

Oferty na śmigłowce dla LPR otwarte

#Lotnictwo cywilne 27 września 2007

W dniu dzisiejszym zostały otwarte oferty dostawy 23 nowych śmigłowców dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Przetarg realizuje Ministerstwo Zdrowia. Resort zdrowia, na podstawie stosownej ustawy, przeznaczył na zakup 23 maszyn budżet w wysokości 496 450 000 zł.

Oferty złożyły dwa europejskie koncerny: Eurocopter i AgustaWestland (wcześniej na podstawie kruczków formalnych MZ wyeliminowało polskiego producenta - PZL Świdnik). Według naszych informacji, Eurocopter wycenił swój pakiet oparty na śmigłowcach EC135 na 495 192 539 zł, zaś AgustaWestland, oferująca śmigłowce A109 Grand, o ponad 6 mln zł mniej, na 489 000 000 zł. To o tyle zaskakujące, że katalogowo EC135 jest znacznie tańszy od bardziej zaawansowanego technicznie i bardziej komfortowego A109 (3,5 mln USD wobec 5,2 mln USD). AgustaWestland zaproponowała też, że serwisowanie oferowanych śmigłowców zapewni PZL Świdnik, z którym włosko-brytyjski koncern współpracuje już 12 lat. Eurocopter do tej pory w ogóle nie współpracuje z polskim przemysłem lotniczym.

Organizujące przetarg MZ (patrz [Układ Eurocoptera](#)) od początku faworyzuje śmigłowiec Eurocoptera. Szczególnie dziwny jest warunek, by odległość pomiędzy górną powierzchnią materaca a sufitem wynosiła 97 cm. W wymaganiach nie ma mowy o zapewnieniu dostępu do całego ciała pacjenta (nie tylko klatki piersiowej), nosze mogą leżeć na podłodze (w A109 kabina ma większą wysokość, ale nosze leżą, dla wygody lekarza, na wys. ok. 30 cm, w EC135 nosze leżą na podłodze), czy systemu załadunku i wyładunku pacjenta. Co więcej, masaż serca jest jedną z wielu procedur medycznych, które mogą być prowadzone na pokładzie śmigłowca (zwykle po przyziemieniu), ale o pozostałych w wymaganiach nie ma mowy.

Wśród parametrów ocenianych są trzy faworyzujące Eurocoptera. To wymiar wolnej przestrzeni za zagłówkiem noszy, możliwość przemieszczania się ratownika medycznego podczas lotu i wyposażenie w podwozie typu płozowego. Opisują one parametry EC135, których nie spełnia A109.

Przetarg realizowany jest w drodze dialogu konkurencyjnego, który zmusza oferentów do przedstawienia parametrów proponowanych śmigłowców przed sformułowaniem wymagań technicznych. To umożliwiło takie ich określenie, by oferta Eurocoptera zyskała, bez żadnych możliwości zmiany tej sytuacji, 14 pkt. (na 25) przewagi już na pierwszym etapie oceny. Według wymogów przetargu, parametry techniczne stanowią o 25%, warunki eksploatacyjne - 25%, a cena 50% kryteriów oceny.

Oferty złożyły dwa europejskie koncerny: Eurocopter i AgustaWestland (wcześniej na podstawie kruczków formalnych MZ wyeliminowało polskiego producenta - PZL Świdnik). Według naszych informacji, Eurocopter wycenił swój pakiet oparty na śmigłowcach EC135 na 495 192 539 zł, zaś AgustaWestland, oferująca śmigłowce A109 Grand, o ponad 6 mln zł mniej, na 489 000 000 zł. To o tyle zaskakujące, że katalogowo EC135 jest znacznie tańszy od bardziej zaawansowanego technicznie i bardziej komfortowego A109 (3,5 mln USD wobec 5,2 mln USD). AgustaWestland zaproponowała też, że serwisowanie oferowanych śmigłowców zapewni PZL Świdnik, z którym włosko-brytyjski koncern współpracuje już 12 lat. Eurocopter do tej pory w ogóle nie współpracuje z polskim przemysłem lotniczym.

Organizujące przetarg MZ (patrz [Układ Eurocoptera](#)) od początku faworyzuje śmigłowiec Eurocoptera. Szczególnie dziwny jest warunek, by odległość pomiędzy górną powierzchnią materaca a sufitem wynosiła 97 cm. W wymaganiach nie ma mowy o zapewnieniu dostępu do całego ciała pacjenta (nie tylko klatki piersiowej), nosze mogą leżeć na podłodze (w A109 kabina ma większą wysokość, ale nosze leżą, dla wygody lekarza, na wys. ok. 30 cm, w EC135 nosze leżą na podłodze), czy systemu załadunku i wyładunku pacjenta. Co więcej, masaż serca jest jedną z wielu procedur medycznych, które mogą być prowadzone na pokładzie śmigłowca (zwykle po przyziemieniu), ale o pozostałych w wymaganiach nie ma mowy.

Wśród parametrów ocenianych są trzy faworyzujące Eurocoptera. To wymiar wolnej przestrzeni za zagłówkiem noszy, możliwość przemieszczania się ratownika medycznego podczas lotu i wyposażenie w podwozie typu płozowego. Opisują one parametry EC135, których nie spełnia A109.

Powiązane wiadomości

[Oferty na śmigłowce dla LPR otwarte \(2007-09-27\)](#)

[Układ Eurocoptera \(2007-09-23\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o