

A Magyar Légimentő Nonprofit Kft.

2012. évi üzleti jelentése

A társaság tevékenysége

Ma Magyarországon a társaság kizárólagos feladata közhasznú tevékenységként a légimentés megszervezése. Ehhez kapcsolódó feladata a szükséges tárgyi és személyi feltételek megteremtése, a mentőhelikopteres bázisokon az ügyleti tevékenység biztosítása, légimentési szállítási, kutató, mentő és repatriációs feladatok ellátása, légijárműveinek üzemeltetése, karbantartása.

A társaság 2012-ben 7 légimentő bázison 7 mentőhelikopterrel végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Pécsen, Sármelléken és Balatonfüreden.

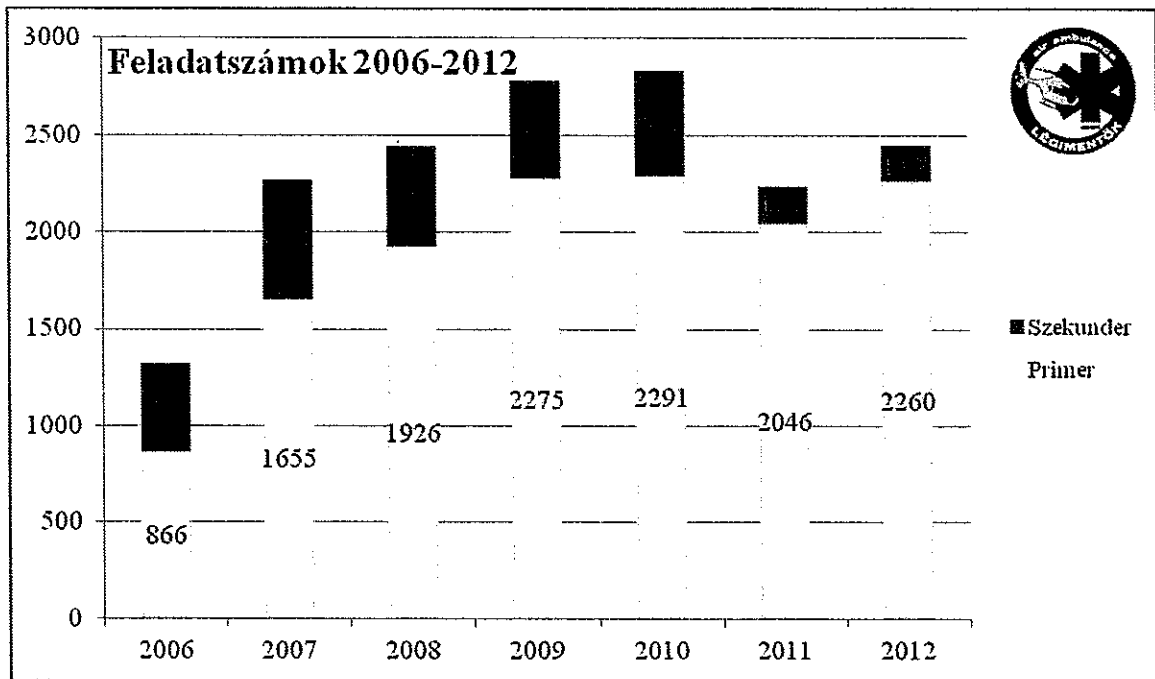
Ezekon a bázisokon 2 db AS-350 és 5 db EC-135 típusú mentőhelikopterrel folytat ügyleti tevékenységet a társaság. Az állami tulajdonú, OMSZ vagyongazdálkodásában levő 2 db AS 350 helikopter használatba a Kft-nek van átadva, a társaság tartja őket üzemben és végzi karbantartásukat. Az EC-135 típusú helikoptereket a HeliAir GmbH nevű osztrák cégtől bérlő egy 10 éves szolgáltatási szerződés keretében, mely cég a karbantartást is végzi.

2012-ben a társaságnak tartalékhelikopter hiányában az alapfeladatra kellett összpontosítania. Jelentéktelen mértékben végzetünk üzleti célú betegszállítást. Vállalkozási jelleggel a társaság a betegszállításon kívül rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóorszót, valamint külső megrendelő számára helikopter-karbantartást végzett. A vállalkozási tevékenység bevétele a társaság összbevételéhez képest elenyésző, mindössze 0,93%-át érte el.

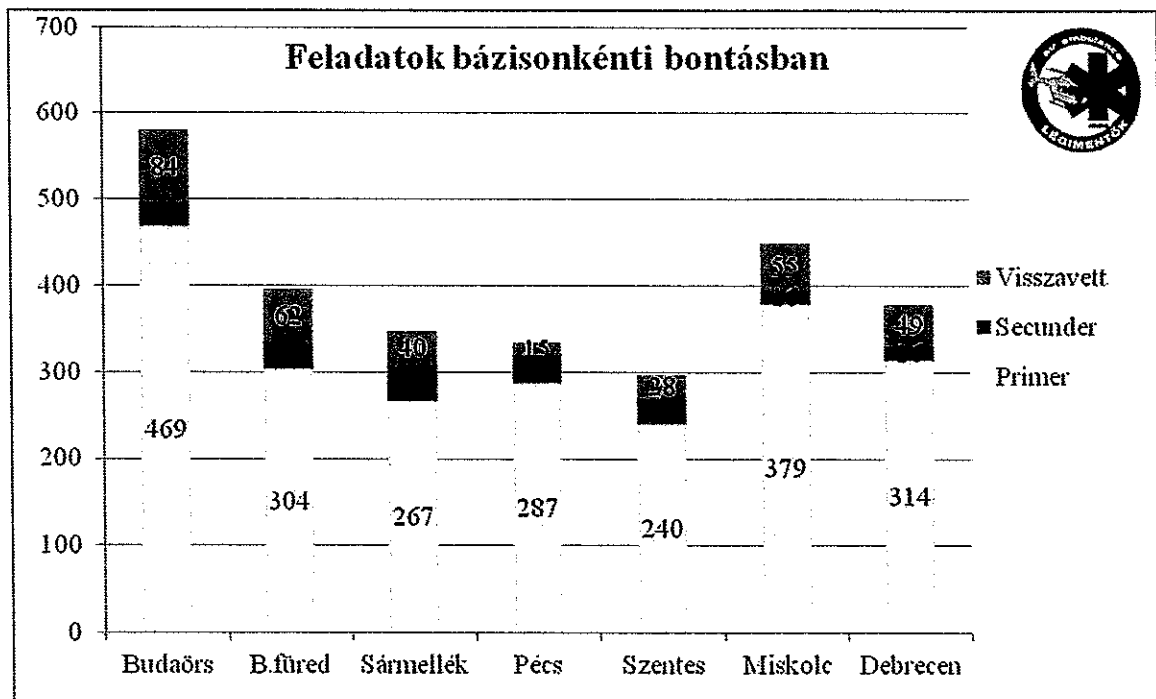
A légimentés hatékonyságát viszonylag egyszerűen, kevés indikátor figyelembevételével lehet értékelni. Ezek közül a legfontosabb az abszolút mértékben ellátott feladatszám, mely a földi mentés kiegészítéseként kerül elvégzésre. A 2011-ben optimalizált helikopter riasztási protokollnak köszönhetően, a másodlagos feladataink, szekunder transzportjaink, a racionalizált elbírálási kritériumok mentén jelentősen csökkentek. Ezek mellett a mentési feladatok száma a 2011-es évhez képest enyhén emelkedett, azonban a 2010-ben elvégzett mentési feladatok számától még mindig némileg elmarad.

Ma Magyarországon, az üzemelő MOK egységek mellett, gyakorlatilag legmagasabb kompetenciájú mentőerőt, 100%-ban orvos és magas szintű orvostechika, helyszínre jutását biztosítani tudó szervezet a Magyar Légimentő Nonprofit Kft. A magas szintű szakmai ellátás és a rövid transzport idő, több időablakhoz köthető kórfolyamat esetén vitathatatlan előnyökkel bír és így a várható egészségnyereség is biztosítható. Az abszolút feladatszám növelése ezért is az egyik legfontosabb célunk, hiszen helikoptereink naponta ügyeleti idejük alatt kb. 1-1,5 millió lakosra „vigyáznak”. Nemcsak a levegőből helikoptereinkkel, de mentő orvosos kocsink (MOK) segítségével a téli időszakban a földről is indultunk több mentési feladathoz.

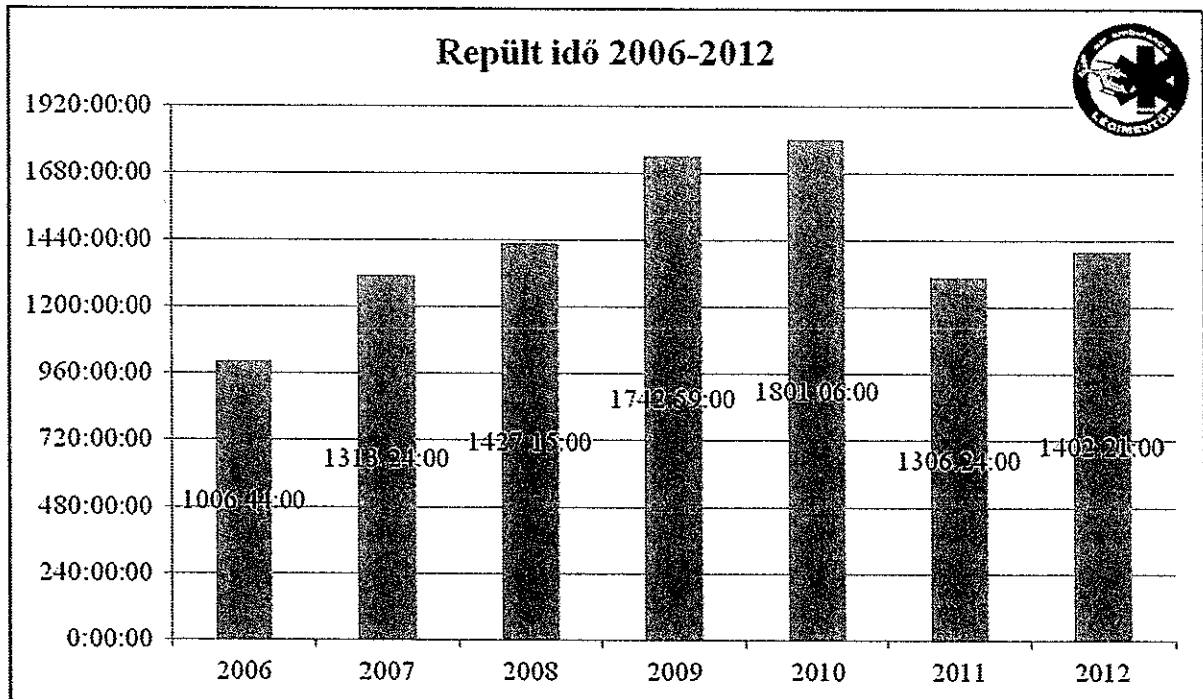
2012-ben mentőhelikoptereink **2.452 feladatot** láttak el, ami **9,66%-kal magasabb** az előző évinél. Ennél nagyobb mértékben (10,46%) nőtt a feladataink több mint 95%-a primer mentési feladat (2260), míg 5% alatt volt (192) a kórházak közötti, úgynevezett szekunder transzportok száma. Ez utóbbi száma az előző évekhez képest csökkenést mutat, mivel ezen szekunder transzportokat minden esetben haszon-rizikó analízis előzte meg, így csak azon esetek helikopteres transzportjára került sor, ahol abból valóban nyeresége származott a betegnek/sérültnek.



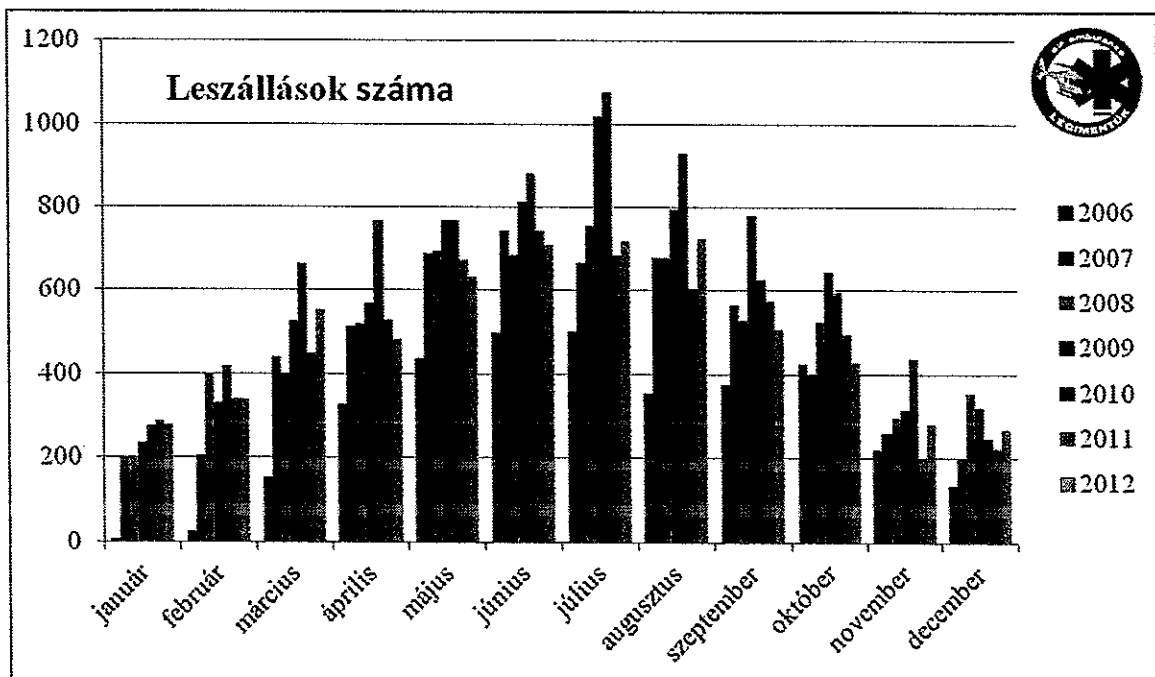
A feladatok bázisonkénti megoszlása az előző évekhez hasonlóan alakult 2012-ben is.



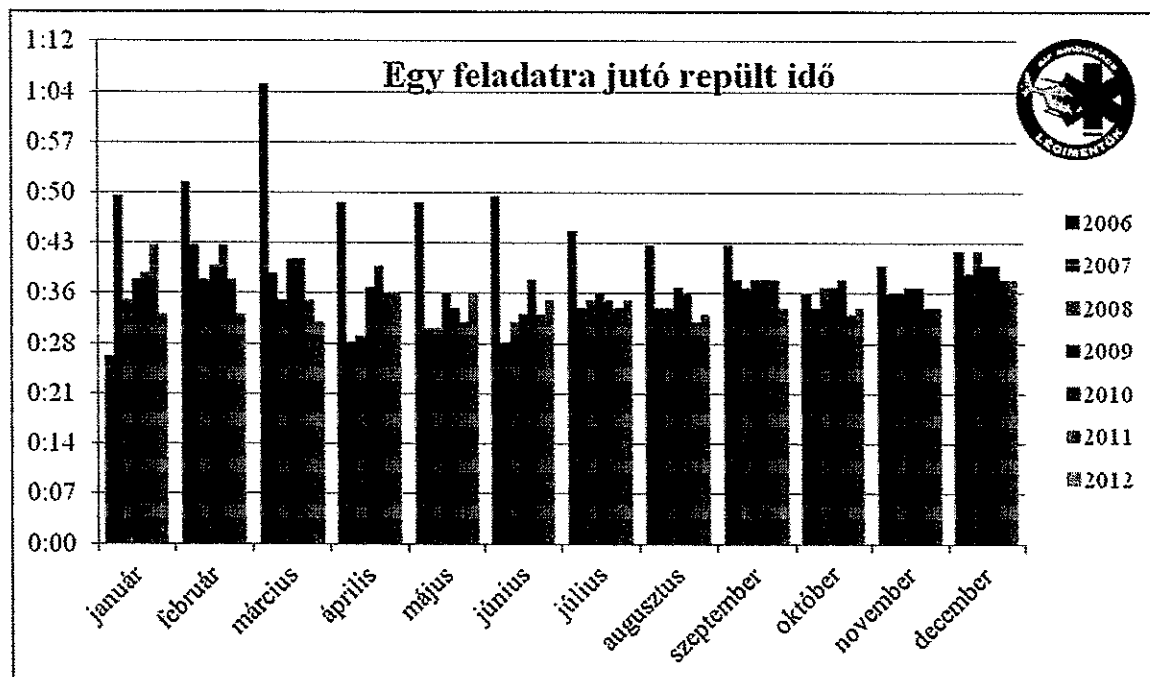
A fenti, általában időben hosszadalmas, szekunder transzportok számának csökkenése magával hozta az abszolút repült órák számának csökkenését is.



A fel-leszállások aránya azonban a tavalyi évhez képest nőtt.



Az egy feladatra jutó repült idő pedig 34 perc volt, mely kifejezetten kedvezőnek mondható. Ez az egyik legfontosabb mérőszámunk.



Ez a szám a világon átlagosan (bázis szám, sűrűségtől függően) 20-40 perc között van ideális esetben. Ezt befolyásolja a bevetési kör sugara, illetve az adott terület lefedettsége, a primer és szekunder feladatok egymáshoz való aránya. Ideális esetben a mentőhelikoptereket döntő többségben mentéshez használják, ezzel egységnyi idő alatt több feladat végezhető el, garantálva a maximális egészségnyereséget a rendelkezésre állás függvényében. Magyarországon folyamatos javulást mutat az a statisztika is, amely azt bizonyítja, hogy a helikopterek által végzett feladatok indokoltak voltak. Bázisainkon elvégzett mentési feladatok úgynevezett NACA score-jának (National Advisory Committee for Aeronautics) nyers átlaga 4 felettinek bizonyult (4 - Súlyos egészségkárosodás, mely potenciálisan közvetlen életveszélyt is okozhat), ami egy kiváló indikátora annak, hogy a beteghez/sérülthöz vitt magas kompetenciájú egység, nagy átlagban, szinte minden esetben indokolt volt.

Magyarországon jelenleg is vannak területek eset, illetve rohamkocsi szempontjából 15 percen belül lefedetlenül hagyva. A mentésirányító csoportoktól több megkeresés érkezett 2012-ben is amiatt, hogy egy-egy helyszínre 15 percen belül nem tudtak földi egységet irányítani.

A primer eseteken belül jelentős számban fordulnak elő a traumás riasztások (kb. 40%), ez a dominancia a világon mindenhol hasonlóképpen van, szakmailag ugyanakkor nagyon fontos, hogy az irányító csoportok egyre inkább felismerték azt a tényt, hogy nem csak traumás, de más magas időfaktorú és rizikójú esetekben is indokolt a helikopter bevetése.

Továbbra is eredményesen működik a repülés biztonsági szempontból és a bevetési hatékonyság növelése érdekében beindított légimentő koordinátori szolgálatunk, ezek mellett a korábban bevezetett

légimentő konzultánsi telefonos ügyeleti rendszerünk is jól vizsgázott, sok esetben nyújtott segítséget ill. szakmai támogatást a helyszíni ellátásban ill. a szekunder transzportok optimalizálásában.

Az egészségügyben általában jelentkező orvoshiány és elvándorlás a légimentést is érintette. Nehézségek árán, de tudtuk pótolni a hiányokat új orvosok, ápolók felvételével. A jövőben jelentős kockázatként jelentkezhet a szakemberhiány a légimentésben is. Sok függ attól, hogy a 2012-es évben az egészségügyi ágazatban végrehajtott béremelésnek milyen hatása lesz az elvándorlás megakadályozásában.

A repülésbiztonság szervezetünknel első számú prioritás, a repülésbiztonságot veszélyeztető repülési feladatot nem vállalunk. Az évenkénti szimulátoros pilótaképzés, a HEMS Crewmember és ACRM képzések mind a repülésbiztonságot szolgálják. Legfőbb repülésbiztonsági kockázatunk az alacsony repült óraszám marad.

A társaság gazdálkodása

A társaság állami tulajdonban lévő gazdasági társaság, melynek legfőbb bevételi forrása az állami támogatás. A 2012-es évet úgy kezdte a társaság, hogy mintegy 173 MFt tervezett költség fedezete nem állt rendelkezésre, mely összeg előteremtésére még az év elején az egészségügyért felelős államtitkár írásban ígéretet tett.

Az előző évben bevezetett takarékosági intézkedések mentén, de növekvő feladatszámmal dolgozott a társaság 2012-ben, ami a legjelentősebb költségelemet a helikopterbérleti díjat növelte. Ez önmagában még finanszírozható lett volna, de a forint gyengülése jelentősen megnövelte ezt az euróban jelentkező költséget. Az éves átlagos euróárfolyam minden forintnyi erősödése társaságunknál 4,5 MFt többletráfordításként jelentkezik.

Ezen tényezők eredményeként 14.834 eFt-os veszteséggel zárta az évet a társaság.

A társaság likviditása az év utolsó negyedében igen kritikus volt. December legvégén sikerült csak az EMMI-vel való szerződést kiegészíteni 127,8 MFt-tal. Ez az összeg is csak a következő év elején folyt be a társasághoz. Emiatt lett magas a szállítói tartozások illetve az egyéb követelések összege. A rossz likviditást mutatja, hogy a likviditási mutató az előző évi 2,46-ról 1,64-ra csökkent.

2012-ben a szükséges források előteremtésén túl humánpolitikai problémákat is meg kellett oldani.

Az egészségügyben általában jelentkező orvoshiány és elvándorlás a légimentést is érintette. Nehézségek árán, de tudtuk pótolni a hiányokat új orvosok, ápolók felvételével.

Kockázatok a jövőben

- A jövőben kockázatot jelent, a 2013. június 28-ra tervezett Uniós szabályozás bevezetése. Ennek értelmében a két AS 350 típusú helikopterünket le kell állítani, mert nem végezhetnek mentési feladatokat. Pillanatnyilag a gépek pótlására van törekvés, de kivitelezhető megoldás nem látszik.
- Ahogy az egészségügy más területein is, a légimentésben is egyre többen választják a külföldi munkát, az elvándorolt szakemberek pótlása egyre nehezebb.

- Továbbra is kockázati tényezőt jelent a pilóták életkora is, néhány éven belül mindnyájan nyugdíjba mennek, utánpótlás egyelőre nincs.

Stratégiai tervek

- A TIOP 2.2.1. B keretében négy új légibázis építése van tervbe véve: Szekszárd, Sárvár, Mályi, Hajdúsámson. Az építésnek 2013-ban el kell kezdődnie.
- Gondoskodnunk kell az esetleg kieső gépek pótlásáról.
- Tervezzük a pilótaképzés beindítását, az utánpótlás biztosítására.
- Elő kell készíteni a lehetséges megoldást a 2016-ban lejáró bérleti szerződés kiváltására.

Összességében 2012-ben a légimentés a gazdasági helyzetnek megfelelően látványos fejlesztésektől mentes, de stabil, jól működő és néhány területen fejlődést mutató évet zárt.

Budaörs, 2013. május 17.



A társaság vezetője

Magyar Légimentő
Nonprofit Kft.
2040 Budaörs, Légimentő út 8.