

A Magyar Légimentő Nonprofit Kft.

2015. 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, légi járműveinek üzemeltetése, karbantartása.

A társaság 2015-ben 7 légimentő bázison 7 mentőhelikopterrel végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Pécsen, Sármelléken és Balatonfüreden.

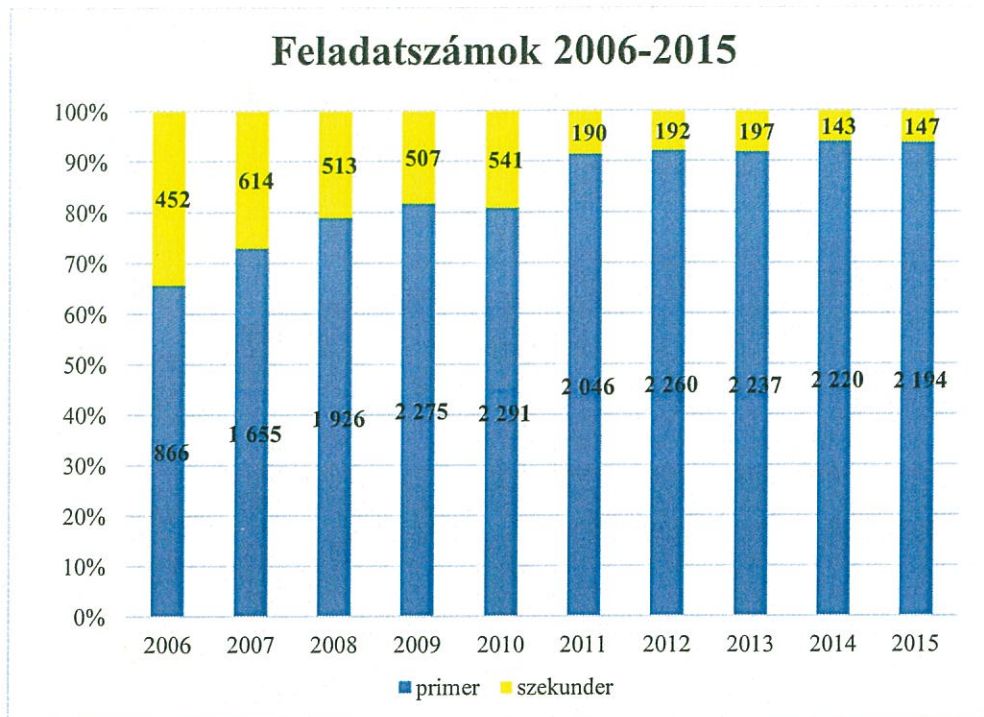
A bázisokon 7 db EC-135 típusú mentőhelikopterrel folytat ügyeleti tevékenységet a társaság. Az EC-135 típusú helikoptereket a Helair GmbH nevű osztrák cégtől bérlő a társaság, mely cég a karbantartást is végzi.

2015-ben a társaságnak mindössze 2 esetben végeztünk 2015-ben. Vállalkozási jelleggel a társaság a betegszállításon kívül rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóórséget, valamint külső megrendelő számára oktatást végzett. A vállalkozási tevékenység bevétele a társaság összbevételéhez képest elenyésző, mindössze 1,28%-át érte el.

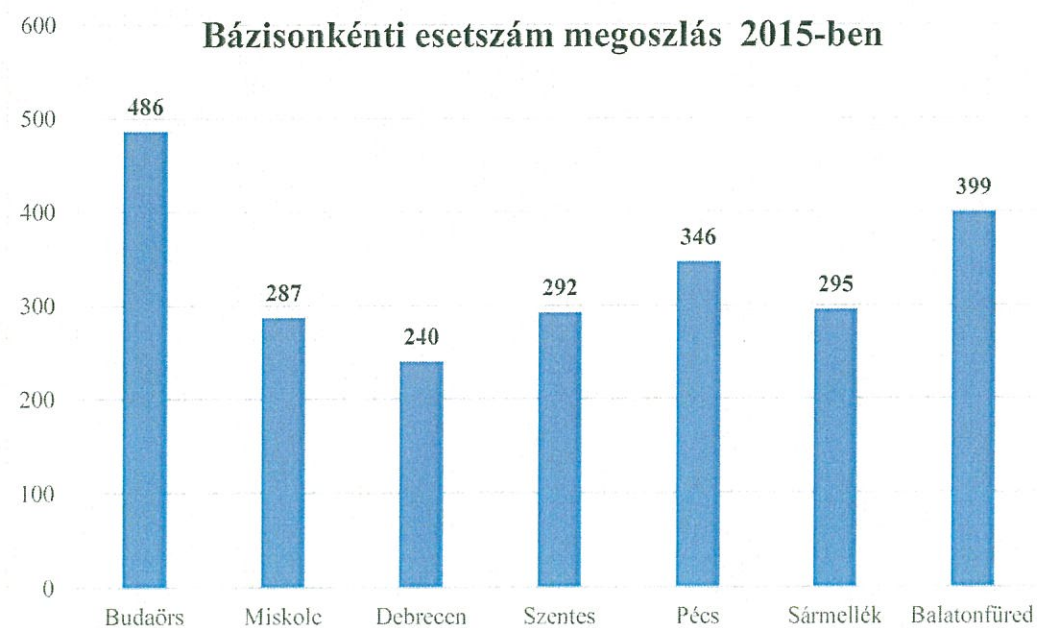
A légimentés hatékonyságát viszonylag egyszerűen, kevés indikátor figyelembevételével lehet értékelni. Ezek közül a legfontosabb az abszolút mértékben ellátott feladatszám, mely a földi mentés kiegészítéseként kerül elvégzésre. A 2011-ben optimalizált helikopter riasztási protokollnak köszönhetően, a másodlagos feladataink, szekunder transzportjaink, a racionalizált elbírálási kritériumok mentén jelentősen csökkentek. Ezek mellett a mentési feladatok száma a 2011-es évhez képest az elmúlt négy évben enyhén emelkedett, azonban a 2010-ben elvégzett mentési feladatok számától még mindig jelentősen (17,33 %) elmarad.

Ma Magyarországon, az üzemelő MOK egységek mellett, gyakorlatilag legmagasabb kompetenciájú mentőerőt, 100%-ban orvos és magas szintű orvostechnika, helyszínrre 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.

2015-ben mentőhelikoptereink **2.341 feladatot** láttak el, ami az előző évhez képest nem releváns **0,931%-os csökkenést** mutat. A feladataink több mint 93,72%-a primer mentési feladat (2.194), míg 6,38% volt (147) 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 2015-ben is.

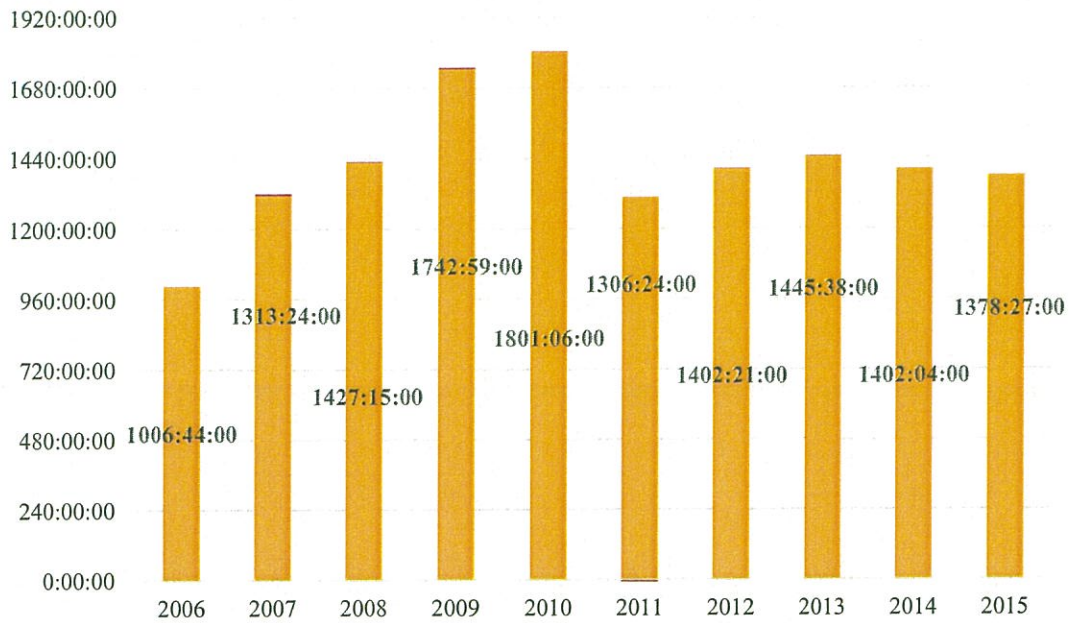


A feladatok bázisonkénti megoszlása az előző évekhez hasonlóan alakult 2015-ben is.



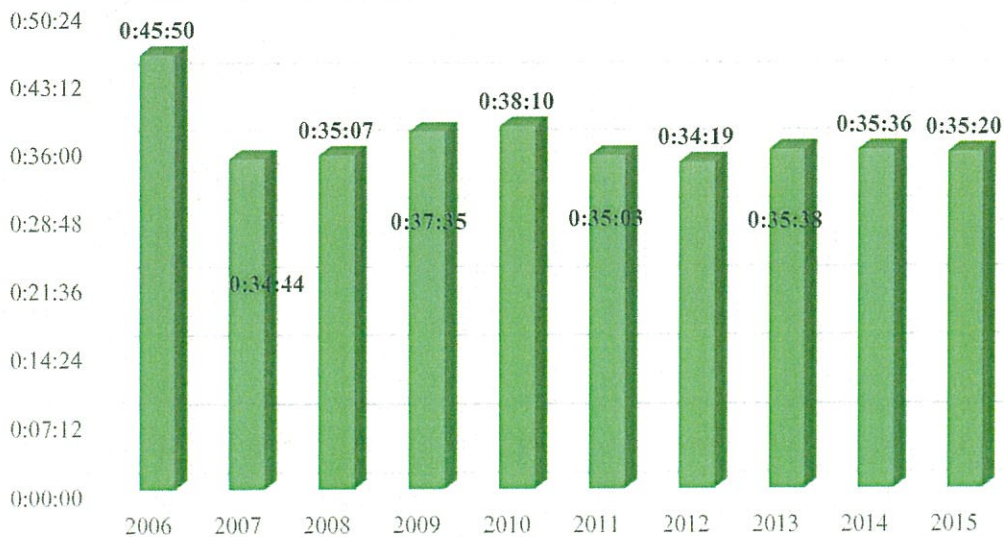
A hét bázison a 7 helikopter által teljesített 2015. évi repült idő 1378 óra és 27 perc volt, ez 1,68%-kal kevesebb, mint a 2014. évi adat. Ez egy részről a feladatok 0,93%-os csökkenésének a következménye, másrésztől javult az egy feladatra jutó repült idő.

Repült idő 2006-2015



Az egy feladatra jutó repült idő pedig 35,33 perc volt, mely kifejezetten kedvezőnek mondható. Ez az egyik legfontosabb mérőszámunk.

Egy feladatra jutó repült idő 2006-2015



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 2015-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 (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 2015-ös évet úgy kezdte a társaság, hogy komoly likviditási problémái voltak, a legfontosabb partnerének, a helikopterek bérbeadójának négy havi bérleti díjjal tartozott. A légi jármű bérléssel kapcsolatos EMMI támogatási szerződés megkötése után azonban megoldódtak a finanszírozási problémák.

A likviditási problémák elhárulása után a társaság 71.292 eFt-nyi nyereséggel zárta a társaság a 2015-es évet. Ezen belül a közhasznú eredmény 63.503 eFt, míg a vállalkezási eredmény 7.789 eFt.

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

2015-ben a vállalkezási bevétele összege **40.124 eFt**. Ezen bevétel az alábbi tevékenységekből származott:

RSI konzultáció	21.308 eFt
mozgóórség	16.526 eFt
betegszállítás	2.080 eFt
oktatás	160 eFt
egyéb	50 eFt

A társaság vállalkezási bevétele 2015-ben az előző évi hasonló bevételnél 32,11 %-kal magasabb. Ennek a fő oka, hogy a 2014. februárja óta az OMSZ megbízásából társaságunk által nyújtott RSI eljáráshoz szükséges telefonos konzultációs rendszer üzemeltetéséért fizetett díját a felek 2015-ben jelentősen megemelték, mely már fedezi a társaság költségeit.

Finanszírozás szempontjából ez volt az első olyan év a társaság eddigi működése során, amikor elegendő forrás állt rendelkezésre egész évben a zavartalan légimentés biztosítására.

2015-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 lejárt. Ennek a helyzetnek megoldására 2015 őszén közbeszerzést írtunk ki 7 db helikopter bérletére, mely eljárást azonban 2016. elején vissza kellett vonnia társaságunknak. A 2016. márciusában lejárt szerződéseket egy-egy évvel sikerült meghosszabbítani, de 2016-ban új közbeszerzési eljárást kell kiírni a mentőhelikopterek hosszú távú biztosításának érdekében.
- 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 építések előkészítésére a társaság mindent megtett. A forrás biztosításának

bizonytalansága miatt azonban egyelőre nem lehet tudni, mikor valósulhatnak meg ezek a beruházások.

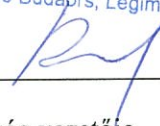
- Tervezzük a pilótaképzés beindítását, az utánpótlás biztosítására.
- Elő kell készíteni a lehetséges megoldást a 2017-ben lejáró bérleti szerződés kiváltására.

Összegzés

Összességében 2015-ben a légimentés látványos fejlesztésektől mentes, de a mentési munkát tekintve stabil évet zárt. Ez volt az első év a társaság működése során, hogy a zavartalan mentési munkához elengedhetetlen finanszírozás rendelkezésre állt.

Budaörs, 2016. május 23.

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



A társaság vezetője