

HAWLENA Joanna¹
 PŁATEK – KEPIŃSKA Anna²
 LEGWANT – WÓJCICKA Małgorzata³

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe jako przykład firmy non – profit w sektorze usług logistycznych

WSTĘP

W odróżnieniu od podmiotów prowadzących działalność komercyjną, instytucje non-profit w zasadzie nie uczestniczą w procesach konkurencji rynkowej. To pozwala skoncentrować ich działalność na bezinteresownym zabezpieczeniu jakościowego poziomu świadczonych usług. Zrealizowanie tego celu wymaga jednak znacznego wysiłku logistycznego zapewniającego prawidłową synchronizację działań różnych podmiotów zgodnie z regułami gospodarności. Będąc przedmiotem badań instytucja Lotniczego Pogotowia Ratunkowego jest przykładem prawidłowego tworzenia i wykorzystywania logistycznych relacji pomiędzy uczestnikami procesu niesienia pomocy poszkodowanym, dzięki czemu jest postrzegana jako znaczący podmiot użyteczności publicznej

1. ORGANIZACJE NON -PROFIT

1.1. Pojęcie i znaczenie organizacji non –profit

Organizacje non-profit, nie działające w celu osiągnięcia zysku muszą się jednak kierować zasadą gospodarności. Jak każda działalność gospodarcza tak również tych organizacji musi posiadać odpowiednie ramy prawne. Uchwalane akty wewnętrzne muszą być zgodne z przyjętym statutem i obowiązującym prawem, ponieważ jedynie w tym przypadku mogą one prawidłowo realizować swoje założenia jako organizacje użyteczności publicznej. Jedną z tych organizacji jest Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, którego rozległa sfera oddziaływania i konieczność szybkiego reagowania na zaistniałe zdarzenia wymaga dobrze zorganizowanego systemu powiązań logistycznych [2, s. 31].

W przypadku gdy o sukcesie decyduje czas i precyzja wykonania właściwej usługi ratunkowej nie ma miejsca na improwizację. Schematy powiązań logistycznych muszą być wcześniej przygotowane i przećwiczone, dając gwarancje, że od chwili zdarzenia, poprzez przepływ informacji, podjęcie działań i bezpieczne zakończenie akcji nie napotka się na zasadnicze przeszkody. W takim ujęciu Lotnicze Pogotowie Ratunkowe może służyć jako dobry przykład firmy non-profit prowadzącej skuteczną działalność w sektorze usług logistycznych. Spotykane w literaturze opisy tego typu organizacji i próby identyfikowania charakteru tej działalności wykazują pewną różnorodność [9]. Jednak ich cechą wspólną jest przeznaczanie wszystkich środków finansowych organizacji na realizację celów statutowych. Istnieje również inne nazewnictwo stosowane wobec tych podmiotów określając je jako organizacje społeczne lub organizacje użyteczności publicznej. Te sformułowania podkreślają, że podstawowy zakres ich aktywności jest najszerzej realizowany w dziedzinie ochrony zdrowia, szeroko rozumianej pomocy społecznej, akcji charytatywnych i edukacji, czyli w działaniu dla dobra publicznego [5, s. 42].

Należy zatem zauważyć, że organizacja non-profit (*nonprofit organisations –żadnego zysku*) to podmiot, który prowadząc swoją działalność skupia się na wspieraniu prywatnego lub publicznego dobra, nie kierując się zasadą osiągnięcia zysku [13]. Według Ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i wolontariacie organizacjami pozarządowymi (non-profit)

¹ Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie, Katedra Turystyki i Rekreacji;
 20-950 Lublin; ul. Akademicka 15. Tel: +48 81 445 66 53, Fax: + 48 533 35 49, turystyka@up.lublin.pl

² Staszowskie Centrum Medyczne, Niepubliczny Zakład Opiekuńczo- Leczniczy w Koniemłotach;
 28-200 Staszów; pl. Ks.R. Kotlarza 9. Tel/Fax +48 15 866-71-33, kontakt@drplatek.pl

³ Uzdrowisko Busko-Zdrój S.A; 28-100 Busko-Zdrój; ul. Rzewuskiego 1, Tel/Fax +48 41 378 41 54, dyrekcja@ubz.pl

w Polsce są osoby prawne lub jednostki nieposiadające osobowości prawnej utworzone na podstawie przepisów ustaw, w tym fundacje i stowarzyszenia nie działające w celu osiągnięcia zysku [21].

Najczęściej jest to stowarzyszenie dobrowolne, trwałe i samorządne zrzeszenie o celach niezarobkowych, które samodzielnie określa swoje cele, programy działania i struktury organizacyjne oraz uchwała akty wewnętrzne dotyczące działalności, której podstawą jest praca społeczna członków, w tym w znacznym stopniu w ramach wolontariatu. Mimo iż nie kierują się one dążeniem do osiągania zysku to jednak ich działalność podlega ekonomicznym prawom zmuszając do gospodarnego wydatkowania zgromadzonych środków dla dobra społeczeństwa, a nie dla celów komercyjnych [12]. W takim rozumieniu najpopularniejszymi przykładami w zakresie tej działalności są: administracja, służba zdrowia, służby publiczne m.in. policja, wojsko, straż pożarna, szkolnictwo, instytucje użyteczności publicznej, fundacje i stowarzyszenia.

Zgodnie z przyjętą międzynarodową definicją, sektor non-profit tworzą podmioty, które:

- posiadają trwałą strukturę organizacyjną,
- przynależą do sektora prywatnego,
- mają charakter niezarobkowy (celem nie jest zysk),
- charakteryzują się samorządnością i dobrowolnością [9].

Niezależnie od tego, że organizacje non-profit spełniają coraz ważniejszą rolę w systemach współczesnej demokracji to są one również silnym stymulatorem budowy obywatelskiego społeczeństwa. Zaangażowanie obywateli w rozwiązywanie problemów społecznych powoduje wzrost zainteresowania sektorem instytucji pozarządowych i problematyką ich działalności. Jest to zatem proces, który stanowi odpowiedź na niedostateczną realizację niektórych zadań państwa w tym wynikających z niedoskonałości mechanizmu funkcjonowania wolnego rynku. Omawiane organizacje starają się niejednokrotnie zidentyfikować pomijane potrzeby otoczenia oraz wypracowywać sposoby ich zaspokajania

W ten sposób powstaje coraz silniejszy front obywatelskich inicjatyw i konkretnej działalności umownie nazwany III sektorem. W wyniku tej działalności upublicznia się istniejące braki, błędy i niedoskonałości w zarządzaniu na różnych szczeblach administracji. Podejmowane sposoby rozwiązania tych problemów powodują korzystne zaangażowanie się społeczeństwa, przedsiębiorstw i instytucji, mediów oraz władz państwowych w rozwiązywanie nagłaśnianych problemów. Coraz częściej dzięki temu zakresowi działalności nabrzmiały problemy współczesnej cywilizacji znajdują swój korzystny finał.

1.2. Organizacje non-profit w Polsce

Główny zakres funkcjonowania polskich organizacji pozarządowych dotyczy działalności charytatywnej i edukacyjnej. Dzięki nim tworzy się odrębne fundusze socjalne, powstają programy pomocy dla uboższych grup ludności oraz następuje doskonalenie środowiskowych form oświatowo-kulturalnych. Przeznaczone na tą działalność środki są gromadzone z różnych budżetów: publicznych, państwowych, regionalnych i lokalnych. Umiejętność gromadzenia, następnie spożytkowania zebranych funduszy powoduje, że do bardziej znanych polskich organizacji pozarządowych można zaliczyć: Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy, Polski Czerwony Krzyż, Helsińską Fundację Praw Człowieka, Polską Akcję Humanitarną, Caritas, Fundację na rzecz Nauki Polskiej, Fundację Edukacji Europejskiej oraz kilka fundacji proekologicznych [19].

W polskiej terminologii spotyka się także synonimy organizacji non-profit, którymi są: organizacja dobroczynna, organizacja niedochodowa niekomercyjna, organizacja społeczna, co nie oznacza, iż ich działalność z założenia jest deficytowa i przynosi straty [4].. W takim ujęciu najpopularniejszymi formami prawnymi, tej działalności w Polsce są fundacje i stowarzyszenia.

Według P. Kotleta usługa non-profit posiada trzy aspekty: rdzenny, materialny i dodatkowy. W oparciu o ten model istnieje możliwość sklasyfikowania elementów tej usługi zarówno w odniesieniu do odbiorców jak i tych, którzy finansują działalność organizacji [3, s. 624 – 627]. To powoduje, że w przypadku organizacji dobroczynnych mamy do czynienia z dwoma rodzajami klientów. Jedną grupą to donatorzy funduszy rzadko korzystający z usług świadczonych w ramach działalności dobroczynnych, drudzy to beneficjenci tej działalności [7, s. 135 – 167].

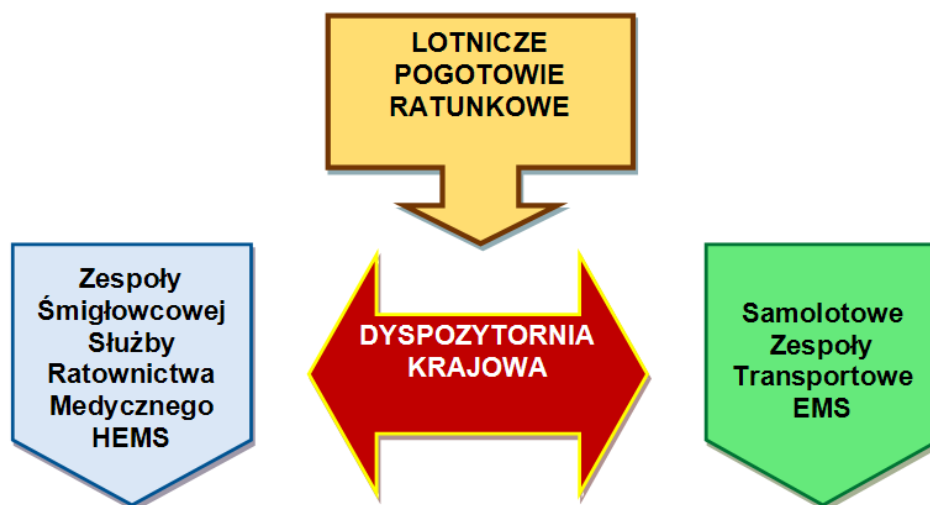
W Polsce łącznie zarejestrowanych jest ok. 33 tys. organizacji non-profit [16]. Do jednej z bardziej znaczących można zaliczyć Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR) realizujące swoje zadania z zakresu medycznych usług ratunkowych.

2. LOTNICTWO RATUNKOWE W POLSCE

2.1. Powstanie lotnictwa ratunkowego w Polsce

Już przed II wojną światową na terenie Polski istniało lotnictwo sanitarne. Było ono podporządkowane organizacyjnie strukturom wojskowym, a samoloty z czerwonym krzyżem stanowiły własność wojska. W tym okresie usługi dotyczące transportowania osób cywilnych były odpłatne. Wraz z rozpoczęciem działań wojennych lotnictwo sanitarne zaniechało obsługi osób cywilnych zajmując się wyłącznie transportem wojska. Po zakończeniu II wojny światowej zakres działalności lotnictwa sanitarnego został ograniczony. Dopiero w 1955 r. decyzją Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej powołano na szerszą skalę działalność lotnictwa sanitarnego na rzecz służby zdrowia. Na terenie kraju powstało wtedy piętnaście Zespołów Lotnictwa Sanitarnego oraz Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie. Zespoły rozmieszczono tak, aby swym zasięgiem obejmowały obszar całego kraju [17]. Do zadań Zespołów Lotnictwa Sanitarnego należał przewóz: chorych i rannych, a także leków, krwi, szczepionek i aparatury medycznej. Ponadto na pokłady samolotów zabierano lekarzy konsultantów, by w odległych od szpitali regionach przeprowadzali skomplikowane zabiegi medyczne w przypadkach zagrożenia życia lub zdrowia.

W celu jakościowej poprawy tej działalności w 2000 r. Ministerstwo Zdrowia powołało Śmigłowcową Służbę Ratownictwa Medycznego HEMS (ang. Helicopter Emergency Medical Service), która zastąpiła Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego. W jego miejsce 12 maja 2000 roku został utworzony Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (SP ZOZ LPR) [18], którego schemat organizacyjny przedstawiono na rysunku 1.



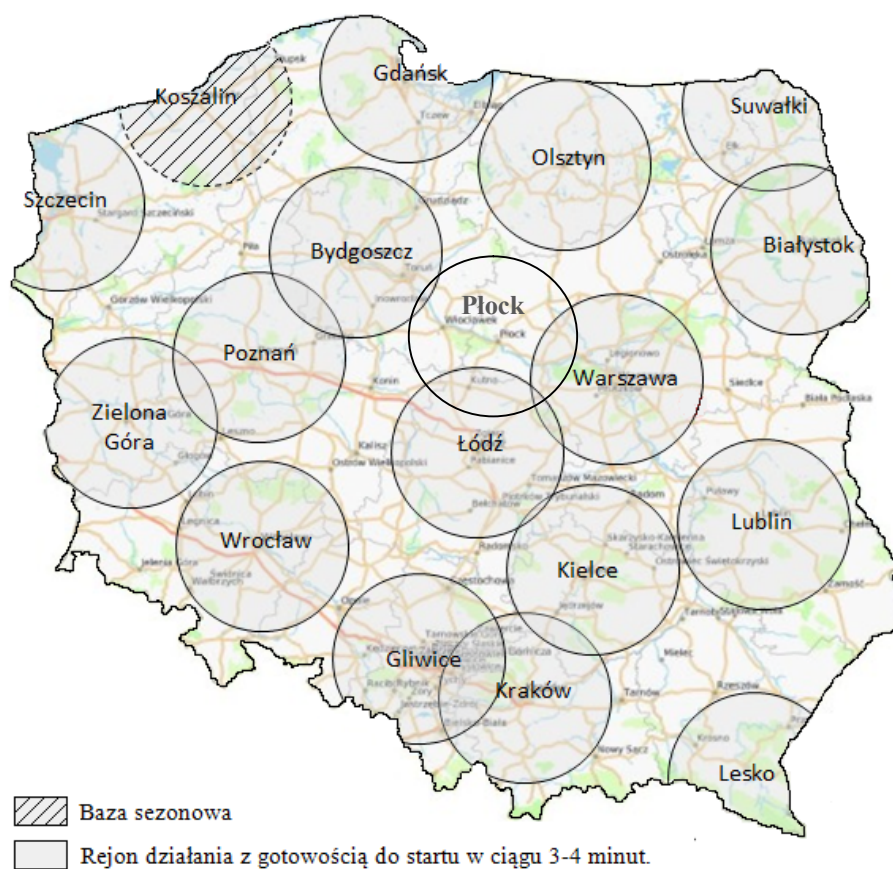
Rys. 1. Struktura organizacyjna Lotniczego Pogotowia Ratunkowego [8, s. 2]

O społecznym znaczeniu tego podmiotu świadczy skala realizowanych zadań. W 2013 r. załogi śmigłowców wykonały 6908 lotów do wypadków i nagłych zachorowań oraz 1107 transportów międzyszpitalnych, spędzając w powietrzu 5688 godz. Wśród najcięższych powodów wezwań śmigłowców HEMS wymienić należy: udar mózgowy (666), uraz wielonarządowy (564), ostry zawał serca (389), nagłe zatrzymanie krążenia (204) i uraz śródczaszkowy (185). Znaczna część lotów do nagłych zdarzeń była wynikiem wezwań do poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych oraz osób po upadku z wysokości [6, s. 67].

Uzyskanie wysokiej skuteczności tych akcji byłoby niemożliwe bez prawidłowo opracowanego systemu logistycznych powiązań. Jej trzonem jest szybka i wyczerpująca informacja, precyzyjna współpraca pomiędzy załogami śmigłowców, lekarską ekipą ratowniczą, ośrodkami naziemnego

transportu i zespołami lekarskimi w ośrodkach szpitalnych. Dzięki tak zorganizowanemu systemowi logistycznych relacji rośnie liczba uratowanych osób.

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe prowadzi działalność w siedemnastu bazach stałych, w których stacjonują zespoły ratownictwa HEMS, a w okresie letnim dodatkowo jest uruchamiana baza sezonowa Koszalin (lotnisko Zegrze Pomorskie). Spośród baz jakimi dysponuje LPR, tylko jedna jest całodobowa (Warszawa), dwie dyżurują w godzinach 7-23 (Gdańsk i Wrocław), sześć w godzinach 7-20 (Szczecin, Poznań, Olsztyn, Kraków, Lublin i Białystok), natomiast pozostałe osiem baz stałych i jedna sezonowa pełnią dyżury od wschodu do zachodu słońca. Aktualnie pokrycie operacyjne wynosi ponad 90 % obszaru kraju [2, s. 24-27]. Najwięcej misji HEMS zrealizowały załogi z bazy warszawskiej (690), gdańskiej (638) i szczecińskiej. Rekord dzienny dla wszystkich załóg HEMS to wykonanie 46 akcji ratowniczych, natomiast dla jednej załogi to 9 lotów w czasie dyżuru. Załogi śmigłowcowe zrealizowały także 598 misji po zachodzie słońca [6, s. 67]. Dyżury z użyciem nowych maszyn i dwu zespołów transportowych pełnione są w czasie dnia w bazach, których lokalizację przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Rozmieszczenie baz Śmigłowcowej Służby Ratowniczej [8, s. 3]

Zespół HEMS to doskonale wyposażony śmigłowiec ratowniczy Eurocopter EC-135P2+ wraz z załogą, którą stanowią pilot, lekarz i ratownik medyczny lub pielęgniarka. Pierwsze śmigłowce EC-135 weszły do służby wiosną 2010 r. (w miejsce Mi-2Plus), a ostatnie na początku 2011 r. Zgodnie z grafiką szkoleń załóg były one sukcesywnie wprowadzane do pełnienia dyżurów dziennych, a później również po zmroku. W sierpniu 2013 r. flota 23 śmigłowców EC-135 przekroczyła liczbę 100 tys. lądowań (w tym loty szkolne), a wykonany nalot wyniósł 25 tys. godzin.

Zadania transportu medycznego EMS na średnich trasach w kraju i za granicą realizowały dwa specjalistyczne samoloty sanitarne typu Piaggio P180 Avanti II. Są one głównie wykorzystywane do transportu narządów do transplantacji, a także do przewozu pacjentów na znaczne odległości. Wykonały one 495 misji, spędzając w powietrzu 788 godz. Dyżury te pełnione są przez całą dobę, a baza tych maszyn znajduje się na Lotnisku Chopina w Warszawie. W 2012 r. samoloty i śmigłowce

LPR przetransportowały ogółem 6833 pacjentów i były to osoby w różnym wieku, zarówno noworodki w inkubatorach jak i osoby starsze [6, s. 68].

2.2. Wyposażenie baz transportowych Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

Zespoły Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w początkowym okresie swej działalności wyposażono w samoloty dwupłatowe typu S-13 o niewielkiej prędkości przelotowej. Były one produkowane w Polsce na bazie licencyjnego samolotu CSS-13, który przystosowano do przewozu jednego pacjenta w pozycji leżącej. W późniejszym okresie weszły do eksploatacji samoloty jednosilnikowe typu: Jak-12M, Jak-12A, PZL-101 Gawron, AN-2 oraz wielosilnikowe typu Super Aero 45, L-200 Morawa, Turbolet. W połowie lat sześćdziesiątych niektóre zespoły zostały wyposażone w śmigłowce typu SM-1 i SM-2, a od roku 1975 w całym lotnictwie sanitarnym rozpoczęto eksploatację śmigłowców typu Mi-2 [10].



Rys. 3. Samolot z bazy Samolotowego Zespołu Transportowego EMS [11]

Wiosną 2011 r. wycofano z eksploatacji śmigłowce Mi-2 plus., które od 2009 r. sukcesywnie zastępowano kolejnymi Eurocopterami, model EC 135 (rys.4). Firma wybrana na dostawcę 23 śmigłowców i jednego symulatora lotu pierwszą maszyną dostarczyła 10 września 2009 r. na lotnisko Warszawa-Babice. Pozostałe 22 śmigłowce zostały dostarczone do końca 2010 r. Konieczność zmiany helikopterów wynikała z braku certyfikatu JAR-OPS 3 dla dotychczas użytkowanych śmigłowców Mi-2plus. Z uwagi na konieczność szkoleń i zapoznania z nowym sprzętem pierwsze nowe helikoptery LPR weszły do służby (HEMS) na przełomie wiosny i lata 2010, zaś ostatnie wiosną 2011 roku [18].

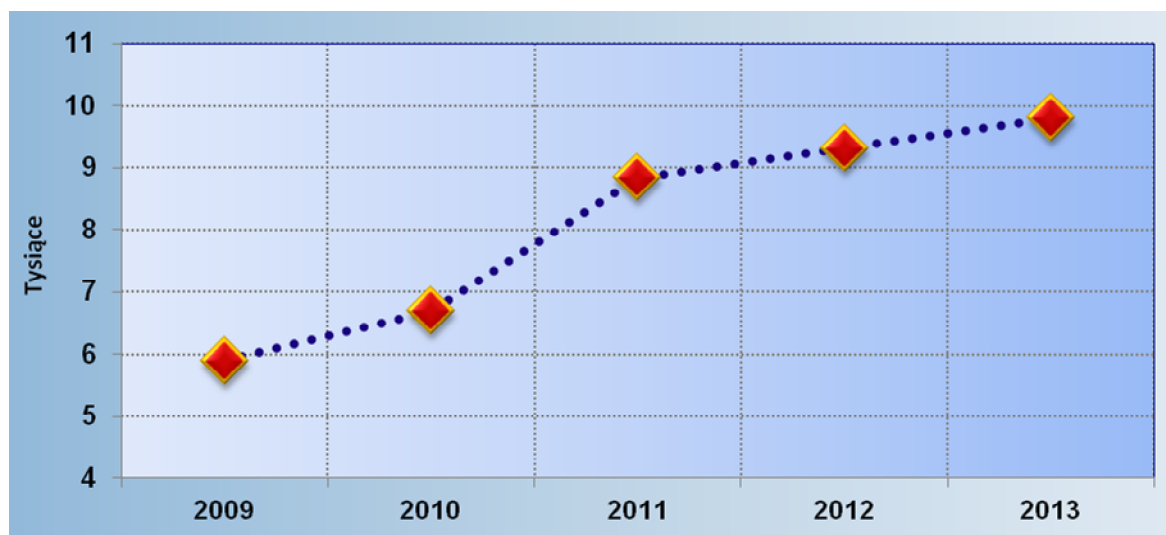


Rys. 4. Helikopter Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego [16]

W 2011 roku LPR rozpoczęło w części baz pierwsze dyżury w porze nocnej oraz szkolenia załóg i strażaków odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na lądowiskach [14].

Wykorzystanie maszyn posiadających większą prędkość umożliwiło skuteczne rozszerzenie zasięgu udzielania pomocy z dotychczasowych 60 km dla (Mi-2) do 80 km (dla Eurocoptera) [1, s.49]. Było to w głównej mierze skutkiem wprowadzenia do eksploatacji 23 nowych śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz sukcesywnie zwiększającej się liczby szpitali posiadających przygotowane dla obsługi tych maszyn lądowiska.

Doskonalenie w zakresie tej działalności nowych relacji logistycznych spowodowało m.in. utworzenie w szpitalu w Grudziądzu pierwszej placówki z lądowiskiem zbudowanym na dachu budynku z możliwością lądowania także w nocy. Do nocnych lotów przygotowuje się także szpital przy ul. Banacha w Warszawie. W trakcie budowy jest 27 szpitalnych lądowisk, a 47 znajduje się na etapie projektowania. W najbliższym czasie do użytku zostaną oddane trzy kolejne bazy LPR - w Suwałkach, Olsztynie i Gliwicach. Wyznacznikiem dynamiki rozwoju pogotowia jest liczba wykonanych misji i lotów Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego. Kształtowanie tych wielkości w kolejnych latach przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Liczba misji wykonanych przez załogi Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego [15]

W czasie swego 14-letniego istnienia załogi HEMS przetransportowały około 80 000 pacjentów.

Zgodnie z § 3 ust. 7, 8, 9, 10 i załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2011 r. w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego od dnia 01.01.2014 r. każdy szpitalny oddział ratunkowy musi posiadać lądowisko (lub lotnisko).

3. ZADANIA SŁUŻB LOTNICZEGO RATOWNICTWA MEDYCZNEGO

W początkach działalności ratownictwa medycznego podstawową załogę w samolotach i śmigłowcach stanowili: pilot i felczer lub pielęgniarka, a w przypadku użycia śmigłowca dodatkowo mechanik lotniczy. Z czasem do transportu pacjentów w bardzo ciężkim stanie zaczęto włączać lekarzy z miejscowych placówek pogotowia ratunkowego lub szpitali. W latach 90., wykorzystując śmigłowiec Mi-2 w Gdańsku, Szczecinie, Krakowie, Poznaniu i Bydgoszczy, podjęto skuteczną próbę prowadzenia działalności z powietrza w zakresie ratownictwa drogowego. Upowszechnienie i doskonalenie tych zmian spowodowało, że lotnictwo sanitarne zaczęło działać profesjonalnie z utrzymaniem zasady 4 - minutowej gotowości do podejmowania akcji ratowniczych, których specyfikę zaprezentowano w tabeli 1.

Tab. 1. Zadania i rodzaje usług Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) [15]

Nazwa lotu	Cel wykonania lotu
Loty do zdarzeń (primary mission)	Wykonanie lotów ratowniczych w celu udzielenia pomocy pacjentowi w stanie zagrożenia zdrowotnego, który wymaga intensywnego nadzoru w czasie lotu.
Loty ratownicze (secondary mission)	Bezpośrednie loty do miejsca zdarzenia oraz z miejsca zdarzenia do najbliższego Szpitalnego Oddziału Ratowniczego z uwzględnieniem odpowiednich limitów czasowych zależnych od odległości i terenu lądowania np.: <ul style="list-style-type: none"> • w promieniu 60 km - z gotowością do startu w ciągu 3-4 minut, • w promieniu 100 km - z gotowością do startu w ciągu 15 minut, • w lotach w góry - z gotowością do startu w ciągu 15 minut.
Loty transportowe ratownicze (tertiary mission)	Transport pomiędzy placówkami opieki zdrowotnej zlecony Dyspozytorowi Krajowemu SP ZOZ LPR <ul style="list-style-type: none"> • gotowość do startu w ciągu 30 minut od wydania polecenia

Równocześnie z roku na rok notowano kilkakrotny wzrost liczby wykonywanych lotów. Aktualnie śmigłowce realizują ponad 5000 misji rocznie, spośród których 70% to loty do zdarzeń obsługiwanych przez HEMS. Te zespoły posiadają niezbędne wyposażenie pozwalające rozpocząć proces leczenia od momentu przylotu na miejsce zdarzenia, a także mogą szybko przetransportować chorego do Szpitalnego Oddziału Ratunkowego (SOR) w ramach tzw. „złotej godziny”. Termin ten w ratownictwie został wprowadzony w 1961 r. przez chirurga wojskowego doktora R. Adamsa Cowleya i odnosił się do czasu w jakim ofiara wypadku samochodowego powinna znaleźć się w karetce pogotowia [20].

Zrealizowanie tego zadania wymaga jednak precyzyjnego logistycznego wsparcia ze strony naziemnych służb ratunkowych ściśle współpracujących z zespołem HEMS. Do nich należy przygotowanie lądowiska, zabezpieczenie miejsca zdarzenia oraz bezpieczny transport poszkodowanego do śmigłowca. Zakres współpracy i obowiązki naziemnych służb ratunkowych przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Współpraca naziemnych służb ratunkowych z zespołem HEMS [8].

W aktualnych warunkach śmigłowce Eurocopter EC 135 stanowią główną bazę wyposażenia lotniczych służb ratunkowych w większych miastach. Nie dziwi zatem, że pierwszą bazą która otrzymała nowy śmigłowiec był Kraków. Na podkreślenie zasługuje fakt, że wyposażenie i obsługa śmigłowców LPR jest podobna do stosowanej w specjalistycznym ambulansie reanimacyjnym. Z tego powodu używa się ich często jako pomoc dla przeciążonych zespołów pogotowia ratunkowego lub w przypadkach wymagających natychmiastowego specjalistycznego transportu rannego do właściwego szpitala.

WNIOSKI

Z przeprowadzonych rozważań wynika, że sprawność wykonywania misji Lotniczego Pogotowia Ratunkowego jest w znacznym stopniu zależna od prawidłowej konstrukcji funkcjonujących w zakresie tej działalności relacji logistycznych. Działając jako organizacja non-profit nie podlega regułom konkurencji rynkowej, co pozwala na swobodne koncentrowanie swej działalności w kierunku maksymalnego zabezpieczenia jakościowego poziomu świadczonych usług.

Realizowanie wymogów dotyczących doskonalenia logistycznych relacji w zakresie LPR, powoduje że HEMS staje się niezbędnym, uniwersalnym oraz bardzo skutecznym narzędziem w prawidłowym funkcjonowaniu tego systemu w każdym, rozwiniętym państwie. Można zatem założyć, że w niedługim czasie dojdzie do uzyskania poziomu istniejącego w rozwiniętych krajach Zachodniej Europy gdzie te jednostki są rozmieszczone w taki sposób aby śmigłowiec był w stanie dotrzeć do każdego zdarzenia w ciągu 15 minut. Jednak poza czasem wymaga to także wydatkowania znacznych środków finansowych.

Streszczenie

Organizacje non profit mające na celu prowadzenie działalności skupiającej się na wspieraniu prywatnego lub publicznego dobra, służą społeczeństwu z pominięciem celów komercyjnych i osiągania zysku. Najczęściej są to dobrowolne, trwałe i samorządne stowarzyszenia realizujące działalność niezarobkową. Nie oznacza to, że nie muszą one kierować się zasadą gospodarności w swoim działaniu.

W pierwszej, teoretycznej części artykułu zaprezentowano zagadnienia dotyczące charakterystyki i znaczenia organizacji non-profit działających w systemie logistycznych relacji. Część empiryczna zawiera genezę lotnictwa ratunkowego w Polsce, opis jego struktury oraz wyposażenia baz transportowych. Przedstawiono również podstawowe zadania służb ratownictwa medycznego, ze szczególnym uwzględnieniem Śmigłowiec Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) oraz rozmieszczenie ich baz.

Air Emergency service as an example of a non-profit company in logistics sector

Abstract

Non-profit organizations that aim to activities focused on supporting the private or public good, serve the public without commercial purposes and making profits. This does not mean, however, that these organizations do not have to follow the principle of economy in its action.

In the first, theoretical part of the article were presented issues concerning the characteristics and significance of non-profit organizations operating in the system of logistic relationships. The empirical part contains the genesis of the emergency aviation in Poland, its structure and equipment of transport bases. The paper presents the basic tasks of emergency medical services, with particular emphasis on Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) and the distribution of its bases.

BIBLIOGRAFIA

1. Hawlena J., Transport Lotniczy a Koncepcja Zrównoważonego Rozwoju, [w] Transport a strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej. Instytut Naukowo-Wydawniczy „SPATIUM”. Radom 2011.
2. Kłosiński P., *Polskie początki lotnictwa sanitarnego*. Skrzydłata Polska 2005 nr 12.
3. Kotler P., *Marketing - analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*. Gebethner & Ska, Warszawa 1994.
4. Krzyżanowska M., *Marketing usług organizacji niekomercyjnych*. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Zarządzania w Warszawie. Warszawa 2000.
5. Leś E., Nałęcz S., *Sektor non-profit. Nowe dane i nowe spojrzenie na społeczeństwo obywatelskie w Polsce*. Wydawnictwo Instytutu Studiów Politycznych PAN, Warszawa 2001.
6. Liwiński J., *Polski transport lotniczy 2013*. Lotnictwo 2014 nr 6.
7. Sargeant A., *Marketing w organizacjach non-profit*. Oficyna Ekonomiczna, Oddział Polskich Wydawnictw Profesjonalnych Sp. Z.O.O. 2004.

8. Urbanowicz A., *SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowa*. Gambit, Warszawa 2008.
9. *Raport o organizacjach non-profit w Polsce*, www.dces.diecezja.tarnow.pl/index.php/projekty/baza/baza-wiedzy-ogolna/336-2009-gus-raportsektor-non-profit-w-polsce (dostęp 03.10.2013).
10. www.fril.org.pl/doc/gambit/1130%20-%201145_A20SP%20ZOZ%20Lotnicze%20Pogotowie%20Ratunkowe (dostęp 02.10.2013).
11. www.lpr.com.pl/pl/start.html (dostęp 17.10.2013).
12. www.nonprofit.org (dostęp 17.10.2013).
13. www.odlew.agh.edu.pl/fundacja/non-profit.pdf (10.10.2011).
14. http://straz.gov.pl/data/other/program_lpr_instruktorzy_ze_szkol_i_o_.pdf (dostęp 02.10.2013).
15. www.hems.info.pl/?page_id=41616 (dostęp 02.10.2013).
16. <http://ratownicy.blog.pl/kat,761093,index.html?smybtticaid=6130cc> (dostęp 17.10.2013).
17. http://pl.wikipedia.org/wiki/Lotnicze_Pogotowie_Ratunkowe (dostęp 02.10.2013).
18. www.lpr.com.pl/pl/start.html (dostęp 17.10.2013).
19. *Informacje o organizacjach non-profit*, <http://praca.wp.pl/title,Organizacje-nonprofitwid,1659170,wiadomosc-kariera-zarobki.html?ticaid=1f4f3> (dostęp 10.02.2013).
20. www.studiodomanscy.pl/biblioteka/magiczne-godziny 10.10.2013).
21. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003: <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20030960873> (dostęp 02.10.2013).