

Dlaczego samolot lata? Dlaczego szpital ma pacjentów?  
Bo ktoś za to płaci

# Twarde lądowanie w rzeczywistości



foto: iStockphoto

Odnajdywanie analogii pomiędzy sektorami gospodarki w celu transpozycji najlepszych praktyk i osiągnięcia dzięki temu przewagi konkurencyjnej jest uznaną praktyką. W transporcie lotniczym, jak w rzadko której dziedzinie, można znaleźć mnóstwo podobieństw do opieki zdrowotnej.

Analogia pomiędzy transportem lotniczym a ochroną zdrowia jest przedmiotem zainteresowania nauki od kilkunastu lat. Nabrała szczególnego znaczenia po 11 września, kiedy okazało się, że linie lotnicze wychodzą z kryzysu w różnym tempie. Było to sporym zaskoczeniem. Na rynku o tak długiej historii, stabilnej legislacji i sztywnych procedurach nie powinno dochodzić do znaczącego zróżnicowania podmiotów. Jeśli jednak porównać kondycję linii lotniczych działających w Ameryce Północnej trzy lata po tragedii, okaże się, że różnice w spadku liczby pasażerów, zatrudnienia czy kursu akcji sięgały dziesiątek procent. To wtedy narodziło się powiedzenie „Samolot lata dlatego, że ktoś za to płaci”.

## Lotnictwo i zdrowie

Nie wystarczy mieć nowoczesne samoloty i wyszkolony personel. Nie wystarczy rygorystycznie dbać o bezpieczeństwo pasażerów i komfort podróży. Nie wystar-

czy oferować atrakcyjną siatkę połączeń. Potrzeba jeszcze jednego elementu – inwestora, który wyłoży kapitał na rozwój, i klientów, którzy sfinansują przewozy. Nie inaczej jest z ochroną zdrowia. Zbudowanie nowoczesnego szpitala i wypełnienie go sprzętem jest dużym wyzwaniem, ale jasno opisanym. Trudniejsze jest skompletowanie personelu, zbudowanie zmotywowanego, doskonalącego umiejętności zespołu i wprowadzenie szczególnych zasad ładu korporacyjnego. Czy to wystarczy, aby stabilnie funkcjonować? Niekoniecznie. Nawet jeśli szpital znajduje się w dużej aglomeracji i oferuje wiele procedur opieki koordynowanej, nie jest to wystarczające, aby płatnik podpisał z takim podmiotem kontrakt o oczekiwanej przez inwestora wartości. Podobnie jak w transporcie lotniczym, szpital leczy tylko wtedy, gdy ktoś za to płaci.

## Inwestorzy

Dlaczego linie lotnicze i szpitale znajdują inwestorów – to temat na odrębną dyskusję. Decyduje o tym wiele czynników. W ostatnim dziesięcioleciu skrócono przerwę lotniskową z niemal godziny do dwudziestu minut. Chciałbym widzieć taką determinację w walce o każdą minutę przestoju na bloku operacyjnym. W lotnictwie nikt nie wozi transatlantykami pasażerów z Warszawy do Paryża czy Brukseli. W medycynie duże, kosztowne placówki nadal wykonują zbyt wiele prostych operacji. W lotnictwie duży operator na trasie z Monachium do Tokio nie obraża się na lokalnego przewoźnika, który podsyła mu pasażera z Warszawy. W medycynie to zjawisko zasługuje na raport i komisję. W lotnictwie nikt nie buduje portów lotniczych obok siebie. W medycynie szpitale jeden obok drugiego rosną jak grzyby po deszczu.

Analogii i dobrych praktyk jest znacznie więcej. Niektóre mogą zaskakiwać. Coraz częściej młody pilot chcący latać w fotelu pierwszego oficera płaci linii 100, 200 tys. zł wpisowego, a dodatkowo ponad 100 zł za każdą godzinę lotu. To nie linie mu płacą za to, że lata, tylko pilot płaci liniom za to, że nabiera doświadczenia i umiejętności. Samoloty latają właśnie dlatego, że zawsze ktoś za to płaci. Szpitale mają tę lekcję jeszcze przed sobą.

Robert Mołdach  
pilot, ekspert ds. zdrowia Pracodawców RP