Kazimir Lazarić

RAZVOJ I TURISTIČKA VALORIZACIJA ISTARSKE ZRAČNE LUKE

SADRŽAJ

1. **Uvod** 179
2. **Avionski promet u domaćem i međunarodnom saobraćaju** 180
2.1. Promet aviona 180
2.2. Putnički promet 182
2.3. Cargo promet 184
3. **Valorizacija aerodroma u redovnom i turističkom prometu** 185
3.1. Redovan putnički promet 185
3.2. Turistički promet 185
4. **Mogućnosti daljnjeg razvoja zračnog prometa** 186
The Development and Tourism Value of the Istrian-Airfield 188

1. Uvod

Općinu Pula krakterizira njena tradicija u odvijanju zračnog saobraćaja. Počeci datiraju iz doba talijanske okupacije naših krajeva prije drugog svjetskog rata. Tada je postojao današnji aerodrom s travnatom pistom i Hidro-baza kraj Štinjana, koja je uništena tokom rata.

Pula je bila vezana na dvije putničke linije: Rijeka—Pula—Venecija i Trst—Pula—Lošinj—Zadar—Ancona. Na tim linijama 1939. godine zabilježen je promet od 2.930 aviona sa 6.562 putnika.[1] Te dvije zračne luke služile su za civilni i vojni zračni saobraćaj, prisilno slijetanje i sportske svrhe.

Nakon oslobođenja pulski aerodrom neznatno se koristio za civilni saobraćaj. Od jeseni 1954. godine do 1. svibnja 1967. godine aerodrom je aktivirala JNA za vojne potrebe.

Ideja o aktiviranju dotada jedinog aerodroma na istarskom prostoru u Puli i za civilni saobraćaj datira od početka 1965. godine. Pregovori između predstavnika JNA, Skupštine općine Pula i Aerodroma na Brniku rezultirali su dogovorom o otvaranju mješovitog aerodroma za vojne i civilne namjene. Aerodrom u Puli postaje isturena zračna luka ljubljanskog aerodroma, organizirana kao radna jedinica. Investicijskom izgradnjom u vrijednosti od oko 800 milijuna starih dinara[2] postojeći vojni aerodrom osposobljen je i za civilni saobraćaj.

Rješenjem Saveznog izvršnog vijeća od 22. veljače 1967. godine istarski aerodrom postaje stalan granični prijelaz i na toj osnovi može obavljati redovan međunarodni saobraćaj.

Rješenjem Savezne uprave za civilnu vazdušnu plovidbu od 1. svibnja 1967. godine aerodrom u Puli — nakon što je ispunio sve tehničke propise o projektiranju, izgradnji i rekonstrukciji aerodroma, kao i posebne tehničke i druge uvjete za prihvat i otpremu zrakoplova, putnika, prtljage i robe — predan je javnom saobraćaju.

U početku aerodromska djelatnost bila je organizirana kao OOUR ljubljanskog aerodroma, dok je ugostiteljska djelatnost bila pogon u sastavu ljubljanske TOZD — Gostinstvo. Svi poslovi, osim operativnih (prihvat i otprema aviona), obavljali su se na Brniku. Većinu operativnih poslova u Puli obavljali su radnici matičnog aerodroma.

Razvoj aerodroma postepeno dobiva nove dimenzije, naročito izdvajanjem iz sastava ljubljanskog aerodroma 1. srpnja 1980. godine, otkada posluje kao samostalna radna organizacija.

---

[1] Zavod za ekonomiku Pula: Analiza poslijeratnog razvitka općine Pula, Pula, septembar 1968, str. 135. Budući da u toj analizi nije naznačen izvor, podatake o prometu aviona i putnika treba uzeti s rezervom.

[2] Ibid. str. 135.

2. Avionski promet u domaćem i međunarodnom saobraćaju

Za ocjenu razvoja i valorizacije istarske zračne luke interesantni su podaci o ostvarenom avionskom prometu u domaćem i međunarodnom saobraćaju.

Početak aktivnosti u 1967. godini karakterizirala je ograničenost u pružanju aerodromskih usluga. Za civilni promet aerodrom je bio otvoren od petka u 22 sata do ponedjeljka u 6 sati, i to samo ljeti za prihvat međunarodnih charter letova.

2.1. *Promet aviona*

U razvoju zračnog prometa na istarskom prostoru aerodrom u Puli dao je veliki doprinos. Od njegova otvaranja za javni saobraćaj otpremljen je značajan broj aviona.

Tabela 1

OTPREMLJENI AVIONI NA PULSKOM AERODROMU OD 1967. DO 1985. GOD.

Godina	Domaći saobraćaj	Inozemni saobraćaj			Ukupno	Udio (u %)	
		Redovni	Izvanredni	Ukupno		Domaći saob.	Inoz. saob.
1967.	21	—	4	4	25	84,0	16,0
1968.	111	66	604	670	781	14,2	85,8
1969.	234	90	905	995	1.229	19,0	81,0
1970.	279	92	1.138	1.230	1.509	18,5	81,5
1971.	466	—	1.560	1.560	2.025	23,0	77,0
1972.	466	40	1.611	1.651	2.117	22,0	78,0
1973.	586	40	1.724	1.764	2.350	24,9	75,1
1974.	584	104	1.416	1.520	2.104	27,8	72,2
1975.	611	124	1.361	1.485	2.096	29,2	70,8
1976.	789	97	1.313	1.410	2.199	35,9	64,1
1977.	772	71	942	1.013	1.785	43,2	56,8
1978.	1.633	114	1.467	1.581	3.214	50,8	49,2
1979.	1.773	—	1.928	1.928	3.701	47,9	52,1
1980.	1.573	262	1.692	1.954	3.527	49,7	50,3
1981.	1.529	94	1.729	1.823	3.352	45,6	54,4
1982.	1.304	133	1.739	1.872	3.176	41,1	58,9
1983.	1.225	142	1.611	1.753	2.978	41,1	58,9
1984.	1.545	138	2.000	2.138	3.683	41,9	58,1
1985.	1.652	185	2.119	2.304	3.956	41,8	58,2

Izvor: Preuzeti i izvedeni podaci iz: 1) Statistički bilten »Saobraćaj i veze«, SZS 1967—1981. godine, i 2) Obrazac PZ/G-21, SZS, Godišnji izvještaj za aerodromske usluge 1982—1985. godine RO »Istarski aerodrom« Pula.

Osim u početnoj 1967. godini karakteristične su dvije faze razvoja avionskog prometa. U prvoj fazi do 1978. godine udio otpremljenih aviona u domaćem saobraćaju bilježio je kontinuirani rast dostigavši gotovo identičan odnos s otpremljenim avionima u inozemnom saobraćaju. Međutim, u drugoj fazi od 1979. godine primat pripada otpremljenim avionima u inozemnom saobraćaju.

Zbog tih karakteristika ovaj se aerodrom može svrstati u kategoriju aerodroma s pretežno inozemnim putničkim saobraćajem.

Ako promatramo strukturu letova (tabela 2), uočljiva je druga krakteristika ovog aerodroma, i to kao aerodroma s pretežno izvanrednim (charter) letovima, namijenjenim zadovoljavanju turističke potražnje, a posebno inozemne. U promatranom razdoblju od 1981. do 1985. godine od ukupnih letova aviona oko 2/3 otpada na izvanredne letove. Više od 3/4 izvanrednih letova aviona uključeno je u inozemnom saobraćaju, a ostatak u domaćem. U tome se udio stranih aviona kreće oko 1/5 s tendencijom opadanja na 1/10, dakle u korist domaćih prijevoznika, što je pozitivno.

Tabela 2

STRUKTURA LETOVA OTPREMLJENIH AVIONA NA PULSKOM AERODROMU OD 1981. DO 1985. GODINE

Godina	Letovi	Domaći saobraćaj	Inozmeni saobraćaj			Ukupno	Udio (u %)
			Domaći avioni	Strani avioni	Ukupno		
1981.	Redovni	926	94	—	94	1.020	30,4
	Izvanredni	603	1.408	321	1.729	2.332	69,6
	Ukupno	1.529	1.502	321	1.823	3.352	100
1982.	Redovni	862	133	—	133	995	31,3
	Izvanredni	442	1.431	308	1.739	2.181	68,7
	Ukupno	1.304	1.564	308	1.872	3.176	100
1983.	Redovni	825	142	—	142	967	32,5
	Izvanredni	400	1.252	359	1.611	2.011	67,5
	Ukupno	1.225	1.394	359	1.753	2.978	100
1984.	Redovni	1.105	138	—	138	1.243	33,7
	Izvanredni	440	1.708	292	2.000	2.440	66,3
	Ukupno	1.545	1.846	292	2.138	3.682	100
1985.	Redovni	1.158	185	—	185	1.343	33,9
	Izvanredni	494	1.885	234	2.119	2.613	66,1
	Ukupno	1.652	2.070	234	2.304	3.956	100

Izvor: Kao kod tabele 1.

Budući da u ukupnom prometu jadranskih aerodroma značajno mjesto ima turistički promet, izvršit ćemo njihovu komparaciju. Nivo razvoja prometa aviona na pulskom aerodromu pokazuje da u ukupnom prometu aviona u domaćem saobraćaju zauzima treće mjesto iza aerodroma u Dubrovniku i Splitu. Međutim, u strukturi ukupnog avionskog prometa zauzima prvo mjesto po udjelu aviona u inozemnom saobraćaju (1985. godine = 58,8%).

Interesantno je da pulska zračna luka ostvaruje veći promet aviona od zadarske i riječke zajedno. U 1085. godini taj je promet veći za 82.3%. U inozemnom saobraćaju aviona odnos je daleko povoljniji jer je veći za oko tri puta.

Dakle, pulska zračna luka afirmirana je u domaćem i inozemnom saobraćaju. Osim domaćih avionskih komapnija: JAT, Inx-adria i Aviogenex, na njega slijeću avioni inozemnih komapnija iz Engleske, Skandinavije, zapadne, centralne i istočne Evrope i drugih zemalja svijeta.

Aerodrom u Puli svrstan je u VI. kategoriju aerodroma. Na njega slijeće više tipova aviona raznih tehničkih karakteristika i prijevoznih kapaciteta. U strukturi tipova aviona najveći udio imaju avioni većih dimenzija: DC 9, Boeing, Tupolev, Lear, Cesna, Jak 40 i Caravelle. Iza njih dolaze mali avioni (generalna avijacija) i helikopteri.

2.2. *Putnički promet*

Putnički zračni promet na našim jadranskim aerodromima razvijao se zahvaljujući razvoju turizma duž jadranske obale.

Istarski aerodrom, osim redovnog putničkog saobraćaja, svojim izvanrednim (charter) putničkim saobraćajem predstavlja relevantan segment turističke ponude Istre, kvarnerskog i slovenskog obalnog područja.

Tabela 3

PROMET PUTNIKA NA PULSKOM AERODRAMU OD 1967. DO 1985. GODINE

Godina	Otputovali			Prispjeli			Tranzitni	Ukupno
	Domaći	Strani	Ukupno	Domaći	Strani	Ukupno		
1967.	459	362	821	448	—	448	—	1.269
1968.	1.797	35.155	36.952	2.036	36.140	38.176	676	75.804
1969.	8.716	62.835	71.551	8.846	62.541	71.387	4.178	147.116
1970.	9.231	80.589	89.820	8.733	79.753	88.486	4.733	183.039
1971.	15.698	115.676	131.374	14.561	115.721	130.282	2.027	263.683
1972.	21.094	113.560	134.654	21.044	113.666	134.710	3.474	272.838
1973.	33.423	135.940	169.363	32.294	137.321	169.615	6.001	344.979
1974.	35.594	115.764	151.358	36.443	116.929	153.372	7.366	312.096
1975.	47.154	123.793	170.947	46.226	123.759	169.985	7.060	348.012
1976.	44.269	109.019	153.288	43.963	109.819	153.782	3.315	310.385
1977.	47.491	75.840	123.331	45.363	75.830	121.193	4.307	248.831
1978.	74.014	125.315	199.329	69.207	125.537	194.744	29.647	423.716
1979.	68.299	149.055	217.354	71.050	142.497	213.547	24.737	455.638
1980.	61.846	130.235	192.081	60.205	136.863	197.068	29.097	418.246
1981.	59.773	151.963	211.736	59.642	162.370	222.012	26.445	460.193
1982.	47.864	150.679	198.543	48.296	149.929	198.225	30.232	427.000
1983.	47.131	160.186	207.317	48.502	160.720	209.222	33.208	449.747
1984.	56.942	185.029	241.971	57.269	186.946	244.215	31.245	517.431
1985.	53.995	217.637	271.632	56.101	218.215	274.316	28.614	574.562

Izvor: 1) Statistički bilten »Saobraćaj i veze«, SZS 1967—1981. g.
2) Obrazac PZ/G-21, SZS, Godišnji izvještaj za aerodromske usluge 1982. do 1985. godine RO »Istarski aerodrom« Pula.

Uz određene godišnje oscilacije, već u 1978. godini ukupan putnički promet prelazi 400.000 putnika s tendencijom rasta narednih godina na preko pola milijuna putnika.

Najveći putnički promet odvija se tokom turističke sezone. Iz tog konteksta izvire i treća karakteristika djelatnosti pulskog aerodroma, usmjerena pretežno na sezonsko poslovanje.

Sezonski promet putnika de facto egzistira u šestomjesečnom razdoblju svibanj — listopad, kada se ostvaruje preko 90% putničkog prometa.

Tabela 4

SEZONSKE OSCILACIJE PUTNIČKOG PROMETA[3] PULSKOG AERODROMA OD 1982. DO 1985. GODINE

Mjesec	1982.		1983.		1984.		1985.	
	putnici	%	putnici	%	putnici	%	putnici	%
			Sezonski promet					
Svibanj	52.668	8,5	53.492	11,9	64.204	12,4	66.893	11,6
Lipanj	67.926	15,9	74.701	16,6	85.827	16,6	99.899	17,4
Srpanj	85.476	20,0	92.151	20,5	91.409	17,7	96.039	16,7
Kolovoz	80.311	18,8	79.892	17,8	90.011	17,4	116.624	20,3
Rujan	69.936	16,4	77.539	17,2	85.944	16,6	98.761	17,2
Listopad	32.819	7,7	38.113	8,5	38.430	7,4	44.297	7,7
	389.136	87,5	415.888	92,5	455.825	88,1	522.513	90,9
			Izvansezonski promet					
Siječanj	4.944	1,2	2.124	0,5	5.411	1,0	4.867	0,8
Veljača	5.255	1,2	—	—	6.670	1,3	5.456	1,0
Ožujak	5.883	1,4	4.984	1,1	8.183	1,6	7.075	1,2
Travanj	14.688	3,4	13.395	3,0	25.674	5,0	20.248	3,5
Studeni	3.321	0,8	7.690	1,7	9.772	1,9	8.955	1,6
Prosinac	3.773	0,9	5.666	1,2	5.896	1,1	5.448	1,0
	37.864	8,9	33.859	7,5	61.606	11,9	52.049	9,1
Ukupno	427.000	100	449.747	100	517.431	100	574.562	100

Izvor: Preuzeti i izvedeni podaci iz obrasca PZ/G-21, SZS, Godišnji izvještaj za aerodromske usluge od 1982. do 1985. godine RO »Istarski aerodrom« Pula.

Najveći udio putničkog prometa ostvaruje se izvanrednim (charter) letovima, i to u inozemnom saobraćaju. Tim letovima ostvaruje se oko 70% ukupnog putničkog prometa. Najveći udio ima inozemni saobraćaj, koji se kreće oko 95%.

Mjesto pulskog aerodroma u putničkom prometu jadranskih aerodroma značajnije je od prometa aviona.

Tabela 5

PUTNIČKI PROMET S UDJELOM PUTNIKA U MEĐUNARODNOM PROMETU NA JADRANSKIM AERODROMIMA U 1985. GODINI

Vrsta pometa	Dubrovnik	Split	Pula	Zadar	Rijeka	Ukupno
Domaći	465.954	496.039	170.095	75.805	53.803	1,261.696
Inozemni	702.743	380.874	404.467	46.546	50.157	1,584.787
% inozemnog	60,1	43,4	70,4	38,0	48,2	55,7

Izvor: Podaci Poslovne zajednice zračnog prometa Hrvatske.

[3] U sezonske oscilacije putničkog prometa uključeni su putnici koji su otputovali, prispjeli i tranzitni putnici.

Istarski aerodrom ostvaruje oko 1/5 ukupnog putničkog prometa svih jadranskih aerodroma, a u inozemnom putničkom prometu čak više od 1/4. Posljednjih godina zauzima treće mjesto u ukupnom putničkom prometu i domaćem putničkom prometu iza dubrovačkog i splitskog aerodroma, a drugo mjesto u inozemnom putničkom prometu.

U strukturi ukupnog putničkog prometa ostvaruje najpovoljniji udio u inozemnom putničkom prometu, koje se kreće preko 70%. Taj je udio značajno povoljniji od prosjeka jadranskih aerodroma.

2.3. *Cargo promet*

U strukturi avionskog prometa cargo promet istarskog aerodroma nema posebnog značenja. Iako u kontinuitetu bilježi određeni rast, tek posljednjih osam godina fizički promet prelazi obujam od 500 tona godišnje s tendencijom rasta na 1.000 tona godišnje.

Cargo promet čini otpremljena roba, prispjela i tranzitna roba u redovnom i izvanrednom saobraćaju.

Većinu prometa čini prispjela roba u domaćem saobraćaju, dok je promet u inozemnom saobraćaju i tranzitu irelevantan.

Prosječnu strukturu ove vrste fizičkog prometa u posljednje tri godine čini:

— otpremljena roba 16,9%
— prispjela roba 51,5%
— tranzitna roba 31,6%.

Tabela 6

PROMET ROBE NA PULSKOM AERODROMU OD 1967. DO 1985. GOD. (U TONAMA)

Godina	Otpremljena roba			Prispjela roba			Tranzitna roba	Ukupno
	Domaći saobr.	Inoz. saobr.	Ukupno	Domaći saobr.	Inoz. saobr.	Ukupno		
1967.	—	—	—	—	—	—	—	—
1968.	—	—	—	1,6	0,5	2,1	—	2,1
1969.	0,3	0,4	0,7	4,2	0,2	4,4	2,4	7,5
1970.	5,6	0,6	6,2	27,8	2,8	30,6	10,0	46,8
1971.	10,5	0,3	10,8	21,8	1,8	23,6	2,5	36,9
1972.	7,9	1,1	9,0	27,2	2,5	29,7	4,3	43,0
1973.	8,6	2,5	11,1	102,2	0,8	103,0	23,0	137,1
1974.	10,3	1,0	11,3	58,2	2,2	60,4	11,0	82,7
1975.	21,0	1,0	22,0	88,0	1,0	89,0	9,0	120,0
1976.	36,0	1,0	37,0	127,0	4,0	131,0	3,0	171,0
1977.	58,0	—	58,0	148,0	1,0	149,0	6,0	213,0
1978.	85,0	1,0	86,0	338,0	15,0	353,0	89,0	528,0
1979.	104,0	1,0	105,0	472,0	1,0	473,0	122,0	700,0
1980.	68,5	2,1	70,6	331,0	20,0	351,0	107,0	528,6
1981.	86,8	1,6	88,4	380,4	1,0	381,4	117,7	587,5
1982.	89,6	0,2	89,8	295,4	1,8	297,2	178,8	565,8
1983.	58,2	0,4	58,6	240,3	0,9	241,2	161,2	461,0
1984.	131,8	3,6	135,4	328,6	3,1	331,7	236,9	704,0
1985.	138,3	6,3	144,6	448,9	10,9	459,8	236,5	840,9

Izvor: Kao kod tabele 3.

U odnosu na vrstu saobraćaja oko 2/3 fizičkog prometa robe ostvaruje se u redovnom avionskom saobraćaju.

Dominantan udio prispjele robe u strukturi ukupnog cargo prometa zračnog saobraćaja ukazuje na znatno veću potražnju u odnosu na ponudu roba privrede i stanovništva Istre.

Karakteristično je da dva najbliža jadranska aerodroma u Rijeci i Zadru ostvaruju manji fizički promet robe u odnosu na pulski aerodrom. Prema podacima Poslovne zajednice zračnog prometa Hrvatske, fizički promet robe u razdoblju od 1983. do 1985. godine iznosio je (u tonama):

	Pula	Rijeka	Zadar
1983. godina	461	668	544
1984. godina	704	525	594
1985. godina	841	708	679
Prosjek	669	634	606

Iz tog kontkesta može se izvući zaključak da na tim lokalitetima zračni saobraćaj nije dovoljno afirmiran u prometu robe, ili realno na današnjem stupnju razvoja privrede ne postoji potreba za njegovim iskorištavanjem.

3. Valorizacija aerodroma u redovnom i turističkom prometu

Potpuna valorizacijska slika ove istarske zračne luke može se dobiti segmentiranjem ukupnog putničkog prometa na redovan putnički promet i turistički promet koji se ostvaruje u sezonskom razdoblju.

3.1. *Redovan putnički promet*

Ako apstrahiramo sezonski utjecaj, redovan putnički promet karakteriziraju približno ove veličine:

— razdoblje od I. do IV. mjeseca 2000—4000 putnika
— razdoblje od XI. do XII. mjeseca 2000—3000 putnika
— razdoblje od V. do X. mjeseca oko 5000 putnika.

U tom kontekstu nije teško zaključiti da je redovan godišnji putnički promet dimenzioniran na oko 50.000 prispjelih domaćih i stranih putnika ili na 1/5 od ukupno ostvarene vrste tog prometa.

3.2. *Turistički promet*

Prethodno procijenjena dimenzija redovnog putničkog prometa upućuje na to da ova zračna luka ostvaruje oko 80% godišnjeg putničkog prometa u sezonskom prometu domaćih i stranih turista. Dakle, u ukupnom putničkom prometu dominira turistički promet. Stoga u njenoj valorizaciji čini značajnu komponentu turistička ponuda Istre.

Karakteristično je da se u sezoni domaći putnički promet povećava oko dva puta, a inozemni oko šest puta u odnosu na redovan putnički promet.

Zbog razvoja inozemnog turizma već iduće godine od otvaranja ove zračne luke za javni saobraćaj (1968. g.), ona kontinuirano registrira veći promet stranih turista u odnosu na domaće putnike.

U tome je značajan udio naših turističkih agencija, koje popunjavaju turističke kapacitete ovog prostora pretežno inozemnim turistima. Od ukupno 160.720 prispjelih stranih putnika na istarski aerodrom u 1983. godini, prema nepotpunim podacima posredovanjem tih agencija boravilo je 142.284 turista[4] u slijedećim turističkim lokalitetima:

	Broj turista	Udio (u %)
a) Istarsko područje		
Poreč	72.005	50,6
Rabac	21.886	15,4
Rovinj	19.910	14,0
Pula	9.398	6,6
Umag	3.453	2,4
	126.652	89,0
b) Ostala područja		
Opatija	10.383	7,3
Portorož	5.249	3,7
	142.284	100

Više od polovine agencijski gostiju transferirano je preko ovog arerodroma u Poreč (50,6%). U ostale turističke centre Istre transferirano je 38,4%, a ostatak u turističke centre Kvarnera (Opatija 7,3%) i Slovenskog primorja (3,7%).

U inozemnom putničkom prometu dominiraju putnici iz Velike Britanije s preko 60%. Na drugom mjestu su putnici iz SR Njemačke s udjelom od oko 20%, dok treće mjesto naizmjenično zauzimaju putnici iz Skandinavije, Francuske i Holandije.

4. Mogućnosti daljnjeg razvoja zračnog prometa

Istarska zračna luka ima realne mogućnosti daljnjeg razvoja. To uvjetuje postojeća pozitivna korelacija rasta putničkog prometa s rastom domaćeg i inozemnog turističkog prometa. Stopa rasta putničkog prometa do 2000. godine kretat će se vjerojatno uporedo s projekcijom rasta turističkog prometa Zajednice općina Rijeka od oko 3% godišnje[5].

---

[4] Prema tim nepotpunim podacima RO »Istarski aerodrom« Pula, više od 2/3 (67,9 %) transferiranih agencijskih gostiju odnosi se na dvije turističke agencije: »Globtour« s 51. 613 turista (36,3%) i »Kompas« s 45.000 turista (31,6%). Na ostale četiri turističke agencije otpada: »Generalturist« 24.239 turista (17 %). »Atlas« 9.640 turista (6,8 %). »Putnik« 7.142 turista (5 %) i »Kvarnerexpres« 4.650 turisti (3,3%).

[5] Dugoročni društveno-ekonomski razvoj Zajednice općina Rijeka 1980—2000. godine, Ekonomski fakultet Rijeka, 1983, str. 246.

Posljednji podaci ukazuju da se udio pristiglih putnika prema broju turista u Istri kreće oko 12%, a prema broju turista smještenih u hotelskim objektima Istre oko 24%.[6]

U cargo prometu očekuje se usporeniji rast.

Limitirajući faktor razvoja ove zračne luke posljednjih godina su određena »uska grla«, koja treba sanirati investicijskim ulaganjima u infrastrukturne objekte i putničku zgradu. Na to upućuju i sezonske »špice«, koje su definirale i određena ograničenja avionskog prometa.

Na strateškom planu aerodrom karakterizira Samoupravni sporazum o udruživanju rada i sredstava za izgradnju i opremanje istarskog aerodroma u Puli. Ovaj je SAS potpisan s privrednim i drugim organizacijama, a posebno turističkom privredom Istre kao potencijalnim korisnikom aerodromskih usluga. On je dokaz valorizacije ove zračne luke kao komponente turističke ponude Istre. Pozamašne investicije, koje rezultiraju uglavnom zajedničkim ulaganjem sredstava, omogućit će daljnji razvoj putničkog i teretnog zračnog prometa na ovom istarskom prostoru.

[6] Nepostojanje adekvatnih statističkih podataka onemogućava utvrđivanje realnog udjela naročito inozemnih putnika, koji pretežno borave u hotelskim objektima.

Kazimir Lazarić

THE DEVELOPMENT AND TOURISM VALUE OF THE ISTRIAN AIRFIELD

Summary

The Istrian airfield in Pula has reached a high degree of development in terms of function and particularly in relation to the air traffic at the Northern Adriatic Airport.

Of the total passenger traffic, tourist traffic dominates with approximately 80%, with regular traffic making up only 20%. More than 80% of the international traffic is made up of tourists from Great Britain, Scandanavia and West Germany, which contributes to growth in the inflow of foreign exchange.

The trend in the growth in passenger traffic, in further positive correlation with tourst traffic in Istria, will rise by an average of 3% per year, while cargo traffic will move forward at a slower rate of growth. With funds being invested, the capacities of this airfield will make a significant growth of airtraffic in this region possible.