

NEWAG – LUDZIE, KOLEJ, WYDARZENIA¹

Streszczenie. W 1876 dla nowo wybudowanej kolei powstaje w Nowym Sączu zaplecze techniczno - remontowe o nazwie Cesarsko-Królewskie Warsztaty Kolei-dzisiejszy NEWAG. Obecnie, obchodząc 140 lecie swojej nieprzerwanej działalności, Newag specjalizuje się w produkcji elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych, modernizacji lokomotyw spalinowych, produkcji lokomotyw elektrycznych oraz podzespołów pojazdów szynowych. Na krajowym rynku jest wciąż niekwestionowanym liderem segmentu modernizacji lokomotyw spalinowych. Newag, choć ma koniecznie szereg dokonań sięgających znacznie dalej niż granice Nowego Sącza, to wciąż pamięta o swojej przeszłości i kontynuuje wartości sprzed lat - wierząc, że to właśnie połączenie tradycji i nowoczesności stanowi właściwy klucz do osiągnięcia sukcesów rynkowych.



Polski kapitał - światowa jakość

Od czternastu dekad losy Nowego Sącza i jego mieszkańców są niemal symbiotycznie związane z koleją i spletają je w nierozdzielalną całość - najpierw z Cesarsko-Królewskimi Warsztatami Kolejowymi, potem Zakładami Naprawczymi Parowozowo-Wagonowymi, a w końcu Newagiem. Dziś nikt nie ma już wątpliwości, że budowa w XIX wieku ważnej wówczas linii kolejowej wyprowadziła miasto i region z zaścianka wprowadzając je jednocześnie w wiek pary i elektryczności. Kolej dała Sądeczanom nie tylko pracę sprawiając, że dzięki niej podniósł się poziom ich życia, ale wielu z nich pomogła także zbudować własną tożsamość. Niemal w każdej sądeckiej rodzinie doszukać się można kolejańskich korzeni, które dla mieszkańców tego miasta są powodem do dumy. Nic dziwnego - dzisiejszy Newag, choć ma koniecznie szereg dokonań sięgających znacznie dalej niż granice Nowego Sącza, to wciąż pamięta o swojej przeszłości i kontynuuje wartości sprzed lat - wierząc, że to właśnie połączenie tradycji i nowoczesności stanowi właściwy klucz do osiągnięcia sukcesów rynkowych.

¹ Tekst został zaczerpnięty z jubileuszowego wydawnictwa z okazji 140-lecia NEWAG S.A., a jego autorem jest wydawnictwo DOBRE Sp. z o. o. z Nowego Sącza. Artykuł został nam przekazany przez Biuro Rzecznika Prasowego NEWAG S.A. w Nowym Sączu.

Nasza historia

Okoliczności powstania Newagu sięgają XIX wieku, kiedy to w 1869 roku Rada Miasta Nowego Sącza postanowiła wysłać do Wiednia delegację i ustalić lokalizację torów kolejowych przebiegających przez Nowy Sącz. Cztery lata później w Wiedniu Parlament Austro-Węgier zdecydował o budowie kolei Tarnowsko-Leluchowskiej, dla której powstało zaplecze techniczno-remontowe o nazwie Cesarsko-Królewskie Warsztaty Kolei, dając początek dzisiejszej spółce Newag.

Od wjazdu pierwszego pociągu nic już w Nowym Sączu nie było takie samo. Wszystko stawało się lepsze. Warsztaty Kolejowe zatrudniając 60 osób natychmiast stały się największym pracodawcą w mieście i liderowania pod tym względem nie oddały przez następnych 140 lat. Centrum miasta na długo przeniosło się w rejon dworca i Warsztatów, a w pewnym okresie mawiało się, że to na kolei, a nie w ratuszu sprawowana jest realna władza. Warsztaty wraz z założonymi przez siebie instytucjami i stowarzyszeniami tworzyły miasto w mieście. Kolej była nie tylko najlepszym pracodawcą, ale też budowała najwięcej domów i mieszkań, najlepiej organizowała czas wolny i urlopowy wypoczynek, edukowała, dbała o zdrowie, dostarczała rozrywek kulturalnych, sportowych, posiadała własną gazetę i radiowęzeł (dziś powiedzielibyśmy rozgłośnię radiową), uczyła chętnych pilotowania szybowców, a nawet sprawy ducha chciała mieć pod kontrolą, spisując z jezuitami stosowną umowę o sprawowaniu opieki parafialnej nad mieszkańcami kolonii kolejowej. W parafii kolejowej, ma się rozumieć.



Fot. 1. Jedna z lokomotyw pancernych produkowanych podczas wojny

Podczas pierwszej wojny światowej Warsztaty nie tylko nie uległy zniszczeniu, ale uzyskały wręcz nową specjalność związaną z naprawą i produkcją pociągów pancernych dla potrzeb armii Austro-Węgierskiej. Podobnie łaskawa dla Warsztatów była II wojna światowa. Przeprowadzona wówczas ewakuacja części urządzeń warsztatowych do Stanisławowa sprawiła, że większość maszyn udało się zachować pomimo wojny, a Warsztaty mogły ponownie uruchomić produkcję już w kwietniu 1945 roku.

Lata 50. i 60. to nie tylko zmiana nazwy na Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Nowy Sącz, ale też nowe wyzwania - rozpoczęto naprawy lokomotyw spalinowych. Ważną datą w historii Newagu jest 28 maja 1986 roku - właśnie tego dnia do Nowego Sącza wjechał pierwszy pociąg elektryczny. Lata 90. to dalsza modernizacja zakładu, dzięki której ZNTK S.A. stały się liderem na krajowym rynku modernizacji i napraw wagonów pasażerskich oraz lokomotyw spalinowych. W lipcu 2005 roku ZNTK S.A. zmieniają nazwę na Newag S.A., a dwa miesiące później do stolicy wjeżdża pierwszy „Halny” oficjalnie wyprodukowany już w nowej spółce. Jak się okazuje nazwa taboru nie jest chyba przypadkowa, bo staje się symbolem szybkich i dynamicznych zmian, które mają miejsce w Newagu w kolejnych latach.



Fot. 2. IMPULS 45 WE dla Kolei Mazowieckich

Na dobrym torze

Newag specjalizuje się w produkcji elektrycznych zespołów trakcyjnych, modernizacji lokomotyw elektrycznych oraz podzespołów pojazdów szynowych. Na krajowym rynku jest wciąż niekwestionowanym liderem segmentu modernizacji

lokomotyw spalinowych. Nowosądecka spółka wykonuje naprawy wszystkich typów lokomotyw w Polsce, mając w tym zakresie 100-procentowy udział rynkowy. W ostatnich latach Newag prowadził aktywne prace związane z poszerzeniem oferty produktów stawiając na innowacyjne rozwiązania technologiczne. Efektem tych działań był sukces w szeregu przetargów i budowa naprawdę imponującego portfela zamówień. Zebrane doświadczenia pozwoliły spółce na stworzenie nowych produktów oraz ekspansję na rynki zagraniczne, sprawiając, że Newag stał się wyrazistą polską wizytówką w międzynarodowej branży kolejowej.

Powstały w 2013 roku elektryczny zespół trakcyjny Impuls uważany jest dziś za sztandarowy produkt Newagu. To pierwszy polski pociąg, który przekroczył prędkość 226 km/h. Obecnie Impulsy, jako najszybsze polskie szynowe pojazdy pasażerskie, wożą podróżnych w Małopolsce, na Podkarpaciu, Dolnym Śląsku i Mazowszu. Pociągi te podbiły także serca Włochów, którzy podpisali z Newagiem kontrakt wart 263 miliony złotych. Impuls 45WE wyprodukowany dla Kolei Mazowieckich jest jednym z niewielu w Europie pociągów, który spełnia najnowsze wymagania unijne i jedynym takim w Polsce. Pod względem konstrukcyjnym posiada tożsame rozwiązania z pociągami wiodących producentów taboru kolejowego na świecie. Stanowi też doskonałą bazę konstrukcyjną do zaprojektowania pojazdów wyższych prędkości - odpowiedników Pendolino.

Był wczesny świt 29 sierpnia 2015 r. Mieszkańcy Psar i Góry Włodowskiej w województwie śląskim jeszcze mocno spali, kiedy za oknami ich domów wydarzyło się coś, czego Polska nigdy wcześniej niewidziała. Z taką prędkością po polskich torach jeszcze nikt nigdy nie jechał. Tej nocy konstruktorzy oraz inżynierowie z sądeckiego Newagu nie kładli się spać. A nawet jeśli ktoś z zaangażowanych w to historyczne przedsięwzięcie próbował przyłożyć głowę do poduszki, to emocje i tak niepozwalaly zmrużyć oka. Testowany pociąg, pod względem konstrukcyjnym, posiada takie same rozwiązania jak pociągi wiodących producentów taboru kolejowe go na świecie.

Kolejowa Polska wstrzymała oddech - uda się?

Musiło się udać, Impuls 45WE wyprodukowany na zlecenie Kolei Mazowieckich popędził Centralą Magistralą Kolejową 226 km/h, choć - jak twierdzą w tajemniczeni - bez większego ryzyka mógł pojechać jeszcze szybciej. Ustanowiono nowy rekord prędkości pojazdu szynowego w Polsce! Ale rekord Impulsa nie był pobijany tylko dla ulotnej sławy. W trakcie testu, weryfikowano parametry, takie jak: wózki (układ biegowy), układ napędowy, układ hamulcowy oraz współpraca odbieraków prądu z siecią trakcyjną. Zadanie zostało wykonane! Newag zyskał nie tylko rekord, ale również odpowiedź na kilka ważnych pytań. Najważniejsza z nich brzmiała: pojazdy produkowane w Nowym Sączu są na prostej drodze - a w zasadzie na prostych torach - by w niedalekiej przyszłości, na co dzień rozwijać takie prędkości. Na razie pociągi typu Impuls są przeznaczone dla ruchu regionalne-

go oraz między regionalnego i w regularnych kursach pasażerskich porusza ją się z bardziej umiarkowaną prędkością.



Fot. 3. IMPUS 36WEa w barwach Województwa Opolskiego

Dynamiczny rozwój, stabilne finanse

W grudniu 2013 r. Newag z sukcesem zadebiutował na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. Inwestorzy po raz kolejny nie zawiedli się na kolei. Oferta publiczna nowosądeckiego producenta taboru kolejowego Newag przyniosła ponad 21% wzrostu na otwarciu.

Dwa lata później dołączył, do licznego w branży środków transportu, grona eksporterów podpisując pierwszą umowę na dostawę taboru poza granice Polski. Dzięki stworzonemu z Siemensem konsorcjum, spółka wygrała także kontrakt na dostawę wartych 158 mln zł składów dla metra w Sofii. Pozycję rynkową Newagu potwierdzają nie tylko wyniki notowań giełdowych, ale także otrzymane świadectwa i certyfikaty jakości, branżowe wyróżnienia, takie jak Diament Forbesa czy przyznawane tytuły Lidera Małopolski oraz „Tęgo, który zmienia polski przemysł”. Pod koniec 2015 roku Newag został uznany też za najbardziej innowacyjną firmę kolejową w Europie trafiając do grona laureatów pierwszej edycji międzynarodowego konkursu ERCI Innovation Awards.

Podróż po wulkanie

Pierwszy projekt eksportowy, pociąg Vulcano, skonstruowany przez nowosądecką spółkę od maja 2016 roku wozi włoskich pasażerów. Wąskotorowe spalinowe zespoły trakcyjne służą do obsługi trasy biegnącej wokół wulkanu Etna na Sycylii. Najczęściej korzystają z nich lokalni mieszkańcy dojeżdżający do pracy i szkół w Katanii. Pociągi Vulcano posiadają zaawansowane rozwiązania techniczne zastosowane w układach: napędowym, biegowym oraz oparcia nadwozi pojazdu, które pozwalają na wyciszenie kabiny pasażerskiej. Dwuczłonowe pojazdy mają wysokoprężne silniki, są klimatyzowane, wyposażone w monitoring i toaletę z obiegiem hermetycznym. Pociągi posiadają też zintegrowane zespoły napędowe „powerpack” o mocy 390 kW ze specjalnie zaprojektowaną przekładnią elektryczną. Zastosowany napęd jest idealny na trasie, na której występują liczne nierówności. Vulcano może osiągać prędkość 100 km/h, jednak w praktyce, z uwagi na ukształtowanie terenu i względy bezpieczeństwa, na niektórych odcinkach będzie poruszał się nie szybciej niż 35 km/h.



Fot. 4. Vulcano wyprodukowane w Newag S.A. dla Ferrovie Circumetnea (FCE)

Kolej na innowacyjne rozwiązania

Nowa myśl technologiczna wyznacza kierunek rozwoju Newagu. Najciekawszym projektem, nad którym obecnie trwają prace w nowosądeckim zakładzie jest pasażerski pociąg spalinowo - elektryczny, który może być napędzany zarówno ropą, jak i prądem. Innymi słowy: pociąg hybrydowy. Pomysł ten powstał z myślą

o rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce i zagranicą. Pojazdy hybrydowe jeżdżą już po świecie produkowane przez międzynarodowe koncerny, takie jak Bombardier czy Stadler. Jest jednak coś, co wyróżnia polski projekt - Newag zamierza dostarczyć pierwszą na świecie rodzinę autonomicznych, rekonfigurowanych, bimodalnych pojazdów trakcyjnych przeznaczonych do realizacji przewozów w ruchu pasażerskim. Co sprawi, że powstała w nowosądeckich zakładach hybryda będzie lepsza od innych? Chodzi w głównej mierze o mniejszą masę i niższe koszty eksploatacji. Nowy pociąg będzie wyposażony w nowoczesny układ napędu elektrycznego z układem sterowania optymalizującym zużycie energii, system odzyskiwania i gromadzenia energii hamowania do wykorzystywania w trakcie kolejnych rozruchów. Pociąg będzie się składał się z trzyczłonowego elektrycznego zespołu trakcyjnego zasilanego z sieci PKP, do którego będzie można doczepić, jako osobny moduł, wagon wyposażony w silnik spalinowy. Nie będzie to jednak integralna część pociągu, a jedynie dołączana w razie potrzeby do składu za pomocą tzw. sprzęgu Scharfenberga. Dzięki takiemu rozwiązaniu pojazd będzie mógł poruszać się nawet wówczas, kiedy skończy się zelektryfikowany odcinek trasy kolejowej. Nowy pojazd Newagu zmieści w środku około 170 foteli i zabierze co najmniej 160 pasażerów. W Polsce hybryda będzie wykorzystywana głównie na północy kraju, bo właśnie na tym obszarze znajdują się liczne odcinki, którymi nie mogą przejechać elektryczne składy. Prototyp hybrydy ma być gotowy do końca 2018 roku. Firma otrzymała na ten cel wsparcie w wysokości ponad 15 mln zł od Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.



*Fot. 5. IMPULS - komfortowe klimatyzowane
wnętrze przedziału pasażerskiego*

W poszukiwaniu nowych tras

140 lat istnienia Newagu to właściwy czas, aby podsumować bieżącą kondycję spółki i przyrzeć się planom na przyszłość. Nie ma wątpliwości, że od kilku lat jego pozycja na rynku kolejowym sukcesywnie się umacnia. Już dziś Newag uznawany jest za najbardziej zaawansowaną technologicznie firmę w branży. Budzi również coraz większe zainteresowanie ze strony dużych zagranicznych kontrahentów, którzy coraz chętniej myślą o nawiązaniu długofalowej współpracy z firmą w zakresie produkcji nowoczesnego taboru. Najnowsze projekty dobitnie pokazały, że Newag już z sukcesem wyruszył w podróż po Europie, a ekspansja poza Stary Kontynent jest wyłącznie kwestią czasu.



Fot. 6. Tramwaj NEVELO na krakowskich torach

Spółce zależy na umacnianiu swojego wizerunku jako producenta nie tylko zwiększającego swoje udziały rynkowe, ale też zaskakującego ciekawymi rozwiązaniami. Na razie zarówno, jeśli chodzi o wzrost sprzedaży, jak i innowacje, Newag radzi sobie bardzo dobrze. Obecny zarząd spółki wierzy, jeśli tylko uda się utrzymać ten trend, to całkiem prawdopodobnie, że kolejna dekada będzie wypełniona jeszcze większymi sukcesami.

Kalendarium

- W roku 1869 Rada Miasta Nowego Sącza postanawia wysłać do Wiednia delegację (z udziałem przedstawicieli władz Tarnowa) w celu pozyskania

wpływowych polityków - Franciszka Smółka i Juliana Dunajewskiego dla lokalizacji kolei przez Nowy Sącz.

- W 1873 roku w Wiedniu Parlament Austro-Węgier decyduje o budowie kolei Tarnowsko - Leluchowskiej o długości 145,7 km o szlaku przebiegającym przez Nowy Sącz.
- W 1876 - dla nowo wybudowanej kolei powstaje w Nowym Sączu zaplecze techniczno - remontowe o nazwie Cesarsko - Królewskie Warsztaty Kolejowe - dzisiejszy NEWAG.
- Lata 1880 - 1912 to stopniowa rozbudowa Warsztatów.
- Podczas pierwszej wojny światowej Warsztaty nie uległy zniszczeniu. W jej trakcie uzyskały nową specjalność związaną z naprawą i produkcją pociągów pancernych dla potrzeb armii Austro-Węgierskiej.

1918

- 1918 - pierwszym wyremontowanym w niepodległej Polsce parowozem była maszyna serii 308.
- 1922 - zmiana nazwy sądeckich „Warsztatów” na „Warsztaty Główne I klasy Nowy Sącz”, które zatrudniały ok. 1800 osób. Przedsiębiorstwo podzielono na wydziały: parowozowy, wagonowy i mechaniczny.
- 1939 - sprzedając wydarzenia września 1939 roku przeprowadzono ewakuację części personelu i urządzeń warsztatowych do Stanisławowa

1945

- 1945 - odgruzowywanie i odbudowa warsztatów oraz uruchomienie produkcji. Powołano warsztaty, już 19 kwietnia 1945 roku oddano do eksploatacji pierwszy parowóz serii Ty2.
- 1950 - zmiana nazwy na Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe, Warsztaty Mechaniczne Nr 3 w Nowym Sączu.
- 1951 - zmiana nazwy na „Zakłady Naprawcze Parowozowo - Wagonowe Nr 3 w Nowym Sączu”

1952

- 1952 - warsztaty zostają przekształcone w samodzielne przedsiębiorstwo po wyłączeniu ze struktur PKP i uzyskują nową nazwę „Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Nowy Sącz” w Nowym Sączu.
- 1963 - uchwałą Rady Ministrów „Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Nowy Sącz” zostają wytypowane do napraw taboru spalinowego.
- 1967 - w „ZNTK Nowy Sącz” rozpoczęto naprawy lokomotyw spalinowych serii SM30.
- 1972 - w czerwcu uroczyście pożegnano ostatni naprawiony parowóz TKt48-166. W tym samym roku naprawiono pierwszą lokomotywę spalinową serii SM42.
- 1976 - rok jubileuszowy (100-lecie firmy).

1977

- 1977 - rozpoczęto przygotowania do uruchomienia napraw lokomotyw SP42, SM48 i SM31.
- 1982 - ponowne wcielenie zakładów do struktur PKP

- 1991 - Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Nowym Sączu stają się ponownie samodzielnym przedsiębiorstwem państwowym podległym Ministerstwu Transportu

1994

- 1994 - Aktem Notarialnym z dnia 6 września 1994 roku Minister Przekształceń Własnościowych przekształca zakłady w jednoosobową Spółkę Akcyjną Skarbu Państwa.
- 1995 – akcje Spółki zostają wniesione do Narodowych Funduszy Inwestycyjnych, a pakiet większościowy do X NFI Foksal.
- Początek roku 2001 to napięta sytuacja w Zakładach wynikająca z trudnej sytuacji finansowej i ograniczonej liczby zamówień.
- 2001 - w czerwcu decyzją Rady Nadzorczej następuje zmiana Zarządu Spółki i rozpoczyna się proces restrukturyzacji. Tego samego roku oddano do eksploatacji pierwszą naprawioną w ZNTK "Nowy Sącz" S.A. lokomotywę elektryczną serii EU07 nr 379.

2003

- 2003 - nabycie akcji Spółki przez prywatnego inwestora krajowego. Wdrożenie 33 systemu zapewniania jakości ISO 9001:2001.
- 2004 - oddanie do eksploatacji EN57 nr 1806 - pierwszego naprawionego i zmodernizowanego w sądeckich Zakładach elektrycznego zespołu trakcyjnego.
- W roku 2005 następuje zmiana nazwy Spółki z dotychczasowej „Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Nowy Sącz” S.A. na NEWAG Spółka Akcyjna.
- 2005 - przekazanie do eksploatacji pierwszego naprawionego w Nowym Sączu elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN71.
- Uroczyste przekazanie do eksploatacji nowowyprodukowanego w naszej firmie elektrycznego zespołu trakcyjnego serii 14WE nr 01 Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w Warszawie.

2006

- 2006 – W maju podczas pierwszej pielgrzymki do Polski papież Benedykt XVI pobłogosławił wyprodukowany przez nas „Pociąg Papieski” będący podziękowaniem kolejarzy za pontyfikat Jana Pawła II. Rok 2006 jest rokiem jubileuszowym - 130 lecie działalności.
- 2007 - Przekazanie pierwszej zmodernizowanej lokomotywy 311D w oparciu o technologię GE do eksploatacji w LHS Sp. z o.o.
- 2009 - Otrzymanie świadectwa typu dla nowego pojazdu 19WE wyprodukowanego w NEWAG S.A.

2010

- Przekazanie pierwszej zmodernizowanej lokomotywy 16D (SM48) do eksploatacji w LHS Sp z o.o.
- Przekazanie zmodernizowanej lokomotywy 6Dg do eksploatacji w PKP Cargo.
- Dostawa 4 pojazdów 19WE do SKM Warszawa Sp.zo.o.

- Produkcja i dostawa pierwszych spalinowych zespołów trakcyjnych SA137 i SA138 na zamówienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

- Otrzymanie tytułu Firmy 20-lecia od Polskiego Klubu Biznesu.

2011

- Podpisanie umowy pomiędzy konsorcjum Siemens Oesterreich i Newag S.A. a Warszawskim Metrem na dostawę 35 sześciowagonowych pojazdów Inspiro.
- Podpisanie umowy pomiędzy PKP Cargo S.A. a NEWAG S.A. na modernizację 100 szt. lokomotyw serii SM42.
- Pozytywne zakończenie audytu certyfikującego, w wyniku którego, Newag S.A. dołączył do grona firm zarządzanych zgodnie z wymaganiami standardu IRIS rev.2.
- Podpisanie umowy pomiędzy Spółką Koleje Dolnośląskie S.A. a spółką Newag S.A. na dostawę 5 pojazdów 31WE.
- Podpisanie umowy między PKP LHS sp. z o.o. a NEWAG S.A. na modernizację 5 lokomotyw spalinowych SM48 dla Linii Hutniczej Szerokotorowej z siedzibą w Zamościu.

2012

- NEWAG S.A. rozpoczął budowę nowego tramwaju NEVELO, oznaczonego numerem 126N.
- Przekazanie ostatniego z pięciu pojazdów Impuls (35WE) dla Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie.
- NEWAG S. A. „Innowatorem Wprost 2012”.
- Oddanie do użytku nowej hali produkcyjnej na potrzeby produkcji pojazdów Inspiro dla Warszawskiego Metra.
- Podpisanie umowy pomiędzy Kolejami Mazowieckimi, a konsorcjum NEWAG S. A i Zakładami Naprawczymi Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. na modernizację 34 szt. Pojazdów EN57.
- Naprawa rewizyjna 110 wagonów osobowych dla PKP Intercity.
- Newag wyróżniony tytułem „Tego, który zmienia polski przemysł 2012”.

2013

- Wyprodukowany przez nowosądecką spółkę, elektryczny zespół trakcyjny z rodziny „Impuls” - jako pierwszy w Polsce - **przekroczył prędkość 211 km/h.**
- W czerwcu pierwszy pociąg wyprodukowany dla Metra Warszawskiego opuścił zakład.
- Podpisanie umowy pomiędzy PKP Cargo a Newag S.A. na modernizację 30 lokomotyw spalinowych serii SM48 do lokomotyw ST48(15D).
- Produkcja nowego spalinowego zespołu trakcyjnego 222M dla Kolei Mazowieckich.
- Przekazanie dziewiątego pojazdu Impuls (35WE) dla Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie.

- Podpisanie umowy na dostawę 19 nowoczesnych, trójczłonowych pojazdów szynowych z napędem elektrycznym (EZT), dla Województw: Małopolskiego, Świętokrzyskiego, Podkarpackiego i Śląskiego.
- Podpisanie umowy z PKP Intercity na modernizację 20 lokomotyw spaliniowych typu SM42.
- Inspiro wyprodukowane w nowosądeckim NEWAGU zaczęło wozić pasażerów I linii metra w Warszawie.
- 5 grudnia NEWAG S.A. z sukcesem zadebiutował na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych.

2014

- NEWAG S. A. nagrodzony Diamentem miesięcznika Forbes. Spółka zajęła 2. Miejsce w województwie małopolskim oraz bardzo wysokie 8 miejsce w rankingu ogólnopolskim. Jak wynika z zestawienia miesięcznika, NEWAG S.A. jest najdynamiczniej rozwijającą się firmą branży kolejowej.
- Warszawska Kolej Dojazdowa zamówiła w Newagu 6 nowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych.
- Cztery Województwa otrzymały nowoczesne Impulsy wyprodukowane przez NEWAG S.A. Umowa na dostawę 19 nowoczesnych, trójczłonowych pojazdów szynowych z napędem elektrycznym (EZT) podpisana została 28 sierpnia 2013 roku. Pierwsze 10 pociągów przekazano zamawiającym we wrześniu 2014, pozostałe 9 sztuk trafi do Południowej Grupy Zakupowej do 28 lutego 2015 r.
- Największy kontrakt Newagu w 2014 roku podpisano z Kolejami Mazowieckimi. 12 sztuk pięcioczłonowych EZT dostarczonych zostanie do końca listopada 2015. Są to jednocześnie pierwsze pięcioczłonowe pojazdy wyprodukowane w Nowym Sączu.
- NEWAG S.A. utrzymał pozycję lidera w segmencie modernizacji lokomotyw spalinowych. W nowosądeckiej spółce zmodernizowano w sumie 31 lokomotyw, zapewniając firmie po raz kolejny 100 proc. udziału w rynku.

2015

- Miesięcznik FORBES po raz kolejny uhonorował NEWAG S.A. swoim Diamentem. Spółka zajęła wysokie 3 miejsce w rankingu dużych firm z województwa małopolskiego i 20 miejsce w Polsce.
- Griffin - pierwsza polska lokomotywa z TSI
Wyprodukowana w Newagu 4-osiova lokomotywa elektryczna E4MSU Griffin jako pierwsza polska lokomotywa otrzymała certyfikat zgodności z TSI.



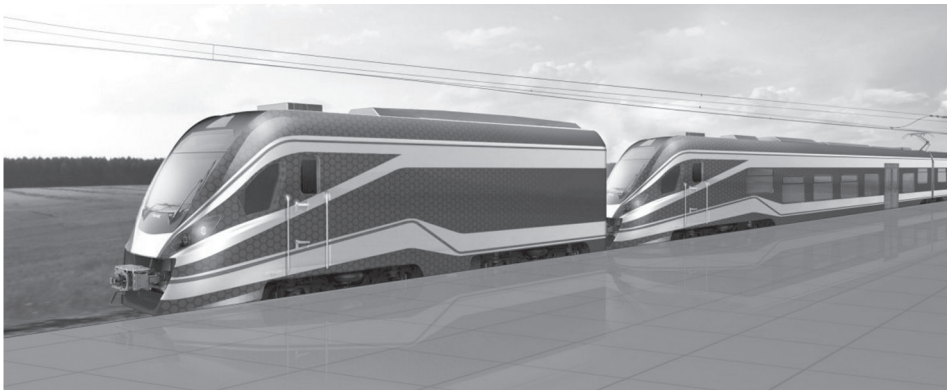
Fot. 7. Lokomotywa elektryczna E4MSU Griffin²

- 12 maja już po raz 17-ty „Rzeczpospolita” ogłosiła Listę 500. W elitarnym gronie nagrodzonych znalazł się NEWAG S.A., który wyróżniony został za inwestycje.
- 18 czerwca - Polski Gepard dla Newagu: NEWAG S.A. obok CCC i LPP to wg rankingu „Wprost” najszybciej rozwijająca się polska firma. 16 czerwca podczas gali tygodnika „200 Największych polskich firm” Zbigniew Konieczek, Prezes Zarządu Spółki, odebrał Polskiego Geparda.
- 18 lipca Zakład odwiedziła premier Ewa Kopacz.
- 29 sierpnia nad ranem Impuls 45WE wyprodukowany w Newagu ustanowił na Centralnej Magistrali Kolejowej nowy rekord prędkości pojazdu szynowego w Polsce wynoszący 226 km/h.
- 18 listopada - NEWAG S.A. Europejskim Liderem Innowacji 2015.
- Spółka NEWAG S.A. nagrodzona została w międzynarodowym konkursie ERCI Innovation Awards, jako najbardziej innowacyjna firma kolejowa w Europie. NEWAG S. A. pokonał w finale m.in. Alstom i Ansaldo Breda.
- 19 grudnia - Vulcano na Sycylii. W Katanii na Sycylii nastąpiło oficjalne przekazanie pojazdów Vulcano wyprodukowanych w Newag S.A. dla Ferrovie Circumetnea (FCE)

² Dopisek redakcji, ze zbiorów własnych

2016

- Szybka Kolej Miejska w Warszawie i Koleje Dolnośląskie, wybrało oferty NEWAG S.A. na wykonanie przeglądów technicznych pojazdów Impuls produkowanych przez tę spółkę.
- Koleje Małopolskie wybrały ofertę NEWAGU.
- Parlamentarzyści w NEWAG S.A. W dniu 21 marca grupa parlamentarzystów z Małopolski odwiedziła NEWAG S.A. w Nowym Sączu. Okazją do wizyty był początek obchodów 140-lecia Spółki oraz niedawno ogłoszony Plan LUXTORPEDA 2.0 Wicepremiera Morawieckiego.
- NEWAG podpisuje umowę z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) na podstawie której NCBiR dofinansuje projekt realizowany przez NEWAG S.A. pt. „Pierwsza na świecie rodzina autonomicznych, rekonfigurowalnych, bimodalnych pojazdów trakcyjnych przeznaczonych do realizacji przewozów w ruchu pasażerskim międzyregionalnym, regionalnym i aglomeracyjnym, spełniających wymagania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności TSI.”



Fot. 8. Hybrydowy zespół trakcyjny NEWAG3

- Vulcano rusza w trasę. 24 maja o godzinie 13.42 ze stacji Catania Borgo na Sycylii wyruszył inauguracyjny kurs pojazdu Vulcano wyprodukowanego przez NEWAG S.A. dla Ferrovie Circumetnea (FCE).