

# A Magyar Légimentő Nonprofit Kft.

## 2014. 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 2014-ben 7 légimentő bázison 7 mentőhelikopterrel végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Pécsen, Sármelléken és Balatonfüreden.

A bázisokon 5 db EC-135 és 2014. október 28-ig 2 db AS 350 típusú mentőhelikopterrel folytat ügyleti tevékenységet a társaság. Az EC-135 típusú helikoptereket a HeliAir GmbH nevű osztrák cégtől bérlő egy 10 éves szolgáltatási szerződés keretében a társaság, mely cég a karbantartást is végzi. Az állami tulajdonú, OMSZ vagyongazdálkodásában levő 2 db AS 350 helikopter használatba a Kft-nek volt átadva, a társaság tartotta őket üzemben és végezte karbantartásukat. 2014. október 28-tól azonban ez a típus már nem vehet részt a mentőrepülésben, ezért ezek pótlására közbeszerzési pályázat lett kiírva, melyet szintén a HeliAir GmbH nyert meg. Így a 2014. év utolsó 2 hónapjában 7 db EC-135 típusú helikopter végezte a mentést.

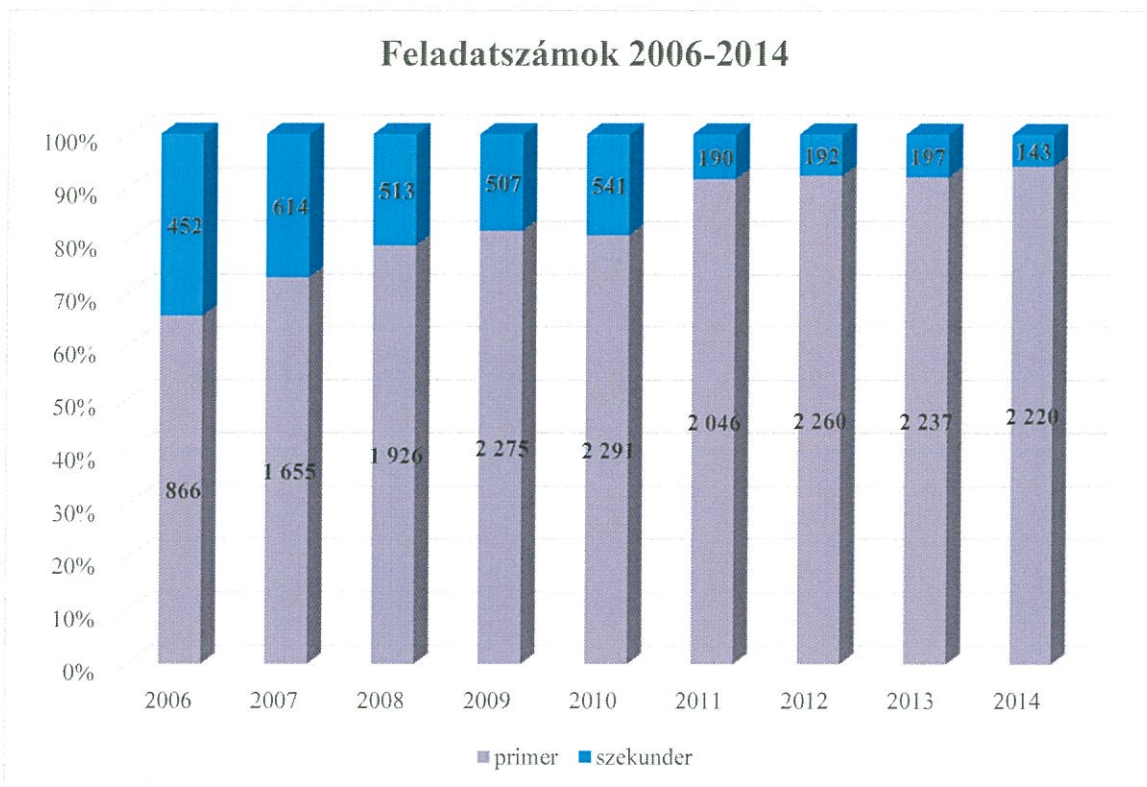
2014-ben a társaságnak tartalékhelikopter hiányában az alapfeladatra kellett összpontosítania. Üzleti célú betegszállítást nem is végeztünk 2014-ben. Vállalkozási jelleggel a társaság a betegszállításon kívül rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóorséget, valamint külső megrendelő számára oktatást végzett. A vállalkozási tevékenység bevétele a társaság összbevételéhez képest elenyésző, mindössze 1,18%-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 az elmúlt két évben enyhén emelkedett, azonban a 2010-ben elvégzett mentési feladatok számától még mindig némileg elmarad.

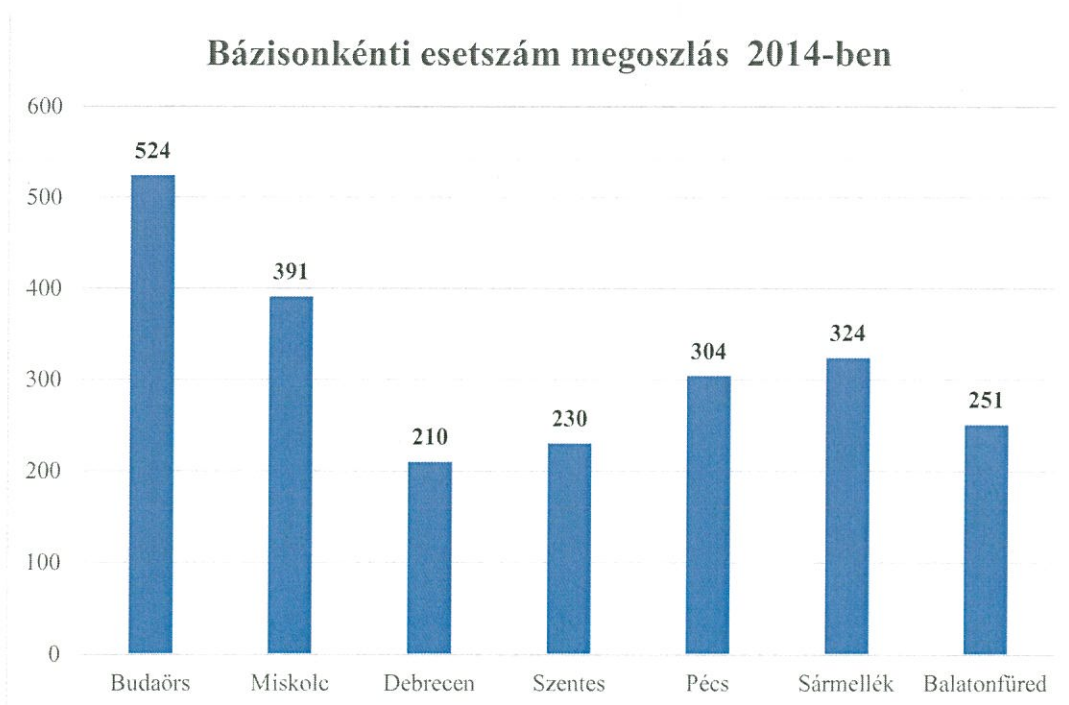
Ma Magyarországon, az üzemelő MOK egységek mellett, gyakorlatilag legmagasabb kompetenciájú mentőerőt, 100%-ban orvos és magas szintű orvostechnika, helyszínre jutását biztosítani tudó szervezet a Magyar Légimentő Nonprofit Kft. A magas szintű szakmai ellátás és a rövid transzport idő, több időablakhoz 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 ügyleti 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.

2014-ben mentőhelikoptereink **2.364 feladatot** láttak el, ami az előző évhez képest nem releváns **2,87%-os csökkenést** mutat. A feladataink több mint 93,95%-a primer mentési feladat (2.220), míg 6,05% volt (143) a kórházak közötti, úgynevezett szekunder transzportok száma. Ez utóbbi száma az előző évekhez képest továbbra is optimális szintet mutat, mivel ezen szekunder transzportokat minden

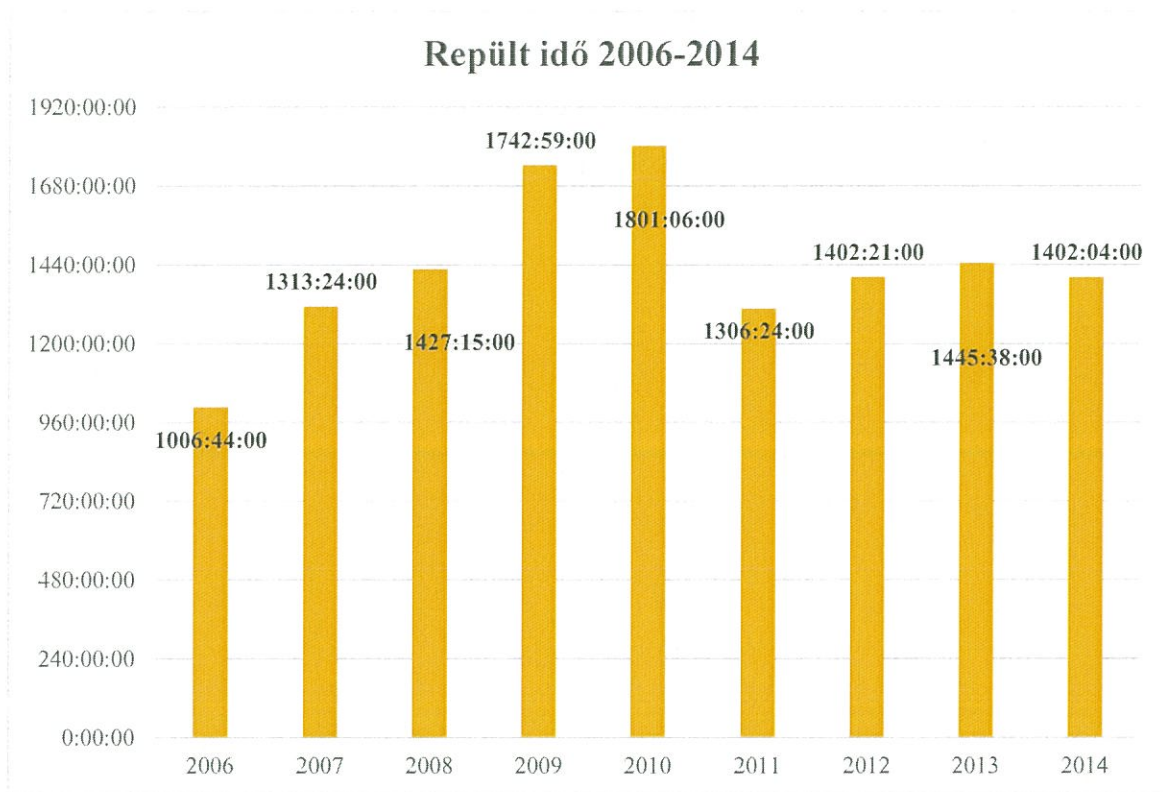
esetben haszon-rizikó analízis előzte meg, így csak azon esetek helikopteres transzportjára került sor, ahol abból valóban nyeresége származott a betegnek/sérültnek.



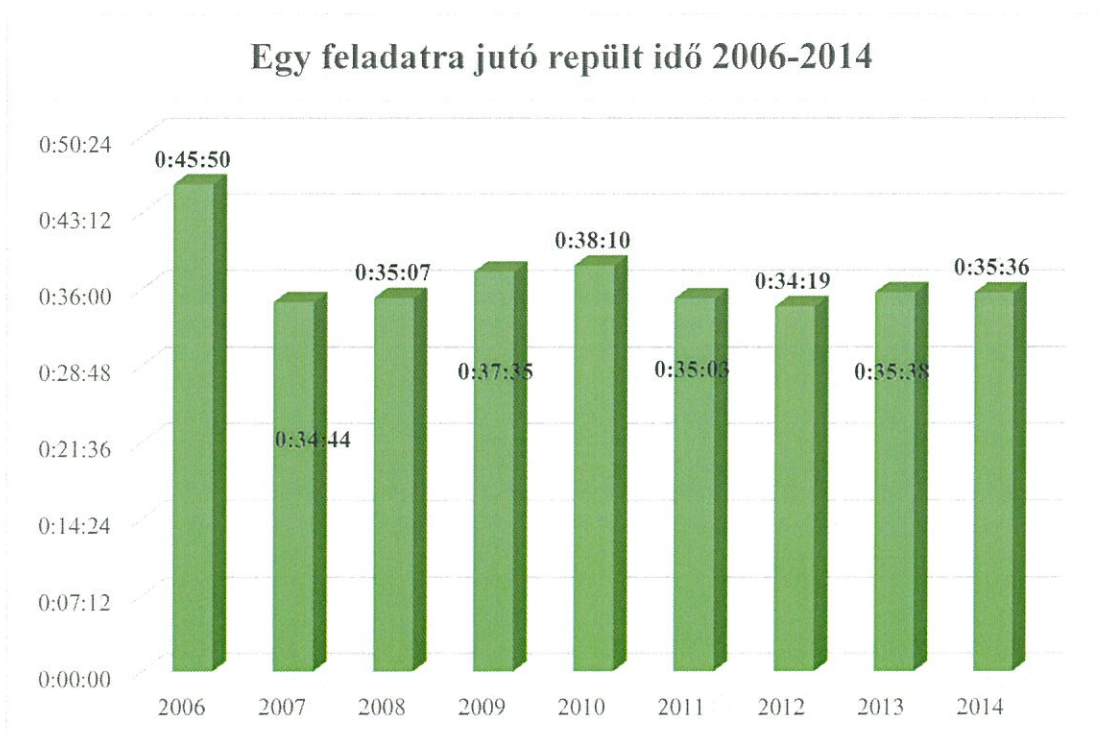
A feladatok bázisonkénti megoszlása az előző évekhez hasonlóan alakult 2014-ben is.



A hét bázison a 7 helikopter által teljesített 2014-es repült idő 1402 óra és 04 perc volt, ez 3,01%-kal kevesebb mint a 2014. évi adat. Ez egy részről a feladatok 2,87%-os csökkenésének a következménye, másrészről javult az egy feladatra jutó repült idő.



Az egy feladatra jutó repült idő pedig 35,6 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/sérülthez 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 továbbra is több megkeresés érkezett 2014-ben is amiatt, hogy egy-egy helyszínrre 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 (stroke, szívinfarktus, újraélesztés, kritikus gyermek) 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 2012-2013-as években 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 2014-es évet úgy kezdte a társaság, hogy komoly likviditási problémái voltak, a NAV inkasszót nyújtott be az ÁFA nem fizetése miatt. A légi jármű bérléssel kapcsolatos EMMI támogatási szerződés megkötése után azonban megoldódtak a finanszírozási problémák. Az évvége felé azonban ismét jelentkezett a korábbi évekhez hasonlóan a működési költségek fedezetének hiánya, amit többször

is jeleztünk az EMMI felé, aki a támogatási szerződés kiegészítésével újabb 235 MFt-ot nyújtott társaságunknak az év végén.

A likviditási problémák elhárulása után a társaság 4.768 eFt-nyi nyereséggel zárta a társaság a 2014-es évet. Ezen belül a közhasznú eredmény -2.323 eFt, míg a vállalkozási eredmény 7.091 eFt.

A közhasznú tevékenységen kívül a társaságnak vállalkozási tevékenysége is van, mely azonban soha nem élvezhet elsőbbséget a közhasznú tevékenységgel szemben.

2014-ben a vállalkozási bevétele összege **30.070 eFt**. Ezen bevétel az alábbi tevékenységből keletkezett:

mozgóórség	21.730 eFt
RSI konzultáció	8.534 eFt
egyéb	105 eFt

A társaság vállalkozási bevétele 2014-ben az előző évi hasonló bevételnél 51,11 %-kal magasabb. Ennek a fő oka, hogy 2014. februárjától az OMSZ megbízásából társaságunk nyújtja az RSI eljáráshoz szükséges telefonos konzultációs rendszer üzemeltetését.

Fontos változás volt a társaság gazdálkodásában, hogy a repülés szakmai téren bevezetett uniós szabályozás miatt a két állami tulajdonú AS350 típusú helikopterünk 2014. október 28-tól már mentőhelikopterként nem üzemeltethető. Ezen két gép kiváltására társaságunk közbeszerzési pályázatot írt ki két, az uniós előírásoknak megfelelő helikopter 2016. márciusáig történő bérletére. A pályázatot ugyanaz az osztrák cég, a Helikopter AirTransport GmbH nyerte meg, amely 2006 óta 5 helikoptert ad bérbe társaságunknak. A két új szintén EC-135 típusú helikopter 2014. október 29-én állt szolgálatba Szentesen és Debrecenben. A 2 új gép bérletére kötött szerződés összességében számunkra kedvezőbb pénzügyi szempontból, mint a korábbi 5 gépre szóló bérleti szerződés.

Az előző év vesztesége miatt a saját tőke is negatív lett, emiatt szükségessé vált 28.000 eFt értékben tőkemelés, melyet a tulajdonos MNV Zrt. 2014. november 13-án határozott el, és rá egy hónapra át is utalta a tőkeemelés összegét. A törzstőke emelés összege 100 eFt, míg a jegyzési érték és a névérték különbözete véglegesen átadott eszközként 27.900 eFt összegben tőketartalékba került.

2014-ban 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. A másik probléma a pilóták magas átlagéletkora, mivel 60 éves kor felett már nem repülhetnek. Hamarosan egyre több pilótánk éri el ezt a kort, és gondot okoz az utánpótlás.

### **Kockázatok a jövőben**

- A legjelentősebb kockázat, az hogy a jelenleg bérelt 7 helikopter bérleti szerződése 2016. márciusában lejár. Ennek a helyzetnek megoldására már többször kértünk megoldási javaslatot az illetékes minisztériumtól, de eddig még nem érkezett semmilyen visszajelzés.
- 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.

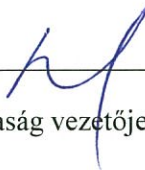
## Stratégiai tervek

- A TIOP 2.2.1. B keretében négy új légbázis építése van tervbe véve: Szekszárd, Sárvár, Mályi, Hajdúsámson. Az építésnek 2014-ben el kell kezdődnie.
- Tervezzük a pilótaképzés beindítását, az utánpótlás biztosítására.
- Elő kell készíteni a lehetséges megoldást a 2016-ban lejáró bérleti szerződés kiváltására.

## Összegzés

Összességében 2014-ben a légimentés a kedvezőtlen gazdasági helyzetnek megfelelően látványos fejlesztésektől mentes, de a mentési munkát tekintve stabil évet zárt. Ugyanakkor a likviditási problémák miatt a társaság az összes tartalékát felélte.

Budaörs, 2015. május 4.

  
A társaság vezetője

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