

Zachráňme záchranku

Záchranky sú jednou z mála vecí, ktoré v slovenskom zdravotníctve dobre fungujú. Teraz hrozí, že doplatia na nepremyslenú dohodu vlády s lekármi.

Podpisom memoranda s lekárskeym odborovým zväzom naštartovala vláda procesy vedúce k extrémnym problémom zdravotníctva. Injekcia 300 miliónov eur do takzvanej stabilizácie iba trochu oddiali nevyhnutný finančný kolaps.

Stará pravda hovorí, že jedna hlúposť indukuje vznik ďalšej. Inak nemožno hodnotiť kroky ministra Uhliarika, ktorý chce znížiť financovanie záchranej služby, aby získal zdroje na výplaty lekárov. Argumentuje ich 44-percentnou „maržou“. Číry nezmysel. Marža nie je synonymom pre zisk, je iba prostým rozdielom medzi nákupom a predajom. Ani stopercentná marža nemusí znamenať zisk.

Takmer nikto neplatil

Každý prvák na obchodnej akadémii vie, že výnosy mínus náklady sú hrubý zisk. Keď sme v roku 2004 pripravovali zákon o záchranej službe, museli sme riešiť dva problémy. Ako vytvoriť dostatočne hustú sieť, ktorá by nahradila dýchavičné škody 1203, ktoré síce jazdili s majákom, ale predbiehali ich aj bicyklisti. Ďalej ako zabezpečiť jednotné pravidlá vrátane financovania, pretože dovtedy licencie vydával skoro každý a za záchranku neplatil skoro nik.

Vzniklo 270 pevných bodov, teda miest, kde bude stáť v pohotovosti auto a posádka. Plánovali sme priemerný čistý príjem na jednu trojčlennú posádku s lekárom spolu 90tisíc korún mesačne alebo 50-tisíc mesačne, ak bola dvojčlenná - šofér a záchranár.

Keď túto sumu vynásobíme koeficientom 1,72 (odvody zamestnávateľa a zamestnanca), dostaneme náklady na mzdu jednej posádky. Každý bod musí mať 4,2 – 4,5 posádky, pre zabezpečenie 24-hodinovej prevádzky. Mzdové náklady na lekársku posádku na jeden bod boli v roku 2004 okolo 650-tisíc korún mesačne.

Náklady na nové moderné auto vybavené potrebnou technikou pre záchranárov boli v roku 2004 okolo 2,5 milióna korún. Pre lekársku posádku ešte viac. Ročné odpisy na jedno auto sú okolo 600– až 700-tisíc korún. Na dve autá v prevádzke je potrebné mať jedno záložné.

Ďalej sú vyššie náklady na poistky áut a posádok ako pri bežných autách, náklady na opravy, náhradné diely, pneumatiky atď. Chceli sme, aby sa vozový park obmeňoval raz za štyri roky, preto aj prvé licencie boli vydávané na toto obdobie. Nevyhnutné sú aj pomerne vysoké náklady na trvalé vzdelávanie, ošatenie, vnútornú komunikáciu atď.

Určili sme, že na jeden bod šofér a záchranár sa má uhradiť mesačne fixná suma 510tisíc korún, na posádku s lekárom 830-tisíc korún. Toto hradia zdravotné poisťovne spoločne a delia sa podľa počtu poistencov. Za konkrétneho poistenca potom ešte hradila jeho poisťovňa 21 korún za každý ubehnutý kilometer.

Bez kontroly

Stačí kalkulačka a zistíte, že Ivan Uhliarik, ako vždy, nevie, čo hovorí, pretože mohli tvoriť zisk na úrovni do desať percent ročne. Iným problémom je, že napríklad za vlády Smeru namiesto toho, aby po vypršaní prvých historických licencií zaviedli aukcie na operačné body, alebo aspoň do kritérií súťaže dali parameter skúsenosti s dovedty existujúcimi poskytovateľmi, urobili iba brutálny obchod s predraženými autami.

Poskytovatelia majú tiež maslo na hlave. Keď za vlády Smeru vtedajší riaditeľ Kočiš zrušil povinnosť mať v aute GPS, body ostali v podstate bez kontroly a niektorí poskytovatelia ich prestali obsadzovať v súlade so zákonom. Prešli na takzvaný hviezdicový systém, napríklad namiesto jedného bodu povedzme v Rusovciach a druhého bodu na Antolskej v nemocnici v Petržalke stojí iba jedno auto v nemocnici a obsluhuje a inkasuje oba body.

Celý systém záchranej služby tvorí náklady na úrovni zhruba 2,2 percenta všetkých zdrojov zdravotníctva. A funguje. Zachraňovať nefungujúce zdravotníctvo zničením jednej z mála vecí, ktoré fungujú, by malo byť dôvodom, aby Peter Pažitný vrátil školné Ivanovi Uhliarikovi, ktorý síce absolvoval jeho manažérku akadémiu riadenia zdravotníctva, lenže úplne zbytočne.

Rudolf Zajac

(Autor bol v rokoch 2002 až 2006 ministrom zdravotníctva)