

A Magyar Légimentő Nonprofit Kft.

2020. 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.

2018-ban a Kormány a légimentési képesség fejlesztéséről szóló határozat elfogadásával a rendőrséget jelölte ki a biztonságos, folyamatos és hatékony légimentés érdekében a szükséges technikai feltételek biztosítására. Ennek érdekében a HM EI Zrt. kilenc, korábban Norvégiában használt EC 135 P2+ típusú mentőhelikoptert vásárolt, melyek 2019. év során fokozatosan kerültek a légimentés céljára átadásra. 2020-ban már kizárólag az állami tulajdonú helikopterekkel végezte a társaság a légimentést.

Ezzel összefüggésben a társaság feletti tulajdonosi jogok gyakorlója 2020. január 1-től a Készenléti Rendőrség. A társaság feletti szakmai ellenőrzés azonban továbbra is az Országos Mentőszolgálatnál maradt.

A társaság 2020-ban a 9 állami tulajdonú mentőhelikopterrel továbbra is 7 légimentő bázison 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. Ezekben 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. Az ORFK rendelkezésére álló forrásokból megkezdődött az új légimentő bázisok építésének és a meglévők felújításának, korszerűsítésének a tervezése.

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

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.

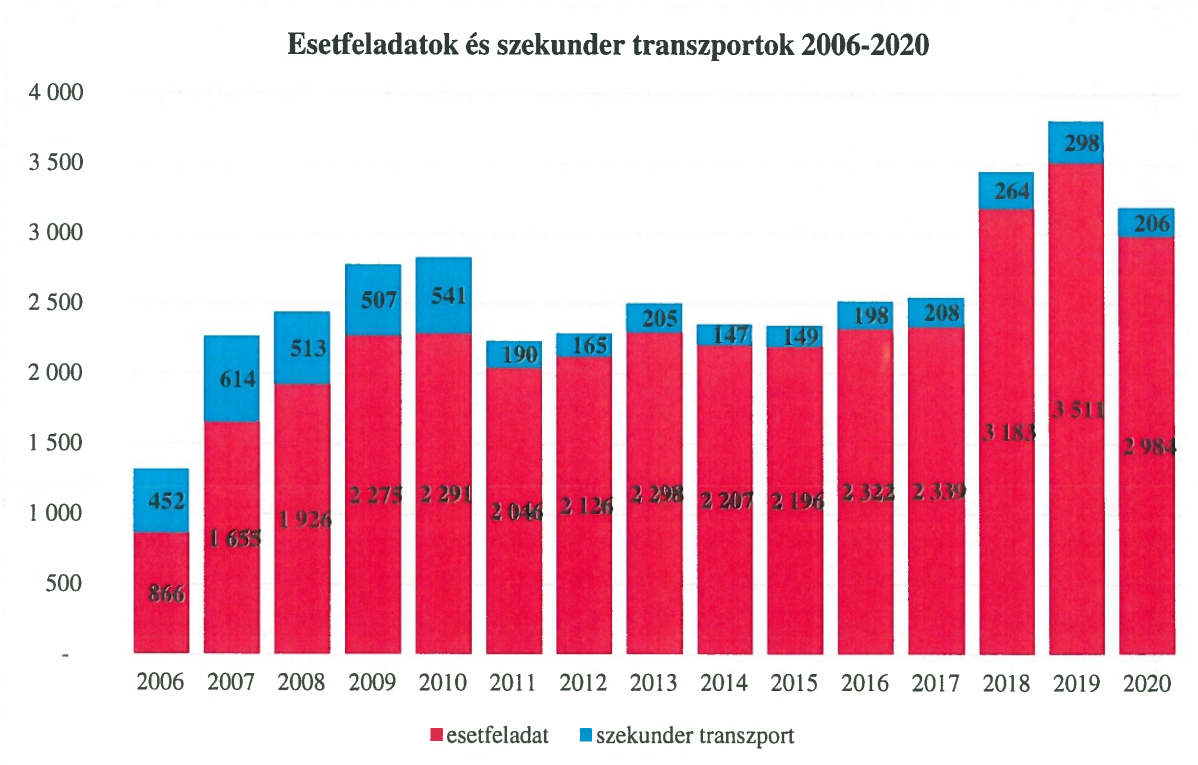
Ma Magyarországon, az üzemelő MOK egységek mellett, gyakorlatilag legmagasabb kompetenciájú mentőerőt, 100%-ban orvos és magas szintű orvostechika, helyszínre jutását biztosítani tudó szervezet a Magyar Légimentő Nonprofit Kft. A magas szintű szakmai ellátás és a rövid transzport idő, több időablakhoz köthető kórfolyamat esetén vitathatatlan előnyökkel bír és így 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”.

2020-ban mentőhelikoptereink **3.190 esetet** láttak el, melyből 2.984 volt a primer esetek és 206 a szállítások száma.

2020-ban a koronavírus-járvány miatti korlátozásoknak köszönhetően az **összes esetszám 16 %-kal volt kevesebb** az előző évinél. Ezen belül a mentési feladatok 15%-kal, a betegszállítások 31%-kal estek vissza. Ezen jelentős csökkenés ellenére a Társaság történetében éves szinten a 3. legtöbb esethez riasztották a mentőhelikoptereket a 2020. évben.

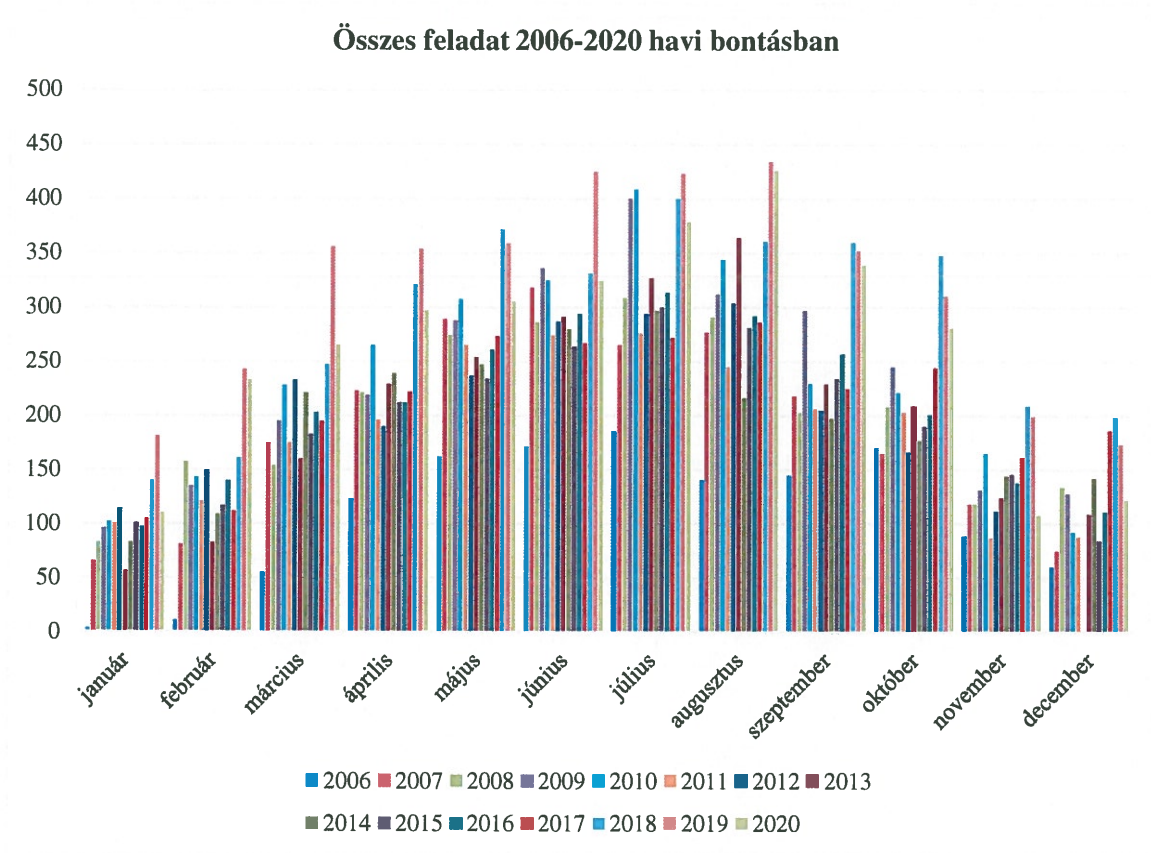
Az elmúlt években tapasztalt kedvező primer/szekunder arány változatlan, az összes riasztás kevesebb, mint 7 %-a szekunder transzport.

Az 1. ábra a 2006-2020 közötti időszak feladatszámait mutatja.



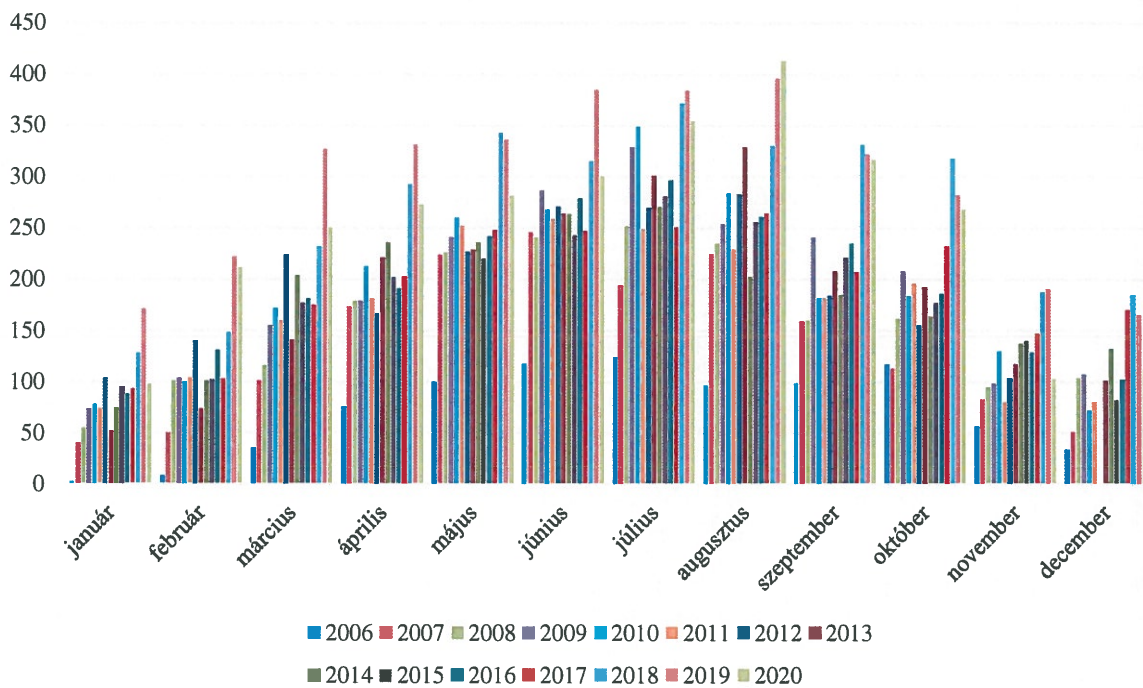
1. ábra

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



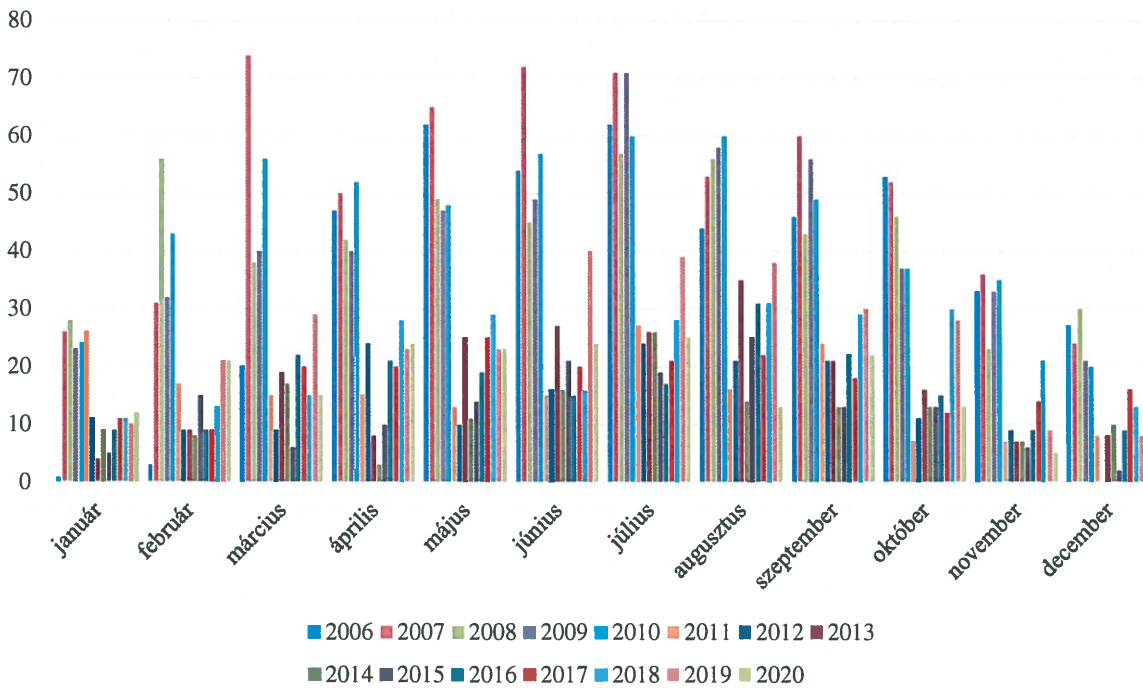
2. ábra

Esetfeladatok 2006-2020 havi bontásban



3. ábra

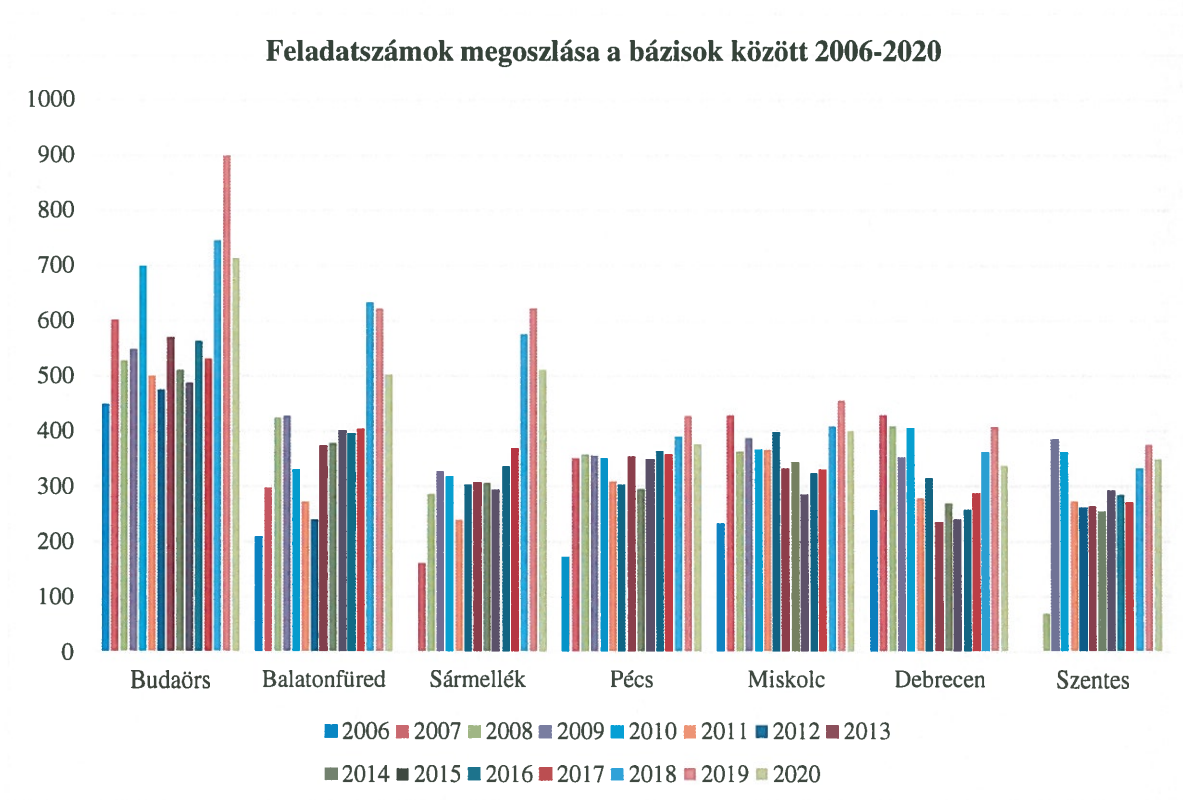
Szekunder transzportok 2006-2020 havi bontásban



4. ábra

Fontos látni, hogy a Kft-nek közvetlen hatása a feladatszámra, és így a repült időre sincs. Minden feladatot elvégzünk, amit az Országos Mentőszolgálat irányító csoportjai felénk továbbítanak. **Ám a társaság képes még több feladatot ellátni, mint amennyi esetben riasztották az elmúlt években.** 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.



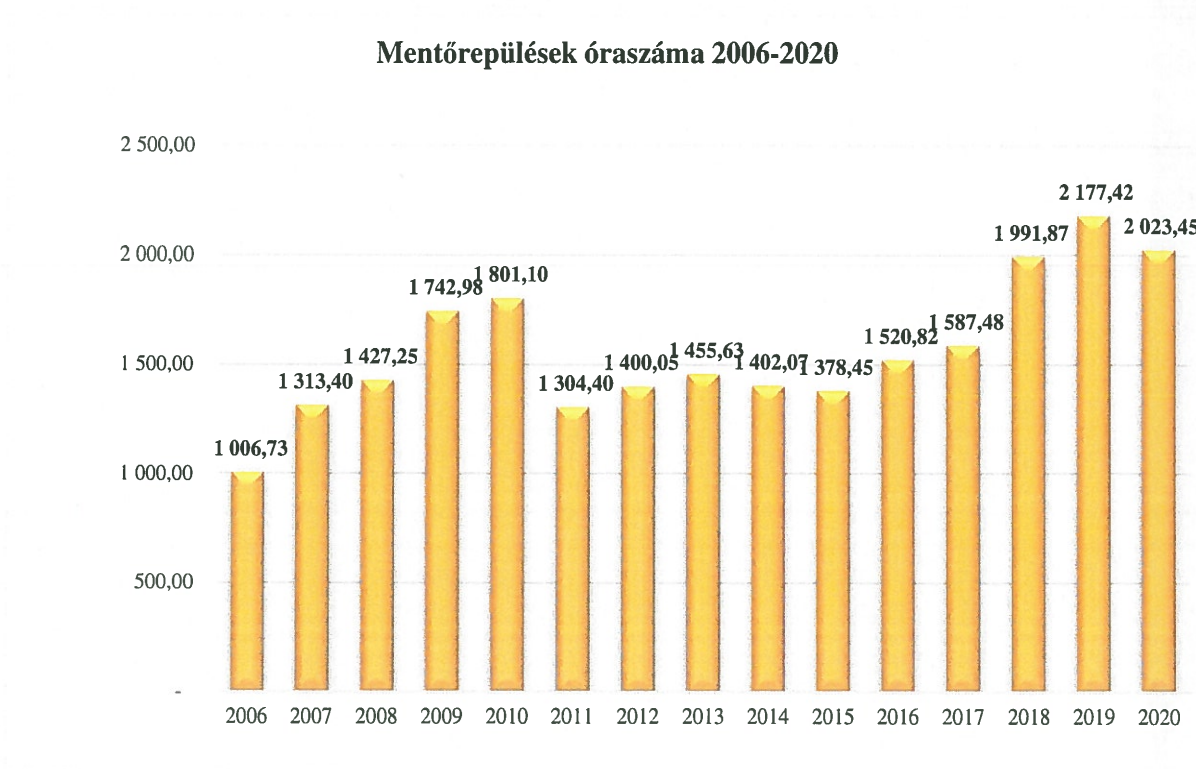
5. ábra

A jelentősen alacsonyabb feladatszám a helikopterek repült idejében sokkal kisebb csökkenést eredményezett. 2020-ban a **repült idő 6,54 %-kal csökkent** az előző évhez képest. 2020-ban a 9 darab helikopter összesen 2.220 óra 56 percet repült. Az összes repült idő 91,11%-a volt a közvetlenül a mentésben eltöltött repült idő (2.023 óra 27 perc). A fennmaradó repült idő (197 óra 29 perc) a helikopterek karbantartásához, az ellenőrző illetve az oktató repülésekhez kapcsolódik.

A **mentőrepülés repült óraszám 7,07 %-kal csökkent**, ami az esetszám csökkenésnél kisebb, ami azt mutatja, hogy az egy feladatra jutó repült idő növekedett. A karbantartások és képzések miatti repült idő mindössze 0,7%-kal csökkent. Ennek az az oka, hogy az állami tulajdonú helikopterek karbantartása és a pilóták képzése miatt továbbra is jelentős a nem mentés célzatú repülés.

2020-ban a **mentőrepülések repült ideje átlagosan 26,44 óra/bázis/hónap volt**. A budaörsi, a sármelléki és balatonfüredi bázisok esetében átlag 35,00 óra/hónap, míg a többi 4 bázis esetében csupán átlag havi 20,00 óra.

A 2006-2020 közötti időszak repült óráinak számát szemlélteti a 6. ábra.



6. ábra

Az **egy feladatra jutó repült idő** pedig 40,68 perc volt, ami **19 %-kal magasabb** az előző évinél, ami még kedvezőnek mondható. Ez a szám a világon átlagosan (bázis számtól, 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 2020-ban 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 hasonló, 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 illetve szakmai támogatást a helyszíni ellátásban ill. a szekunder transzportok optimalizálásában.

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 bizonyos bázisokon.

A társaság a légimentésen, mint főtevékenységén kívül 2020-ban **vállalkozási jelleggel** a korábbi évekhez hasonlóan rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóórséget, betegszállítást, valamint külső megrendelő számára helikopter karbantartást végzett, továbbá az Országos Mentőszolgálat részére telefonos RSI konzultációs szolgáltatást nyújtott. Az állami tulajdonú mentőhelikopterek forgalmi karbantartását is a társaság végzi a karbantartást végző karbantartó szervezet alvállalkozójaként. A vállalkozási tevékenység **bevétele** a társaság összevételéhez képest alacsony, mindössze **12,49 %-**át érte el 2020-ban.



A társaság gazdálkodása

A társaság állami tulajdonban lévő gazdasági társaság, melynek legfőbb bevételi forrása az állami támogatás. A 2020-as évet ismét úgy kezdte a társaság, hogy komoly likviditási problémái voltak. A Készenléti Rendőrséggel a bérfejlesztés támogatására kötött szerződés azonban átmenetileg feloldotta ezt a problémát. Majd az év vége felé a NEAK-kal történt személyes találkozót követően az évvégi kasszaseprésből is részesült a társaság.

A likviditási problémák elhárulása után a társaság **47.423 eFt adózott eredménnyel** zárta a 2020-as évet. Ezen belül a közhasznú eredmény -47.038 eFt, míg a vállalkozási eredmény 94.461 eFt.

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

2020-ban a **vállalkozási bevétele** összege **216.435 eFt**. Ezen bevétel az alábbi tevékenységekből származott:

Légijármű biztosításának továbbszámlázása	353 eFt
Betegszállítás	5.170 eFt
Oktatás	368 eFt
Légijármű alkatrész beszerzés	18.205 eFt
Mozgóórség	18.400 eFt
Légijármű karbantartás	7.754 eFt
Forgalmi karbantartás	123.776 eFt
RSI	23.570 eFt
REBISZ	182 eFt
Egyéb vállalkozási tevékenység	18.657 eFt

A vállalkozási bevétel **39,79 %-kal volt magasabb** az előző évinél. Ennek a fő oka a mentőhelikopterek forgalmi karbantartási tevékenységének megjelenése a társaság gazdálkodásában.

Humánpolitika

2020-ban a szükséges források előteremtésén túl humánpolitikai problémákat is meg kellett oldani.

Az egészségügyben tapasztalt méltatlanul alacsony bérek miatt szükséges volt bérfejlesztés a társaságnál, melyhez a Készenléti Rendőrség nyújtott támogatást.

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.

A műszaki- és minőségbiztosítási vezetők pótlása 2020 végéig megtörtént. A további hiányzó szakember (szerelők, mérnökök) pótlása folyamatban van.

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 mérleg fordulópontja után lényeges esemény nem történt.

Kockázatok a jövőben

- A 2020-ban 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.
- A forgalmi karbantartás miatt szükséges a Társaság karbantartási képességének fenntartása, ám az ehhez megkívánt képzéssel rendelkező szerelő szakemberek csak korlátozott számban állnak rendelkezésre.
- További kockázati tényező a pilóták életkora is, néhány éven belül mindnyájan nyugdíjba mennek, utánpótlás egyelőre korlátozott.
- Kockázatot jelent az ügyeleti idő alatti riasztás és igénybevétel fluktuálása, ami bázisonként és évszakonként is eltérő. Annak ellenére, hogy 2020-ban a társaság történetének 3. legtöbb riasztása volt, egyes bázisokon és időszakokban tapasztalt alacsony esetszám miatti gyakorlathány 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.
- A személyi cserék során a legnagyobb kockázati elem az új vezetők beintegrálása az együttes csapatmunka sikerre vitele érdekében. Minden személyt érintő csere esetén kiemelkedő

tapasztalattal rendelkező kollégák kerültek a vezető pozíciókba. Ettől függetlenül a közös és rendszerelvű működés, kombinálva a korábbi vagy az új vezetők által lefolytatott auditok során feltárt eltérésekkel és azok javasolt kezelésével nagy kihívást jelentett és jelent a vállalat dolgozói számára.

- A korábban kiemelkedő kockázati elemként megjelölt szervezeten belüli bérfeszültség strukturált felszámolás megkezdődött, a rendkívüli munkaterhelést hivatott segíteni a szervezeti bővítés a jogszabályi megfelelés érdekében, mely lehetővé teszi folyamatosan a legmagasabb képesség megvalósulását és további fejlesztések lehetőségét.

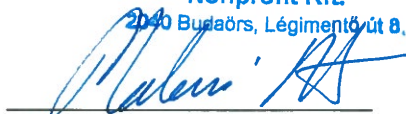
Stratégiai tervek

- A Készenléti Rendőrség, mint a tulajdonosi joggyakorló a társaságot az eddigi kereteknek megfelelően kívánja továbbműködtetni.
- Négy új légimentőbázis építése van tervbe véve: Szekszárdon, Miskolcon, Debrecenben, valamint Marcaliban. Az építkezések előkészítésére a társaság mindent megtett. A beruházásokat az ORFK hajtja végre a következő 2 évben. A 4 bázis közül az elsőnek elkészülő szekszárdi bázis megépítése 2022. februárjára várható.
- A mentőhelikopterek forgalmi karbantartását továbbra is a társaság végzi. A 2022-ben fokozatosan lejáró báziskarbantartási tevékenységre pedig várhatóan a társaság fog kiírni közbeszerzési eljárást.
- Tervezzük a pilótaképzés beindítását az utánpótlás biztosítására.
- A prehospitalis transzfúzió biztosítását kívánja megvalósítani a társaság a budaörsi mentőhelikopterhez hasonlóan a többi 6 légimentőbázison is.
- 2021-ben indul egy nagyszabású kötéltechnikai projekt előkészítése, tervezése. A projekt végére a társaság azt tűzte ki célul, hogy legalább egy (terv szerint a budaörsi) helikopter és személyzete képes lesz, egy fix hosszúságú (20 méter) kötél segítségével a személyzetet a nehezen megközelíthető helyen található sérülthöz juttatni a szükséges felszerelésekkel együtt, majd az ellátás után a személyzetet és a sérültet a helikopter a kötél segítségével kiemeli, és egy jól megközelíthető helyre szállítja. Retrospektív elemzéseink alapján évente legalább 10-15 alkalommal lenne szükségünk erre a képességre, ezáltal a jövőben a sérült hamarabb juthat emeltszintű ellátáshoz, valamint kockázatos leszállások elkerülhetőek lesznek, például hegyoldalon, szűk erdős területen.

Budaörs, 2021. május 20.

Magyar Légimentő
Nonprofit Kft.

2040 Budaörs, Légimentő út 8.



A társaság vezetője