.

W 2019 roku nie zostały zidentyfikowane incydenty związane z dyskryminacją interesariuszy wewnętrznych lub zewnętrznych.

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

Różnorodność w organach TORPOL

		2019	2018	2017	
Zarząd	mężczyźni	łącznie	4	4	4
		do 30 lat	0	0	0
		od 30 do 50 lat	2	2	2
		powyżej 50 lat	2	2	2
	kobiety	łącznie	0	0	0

			2019	2018	2017
Rada Nadzorcza	mężczyźni	łącznie	5	4	8
		do 30 lat	0	0	0
		od 30 do 50 lat	4	3	6
		powyżej 50 lat	1	1	2
	kobiety	łącznie	2	2	2
		do 30 lat	0	0	0
		od 30 do 50 lat	1	1	1
		powyżej 50 lat	1	1	1

Różnorodność w kadrze pracowniczej

		Grupa TORPOL w Polsce*		TORPOL S.A.	
		2019	2018	2017	2019
Całkowita liczba pracowników w Polsce, w tym:	łącznie	837	716	571	768
	do 30 lat	220	159	116	208
	od 30 do 50 lat	459	406	333	412
	powyżej 50 lat	158	151	122	148
- kobiety	łącznie	207	152	111	186
	do 30 lat	83	53	35	77
	od 30 do 50 lat	111	87	64	97
	powyżej 50 lat	13	12	12	12
- mężczyźni	łącznie	630	564	460	582
	do 30 lat	137	106	81	131
	od 30 do 50 lat	348	319	269	315
	powyżej 50 lat	145	139	110	136

7. Bezpieczeństwo pracy

403-1, 403-2, 403-4, 403-5, 403-9, 403-10

W ramach przyjętej Polityki Bezpieczeństwa i Higieny Pracy, 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.

Mamy świadomość, iż najczęstszym powodem wypadków jest nieznanostwo przepisów i zasad BHP. Z tego względu regularnie szkolimy nasze kadry celem całkowitego wyeliminowania ryzyk związanych z brakiem dostatecznej wiedzy i przygotowania ze strony czynnika ludzkiego. W dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy uznajemy, że nic nie zastąpi umiejętności przewidywania zagrożeń wynikającej z doświadczenia uzyskanego od starszych pracowników oraz optymalnego przeszkolenia. Za obszar bezpieczeństwa i higieny pracy w TORPOL odpowiada Komisja BHP.

Wszystkie spółki z Grupy TORPOL, które prowadzą działalność w zakresie realizacji prac budowlanych mają wdrożony system zarządzania odnoszący się do bezpieczeństwa pracy. Wskazany system zarządzania bazuje na standardach branżowych oraz obowiązujących regulacjach prawnych. W kreowaniu standardów bezpieczeństwa uczestniczą wszyscy pracownicy – nie istnieją w tym zakresie wyłączenia geograficzne lub odnoszące się do rodzaju wykonywanej 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. Ocena ta jest sporządzana przez przedstawicieli grup pracowniczych wraz z kierownictwem i pracownikami służby BHP. Oceny ryzyka są również uzgadniane z Komisją BHP. Oceny są udostępnione pracownikom w ramach wewnętrznego systemu obiegu dokumentów. Stosujemy również procedurę wykonywania prac ze znaczącymi zagrożeniami oraz działamy w oparciu zasady nadzoru i organizację prac przy wykonywaniu zadań w szczególnych zagrożeniach. Wdrożona została również procedura zgłaszania zagrożeń potencjalnie wypadkowych - wobec pracowników zgłaszających zagrożenia nie wyciąga się żadnych konsekwencji, w tym o charakterze dyscyplinarnym. W odniesieniu do możliwości zaprzestania wykonywania przez pracowników swoich obowiązków pracy w sytuacjach, w których pracownik uzna, iż mógłby doznać uszczerbku na zdrowiu lub choroby nie istnieją dedykowane polityki/procedury – zastosowanie w tym aspekcie mają przepisy powszechnie obowiązującego prawa.

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). Komisja jest organem doradczym dla Zarządu Spółki w sprawach związanych z bezpieczeństwem pracy. Kompetencje komisji BHP są uregulowane w przepisach Kodeksu pracy. Komisja spotyka się cyklicznie w odstępach kwartalnych.

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 2019 roku przeznaczono w TORPOL 1288 godziny na szkolenia BHP. Szkolenia dla pracowników administracji i nadzoru przeprowadzono w formie samoszkolenia kierowanego. W ramach samoszkolenia przeprowadzono wykłady w ramach konsultacji w ilości 2 godz. Łącznie na szkolenia BHP przeznaczono 992 godzin i przeszkolono 39 pracowników administracyjno – biurowych oraz 128 pracowników nadzoru w ramach szkolenia okresowego dla pracodawców i osób kierujących pracownikami. Dla stanowisk robotniczych zorganizowano szkolenie okresowe w ramach instruktażu BHP w ilości 296 godziny w szkoleniu wzięło udział 251 pracowników.

W TOG w 2019 roku 30 pracowników odbyło szkolenie wstępne a w nim instruktaż ogólny w wymiarze 90 godzin. Przeznaczono 48 godzin na szkolenia dla 6 pracowników administracji biurowej jak również przeszkolono również 12 pracowników na stanowiskach robotniczych w łącznym wymiarze 96 godzin. Dla pracodawców oraz osób kierującymi pracownikami przeznaczono łącznie 112 godzin szkoleń. W takich szkoleniach BHP wzięło udział łącznie 7 pracowników. W trakcie 2019 roku przeznaczono łącznie 48 godzin na szkolenia i konsultacje w obszarze BHP dla 3 pracowników inżynieryjno-technicznych.

W ramach TORPOL nie istnieją procedury uczestnictwa i konsultacji pracowników w rozwoju, wdrożeniu oraz ocenie systemu zarządzania BHP oraz w dostarczaniu pracownikom dostępu oraz odpowiednich informacji nt. BHP.

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

Wypadkowość

Poniżej zamieszczono informacje nt. istotnych wypadków w TORPOL.

Wypadki przy pracy		2019	2018	2017
Wypadki istotne ogółem, w tym:		4	15*	11
- skutkujące niezdolnością do pracy		4	14	11
- ciężkie		0	1	0
- śmiertelne		0	1	0
Liczba godzin absencji wśród pracowników spowodowana wypadkami		528	626	499
Wskaźniki wypadkowości	liczba wypadków x 1.000/liczba pracowników	2,8	24	21,6
	liczba wypadków x 1.000.000/liczba roboczogodzin	33	39,1	45,4

* w tym 2 wypadki komunikacyjne

W celu zwiększenia bezpieczeństwa pracy zwiększona została częstotliwość szkoleń okresowych z obszaru BHP jak również dodatkowe szkolenia realizowane bezpośrednio z udziałem kierowników inwestycji.

W TOG w 2019 roku nie wystąpiły wypadki skutkujące niezdolnością do pracy, a co za tym idzie absencją pracownika, podczas gdy w 2018 roku miał miejsce jeden istotny wypadek skutkujący niezdolnością do pracy oraz absencją obejmującą 112 godzin. 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.

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 roku 2019 wśród podwykonawców wystąpił jeden wypadek ciężki.

Z zastrzeżeniem powyższej informacji w latach 2017-2019 wśród podwykonawców nie wystąpiły inne wypadki ciężkie jak również wypadki śmiertelne 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 2017 – 2018 nie zidentyfikowano przypadków chorób zawodowych. W roku 2019 zgłoszono jedno podejrzenie choroby zawodowej – utrata słuchu z uwagi na wykonywanie prac w hałasie.

Ochrona informacji nt. zdrowia pracowników

Skierowania lekarskie (okresowe, kontrolne) pracownik otrzymuje bezpośrednio do rąk własnych lub listem poleconym na wskazany przez pracownika adres. W przypadku złożenia wniosku o wypłatę świadczenia/zapomogi z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych w związku z ciężką chorobą, pracownik pisemnie musi wyrazić zgodę na wykorzystanie informacji o jego stanie zdrowia/lub zdrowia członka rodziny. Zaświadczenia o stanie zdrowia (zdolność do wykonywania pracy na danym stanowisku) przechowywane są w aktach osobowych w ogniotrwałych szafach pancernych zabezpieczonych przez dostępem do nich przez osoby nieuprawnione. Z kolei zaświadczenia lekarskie (zwolnienia z powodu choroby) przechowywane są w segregatorach w szafach pancernych zabezpieczonych przez dostępem do nich przez osoby nieuprawnione. Powyższe informacje udostępniane są tylko i wyłącznie uprawnionym do tego pracownikom lub instytucjom (np. w obowiązkowych deklaracjach do ZUS).

8. Relacje ze społecznościami lokalnymi

415-1, 412-1

8.1. Relacje z otoczeniem

W 2019 roku angażowaliśmy się charytatywnie w inicjatywy społeczne i wsparcie organizacji pozarządowych i samorządowych.

Od 2014 roku wspieramy finansowo ośrodek hipoterapii prowadzony przez Fundację Pomocy Osobom Niepełnosprawnym w Stróżach.

Pracownicy Spółki należący do TORPOL RUNNING TEAM – grupy biegaczy, biorą głównie udział w wydarzeniach, z których środki przekazywane są na cele charytatywne. W 2019 roku wzięli nasi pracownicy udział m.in. w następujących biegach:

- *Business Run Poznań* – największym biegu charytatywnym organizowanym w Polsce przez Fundację Poland Bussines Run, z którego zebrane środki przekazywane są na wsparcie osób po amputacji kończyn;
- *Sztafecie maratońskiej EKIDEN* – mającej na celu wsparcie Fundacji Niesiemy Nadzieję, która opiekuje się dziećmi chorymi na choroby zagrażające życiu, m.in. mukowiscydozę, zanik mięśni oraz dziećmi dializowanymi, które oczekują na przeszczep nerek;
- *Biegu dla Neuronków* - charytatywnym biegu, z którego środki przekazywane są na wsparcie terapii i rehabilitacji podopiecznych Fundacji im. Anastazji Ciupek NeuroNietypowi;
- *Wings For Life Poznań 2019* – międzynarodowym biegu, którego celem jest wsparcie rozwoju badań nad uszkodzonym rdzeniem kręgowym.

Przy okazji obchodów imienin patrona miasta Poznania – św. Marcina, Spółka włącza się do akcji charytatywnej RogaLOVE, której celem było zebranie środków do zakupu cytofluorometru – urządzenia

umożliwiającego szybką i bardzo precyzyjną diagnostykę białaczki u dzieci. Beneficjentem tej akcji było Stowarzyszenie Wspierania Transplantacji Szpiku i Onkologii Dziecięcej „Dzieciaki Chojraki” z Poznania. Spółka zakupiła specjalnie przygotowane na tę okazję rogate świętomarcińskie oraz zachęcała pracowników do osobistego włączenia się w akcję.

Podobnie jak w ubiegłych latach, przy okazji wysyłania 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.

Kontynuując rozpoczętą w 2018 roku inicjatywę upamiętnienia obchodów 100-lecia odzyskania niepodległości oraz 100-nej rocznicy wybuchu Powstania Wielkopolskiego Spółka w 2019 roku przekazała w darowiźnie Wielkopolskiemu Urzędowi Wojewódzkiemu „Budkę Niepodległości” – specjalny projekt edukacyjny mający za zadanie przekazać w interesującej formie wiedzę o historii tamtych wydarzeń. Budka jest instalacją przestrzenną wykonaną z zrewitalizowanej budki telefonicznej pochodzącej z końca XX wieku. Po wejściu do jej wnętrza i wybraniu kolejnych numerów telefonicznych w słuchawce rozbrzmiewają wspomnienia wybitnych postaci historycznych związanych z odzyskaniem niepodległości. Mozaikę barwnych opowieści stanowią wypowiedzi Józefa Piłsudskiego, Ignacego Paderewskiego, Romana Dmowskiego, Wincentego Witosa, Ignacego Daszyńskiego, Jędrzeja Moraczewskiego, Józefa Hallera i Stanisława Taczaka, które uzupełniają unikatowe fotografie Kazimierza Gregera wkomponowane w ściany instalacji. Pierwotnie budka zlokalizowana była przed gmachem urzędu, natomiast obecnie znajduje się w Muzeum Powstania Wielkopolskiego.

Spółka w 2019 roku wsparła również organizację dwóch wydarzeń związanych z tematyką niepodległościową:

- wystawy edukacyjnej będącej częścią Pikniku Lotniczego w Poznaniu zorganizowanego z okazji obchodów 100-nej rocznicy akcji odbicia z rąk niemieckich lotniska Ławica przez powstańców wielkopolskich oraz uroczystego wręczenia sztandaru Mobilnej Jednostce Dowodzenia Operacjami Powietrznymi.
- inscenizacji wjazdu Ignacego Jana Paderewskiego do Poznania, która dała początek wybuchowi Powstania Wielkopolskiego.

W latach 2017-2019 spółki z Grupy TORPOL nie dokonywały płatności na rzecz partii politycznych, polityków lub instytucji o podobnym charakterze, jak również nie udzielały innego rodzaju wsparcia finansowego.

Niezmiennym celem jest zwiększanie kanałów komunikacyjnych oraz budowanie dialogu społecznego opartego na otwartości i zaangażowaniu.

8.2. Sponsoring i działalność charytatywna

Naszym celem w obszarze działalności sponsoringowej jest bycie bliżej naszych Interesariuszy w drodze bezpośredniego kontaktu i wspólnego współudziału w tworzeniu społecznie użytecznych wydarzeń. W ramach działalności sponsoringowej popieramy tylko konstruktywne wydarzenia i sytuacje mające pozytywny wydźwięk społeczny. W tym celu intensyfikujemy aktywność na polu sponsorowania sportu i rekreacji, kultury oraz działań mających na celu poprawę zdrowia. Spółka realizuje je m.in. poprzez wsparcie drużyn sportowych złożonych z pracowników spółki, jak również angażując się w projekty skierowane do społeczności lokalnych. W ocenie TORPOL działalność sponsoringowa powinna być prowadzona w odpowiedzialny i transparentny sposób.

9. Etyka oraz przeciwdziałanie korupcji

102-16, 205-2, 205-3, 409-1

W ramach Grupy TORPOL ustanowiony został *Kodeks Etyki oraz Postępowania w Biznesie TORPOL S.A. (Kodeks Etyki)*, który określa zasady, mechanizmy oraz rozwiązania urzeczywistniające politykę zrównoważonego rozwoju, opartą o wrażliwość oraz ukierunkowanie przedsiębiorstwa na kwestie praw człowieka, społeczne, środowiskowe oraz poprawiające kanony ładu korporacyjnego, w tym zgodności działania z przepisami prawa.

Dokument ten stanowi zasady i normy etyczne funkcjonowania TORPOL S.A. oraz jego pracowników, a także standardy podnoszenia kultury korporacyjnej w obszarze zgodności z normami prawnymi oraz społecznymi. Zadaniem menedżerów i kierownictwa jest zapoznanie podległych im pracowników z treścią Kodeksu oraz dbanie o stosowanie przez nich zasad w nim określonych. Jednocześnie odpowiedzialność za przestrzeganie postanowień Kodeksu spoczywa na każdym z pracowników z osobna.

Kodeks operuje na trzech płaszczyznach. Na pierwszej z nich opisane są zagadnienia składające się na obszary regulacyjne Kodeksu oraz ich znaczenie, takie jak relacje z pracownikami, społecznościami lokalnymi, czy wpływ na środowisko. Na drugiej płaszczyźnie Kodeks prezentuje przyjęte przez nas w kluczowych obszarach polityki, będące wyrazem składanej przez TORPOL deklaracji określonego działania. Na ostatniej płaszczyźnie Kodeks idzie krok dalej i wskazuje na szczegółowe rozwiązania przyjęte dla materializacji polityk, np. w postaci przyjętych regulacji wykonawczych do Kodeksu, podjętych lub planowanych inicjatyw, aktów korporacyjnych oraz innych działań urzeczywistniających zasady i wartości.

Kodeks określa i precyzuje zbiór zasad postępowania dla wszystkich osób zatrudnionych zarówno na podstawie umowy o pracę, jak i osób współpracujących na podstawie zlecenia, umowy o dzieło lub innego rodzaju umowy cywilnoprawnej na każdym szczeblu: od członków zarządu i dyrektorów po kierowników, pracowników i współpracowników wszystkich szczebli. Dokument reguluje codzienne funkcjonowanie Spółki w następujących obszarach:

- zarządzanie etyką (obejmujące stworzenie kodeksu etycznego, w tym polityki przeciwdziałania korupcji, łapownictwu i innym nadużyciom oraz uczciwej konkurencji),
- opracowanie systemu zgłaszania naruszeń („whistleblowing”),
- zarządzanie zaangażowaniem społecznym i dialogiem z otoczeniem (w tym polityka społeczna),
- polityka zarządzania zasobami ludzkimi oraz zapewnianie przestrzegania praw człowieka (ujęte zarówno w sferze polityk zasobów ludzkich (HR) dotyczących ochrony danych i tajemnicy przedsiębiorstwa, przeciwdziałania praktykom dyskryminacyjnym, znęcania się, przeciwdziałania konfliktom interesów w działalności zawodowej czy dozwolonych przejawów gościnności i proponowania/ przyjmowania upominków, jak również podwykonawców/dostawców).
- Intencją Spółki jest również propagowanie przyjętych zasad i wyznawanych wartości w całym łańcuchu dostaw. Dlatego jednocześnie z Kodeksem zostały przyjęte następujące polityki, które odzwierciedlają przyjęte przez Spółkę założenia:
 - Zasady Etyki oraz Postępowania w Biznesie Dostawców i Podwykonawców TORPOL S.A.,
 - Zasady postępowania w przypadku wystąpienia konfliktu interesów w TORPOL S.A.,
 - Zasady anonimowego zgłaszania naruszeń w TORPOL S.A.

Zasady mają mieć na celu minimalizowanie ryzyka odpowiedzialności prawnej bądź szkody interesów handlowych i imienia TORPOL, w tym także zapewnienie, iż działalność osób działających w imieniu i na rzecz Spółki oparta jest o przepisy prawa i dobre obyczaje.

Zaufanie partnerów biznesowych, akcjonariuszy i pracowników jest jednym z priorytetów TORPOL. Z tego powodu w dokumencie tym zawarte zostały również opisy kompleksowych działań służących przeciwdziałaniu patologiom, jakimi są m.in. korupcja bądź łamanie praw człowieka i pracownika.

Celem Kodeksu jest kreowanie takiej postawy i podejścia, aby pracownicy Spółki wcielali wskazane wartości w życie i przejawiali je w codziennych zachowaniach i postawach zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz przedsiębiorstwa. Istotna rola w tym zakresie przypada kierownictwu i menedżerom, od których oczekiwana jest postawa stanowiąca wzór godny naśladowania wśród pracowników oraz pełne zaangażowanie we wdrażaniu postanowień niniejszego dokumentu.

Poprzez wdrożenie wewnętrznych regulacji korporacyjnych, w tym *Polityki antykorupcyjnej*, 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 czy określania standardów w obszarze gościnności oraz wręczenia i otrzymywania upominków. Jednocześnie w ramach wewnętrznych regulacji zapewniamy warunki anonimowego zgłaszania naruszeń, w tym w zakresie przeciwdziałania praktykom korupcyjnym. W 2019 roku został przeprowadzony audyt działania systemu antykorupcyjnego w Spółce, który nie wykazał nieprawidłowości czy incydentów o charakterze korupcyjnym.

Uwzględniamy i promujemy równość wszystkich pracowników bez względu na zajmowane stanowisko, staż pracy i inne indywidualne cechy. Wspieramy naszych pracowników w rozwiązywaniu problemów, sytuacji trudnych i konfliktowych. W tym celu w TORPOL obowiązują *Zasady anonimowego zgłaszania naruszeń oraz ochrony sygnalistów* jako dokument określający metodę postępowania pracowników i ich przełożonych w przypadku wystąpienia negatywnych sytuacji.

Każde zgłoszenie bez względu na wagę naruszenia i jego przedmiot jest przedmiotem analizy i weryfikowane przez wyznaczone osoby – wstępnie Pełnomocnika ds. Zgodności i Zarząd. Na tej podstawie podjęte zostają ewentualne kroki związane z postępowaniem wyjaśniającym przed Komisją ds. Etyki, a także podjęcie środków zapobiegających powtórzeniu podobnych sytuacji w przyszłości.

W skład trzyosobowej Komisji ds. Etyki powoływanej przez Zarząd TORPOL wchodzi dwóch przedstawicieli pracowników oraz przedstawiciel lub członek Zarządu Spółki. Komisja ds. Etyki nie tylko rozstrzyga sprawy jej przyznane z zakresu etyki i spraw pracowniczych, ale jest także ciałem konsultacyjno – doradczym pozostającym do stałej dyspozycji pracowników. Komisja ds. Etyki wyposażona jest w narzędzia rozjemczo – ugodowe, na podstawie których strony postępowania będą mogły zawrzeć ugodę lub naprawić szkodę na ustalonych przed komisją warunkach. Postępowanie przed Komisją ds. Etyki jest przeprowadzane transparentnie i ma zawsze charakter poufny. Przebieg posiedzenia ma swoje odzwierciedlenie we właściwych dokumentach, a decyzje podejmowane są w duchu kolegalności.

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. Wszyscy

członkowie Zarządu oraz Rady Nadzorczej, jak również kadra kierownicza zapoznali się z przyjętymi w Spółce procedurami antykorupcyjnymi. W 2019 roku nie były przeprowadzane szkolenia wyłącznie w zakresie przeciwdziałania korupcji.

W latach 2017 – 2019 nie zostały zidentyfikowane przypadki korupcji z udziałem pracowników Grupy.

W pełnej rozciągłości respektujemy prawa człowieka. W tym obszarze została ustanowiona dedykowana polityka w oparciu, o którą Grupa TORPOL nie tylko promuje, jako wartość 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 i 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 nękanii, 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 stanowiącą fundament praw pracowniczych.

W latach 2017-2019 w TORPOL nie miały miejsca incydenty związane z naruszeniem praw człowieka w tym w zakresie pracy przymusowej oraz pracy dzieci.

10. Zgodność z regulacjami

419-1

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 pomiędzy komórki organizacyjne centrali oraz poszczególne stanowiska albo grupy stanowisk.

W ramach Grupy Kapitałowej funkcjonuje *Polityka zarządzania ryzykiem braku zgodności*, która stanowi wyraz świadomości TORPOL nt. znaczenia obszaru zarządzania ryzykiem braku zgodności oraz deklaracji stosowania określonych norm postępowania oraz urzeczywistniania przynależnych do tego obszaru zasad. Polityka ta realizowana jest poprzez przyjęcie i wdrożenie szeregu powiązanych z nią szczegółowych polityk i rozwiązań z zakresu takich zagadnień jak m.in. korupcja, konflikt interesów, prawidłowa ochrona danych osobowych, postępowanie z mieniem firmowym, przyjmowanie prezentów i upominków oraz postępowanie pracowników zgodnie z prawem i przepisami wewnętrznymi. Przyjęcie powyższych rozwiązań ma zagwarantować Grupie oraz naszym Interesariuszom, iż w obszarze identyfikacji i monitorowania ryzyka zgodności zawsze będziemy zobowiązywać się do dochowania najwyższej staranności.

Spółka wychodzi z założenia, iż efektywne wdrażanie rozwiązań z obszaru polityk zgodności oraz eliminacja ryzyk nie byłaby możliwa bez odpowiedniego wewnątrz korporacyjnego wsparcia instytucjonalnego. Dlatego też w związku z przyjęciem i wdrożeniem Kodeksu powołana do życia została oprócz Komisji ds. Etyki nowa funkcja w postaci Pełnomocnika ds. Zgodności. Nadrzędną misją Pełnomocnika ds. Zgodności jest zapobieganie utracie reputacji oraz stratom finansowym poprzez zagwarantowanie organizacji funkcjonowania zgodnego z prawem i innymi normami postępowania.

Jednostką odpowiedzialną bezpośrednio za realizację zadań z obszaru społecznej odpowiedzialności biznesu oraz polityk zrównoważonego rozwoju zostało Biuro Komunikacji Społecznej.

Zarząd TORPOL zatwierdził i wdrożył do stosowania również *Regulamin ochrony danych osobowych*, którego celem jest jak najlepszego zapoznania pracowników i współpracowników z zasadami ochrony danych osobowych, a także *Politykę bezpieczeństwa przetwarzania danych osobowych w TORPOL S.A.* oraz *Instrukcję zarządzania systemami informatycznymi służącymi do przetwarzania danych osobowych w TORPOL.*

W latach 2017-2019 nie zostały nałożone na spółki z Grupy Kapitałowej TORPOL istotne kary lub sankcje pozafinansowe z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami.

Poniżej zamieszczono informacje nt. polityk funkcjonujących w ramach Kodeksu Etyki oraz towarzyszących i uzupełniających dokumentów oraz wewnętrznych regulacji:

- Polityki zintegrowanych systemów zarządzania jakością, środowiskiem oraz bezpieczeństwem pracy,
- Polityki zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem w zakresie przewozów kolejowych,

jak również polityki np. z zakresu spraw pracowniczych, w tym Regulamin podnoszenia kwalifikacji zawodowych w spółce TORPOL S.A., a w zakresie dialogu społecznego np. Regulamin wyboru i działania przedstawicieli pracowników spółki TORPOL S.A.

- Polityka kształtowania relacji z dostawcami i podwykonawcami,
- Polityka kształtowania relacji z obiorcami i klientami,
- Polityka uczciwej konkurencji,
- Polityka informacyjna (Indywidualny Standard Raportowania) oraz *Regulamin współpracy przy wykonywaniu obowiązków informacyjnych w ramach Grupy Kapitałowej TORPOL,*
- Polityka środowiskowa, jak również dokument *Ogólny opis systemu zarządzania środowiskowego*
- Polityka Zintegrowanych Systemów Zarządzania Jakością Środowiskiem oraz Bezpieczeństwem Pracy TORPOL S.A.,
- Polityka zaangażowania społecznego,
- Polityka dialogu z Interesariuszami,
- Polityka aktywności na forum społeczności lokalnych,
- Polityka różnorodności,
- Polityki kształtowania relacji pomiędzy pracodawcą, pracownikami i przełożonymi,
- Polityka przestrzegania praw człowieka,
- Polityka Bezpieczeństwa i Higieny Pracy

- Polityka kształtowania relacji na linii pracodawca – pracownik,
- Polityka kształtowania relacji na linii przełożony – pracownik,
- Polityka kształtowania relacji na linii pracownik – pracownik,
- Polityka różnorodności,
- Polityka antydyskryminacyjna,
- Polityka respektowania praw człowieka,
- Polityki zgodności:
 - Polityka zarządzania ryzykiem braku zgodności,
 - Polityka zintegrowanych systemów zarządzania jakością, środowiskiem oraz bezpieczeństwem pracy,
 - Polityka zintegrowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem w zakresie przewozów kolejowych,
 - Polityka BHP,
 - Polityka bezpieczeństwa przetwarzania danych osobowych w TORPOL S.A.,
 - Polityka antykorupcyjna.

Z uwagi na liczbę poszczególnych polityk oraz ich obszerność Emitent odstąpił od szczegółowego opisywania ich postanowień na gruncie niniejszego dokumentu. Niemniej Kodeks Etyki w formie konspektu, jak również Zasady Etyki oraz Postępowania w Biznesie Dostawców i Podwykonawców TORPOL S.A., Zasady postępowania w przypadku wystąpienia konfliktu interesów w TORPOL S.A. oraz Zasady anonimowego zgłaszania naruszeń w TORPOL S.A. zostały udostępnione na stronie internetowej Spółki pod następującym linkiem https://www.torpol.pl/csr,kodeks_etyki.html. Generalnym „właścicielem” Kodeksu jest Biuro Komunikacji Społecznej współpracujące w zakresie wdrażania, aktualizacji oraz przestrzegania Kodeksu z Pełnomocnikiem ds. Zgodności, Biurem Audytu Wewnętrznego, Zarządem oraz pozostałymi komórkami merytorycznymi będącymi w danych obszarach liderami. Szczególną rolę sprawuje Komisja ds. Etyki, która bada przypadki naruszenia postanowień Kodeksu. Szczegółowe zadania przypisane są do poszczególnych komórek w Regulaminie Centrali TORPOL S.A.

11. Informacje o raporcie

11.1. O raporcie

102-54, 102-48, 102-49, 102-50, 102-51, 102-52, 102-53, 102-56

Informacje zawarte w niniejszym raporcie stanowią podsumowanie działalności Grupy TORPOL (tj. TORPOL S.A. oraz spółki zależne) w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu w 2019 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 zagadnienia uznanego za istotne 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 2019 roku oraz stan na dzień 31 grudnia 2019 roku. Okresem porównawczym jest okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 roku oraz stan na dzień 31 grudnia 2018 roku, jak również w wybranych pozycjach zamieszczone zostały dane za rok 2017 oraz na koniec 2017 roku.

Raport został sporządzony w oparciu o wytyczne Global Reporting Initiative – GRI Standards. 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 sprawozdanie na temat informacji niefinansowych, o którym mowa w art. 49b ust. 2-8 oraz art. 55 ust. 2b ustawy o rachunkowości. Raport ten został sporządzony jako jeden dokument odnoszący się do Jednostki Dominującej oraz Grupy Kapitałowej i tym samym stanowi on integralny element skonsolidowanego oraz jednostkowego raportu za rok obrotowy 2019.

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

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 l.sychowski@torpol.pl lub do p.odziejewicz@torpol.pl.

11.2. Indeks treści GRI

102-55

Ujawnienia o charakterze ogólnym

Ujawnienie	Opis	Rozdział (str.)
Strategia i analiza		
102-14	Oświadczenie Zarządu TORPOL S.A. o znaczeniu zrównoważonego rozwoju dla organizacji	3
	Strategia działania w celu realizacji założeń zrównoważonego rozwoju	7
102-1	Nazwa organizacji	3
102-2	Główne usługi	21
102-3	Lokalizacja siedziby głównej organizacji	26
102-4	Liczba krajów, w których działa organizacja	26
102-5	Charakter własności i forma prawna	16
102-6	Rynki obsługiwane przez organizację	38
102-7	Skala organizacji	17
102-8	Liczba pracowników według rodzaju umowy, regionu i płci	64
102-9	łańcuch dostaw	40
102-10	Znaczące zmiany w raportowanym okresie dotyczące rozmiaru, struktury, formy własności i łańcucha dostaw	40
102-11	Wyjaśnienie, czy i w jaki sposób organizacja stosuje zasadę przezorności	13
102-12	Zewnętrzne inicjatywy, karty lub zasady dotyczące kwestii ekonomicznych, środowiskowych lub społecznych	50
102-13	Członkostwo w stowarzyszeniach oraz organizacjach	50
102-16	Wartości, zasady, standardy i normy zachowania ujęte w postaci kodeksów postępowania oraz kodeksów etyki	82
102-18	Struktura organu zarządzającego i nadzorującego	14
102-40	Lista grup interesariuszy zaangażowanych przez organizację	10
102-41	Procent wszystkich pracowników objętych zbiorowymi układami pracy	68
102-42	Podstawy identyfikacji i selekcji zaangażowanych grup interesariuszy	10
102-43	Podejście organizacji do angażowania interesariuszy (uwzględniając częstotliwość angażowania według typu i grupy interesariuszy)	10
102-44	Kluczowe kwestie i problemy poruszane przez interesariuszy oraz odpowiedź na nie ze strony organizacji	10

102-45	Jednostki wskazane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym organizacji	25
102-46	Proces definiowania zawartości i granic raportu	10
102-47	Istotne zagadnienia objęte raportowaniem	10
102-48	Wpływ wszelkich zmian w informacjach podanych w poprzednich raportach oraz przyczyny tych zmian	87
102-49	Znaczące zmiany w zasięgu i granicach raportu względem poprzednich okresów objętych raportem	87
102-50	Okres raportowania	87
102-51	Data publikacji ostatniego raportu	87
102-52	Cykl raportowania	87
102-53	Osoba do kontaktu	87
102-54	Zgodność ze standardami GRI	87
102-55	Indeks treści GRI	88
102-56	Polityka i obecna praktyka w zakresie zewnętrznej weryfikacji raportu	87
103-1	Istotne zagadnienia wewnątrz oraz na zewnątrz organizacji	10

Ujawnienia szczegółowe

Ujawnienie	Opis	Lokalizacja rozdziału w Raporcie (str.)
201-1	Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona i podzielona	17
201-3	Pokrycie zobowiązań emerytalnych organizacji wynikających z programów o zdefiniowanych świadczeniach	68
201-4	Pomoc finansowa uzyskana od państwa	43
202-1	Stosunek wynagrodzenia pracowników najniższego szczebla do płacy minimalnej	68
203-1	Rozwój oraz wpływ inwestycji w infrastrukturę i usługi	32
204-1	Odsetek wydatków na lokalnych dostawców w głównych lokalizacjach prowadzenia działalności	40
205-2	Komunikacja i szkolenia poświęcone politykom i procedurom antykorupcyjnym	82
205-3	Potwierdzone przypadki korupcji	82
206-1	Podjęte kroki prawne dotyczące przypadków naruszenia zasad wolnej konkurencji, praktyk monopolistycznych	30

301-1	Wykorzystywane materiały/surowce według masy	40
302-1	Zużycie energii wewnątrz organizacji	52
302-3	Intensywność zużycia energii	52
304-2	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	58
305-1	Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych	57
305-4	Intensywność emisji gazów cieplarnianych	57
305-7	Emisje tlenków azotu, tlenków siarki i innych znaczących emisji do powietrza	57
306-2	Całkowita waga odpadów według rodzaju odpadu i metody postępowania z odpadem	53, 56
306-3	Łączna liczba i objętość istotnych wycieków	56
307-1	Kwota istotnych kar oraz całkowita liczba sankcji pozafinansowych z tytułu nieprzestrzegania prawa i regulacji dotyczących ochrony środowiska.	50
308-1	Procent nowych dostawców, którzy zostali dobrani pod kątem spełnienia kryteriów środowiskowych	50
401-1	Całkowita liczba i ujawnienia nt. zatrudnienia nowych pracowników oraz rotacji pracowników w podziale na grupy wiekowe, płeć i region	68
401-2	Świadczenia zapewniane pracownikom pełnoetatowym	68
401-3	Ujawnienia nt. powrotu do pracy i utrzymania zatrudnienia po urlopie macierzyńskim/tacierzyńskim w podziale na płeć	68
miernik własny	Okres zatrudnienia pracowników	71
402-1	Okresy wypowiedzenia umów o pracę	68
403-1	System zarządzania systemem BHP	77
403-2	Identyfikacja ryzyk, ocena ryzyka oraz badanie wypadków	77
403-4	Udział, konsultacje oraz komunikacja pracowników w obszarze BHP	77
403-5	Szkolenia BHP	77
403-9	Wypadki przy pracy	77
403-10	Choroby zawodowe	77
miernik własny	Liczba szkoleń w roku	73, 74
404-1	Średnia liczba godzin szkoleniowych w roku przypadająca na pracownika	73
404-2	Programy rozwoju umiejętności	73

404-3	Procent pracowników otrzymujących regularne oceny swoich wyników oraz informacje rozwoju zawodowego	73
405-1	Skład kadry pracowniczej w podziale na kategorie według płci, wieku, przynależności do mniejszości i innych ujawnień nt. różnorodności	75
405-2	Stosunek stawki podstawowej i wynagrodzenia całkowitego kobiet i mężczyzn w podziale na kategorie pracowników	68
406-1	Całkowita liczba przypadków dyskryminacji (incydentów o charakterze dyskryminacyjnym)	75
408-1	Zakłady i dostawcy zidentyfikowani jako obarczeni znacznym ryzykiem wystąpienia przypadków pracy dzieci oraz działania podjęte w celu skutecznej eliminacji pracy dzieci	40
409-1	Zakłady i dostawcy zidentyfikowani jako obarczeni znacznym ryzykiem wystąpienia przypadków pracy przymusowej lub obowiązkowej	82
miernik własny	Zakres działań rekompensacyjnych względem społeczności lokalnych	60
412-1	Całkowita liczba i procent zakładów poddanych przeglądowi pod kątem poszanowania praw człowieka lub ocenie pod kątem wpływu na poszanowanie praw człowieka	80
414-1	Udział nowych podwykonawców weryfikowanych z punktu widzenia kryteriów społecznych	40
414-2	Negatywny wpływ społeczny w łańcuchu dostaw oraz podjęte działania	40
415-1	Wsparcie udzielone na rzecz partii politycznych, polityków i instytucji o podobnym charakterze	80
416-1	Procent istotnych kategorii produktów i usług, w przypadku których poddaje się ich wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo w celu poprawy wskaźników	44
416-2	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	44
419-1	Kwota istotnych kar oraz całkowita liczba sankcji pozafinansowych z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami	44

11. Podpisy

Imię i nazwisko	Funkcja	Data złożenia podpisu	Podpis
Grzegorz Grabowski	Prezes Zarządu	13.03.2020
Krzysztof Miler	Wiceprezes Zarządu	13.03.2020
Marcin Zachariasz	Wiceprezes Zarządu	13.03.2020
Tomasz Krupiński	Wiceprezes Zarządu	13.03.2020