

Sprawozdanie na temat informacji niefinansowych
NEWAG S.A. za rok 2021.



Spis treści

1	Obszar zarządczy	4
1.1	<i>Opis modelu biznesowego, produktów i strategicznych kierunków rozwoju</i>	4
1.1.1	Sektor działalności i otoczenie rynkowe	4
1.1.2	Struktura Grupy	7
1.1.3	Rola spółek w Grupie	7
1.1.4	Członkostwo w organizacjach	7
1.1.5	Otrzymane nagrody	7
1.1.6	Akcjonariat.....	8
1.1.7	Nasze produkty - projektujemy > produkujemy > utrzymujemy	8
1.1.8	Nasi klienci.....	13
1.1.9	Charakterystyka rynku, na którym działa Spółka	15
1.1.10	Charakterystyka łańcucha dostaw	15
1.1.11	Zintegrowany System Zarządzania	16
1.1.12	Wartości Spółki	17
1.1.13	Nasi Interesariusze	18
1.1.14	Kierunki rozwoju Spółki.....	18
1.1.15	Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności	22
1.2	<i>Ład zarządczy</i>	22
1.2.1	Zarządzanie aspektami niefinansowymi (społecznymi, środowiskowymi).....	22
1.2.2	Wykaz certyfikowanych systemów zarządzania	22
1.2.3	Opis systemu kontroli wewnętrznej.....	23
1.2.4	Zarządzanie ryzykiem.....	23
1.3	<i>Zarządzanie etyką</i>	26
2	Obszar środowiskowy	27
2.1	<i>Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: zużycie materiałów i surowców</i>	28
2.2	<i>Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: paliwa i energia</i>	29
2.3	<i>Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: woda</i>	30
2.4	<i>Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: bioróżnorodność</i>	31
2.5	<i>Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: emisje do atmosfery</i>	31
2.6	<i>Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: odpady i ścieki</i>	34
2.7	<i>Zapewnienie zgodności z prawem i opłaty środowiskowe</i>	35
3	Obszar społeczny i pracowniczy (S)	36
3.1	<i>Korzystanie z pomocy publicznej i zlecenia publiczne</i>	36
3.2	<i>Poziom zatrudnienia i poziom wynagrodzeń</i>	36
3.3	<i>Relacje ze stroną pracowniczą i wolność zrzeszania</i>	37
3.4	<i>Bezpieczny pracodawca</i>	38
3.5	<i>Rozwój i edukacja</i>	41
3.6	<i>Zarządzanie różnorodnością</i>	41
3.7	<i>Prawa człowieka</i>	42

3.8	<i>Praca dzieci i praca przymusowa</i>	42
3.9	<i>Społeczności lokalne i zaangażowanie społeczne</i>	43
3.9.1	Programy stypendialne i praktyki uczniowskie - współpraca z jednostkami edukacyjnymi na wszelkich poziomach, tj. szkoły zawodowe, technika i licea, uczelnie wyższe	43
3.9.2	Sponsoring i działalność charytatywna	44

Niniejsze sprawozdanie zostało sporządzone w oparciu o Standard Informacji Niefinansowych (SIN), obejmuje informacje niefinansowe dotyczące NEWAG S.A. za okres od 1.01.2021 do 31.12.2021.

Równocześnie jednak, niniejsze sprawozdanie nie może być traktowane jako opracowanie zgodne z SIN.

1 Obszar zarządczy

1.1 Opis modelu biznesowego, produktów i strategicznych kierunków rozwoju

1.1.1 Sektor działalności i otoczenie rynkowe



Jesteśmy innowacyjną Spółką z tradycjami sięgającymi roku 1876. Produkujemy nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne, lokomotywy elektryczne, spalinowe oraz dwunapędowe zespoły trakcyjne. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu oferujemy naszym klientom modernizację lokomotyw spalinowych oraz wagonów pasażerskich. Dbamy o wysoką jakość oferowanych produktów oraz wykonywanych usług. W ostatnich dwudziestu latach przeszliśmy skuteczną transformację od firmy zajmującej się usługami napraw taboru kolejowego do producenta nowoczesnych pojazdów kolejowych. Zaufali nam światowi liderzy branży. W konsorcjum z SIEMENS dostarczyliśmy 35 pojazdów metra dla Metra Warszawskiego oraz 30 dla operatora metra w Sofii. Z General Electric przeprowadziliśmy kompleksowe modernizacje lokomotyw dla LHS Sp. z o.o.. Produkujemy w Polsce dla polskich i zagranicznych klientów. Nasze zakłady są zlokalizowane w Nowym Sączu i Gliwicach. W ostatnich dwóch latach wprowadziliśmy na rynek kolejne generacje naszych produktów: lokomotywę elektryczną Dragon 2 oraz elektryczny zespół trakcyjny Impuls 2. W roku 2020 jako pierwszy polski producent i jeden z nielicznych w Europie dostarczyliśmy klientowi dwunapędowy zespół trakcyjny.



Grupa kapitałowa tworzona przez NEWAG S.A. prowadzi działalność w następujących segmentach: produkcji taboru szynowego i systemów sterowania, wynajmu i zarządzania nieruchomościami oraz zarządzania know-how, marką i znakiem towarowym NEWAG, leasingu taboru kolejowego.

Segment I – produkcja taboru szynowego i systemów sterowania oraz usługi naprawy, modernizacji, taboru szynowego (NEWAG S.A., NEWAG Inteco DS S.A.). Jest to główny i podstawowy segment operacyjny grupy obejmujący spółkę dominującą, odpowiedzialny za 100% przychodów. Klientami Spółki są między innymi jednostki finansów publicznych co oznacza, iż zawierane umowy są wynikiem postępowań prowadzonych na podstawie Prawa Zamówień Publicznych. W roku 2021 przychody Spółki uzyskane z zamówień publicznych wyniosły 78% wszystkich przychodów Spółki, tj. 662 mln zł.

Segment II – wynajem i zarządzanie nieruchomościami (GALERIA SADECKA sp. z o.o. w likwidacji). Segment ten ma marginalne znaczenie dla wyników finansowych Grupy.

Segment III – zarządzanie know-how, marką i znakiem towarowym NEWAG (NEWAG IP MANAGEMENT sp. z o.o.), organizacja finansowania dla spółek Grupy Kapitałowej, leasing i dzierżawa taboru kolejowego (NEWAG LEASE sp. z o.o. SKA, NEWAG LEASE sp. z o.o.). Spółka NEWAG IP Management prowadzi prace badawczo – rozwojowe i projektowanie oferowanych pojazdów Grupy oraz zajmuje się bieżącym wsparciem w zakresie konstrukcyjnym i technologicznym NEWAG S.A.

Najważniejszym segmentem jest segment I, na który składają się na następujące główne kategorie produktów i usług: produkcja elektrycznych zespołów trakcyjnych, produkcja spalinowych zespołów trakcyjnych, produkcja lokomotyw elektrycznych, modernizacje lokomotyw spalinowych, modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz modernizacja wagonów osobowych. Właśnie sektor kolejowy ma odegrać istotną rolę w ograniczeniu emisji CO₂ i osiągnięciu zakładanej przez Komisję Europejską neutralności energetycznej. Oferowane przez nas elektryczne zespoły trakcyjne serii Impuls oraz lokomotywy elektryczne Dragon 2 i Griffin, dzięki zastosowanym rozwiązaniom technicznym ograniczają zużycie energii elektrycznej.

NEWAG Inteco DS S.A. sprzedaje systemy sterowania na rzecz NEWAG S.A. oraz inne urządzenia elektrotechniczne klientom spoza Grupy Kapitałowej.

Do najważniejszych czynników zewnętrznych związanych ze specyfiką działalności Spółki zaliczyć można następujące:

- wysokość nakładów inwestycyjnych na zakup nowego taboru lub modernizację taboru przewidzianą przez operatorów przewozów kolejowych, jednostki samorządu terytorialnego, operatorów miejskich systemów komunikacji tramwajowej – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2021-2027, Regionalne Programy Operacyjne oraz Krajowy Plan Odbudowy,
- brak długofalowej strategii rozwoju i funkcjonowania kolei w Polsce,
- praca przewozowa operatorów pasażerskich i towarowych,
- wysokość nakładów inwestycyjnych prywatnych przewoźników na zakup nowych lub modernizowanych lokomotyw,
- siła konkurentów na rynku oraz ich aktualny portfel zamówień (konkurencja cenowa),

- rozwój przewozów aglomeracyjnych realizowanych przez spółki zależne jednostek samorządu terytorialnego w Polsce,
- ograniczona podaż wykwalifikowanych pracowników,
- regulacje prawne dotyczące dopuszczenia pojazdów w Polsce i Europie, w ramach IV pakietu kolejowego,
- struktura wiekowa taboru kolejowego w Polsce (elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz lokomotyw),
- bariery eksportowe utrudniające wejścia na rynki zagraniczne (dotyczy to przede wszystkim certyfikacji pojazdów),
- nacjonalizacja polskich podmiotów konkurencyjnych,
- polityka klimatyczna Unii Europejskiej.

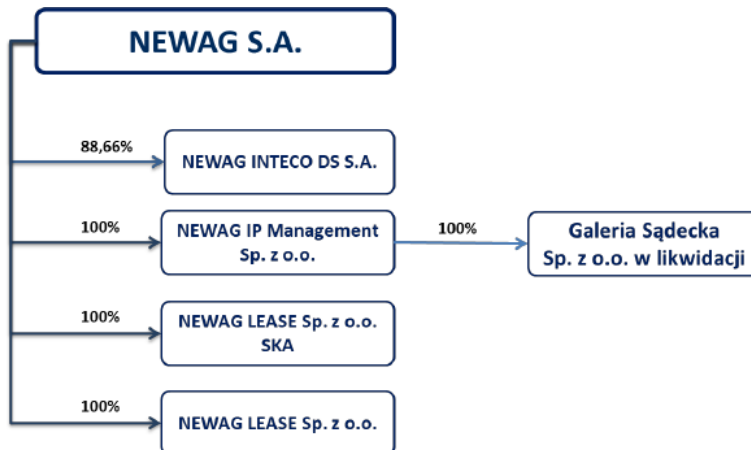
Mocne strony to:

- profesjonalizm i zaangażowanie pracowników techniczno-inżynierskich oraz kadry zarządzającej na wszystkich szczeblach,
- umiejętność pracy w zespole (w każdym obszarze),
- własne biuro konstrukcyjne,
- stabilna sytuacja finansowa gwarantująca realizację przyjętej strategii,
- rozpoznawalna marka,
- bogate doświadczenie produkcyjne i sięgająca XIX wieku tradycja,
- szeroka oferta produktowa (pojazdy zgodne z TSI) i dywersyfikacja segmentów działalności,
- bardzo dobre zaplecze techniczne i technologiczne,
- automatyzacja procesów produkcyjnych,
- robotyzacja procesów spawalniczych,
- cyfryzacja działalności operacyjnej,
- certyfikowany system zarządzania Jednostką Dominującą, NEWAG IP Management oraz NEWAG Inteco DS S.A. zgodny z międzynarodową normą ISO/TS 22163,
- wysoka jakość produktów i usług,
- trwałe relacje z dostawcami.

Słabe strony Grupy to:

- ograniczone doświadczenie w realizacji kontraktów eksportowych,
- ograniczone doświadczenie w zakresie homologacji pojazdów za granicą.

1.1.2 Struktura Grupy



1.1.3 Rola spółek w Grupie

Rola Spółek w Grupie NEWAG została wskazana w punkcie 1.1.1 niniejszego raportu.

1.1.4 Członkostwo w organizacjach

NEWAG S.A. jest członkiem:

- Stowarzyszenia Emitentów Giełdowych,
- Forum Kolejowego – Railway Business Forum które jest związkiem pracodawców zrzeszającym podmioty prowadzące na terenie Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą związaną z transportem kolejowym i zatrudniające pracowników.

1.1.5 Otrzymane nagrody

We wrześniu 2021r. Podczas 15. Międzynarodowych Targów TRAKO w Gdańsku spółka otrzymała tytuł laureata konkursu Firma Kolejowa Odpowiedzialna Społecznie, organizowanego przez Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego oraz ASTE Sp. z o.o. we współpracy z MTG Trako. Celem konkursu jest promocja idei społecznej odpowiedzialności biznesu oraz firm, które tą ideę wcielają w życie. Nagroda ta ma szczególne znaczenie ze względu na fakt, że rok 2021 został ustanowiony „Europejskim Rokiem Kolei”.

1.1.6 Akcjonariat

Akcjonariusz	Liczba Akcji /Liczba głosów stan na dzień publikacji	% głosów na WZ stan na dzień publikacji
Jakubas Investment Sp. z o.o oraz pozostali sygnatariusze porozumienia z dnia 03.07.2015* **	24 380 391	54,18
NATIONALE NEDERLANDEN OFE (dawniej ING OFE)**	3 974 327	8,83
PZU OFE**	3 274 363	7,28
Metlife OFE**	2 259 958	5,02
AVIVA OFE**	2 250 000	5,00
Pozostali**	8 860 962	19,69
Razem	45.000.001	100,00

Porozumienie, o którym mowa w art. 87 ust. 1 pkt 5) Ustawy o ofercie łączące Pana Zbigniewa Jakubasa wraz z podmiotem zależnym Jakubas Investment sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, FIP 11 Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Aktywów Niepublicznych, Pana Zbigniewa Konieczka wraz z podmiotem zależnym Sestesso sp. z o.o. z siedzibą w Młodowie oraz Pana Bogdana Borka wraz z podmiotem zależnym Immovent sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Sączu. Zgodnie z zawiadomieniem otrzymanym przez Spółkę i przekazanym do publicznej wiadomości raportem bieżącym 4/2022 łączny udział Stron Porozumienia wynosi 24 380 391 sztuk akcji reprezentujących 54,18 % kapitału zakładowego Spółki i tyle samo głosów, w tym:

- Pan Zbigniew Jakubas wraz z podmiotem zależnym - Jakubas Investment Sp. z o.o. posiada 18.568.738 sztuk akcji stanowiących 41,26 % kapitału zakładowego Spółki i tyle samo głosów,
- FIP 11 Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Aktywów Niepublicznych posiada 4 073 362 sztuk akcji stanowiących 9,05% kapitału zakładowego Spółki i tyle samo głosów,
- Pan Zbigniew Konieczek wraz z podmiotem zależnym - Sestesso Sp. z o.o. posiada 1.167.866 stanowiących 2,6% kapitału zakładowego Spółki i tyle samo głosów,
- Pan Bogdan Borek poprzez podmiot zależny - Immovent Sp. z o. o. posiada 570.425 akcji Spółki stanowiących 1,27% kapitału zakładowego Spółki i tyle samo głosów.

** Zgodnie z zawiadomieniami przesłanymi przez akcjonariuszy w trybie art. 69 Ustawy o ofercie publicznej. Powyższe nie uwzględnia ewentualnego wpływu informacji o transakcjach dokonywanych w trybie art. 19 ust. 3 Rozporządzenia MAR.

1.1.7 Nasze produkty - projektujemy > produkujemy > utrzymujemy

Oferujemy naszym klientom najwyższej jakości nowoczesne szynowe pojazdy pasażerskie, lokomotywy liniowe i manewrowe z usługami ich utrzymania i serwisu gwarancyjnego, systematycznie poszerzając gamę oferowanych wyrobów i usług. Opieramy nasz rozwój na jakości

i bezpieczeństwie konstruowanych i produkowanych pojazdów oraz na dążeniu do pełnej satysfakcji naszych Klientów.

Lokomotywy

Zajmujemy się produkcją i naprawami lokomotyw elektrycznych oraz kompleksową modernizacją lokomotyw spalinowych. Produkujemy również lokomotywy elektryczne Griffin oraz Dragon 2. W roku 2021 osiągnęliśmy 6% udział na rynku polskim w zrealizowanych dostawach nowych lokomotyw elektrycznych oraz 84% udział na rynku polskim w zrealizowanych dostawach zmodernizowanych lokomotyw spalinowych.

Elektryczne zespoły trakcyjne

Produkujemy nowe elektryczne zespoły trakcyjne oraz realizujemy kompleksowe usługi serwisowe. Elektryczne zespoły trakcyjne to samojezdne, wielocłonowe pasażerskie pojazdy trakcyjne, zasilane energią elektryczną pobieraną z sieci trakcyjnej, składające się z dwóch członów sterowniczych na obu końcach oraz członów pośrednich. Spółka produkuje elektryczne zespoły trakcyjne pod handlową marką „Impuls” oraz „Impuls 2”. W roku 2021 - nasz udział w dostawach zrealizowanych na rynku polskim wyniósł 68%. Dostarczyliśmy między innymi 9 pojazdów w wersji Impuls 2 dla Województwa Małopolskiego.

Hybrydowe zespoły trakcyjne

W 2019 roku wprowadziliśmy do swojej oferty hybrydowy zespół trakcyjny. Dzięki zastosowaniu silnika spalinowego spełniającego obowiązujące normy emisji spalin oraz elektrycznych silników trakcyjnych, pojazd może jednocześnie poruszać się zarówno po liniach niezelektryfikowanych jak i zelektryfikowanych. W roku 2021 zrealizowaliśmy dostawę 9 tego typu pojazdów (100% udział w rynku).

Spalinowe zespoły trakcyjne

Produkujemy spalinowe zespoły trakcyjne oraz zajmujemy się przeglądami okresowymi tych pojazdów. Spalinowe zespoły trakcyjne przeznaczone są do obsługi potoków pasażerskich o średnim natężeniu w ruchu podmiejskim i regionalnym na niezelektryfikowanych liniach kolejowych. W roku 2021 dostarczyliśmy 1 pojazd (100% udziału w dostawach zrealizowanych na rynku polskim).

Wagony osobowe

Spółka może świadczyć wszystkie możliwe usługi związane z utrzymaniem wagonów – począwszy od przeglądów rocznych, poprzez naprawy awaryjne i rewizyjne, aż po naprawy główne z gruntowną modernizacją włącznie, jednak w 2021 roku nie prowadziliśmy działalności w tym segmencie.

Poniższa tabela przedstawia ilość wyprodukowanych / zmodernizowanych pojazdów w poszczególnych segmentach.

POJAZDY	2021 r.	2020 r.	2021/2020
	(w szt.)	(w szt.)	(%)
Lokomotywy	29	84	-65%
Modernizacje lokomotyw spalinowych	16	17	-12%
Produkcja lokomotyw elektrycznych	3	46	-93%
Naprawy rewizyjne, rewizyjne z modernizacją lokomotyw elektrycznych	9	21	-57%
Naprawy rewizyjne lokomotyw spalinowych	1	0	+100%
Elektryczne zespoły trakcyjne	29	30	-3%
Produkcja elektrycznych zespołów trakcyjnych	20	13	+54%
Naprawy rewizyjne elektrycznych zespołów trakcyjnych	9	17	-47%
Spalinowe zespoły trakcyjne (produkcja)	1	7	-86%
Hybrydowe zespoły trakcyjne (produkcja)	9	1	+800%
Pojazdy metra	6	4	+50%

Projektowanie

Projektowaniem pojazdów zajmuje się spółka zależna NEWAG IP Management (zwana w dalszej części NEWAG IP).

W 2021 roku spółka NEWAG IP kontynuował prace nad rozwojem platformy pojazdów dwunapędowych (hybrydowych) rodziny Impuls II. Ważnym aspektem w tym temacie były prace projektowe dotyczące wyposażenia tej serii pojazdów w zasobnik energii, który będzie magazynował energię elektryczną wytworzoną przy hamowaniu elektrodynamicznym, pozwalając ją następnie wykorzystać do rozruchu. Tym samym taki pojazd hybrydowy będzie zużywał znacznie mniej paliwa do rozpędzania. To ważny przykład w odniesieniu do polityki Grupy NEWAG związanej z efektywnością energetyczną swoich produktów, a więc wpływem na ochronę środowiska. Równolegle trwały również prace projektowe w ramach zawartych umów na dostawę zespołów dwunapędowych dla Kolei Dolnośląskich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Realizowane były też oczywiście inne projekty według bieżących zamówień. W omawianym roku rozpoczął się również ważny i strategiczny projekt związany z podpisaną umową na dostawę 10 sztuk (z opcją dodatkowych 5 sztuk) wielosystemowych lokomotywy elektrycznych dla PKP INTERCITY SA. To pierwszy w historii kontrakt, a więc i projekt pojazdów dostosowanych do prędkości eksploatacyjnej 200 km/h. Lokomotywy te mają docelowo uzyskać dopuszczenie do eksploatacji na sieci kolejowej Niemiec, Austrii, Czech, Słowacji oraz Węgier. W 2021 roku rozpoczęły się w tym projekcie intensywne prace uzgodnieniowe i konstrukcyjne oraz również dotyczące kwestii homologacyjnych. W projekcie zaimplementowanych będzie szereg nowoczesnych i światowej klasy rozwiązań technicznych wpływających na niezawodność, komfort i bezpieczeństwo eksploatacji.

Omawiany rok przyniósł duży rozwój kompetencyjny w zakresie tematyki zarządzania funkcjami bezpieczeństwa w pojazdach, analiz RAMS, homologacji na rynki zagraniczne oraz analiz wytrzymałościowych projektowanych konstrukcji. Następował również rozwój w tematyce związanej z tworzeniem oprogramowania do sterowania pojazdami w ramach komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za TCMS. Zaplanowane i prowadzone szkolenia tematyczne (zewnętrzne i wewnętrzne) przyczyniły się do zwiększenia kompetencji pracowników. Rozwój kompetencyjny kadry to ważny cel Spółki związany ze strategią ciągłego uniezależniania się od współpracy z firmami zewnętrznymi w zakresie realizacji projektów i zarządzania know-how. Mimo trudnej sytuacji związanej z pandemią Covid 19 nie doszło do zaburzeń w zakresie pracy NEWAG IP, w tym jakości i terminowości realizowanych prac projektowych. W najtrudniejszych momentach duża część pracowników pracowała w trybie zdalnym.

Pracownicy NEWAG IP kolejny raz brali też czynny udział w procesie edukacyjnym przyszłych kadr inżynierskich przemysłu taboru szynowego, w ramach dualnej specjalności Inżynieria Pojazdów Szynowych, prowadzonej na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej. Kolejni inżynierowie pojazdów szynowych ukończyli ten kierunek studiów (III edycja), a duża część z nich zyskała zatrudnienie właśnie w Dziale Badań i Rozwoju w ramach Zespołu Konstrukcyjnego i Zespołu Obliczeń Wytrzymałościowych.

Interoperacyjność naszych produktów.

Nasze pojazdy/produkty są zgodnie z najnowszymi Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI). TSI to zbiór szczegółowych wymagań technicznych i funkcjonalnych oraz procedur oceny zgodności, dotyczących interoperacyjności pojazdów, które ogłaszane są przez Komisję Europejską. Oznacza to, że interoperacyjny tabor może poruszać się po interoperacyjnej

infrastrukturze kolejowej i przemieszczać pomiędzy sieciami kolejowymi poszczególnych państw, bez konieczności zatrzymywania się na granicach, bez konieczności wymiany lokomotyw na granicach, bez konieczności zmiany maszynistów na granicach.

Audyty w nadzorze przeprowadzone są co najmniej raz na 2 lata, z tym że w pierwszym roku wytwarzania danego produktu przeprowadzane są co najmniej dwa audyty. W okresie ważności certyfikatów producent sprawuje nadzór nad właściwym wykorzystaniem certyfikatów. Jest także zobowiązany do przechowywania wszelkich dokumentów oraz zapisów dotyczących reklamacji, działań korygujących i zapobiegawczych, odnoszących się do produktu objętego certyfikatem, oraz udostępniania tych dokumentów i zapisów na wniosek NoBo.

Zakup komponentów oraz części wykorzystywanych do produkcji poszczególnych produktów podlega procedurze „Kontrola FAI i audyt dostawcy”. Celem tej procedury jest ustalenie zasad przeprowadzania kontroli pierwszej sztuki wyrobu, będącego pierwszym, wyprodukowanym wyrobem z zakładanej serii. Kontrola ma na celu minimalizację ryzyka i potwierdzenie, czy pierwszy wyrób jest w pełni zgodny z wymaganiami dotyczącymi jego funkcjonalności oraz bezpieczeństwa. Kontrola pierwszej sztuki ma za zadanie walidację procesów produkcyjnych, dokumentacji konstrukcyjnej oraz technologicznej wyrobu. Zasady te są zgodne z normą ISO 9001: 2015 oraz standardem ISO/TS 22163 pkt 7.9 „Kontrola Pierwszej Sztuki”. Procedura obejmuje wszystkie moduły i komponenty pojazdu wyprodukowane jako nowe lub modernizowane.

Potwierdzeniem ukierunkowania strategii NEWAG S.A. na rozwój, nowoczesność, jakość i bezpieczeństwo produktów jest fakt dopuszczenia do eksploatacji elektrycznych zespołów trakcyjnych IMPULS 2 typu 31WEb, 31WEba, 37WEa oraz bimodalnych zespołów trakcyjnych typu 36WEh i 36WEhd, w pełni zgodnych z najnowszymi wymaganiami TSI. Warto również nadmienić iż w roku 2022 przeprowadzimy proces uzyskania dopuszczenia do eksploatacji dla pojazdów:

- Elektryczna Dwusystemowa Lokomotywa typu E6MST „DRAGON 2”,
- Pięcioszłonowy Elektryczny Zespół Trakcyjny 45WEa „Impuls II”,
- Dwunapędowych zespołów trakcyjnych w wariacie 36WEha.

Bezpieczeństwo i jakość naszych produktów.

Projektowane i produkowane pojazdy są zgodnie z najnowszymi Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI). TSI to zbiór szczegółowych wymagań technicznych i funkcjonalnych oraz procedur oceny zgodności, dotyczących interoperacyjności pojazdów, które ogłaszane są przez Komisję Europejską. Dzięki spełnieniu wymagań TSI produkty spełniają najwyższe standardy techniczne i jakościowe obowiązujące w Unii Europejskiej w zakresie taboru kolejowego. Projektowanie pojazdów jest realizowane z uwzględnieniem szeregu zaawansowanych analiz i realizowane w oparciu o obowiązujące normy, przepisy oraz ściśle określone procedury. Do projektowania wykorzystywane są zaawansowane systemy komputerowego wspomaganie inżynierskiego. Te narzędzia w połączeniu z wykwalifikowanym personelem, zapewniają wysoką jakość, niezawodność i bezpieczeństwo produktów.

Spółka spełnia wymagania Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Rozporządzenie to stosuje się przy wprowadzaniu wszelkich zmian systemu kolejowego w państwie członkowskim UE. Zmiany te mogą mieć charakter techniczny, eksploatacyjny lub organizacyjny. Na podstawie wymagań tego rozporządzenia przeprowadzane są analizy ryzyka

wykorzystywane w procesie projektowania oraz certyfikacji pojazdów i produktów. W procesie projektowania priorytet stanowią niezawodność i bezpieczeństwo. Dlatego w ramach realizowanych projektów przeprowadzane są analizy RAMS i LCC. Pozwalają one ustalać najlepsze rozwiązania techniczne i funkcjonalne w fazie projektowania wyrobu oraz zapewniać dotrzymanie zakładanych wskaźników w okresie eksploatacji. Dla zapewnienia najwyższej jakości i bezpieczeństwa produktów bardzo ważna jest prowadzona czynna współpraca komórek odpowiedzialnych za projektowanie z komórkami odpowiedzialnymi za marketing, jakość, serwis, technologię, zakupy, rozwój dostawców i oczywiście produkcję. Opracowywane są dokumenty określające i weryfikujące konfigurację, wymagania techniczne, funkcjonalne, bezpieczeństwa i jakościowe dla poszczególnych etapów projektowania i wytwarzania. Zakup komponentów oraz części wykorzystywanych do produkcji poszczególnych produktów podlega procedurze kontroli pierwszej sztuki i audytowania dostawców. Kontrola ma na celu minimalizację ryzyka i potwierdzenie, czy pierwszy wyrób jest w pełni zgodny z wymaganiami dotyczącymi jego funkcjonalności oraz bezpieczeństwa. Kontrola pierwszej sztuki ma też za zadanie walidację procesów produkcyjnych, dokumentacji konstrukcyjnej oraz technologicznej wyrobu. Zasady te są zgodne z normą ISO 9001: 2015 oraz standardem ISO/TS 22163 pkt 7.9 „Kontrola Pierwszej Sztuki”. Procedura obejmuje wszystkie moduły i komponenty pojazdu wyprodukowane jako nowe lub modernizowane. Potwierdzeniem spełnienia obowiązujących standardów jakości oraz bezpieczeństwa są wydawane zezwolenia na dopuszczenie do obrotu produkowanych pojazdów kolejowych oraz pozytywne opinie użytkowników.

1.1.8 Nasi klienci



Nasze kilkudziesięcioletnie doświadczenie pozwoliło nam poznać i zrozumieć obecne i przyszłe potrzeby klientów, a także zdobyć głęboką wiedzę, rozwijać unikalne kompetencje naszych pracowników oraz stale zwiększać znaczący potencjał techniczny Spółki. Wykorzystujemy szanse rynkowe dostarczając klientom nowe i zmodernizowane pojazdy szynowe, wraz z usługami ich utrzymania oraz pełnym serwisem gwarancyjnym. Strategia zbudowana na najwyższej jakości wyrobów i usług oraz na satysfakcji dotychczasowych Klientów jest naturalną i świadomie obraną drogą do stopniowego zwiększania udziału Spółki w rynku krajowym. Strategia ta powinna nam pozwolić, w średniej perspektywie czasowej, poszerzać grono zadowolonych klientów nie tylko na rynku krajowym, ale również na rynkach zagranicznych.

Najważniejszymi odbiorcami produktów i usług świadczonych przez Spółkę są firmy wymienione w poniższej tabeli:

Podmiot	Usługa/Wyrób
Koleje Dolnośląskie S.A.	Elektryczne zespoły trakcyjne
„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	Elektryczne zespoły trakcyjne
„PKP Intercity” Spółka Akcyjna	Wagony osobowe, elektryczne zespoły trakcyjne, lokomotywy elektryczne i spalinowe
Urzędy Marszałkowskie	Elektryczne, hybrydowe i spalinowe zespoły trakcyjne

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	Elektryczne zespoły trakcyjne
Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o. o.	Elektryczne zespoły trakcyjne
PKP CARGO S.A.	Lokomotywy elektryczne i spalinowe
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	Lokomotywy spalinowe
Pol-Miedź Trans Sp. z o.o.	Lokomotywy spalinowe
ORLEN Koltrans sp. z o. o.	Lokomotywy elektryczne i spalinowe
LOTOS Kolej Sp. z o.o.	Lokomotywy elektryczne i spalinowe
Kolprem Sp z o.o.	Lokomotywy spalinowe
Lubelski Węgiel „Bogdanka”	Lokomotywy spalinowe
SIMETRO Sofia	Pojazdy metra produkowane w konsorcjum z SIEMENS

W roku 2021 przychody ze sprzedaży produktów i usług Spółki osiągnęły 904,8 mln PLN (z czego 90,4% w Polsce).

KLIENT	% udział w sprzedaży Emitenta
Województwo Małopolskie	19,37
Województwo Lubelskie	14,82
Województwo Zachodniopomorskie	14,62
Grupa Kapitałowa PKP*	9,65
Koleje Dolnośląskie S.A.	8,85
ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	6,11
DZZD SIMETRO SOFIA	5,64
Ferrovie Del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.	3,97
Pozostali klienci	16,97

*Grupa kapitałowa PKP: "PKP INTERCITY" Spółka Akcyjna
 PKP CARGO S.A. (wszystkie zakłady)
 PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Spółka z o.o.
 PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.
 PKP Intercity Remtrak Sp. z o.o.

1.1.9 Charakterystyka rynku, na którym działa Spółka



Głównymi konkurentami Spółki aktywnie działającymi na rynku polskim w segmencie produktowym elektrycznych zespołów trakcyjnych są: spółka Pojazdy Szynowe PESA (wraz podmiotem zależnym ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A.) oraz Stadler Polska. Ze względu na specyfikę polskiego rynku i wielkość realizowanych zamówień, producenci zagraniczni (tacy jak Siemens, Alstom, i CAF) bardzo rzadko biorą udział w postępowaniach przetargowych.

W zakresie modernizacji wagonów osobowych Spółka konkuruje z PESA oraz H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych.

Na rynku nowych lokomotyw elektrycznych, dużą konkurencją są podmioty oferujące krótko lub średnioterminową dzierżawę lub leasing lokomotyw. Podmioty te oferują między innymi wielosystemowe lokomotywy produkcji największych europejskich producentów. Umożliwiają one przewóz towarów w krajach o różnym napięciu wykorzystywanym do zasilania sieci trakcyjnej. W 2020 roku wyprodukowaliśmy pierwszą dwusystemową lokomotywę Dragon, przystosowaną do napięć 3kV DC oraz 25kV AC. W Polsce nowe lokomotywy elektryczne ma w swojej ofercie również PESA, jednak to NEWAG od kilku lat utrzymuje pozycję lidera w tym segmencie.

Od lat utrzymujemy także pozycję lidera na rynku modernizacji lokomotyw spalinowych, wyraźnie dystansując w tym segmencie konkurencję. Oferujemy klientom kompleksowe modernizacje najpopularniejszych w kraju lokomotyw: SM42 do typu 6Dg, SM48 do typów 15/16D.

1.1.10 Charakterystyka łańcucha dostaw



W 2021 roku dwudziestu pięciu największych dostawców pod względem obrotów stanowiło nieco powyżej 55% wydatków na zakup materiałów, części i komponentów. Są to dostawcy kluczowych komponentów służących głównie do produkcji taboru takich jak: silniki elektryczne i spalinowe, układy sterowania napędem, układy hamulcowe, systemy klimatyzacji, systemy multimedialne, wyłożenia i wyposażenie wnętrza. Dostawcy kluczowych komponentów mają zlokalizowane swoje zakłady produkcyjne na terenie Unii Europejskiej. Ponad 80% kupowanych materiałów pochodzi z firm zarejestrowanych na terenie Polski. Żaden z kluczowych dostawców nie jest monopolistą. Obroty handlowe z żadnym z dostawców nie przekroczyły 10% wartości przychodów ze sprzedaży.

Warunki współpracy z dostawcami uwzględniają z aspekty środowiskowe:

- Ogólne Warunki Zamówienia (OWZ) zamówień składanych przez Spółkę zawierają zobowiązanie dostawców do przeanalizowania oddziaływania wyrobu na środowisko, a także zobowiązanie dostawców do przeanalizowania optymalnej sprawności energetycznej dostarczanych urządzeń. OWZ są załącznikiem do 100% zamówień generowanych przez system IFS, choć nie są częścią umów handlowych, nadrzędnych względem OWZ,

- audyty dostawców dotyczą również aspektów środowiskowych,
- preferujemy elektroniczny obieg faktur,
- kładziemy także duży nacisk na gospodarkę opakowaniami zwrótnymi.

W procesie kwalifikacji i oceny dostawców uwzględniamy aspekty: Energetyczny, Środowiskowy i Zarządczy. Promowani są dostawcy posiadający certyfikaty ISO/TS 22163, ISO 9001, 14001 oraz 50001.

Dostawcy materiałów i usług zostali zakwalifikowani do trzech grup, które można scharakteryzować następująco:

Dostawcy materiałów strategicznych – zawierane są umowy, czas realizacji dostawy jest zazwyczaj długi, a wartość zamówień wysoka, wyroby przeważnie produkowane tylko dla NEWAG. Dostawcy ci zlokalizowani są głównie w Polsce lub w Europie, choć sporadycznie zdarzają się dostawy np. z Chin (Ultimate), gdzie łamanie praw człowieka jest potencjalnie możliwe. W aspekcie społecznym utrzymujemy z tymi dostawcami długoterminowe i strategiczne relacje.

Dostawcy materiałów logistycznych – składane są zamówienia, przedmiotem zamówień są produkty katalogowe o krótkim lub średnim czasie dostawy (LT), a dostawcami są głównie polskie firmy lub polskie przedstawicielstwa firm zagranicznych. Kraj producenta nie jest kontrolowany jednak wyroby muszą spełniać ściśle określone normy branżowe i unijne.

Podwykonawcy (usługi) – zawierane są umowy lub składane są zamówienia, które dotyczą głównie podzespołów lub usług wykonywanych poza firmą z powodów kosztowych lub wydajnościowych. Dostawcy to głównie firmy lokalne.

Dostawcy usług dzielą się na:

- związanych z produktem np. świadczących usługi projektowe, badania i testy, tłumaczenia, usługi napraw i przeglądów, usługi transportowe
- pozaprodukcyjnych, realizujących usługi związane z bieżącą działalnością Spółki (na przykład: ochrona, sprzątanie, pranie ubrań roboczych itp.).

Nie kontrolujemy aspektu przestrzegania praw człowieka u naszych dostawców. Zwłaszcza w obszarze usług ochroniarskich i sprzątania prawdopodobne jest zatrudnianie pracowników na zasadach innych niż umowa o pracę.

Pomimo Pandemii COVID-19 ciągłość dostaw została zachowana.

1.1.11 Zintegrowany System Zarządzania

Zintegrowany System Zarządzania

Ochrona środowiska stanowi integralną część naszej strategii. Nieustannie podejmujemy działania mające na celu zmniejszenie negatywnego wpływu działalności spółki na środowisko i osiągnięcie coraz lepszych wyników środowiskowych. W NEWAG S.A. został wdrożony, jest skutecznie utrzymywany i ciągle doskonalony Zintegrowany System Zarządzania, w ramach którego funkcjonuje również system zarządzania środowiskowego zgodny z wymaganiami normy ISO 14001 oraz system zarządzania energią zgodny z wymaganiami normy ISO 50001. Wdrożenie i utrzymanie obu tych systemów ma na celu zwiększenie efektywności środowiskowej i energetycznej firmy oraz zapewnienie właściwego nadzoru nad wpływem firmy i jej działań na środowisko naturalne oraz zużycie nieodnawialnych zasobów naturalnych.

Polityka Zintegrowanego Systemu w zakresie zarządzania środowiskowego i energią

Dla zapewnienia promowania przyjętego kierunku działania w zakresie ochrony środowiska Zarząd Spółki wdrożył Politykę Zintegrowanego Systemu Zarządzania i zobowiązał do jej przestrzegania wszystkich pracowników i dostawców spółki. Polityka Zintegrowanego Systemu Zarządzania nadaje kierunek rozwoju w zakresie zarządzania jakością, środowiskiem i energią, wyznacza długoterminowe cele i wskazuje priorytety Spółki w omawianym zakresie. Polityka dostępna jest dla wszystkich zainteresowanych stron na witrynie internetowej spółki.

Wdrożone i utrzymywane systemy zarządzania są co roku poddawane audytom nadzoru, a co trzy lata recertyfikującym, przeprowadzanym przez akredytowaną jednostkę certyfikującą Bureau Veritas.

Nadrzędnym celem działalności naszej Spółki jest projektowanie, produkcja, naprawa i modernizacja taboru szynowego spełniającego stale rosnące wymagania rynku. Działania operacyjne realizowane są w ramach utrzymwanego przez NEWAG systemu zarządzania zgodnego z normą ISO/TS 22163, PN-EN ISO 9001:2015, PN-EN ISO 14001:2015 oraz PN-EN ISO 50001:2018.

Zaufanie klientów oraz rynkowy wizerunek Spółki budowane są poprzez zapewnienie konkurencyjności, niezawodności i bezpieczeństwa naszych pojazdów w ciągu całego okresu ich eksploatacji.

Cel ten realizujemy poprzez szereg działań określonych w Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania oraz Polityce Bezpieczeństwa Technicznego i Utrzymania. Są one realizowane przez Kierownictwo Spółki, zobowiązując się jednocześnie do ciągłego doskonalenia skuteczności Zintegrowanego Systemu Zarządzania uwzględniając kontekst całej organizacji. Ciągłe doskonalenie realizowanych procesów, procedur i instrukcji przyczynia się do redukcji zanieczyszczeń emitowanych do otoczenia oraz poprawy wyniku energetycznego Spółki.

Polityka ZSZ jest elementem strategii funkcjonowania firmy. Wszyscy pracownicy są świadomi postawionych celów oraz tego, że każda czynność ma wpływ na satysfakcję klientów oraz oddziałuje na środowisko i zużycie energii.

W 2021 roku spółka zakończyła prace wdrożeniowe związane z implementacją wymagań Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011. Złożono do Urzędu Transportu Kolejowego wnioszek o certyfikację systemu zarządzania utrzymaniem (MMS) dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM).

1.1.12 Wartości Spółki

Ludzie to nasz najcenniejszy zasób. Dajemy pracownikom możliwości i wspieramy ich w rozwoju. Budujemy przyszłość na fundamentach zaangażowania i kompetencji pracowników.

Elastyczność. Bezustannie szukamy lepszych rozwiązań. Promujemy zaangażowanie i inicjatywę, dzięki czemu wyzwalamy w pracownikach dążenie do innowacji. Zmieniamy i doskonalimy naszą organizację, aby móc wyprzedzać oczekiwania klientów.

Klienci. Z entuzjazmem i starannością realizujemy potrzeby klienta, którego zadowolenie i satysfakcja ze współpracy z nami oraz dostarczanych przez nas usług i produktów jest naszym nadrzędnym celem.

Sumiennosc. Podchodzimy do pracy z pełnym zaangażowaniem i należyta dokładnością, troszcząc się o najwyższą jakość i pewność terminów. Nasza praca wpływa na efekty pracy innych, wobec czego w duchu współpracy koncentrujemy się na rzetelnym wykonywaniu swoich zadań.

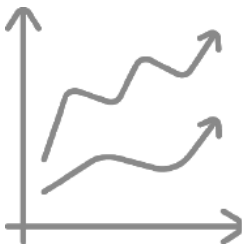
1.1.13 Nasi Interesariusze

Budujemy kontakty z interesariuszami w sposób odpowiedzialny. W trosce o jakość relacji częstotliwość interakcji i kanały komunikacji są dostosowane do aktualnych oczekiwań interesariuszy.

Kuczowi interesariusze Spółki to:

- Klienci
- Konsorcjanci
- Pracownicy
- Akcjonariusze
- Dostawcy komponentów i usług strategicznych.

1.1.14 Kierunki rozwoju Spółki



Strategicznym celem Emitenta i Grupy Kapitałowej jest ciągłe wzmocnienie pozycji lidera na rynku produkcji, modernizacji oraz naprawy taboru kolejowego w Polsce oraz oferowanie jak największej wartości dodanej klientom i zwiększanie wartości Grupy.

Grupa zamierza realizować następujące inicjatywy strategiczne:

- utrwalanie przewagi konkurencyjnej;
- poprawa efektywności funkcjonowania;
- rozszerzenie działalności na rynki zagraniczne;
- systematyczny wzrost przychodów ze sprzedaży;
- dalszy rozwój kompetencji w zakresie projektowania i produkcji nowych pojazdów kolejowych;
- utrzymanie konserwatywnej strategii finansowania działalności; oraz
- zaspokajanie potrzeb klientów w obszarze wszystkich segmentów działalności oraz zapewnianie klientom oczekiwanego poziomu jakości obsługi;
- zrównoważony rozwój.

Utrwalanie przewagi konkurencyjnej

Zamierzamy utrwalać swoją przewagę konkurencyjną poprzez: (i) stałą poprawę jakości produkowanych pojazdów lub oferowanych usług przekładającą się na wysoką dostępność eksploatacyjną pojazdów, (ii) stosowanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych, (iii) projektowanie pojazdów z myślą o uzyskaniu jak najniższych kosztów cyklu życia pojazdów, (iv)

zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom, (v) wysoką elastyczność cenową, (vi) zapewnienie czasu realizacji zamówień zgodnego z oczekiwaniami klientów oraz (vii) kreowanie kapitału intelektualnego i ciągłe podnoszenie kompetencji zespołu.

Na przestrzeni minionych 5 lat Spółka w sposób istotny poprawiła terminowość realizacji umów. Wskaźnik kar umownych w stosunku do przychodów ze sprzedaży spadł z 1,7% za 2013 rok do 0,01% za rok 2021. Spółka konsekwentnie rozwija kompetencje zespołu. W roku 2021 Spółka przeszkoliła 4 870 pracowników.

Poprawa efektywności funkcjonowania

Zamierzamy poprawiać swoją efektywność poprzez: (i) optymalizację procesów produkcyjnych, (ii) minimalizowanie kosztów magazynowania materiałów (efektywne zarządzanie zapasami magazynowymi), (iii) maksymalizację standaryzacji systemów, podzespołów i modułów w każdym segmencie działalności Grupy w procesie produkcji nowych pojazdów, (iv) zwiększenie wartości outsourcingu materiałów i usług, których koszty nabycia są znacząco niższe od własnych kosztów wytworzenia, (v) selektywny i optymalny kosztowo dobór systemów, podzespołów oraz modułów o takiej jakości, która umożliwi istotną redukcję przyszłych kosztów serwisu i utrzymania pojazdów, (vi) rozwój systemu zarządzania zgodnego ze standardem ISO/TS 22163.

ISO/TS 22163 to ogólnosięwiatowy system stworzony do samooceny oraz oceny przez niezależne jednostki certyfikujące systemów zarządzania biznesem specyficznych dla przemysłu kolejowego. Standard ten jest oparty o wymagania przedstawione w normie ISO 9001. Standard ISO/TS 22163 uzupełnia wymagania systemu zarządzania jakością o dodatkowe wymagania charakterystyczne dla branży kolejowej na przykład w odniesieniu do zarządzania projektem i procesu projektowania. Korzyści płynące ze stosowania i rozwijania systemu zarządzania opartego o standardy to: (i) wzrost jakości w całym łańcuchu dostaw, (ii) wzrost skuteczności oceny i kwalifikacji poddostawców dla kolejnictwa, (iii) obniżenie kosztów producentów i poddostawców, (iv) poprawę dostępności do specyficznych, znaczących danych dotyczących producentów dla kolejnictwa, co ma na celu polepszenie współpracy i realizacji interesów w branży, (v) jednolita, uznana na całym świecie certyfikacja zamiast różnych standardów producenckich, (vi) zwiększenie efektywności urządzeń taboru kolejowego. Doskonaląc system zarządzania koncentrujemy się na modelowaniu procesów biznesowych z wykorzystaniem dedykowanego oprogramowania.

W 2021 roku zakończyliśmy prace wdrożeniowe związane z implementacją wymagań Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798. Wdrażamy również rozwiązania optymalizujące i podnoszące sprawność organizacyjną Spółki. Przykładem jest postępująca robotyzacja procesów spawalniczych.

Rozszerzenie działalności na rynki zagraniczne

Prowadzimy działania mające na celu realizację projektów na rynkach zagranicznych, koncentrując się na rynkach otwartych o słabej konkurencji lokalnej, ze szczególnym naciskiem na działania niszowe. Kierunki rozwoju Spółki to kraje europejskie (zwłaszcza kraje europejskie o trakcji 3kV DC). Z myślą o krajach Europy Środkowej w grudniu 2018 podjęliśmy decyzję o rozpoczęciu projektu rozwojowego w zakresie opracowania 6-osiowej dwusystemowej lokomotywy elektrycznej. W roku 2020 wyprodukowaliśmy pierwszy egzemplarz lokomotywy a w roku 2021 prowadziliśmy proces homologacji w Polsce, Czechach i Słowacji. Homologację tej lokomotywy planujemy zakończyć w roku 2022. W roku 2021 rozpoczęliśmy projektowanie wielosystemowej lokomotywy pasażerskiej dla PKP Intercity. Rozpoczęcie jazd testowych planujemy w roku 2023.

Systematyczny wzrost przychodów ze sprzedaży

Zamierzamy zwiększyć przychody generowane przez poszczególne segmenty działalności operacyjnej poprzez podejmowanie działań mających na celu zwiększenie zakresu współpracy z obecnymi klientami oraz pozyskanie nowych klientów. Działania te będą ukierunkowane na spełnienie w jak największym zakresie oczekiwań i potrzeb klientów, w szczególności poprzez: (i) rozszerzenie oferty produktów i usług, (ii) aktywną politykę cenową skorelowaną z bieżącą sytuacją rynkową i ogłaszanymi postępowaniami przetargowymi, oraz (iii) utrwalanie pozytywnego wizerunku Spółki, oraz (iv) ciągłe doskonalenie jakości oferowanych produktów. W roku 2021 przychody ze sprzedaży Spółki wyniosły 904,8 mln zł. W roku 2022 zawarliśmy umowy o łącznej wartości 586 mln zł, pomimo bardzo trudnego rynku i braku postępowań o udzielenie zamówień na dostawy taboru kolejowego.

Zaspokajanie potrzeb klientów w obszarze wszystkich segmentów działalności oraz zapewnianie klientom oczekiwanego poziomu jakości obsługi

Dążymy do zaspokajania potrzeb klientów poprzez prowadzenie na szeroką skalę polityki informacyjnej skierowanej do użytkowników pojazdów. Obejmuje ona nie tylko szkolenia użytkowników pojazdów z zakresu obsługi, ale również zapewnienie dostępności szerokiej gamy materiałów niezbędnych do właściwego utrzymania taboru. Ponadto będziemy kontynuować działania związane z utrwalaniem pozytywnego wizerunku.

Zrównoważony rozwój

W listopadzie 2018 roku Komisja Europejska przedstawiła długoterminową strategiczną wizję dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki do roku 2050. W związku z powyższym Polska, jako jeden z krajów członkowskich powinna prowadzić działania zmierzające do realizacji powyższej wizji. Działania te mogą wiązać się z koniecznością realizacji dodatkowych inwestycji w Spółce bądź ponoszenia dodatkowych kosztów.

W trosce o środowisko naturalne Spółka dąży do zminimalizowania negatywnego oddziaływania poprzez obniżanie zużycia energii, podnoszenie efektywności energetycznej, ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, a także zarządzanie odpadami w sposób zmierzający w kierunku modelu gospodarki obiegu zamkniętego. Spółka dąży do systematycznej redukcji negatywnego wpływu na środowisko w odniesieniu do wielkości produkcji mierzonej liczbą przepracowanych roboczogodzin.

W IV kwartale Spółka złożyła wniosek do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie budowy nowej instalacji fotowoltaicznej o łącznej mocy powyżej 2MWe. Celem projektu „Budowa instalacji fotowoltaicznej na terenie „NEWAG” S.A. w Nowym Sączu” jest poprawa jakości powietrza atmosferycznego i efektywności energetycznej Emitenta poprzez budowę jednostek wytwórczych energii fotowoltaicznej wraz z podłączeniem tych źródeł, skutkujących zwiększeniem wytwarzania energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii. Przedsięwzięcie będzie polegać na budowie instalacji fotowoltaicznej o mocy powyżej 2MWe na dachach budynków oraz gruncie Spółki w Nowym Sączu.

Planowana instalacja składać się będzie z ponad 4200 modułów fotowoltaicznych monokrystalicznych, w technologii ogniw połówkowych. Budowa całego systemu zostanie oparta na rozwiązaniu z optymalizatorami pod każdym modułem, aby zapewnić niezależną pracę każdego z paneli, podgląd i pełną diagnostykę ich sprawności, wydajności i ewentualnej awarii. Produkcja energii elektrycznej we własnym zakresie, z wykorzystaniem energii słonecznej umożliwi NEWAG. obniżenie kosztów produkcji oraz pozytywnie wpłynie na stan środowiska naturalnego. Dzięki realizacji projektu ok. 23% ogólnego zapotrzebowania energetycznego Spółki wytwarzane będzie z energii odnawialnej. 10 stycznia 2022 roku Emitent powziął wiadomość, o pozytywnej ocenie

wniosku i wpisania na listę projektów rekomendowanych do dofinansowania a w dniu 8 marca 2022 roku, zawarta została umowa o dofinansowanie.

Łączna wartość projektu: 10,59 mln PLN

Wartość dofinansowania: 7,32 mln PLN

Termin zakończenia projektu: 31.12.2023r.

Źródło finansowania: Program Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Działanie 1.1: Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;

Poddziałania 1.1.1: Wspieranie inwestycji dotyczących wytwarzania energii z odnawialnych źródeł wraz z podłączeniem tych źródeł do sieci dystrybucyjnej/przesyłowej.

1.1.15 Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności

Zarząd Spółki określił listę kluczowych niefinansowych wskaźników wyników, które są monitorowane i będą raportowane w ramach sprawozdawczości niefinansowej.

Kluczowe niefinansowe wskaźniki efektywności:

- efektywność wykorzystania roboczogodzin - stosunek normatywnych godzin do godzin przepracowanych; wartość za rok 2021- 99,13%
- wypadkowość - liczba wypadków przy pracy skutkujących zwolnieniem lekarskim pracowników Spółki w danym roku * 1000000/liczba roboczogodzin w tym okresie; wartość wskaźnika za rok 2021 – 3,06

1.2 Ład zarządczy

Ład zarządczy Spółki opisany został w „Sprawozdaniu Zarządu z działalności grupy kapitałowej za rok 2021”.

1.2.1 Zarządzanie aspektami niefinansowymi (społecznymi, środowiskowymi)

Istotne dla nas zagadnienie niefinansowe w obszarze środowiskowym to:

- Emisje,
- Zużycie energii,
- Odpady i ścieki,
- Hałas.

Istotne dla nas zagadnienia niefinansowe w zakresie społecznym (pracowniczym, społecznym i praw człowieka) to:

- Relacje ze stroną pracowniczą,
- Bezpieczeństwo i higiena pracy,
- Rozwój i edukacja pracowników,
- Społeczność lokalna i zaangażowanie społeczne.

1.2.2 Wykaz certyfikowanych systemów zarządzania

Posiadamy następujące certyfikowane systemy zarządzania:

- system zarządzania jakością ISO 9001:2015,
- system zarządzania jakością w kolejnictwie - ISO/TS 22163:2017,
- system zarządzania środowiskowego ISO 14001:2015 (lokalizacja w Nowym Sączu),
- system zarządzania energią ISO 50001:2018,
- system zarządzania bezpieczeństwem (SMS).

Ponadto Spółka stosuje system zarządzania ryzykiem zgodny z normą ISO 31000:2018 niepodlegający certyfikacji.

Spółka wdrożyła również system zarządzania utrzymaniem (MMS) dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM), który aktualnie jest poddawany procesowi certyfikacji przez Urząd Transportu Kolejowego.

1.2.3 Opis systemu kontroli wewnętrznej

Począwszy od debiutu giełdowego w Spółce funkcjonują procedury wewnętrzne, regulujące sporządzanie, zatwierdzanie, publikację i przeznaczenie jednostkowych i skonsolidowanych raportów okresowych dla Grupy Kapitałowej. Spółka prowadzi również jednolitą dla całej Grupy Kapitałowej politykę informacyjną.

W strukturze Spółki funkcjonuje Dział Audytu i Systemów Zarządzania. Dział ten prowadzi audyty wewnętrzne zgodnie z rocznym planem audytów oraz przeprowadza doraźne działania kontrolne.

W Spółce działa również Komitetu Audytu, składający się z trzech członków Rady Nadzorczej.

1.2.4 Zarządzanie ryzykiem

Jednostka Dominująca stosuje System zarządzania ryzykiem zgodny z normą ISO 31000. Szczególny nacisk został położony na operacyjne zarządzanie ryzykiem w związku z realizowanymi projektami dostaw produkowanych/modernizowanych pojazdów oraz zarządzanie ryzykami środowiskowymi. Monitorowanie i ocena ryzyk odbywa się w odniesieniu do procesów. W systemie wyróżnione zostały ryzyka projektowe oraz ryzyka korporacyjne. System wspierany jest odpowiednim oprogramowaniem usprawniającym proces. Zarządzanie systemem ERM powierzone zostało menedżerowi ryzyka. Właścicielami ryzyk są właściciele poszczególnych procesów i to na nich spoczywa obowiązek okresowej oceny poziomu ryzyk oraz stosowanych mechanizmów kontroli. Skuteczność systemu ERM podlega ocenie i weryfikacji przez Dział Systemów Zarządzania i Audytu Wewnętrznego.

Ryzyka korporacyjne.

Ryzyko związane z zaostrzoną konkurencją i ryzykiem cen. Spółka jest narażona na zaostrzoną konkurencję z innymi podmiotami i ryzykiem spadku cen. Wynika to z ograniczonej ilości przetargów na zakup i modernizację nowego taboru kolejowego oraz różnego stanu portfela zamówień podmiotów konkurencyjnych. Skutkować to może spadkiem cen poszczególnych typów pojazdów a w efekcie również marży. Wskazane okoliczności mogą mieć istotny negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową lub wyniki Spółki. Spółka prowadzi bieżący monitoring sytuacji rynkowej oraz śledzi tendencje w zakresie cen. Poziom ryzyka: wysoki.

Ryzyko roszczeń związanych z wadami oferowanych produktów. Oferowane przez Spółkę produkty mogą być przedmiotem roszczeń z tytułu ich wadliwości, w tym roszczeń o prace naprawcze w związku z wadami takich produktów, w szczególności w ramach gwarancji lub rękojmi. Pojazdy kolejowe, które Spółka produkuje, modernizuje lub naprawia, są bardzo zaawansowane technicznie i mają bardzo złożoną konstrukcję. Może to być przyczyną powstania ewentualnych błędów technologicznych i konstrukcyjnych. Przedmiotowe ryzyko dotyczy szczególnie innowacyjnych rozwiązań, które stosowane są w nowych typach pojazdów kolejowych produkowanych przez Spółkę. Błędy projektowe i konstrukcyjne mogą w znaczny sposób utrudnić i opóźnić etap produkcji pojazdów, a po ich oddaniu do eksploatacji, narazić na koszty związane ze zmianą ich konstrukcji lub naprawą reklamacyjną. Przekazanie do sprzedaży produktów wadliwych może zmusić Spółkę do poniesienia znaczących kosztów związanych z obsługą reklamacji oraz może mieć wpływ na utratę zaufania do Spółki jako partnera handlowego.

Wskazane okoliczności mogą mieć istotny negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową lub wyniki Spółki. Dodatkowym zabezpieczeniem dla Odbiorców produktów Emitenta jest wysoka polisa OC. Poziom ryzyka: niski

Ryzyka związane z dostępem do infrastrukturą w tym kradzieży i zniszczenia mienia. Spółka dysponując nowoczesnym parkiem maszynowym, jak również innymi aktywami trwałymi narażona jest na różnego rodzaju ryzyka związane ze zniszczeniem lub kradzieżą. W celu zabezpieczenia się przed tym ryzykiem Spółka wykupuje odpowiednie polisy ubezpieczeniowe oraz korzysta z całodobowych usług firm ochroniarskich. Ponadto Spółka jest objęta systemem monitoringu. Poziom ryzyka: niski

Ryzyka związane z obszarem HR. Spółka narażona jest na szereg ryzyk związanych z obszarem HR takich jak ryzyko strajku, ryzyko brak pracowników i / lub braku kompetentnych pracowników, ryzyka związane z rozliczeniami płacowymi i pochodnymi. Poziom ryzyka: niski.

Ryzyka związane z zakupami. Spółka narażona jest na ryzyko dostaw komponentów i części niespełniających wymagań, ryzyko utraty źródeł dostaw oraz ryzyko nadużyć. Działaniami ograniczającymi są procesy kwalifikacji dostawców, proces First Article Insepction jak również polityka etyki. Poziom ryzyka: niski.

Ryzyko niskiego popytu na usługi/produkty Spółki (brak środków na finansowanie wymiany i modernizacji taboru). W Polsce nie został przyjęty długofalowy plan zakupów i modernizacji taboru kolejowego, czego efektem jest dokonywanie jedynie jednostkowych zleceń dotyczących modernizacji taboru kolejowego oraz zakupów ograniczonego wolumenu produktów oferowanych przez Spółkę lub zakupów ich krótkich serii, co skutkuje brakiem stałej liczby zamówień. Powoduje to nasilenie działań ze strony konkurencyjnych podmiotów zmierzających do ograniczenia możliwości swoich konkurentów w zakresie uzyskiwanych zleceń, w tym przede wszystkim poprzez wykorzystywanie możliwości formalnych w procesach przetargowych. Ponadto, na rynku produkcji, modernizacji oraz naprawy taboru kolejowego można zaobserwować przedłużanie procedur przetargowych również przez zamawiających oraz odwlekanie procesów decyzyjnych, spowodowane głównie zależnością zamawiających od ilości środków publicznych przeznaczanych na zakupy, modernizację lub naprawy taboru kolejowego. Powyższe okoliczności mogą przekładać się na niemożność uzyskania optymalnej liczby zamówień przez Spółkę i, w konsekwencji, na niewykorzystanie w pełni możliwości produkcyjnych Spółki. Dlatego też Spółka podejmuje działania związane z rozwijaniem sprzedaży eksportowej zarówno samodzielnie jak i z partnerami zagranicznymi. Poziom ryzyka: średni.

Ryzyko prowadzenia postępowań kontrolnych.

Wobec Emitenta mogą być prowadzone różnego rodzaju kontrole, w szczególności z zakresu podatkowego. Prowadzenie tego rodzaju kontroli może wymagać znacznego zaangażowania Spółki, a ponadto kontrola może zakończyć się wydaniem decyzji powodujących określone skutki finansowe. Nawet w razie bezprawności takich decyzji, ich uchylenie może wymagać wszczęcia przez spółkę postępowania sądowo-administracyjnego, a na czas trwania tego postępowania spółka może być zobowiązana do zapłaty kwoty określonej w decyzji lub wniesienia zabezpieczenia. Poziom ryzyka: niski.

Ryzyko związane z epidemią COVID-19. Epidemia koronawirusa może mieć wpływ na działalność Emitenta. Epidemia może doprowadzić do zakłócenia łańcucha dostaw oraz wzrostu kosztów transportu przy czym skala tego zakłócenia jest trudna do oszacowania. Możliwe jest również czasowe wstrzymanie produkcji zarówno na skutek braków dostaw komponentów i materiałów jak również w wyniku zmniejszonej dostępności pracowników. Konsekwencją postoju może być pogorszenie wyników finansowych Spółki. Możliwym jest również pogorszenie płynności finansowej na skutek zatorów płatniczych ze strony kontrahentów. Epidemia koronawirusa może

również negatywnie oddziaływać na stan gospodarki, w tym zdolności finansowe zamawiających tabor szynowy, co z kolei może doprowadzić do zmniejszonego popytu na towary i usługi oferowane przez Spółkę i podmioty wchodzące w skład jej grupy kapitałowej. Tego rodzaju potencjalne negatywne konsekwencje będą zależne od wielu czynników makroekonomicznych i mikroekonomicznych, w szczególności długości trwania epidemii, ewentualnych nawrotów epidemii, zakresu i czasu ograniczeń wprowadzanych przez instytucje państwowe oraz pomocy publicznej kierowanej do zamawiających.

Spółka podjęła szereg działań w celu ograniczenia ryzyka w szczególności poprzez ograniczenie wyjazdów służbowych do niezbędnego minimum, ograniczenie spotkań, zapewnienie środków dezynfekcyjnych oraz środków ochrony osobistej, wprowadzenie zdalnego trybu pracy.

W omawianym okresie zmaterializowało się ryzyko wpływu sytuacji epidemicznej na prowadzone procesy homologacyjne i doszło do zakłócenia harmonogramu prac zarówno Grupy, jak i zewnętrznych instytucji badawczych w zakresie projektu dwusystemowej lokomotywy Dragon. Zmiany harmonogramu badań w Czechach skutkują przesunięciem dostaw lokomotyw na lata 2022 i 2023:

- 12 lokomotyw z planowaną dostawą w 4 kwartale 2021 roku zostanie dostarczonych w roku 2022,
- 12 lokomotyw z planowaną dostawą w roku 2022 zostanie dostarczonych w roku 2023.

Emitent podjął czynności których celem jest minimalizacja opóźnień w harmonogramie badań. Należy jednak pamiętać, iż istotny zakres prac jest realizowany przez zewnątrz jednostki badawcze, na których tempo prac Emitent ma ograniczony wpływ.

Ryzyka finansowe.

Ryzyka finansowe ujęte zostały w Jednostkowym sprawozdaniu finansowym Emitenta.

Ryzyka środowiskowe. W ramach systemu zarządzania środowiskiem Jednostka Dominująca również monitoruje ryzyka w tym aspekcie. Są to ryzyka nadmiernych emisji, ryzyka skażenia środowiska naturalnego, ryzyka przekroczenia dopuszczalnych limitów wytwarzania odpadów. Poziom ryzyka: niski.

Ryzyka i szanse projektów. Ryzyka projektów monitorowane są z większą częstotliwością w stosunku do ryzyk korporacyjnych. Monitorowaniu podlega ryzyko budżetowe, ryzyko spełnienie wymagań klienta, ryzyka terminowość i jakość poszczególnych etapów projektu (konstrukcji, technologii, produkcji, homologacji). Poziom ryzyka: niski.

1.3 Zarządzanie etyką



W trosce o zachowanie najwyższych standardów etycznych wprowadziliśmy w Spółce w 2016 r. w życie „Kodeks Etyki” określający zasady transparentnej i uczciwej współpracy z dostawcami i usługodawcami. Zasady te dotyczą całości relacji, począwszy od prowadzenia procesu ofertowego, poprzez kwalifikację, po wybór dostawcy i usługodawcy. Aby zapewnić obiektywizm w wyborze oferenta, Kodeks określa również dopuszczalne granice relacji z dostawcami i podwykonawcami – zabronione jest przyjmowanie prezentów powyżej określonej symbolicznej wartości (pieniędzy, dóbr materialnych, usług, rozrywek, podróży oraz wszelkich innych form podarunków). Dozwolone jest natomiast przyjmowanie skromnych upominków firmowych, takich jak artykuły promocyjne, sporadycznych posiłków czy zaproszeń na imprezy sponsorowane przez dostawcę lub usługodawcę. Fakt przyjęcia takiego upominku nie może w żaden sposób wpływać na decyzje osoby dokonującej zakupu lub osoby projektującej w stosunku do dostawcy.

Wszyscy pracownicy Pionu Zakupów zostali obowiązkowo zapoznani z Kodeksem Etyki w ramach przeszkolenia stanowiskowego i potwierdzili jego znajomość na karcie przechowywanej w teczkach osobowych, a aktualna treść Kodeksu jest dostępna w sieci intranetowej firmy.

Spółka jest zaangażowana w budowanie relacji opartych na uczciwości i zaufaniu ze wszystkimi swoimi dostawcami. Oczekujemy od dostawców:

- całkowicie transparentnych działań, w poszanowaniu prawa konkurencji,
- walki z korupcją i praniem brudnych pieniędzy,
- zaangażowania w ochronę własności intelektualnej,
- zagwarantowania poufności otrzymywanych informacji.

Aby zapewnić spełnienie powyższych oczekiwań, każdy potencjalny dostawca lub podwykonawca, podejmujący współpracę ze Spółką, jest zobowiązany do podpisania umowy o zachowaniu poufności, która jest niezbędna do otrzymania zapytania ofertowego wraz z niezbędną dokumentacją techniczną.

Misja Pionu Zakupów NEWAG S.A. polega na zagwarantowaniu klientom wewnętrznym dostępności materiałów i usług poprzez wybór dostawców, którzy spełniają wymogi techniczne i ekonomiczne (jakości, kosztów, terminowości, bezpieczeństwa i wiarygodności) określone przez NEWAG S.A., oraz spełniają oczekiwania Spółki w obszarach społecznym i środowiskowym. Jednym ze składników misji Pionu Zakupów jest również nawiązywanie długoterminowych relacji z dostawcami. Oznacza to przede wszystkim wspieranie ich rozwoju w celu tworzenia wspólnych wartości, prowadzenie dialogu dotyczącego jakości, utrzymywanie regularnej komunikacji oraz promowanie innowacyjności.

Wskaźnik	2021	2020
Czy organizacja posiada formalny Kodeks Etyczny lub równoważny dokument odpowiadający na potrzeby organizacji.	Tak	Tak
Liczba zgłaszanych skarg potencjalnych naruszeń standardów etycznych	0	0

2 Obszar środowiskowy

CEL: Produkujemy pojazdy z poszanowaniem dla środowiska i nieodnawialnych zasobów naturalnych.



Dla zapewnienia promowania przyjętego kierunku działania w zakresie ochrony środowiska Zarząd Spółki wdrożył Politykę Zintegrowanego Systemu Zarządzania i zobowiązał do jej przestrzegania wszystkich pracowników i dostawców spółki. Polityka Zintegrowanego Systemu Zarządzania nadaje kierunek rozwoju w zakresie zarządzania jakością, środowiskiem i energią, wyznacza długoterminowe cele i wskazuje priorytety Spółki w omawianym zakresie. Polityka dostępna jest dla wszystkich stron zainteresowanych na stronie internetowej Spółki.

Cele zawarte w polityce wynikają i są spójne z celami strategicznymi Spółki, przekładają się także na cele operacyjne. W ich ramach podejmowane są działania zarówno doskonalące, które mają na celu zwiększenie konkurencyjności spółki oraz jakości i innowacyjności dostarczanych pojazdów, ale także działania optymalizacyjne i doskonalące w obszarze minimalizowania negatywnego wpływu działalności firmy na środowisko. W ramach utrzymywanego systemu zarządzania środowiskowego badane są i oceniane aspekty środowiskowe. Na bazie przeprowadzanej cyklicznie analizy i oceny, wyznaczane są aspekty znaczące z punktu widzenia wpływu prowadzonej działalności na środowisko. Wyznaczenie znaczących aspektów środowiskowych pozwala na zdefiniowanie ściśle ukierunkowanych działań ograniczających negatywny wpływ firmy na środowisko oraz nakierowanych na ograniczanie potencjalnych ryzyk środowiskowych związanych z tymi wpływami.

Zakład Spółki w Nowym Sączu zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Kolejowego i stacji towarowej po południowej stronie linii kolejowej Nowy Sącz – Krynica.

Teren zakładu i najbliższego otoczenia stanowią obszary przekształcone w ponad 90%, od dziesięcioleci wykorzystywane gospodarczo i zurbanizowane infrastrukturą transportowo-komunikacyjną, przemysłowo-usługową oraz zabudową jednorodzinną.

W strefie bezpośredniego oddziaływania zakładu, jak również na terenach sąsiednich nie ma obszarów podlegających ochronie specjalnej w myśl przepisów ustawy o ochronie przyrody.

Diagnoza stanu i funkcjonowania środowiska obszaru lokalizacji Spółki wraz z przyległymi terenami wykazuje zróżnicowaną wrażliwość i odporność na degradację środowiska przyrodniczego, co ma bezpośredni wpływ na funkcjonowanie firmy w kontekście zarządzania środowiskowego, zarządzania energią, minimalizowania negatywnych wpływów na otoczenie, interesariuszy oraz czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Specyficzne warunki klimatyczne panujące w Kotlinie Sądeckiej, cechujące się wysoką częstotliwością występowania cisz, zwiększoną średnią wilgotnością powietrza, dużą liczbą dni z mgłą oraz niekorzystnymi warunkami wentylacyjnymi, sprzyjają koncentracji zanieczyszczeń atmosferycznych. Rozumiemy i podzielamy, wynikające z wyżej wymienionych uwarunkowań, zidentyfikowane oczekiwania interesariuszy, dlatego też szczególny nacisk kładziemy na minimalizowanie negatywnego wpływu zakładu Spółki na środowisko naturalne i ograniczanie zużycia nieodnawialnych surowców naturalnych.

Spółka posiada w swojej strukturze jeden wydział zamiejscowy, zlokalizowany we wschodniej części miasta Gliwice na obszarach od dziesięcioleci zurbanizowanych przemysłowo. W bezpośrednim sąsiedztwie terenu zakładu nie występuje zabudowa mieszkalna. Od strony zachodniej i wschodniej zlokalizowane są obiekty przemysłowo-produkcyjne innych zakładów przemysłowych. Od strony północnej zakład graniczy z ulicą Chorzowską oraz terenami zalesionymi obszaru Parku Kultury i Wypoczynku. Od strony południowej przebiega linia kolejowa, z którą zakład ma połączenie poprzez własną bocznice kolejową.

Usytuowanie wydziału w obszarze w 100% przekształconym od dziesięcioleci gospodarczo infrastrukturą transportowo-komunikacyjną i przemysłowo-usługową stanowi, że zidentyfikowane oczekiwania interesariuszy zewnętrznych są takie same i równorzędnie normatywne na środowisko i otoczenie.

2.1 Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: zużycie materiałów i surowców



Projektując i produkując nasze pojazdy bierzemy pod uwagę cały cykl życia wyrobu. Naszym celem jest spełnienie zakładanych wskaźników niezawodności oraz parametrów produkowanych pojazdów (np. waga), co przekłada się na ilość zużywanych materiałów w ramach napraw i obsługi gwarancyjnej oraz kosztów i końcowej utylizacji lub dalszego wykorzystania materiałów. To z kolei wpływa na dalsze ograniczenie zużycia zasobów nieodnawialnych w trakcie eksploatacji pojazdów.

Wymagania w zakresie ochrony środowiska stawiamy również naszym dostawcom. Zobowiązujemy naszych dostawców do przeanalizowania oddziaływania dostarczanych przez nich wyrobów na środowisko w celu:

- minimalizacji oddziaływania wyrobu na środowisko w trakcie eksploatacji,
- minimalizacji powstawania szkodliwych substancji poprzez produkcję wykorzystującą technologie przyjazne środowisku naturalnemu
- uwzględnienia w projekcie opcji technologicznych pozwalających na utylizację materiałów, które nie podlegają ponownemu wykorzystaniu, w sposób nieszkodliwy dla środowiska.

2.2 Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: paliwa i energia

W naszym procesie produkcyjnym zużywamy prąd, olej napędowy oraz gaz ziemny. Do ogrzewania obiektów wykorzystywana jest również energia ciepła dostarczana przez miejskie przedsiębiorstwa energetyki ciepłej.

Wskaźnik *	2021	2020
zużycie energii ciepłej w MWh	17 373	18 709
zużycie energii elektrycznej w MWh	10 132	9 872
zużycie gazu ziemnego w MWh	2 684	2 656
zużycie oleju napędowego w MWh	2 824	3 706
zużycie benzyny w kWh	349	340
produkcja własna energii elektrycznej w MWh (fotowoltaika)	128	65

Zużycie energii ciepłej w roku 2021 było niższe o 7,1% w stosunku do roku 2020. W roku 2021 wzrosło (o 2,6%) zużycie energii elektrycznej. Wzrost wynika ze zużycia energii elektrycznej podczas prób na torze testowym. W tym samym czasie liczba przepracowanych roboczogodzin będących pochodną skali realizowanej produkcji zmniejszyła się o 15,4%.

Zużycie gazu ziemnego minimalnie wzrosło o 1,1%.

Spółka dysponuje flotą pojazdów osobowych oraz dostawczych. 98% samochodów spełnia normę spalin EURO 6. Struktura floty wg normy spalania danego samochodu przedstawia poniższa tabela.

Norma emisji spalin	2021	2020
EURO 6	59	58
EURO 5	0	6
EURO 3	1	1

2.3 Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: woda



Najbardziej narażone na degradację są wody podziemne czwartorzędowego poziomu wodonośnego ze względu na znaczną przepuszczalność gruntów. Zanieczyszczenia skoncentrowane w powierzchniowych warstwach gruntu, mogą, na skutek realizacji obiektów przemysłowych i infrastruktury technicznej przedostawać się w tereny o wyższym współczynniku infiltracji i pośrednio prowadzić do obniżania jakości wód podziemnych zgromadzonych w GZWP.

Powyższe uwarunkowanie determinuje funkcjonowanie i dalszy rozwój działalności produkcyjnej firmy pod względem inwestycyjnym, procesowo-technologicznym w zakresie ochrony gruntu przed zanieczyszczeniami i przekształceniami zagrażającymi skażeniem wód podziemnych. W tym kontekście należy wymienić:

- wdrażane od szeregu lat zmiany profilu produkcyjno-technologicznego i modernizacja infrastruktury technicznej zakładu, co pozwoliło na całkowitą likwidację procesów mycia części i podzespołów taboru kolejowego w myjniach tunelowych (znaczące zużycie wody i związane z tym wytwarzanie ścieków przemysłowych),
- ograniczenie do niezbędnego minimum zużycia wody w obecnie stosowanych procesach technologicznych, co znacząco wpłynęło na zmniejszenie jej zużycia, a tym samym powstawanie ścieków przemysłowych,
- wdrożenia zamkniętych procesów technologicznych z zastosowaniem biodegradowalnych środków myjących, z odbiorem zużytych roztworów myjących bezpośrednio z miejsca ich powstawania do neutralizacji i unieszkodliwiania przez specjalistyczne firm zewnętrzne, co całkowicie wyeliminowało problem zagrożeń ściekami przemysłowymi na terenie zakładu,
- wprowadzenie na terenie zakładu bezwzględnego zakazu wylewania do kanalizacji zakładowej i do gruntu jakichkolwiek zanieczyszczeń lub ścieków,
- wykonanie miejsc magazynowania i przeładunku odpadów poprodukcyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, co zapewnia ochronę terenu przed zanieczyszczeniami,
- wdrożenie procedur i instrukcji postępowania z substancjami ciekłymi i chemikaliami, zabezpieczające przed wystąpieniem ewentualnych wycieków i zanieczyszczeń podczas ich stosowania lub transportu,
- okresowe szkolenie wszystkich pracowników produkcyjnych i obsługi technicznej zakładu w zakresie obowiązków związanych z ochroną przed zanieczyszczeniami i degradacją terenu i gruntów, w tym obszarów zieleni urządzonej,
- odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych, dróg zakładowych i powierzchni dachów kanalizacją zakładową do miejskiej sieci kanalizacji burzowej, oraz ścieków sanitarno-bytowych z pomieszczeń socjalnych, szatni, umywalni do kanalizacji sanitarnej miasta,
- prowadzenie na terenie zakładu monitoringu stanu wód podziemnych poprzez coroczne badanie wód z piezometrów zlokalizowanych na terenie zakładu (od lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku),
- prowadzenie codziennego monitoringu poboru wód podziemnych z własnych ujęć wody pitnej zlokalizowanych na terenie zakładu,

- okresowe kontrolowanie NEWAG S.A. przez terenowe organy ochrony środowiska, które na podstawie kontroli bezpośrednich oraz wyników badań i pomiarów nie stwierdziły nieprawidłowości,
- brak skarg i konfliktów z właścicielami działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem zakładu, w związku z prowadzoną na terenie NEWAG S.A. działalnością produkcyjną.

Wskaźnik	2021	2020
pobór wody podziemnej - m ³	16 961	27 100
pobór wody z sieci miejskiej – m ³	8 448	8 525

2.4 Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: bioróżnorodność



W strefie bezpośredniego oddziaływania zakładu, jak również na terenach sąsiednich, nie ma obszarów podlegających ochronie specjalnej w myśl przepisów ustawy o ochronie przyrody.

2.5 Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: emisje do atmosfery



Wrażliwym aspektem środowiskowym w rejonie lokalizacji zakładu w Nowym Sączu jest powietrze atmosferyczne.

Na pogarszanie się standardów jakości powietrza atmosferycznego mają obecnie wpływ czynniki antropogeniczne: wzrost natężenia ruchu samochodowego, wzrost powierzchni parkingów, składowisk, zakłady przemysłowe, położenie w sąsiedztwie terenów usługowo - mieszkaniowych oraz czynniki naturalne, tj. niekorzystne warunki wentylacyjne sprzyjające koncentracji zanieczyszczeń, tendencji do powstawania zastoisk inwersyjnego powietrza, czy znaczny udział dni z ciszą (do 50% w ciągu roku). Jest to kolejny czynnik środowiskowy, który determinuje funkcjonowanie i rozwój zakładu. Lokalizacja obiektów kubaturowych winna być realizowana tak, by nie ograniczać warunków wentylacyjnych, tj. poprzecznie do kierunku południowy zachód – północny wschód.

Instalacje i procesy technologiczne, jakie funkcjonują w zakładzie oraz planowane do wdrożenia, będące źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza, muszą uwzględniać rygorystyczne przestrzeganie obowiązujących standardów emisyjnych, a w przypadkach szczególnych praktycznie winny być eliminowane z terenu zakładu.

Przykładem takich działań jest oddanie do użytku hali produkcyjnej 5A, w której zastosowano układ filtrowentylacji działającej w systemie zamkniętym, przez co procesy spawalnicze przebiegające w hali nie generują emisji do atmosfery lub likwidacja w roku 2017 ciepłowni zakładowej z siedziby Spółki w Nowym Sączu, czy wcześniej zlikwidowane: odlewnia żeliwa, kuźnia i resorowania, czyszczalnia odlewów, stolarnia mechanicznej obróbki drewna, odlewnia metali kolorowych, malarnia lokomotyw spalinowych, oraz szereg pomniejszych stanowisk mycia rozpuszczalnikami organicznymi.

Wdrażając ww. działania modernizacyjne procesów produkcji oraz likwidacji uciążliwych źródeł emisji przyczyniliśmy się do znaczącej redukcji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza

na terenie miasta, co ma szczególne znaczenie ze względu na specyficzne uwarunkowania środowiskowo-lokalizacyjne zakładu.

W efekcie tych działań na przestrzeni ostatnich kilku lat wyeliminowaliśmy wprowadzanie z terenu Spółki do powietrza średniorocznie ok. **200 Mg** różnego rodzaju zanieczyszczeń gazowo-pyłowych, co jest wartością znaczącą dla poprawy jakości powietrza na terenie miasta.

Pozwala to na ograniczenie niekorzystnych skutków słabego przewietrzania wynikającego z ww. warunków klimatycznych Kotliny Sądeckiej.

Monitoring własny oraz pomiary kontrolne WIOŚ w ostatnich latach nie wykazują występowania przekroczeń dopuszczalnych wartości emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych wprowadzanych do powietrza z obecnie funkcjonujących instalacji Spółki.

Na terenie zakładu w Nowym Sączu nie ma instalacji mogących być potencjalnymi źródłami transgranicznych emisji zanieczyszczeń.

W kontekście działań na rzecz ograniczenia źródeł emisji otrzymaliśmy nową decyzję na emisję gazów i pyłów do atmosfery (WSR. 625.5.2021.ZM z dn. 15.12.2021). W stosunku do ubiegłego pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów do atmosfery zmniejszyliśmy liczbę stanowisk emisyjnych o 50 %. Dodatkowo zdecydowaliśmy się na instalację filtrów węglowych w kabinach lakierniczych, które znacząco zredukują emisję lotnych związków organicznych do atmosfery.

W lokalizacji Gliwice problematyka emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych nie jest tematem tak wrażliwym jak w NEWAG Nowy Sącz. Wynika to z uwarunkowań lokalizacyjnych i środowiskowych obszaru na którym funkcjonuje wydział zamiejskowy w Gliwicach. Dotrzymanie normatywnych wartości emisji zanieczyszczeń określonych w pozwoleniu jest elementem wystarczającym.

Wdrożone zmiany procesów technologicznych pozwoliły na zmniejszenie źródeł emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych wprowadzanych do powietrza z 15 do 5.

Dokonano aktualizacji stanu prawnego w zakresie pozwolenia na emisje zanieczyszczeń do powietrza uzyskując nową decyzję NR SR-522/2018 Prezydenta Miasta Gliwice.

Spółka nie podaje informacji o emisji pośredniej gazów cieplarnianych pochodzące z wytwarzania zużytej energii elektrycznej i ciepła. Również emisje pośrednie gazów cieplarnianych, które występują w łańcuchu dostaw surowców i materiałów do procesów produkcji przedsiębiorstwa nie są raportowane.

Wskaźnik	2021	2020
wskaźnik zgodności źródeł emisji z pozwoleniem (wartość 100 oznacza wykorzystanie w 100% źródeł emisji ujętych w pozwoleniu) – Nowy Sącz	100%	30%
wskaźnik zgodności źródeł emisji z pozwoleniem (wartość 100 oznacza wykorzystanie w 100% źródeł emisji ujętych w pozwoleniu) – Gliwice	100%	100%
Wielkość bezpośredniej emisji CO ₂ (spalanie gazu ziemnego) - tona	526	508,5

opłaty środowiskowe z tytułu wprowadzania gazów i pyłów do powietrza (zł) - Nowy Sącz	21.590	22.642
opłaty środowiskowe z tytułu wprowadzania gazów i pyłów do powietrza (zł) - Gliwice	444	5.150

Zmniejszona wysokość opłat z tytułu gospodarczego korzystania ze środowiska w Gliwicach wynika ze zmiany profilu prowadzonej działalności na procesy serwisowe taboru kolejowego.

W zakresie ograniczenia emisyjności zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza od lat nadzorujemy źródła emisji pod kątem niwelowania wielkości wprowadzanych gazów i pyłów do atmosfery. W tym celu instalujemy urządzenia filtrujące, filtrowentylacje, które znacząco redukują wielkość emisji w wyniku czego zmniejszamy liczbę stanowisk emisyjnych. Przykładem tego działania są wskaźniki zgodności źródeł emisji z pozwoleniem

2.6 Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie: odpady i ścieki



Znaczącym efektem osiągniętym przez Spółkę jest również zmiana rodzajowa powstających obecnie odpadów poprodukcyjnych. Zredukowano do niezbędnego minimum odpady podlegające utylizacji, a odpady unieszkodliwiane przez składowanie praktycznie nie występują w obecnym profilu produkcji Spółki.

Z ogólnej masy wytworzonych odpadów w 2021 roku ok. 90% stanowią odpady podlegające recyklingowi, odzyskowi i regeneracji, a zatem wtórnemu wykorzystaniu gospodarczemu. Osiągnięto to między innymi poprzez uwzględnienie zagadnień związanych z gospodarką odpadami w procesie dostosowania zakładu do nowych technologii produkcji, a także w systemie zarządzania środowiskowego NEWAG zgodnego z normą ISO 14001 : 2015.

Zrealizowane przez Spółkę zadania w dziedzinie wytwarzania i gospodarowania odpadami:

- zbudowana zbiornica magazynowo przeładunkowa odpadów zabezpieczona została ogrodzeniem uniemożliwiającym niekontrolowane deponowanie odpadów przez osoby nieuprawnione, praktycznie wyeliminowała przypadki nieselektywnego magazynowania odpadów,
- wdrożone rozwiązanie dostaw farb i lakierów w ilości niezbędnej do danego procesu lakierniczego wyeliminowało całkowicie powstawanie odpadów polakierniczych z tytułu niewykorzystanych materiałów,
- stosowane urządzenia prasowania odpadów opakowaniowych ograniczyły objętościową wielkość wytwarzanych odpadów opakowaniowych o przedział 50 -70% w stosunku do ich magazynowania luzem, co pozwoliło na ich efektywniejsze przekazywanie do zagospodarowania.

Wdrożone rozwiązania systemowe i techniczne profilu produkcji na terenie NEWAG S.A. pozwoliły w zakresie gospodarki odpadami na znaczącą zmianę ilościowo-rodzajową powstających odpadów co obniżyło lub wręcz wyeliminowało wytwarzanych odpadów wymagających unieszkodliwiania poprzez utylizację bądź składowanie.

Wprowadzenie na poziomie koncepcyjnym i projektowania produkcji ograniczenia lub eliminacji wytwarzania uciążliwych dla środowiska odpadów stanowi główne źródło sukcesu w tym zakresie.

Wskaźnik	2021	2020
Wskaźnik ilościowy wytwarzanych odpadów zgodności rodzajowo- ilościowej z pozwoleniem w odniesieniu rocznym [Mg] Nowy Sącz	20%	21%
Wskaźnik ilościowy wytwarzanych odpadów zgodności rodzajowo- ilościowej z pozwoleniem w odniesieniu rocznym [Mg] Gliwice	0,5%	0,8%

W ramach corocznych audytów wewnętrznych dotyczących gospodarki odpadami w Spółce oraz szkoleń, odnoszących się do przestrzegania obowiązujących procedur i instrukcji, kształtowana jest wśród pracowników odpowiednia świadomość ekologiczna i hierarchia wartości, które wspierają osiągnięcie wyznaczonych w tym zakresie celów.

W gospodarce odpadami podstawowe znaczenie mają motywacje zdrowotne i ekonomiczne. Niewłaściwe zbieranie, gromadzenie, magazynowanie i składowanie odpadów może stworzyć duże zagrożenie zdrowotne i epidemiologiczne. Z kolei motywacje ekonomiczne są bodźcem do minimalizowania ilości odpadów oraz ich selektywnej zbiórki.

Równorzędne działania w tym zakresie realizowane są na terenie wydziału zamiejscowego w Gliwicach.

W świetle powyższych działań w marcu 2021 roku uzyskaliśmy nowe pozwolenie na wytwarzanie odpadów. W stosunku do ubiegłego pozwolenia zmniejszyliśmy rodzaje wytwarzanych odpadów o około 80 %. W stosunku do zgodności ilościowej wytwarzanych odpadów mieścimy się we wartościach ujętych w pozwoleniu, co obrazuje powyższa tabela.

Dodatkowo w roku 2021 fizycznie zamknęliśmy składowisko odpadów na terenie Spółki.

2.7 Zapewnienie zgodności z prawem i opłaty środowiskowe

Aktywnie zarządzamy ryzykiem utraty zgodności w obszarze ochrony środowiska. Utrzymujemy, monitorujemy i aktualizujemy naszą bazę wiedzy w zakresie obowiązujących nas wymagań prawnych i naszych zobowiązań. Cyklicznie przeprowadzamy analizę i ocenę zgodności naszych działań z obowiązującymi Spółkę wymaganiami prawnymi. Poddajemy weryfikacji dowody zgodności, a w razie pojawienia się zmian – planujemy i wdrażamy działania dostosowujące Spółkę do obowiązujących przepisów. Ocena zgodności wykonywana jest na kilku poziomach, co zwiększa jej efektywność.

Spółka rzetelnie wypełniała także obowiązki sprawozdawcze w zakresie ochrony środowiska. Działania minimalizujące negatywny wpływ Spółki na środowisko są dla nas priorytetem i wyzwaniem przy wdrażaniu nowych technologii produkcji. Przykładem jest wybudowana nowa hala produkcyjna konstrukcji spawanych, gdzie wszystkie aspekty oddziaływania obiektu budowlanego, procesów technologicznych na otoczenie są kompleksowo uwzględniane zgodnie z obowiązującymi standardami środowiskowymi.

Wysokość opłat z tyt. gospodarczego korzystania ze środowiska za rok 2021 wyniosła 22 tys. zł.

3 Obszar społeczny i pracowniczy (S)

CEL: Szanujemy każdego człowieka.

3.1 Korzystanie z pomocy publicznej i zlecenia publiczne

Kwestia zamówień publicznych została przedstawiona w punkcie 1.1.

Spółka za rok 2021 odprowadziła do budżetu państwa kwotę 65,5 mln zł tytułem zaliczek na podatek dochodowy osób fizycznych (pracownicy i zleceniobiorcy), podatku dochodowego od osób prawnych oraz podatku VAT. Ponadto do jednostek samorządu terytorialnego w formie podatku od nieruchomości trafiła kwota blisko 4,4 mln zł.

Spółka w 2019 roku otrzymała w decyzję o wsparciu Nr 16/2019 z dnia 4 marca 2019 roku, uprawniającą do ulgi w zakresie podatku dochodowego. W 2021 roku Spółka korzystała ze zwolnienia podatkowego z tytułu poniesienia kosztów kwalifikowanych inwestycji w wysokości 9 mln zł.

3.2 Poziom zatrudnienia i poziom wynagrodzeń

Funkcjonowanie systemu zarządzania zasobami ludzkimi w Spółce oparte jest na zasadach powszechnie obowiązującego prawa polskiego i międzynarodowego. W Spółce oraz Spółkach zależnych przestrzegane są wszelkie normy mające na celu zapewnienie godnych, bezpiecznych i zapewniających równość warunków pracy i płacy.

NEWAG S.A. prowadzi politykę równości zarówno w stosunku do swoich pracowników, jak i kandydatów do pracy. Proces rekrutacyjny jest transparentny i oparty na jasno określonych kryteriach rekrutacyjnych, a wybór kandydata do pracy następuje na podstawie oceny stopnia dopasowania kompetencji posiadanych przez kandydata do profilu stanowiska pracy. Przyjęta przez Spółkę polityka zatrudnienia sprzyja zatrudnianiu osób z orzeczonym stopniem niepełnosprawności. Chcąc zapewnić stabilność zatrudnienia, NEWAG zatrudniania pracowników na umowę o pracę, a umowy cywilnoprawne oraz formy samozatrudnienia należą do nielicznych przypadków wariantów współpracy.

Podział wg rodzaju zatrudnienia:

	31.12.2021	31.12.2020
umowy o pracę	99,8%	99,8%
pozostałe formy zatrudnienia	0,2%	0,2%

Podział pracowników w gr wiekowych:

	2021	2020
19-24	5,41%	6,22%
25-34	24,52%	24,88%
35-44	16,80%	15,76%
45-54	21,89%	24,12%
55-64	30,81%	28,47%
65+	0,56%	0,55%

NEWAG stale podejmuje działania na rzecz poprawy warunków socjalnych pracowników świadczących pracę, poprzez inwestycje w modernizację dotychczas istniejących budynków oraz budowę nowych. Dotyczy to w szczególności dostosowywania do odpowiednich warunków pomieszczeń socjalnych oraz poprawy czynników mających wpływ na bezpieczeństwo pracy i komfort wykonywania obowiązków zawodowych w halach produkcyjnych, takich jak montaż nagrzewnic, czy też urządzeń odpylających. Pracownikom pracującym w halach produkcyjnych zapewniane są środki ochrony indywidualnej oraz 3 komplety odzieży roboczej serwisowanej na bieżąco.

Średnie wynagrodzenie w Spółce za rok 2021, bez wynagrodzenia Zarządu, wyniosło 5.138 zł brutto (4.904 zł w roku 2020).

3.3 Relacje ze stroną pracowniczą i wolność zrzeszania

W NEWAG funkcjonują trzy związki zawodowe: NSZZ Solidarność, NSZZ Pracowników NEWAG S.A. oraz Związek Zawodowy Pracowników NEWAG S.A. Obecnie stosunki między związkami zawodowymi, a Spółką NEWAG S.A. są poprawne.

W NEWAG działa również Społeczna Inspekcja Pracy, która bierze aktywny udział w kształtowaniu bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, regularnie spotykając się z przedstawicielami pracodawcy w ramach Komisji BHP.

Od roku 2012 nie doszło do żadnego strajku. W 2016 r. Związki Związek Zawodowy NSZZ „Solidarność” oraz Związek NSZZ Pracowników NEWAG S.A. wszczęły spór zbiorowy, który trwa nadal. Ostatnimi działaniami w ramach sporu były postępowanie mediacyjne zakończone w 2016 r. oraz wezwanie Spółki NEWAG do potwierdzenia statusu sporu zbiorowego jako zakończonego skierowanego do obu wyżej wymienionych związków. Związki do dnia dzisiejszego nie udzieliły odpowiedzi.

3.4 Bezpieczny pracodawca

CEL: Produkuje bezpieczne pojazdy w bezpieczny sposób.



Zgodnie z polityką bezpieczeństwa NEWAG realizowane są odpowiednie zadania we wszystkich obszarach działania Spółki, prowadzące do obniżenia poziomu wskaźników wypadkowości. Zgodnie z polityką bezpieczeństwa naszym priorytetem jest dbanie o bezpieczeństwo wszystkich osób przebywających na terenie NEWAG niezależnie od tego czy są to pracownicy, wykonawcy/dostawcy

usług, klienci czy goście.

Celem NEWAG jest dążenie do obniżenia liczby wypadków przy pracy pracowników i podwykonawców oraz utrzymanie na poziomie zerowym liczby pożarów i awarii przemysłowych. W 2021 r. wskaźnik wypadkowości wyniósł 3,06. Wzrost wskaźnika nie był spowodowany pogorszeniem warunków pracy. Jeden wypadek zbiorowy (3 osoby) był wypadkiem komunikacyjnym niezawinionym przez Spółkę jak również przez naszych pracowników (wypadek samochodowy w trakcie przewozu pracowników przez firmę transportową). Jednocześnie zmniejszyła się liczba przepracowanych roboczogodzin w roku.

Wskaźnik wypadkowości - liczba wypadków przy pracy skutkujących zwolnieniem lekarskim pracowników Spółki w danym roku * 1000000/liczba roboczogodzin w tym okresie.

Wskaźnik	2021	2020
Wskaźnik wypadkowości	3,06	0,996

Wszystkie wypadki w 2021 r. należały do kategorii wypadków lekkich. Najczęstszą przyczyną wypadków było potknięcie się poszkodowanego i upadek na tym samym poziomie wskutek chwilowej nieuwagi w trakcie poruszania się na stanowisku pracy. Wśród poszkodowanych nie odnotowano kobiet.

W 2021 r. nie zarejestrowano wypadku wśród dostawców i wykonawców realizujących pracę na terenie Spółki.

		2021 r.		2020 r.	
		M	K	M	K
Liczba wypadków ciężkich	pracownicy	0	0	0	0
	podwykonawcy	0	0	0	0
Liczba wypadków śmiertelnych	pracownicy	0	0	0	0
	podwykonawcy	0	0	0	0

W NEWAG S.A. prowadzona jest identyfikacja czynników mogących potencjalnie powodować choroby zawodowe pracowników oraz badania środowiska pracy. Badania wykonywane są przez akredytowane laboratoria (DALAB). W przypadku zidentyfikowanych czynników szkodliwych na stanowiskach pracy wdrożone są działania zapobiegawcze poprzez rozwiązania organizacyjne, techniczne oraz właściwy dobór środków indywidualnych.

		2021 r.		2020 r.	
		M	K	M	K
Liczba dni niezdolności do pracy spowodowanej wypadkami	liczba dni	436	69	392	0
	na liczbę zatrudnionych	0,34	0,05	0,27	0
Liczba stwierdzonych chorób zawodowych		1	0	0	1
Liczba osób pracujących w warunkach przekroczenia NDS lub NDN		168	2	191	0

Audyty bhp

W celu poprawy standardów bezpieczeństwa od 2021 r. prowadzone są comiesięczne audyty bhp uwzględniające zarządzanie środowiskowe i zarządzanie energią zgodnie z Zintegrowanym Systemem Zarządzania. Podjęte działania korygujące pozwoliły na wyeliminowaniu niezgodności. Realizacja zaleceń wyniosła 100,00%.

Zdarzenia potencjalnie wypadkowe

Na podstawie rejestru zdarzeń potencjalnie wypadkowych podejmowane są działania ograniczające zagrożenia lub niebezpieczne zdarzenia. W 2021 r. zidentyfikowane niezgodności zostały zrealizowane w 97,8%.

Wskaźniki częstotliwości i ciężkości wypadków przy pracy

W związku ze spadkiem liczby wypadków od 2017 r. zmniejszyły się również wskaźniki częstotliwości i ciężkości wypadków przy pracy. W I kwartale 2021 r. wskaźnik częstotliwości i ciężkości wypadków wyniósł 0,00. W pozostałych kwartałach 0,24 (II kwartał), 1,03 (III kwartał) oraz 0,53 (IV kwartał).

Projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa

Wprowadzone w NEWAG programy, procedury i działania skutkowały utrzymaniem wskaźnika wypadków przy pracy na niskim poziomie.

Podwykonawcy

Działania podjęte w celu poprawy bezpieczeństwa pracowników firm zewnętrznych i gości w 2021 roku:

- Weryfikacja instrukcji dla firm zewnętrznych w zakresie bhp, ppoż. i ochrony środowiska (wersja włoska).
- Podpisanie zobowiązania wykonawcy do przestrzegania zasad bhp, ppoż. i ochrony środowiska.
- Szkolenie osób przebywających na terenie Spółki – 4 moduły (stali wykonawcy, dostawcy i serwis, osoby odwiedzające NEWAG na obszarze produkcyjnym, wycieczki (studenci, uczniowie).
- Bieżąca kontrola pracowników wykonawcy prac/dostawy usług.
- Rejestr niezgodności stwierdzonych w trakcie kontroli (intranet).
- Kwartalny raport do Zarządu Spółki.
- Prowadzenie audytu BHP i środowiskowego wykonawców wykonujących pracę na terenie Spółki.
- Szkolenie praktykantów (uczniów, studentów), którym umożliwiono odbycie praktyk zawodowych.

W celu ochrony środowiska wszystkie rejestry i zapisy prowadzone są w wersji elektronicznej.

W 2021 r. przeszkoliliśmy 377 osoby firm zewnętrznych.

	2021 r.		2020 r.	
	Ilość	Ilość	Ilość	Realizacja
Liczba przeszkolonych pracowników podwykonawcy/dostawcy	377	100%	596	100%
Liczba kontroli podwykonawców/dostawców	120	100%	120	100%

Projekty zrealizowane w 2021 roku

Ze względu na okres występowania epidemii nie wszystkie projekty mogły być zrealizowane.

Nazwa	Opis	Realizacja
Rejestr kontroli BHP	Rejestrowanie codziennych kontroli inspektorów bhp oraz podjętych działań eliminujących lub ograniczających zdarzenie lub zagrożenie	100%
Rejestry elektroniczne	Rozszerzenie udostępnionych na zasobie sieciowym rejestrów: Projekty BHP Rejestr Liderów BHP Zakres wykonywanych prac – wydz. Produkcyjne Wykaz instrukcji stanowiskowych Wykaz instrukcji bezpiecznej obsługi maszyn i urządzeń	100%
Zwiększenie świadomości pracowników w dziedzinie bhp.	Dostępne w intranecie "Aktualności BHP" - bieżące informacje w zakresie bezpieczeństwa.	100%
Portal BHP	Dostęp do bazy danych i aktualnych wymogów w dziedzinie bhp	100%
Edukacja	Szkolenia wewnętrzne pracowników w zakresie: 1. Zasad bezpiecznego poruszania się na stanowisku pracy. 2. Nadzorowania i koordynowania przyjazdu gości i prac firm zewnętrznych. 3. Działania profilaktyczne – zagrożenie epidemiologiczne koronawirusem. 4. Przestrzeganie zasad postępowania w celu zapobiegania rozprzestrzeniania się epidemii. 5. Bezpiecznego wykonywania pracy na wysokości oraz bezpiecznego korzystania z drabin 6. Stosowania środków ochrony indywidualnej.	
Tablica interaktywna BHP	Rejestr dni bezwypadkowych – zapobieganie wypadkom poprzez motywowanie i promowanie bezpiecznego zachowania.	100%
Tablica BHP	Znajdujące się na Wydziałach produkcyjnych tablice umożliwiają pracownikom dostęp do bieżących informacji w zakresie bhp, zasad postępowania w czasie epidemii oraz stosowania środków ochronnych	100%
Audyt BHP wykonawców prac	Kontynuacja audytu BHP wśród wykonawców realizujących prace na terenie NEWAG S.A. Sporządzanie Raportu z audytu BHP.	100%

W NEWAG powołany jest Społeczny Inspektor Pracy oraz Inspektorzy Oddziałowi. Co kwartał odbywa się posiedzenie Komisji BHP z udziałem Społecznego Inspektora Pracy i przedstawicieli trzech działających związków zawodowych.

3.5 Rozwój i edukacja

CEL: Tworzymy i rozwijamy zespół zaangażowanych pracowników



Zarządzanie rozwojem zasobów ludzkich w Spółce ma na celu doskonalenie kompetencji, poszerzanie wiedzy oraz umiejętności praktycznych pracowników. Budowanie organizacji uczącej się i dzielenie się zdobytą wiedzą są nadrzędnymi wartościami firmy, przynoszącymi wymierne rezultaty w postaci umocnienia pozycji oraz zwiększenia konkurencyjności NEWAG na rynku.

System zarządzania rozwojem pracowników oparty jest na realizacji zaplanowanej polityki szkoleniowej, jak również jest odpowiedzią na bieżące potrzeby rozwojowe, zgłaszane przez menedżerów poszczególnych jednostek organizacyjnych.

Założenia polityki szkoleniowej NEWAG skupione są na rozpoznaniu potrzeb szkoleniowych pracowników oraz doskonaleniu kompetencji, mających wpływ na realizację strategii i celów organizacji. Zapewnienie pracownikom, pełniącym kluczowe funkcje, właściwego przygotowania do realizacji nowych zadań i projektów jest kluczowe dla permanentnego rozwoju firmy.

Równie istotne jest zapewnienie pracownikom odpowiedniego przeszkolenia i aktualizacji wiedzy, wymaganych ze względu na stosowanie nowych technologii, jak również stworzenie możliwości skutecznego przekazywania wiedzy w organizacji w ramach licznych szkoleń wewnętrznych.

Potrzeby rozwojowe określane są na podstawie zidentyfikowanej luki między obecnymi, a wymaganymi kompetencjami pracowników, jak również informacji od menadżerów oraz indywidualnych sugestii pracowników, wyrażanych w ramach corocznej oceny okresowej pracy.

Z uwagi na wybuch pandemii wirusa SARS-CoV-2, w 2020 r. położono nacisk na organizację szkoleń wewnętrznych oraz rozwój wewnętrznych ekspertów, którzy cyklicznie realizują program szkoleń dla dedykowanych grup pracowniczych.

Wskaźnik	2021	2020
Liczba przeszkolonych pracowników	4.870	6.610

3.6 Zarządzanie różnorodnością

W NEWAG obowiązuje Regulamin Pracy, Regulamin Wynagradzania i Regulamin Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych. Postanowienia wspomnianych Regulaminów, stosuje się do wszystkich pracowników bez względu na rodzaj wykonywanej pracy, zajmowane stanowisko i rodzaj umowy. Pracodawca w szczególności podkreśla swój obowiązek przeciwdziałania jakiegokolwiek dyskryminacji w zatrudnieniu, bezpośredniej lub pośredniej, a w szczególności ze względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie, orientację seksualną, a także ze względu na zatrudnienie na czas określony lub nieokreślony albo w pełnym, lub w niepełnym wymiarze czasu pracy.

Spółka prowadzi politykę równości nie tylko w stosunku do swoich pracowników, ale także w stosunku do kandydatów do pracy. Proces rekrutacyjny jest transparentny i oparty na jasno określonych kryteriach rekrutacyjnych, a wybór kandydata do pracy następuje na podstawie oceny stopnia dopasowania kompetencji posiadanych przez kandydata do profilu stanowiska pracy. Przyjęta przez Spółkę polityka zatrudnienia sprzyja zatrudnianiu osób z orzeczoną stopniem niepełnosprawności.

Stan zatrudnienia w NEWAG jest zróżnicowany pod kątem płci i wieku pracowników. Procentowy udział kobiet w strukturze zatrudnienia systematycznie wzrasta. Plany sukcesji dla kluczowych stanowisk w firmie w znaczącym stopniu oparte są na wyborze kobiet jako sukcesorów, co pozwala na predykcję, iż odsetek kobiet w kadrze zarządzającej w kolejnych latach będzie się utrzymywał na podobnym poziomie.

Wskaźnik	2021	2020
Zatrudnienie	1256	1447
Liczba kobiet	173	195
Udział kobiet w zatrudnieniu	13,8%	13,5%

Wskaźnik	2021	2020
Udział kobiet w kadrze zarządzającej	10,9%	10,3%

Spółka prowadzi również politykę aktywizacji byłych pracowników w wieku emerytalnym, zorganizowanych w Klubie Rencistów i Emerytów przy NEWAG S.A., poprzez finansowanie wynajmu sali na cotygodniowe spotkania członków Klubu, paczek świątecznych i spotkań okolicznościowych oraz dofinansowywanie imprez kulturalno-rekreacyjnych.

3.7 Prawa człowieka

W ocenie Zarządu, Spółka przestrzega praw człowieka. W zakresie łańcucha dostaw kwestia praw człowieka została omówiona w punkcie 1.1.10.

3.8 Praca dzieci i praca przymusowa

Spółka nie zatrudni dzieci ani nie czerpie korzyści z pracy przymusowej. W zakresie łańcucha dostaw kwestia ta została omówiona w punkcie 1.1.10.

3.9 Społeczności lokalne i zaangażowanie społeczne

3.9.1 Programy stypendialne i praktyki uczniowskie - współpraca z jednostkami edukacyjnymi na wszelkich poziomach, tj. szkoły zawodowe, technika i licea, uczelnie wyższe



Spółka mocno angażuje się w organizację staży i praktyk dla uczniów i studentów placówek edukacyjnych, na poziomie szkół średnich technicznych oraz wyższych. Spółka współpracuje zwłaszcza ze szkołami i uczelniami z Nowego Sącza i okolic oraz Krakowa. W 2021 r. liczba praktykantów i stażystów zapoznających się ze specyfiką wybranego zawodu w NEWAG wyniosła 56.

Wskaźnik	2021	2020
Ilość praktyk i staży	55	56

Spółka wspiera działalność lokalnego stowarzyszenia Sądecki Elektryk przy Technikum Elektrycznym w Nowym Sączu, fundując nagrody w pikniku naukowym organizowanym dla uzdolnionych uczniów, a pracownicy inżynieryjno-techniczni Spółki zasiadają w jury konkursowym. Przedstawiciele NEWAG oceniają projekty młodzieży w 4 kategoriach: automatyka i robotyka, elektrotechnika/elektronika, informatyka i multimedia.

NEWAG aktywnie współpracuje z Politechniką Krakowską, co znajduje swoje odzwierciedlenie we wspólnym projekcie nowo utworzonej specjalności, jaką jest Inżynieria Pojazdów Szynowych prowadzona przez Instytut Pojazdów Szynowych na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej. Specjalność ta łączy w sobie teorię i praktykę zgodnie z oczekiwaniami przyszłych pracodawców. W ramach przedmiotów specjalnościowych student zdobywa wiedzę, umiejętności oraz doświadczenie praktyczne z zakresu budowy, projektowania, technologii, certyfikacji i eksploatacji pojazdów szynowych, które umożliwią mu łatwe podjęcie pracy w przedsiębiorstwach związanych z transportem szynowym, jak również w innych dziedzinach gospodarki. Nowa specjalność jest odpowiedzią na dynamiczny rozwój rynku pojazdów szynowych, a co za tym idzie wzrostu zapotrzebowania na wykwalifikowaną kadrę inżynierską w tej branży. W komisji rekrutacyjnej na wspomniany kierunek studiów zasiadają przedstawiciele Spółki, a dodatkowo studenci mają okazję uczestniczyć w zajęciach praktycznych, prowadzonych przez wysoko kwalifikowanych specjalistów zatrudnionych w NEWAG. Nawiązując do powyższego, w ramach współpracy z Politechniką Krakowską, w 2021 r. firma NEWAG zorganizowała 4 miesięczne staże dla 7 uzdolnionych studentów kierunku Transport, Wydziału Mechanicznego. Najlepsi stażyści zyskali możliwość stałego zatrudnienia w Spółce.

W 2021 r. w ramach wycieczek NEWAG odwiedziło ponad 20 uczniów oraz 24 studentów wraz z opiekunami. Miniony rok przyniósł duży spadek liczby organizowanych wewnątrz firmy wycieczek, co było podyktowane troską o zdrowie Gości i pracowników po wybuchu pandemii COVID-19. Wizyty w siedzibie firmy są odpowiedzią na zainteresowanie okolicznych przedszkoli, szkół i uczelni wyższych. Podczas wycieczek przedstawiany jest proces produkcji pojazdów szynowych, a dzieci i młodzież są zapoznawani z charakterem pracy w NEWAG, oraz możliwościami, które ona daje. Dla uczniów szkół średnich oraz studentów organizowane są dodatkowo prezentacje dotyczące kompetencji oczekiwanych na rynku pracy oraz przekazywane są informacje, w jaki sposób można takie kompetencje budować oraz jak prezentować się podczas rozmowy kwalifikacyjnej.

Poza projektami z zakresu kształcenia uczniów i studentów, NEWAG organizuje wizyty realizujące cele inne, niż czysto edukacyjne, skierowane do różnych grup społecznych i zawodowych

3.9.2 Sponsoring i działalność charytatywna

Spółka realizuje społeczny wymiar odpowiedzialności biznesu, poprzez zaangażowanie w akcje charytatywne, pomoc potrzebującym, promocję wydarzeń sportowych oraz wsparcie w wymiarze edukacyjnym. Ponadto promuje pozytywne postawy i zachowania.

Szczególnie wspierane są akcje mające na celu pomoc dzieciom i młodzieży. Dofinansowanie uzyskują także wydarzenia propagujące zdrowy tryb życia i aktywność fizyczną, szczególnie zlokalizowane czy odnoszące się do lokalnej społeczności. Spółka nie przyjęła polityki zaangażowania społecznego i sponsoringowego, a można jedynie zaobserwować tendencję udziału w poszczególnych wydarzeniach, o udziale, w których każdorazowo decyduje Zarząd Spółki.

Wsparcie projektów poprzez przekazanie darowizny:

- Darowizny na rzecz Fundacji NEWAG z przeznaczeniem na cele statutowe,
- Darowizna na rzecz Fundacji przy CSK MSWiA w Warszawie – zakup aparatu USG dla Kliniki Chirurgii w Warszawie,
- Darowizna na rzecz Parafii NSPJ w Nowym Sączu – dofinansowanie obozu dla dzieci,
- Darowizna na rzecz Parafii NMP w Kłodzku – dofinansowanie obozu wakacyjnego dla dzieci,
- Darowizna na rzecz Parafii NSPJ w Nowym Sączu – upominki Mikołajkowe dla dzieci.

Kwota darowizn wyniosła – 355,2 tys. zł

Pracownicy Spółki oraz NEWAG IP w ramach bożonarodzeniowej zbiórki na rzecz dzieci z sądeckich placówek opiekuńczo-wychowawczych zebrali 12,2 tys. zł. Pieniądze te – w uzgodnieniu z dyrekcją i wychowanków tych placówek - zostały przeznaczone na zakup wyposażenia z którego korzystają dzieci, między innymi mebli oraz artykułów małego AGD.

Imię i nazwisko	Stanowisko	Podpis
Zbigniew Konieczek	Prezes Zarządu	_____
Bogdan Borek	Wiceprezes Zarządu	_____
Józef Michalik	Wiceprezes Zarządu	_____