

A Magyar Légimentő Nonprofit Kft.

2017. 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 2017-ben 7 légimentő bázison 7 mentőhelikopterrel végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Pécsen, Sármelléken és Balatonfüreden.

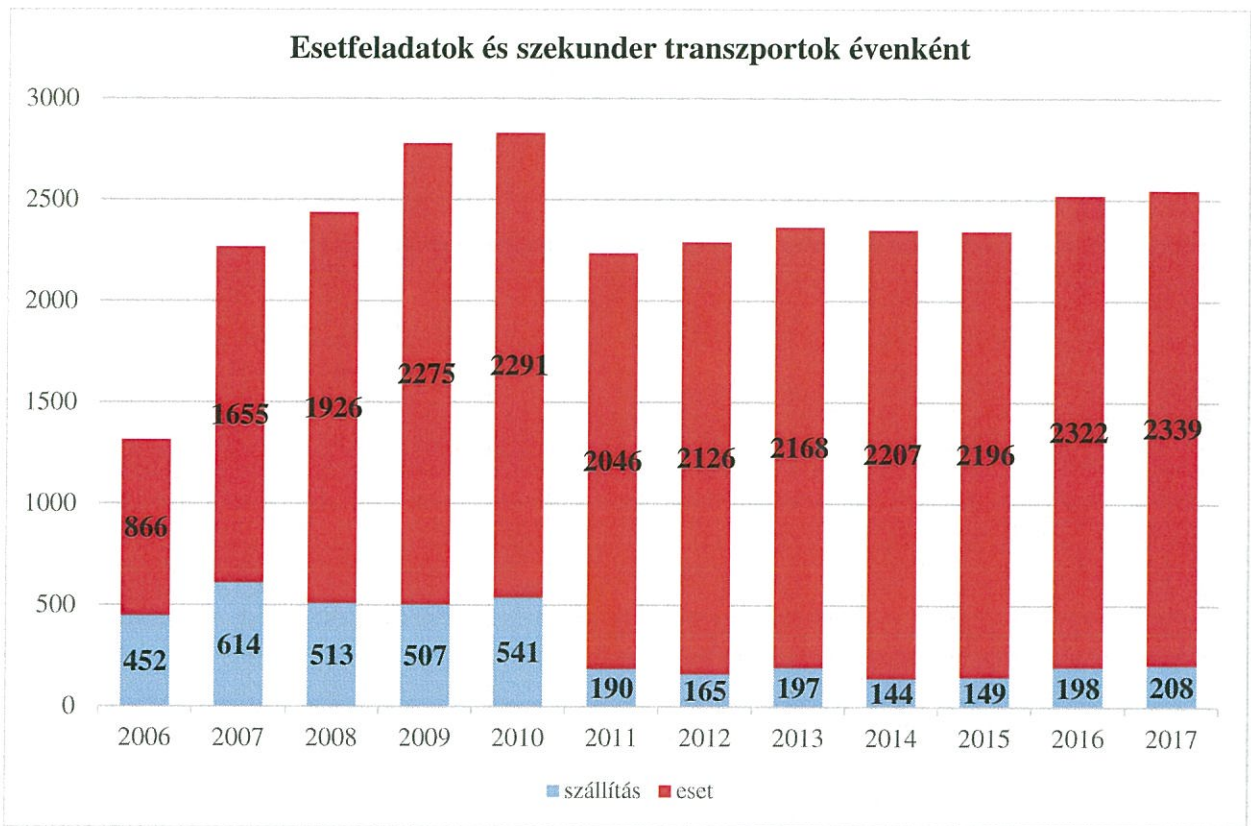
A bázisokon 7 db EC-135 típusú mentőhelikopterrel folytat ügyleti tevékenységet a társaság. Az EC-135 típusú helikoptereket a Heliair GmbH nevű osztrák cégtől bérlő a társaság, mely cég a karbantartást is végzi.

2017-ben vállalkozási jelleggel a társaság rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóorséget, valamint külső megrendelő számára oktatást, helikopter karbantartás végzett, továbbá az OMSZ részére RSI konzultációs szolgáltatást nyújtott. A vállalkozási tevékenység bevétele a társaság összbevételéhez képest elenyésző, mindössze 3,76%-át érte el.

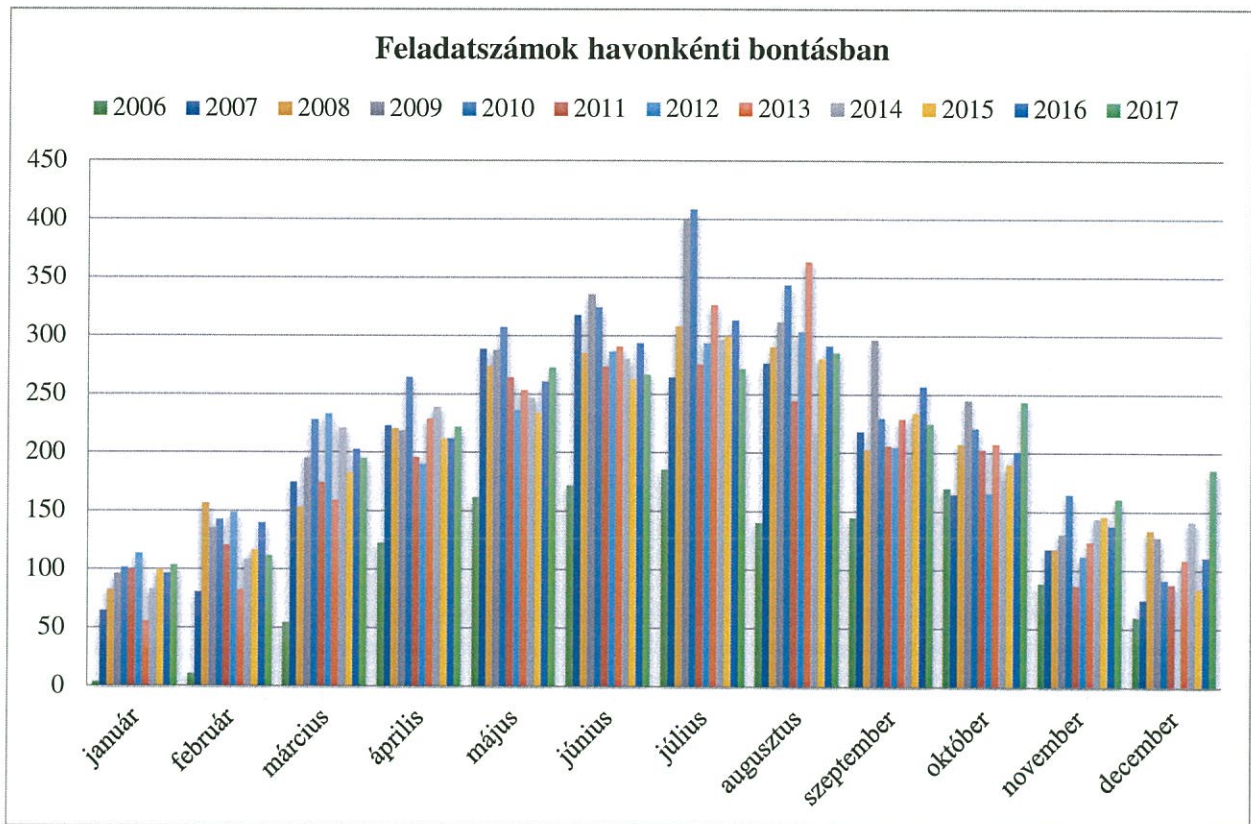
A légimentés hatékonyságát viszonylag egyszerűen, kevés indikátor figyelembevételével lehet értékelni. Ezek közül a legfontosabb az abszolút mértékben ellátott feladatszám, mely a földi mentés kiegészítéseként kerül elvégzésre. A 2011-ben optimalizált helikopter riasztási protokollnak köszönhetően, a másodlagos feladataink, szekunder transzportjaink, a racionalizált elbírálási kritériumok mentén jelentősen csökkentek. Ezek mellett a mentési feladatok száma a 2011-es évhez képest az elmúlt 7 évben enyhén emelkedett, azonban a 2010-ben elvégzett mentési feladatok számától még mindig jelentősen (10,06 %) 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 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.

2017-ben mentőhelikoptereink **2.547 feladatot** láttak el, ami az előző évhez képest 1,07%-os növekedést mutat. A feladataink 91,83%-a primer mentési feladat (2.339), míg 8,17% volt (208) 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.

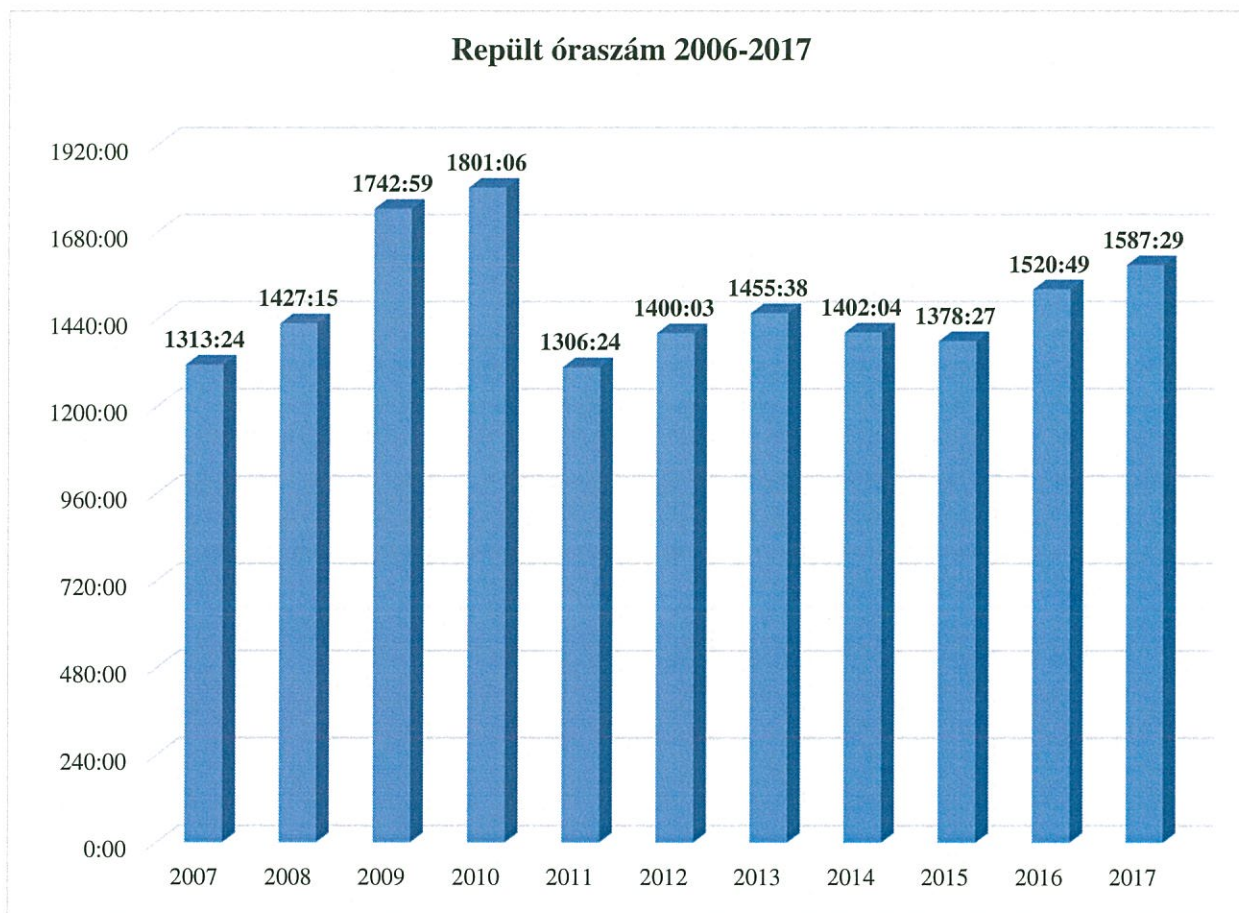


1. ábra



2. ábra

2017-ben a 7 darab helikopter összesen 1.642 óra 36 percet repült, melyből 1.587 óra 29 perc volt a közvetlenül a mentésben eltöltött repült idő. A fennmaradó repült idő a helikopterek karbantartásához illetve az ellenőrző repülésekhez kapcsolódik. 2017-ben a 4,63 %-kal volt több az összes repült idő az előző évhez képest. A mentőrepülések esetén 4,4%-kal volt magasabb a repült idő.



3. ábra

A fel-leszállások aránya a tavalyi évhez képest releváns eltérést nem mutat. Az **egy feladatra jutó repült idő** pedig **37,39 perc** volt, ami 3,23%-kal magasabb az előző évinél, de továbbra is kedvezőnek mondható. 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 több megkeresés érkezett 2017-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, majd 2016. szeptemberében 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 2017-es évet ismét 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 76.463 eFt-nyi nyereséggel zárta a társaság a 2017-es évet. Ezen belül a közhasznú eredmény 60.176 eFt, míg a vállalkozási eredmény 16.287 eFt.

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

2017-ben a vállalkozási bevétele összege 127.381 eFt. Ezen bevétel az alábbi tevékenységekből származott:

RSI konzultáció	20.440 eFt
Mozgóórség	28.738 eFt
Betegszállítás	2.623 eFt
Helikopter alkatrész beszerzés és karbantartás	74.790 eFt
Bérbeadás	480 eFt
Oktatás	260 eFt
Egyéb	50 eFt

A vállalkozási bevétel 92,67 %-kal volt magasabb az előző évinél. Ennek a fő oka, hogy az OMSZ megbízásából társaságunk által nyújtott RSI eljáráshoz szükséges telefonos konzultációs rendszer üzemeltetésén és a különböző rendezvények egészségügyi biztosításán kívül 3 betegszállítás is történt. A legjelentősebb bevételnövekedést azonban a Magyar Honvédség tulajdonában lévő AS350 helikoptereknek számára történt alkatrész beszerzés és karbantartás okozta.

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

2017-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.

A másik probléma a pilóták magas átlagéletkora, mivel a 60 év felettiak elvileg már nem repülhetnek egypilótás üzemmódban. 2018 elején a társaság ugyan jóváhagyást kapott az EASA-tól a 60 éves életkort elért pilóták parancsnoki foglalkoztatására eseti jelleggel, de egyelőre csak 2021-ig. Hamarosan egyre több pilótánk éri el ezt a kort, és gondot okoz az utánpótlás.

Kockázatok a jövőben

- A legjelentősebb kockázat a társaság jövőjét illetően a 1217/2018 (IV.20) számú A légimentési képesség fejlesztéséről szóló kormányrendelet, mely arról rendelkezik, hogy a Rendőrségnek kell biztosítani a biztonságos, folyamatos és hatékony légimentés érdekében az ehhez szükséges technikai feltételeket (helikopter, pilóta, műszaki személyzet).
- Ami biztos, hogy a Rendőrség 2018. április végén megkötött egy 9 db mentőhelikopter beszerzéséről szóló szerződést.
- A társaság hivatalosan semmilyen egyéb információval nem rendelkezik, így arról sem, hogy pontosan mikor fognak a légimentésbe beállni az új helikopterek, mikor kell intézkedni a jelenleg érvényes helikopterbérleti szerződések felmondásáról. Az 5 helikopter bérlésére vonatkozó szerződést 90 napra lehet felmondani, míg a 2 gép bérleti szerződése határozott időre, 2019. március 31-ig szól, de közös megegyezéssel felmondható.
- Arról sincs hivatalos információnk, hogy a légimentés a jelenlegi formában fog-e tovább működni.

- Ahogy az egészségügy más területein is, a légimentésben is egyre többen választják a külföldi munkát, az elvándorolt szakemberek pótlása egyre nehezebb.
- További kockázati tényező a pilóták életkora is, néhány éven belül mindnyájan nyugdíjba mennek, utánpótlás egyelőre nincs.
- Kockázatot jelent az ügyeleti idő alatti riasztás és igénybevétel fluktuálása, ami bázisonként és évszakonként is eltérő. Az egyes helyeken és időszakokban tapasztalt alacsony esetszám miatti gyakorlathiány jelenleg még kezelhető mértékű, de további repült óra/igénybevétel csökkenést a repülésbiztonsági kockázatok növekedése nélkül a rendszer már nem visel el. Természetesen ez a helyzet a HEMS-ben résztvevő minden munkavállalói csoportot hátrányosan érint.

Stratégiai tervek

- Ameddig nem ismert, hogy a Rendőrség milyen formában kívánja működtetni a légimentést, azt feltételezzük, hogy minden az eddigi keretek között folytatódik, vagyis az új helikoptereket a társaság fogja üzemeltetni.
- 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.

Összegzés

Összességében 2017-ben a légimentés látványos fejlesztésektől mentes, de a mentési munkát tekintve stabil évet zárt. Ez volt a második olyan év a társaság működése során, hogy a zavartalan mentési munkához elengedhetetlen finanszírozás rendelkezésre állt.

Budaörs, 2018. május 17.

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

A társaság vezetője