

A Magyar Légimentő Nonprofit Kft.

2019. 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 2019-ben 7 légimentő bázison 7 mentőhelikopterrel végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Pécsen, Sármelléken és Balatonfüreden.

A szentesi és a budaörsi bázis már a társaság beruházásában készült 2009 és 2010-ben, melyhez jelentős társadalmi támogatást kapott a cég különböző önkormányzatoktól, vállalkozásoktól és magánszemélyektől. Ez a két bázis a kor legmodernebb tervei alapján készült el, rendelkezésre áll benne minden olyan rendszer, ami a napi működéshez szükséges. Rendelkezik saját fénytechnikával, ami megkönnyíti az éjszakai hazatérést. A munkakörülmények hasonló színvonalúak a balatonfüredi légimentő bázison is, ami az OMSZ balatonfüredi mentőállomásán helyezkedik el.

A sármelléki, a pécsi és a debreceni bázisok nemzetközi repülőtereken, a miskolci pedig a helyi önkormányzat repülőterén üzemel. Ezeken a bázisokon a saját bázisokhoz képest jóval mostohább körülmények között kell munkatársainknak szolgálatot teljesíteniük. Egyéb lehetőségek híján a bázis dolgozói maguk próbálják munkakörülményeiket a bázison kissé kedvezőbbé tenni, a kisebb belső átalakítások, karbantartások, állagmegóvások évente rendszeresen megtörténnek.

2010 óta húzódik ezen bázisok helyettesítése új saját bázisok építésével, melyek a szentesi és budaörsi mintára készülnek. Érvényes építési engedéllyel rendelkezik a társaság, ám állami finanszírozás hiányában önerőből nem tudja ezeket a beruházásokat megvalósítani.

Valamennyi légimentő bázisunk V. osztályú repülőterként üzemel. A szentesi, budaörsi és balatonfüredi bázison saját üzemanyagkút is működik, míg a többi bázison a helikopterek tankolását az adott reptér szolgálja ki.

A légimentőbázisokon EC-135 típusú mentőhelikopterrel folytat ügyleti tevékenységet a társaság. 2006 óta az EC-135 típusú helikoptereket a Heliair GmbH nevű osztrák cégtől bérelte a társaság, mely cég a karbantartást is végezte.

A 2018-ban a Magyar Állam által Norvégiából vásárolt 9 darab mentőhelikopter 2019. év során fokozatosan került a légimentés céljára átadásra.

A 2014-ben az osztrák Helikopter Air Transport GmbH-val 2 db mentőhelikopter operatív lízingjére kötött, majd többször meghosszabbított szerződés 2019. március 31-én járt le. Ezek a gépek korábban Debrecenben és Szentesen teljesítettek szolgálatot, ezért erre a két bázisra kerültek először magyar tulajdonú mentőhelikopterek.

Az év során fokozatosan folyt a többi új beszerzésű helikopter karbantartása, hogy alkalmasak legyenek a mentőrepülésre. Ez a vártnál hosszabb időt vett igénybe, ezért csak 2019. november végén történt meg 2, majd december 28-án további 3 mentőhelikopter üzembeállítása. November végén a miskolci és a pécsi bázison történt meg a gépcsere, és kerültek visszaadásra a tulajdonos részére a bérelt osztrák helikopterek. December végén pedig a maradék 3 bázison, Budaörsön, Balatonfüreden és Sármelléken is megtörtént a gépcsere. 2019. december 28. óta már csak magyar tulajdonú helikopterek vesznek részt a magyarországi légimentésben.

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 2013-ban optimalizált helikopter riasztási protokollnak köszönhetően, a primer - mentési feladatok száma közel változatlan mutatók mellett, optimálisnak mondható, ezek mellett a szekunder transzportjaink, a tovább racionalizált elbírálási kritériumok mentén szintén optimális szintre kerültek, az előző évhez képest jelentős változást nem tapasztaltunk.

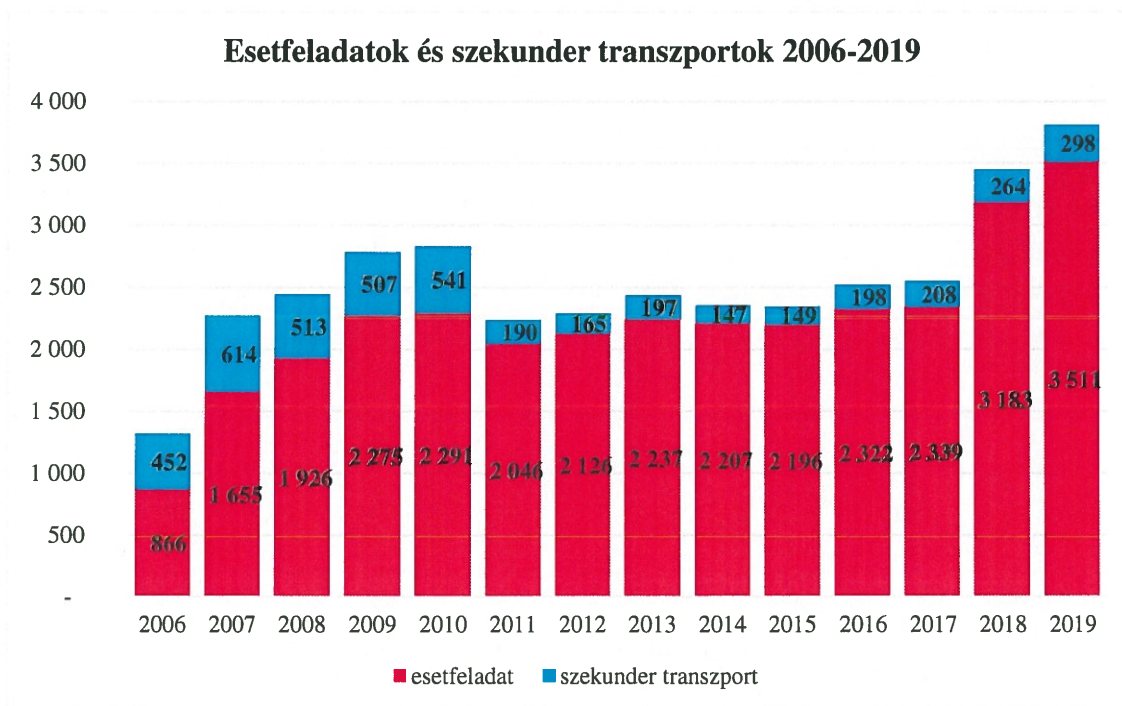
Ma Magyarországon, az üzemelő MOK egységek mellett, gyakorlatilag legmagasabb kompetenciájú mentőerőt, 100%-ban orvos és magas szintű orvostechnika, helyszínre jutását biztosítani tudó szervezet a Magyar Légimentő Nonprofit Kft. A magas szintű szakmai ellátás és a rövid transzport idő, több időablakhoz köthető kórfolyamat esetén vitathatatlan előnyökkel bír és így várható egészségnyereség biztosítható. A hasonló feladatok számának racionalizált növelése ezért is az egyik legfontosabb célunk, hiszen helikoptereink naponta ügyleti idejük alatt kb. 1-1,5 millió lakosra „vigyáznak”.

2019-ben mentőhelikoptereink **3.809 esetet** láttak el, melyből 3.511 volt a primer esetek és 298 a szállítások száma.

2019-ben a feladatszámoknál a korábbi évek növekedési trendje megmaradt, az összes feladatszám **10,5 %-kal nőtt**. Ezen belül a primer feladatoknál 10,3%-kal több feladatot láttunk el. A szállítások száma pedig 12,87%-kal nőtt. Az elmúlt években tapasztalt kedvező primer/szekunder arány változatlan, az összes riasztás kevesebb, mint 8 %-a szekunder transzport.

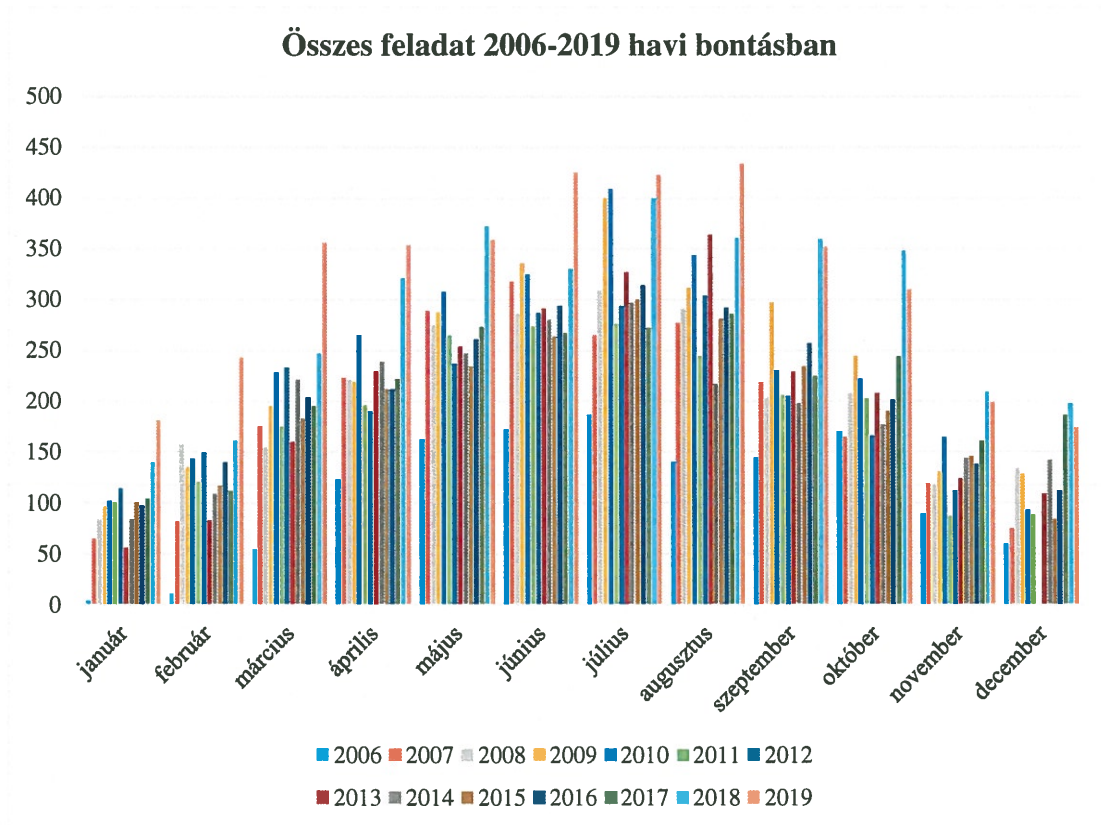
Az 1. ábra a 2006-2019 közötti időszak feladatszámait mutatja.





1. ábra

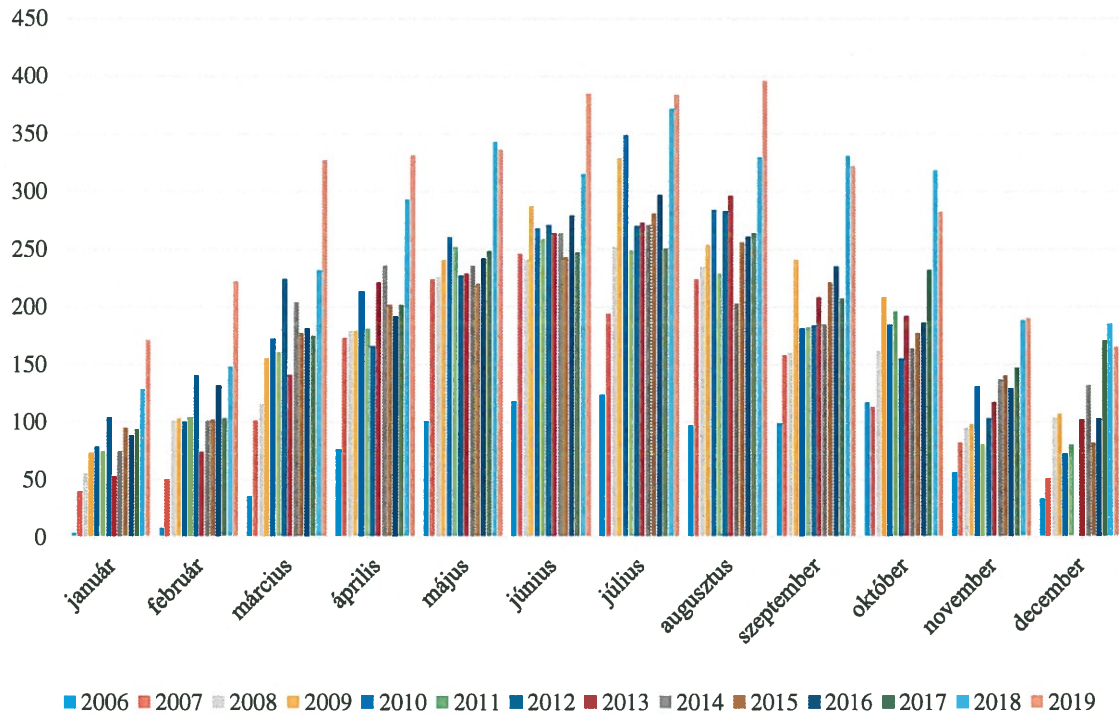
A 2. ábra a magyar légimentés összes feladainak számát, a 3. ábra a primer feladatszámainak, míg a 4. ábra a szekunder transzportok havi eloszlását szemlélteti.



2. ábra

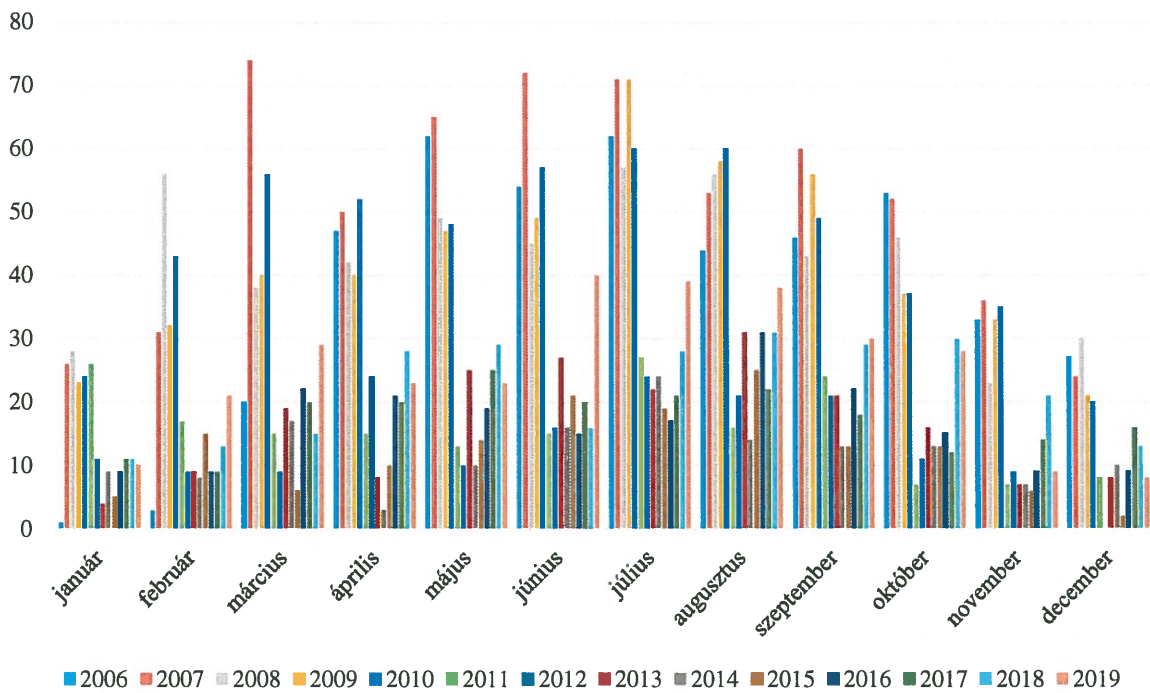


Esetfeladatok 2006-2019 havi bontásban



3. ábra

Szekunder transzportok 2006-2019 havi bontásban

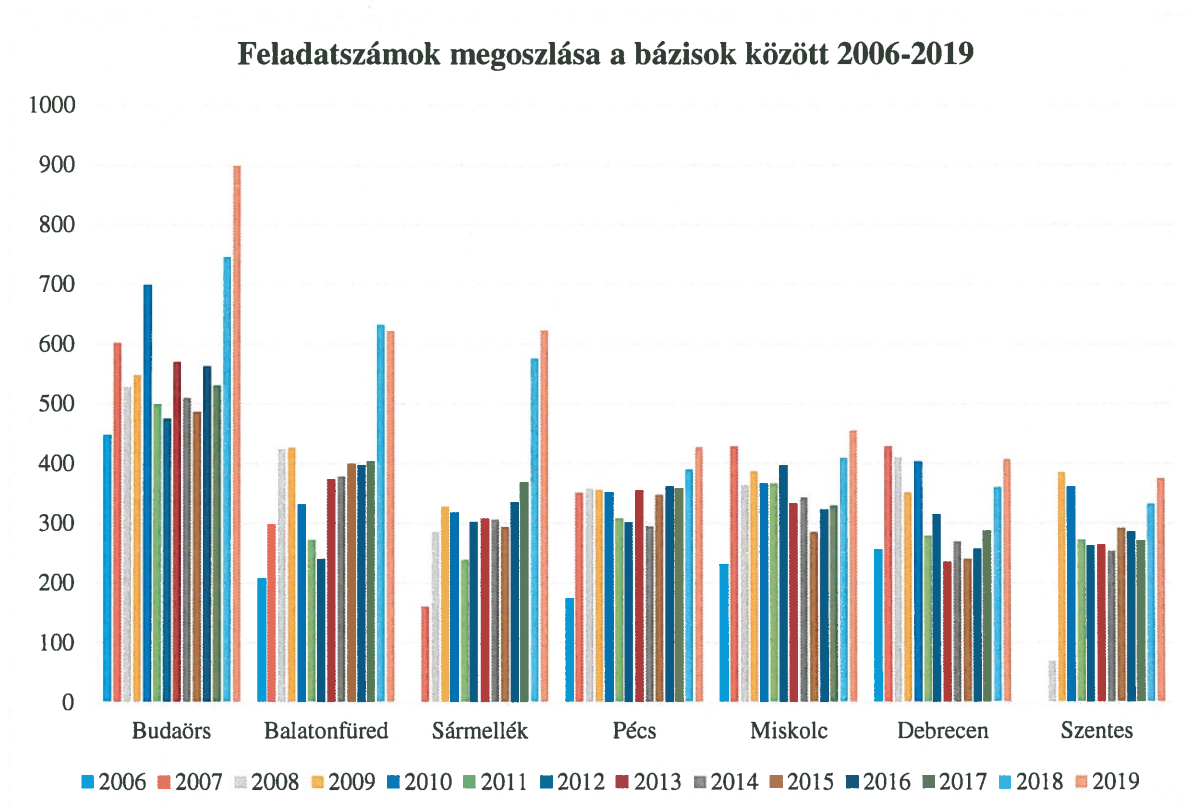


4. ábra



Fontos látni, hogy a Kft-nek közvetlen hatása a feladatszámra, és így a repült időre sincs. Minden feladatot elvégzünk, amit az irányító csoportok felénk továbbítanak. A magasabb repült óraszám azt mutatja, hogy **a társaság képes még több feladatot ellátni, mint amennyi esetben a korábbi években riasztották**. Különösen igaz ez négy régióban (Szentes, Debrecen, Miskolc, Pécs), ahol még mindig messze nincs kihasználva a mentőhelikopterek mentési képessége.

Az 5. ábra szemlélteti a feladatok megoszlását az egyes bázisok között.



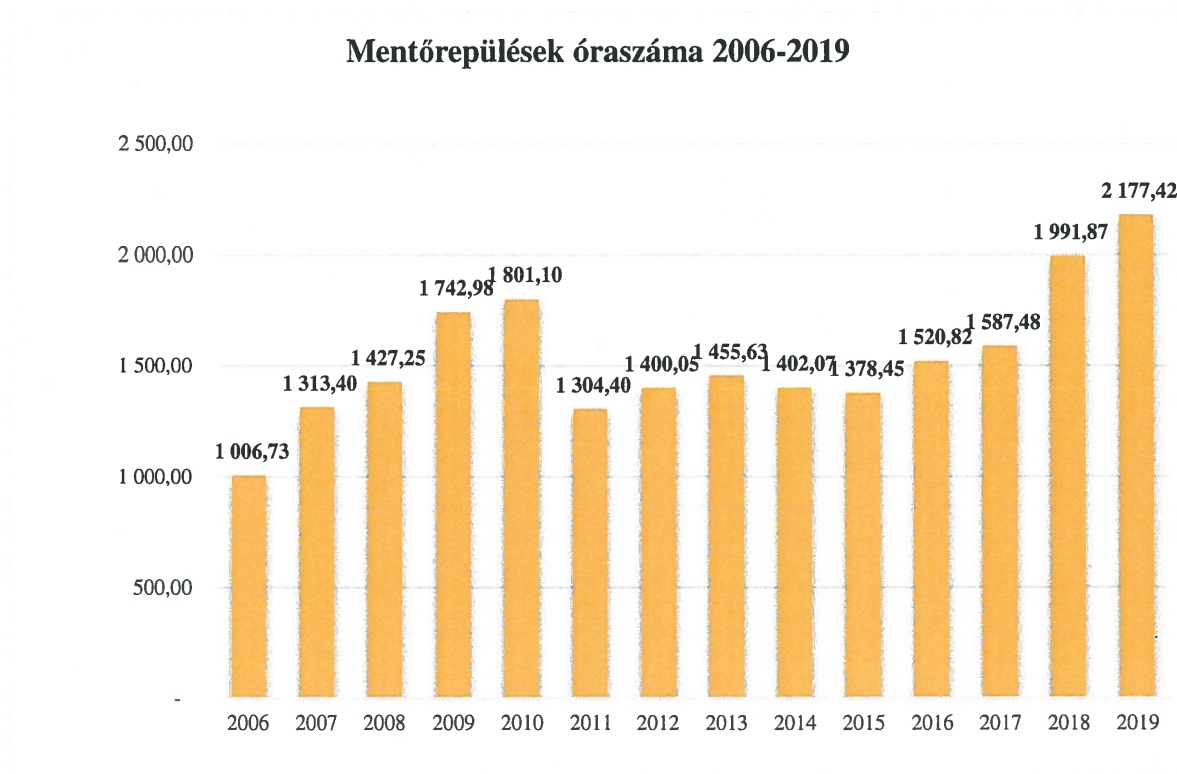
5. ábra

A megnövekedett feladatszám a helikopterek repült idejében is jelentős növekedést eredményezett. 2019-ben a **repült idő 2.376 óra 18 perc volt, 16,2 %-kal nőtt** az előző évhez képest. Az összes repült idő 91,63 %-a volt mentő repülés (2.177 óra 25 perc), a többi karbantartás és oktatás miatti repülés (198 óra 53 perc) volt.

A mentőrepülés repült óraszám 9,3%-kal nőtt, ami az esetszám növekedéssel összhangban van. A karbantartások és képzések miatti repült idő azonban az előző évi majdnem négyszeresére növekedett. Ennek az az oka, hogy 2019-ben álltak szolgálatba fokozatosan a norvég helikopterek, ezek karbantartása és a pilóták típusátképzése miatt nőtt jelentősen a nem mentőrepülés miatti repült óraszám.

2019-ben az átlagosan a mentőrepülések repült ideje 25,92 óra/bázis/hónap volt, ezen belül a budaörsi, a sármelléki és balatonfüredi bázisok esetében 33,81 óra, míg a többi 4 bázis esetében csupán 20,00 óra.

A 2006-2019 közötti időszak repült óráinak számát szemlélteti a 6. ábra.



6. ábra

Az egy feladatra jutó repült idő pedig 34,18 perc volt, ami 1,4 %-kal kevesebb az előző évinél, ami 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 2019-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.

Újdonságként 2019 végén elindult a meglévő balatonfüredi **MOK (mentőorvosi kocsi)** mellett egy sármelléki, egy debreceni és egy budaörsi MOK is, ezekkel akkor is ki tudunk vonulni, ha a repülésre valamilyen okból nem alkalmas az idő.

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 az utóbbi 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 a légimentésen, mint főtevékenységén kívül 2019-ben **vállalkozási jelleggel** a korábbi évekhez hasonlóan rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóórséget, valamint külső megrendelő számára oktatást, helikopter karbantartás végzett, továbbá az Országos Mentőszolgálat részére telefonos RSI konzultációs szolgáltatást nyújtott. A vállalkozási tevékenység **bevétele** a társaság összbevételéhez képest elenyésző, mindössze **4,45 %-át** érte el.



A társaság gazdálkodása

A társaság állami tulajdonban lévő gazdasági társaság, melynek legfőbb bevételi forrása az állami támogatás. A 2019-es évet ismét úgy kezdte a társaság, hogy komoly likviditási problémái voltak, a legfontosabb partnerének, a helikopterek bérbeadójának hat havi bérleti díjjal tartozott. A légijármű bérléssel kapcsolatos EMMI támogatási okirat létrejötte után azonban megoldódtak a finanszírozási problémák.

A likviditási problémák elhárulása után a társaság **23.97 eFt adózott eredménnyel** zárta a 2019-es évet. Ezen belül a közhasznú eredmény -3.932 eFt, míg a vállalkozási eredmény 27.905 eFt.

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

2019-ben a **vállalkozási bevétele** összege **154.831 eFt**. Ezen bevétel az alábbi tevékenységekből származott:

RSI konzultáció	22.750 eFt
Mozgóórség	21.337 eFt
Betegszállítás	4.608 eFt
Helikopter alkatrész beszerzés	74.232 eFt
Helikopter karbantartás, tárolás, biztosítás	7.821 eFt
Oktatás	12.389 eFt
Egyéb	11.694 eFt

A vállalkozási bevétel **23,36 %-kal volt kevesebb** az előző évinél. Ennek a fő oka, hogy a Magyar Honvédség tulajdonában lévő AS350 helikoptereknek számára történt alkatrész beszerzés és karbantartás alacsonyabb értékben történt, mint az előző évben.

Humánpolitika

2019-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 felettiek 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.

Környezetvédelem

Mivel a Társaság tevékenysége a környezetre káros lehet, így fokozottan figyel a környezetvédelemre. Ennek keretében alkalmaz környezetvédelmi szakértőt, aki rendszeresen ellenőrzi, hogy a társaság tevékenysége megfelel-e a környezetvédelmi előírásoknak.



Az egészségügy, a repülés, és a karbantartás során keletkezett veszélyes hulladék elszállításáról gondoskodik a társaság szerződött partnerekkel.

A repülés és karbantartás során az esetlegesen a talajba, csatornarendszerbe kerülő olaj ellen véd a saját bázisokon a hatóságilag előírt olajválasztó iszap műtárgy. Az ebben esetlegesen felgyülemlett olaj szintén veszélyes hulladékként kerül el elszállításra.

A társaság ezenkívül a környezetvédelem jegyében azon bázisain, ahol erre van lehetőség szelektíven gyűjti a szemetet.

A budaörsi bázis építéskor pedig már napelemek kerültek a tetőre, amik jelentős villamos energia megtakarítást jelentenek.

A mérleg fordulópontja után történt lényeges esemény

A társaság feletti tulajdonosi jogok gyakorlója a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter 20/2019. (XII.18.) NVTNM rendelettel módosított NVTNM rendelet 2. melléklet IX. táblázatában megjelöltek szerint 2020. január 1-től a Készenléti Rendőrség. A társaság feletti szakmai ellenőrzés azonban továbbra is az Országos Mentőszolgálatnál maradt.

Kockázatok a jövőben

- A 2019-ben lecserélődött mentőhelikopter flotta működtetése műszaki szempontból lényegesen több feladatot ró a társaságra. Ezen gépeknél gyakoriak a meghibásodások, így a műszaki személyzet minden erőfeszítése és a tartalékgépek ellenére is megtörténhet, hogy kieshet valamelyik bázis 1-1 napra a mentésből.
- 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 ügyleti idő alatti riasztás és igénybevétel fluktuálása, ami bázisonként és évszakonként is eltérő. Ugyan 2019-ben tovább nőtt az esetszám és a repült idő, ám egyes bázisokon és időszakokban tapasztalt alacsony esetszám miatti gyakorlathiány még mindig jellemző. Ez jelenleg még kezelhető mértékű, de repülésbiztonsági kockázatot jelent. Természetesen ez a helyzet nemcsak a pilótákat, hanem a HEMS-ben résztvevő minden munkavállalói csoportot hátrányosan érint.
- A COVID-19 járvány elleni védekezésre a társaság minden tőle telhetőt megtett, védőfelszereléseket, és fertőtlenítő eszközöket és anyagokat szerzett be.

Stratégiai tervek

- A Készenléti Rendőrség, mint a tulajdonosi joggyakorló a társaságot az eddigi kereteknek megfelelően kívánja továbbműködtetni.



- Négy új légimentőbázis építése van tervbe véve: Szekszárdon, Miskolcon, Hajdúsámson, valamint Marcaliban. Az építkezések előkészítésére a társaság mindent megtett. A beruházásokat az ORFK fogja végre hajtani a következő 2 évben.
- Tervezzük a pilótaképzés beindítását az utánpótlás biztosítására.

Budaörs, 2020. május 25.

Magyar Légimentő
Nonprofit Kft.
2040 Budaörs, Légimentő út 8

A társaság vezetője