Załącznik

do uchwały nr ….

Rady Ministrów

z dnia …….r.

**Program wieloletni pod nazwą**

**„Program wymiany 48 silników i 19 przekładni głównych w latach 2021–2025 w śmigłowcach Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym”**

1. **Podstawa prawna realizacji Programu:**
* art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, 1572, 1717 i 1756).
1. **Pozostałe akty prawne mające zastosowanie przy tworzeniu Programu:**
	* + - [rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32018R1139&qid=1585554489941&rid=1) (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1),
			- [rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32012R0748&qid=1585552074531&rid=36) (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.),

* + - * [rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32014R1321&qid=1585552074531&rid=25) (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.),
			* ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. **–** Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.),
			* ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 146, z późn. zm.),
			* ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 652, z późn. zm.),
			* ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2024 r. poz. 324, z późn. zm.),
			* ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2024 r. poz. 799).
1. **Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej:**

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, zwane dalej „LPR”, użytkuje flotę 27 śmigłowców typu EC135. Dla 23 śmigłowców wyczerpują się limity godzin lotu do remontu głównego dla wszystkich silników i większości przekładni głównych tej części floty. Wymienione komponenty śmigłowców osiągną nieprzekraczalne limity w latach 2021–2025, według prognoz obarczonych pewnym błędem wynikającym z nieprzewidywalności dokładnego stopnia aktywności śmigłowców. Szczyt potrzeb przypada na lata 2021 i 2022. Dla utrzymania liczby śmigłowców w operacjach lotniczych, konieczne jest odnowienie limitów użytkowania głównych elementów zespołów napędowych przez wymianę na jednostki posiadające pełen zakres limitów międzyremontowych.

LPR jest jednostką systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne wykonującą zadania lotniczych zespołów ratownictwa medycznego, zwane dalej „HEMS” (Helicopter Emergency Medical Service), na podstawie art. 32 i art. 48 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym, zwanej dalej „ustawą PRM”. LPR jest samodzielnym publicznym zakładem opieki zdrowotnej, którego organem założycielskim i nadzorującym jest minister właściwy do spraw zdrowia. LPR wykonuje również z pomocą Samolotowego Zespołu Transportowego oraz śmigłowców zadania w zakresie lotniczego transportu sanitarnego, zgodnie z ustawą z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych.

Flota śmigłowców typu EC135 została wprowadzona do użytkowania w latach 2009 i 2010 przez dostawę 23 śmigłowców typu EC135 P2+, w ramach realizacji ustawy z dnia 3 czerwca 2005 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Wymiana śmigłowców Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej – Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w latach 2005–2010” (Dz. U. poz. 1022), zastępując między grudniem 2009 r. i kwietniem 2011 r. flotę wysłużonych śmigłowców typu Mi-2plus. Uzupełnieniem stanu floty, połączonym z utworzeniem 4 nowych baz HEMS, była dostawa w grudniu 2015 r. 4 śmigłowców EC135 P3, na podstawie realizacji zamówienia finansowanego ze środków pochodzących z UE w ramach działania 8.1 POIiŚ Bezpieczeństwo ruchu drogowego VIII osi priorytetowej Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe POIiŚ na lata 2007–2013.

Po wprowadzeniu śmigłowców do floty LPR, śmigłowce EC135 były modernizowane przez:

* instalację systemu filtracji powietrza na wlotach do silników w 23 śmigłowcach (wraz z podwyższeniem maksymalnej masy startowej śmigłowców) – w latach 2012–2014,
* wprowadzenie modyfikacji 6 śmigłowców EC135 P2+ do modelu EC135 P3 – w 2018 r. oraz wprowadzenie systemu wspomagania widzenia w lotach nocnych (NVIS), w 23 śmigłowcach, w latach 2018–2019, sfinansowanych w ramach projektu „Zakup i wdrożenie technologii NVG oraz modernizacja śmigłowców EC 135 z wersji P2+ do wersji P3”, nr POIS.09.01.00-00-0110/16, w ramach działania 9.1 *Infrastruktura ratownictwa medycznego* oś priorytetowa IX *Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia,* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.

Od 2011 r. wszystkie operacje HEMS są wykonywane wyłącznie przez śmigłowce typu EC135.

LPR wykonuje zadania HEMS w 21 całorocznych bazach stałych i jednej sezonowej (funkcjonującej między czerwcem i wrześniem), wykorzystując do tego celu 27 śmigłowców typu EC135. Sześć baz HEMS funkcjonuje w systemie dyżurów całodobowych, a wszystkie pozostałe – w godzinach 7:00–20:00. Rezerwowa liczba 6 śmigłowców (latem – 5 śmigłowców) jest niezbędna do:

* zapewnienia możliwości wykonywania obowiązkowej – wynikającej z projektu typu śmigłowca, zatwierdzonego przez europejską władzę lotniczą (EASA) – obsługi technicznej wszystkich systemów śmigłowców,
* prowadzenia szkoleń nowych pilotów oraz wynikającego z przepisów lotniczych obowiązku kontroli co pół roku umiejętności każdego członka personelu latającego,
* zapewnienia ciągłości dyżurowania służby HEMS w przypadkach awarii śmigłowców dyżurujących.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (pkt 2 tiret 4) oraz rozporządzeniami UE (pkt 2 tiret 1, 2 i 3), szczegółowy plan obsługi statków powietrznych danego typu i ich komponentów oraz czas użytkowania lub okresy międzyremontowe są określane przez właściciela projektu typu w procesie certyfikacyjnym, zatwierdzanym przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Na mocy tych samych przepisów, każdy użytkownik statków powietrznych jest obowiązany przestrzegać tak określonych ograniczeń użytkowania. Brak wykonanego zakresu obsługi lub osiągnięcie jednego z parametrów ograniczeń powoduje, że statek powietrzny, na mocy postanowień prawa, nie może być eksploatowany – do czasu wykonania obsługi lub wymiany komponentów. Program obsługowy śmigłowców EC135 jest tak zaprojektowany, że każdy śmigłowiec musi trafić do bazy hangarowej obsługi technicznej minimum raz w roku. Mając na uwadze bieżący stan floty, wyczerpywanie limitów eksploatacyjnych silników lub przekładni głównych, przy braku zabezpieczenia, w odpowiednim czasie, w komponenty na wymianę, spowoduje wyczerpanie wszelkich rezerw, opóźnienia w wykonywaniu planowej obsługi technicznej, a następnie konieczność zawieszania działalności operacyjnej kolejnych baz HEMS. Szczyt potrzeb omawianego Programu przypada na 2022 r., niezależnie od przyspieszenia lub spowolnienia tempa zużycia godzin lotu floty śmigłowców.

Dostawy grupy śmigłowców EC135 trwały około 16 miesięcy, a wdrożenie tych śmigłowców do operacji HEMS trwało 20 miesięcy. Wszystkie silniki mają równy nominalny limit godzin lotu do remontu. Prognozowane zakończenie użytkowania poszczególnych silników, a podobnie – przekładni głównych – rozciąga się między lata 2021 a 2025.

Zastosowanie silników fabrycznie nowych w miejsce wyeksploatowanych, zapewni maksymalne parametry osiągowe śmigłowców, zwiększając ich możliwości operacyjne. Silniki o dużych zapasach mocy umożliwią bezpieczny start obciążonemu śmigłowcowi. Zwiększą też bezpieczeństwo wykonywania lotów w mniej ekstremalnych warunkach. Silniki fabrycznie nowe mają zawsze najnowszy, tzw. status biuletynowy, czyli mają wprowadzone wszystkie modyfikacje usuwające usterki oraz wady konstrukcyjne, wykryte podczas eksploatacji całej populacji silników. Większość tego typu modyfikacji nie jest możliwa do wprowadzenia w silnikach będących w eksploatacji – wymaga wysłania ich do warsztatu obsługowego. Podczas takich remontów nie wprowadza się również wszystkich modyfikacji – jest to możliwe jedynie na żądanie i za dopłatą. Część takich modyfikacji jest zbyt kosztowna lub zbyt wydłuża cykl remontowy, dlatego nawet silniki wyremontowane według specjalnych zamówień obejmujących modyfikacje, nie są nigdy tak dalece unowocześnione, jak silniki fabrycznie nowe. Taki status silników zmniejsza liczbę usterek, a w związku z tym przestojów podczas eksploatacji oraz obniża koszty operacyjne.

W porównaniu do informacji ofertowych dotyczących remontów, za wymianę silników na fabrycznie nowe należy się spodziewać znacząco lepszej ceny, przy większej wartości technicznej i księgowej silników nowych. Wymiana silników na fabrycznie nowe jest rozwiązaniem najlepszym z punktu widzenia technicznego, operacyjnego oraz bezpieczeństwa wykonywania lotów. Liczba 48 silników, które podlegają wymianie, jest bardzo wysoka z punktu widzenia zdolności obsługowych warsztatów remontowych, jest też znacząca w przypadku linii produkcyjnej tych silników.

W każdej opcji wymiany silników, lepsze ceny są możliwe do uzyskania w przypadku jednej umowy wieloletniej. Również z punktu widzenia użytkownika, jedna umowa na cały okres Programu daje możliwość stabilnego planowania i skupienia się na wykonywaniu obsługi w stosownych momentach. Ten proces będzie o tyle skomplikowany, że w okresie Programu wymieniane będą wszystkie silniki floty, ale dla większości śmigłowców oba silniki nie będą wymieniane w tym samym czasie, a przekładnie główne – jeszcze w innych terminach.

Przekładnie główne nie są na tyle skomplikowane, co silniki, a ich proces remontów obejmuje doprowadzanie ich do wystarczająco wysokiego zaawansowania modyfikacyjnego w porównaniu do egzemplarzy fabrycznie nowych. Dlatego dla przekładni głównych nie występują analogiczne argumenty, jak w przypadku wymiany silników na egzemplarze fabrycznie nowe. Proces remontów przekładni głównych zawiera wystarczający zakres wymian odpowiedzialnych części tej konstrukcji, aby można było eksploatować przekładnie przez następny okres międzyremontowy w sposób niezawodny i ekonomiczny. Obsługi przekładni głównych typu zastosowanego w śmigłowcach EC135 dokonuje wyłącznie jeden zakład obsługowy, będący organizacją obsługową należącą do producenta przekładni. Liczba produkowanych rocznie przekładni jest stosunkowo niewysoka i producent nie produkuje takiej nadwyżki przekładni, jak to ma miejsce w przypadku silników. Przyczyną jest fakt, że ten typ przekładni ma zastosowanie wyłącznie w śmigłowcach EC135, natomiast silniki rodziny PW200, do której należą silniki instalowane w EC135, napędzają kilka typów śmigłowców. Przy procesie remontowym przekładni, trwającym ok. 2 razy dłużej niż remonty silników, przekładnie są na rynku dość deficytowe i w przypadkach awaryjnych pozyskanie przekładni trwa zwykle kilka miesięcy. Ten typ przekładni nie ma żadnych zamienników rynkowych i jest komponentem certyfikowanym według wymagań lotniczych. Ze względu na bardzo długi czas wykonywania remontów przekładni głównych, wynoszący ponad 6 miesięcy, konieczne jest dokonywanie wymian przekładni wybudowanych ze śmigłowców LPR w rozliczeniu za dostawy przekładni uprzednio wyremontowanych. Liczba przekładni podlegających wymianie we flocie EC135 LPR jest niższa niż liczba silników. Wynika to z faktu wymiany 5 przekładni podczas dotychczasowej eksploatacji, ze względu na nieakceptowalne pogorszenie się ich stanu technicznego. Zainstalowane w wyniku tego przekładnie mają okres eksploatacji wychodzący poza ramy niniejszego Programu. Okres międzyremontowy przekładni głównych, zainstalowanych aktualnie we flocie EC135, jest różny dla dwóch odmian tych przekładni. Starsza, bardziej zawodna wersja przekładni, o okresie międzyremontowym ograniczonym nalotem 4000 godzin lotu, pozostała w eksploatacji w liczbie 4 sztuk. Ich terminy wymian przypadają w początkowych 2 latach Programu. Natomiast przekładnie nowszego typu, o ograniczeniach eksploatacji międzyremontowej wynoszących 5000 godzin lotu, stanowią pozostałą grupę przekładni, wymagających wymiany. Terminy wymian są prognozowane na ostatnie 2 lata trwania Programu. Dodatkowym zróżnicowaniem części projektu dotyczącej przekładni jest fakt, że przekładnie zainstalowane w 6 śmigłowcach EC135, zmodyfikowanych w 2018 r. do modelu EC135 P3, są innym modelem, podlegającym innemu zakresowi obsługi, przy innym poziomie cen. Zróżnicowanie modeli przekładni wybudowywanych ze śmigłowców i oddawanych w rozliczeniu, w stosunku do przekładni potrzebnych do zainstalowania w kolejnym planowanym slocie obsługowym w LPR, a także specyfika polityki remontowo‑produkcyjnej firmy ZF powodują konieczność zwiększenia liczby zapasowych przekładni głównych, posiadanej przez LPR, z jednej do dwóch. Bez takiego zapasu nie można będzie płynnie dokonać procesu wymian przekładni, bez długotrwałego zatrzymywania śmigłowców w obsłudze technicznej.

1. **Informacja o zgodności z dokumentami strategicznymi: na poziomie krajowym i Unii Europejskiej**

Konieczność ustanowienia niniejszego Programu wynika z postanowień zawartych w uchwale nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260), zwanej dalej „SOR”. Program wpisuje się w obszar SOR: Bezpieczeństwo narodowe, kierunek interwencji: 6. Poprawa ochrony ludności przed skutkami zagrożeń dla bezpieczeństwa powszechnego.

W ramach SOR, jako kluczowego dokumentu państwa polskiego w obszarze średnio i długofalowej polityki gospodarczej, przyjęto m.in. założenia działań do 2020 r., które przewidują poprawę efektywności funkcjonowania systemu ochrony zdrowia. Ukierunkowanie modelu organizacji i finansowania opieki zdrowotnej na formy sprzyjające jej koordynacji i kompleksowości na wielu poziomach, a w tym w szczególności wspieranie rozwoju różnych form opieki zintegrowanej, poprawiające pozycję pacjenta w systemie ochrony zdrowia oraz zapewniające lepsze wykorzystanie zasobów. Takie założenie wprost implikuje do podejmowania działań, które zwiększą efektywność funkcjonowania Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego, a także funkcjonowania lotniczego transportu sanitarnego. Te dwa komponenty niejednokrotnie odgrywają istotną rolę w dostępie pacjentów do zasobów systemu ochrony zdrowia. Realizacja przedmiotowego Programu konsumuje założenia zawarte w strategicznych projektach „Efektywna Służba Zdrowia” oraz „Skuteczna ochrona ludności i obrona cywilna”, które zapewniają odpowiednią opiekę medyczną poprawiającą zdrowotność obywateli oraz zwiększają efektywność działań w sytuacjach kryzysowych.

1. **Cele Programu**

Celem Programu jest utrzymanie dostępności do świadczeń opieki zdrowotnej realizowanych przez lotnicze zespoły ratownictwa medycznego zgodnie z ustawą o PRM, która będzie dokonana przez odnowienie zapasu limitowanych parametrów eksploatacyjnych zespołów napędowych 23 śmigłowców typu EC135, użytkowanych w LPR. Wymiana silników i przekładni głównych śmigłowców LPR umożliwi minimalizację przerw w ciągłości dyżurowej śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego, zwiększenie potencjału floty śmigłowcowej LPR i zminimalizowanie występujących ograniczeń w dostępie do śmigłowców przy realizacji zadań z zakresu szkolenia i okresowych kontroli umiejętności personelu latającego LPR. Realizacja Programu umożliwi dalsze zachowanie trendu wzrostowego liczby wykonywanych lotów w LPR.

1. **Jednostka organizacyjna nadzorująca oraz wykonująca Program**

Organem nadzorującym realizację Programu jest minister właściwy do spraw zdrowia. Wykonawcą i beneficjentem Programu jest Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

1. **Sposób realizacji i szczegółowy zakres rzeczowy Programu**

Program zostanie zrealizowany przez wymianę 48 silników śmigłowcowych oraz 19 przekładni głównych śmigłowców typu EC135 we flocie HEMS w LPR.

*Silniki*

Dostawa silników zostanie przeprowadzona na podstawie realizacji umowy zawartej w wyniku realizacji postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Umowa obejmie cały okres Programu i zapewni sukcesywne dostawy silników fabrycznie nowych, partiami po kilka sztuk, z wyprzedzeniem do planowanych potrzeb LPR. Po podpisaniu umowy konieczne będzie wpłacenie zaliczki na poczet uruchomienia produkcji silników, dokonania ich ekspedycji i dostawy do LPR oraz zabezpieczenia transakcji do czasu uzyskania przez kontrahenta dostawy wyeksploatowanych silników, oddawanych w rozliczeniu i uzyskania płatności za dostarczoną partię silników. Proces wyprodukowania pierwszej partii silników będzie trwał ok. 6 miesięcy od złożenia zamówienia. Silniki będą instalowane w miejsce silników wybudowanych ze śmigłowców, w zakładowej organizacji obsługi technicznej LPR ze względu na osiągnięcie limitów eksploatacyjnych jednego lub obu silników danego śmigłowca. Działania te muszą być skorelowane z wymianą przekładni głównej danego śmigłowca, jeśli będzie to ekonomicznie i technicznie uzasadnione. Silniki wybudowane ze śmigłowców, ze zużytym nalotem międzyremontowym, będą pakowane i ekspediowane do podmiotu dostarczającego silniki, do dokonania rozliczenia zgodnego z umową. Silniki do rozliczenia będą ekspediowane w partiach uzgodnionych między stronami umowy. Liczebność silników w partii oraz częstotliwość dostaw będzie dostosowana do planu potrzeb wymian silników. Dwa silniki rezerwowe, posiadane przez LPR dla zabezpieczenia sytuacji awaryjnych, są silnikami o stopniu wykorzystania godzin lotu bardzo bliskich limitów. Zostaną one wykorzystane w procesie wymian silników floty i podczas trwania Programu zostaną wymienione na silniki fabrycznie nowe.

*Przekładnie główne*

Przekładnie główne będą dostarczane na podstawie umowy podpisanej w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Dotychczasowa przekładnia rezerwowa, znajdująca się w magazynie, została zabudowana przed rozpoczęciem Programu, w jednym ze śmigłowców, w którym przekładnia główna osiągnęłaby limit międzyremontowy jeszcze w 2020 r. Ta przekładnia została wymontowana ze śmigłowca przy pozostałości godzin lotu do limitu, wystarczającej na kilka miesięcy wykonywania lotów. Będzie stanowić rezerwę na okoliczność potencjalnych awarii oraz ewentualnych opóźnień dostaw. Dostawy będą wykonywane pojedynczo, poczynając od przekładni wyremontowanej, dokupowanej do puli przekładni floty śmigłowców EC135 w LPR. Model tej przekładni będzie odpowiedni do potrzeb planowanej wymiany przekładni. Po osiągnięciu nalotu limitowanego, przekładnia zużyta zostanie wybudowana i niezwłocznie przesłana do warsztatu obsługowego w Calden, w Republice Federalnej Niemiec. Po jej sprawdzeniu i przyjęciu do remontu zostanie ona wymieniona na przekładnię wyremontowaną, która zostanie dostarczona do LPR. Model przekładni dostarczonej musi być zgodny z potrzebami kolejnego śmigłowca przewidzianego do obsługi. Proces taki będzie się powtarzał, przy czym okresowo rezerwy przekładni posiadanych w magazynowym zapasie w LPR będą spadały do zera, gdyż tempo remontów przekładni przygotowywanych na wymianę nie będzie nadążało za potrzebami wymian. Takie spiętrzenie potrzeb jest w planie na początku i na końcu okresu trwania Programu. Dodatkowym komplikatorem dla podmiotu wykonującego remonty jest konieczność wprowadzania zmian modeli przekładni, oczekiwanych przez LPR. Rozliczenia umowne będą następowały po każdej dostawie kolejnej przekładni do LPR.

Ryzyka planu wymian to:

* znaczne zróżnicowanie w konsumowaniu godzin lotu silników i przekładni w stosunku do planów opartych na prognozach – zarówno w zakresie wcześniejszego wykorzystania rezerwy godzin lotu, jak i opóźnień w stosunku do prognoz,
* awarie silników i przekładni podczas realizacji Programu, wymagające wymian komponentów lub zamian między śmigłowcami,
* długotrwałe zatrzymania śmigłowców w eksploatacji z przyczyn innych niż awarie w grupie zespołu napędowego.

Takie perturbacje mogą spowodować zmiany w harmonogramie zapotrzebowania na dostawy i wymiany silników lub przekładni, a co za tym idzie, zmiany w realizacji budżetu w stosownych latach budżetowych.

Prognozowane potrzeby budżetowe co do jego wysokości są oparte o dane rynkowe, wyrażone w dolarach amerykańskich dla części Programu dotyczącej silników oraz w euro dla części Programu obejmującego wymianę przekładni głównych. Przeliczenia walut na PLN dokonano w oparciu o średni kurs walut w NBP z dnia 4 maja 2020 r., tzn. 4,1646 PLN/USD i 4,5582 PLN/EUR, zwiększone do 4,25 PLN/USD i 4,60 PLN/EUR w ramach zabezpieczenia ryzyka kursowego. Ze względu na poważne wahania kursów walut w okresie poprzedzającym oszacowania budżetu, rzeczywiste potrzeby mogą odbiegać od projektu. Niestabilna sytuacja kursowa może też być przyczyną znacznego wzrostu udziału kosztów ubezpieczenia kursu w cenie umów.

1. **Źródła finansowania**

Budżet państwa.

1. **Harmonogram finansowy i nakłady finansowe na realizację Programu**

Harmonogram rzeczowy i finansowy realizacji Programu określa tabela stanowiąca **załącznik do Programu.**

1. zakładany koszt zakupu, na wymianę, 48 fabrycznie nowych silników typu PWC PW206B2 i PW206B3 – 182 758 tys. zł, z podziałem na kolejne lata realizacji Programu:
2. w 2021 r. – 33 800 tys. zł,
3. w 2022 r. – 76 700 tys. zł,
4. w 2023 r. – 46 900 tys. zł,
5. w 2024 r. – 10 551 tys. zł,
6. w 2025 r. – 14 807 tys. zł.

Powyżej zostały ujęte wszystkie koszty zakupu, w tym ceł i podatków oraz koszty transportu silników, wraz z ich ubezpieczeniem podczas transportu. Koszty zużywalnych części jednorazowego użytku i materiałów zużywalnych, wymaganych do przeprowadzenia wymian silników w śmigłowcach LPR, koszty pracy personelu obsługi technicznej, administracji i pozostałych pracowników LPR, wymaganych do dokonania zakupu i wymiany silników objętych Programem, będą finansowane z dotacji celowej udzielonej LPR z budżetu państwa na finansowanie działalności lotniczych zespołów ratownictwa medycznego i lotniczych zespołów transportu sanitarnego;

1. w zakresie zakupu i wymiany 19 przekładni głównych śmigłowców pozostających we flocie HEMS w LPR, całkowita kwota wydatków wyniesie 37 276 tys. zł, z podziałem na kolejne lata realizacji Programu:
2. w 2021 r. – 5 230 tys. zł,
3. w 2022 r. – 3 490 tys. zł,
4. w 2023 r. – 3 530 tys. zł,
5. w 2024 r. – 10 363 tys. zł,
6. w 2025 r. – 14 663 tys. zł.

Powyżej zostały ujęte wszystkie koszty zakupu, w tym ceł i podatków oraz koszty transportu przekładni, wraz z ich ubezpieczeniem podczas transportu. Koszty zużywalnych części jednorazowego użytku i materiałów zużywalnych, wymaganych do przeprowadzenia wymian przekładni w śmigłowcach LPR, koszty pracy personelu obsługi technicznej, administracji i pozostałych pracowników LPR, wymaganych do dokonania zakupu i wymiany przekładni objętych programem, będą finansowane z dotacji celowej udzielonej LPR z budżetu państwa na finansowanie działalności lotniczych zespołów ratownictwa medycznego i lotniczych zespołów transportu sanitarnego.

1. **System wdrażania i monitoringu realizacji Programu, w tym wskazanie w ujęciu zadaniowym mierników realizacji Programu**

Realizacja Programu będzie podlegała stałemu monitorowaniu przez Ministerstwo Zdrowia. Ministerstwo Zdrowia może dokonywać weryfikacji uzyskania wskaźników rezultatu Programu.

**Miernik skuteczności Programu wymiany silników i przekładni głównych śmigłowców** – skuteczność odnowienia limitów użytkowania silników i przekładni, w poszczególnych latach:

1. ogłoszenie postępowania na udzielenie zamówienia publicznego na dostawę 48 silników fabrycznie nowych na wymianę za silniki używane oraz 19 przekładni głównych – 5% w 2021 r.;
2. podpisanie umów na wymianę 48 silników oraz 19 przekładni głównych – 10% w 2021 r.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rok | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Suma |
| **Sumaryczna liczba silników przypadająca do wymiany w roku:** | **5** | **25** | **11** | **3** | **4** | **48** |
| *Liczba silników PW206 B2 w roku:* | *2* | *17* | *10* | *3* | *3* | *35* |
| *Liczba silników PW206 B3 w roku:* | *3* | *8* | *1* | *0* | *1* | *13* |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | ***Suma*** |
| Sumaryczna liczba MGB przypadająca do wymiany w roku: | 2 + 1  | 2 | 2 | 5 | 7 | *19* |