

**REPUBLIKA HRVATSKA  
ISTARSKA ŽUPANIJA  
ŽUPAN**

Klasa: 343-01/10-01/01  
Urbroj: 2163/1-02/1-10-1  
Pula, 1. prosinca 2010.

**SKUPŠTINA ISTARSKE ŽUPANIJE  
N/r. predsjednika Dine Kozlevca**

**PREDMET: Prikaz poslovanja i razvojnih planova Zračne luke Pula,  
dostavlja se**

U prilogu Vam dostavljamo Informaciju – Prikaz poslovanja i razvojnih planova Zračne luke Pula, te vas molim da istu stavite na dnevni red Skupštine.

S poštovanjem,

Župan

Ivan Jakovčić, v.r.

**PRIKAZ POSLOVANJA I RAZVOJNIH PLANOVA  
ZRAČNE LUKE PULA**

Zračna luka Pula infrastrukturni je prometni objekt od iznimnog značaja za gospodarstvo Istarske županije u tom smislu razumljivo je da u javnosti postoji veliki interes za poslovanje i razvojne planove Zračne luke. Budući da su se u posljednje vrijeme u medijima zaredali natpisi sa uglavnom negativnom konotacijom, i neutemeljenim tvrdnjama, smatramo bitnim županijske vijećnike objektivno informirati o stvarnom stanju stvari u Zračnoj luci Pula, tim više što je Istarska županija jedna od suvlasnika Zračne luke sa ukupno 15% udjela u temeljnom kapitalu.

## 2. Vlasnička struktura

Upisani temeljni kapital u Trgovačkom sudu u Pazinu iznosi 81.400.000,00 kn.

Vlasnička struktura prikazana je kako slijedi:

Tabela 1. Vlasnička struktura Zračne luke Pula d.o.o. na dan 31. 12.2009. godine.

<b>Vlasnik</b>	<b>Udio %</b>	<b>U kn i lp</b>
Republika Hrvatska	55	44.770.000,00
Istarska županija	15	12.210.000,00
Grad Poreč	15	12.210.000,00
Grad Pula	8	6.512.000,00
Grad Labin	3	2.442.000,00
Grad Rovinj	2	1.628.000,00
Grad Pazin	1	814.000,00
Grad Buje	1	814.000,00
<b>Ukupni kapital</b>	<b>100</b>	<b>81.400.000,00</b>

Današnji oblik Društvo preuzima sukladno odredbama Zakona o zračnim lukama i Zakona o trgovačkim društvima, te od 01.10. 1998. godine posluje pod tvrtkom „ZRAČNA LUKA PULA“ –društvo s ograničenom odgovornošću za usluge u zračnom prometu.

Od 2001.god. Zračna luka Pula kontinuirano posluje s dobiti. Izuzetak predstavlja 2009.g. zabilježena padom broja putnika od 20% čime je ostvaren negativni poslovni rezultat. Zbog svjetske krize, pada životnog standarda, kupovne moći, ruske i engleske valute znatno je smanjen broj putnika iz Rusije i Velike Britanije koji čine najveći udio u ukupnom prometu Zračne luke Pula.

U sjedećoj su tabeli prikazane glavne kategorije fizičkih i financijskih pokazatelja poslovanja.

Tabela 1. Pregled pokazatelja poslovanja ZL Pula u razdoblju od 2000.-2010.godine.

OPIS/GODINA	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
<b>PUTNICI BEZ TRANZITA</b>	62491	94742	133487	130142	148847	205804	288812	370261	381680	306993	325241
<b>PUTNICI S TRANZITIMA</b>	66772	102985	140431	136207	155566	209412	295342	384487	397363	318838	333007
<b>BROJ ZRAKOPLOVA</b>	4106	4617	5475	5903	6859	7539	7895	8458	9408	9126	7102
<b>UKUPNI PRIHODI</b>	11.938.740	17.974.262	22.883.746	22.858.959	30.895.433	35.230.870	46.132.225	60.512.413	66.187.614	51.475.616	52.291.866
<b>UKUPNI RASHODI</b>	14.039.544	17.798.844	21.434.641	22.456.620	24.073.727	30.337.303	44.238.641	55.892.749	60.509.055	59.659.443	51.579.182
<b>NETO POSLOVNI REZULTAT</b>	-2.100.803	175.418	1.449.104	402.339	6.821.706	4.893.568	4.893.568	1.538.553	4.521.823	8.183.827	712.684
<b>PRENESENI GUBITAK</b>	11.737.958	13.838.761	13.663.343	12.214.239	11.811.899	4.990.193	96.625	0	0	0	0
<b>DOZNAKE IZ DRŽAVNOG PRORAČUNA</b>	699.659	1.867.659	1.747.034	2.038.901	5.299.756	7.100.831	3.208.679	8.632.215	4.925.644	5.614.998	384.219

## **1.1. Analiza prometa putnika i zrakoplova na Zračnoj luci Pula za razdoblje 01.siječanj - 30. rujna 2010.g.**

U tabelama "Fizički pokazatelji prometa" dat je pregled broja putnika i zrakoplova na Zračnoj luci Pula za razdoblje od 1996. do 2010. godine. U tabeli je prikazan broj putnika i broj zrakoplovnih operacija po mjesecima.

U razdoblju od 01. siječnja do 30. rujna 2010 godine ostvaren je promet od 309.541 putnika, dok je u istom razdoblju prošle godine ostvaren je promet od 292.177 putnika, što čini povećanje od 5,94%.

U razdoblju od 01. siječnja do 30. rujna 2010 godine ostvaren je ukupan promet od 317.307 putnika (uključujući tranzitne i transferne putnike), u istom razdoblju prošle godine ostvaren je promet od 303.140 putnika (uključujući tranzitne i transferne putnike), što čini povećanje od 4,67%.

Kod broja zrakoplovnih operacija u razdoblju od 01. siječnja do 30. rujna 2010 godine ostvareno je 6.192 zrakoplovne operacije, u odnosu na isto razdoblje 2009. godine kad je bilo ostvareno 7.996 zrakoplovnih operacija. Do smanjenja broja zrakoplovnih operacija došlo je iz razloga što je manji broj malih privatnih zrakoplova, a i više ne slijeću zrakoplovi Inter Cockpitove škole letenja, koja je odselila iz Zadra.

Priložen je i grafički prikaz pod naslovom "Promet putnika po zemljama odredišta" koji nam prikazuje odnos putnika prema najposjećenijim državama. Vidljivo je da najveći broj putnika dolazi iz Rusije 109.108, što iznosi 35% od ukupnog broja putnika, dok su na drugom mjestu putnici iz Velike Britanije sa 59.910 putnika, što iznosi 19% ukupnog broja putnika, na trećem mjestu su putnici koji dolaze iz Njemačke sa 28.228 putnika, ili 9%, a na četvrtom putnici iz Francuske sa 26.324 ili 8% od ukupnog broja putnika.

Sukladno sa prethodnim grafičkim prikazom priložen je i grafikon odnosa prometa putnika prema odredištu, dakle najposjećenijim gradovima u razdoblju od 01. siječnja do 30. rujna 2010.g. Najveći broj putnika dolazi iz Moskve 84.156 (Zračna luka Domodedovo 73.464 i Zračna luka Vnukovo 10.692) što iznosi 27% od ukupnog broja putnika, slijede putnici koji dolaze iz Londona sa 31.030 putnika (Zračna luka Stansted 22.540 i Zračna luka Gatwick sa 8.490 putnika) ili 10%, na trećem mjestu je Pariz sa 17.898 putnika (Zračna luka Orly 12.474 i Zračna luka Charles de Gaulle 5.424 putnika) što iznosi 6%.

Priložen je i grafički prikaz pod naslovom "Promet putnika po prijevoznicima" koji prikazuje promet putnika po pojedinom zrakoplovnom prijevozniku za razdoblje od 01. siječnja do 30. rujna 2010 godine. Iz navedenog je prikaza vidljivo da najveći broj putnika dolazi sa ruskim zrakoplovnim prijevoznikom Transaero-m (53.209 putnik) na koji otpada 17% od ukupnog broja putnika, slijede Thomson Airways sa 35.401 putnika, što iznosi 11%, i Ryanair sa 34.229 putnika što isto tako iznosi 11%, na četvrtom mjestu je Croatia airlines sa 29.410 putnika, ili 10%. Potom slijede zrakoplovni prijevoznici Air Mediteranee sa 6%, te Dubrovnik airline i Germanwings sa po 5%.

**Tabela 1. Prikaz broja putnika u Zračnoj luci Pula u razdoblju 1996. – 2010. god.**

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Uk I-XII	Tranzit	Ukupno
96	813	579	736	752	1909	3564	4570	4774	3667	1473	746	857	24440	9172	33612
97	936	759	763	1005	6813	8785	13274	12742	11042	2850	1279	953	61201	2546	63747
98	760	627	1062	1610	5683	10590	10850	13488	10457	2958	1070	1191	60346	6588	66934
99	819	1067	1038	727	3304	6772	8269	10596	8419	2301	1326	953	45591	7769	53360
00	733	707	1072	1319	5297	8366	13300	15234	11574	2833	878	1178	62491	4281	66772
01	944	680	1003	1757	7085	16231	20953	22418	18710	3317	803	841	94742	8243	102985
02	770	514	2654	2886	11059	21823	28796	31502	22782	7490	1281	1930	133487	6944	140431
03	1394	1425	1529	2957	11463	21251	27247	32779	20894	6214	1689	1300	130142	6065	136207
04	1290	1319	1560	2671	11118	24074	34806	37850	25911	5790	1367	1091	148847	6719	155566
05	1034	978	1668	3188	15259	32132	51590	50867	37128	9498	1264	1198	205804	3608	209412
06	988	878	927	4030	24506	45383	75059	63477	51943	13512	3999	4110	288812	6530	295342
07	3329	4835	7301	10257	29649	64629	85524	79915	67161	14638	1897	1126	370261	14226	384487
08	1431	1397	2781	18966	28874	63856	91496	89196	66620	12823	2114	2126	381680	15683	397363
09	2070	1621	2261	9586	23878	51134	72629	77966	51032	11348	1800	1668	306993	11845	318838
10	1312	1036	1763	7046	23706	53986	84043	83393	53256				309541 <sup>1</sup>	7766	317307

ukupan broj putnika bez tranzita

ukupan broj putnika sa tranzitima

Napomena: 1) razdoblje 01.01.-30.09.2010.

Izvor: Podaci prometno-tehničkog sektora ZL Pula

**Tabela 2. Prikaz broja zrakoplova u Zračnoj luci Pula u razdoblju 1996. – 2010.god.**

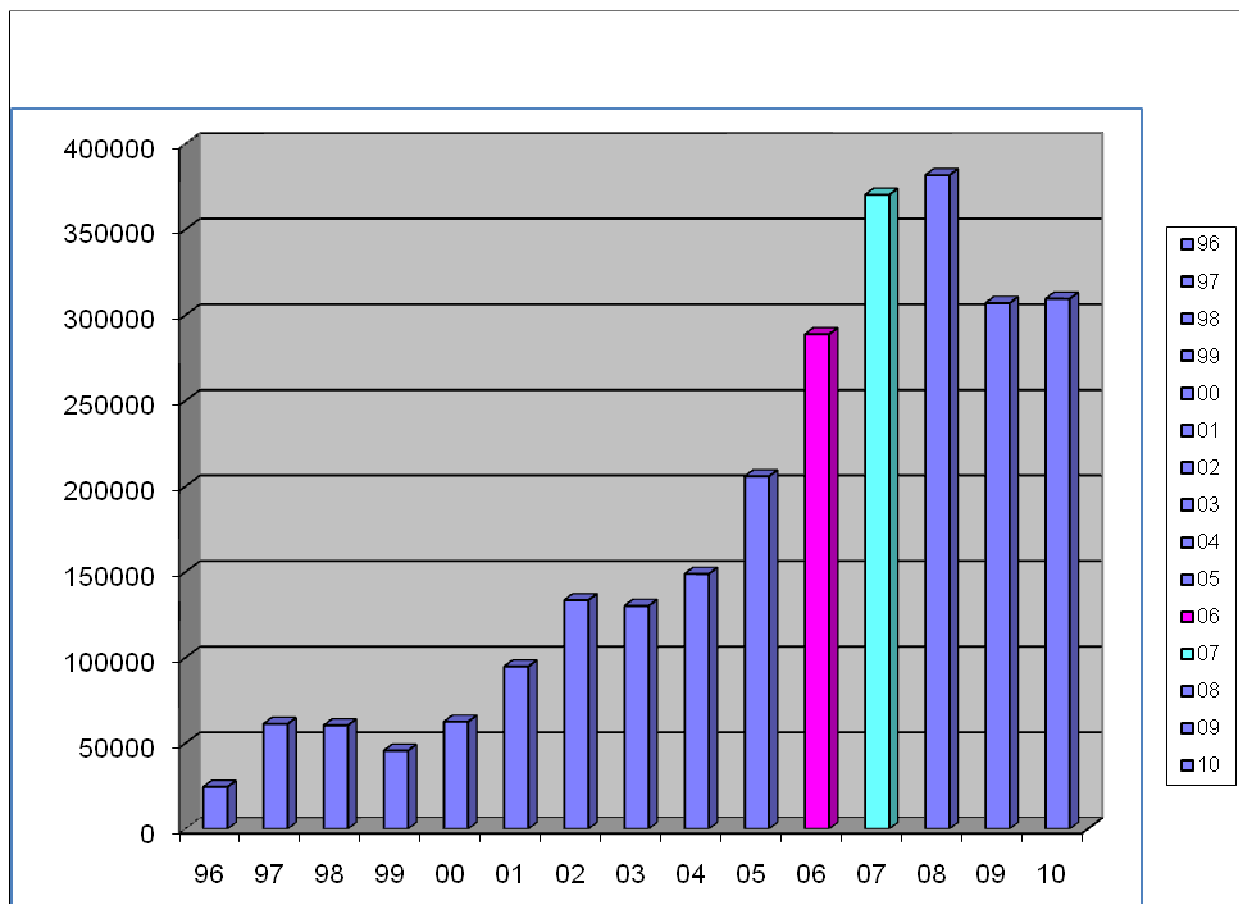
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Uk I- XII
96	107	96	151	168	215	389	484	647	375	227	163	157	3179
97	157	207	222	172	219	419	676	618	391	233	175	107	3596
98	161	159	168	196	384	471	585	541	392	292	193	156	3698
99	140	154	139	157	298	348	485	465	393	247	207	150	3183
00	205	182	254	288	429	517	602	616	446	239	160	168	4106
01	142	161	182	272	465	602	779	766	489	339	219	201	4617
02	155	163	348	334	562	666	822	857	639	457	251	221	5475
03	222	220	296	350	600	835	855	925	663	412	285	240	5903
04	245	331	357	371	749	833	1022	1011	846	439	338	317	6859
05	378	304	377	534	881	985	1110	972	910	535	305	248	7539
06	271	287	384	508	797	999	1272	996	1027	648	411	295	7895
07	270	378	398	539	815	1155	1362	1271	1107	580	420	163	8458
08	248	344	364	640	994	1314	1592	1458	1138	688	312	316	9408
09	376	378	454	638	1042	1118	1440	1456	1094	526	346	258	9126
10	330	208	374	354	602	990	1270	1256	808				6192 <sup>1</sup>

ukupan broj  
zrakoplova

Napomena: 1) razdoblje 01.01.-30.09.2010.

Izvor: Podaci prometno-tehničkog sektora ZL Pula

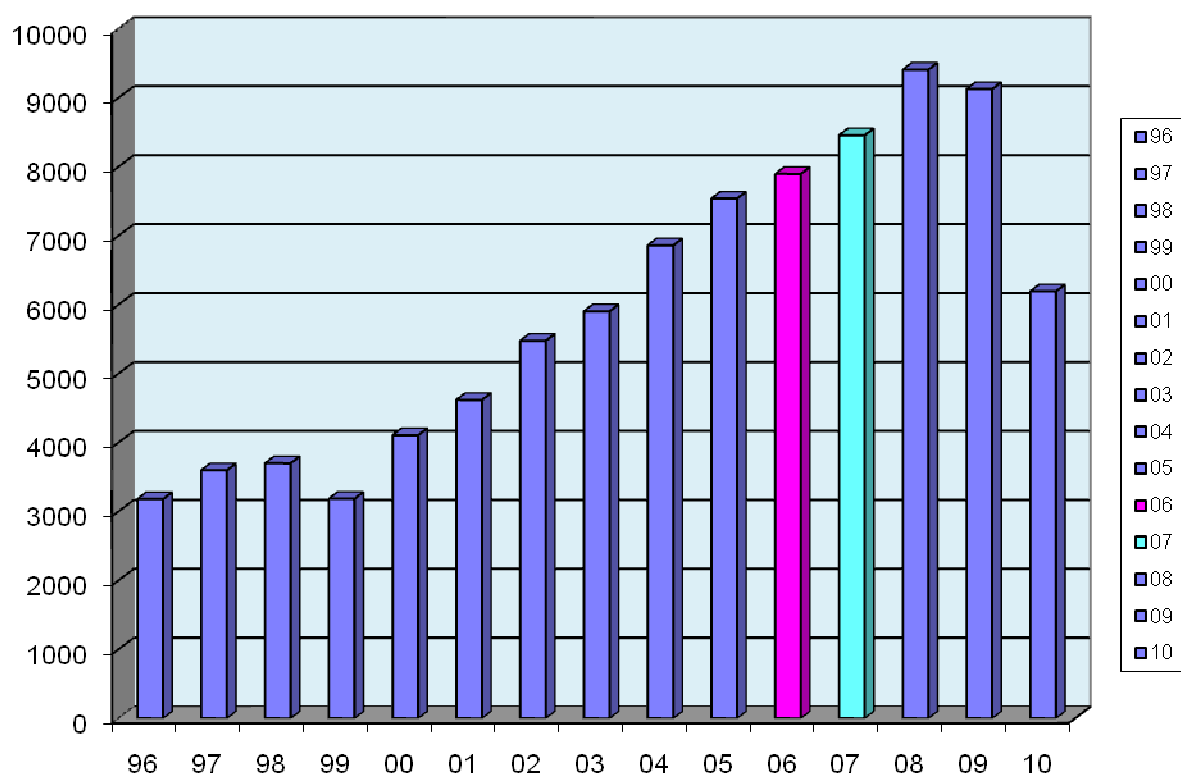
Grafikon 1. Prikaz broja putnika u Zračnoj luci Pula u razdoblju 1996. – 2010.god.



Izvor : Tabela 1.



Grafikon 2. Prikaz broja zrakoplova u Zračnoj luci Pula u razdoblju 1996. – 2010.god.



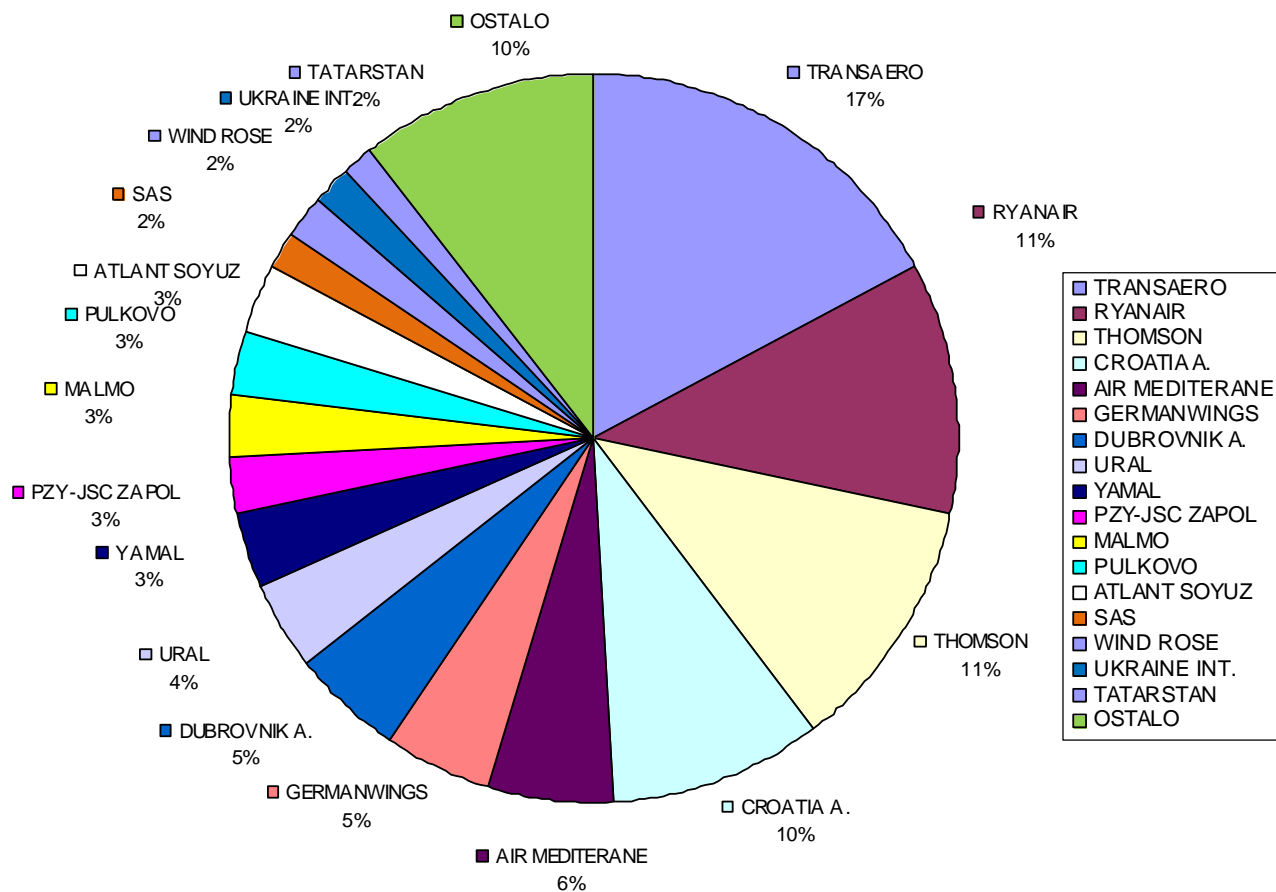
Izvor : Tabela 2.

**Tabela 3. Struktura putnika po prijevoznicima u 2010.god.**

<b>Prijevoznik</b>	<b>Broj putnika</b>
TRANSAERO	53.209
RYANAIR	34.229
THOMSON	35.401
CROATIA AIRLINES	29.410
AIR MEDITERANEE	17.076
GERMANWINGS	14.601
DUBROVNIK AIRLINE	15.198
URAL	12.070
YAMAL	10.452
PZY-JSC ZAPOLYARYE	7.741
MALMO AVIATION	8.707
PULKOVO	9.011
ATLANT SOYUZ	8.707
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	5.918
WIND ROSE AVIATION	5.343
UKRAINE INTERANTIONAL AIRLINES	5.266
TATARSTAN	4.710
OSTALO	32.492

Grafikon 3. Struktura putnika po prijevoznicima u 2010.g.

PROMET PUTNIKA PO PRIJEVOZNICIMA



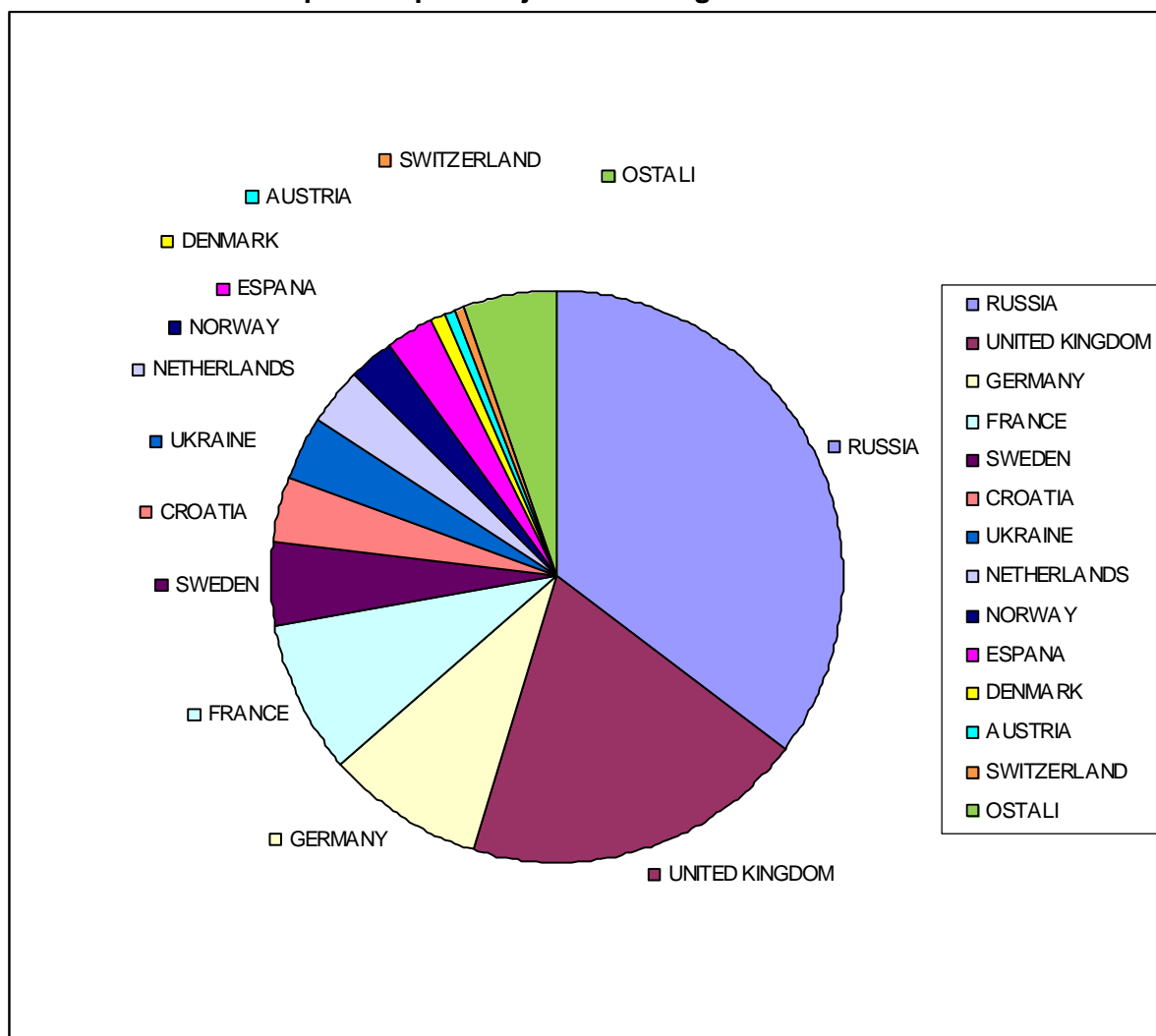
Izvor: Tabela 3.

**Tabela 4. Struktura putnika po zemljama u 2010.god.**

<b>Odredište</b>	<b>Broj putnika</b>
<b>RUSIJA</b>	<i>109.108</i>
<b>VELIKA BRITANIJA</b>	<i>59.910</i>
<b>NJEMAČKA</b>	<i>28.228</i>
<b>FRANCUSKA</b>	<i>26.324</i>
<b>ŠVEDSKA</b>	<i>14.416</i>
<b>HRVATSKA</b>	<i>10.962</i>
<b>UKRAJINA</b>	<i>11.990</i>
<b>NIZOZEMSKA</b>	<i>9.912</i>
<b>NORVEŠKA</b>	<i>7.778</i>
<b>ŠPANJOLSKA</b>	<i>8.434</i>
<b>DANSKA</b>	<i>2.697</i>
<b>AUSTRIJA</b>	<i>1.948</i>
<b>ŠVICARSAKA</b>	<i>1.864</i>
<b>OSTALI</b>	<i>15.970</i>

Izvor: Podaci prometno-tehničkog sektora ZL Pula

Grafikon 4. Struktura putnika po zemljama u 2010.god.



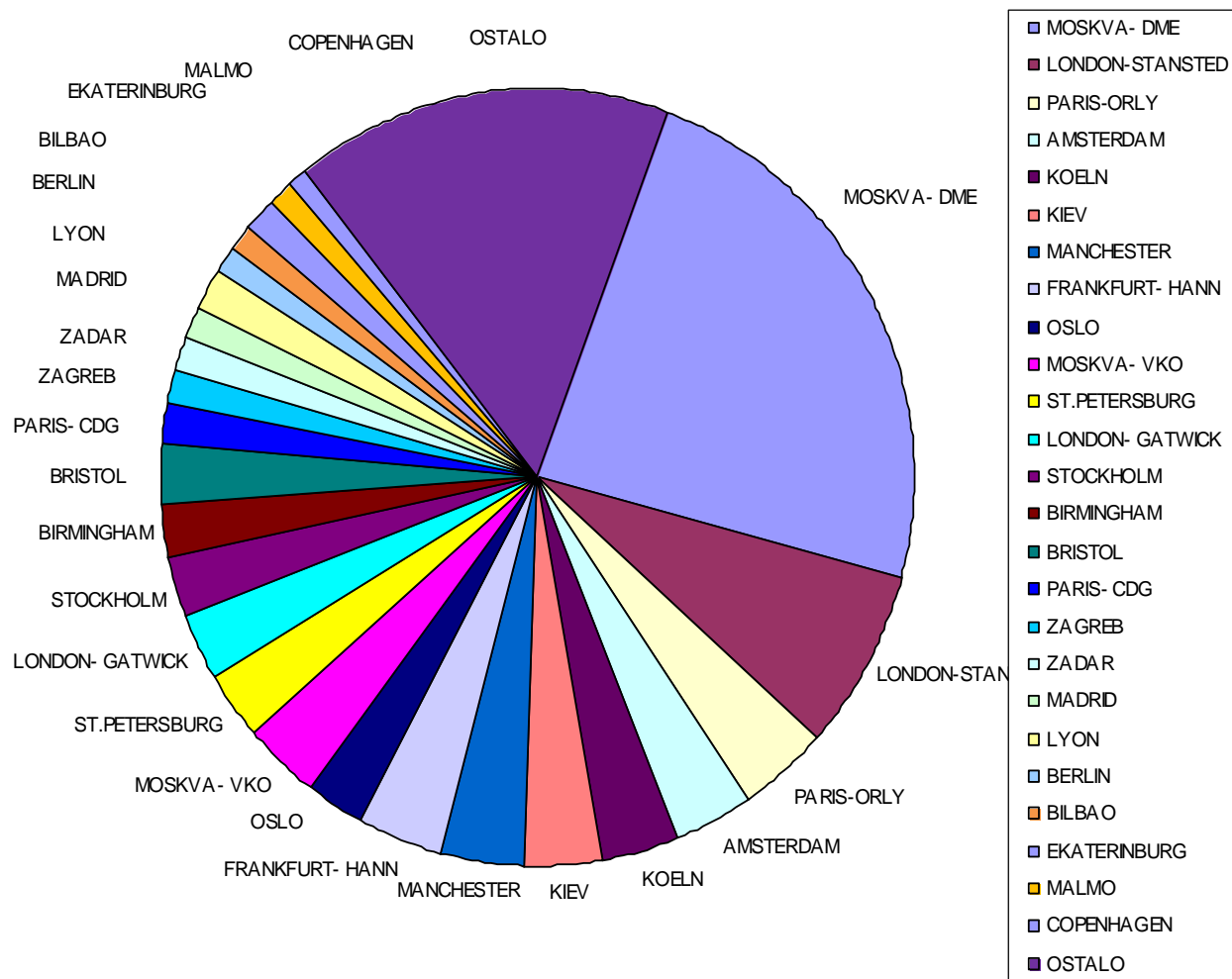
Izvor: Tabela 4.

**Tabela 5. Struktura putnika po odredištima u 2010.god.**

<b>Odredište</b>	<b>Broj putnika</b>
MOSKVA- DME	73.464
LONDON-STANSTED	22.540
PARIS-ORLY	12.474
AMSTERDAM	10.008
KOELN	10.406
KIEV	10.822
MANCHESTER	10.898
FRANKFURT- HANN	10.610
OSLO	7.758
MOSKVA- VKO	10.692
ST.PETERSBURG	8.884
LONDON- GATWICK	8.490
STOCKHOLM	7.298
BIRMINGHAM	7.222
BRISTOL	7.632
PARIS- CDG	5.424
ZAGREB	4.460
ZADAR	3.696
MADRID	4.794
LYON	4.800
BERLIN	3.448
BILBAO	3.574
EKATERINBURG	3.876
MALMO	3.460
COPENHAGEN	2.705
OSTALO	50.106

Izvor: Podaci prometno-tehničkog sektora ZL Pula

**Grafikon 5. Struktura putnika po odredištima u 2010. god.**



Izvor: Tabela 5.

Uzlazni trend turizma Istre postoji usprkos općoj ekonomskoj recesiji emitivnih turističkih tržišta, smanjenom obujmu putovanja i kraćim boravcima, povećanju cijena usluga u Istri, procesu repozicioniranja i restrukturiranja turističke ponude Istre. I ove je godine u Istru došlo najviše turista među svim jadranskim županijama (2,6 milijuna), a ovdje je ostvareno i najviše noćenja - 18,6 milijuna ili 2% više nego u prvih devet mjeseci 2009.god. Navedeno vrijedi i za Zračnu luku Pula koja je u ovoj godini imala povećanje prometa za 5,94% u odnosu na 2009.g.

Najveći porast prometa zabilježili su rusko i ukrajinsko tržište (**Rusija 32%, Ukrajina 22%**). Već je početak ožujka donio inicijalne naznake očekivanja s ruskog tržišta u turističkoj sezoni 2010.g. Prema informacijama glavnih touroperatora koji u Rusiji organiziraju charter programe prema Istri, broj zakupljenih mjesta na avionima bio je gotovo 20% veći te se moglo konstatirati da je postojeći interes u ovoj godini puno veći nego u istom razdoblju prošle godine. Osim toga, Rusija pomalo izlazi iz ekonomsko financijske krize koju je itekako osjećala u prošlom razdoblju. Čak se i ruska rublja oporavila i s obzirom da je u posljednjih nekoliko mjeseci ojačala za otprilike 12% u odnosu na vrijeme od prije šest mjeseci (kada je devalvirala više od 50% u svega nekoliko tjedana). Navedeno predstavlja element koji u velikoj mjeri određuje putovanja ruskih građana u inozemstvo. Jačanje ruske rublje prema ključnim svjetskim valutama (euru i dolaru) itekako je važno za turističku sezonu i broj putovanja koji će se realizirati izvan Rusije. O radu touroperatora ovisi rezultat koji se može očekivati u pogledu turističkih posjeta ruskih građana našoj regiji. Uprava Zračne luke Pula u dogovoru s nekim avioprijevoznicima i touroperatorima traži mogućnost uvođenja redovitih zračnih linija iz Rusije za Pulu što je moguće s obzirom da Hrvatska strana predlaže ukidanje svih ograničenja za uspostavu zračnih linija između dviju država.

Velika je Britanije ove godine zabilježila pad prometa od 9%. Razlog navedenog pada financijska je kriza koja je započela početkom 2008. godine, najprije na tržištu nekretnina te u bankovnom sektoru. Stopa nezaposlenosti dosegla je najvišu razinu u posljednjih deset godina – nezaposleno je gotovo 3 milijuna ljudi. Financijska kriza, kontinuirani pad vrijednosti nacionalne valute, pad kupovne moći građana i porast nezaposlenosti odrazili su se značajno i na trendove i navike Britanaca posljednjih godina. U kontekstu turizma i putovanja navedeno je značilo porast prodaje destinacija izvan euro zone, ponajprije Turske i Egipta, dok su neke od najpopularnijih britanskih odmorišnih destinacija poput Španjolske i Grčke bilježile po nekoliko stotina tisuća Britanaca manje.

Britansko turističko tržište još su u 2007. godini obilježile drastične promjene u segmentu preuzimanja/spajanja velikih touroperatora kao rezultat smanjenja potražnje klasičnih paket aranžmana. Niskotarifni avioprijevoznici i dalje jačaju, a Ryan Air i Easyjet najavili su i uvođenje paket aranžmana, odnosno, uz dosadašnji let, putnicima će nuditi i hotel + transfer te tako direktno konkurirati klasičnim touroperatorima. Pored recesije i pada vrijednosti funte navedeno je jedan od razloga smanjenja prometa sa tog tržišta. Pored pada vrijednosti funte visoke cijene hotelskih usluga uzrok su pada prometa. Britanci nisu spremni za odmor platiti više od 800 funti tjedno, u što se Istra/Hrvatska svojim cijenama ne uklapaju.

Također jedan od glavnih razloga stagniranja tržišta i pada broja gostiju nakon 2006. bilo je uvođenje stope PDV-a od 10% na organizirani inozemni promet te ukidanje subvencija za organizirani zračni prijevoz. Britanski su touroperatora k tome sve više upozoravali na kontinuirani rast cijena smještaja što je Hrvatsku/Istru učinilo gotovo nekonkurentnom na Mediteranu u kontekstu ponude i cijene, odnosno vrijednosti za novac. (*Regija koja je imala najveći broj noćenja britanskih gostiju na Jadranu, Istra, od 2006. godine bilježi kontinuirani pad broja gostiju i noćenja, ponajprije zbog ukidanja letova i programa Thomas Cooka za Pulu/Istru. Kao razlog navode se neuspješni pregovori s hotelijerima oko politike cijena.*)



Krajem 2009. godine na tržištu se dogodio niz za Hrvatsku nepovoljnih događaja. Sredinom studenog objavljen je stečaj najvećeg specijaliziranog turoperatora za Hrvatsku, Holiday Optionsa koji je godišnje u Hrvatsku dovodio 12.000 putnika. *(Bankroti se objašnjavaju time što touroperator, već oslabljeni svjetskom ekonomskom krizom, nisu uspjeli nadoknaditi gubitke iz krize prouzročene erupcijom vulkana na Islandu kada je bio poremećen europski zračni promet).*

Potom je bankrotirao i škotski niskotarifni avioprijevoznik Flyglobespan koji je nakon Pule trebao letjeti iz Aberdeena za Dubrovnik, a u siječnju je s radom prestao i Bond Tours, također agent specijaliziran za Hrvatsku. Thomas Cook je pak povukao letove za Split, ali je zadržao Hrvatsku u programu, a Croatia Airlines je ukinula letove iz Londona za Pulu, Rijeku i Dubrovnik. *(Poznato je da Croatia Airlines u posljednje dvije godine bilježi gubitke pa iako neki tvrde da je svih ovih godina primala izdašne državne dotacije, iako ih je prikazivala kao prihode, činjenica je da je hrvatsku aviokompaniju snašla sudbina globalne avioindustrije, koju su kriza i recesija doslovce pokosile. I u dijelu direktnih letova na najjača tržišta postoje ona koja su opravdala ponuđeni kapacitet te ona koja nisu. Primjer je let Pariz – Pula koji je, iako potaknut na želju Županije te grupe istarskih hotelijera, pokazao vrlo nisku potražnju. Istovremeno su letovi iz Pariza prema Splitu i Dubrovniku vrlo dobro popunjeni).*

Za Istru/Hrvatsku je veliki interes iskazao značajan broj Britanaca i to onih koji su već bili u odredištu, ali i novih gostiju kojima je Istra/Hrvatska svojom blizinom i ljepotom bila pravo otkriće. Ili, upravo u duhu slogana „out of this world and only 2 hours away” koji se punih pet mjeseci sa slikom Kornata vozio Londonom na čuvenim autobusima na kat i pozivao Britance na odmor u Hrvatsku. Prema Hrvatskoj turističkoj zajednici Hrvatska/Istra imaju pozitivan imidž na britanskom tržištu. Brojne su turističke reportaže u kojima se Hrvatska redovito naziva “novootkrivenim biserom Mediterana” makar kvaliteta promocije zemlje jedan je od lošije ocjenjenih elemenata hrvatske turističke ponude od strane turista.

Ministarstvo turizma i Hrvatska turistička zajednica uveli su nove mjere koje su na snazi od prosinca 2008. godine za udruženo oglašavanje hrvatskog turizma, kojim su po prvi put utemeljeni partnerski odnosi javnog i privatnog sektora. Britansko tržište dobilo je i najviše financijskih sredstava kroz modele udruženoga oglašavanja te vjerujemo da će i to značajno pridonijeti promidžbi ali i boljoj prodaji hrvatskih odredišta na britanskom tržištu.

Kvalitetni ovogodišnji pomaci, unatoč krizi, dokazuju da ima puno prostora i neiskorištenih mogućnosti na tržištu. Ne očekuje se naravno da će Hrvatska/Istra postati odredište masovnih dolazaka britanskih gostiju, ali uz pozitivne gospodarske okolnosti te kvalitetnu “vrijednost za novac” ponudu u Hrvatskoj/Istri, realno je očekivati postepeni rast dolazaka iz Velike Britanije.

Promet iz **Njemačke** zabilježio je porast od 27%. Razlog tome je uvođenje nove rute sa Ryanair-om iz Frankfurt-a. Njemački turoperator su zadovoljni prodajom za Istru pogotovo za razdoblje pred i postezone. Prošle godine Italija je od Hrvatske „preuzimala“ njemačke goste, dok se ove godine situacija okrenula. Hrvatska kotira bolje, dok buking za Italiju stagnira. Kao problem Hrvatske vide još uvijek prekratku turističku sezonu, budući da velika većina hotela otvara tek oko svibnja. Turoperator ističu sezonalnost kao problem, ali u principu su zadovoljni ukupnim bukingom za Istru/Hrvatsku u 2010. godini te spominju povećani interes za jadranskim ljetovalištim za 2011. godinu. Očekuju nastavak trenda “last-minute” bukinga. Međutim turoperator također spominju da je potražnja za avio segmentom u padu, dok su sve popularnija putovanja automobilom.

Promet iz **Francuske** zabilježio je pad prometa od 33%. Prema podacima udruge francuskih turoperatora globalno gledajući prodaja za 2010. godinu bila je dobra i kretala se

pozitivnim trendom. Podaci, kada su u pitanju paket aranžmani za destinacije Južne i Zapadne Europe, ukazuju na globalan porast od 7%.

Dubrovnik airline već petu godinu uspješno posluje kao čarterski prijevoznik na zračnim lukama Split i Pula, međutim u 2009. godini kao posljedica svjetske krize, početkom sezone došlo je do znatnog otkazivanja potpisanih ugovora sa touroperatorima, jer je kombinacija financijske krize kao i psihološki efekt koji je ona proizvela u kombinaciji s mnogo elastičnijom ponudom niskobudžetnih prijevoznika, odbila dio tradicionalnih charterskih putnika. Tourooperatori su još oprezni, ali je vidljiv porast potražnje za Istru/Hrvatsku.

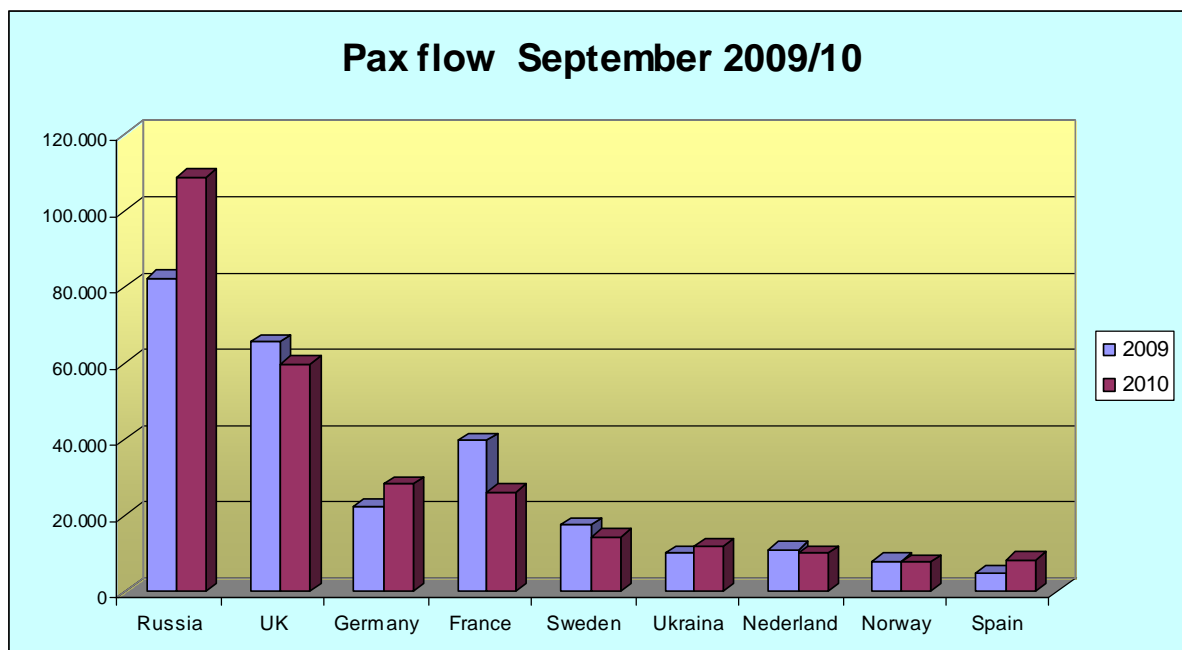
Promet iz Skandinavije ( **Švedska, Norveška, Danska** ) zabilježio je pad od 16%. Na skandinavskom tržištu nisu zabilježeni značajniji pomaci. Iako je ekonomija relativno stabilna, a lokalna valuta u oporavku u odnosu na euro, što su pretpostavke za porast potražnje, očito je da su navike putnika promijenjene. Za razliku od ranijih godina, kada su tourooperatori stimulirali potražnju putem medija, obavještavajući publiku o odličnoj prodaji charter putovanja, ove godine vladalo je zatišje. Nedostatak "all inclusive" ponude navodi se također kao jedan od razloga. FIT (free independent travellers) avio putnici predstavljaju relativno novi, sve masovniji segment koji raste i prema Istri/Hrvatskoj, a definiran je brojem letova "low cost" kompanija. Ljetovanje u vlastitom aranžmanu, uz korištenje jeftinijih avio veza prema toplijim krajevima postaje sve popularnije. Avio charter putovanja čine i dalje najveći tržišni segment u Skandinaviji, koji uslijed konkurencije "low cost" letova stagnira, ali ostaje na masovnim brojevima. Tourooperatori nisu ostvarili značajno bolje rezultate od istog razdoblja u prošloj godini, ali očekuju bolju prodaju u 2011.

Promet iz **Nizozemske** zabilježio je pad od 10%. Iako su prve službene statistike, zaključno s početkom ožujka, pokazale pad bukinga po svim kanalima dolazaka, ipak nizozemski turisti nisu nas posjetiti u bitno manjem broju nego lani. Zbog relativno skupih avio karata na redovnim linijama te još uvijek nedovoljnog uključivanja low cost kompanija, dolasci avionom u ukupnom broju dolazaka imaju mali udio. Nizozemci čine više od 50% putnika koji putuju u Hrvatsku s aerodroma Wezze, jedne od baza Ryanaira u Njemačkoj (blizu granice Njemačke i Nizozemske). Također, Nizozemci koji žive blizu belgijske granice, vrlo često koriste usluge aerodroma Charleroi blizu Brisela.

Promet iz **Španjolske** zabilježio je porast od 73%. I pored činjenice da Španjolska ima preko 4 milijuna nezaposlenih i rezerviranim prognozama vezanim uz oporavak, ostvaren je porast putnika u charter aranžmanu. Nekolicina glavnih touroperatora povećali su kapacitete u Hrvatskoj te zakupili većinu mjesta na letovima avio kompanija s direktnim letovima. Stoga će biti izuzetno bitno podržati komercijalne aktivnosti touroperatora jakim promidžbenom kampanjom, kao i uskom suradnjom s turističkim sektorom jer za porast sa ovog tržišta ključna je zračna povezanost.

U sljedećoj je tabeli prikazano kretanje broja putnika po zemljama u 2009. i 2010.g.

Tabela 6. Kretanje broja putnika po zemljama u 2010. i 2009.g.



**Domaći promet** i dalje je u padu. Ministarstvo turizma je svjesno navedene činjenice pa će za iduću godinu cilj hrvatskog turizma pored održanje udjela hrvatskog u europskom turizmu biti i povratak domaćeg gosta, za što se pripremaju i posebne mjere za 2011. godinu. Ministarstvo turizma ističe da je važno razvijati kontinentalni turizam za što postoji sve veće zanimanje te veliki potencijal za povećanje sadašnjeg udjela od pet posto u ukupnom hrvatskom turizmu.

Što se tiče domaćeg prometa u 2010.g. bilo je 20.275 putnika i u usporedbi s istim razdobljem 2009.g. (25.640) ostvaren je pad od 20,92%. Ukoliko se u obzir uzme cijela 2009.g. i broj putnika koji se može očekivati do kraja 2010.g onda će to smanjenje u konačnici rezultirati padom broja putnika od oko 18 %.

Razloge za smanjenje domaćeg prometa treba tražiti u krizi domaće aviokompanije (Croatia airlines- smanjeni broj letova) koja je isključivi domaći prijevoznik, ali i u krizi u kojoj se nalazi cijela Hrvatska.

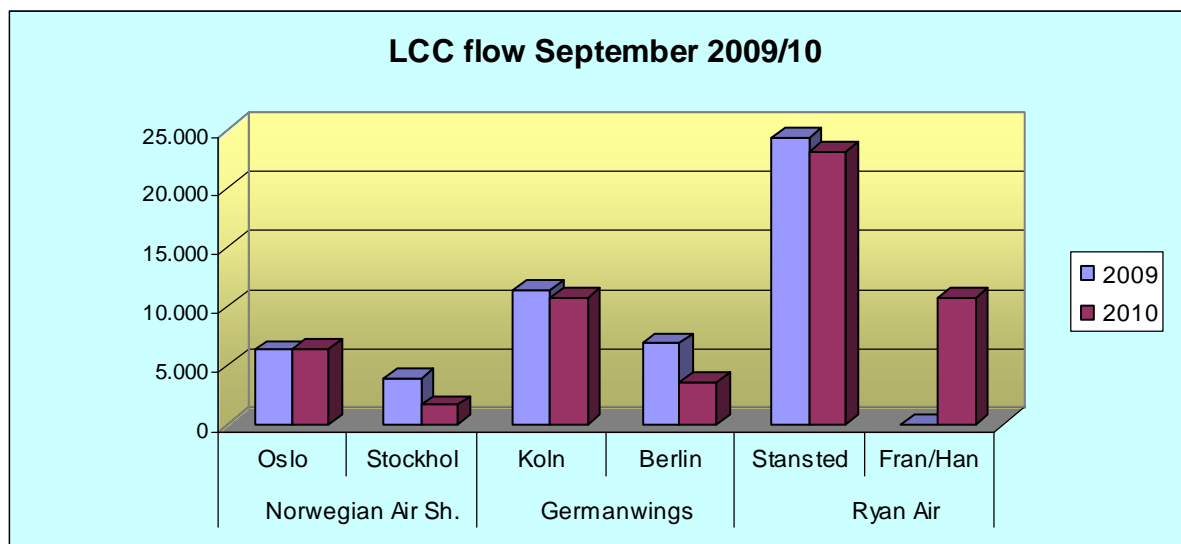
Što se tiče planova ZL Pula na komercijalnim aktivnostima koje su u uskoj vezi s domaćim linijama uložiti će se napor prema aviokompanijama da se otvori tzv. „Jadranski pravac“ i to: 1-2 puta tjedno na relacijama Pula – Dubrovnik –Pula te Pula- Split- Pula koje bi koristili i domaći touroperatori za jednodnevne ili višednevne turističke izlete. Jedna od varijanti za povezivanje Pule sa Splitom je i da se predloži Croatia Airlines-u da umjesto svakodnevnih letova za Zagreb preko Zadra, 2-3 puta tjedno umjesto preko Zadra leti preko Splita za Zagreb.

Kako je uspostavljanje linije Beograd – Pula 2008.g. godine bio pun pogodak, što se pokazalo i tijekom 2009g. gledajući broj letova i putnika, te pozitivne reakcije i analize nakon završene sezone, tako je i neletenje JAT-a u 2010.g. predstavljao šok jer prema našem mišljenju nije bilo opravdanih razloga za navedeno. Na sastanku sa predstavnicima Jat-a u mjesecu ožujku 2010. g. kada se očekivalo pregovaranje o povećanju rotacija za Pulu i o

mogućnosti početka letenja kroz cijelu godinu (za što je zračna luka bila spremna u zimskom razdoblju odobriti popust od 100% na handling i landing i naplaćivati samo putničku taksu) ostali smo neugodno iznenađeni odlukom da JAT neće letjeti cijelu godinu, nego da neće uopće letjeti na Pulu u 2010. Umjesto na Pulu odlučili su letjeti na aerodrom Portorož. Kada se uzme u obzir da aerodrom Portorož ima uzletno-sletnu stazu dugačku samo 1205 metara i da zrakoplov koji JAT koristi (tip ATR 72 – 66y) ima ograničenje na cca 40 putnika, a iz neslužbenih izvora smo saznali da je bilo cca 20-ak putnika po letu (što je 30% faktor punjenja zrakoplova) time je još čudnija njihova odluka koja se ne može opravdati ekonomskim razlozima. Za usporedbu na ZL Pula faktor punjenja je bio u prosjeku preko 60%, a u špici sezone i preko 90 % i letenje do 4 puta tjedno. Gore navedenom treba dodati i faktor blizine aerodroma Ljubljana i Trst, te da je uvođenje linije za Portorož moralo utjecati na njihov broj putnika, dok gledajući trokut aerodroma Trst –Ljubljana –Pula koji nisu bili konkurencija jedan drugome zbog različite kategorije putnika.

**Promet niskobudžetnih prijevoznika (LCC)** je također zabilježio porast od 6%, a upravo ovaj promet predstavlja 18% ukupnog prometa. U sljedećoj je tabeli prikazan njihov promet.

**Tabela 7. Kretanje broja putnika po LCC po kompanijama u 2010. i 2009.g.**



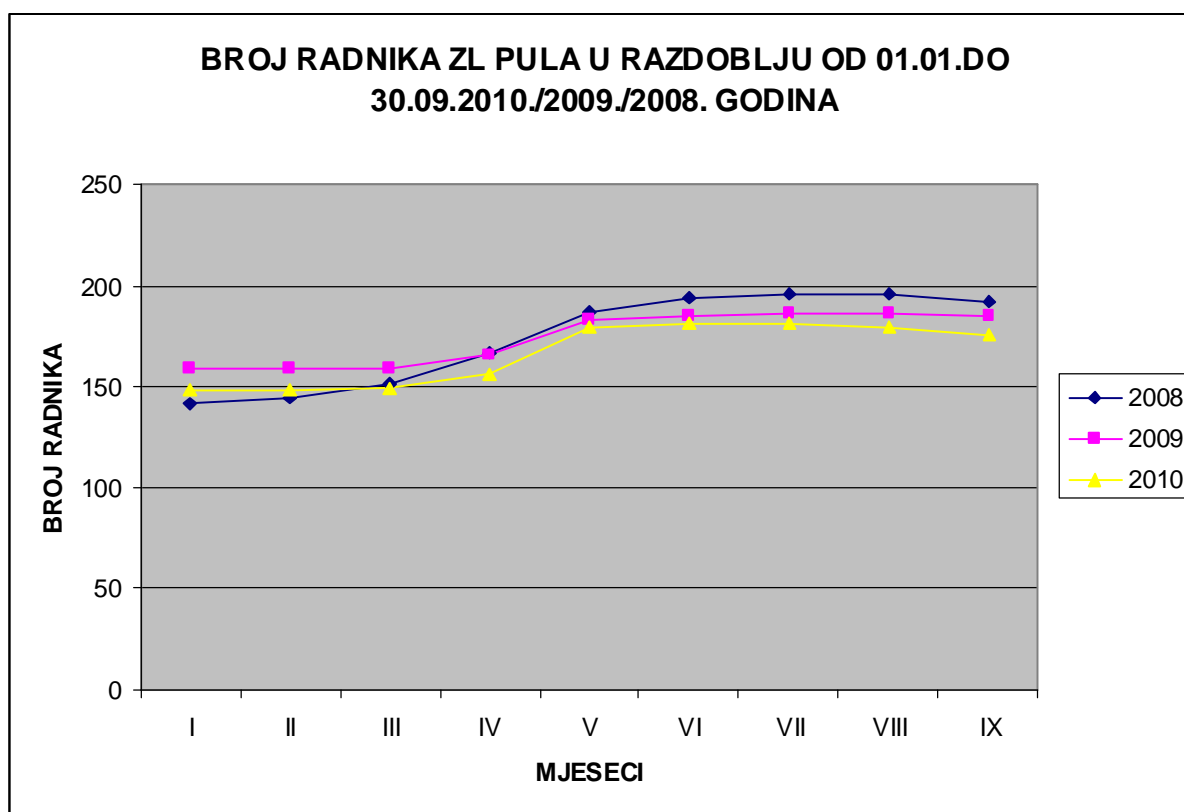
## 1.2. Kadrovska analiza

U Zračnoj luci Pula na dan 30.09.2010. godine zaposleno je 175 radnika. Na neodređeno vrijeme zaposleno je 129 radnika, a 46 radnika na određeno vrijeme.

Za 9 mjeseci 2010. godine u ZL Pula prosječan broj zaposlenih iznosi 166 radnika i iznosi 5% manje radnika nego u istom periodu 2009. godine.

**Tabela 1.2.1. BROJ RADNIKA ZRAČNE LUKE PULA U RAZDOBLJU OD 01.01. DO 30.09.2010./2009./2008. GODINA**

GOD	MJESEC												PROSJEK I - IX
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
2008	141,5	144,5	151,5	166,5	187,8	193,5	195,5	196	192	163	159,5	158,5	174
2009	158,5	158,5	158,5	165,5	183	185	186	186	185	161	150	149	174
<b>2010</b>	<b>148</b>	<b>148</b>	<b>149</b>	<b>156</b>	<b>179</b>	<b>181</b>	<b>181</b>	<b>179</b>	<b>175</b>	-	-	-	<b>166</b>



Tijekom ljetne sezone realiziran je plan zapošljavanja "sezonske" radne snage u svim službama u skladu s usvojenim planom zapošljavanja kao dio godišnjeg plana rada društva za 2010.godinu.

Plan zapošljavanja "sezonske" radne snage usklađen je sa iskazanim potrebama, planom letenja, udovoljavanju propisanim standardima, odredbama kolektivnog ugovora u pogledu trajanja radnog vremena, max. broja efektivnih sati rada tjedno u periodu preraspodjele radnog vremena i slobodnog vremena te potrebnog broja ljudi u najprometnijim danima u tjednu.

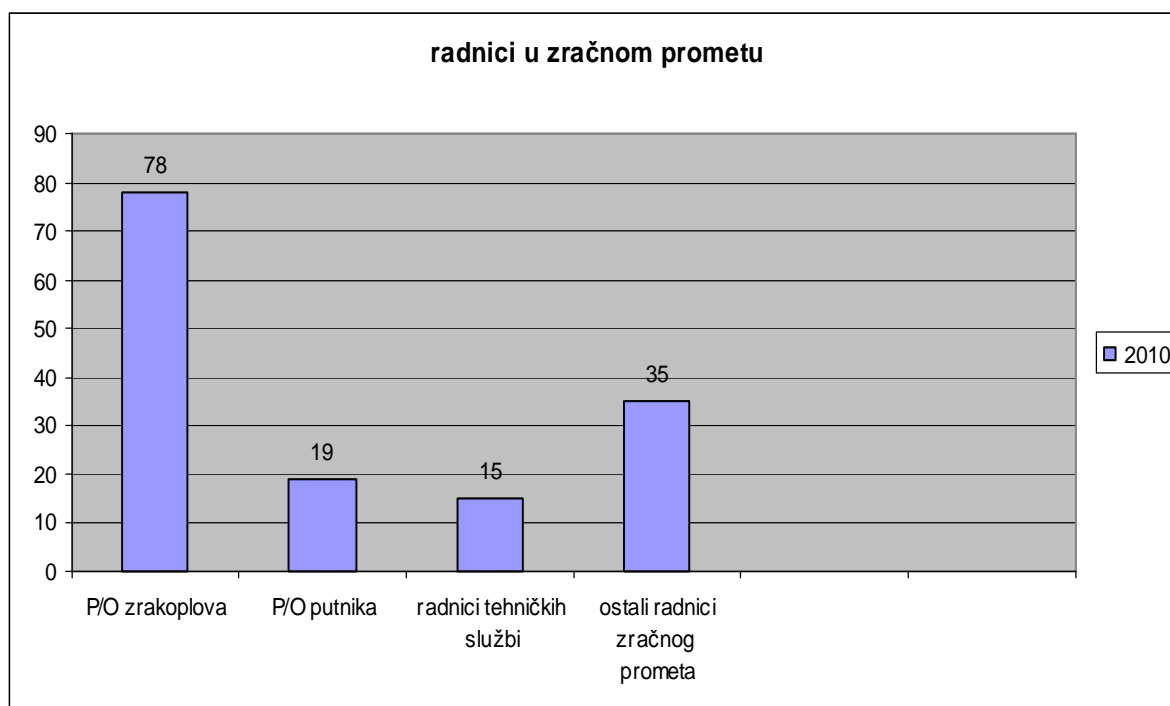
Zaposleni su najprije stalni sezonski radnici koji su udovoljili zahtjevima i potrebama za pojedina radna mjesta. Ostalim radnicima koji su radili ranijih godina a koje ove turističke sezone obzirom na potrebe i okolnosti nismo mogli zaposliti uredno smo se zahvalili s pozivom na ponovnu prijavu iduće sezone.

Studenti se angažiraju po potrebi i kad su vršna opterećenja ( 2/3 zaposlenih je u prometnoj operativi, a 1/3 studenata u komercijali). Sezonskim radnicima uglavnom je ponuđen ugovor o radu na određeno vrijeme uz klauzulu probnog rada kao uvjet za daljnjim nastavkom ugovora o radu.

Ukupno je 147 radnika uključeno u poslove zračnog prometa, a preostalih 28 radnika čine administrativno osoblje.

**Tabela 1.2.2. Presjek zaposlenih radnika per 30.09.2010.**

broj radnika	radnici u zračnom prometu				zračni promet	administrativno osoblje	ukupno zaposlenih u ZL Pula
	radnici prometnih službi		radnici tehničkih službi	ostali radnici zračnog prometa			
	svega	od toga na otpremi i prijemu zrakoplova					
	97	78	15	35	147	28	175



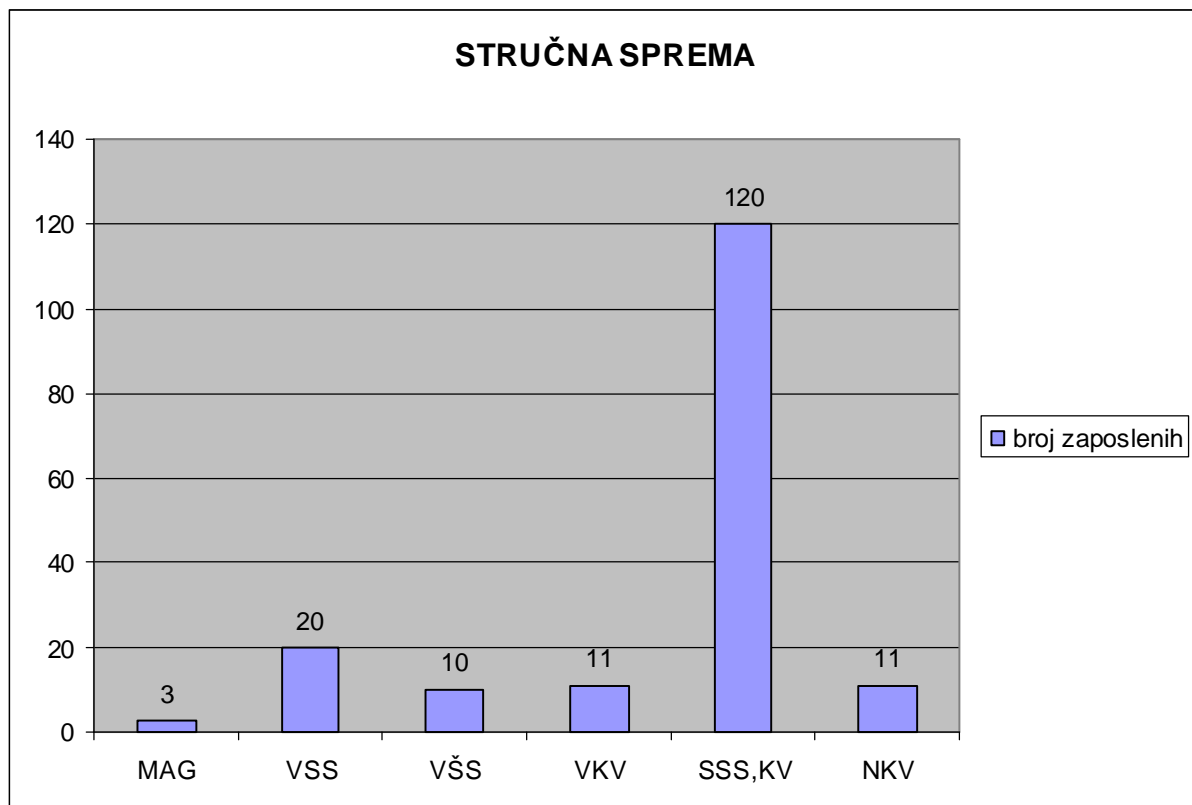
## LICENCE:

Svi radnici koji imaju ovlaštenja P/O te PPZ imaju valjane potvrde o obučenosti odnosno licence.

U Društvu Zračna luka Pula prosječna starost zaposlenih iznosi 43 godine (kod radnika na neodređeno vrijeme prosjek je 46 godina života).

Prema stupnju stručnog obrazovanja najviše je zastupljeno SSS i KV njih 120, NKV-11, VKV 11, VŠS-10, VSS-20 radnik i 3 magistra znanosti.

**Tabela 3. Kvalifikacijska struktura na dan 30.09.2010. godine**



Analizirajući promjene unutar strukture kadrova u društvu pokazuje se kako se "stariji" radnici lakše identificiraju sa poduzećem, dok se kod mlađih generacija uočava više vezivanje za svoju struku, nagrađivanje, mogućnost napredovanja.

Posebna je pozornost posvećena zapošljavanju i poticanju mladih stručnjaka da podrže razvoj i implementaciju novih tehnologija i aplikacija te stvore temelje za svoj budući razvoj.

Prosječna neto plaća za 9 mjeseci u 2010. godini iznosi 7.072,16 kuna, a u 2009. godini prosjek je bio 7.105,35 kuna., što predstavlja smanjenje neto primanja radnika od 0,47%.

Sezona je uredno odrađena i bez incidenata.

#### 1.4. Financijski rezultat poslovanja u razdoblju siječanj – rujan 2010.godine

U sljedećim su tabelama prikazani bilanca i račun dobiti i gubitka Zračne luke Pula za razdoblje siječanj – rujan 2010.godine.

Tabela 1.4.1. Bilanca ZL Pula na dan 30.09.2010.g.

OPIS POZICIJE	30.09.2009.	30.09.2010.	Indeks 10/09 (%)
(1)	(2)	(3)	(4=3/2*100)
<b>AKTIVA</b>			
<b>B) DUGOTRAJNA IMOVINA</b>	<b>92.498.255,18</b>	<b>84.397.117,16</b>	<b>91,24</b>
<b>I. NEMATERIJALNA IMOVINA</b>	<b>1.757.686,72</b>	<b>1.230.562,08</b>	<b>70,01</b>
1. Koncesije, patenti, licencije, robne i uslužne marke, softver i ostala prava	746.274,36	213.349,72	<b>28,59</b>
2. Nematerijalna imovina u pripremi	1.011.412,36	1.017.212,36	<b>100,57</b>
3. Ostala nematerijalna imovina	0,00	0,00	-
<b>II. MATERIJALNA IMOVINA</b>	<b>90.117.863,87</b>	<b>82.495.409,66</b>	<b>91,54</b>
1. Zemljište	2.031.073,33	2.726.013,00	<b>134,22</b>
2. Građevinski objekti	39.811.967,22	41.636.955,94	<b>104,58</b>
3. Postrojenja i oprema	14.435.591,18	9.388.629,54	<b>65,04</b>
4. Alati, pogonski inventar i transportna imovina	28.320.235,43	27.915.335,99	<b>98,57</b>
5. Biološka imovina	83.314,56	67.933,41	<b>81,54</b>
6. Predujmovi za materijalnu imovinu	0,00	0,00	-
7. Materijalna imovina u pripremi	5.427.082,15	751.941,78	<b>13,86</b>
8. Ostala materijalna imovina	8.600,00	8.600,00	<b>100,00</b>
<b>III. DUGOTRAJNA FINACIJSKA IMOVINA</b>	<b>126.545,78</b>	<b>206.681,37</b>	<b>163,33</b>
1. Sudjelujući interesi (udjeli)	8.000,00	8.000,00	<b>100,00</b>
2. Ulaganja u vrijednosne papire	67.617,23	140.117,23	<b>207,22</b>
3. Dani zajmovi, depoziti i sl.	50.928,55	58.564,14	<b>114,99</b>
<b>IV. POTRAŽIVANJA</b>	<b>496.158,81</b>	<b>464.464,05</b>	<b>93,61</b>
1. Potraživanja po osnovi prodaje na kredit	491.448,65	459.753,89	<b>93,55</b>
2. Ostala potraživanja	4.710,16	4.710,16	<b>100,00</b>
<b>C) KRATKOTRAJNA IMOVINA</b>	<b>36.192.872,99</b>	<b>40.024.611,79</b>	<b>110,59</b>
<b>I. ZALIHE</b>	<b>75.939,97</b>	<b>131.113,90</b>	<b>172,65</b>
1. Sirovine i materijal	36.059,87	56.725,77	<b>157,31</b>
2. Trgovačka roba	39.880,10	74.388,13	<b>186,53</b>
<b>II. POTRAŽIVANJA</b>	<b>10.483.071,91</b>	<b>8.351.805,55</b>	<b>79,67</b>
1. Potraživanja od kupaca	7.005.229,06	7.097.293,60	<b>101,31</b>
2. Potraživanja od zaposlenika i članova poduzetnika	7.865,72	28.759,85	<b>365,64</b>



3. Potraživanja od države i drugih institucija	2.808.913,90	1.170.933,08	41,69
4. Ostala potraživanja	661.063,23	54.819,02	8,29
<b>III. KRATKOTRAJNA FINANCIJSKA IMOVINA</b>	<b>19.619.937,35</b>	<b>24.472.325,86</b>	<b>124,73</b>
1. Dani zajmovi, depoziti i slično	19.619.937,35	24.472.325,86	124,73
<b>IV. NOVAC U BANCI I BLAGAJNI</b>	<b>6.013.923,76</b>	<b>7.069.366,48</b>	<b>117,55</b>
<b>D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI</b>	<b>330,00</b>	<b>8.224,75</b>	<b>2.492,35</b>
<b>F) UKUPNO AKTIVA</b>	<b>128.691.458,17</b>	<b>124.429.953,70</b>	<b>96,69</b>
<b>G) IZVANBILANČNI ZAPISI</b>	<b>8.177.481,59</b>	<b>6.352.627,02</b>	<b>77,68</b>
<b>PASIVA</b>			
<b>A) KAPITAL I REZERVE</b>	<b>94.066.387,08</b>	<b>96.252.741,44</b>	<b>102,32</b>
<b>I. TEMELJNI (UPISANI) KAPITAL</b>	<b>81.400.000,00</b>	<b>81.400.000,00</b>	<b>100,00</b>
<b>III. REZERVE IZ DOBITI</b>	<b>5.160.891,88</b>	<b>1.498.887,82</b>	<b>29,04</b>
1. Zakonske rezerve	65.076,90	65.076,90	100,00
2. Ostale rezerve	5.095.814,98	1.433.810,92	28,14
<b>IV. REVALORIZACIJSKE REZERVE</b>	<b>1.324.658,45</b>	<b>1.397.158,45</b>	<b>105,47</b>
<b>V. ZADRŽANA DOBIT</b>	<b>4.521.823,20</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>VII. DOBIT RAZDOBLJA</b>	<b>0,00</b>	<b>11.956.695,17</b>	<b>-</b>
<b>VIII. GUBITAK RAZDOBLJA</b>	<b>1.659.013,55</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>C) DUGOROČNE OBVEZE</b>	<b>1.049.565,66</b>	<b>9.166.605,09</b>	<b>873,37</b>
1. Obveze prema bankama i drugim financijskim institucijama	730.034,54	8.867.675,58	1.214,69
2. Ostale dugoročne obveze	319.531,12	298.929,51	93,55
<b>D) KRATKOROČNE OBVEZE</b>	<b>18.052.596,11</b>	<b>6.247.488,82</b>	<b>34,61</b>
1. Obveze za predujmove	76.842,64	47.634,06	61,99
2. Obveze prema dobavljačima	11.144.640,73	1.193.558,51	10,71
3. Obveze prema zaposlenicima	1.202.129,39	1.187.756,82	98,80
4. Obveze za poreze, doprinose i slična davanja	2.514.100,51	999.135,26	39,74
5. Ostale kratkoročne obveze	3.114.882,84	2.819.404,17	90,51
<b>E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA</b>	<b>15.522.903,32</b>	<b>12.763.118,35</b>	<b>82,22</b>
<b>F) UKUPNO – PASIVA</b>	<b>128.691.452,17</b>	<b>124.429.953,70</b>	<b>96,69</b>
<b>G) IZVANBILANČNI ZAPISI</b>	<b>8.177.481,59</b>	<b>6.352.627,02</b>	<b>77,68</b>

Tabela 1.4.2. Račun dobiti i gubitka ZL Pula u razdoblju siječanj- rujn 2010.g.

Pozicija	01.01.- 30.09.2009.	01.01.- 30.09.2010.	Indeks 2010/2009 (%)
(1)	(2)	(3)	(4=3/2*100)
<b>I. POSLOVNI PRIHODI</b>	<b>44.998.788,83</b>	<b>46.656.734,66</b>	<b>103,68</b>
1. Prihodi od prodaje	44.917.354,02	46.519.095,09	103,57
2. Prihodi na temelju upotrebe vlastitih proizvoda, robe i usluga	13.395,85	22.163,57	165,45
3. Ostali poslovni prihodi	68.038,96	115.476,00	169,72
<b>II. POSLOVNI RASHODI</b>	<b>43.997.011,76</b>	<b>35.249.901,01</b>	<b>80,12</b>
1. Materijalni troškovi	10.223.269,67	6.749.934,04	66,03
a) Troškovi sirovina i materijala	2.624.451,55	2.314.272,07	88,18
b) Troškovi prodane robe	714.463,47	573.119,46	80,22
c) Ostali vanjski troškovi	6.884.354,65	3.862.542,51	56,11
2. Troškovi osoblja	18.067.871,03	17.579.491,34	97,30
a) Neto plaće i nadnice	11.126.975,98	10.745.992,85	96,58
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	4.116.279,38	4.060.238,73	98,64
c) Doprinosi na plaće	2.824.615,67	2.773.259,76	98,18
3. Amortizacija	11.101.208,54	6.436.346,65	57,98
4. Ostali troškovi	4.385.762,08	4.162.033,89	94,90
5. Ostali poslovni rashodi	218.900,44	322.095,09	147,14
<b>III. FINANCIJSKI PRIHODI</b>	<b>1.736.815,41</b>	<b>1.687.769,55</b>	<b>97,18</b>
<b>IV. FINANCIJSKI RASHODI</b>	<b>1.079.578,93</b>	<b>1.137.908,03</b>	<b>105,40</b>
<b>V. IZVANREDNI - OSTALI PRIHODI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-</b>
<b>VI. IZVANREDNI - OSTALI RASHODI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-</b>
<b>VII. UKUPNI PRIHODI</b>	<b>46.735.604,24</b>	<b>48.344.504,21</b>	<b>103,44</b>
<b>VIII. UKUPNI RASHODI</b>	<b>45.076.590,69</b>	<b>36.387.809,04</b>	<b>80,72</b>
<b>IX. REZULTAT RAZDOBLJA</b>	<b>1.659.013,55</b>	<b>11.956.695,17</b>	<b>720,71</b>

Poslovni su prihodi ostvareni u iznosu od 46.656.734,66 kn i veći su za 3,68% u odnosu na ostvarene prihode u istom razdoblju prethodne godine. Obzirom da su rezultati poslovanja za razdoblje siječanj-lipanj pokazivali pad prihoda u razdoblju srpanj-rujan ostvareni su pozitivni pomaci u poslovanju koji su u konačnici rezultirali porastom ukupnih prihoda i ostvarenjem pozitivnog rezultata poslovanja.

Prihodi od prodaje bilježe porast od 3,57% u 2010.god., a navedeno je odraz porasta prometa putnika od cca 6%. Struktura prihoda od prodaje prikazana je u sljedećoj tabeli:

Pozicija	2009.	2010.	Indeks %
1	2	3	4=3/2
Prihodi od prodaje u zemlji	12.904.805,67	11.130.783,42	86,25
Prihodi od prodaje u inozemstvu	32.012.548,35	35.388.311,67	110,55
<b>Ukupno</b>	<b>44.917.354,02</b>	<b>46.519.095,09</b>	<b>103,57</b>

Struktura prihoda od prodaje prikazana je kako slijedi:

Pozicija	2009.	2010.	Indeks %
1	2	3	4=3/2
Prihodi od opskrbe zrakoplova	8.916.423,93	9.024.134,04	101,21
Prihodi od slijetanja zrakoplova	6.676.252,86	7.371.994,39	110,42
Prihodi od putničkih taksi	11.588.461,25	12.006.072,09	103,60
Prihodi od caffè bara	2.026.728,27	1.901.623,18	93,83
Prihodi od prodaje u DFS-u	10.016.140,47	10.724.630,76	107,07
Prihodi od cateringa	1.202.376,91	909.566,35	75,65
Prihodi od parkiranja aviona	155.570,17	148.391,00	95,39
Prihodi od najamnina prostora	789.013,06	1.417.748,01	179,69
Prihodi od najamnina vitrina i reklama	202.047,12	179.229,55	88,71
Prihodi od parkirališta	169.821,34	227.758,33	134,12
Prihodi od provizije	11.032,66	21.965,94	199,10
Odgođeni prihodi od potpora	2.588.781,12	2.059.847,63	79,57
Ostali prihodi od prodaje	574.704,86	526.133,82	91,55
<b>Ukupno</b>	<b>44.917.354,02</b>	<b>46.519.095,09</b>	<b>103,57</b>

Prihodi od prodaje na domaćem tržištu u padu su za 13,75% s obzirom na pad prometa putnika na domaćem tržištu od 20,92%. Porast prihoda od prodaje na stranom tržištu od 10,55% utječe na porast ukupnih prihoda od prodaje. Prihodi od caffè bara bilježe pad od 6,17% s obzirom na manju potrošnju po putniku, a prihodi od cateringa u padu su za gotovo 25% iz razloga što se sve manji broj kompanija odlučuje na catering. Prihodi od

najamnina prostora ostvareni su u iznosu od 1.417.748,01 kn, što predstavlja porast od 79,69% u odnosu na isto razdoblje 2009.godine. Razlog porasta ove kategorije prihoda je u tome što je tijekom 2009.g. iznajmljen poslovni prostor za obavljanje djelatnosti DFS-a (cca 150 m2) temeljem kojeg se ostvaruju prihodi od najma poslovnog prostora.

Financijski prihodi ostvareni su u iznosu od 1.687.769,55 kn, a obuhvaćaju prihode od zateznih kamata, mjenjačkog poslovanja i pozitivne tečajne razlike.

Ukupni rashodi bilježe pad od 19,28% u odnosu na 2009.g. Unutar rashoda poslovanja sve kategorije bilježe smanjenje, a naročito troškovi amortizacije iz razloga koji je gore naveden.

Materijalni troškovi u 2010.g. bilježe pad od 33,97% u odnosu na isto razdoblje prethodne godine, a njihova je struktura sljedeća:

Pozicija	2009.	2010.	Indeks %
1	2	3	4=3/2
Troškovi sirovina i materijala	2.624.451,55	2.314.272,07	88,18
Troškovi prodane robe	714.463,47	573.119,46	80,22
Ostali vanjski troškovi	6.884.354,65	3.862.542,51	56,11
<b>Ukupno</b>	<b>10.223.269,67</b>	<b>6.749.934,04</b>	<b>66,03</b>

Troškovi sirovina i materijala bilježe pad od 11,92% u odnosu na 2009. godinu. Shodno smanjenju poslovnih aktivnosti i ova je kategorija troškova smanjena. Struktura troškova sirovina i materijala prikazana je kako slijedi:

Pozicija	2009.	2010.	Indeks %
1	2	3	4=3/2
1. Utrošak hrane u kuhinjama	440.329,57	278.141,02	63,17
2. Utrošak goriva i maziva	24.031,27	25.358,85	105,52
3. Materijal za čišćenje	182.167,49	153.110,93	84,05
4. Uredski materijal	238.492,18	250.193,90	104,91
5. Utrošak radne odjeće	129.512,12	108.662,68	83,90
6. Utrošen mat.za tekuće održavanje	397.194,15	403.060,55	101,48
<b>A. UTROŠENI MATERIJAL (1-6)</b>	<b>1.411.726,78</b>	<b>1.218.527,93</b>	<b>86,31</b>
7. Električna energija	723.668,57	668.937,59	92,44
8. Motorni benzin i autoplín	15.113,23	20.519,00	135,77
9. Dizelsko gorivo	199.062,75	271.614,04	136,45
10. Benzin osobnih automob.	4.165,52	1.450,85	34,83
11. Loživo ulje	35.032,04	25.704,64	73,37
<b>B. UTROŠENA ENERGIJA (7-11)</b>	<b>977.042,11</b>	<b>988.226,12</b>	<b>101,14</b>
<b>C. OTPIS SITNOG INVENTARA</b>	<b>235.682,66</b>	<b>107.517,02</b>	<b>45,62</b>
<b>Ukupno</b>	<b>2.624.451,55</b>	<b>2.314.271,07</b>	<b>88,18</b>

Ostali vanjski troškovi bilježe pad od 43,89% u odnosu na 2009. godinu, a sastoje se od prijevoznih usluga, troškova poštarine, telefonskih troškova, troškova student servisa, troškova tekućeg održavanja, troškova najma opreme, troškova objava reklame i oglasa, istraživanja i razvoja, te troškova komunalnih i špediterskih usluga.

Pozicija	2009.	2010.	Indeks %
1	2	3	4=3/2
Prijevozne usluge	27.077,80	25.508,46	94,20
Poštarina	22.285,19	6.230,00	27,96
Telefonski troškovi	211.416,71	234.894,94	111,11
Student servis	1.323.079,38	1.224.317,68	92,54
Troškovi održavanja	4.548.829,50	1.688.331,94	37,12
Troškovi najamnine	54.328,86	59.205,96	108,98
Troškovi reklame	258.542,51	210.860,09	81,56
Troškovi objave oglasa	54.054,28	30.161,42	55,80
Usluge istraživanja i razvoja	577,87	0,00	0,00
Komunalne usluge	291.203,13	289.708,58	99,49
Špediterske usluge	92.959,42	93.323,44	100,39
<b>Ukupno</b>	<b>6.884.354,65</b>	<b>3.862.542,51</b>	<b>56,11</b>

Troškovi osoblja u 2010. godini iznose 17.579.491,34 kn te su za 2,7% manji u odnosu na isto razdoblje prethodne godine. Unutar ove kategorije rashoda nalaze se i isplaćeni troškovi otpremnine jednom radniku.

Pozicija	2009.	2010.	Indeks %
1	2	3	4=3/2
Neto plaće i nadnice radnika	11.126.975,98	10.565.803,44	94,96
Neto otpremnina	0,00	180.189,41	-
<b>Ukupno neto plaće i nadnice</b>	<b>11.126.975,98</b>	<b>10.745.992,85</b>	<b>96,58</b>
Troškovi poreza i doprinosa iz plaća radnika	4.116.279,38	3.835.908,11	93,19
Troškovi poreza i doprinosa iz plaća - otpremnina	0,00	224.330,62	-
<b>Ukupni troškovi poreza i doprinosa iz plaća</b>	<b>4.116.279,38</b>	<b>4.060.238,73</b>	<b>98,64</b>
Doprinosi na plaće	2.824.615,67	2.703.277,80	95,70
Doprinosi na plaće otpremnina	0,00	69.981,96	-
<b>Ukupni doprinosi na plaću</b>	<b>2.824.615,67</b>	<b>2.773.259,76</b>	<b>98,18</b>
<b>UKUPNO troškovi osoblja:</b>	<b>18.067.871,03</b>	<b>17.579.491,34</b>	<b>97,30</b>

Udio troškova otpremnine u troškovima osoblja u razdoblju siječanj-rujan 2010.g. iznosi 2,70%. Prosječan broj zaposlenih u razdoblju siječanj-rujan 2010. godini iznosio je 166 (u 2009. godini 174).

Prosječna neto plaća za 9 mjeseci u 2010. godini iznosi 7.072,16 kuna, a u 2009. godini prosjek je bio 7.105,35 kuna, što predstavlja smanjenje neto primanja radnika od 0,47%.

## **Plan razvoja Zračne luke Pula u razdoblju 2011. – 2015.**

Temelj i cilj poslovne strategije Zračne luke Pula jest konkurentnost na domaćem i međunarodnom tržištu zračnog prijevoza putnika, tereta i robe. Da bi ostvarila taj cilj Zračna luka Pula, mora u potpunosti zadovoljavati sve uvjete i pružiti sve usluge koje su postale neophodne u modernom svijetu zračnog prijevoza.

RH će uskoro postati punopravna članica EU, čije članstvo od nas zahtjeva posebnu prilagodbu na Schengenski i NE-Schengenski tok putnika.

Prema tome, Zračnu luku Pula u skoroj budućnosti, čekaju znatna ulaganja u postojeću i novu infrastrukturu, kako bi ostali konkurenti na svom tržištu i još podigli visoku razinu sigurnosti putnika i pružanja usluga.

Na spomenute izazove, Zračna luka Pula dočekati će potpuno financijski i stručno spremna, jer su već sada stručno razrađeni i pripremljeni projekti za razvoj zračne luke u sljedećih nekoliko godina.

Putnička zgrada puštena je u promet 1989.g., kao nedovršena i usklađena s tadašnjim glavnim projektom izgradnje, te kao takva u današnje vrijeme zahtjeva određene promjene i u skoroj budućnosti samo proširenje putničke zgrade.

Trenutno najveći prioritet razvoja ima prilagodba postojećih putničkih objekata EU regulativi. Zbog toga je stručni tim razvoja Zračne luke Pula napravio studiju prilagodbe na Schengenski i NE-Schengenski tok putnika u dolasku i odlasku.

U ovom trenutku stručni tim razvoja Zračne luke Pula radi na slijedećim projektima:

- Prilagodba postojećih putničkih objekata EU regulativi
- Izgradnja restorana i ugostiteljskog objekta u putničkoj zgradi
- Proširenje poslovnih aktivnosti tijekom zime
- Projekt nove rasvjete na stajanci
- Uređenje interijera putničke zgrade
- Izgradnja centra Spasilačko-vatrogasne službe
- Proširenje putničke zgrade u smjeru Istoka i Zapada
- Rekonstrukcije i instalacije svjetlosne signalizacije i sustava preciznog prilaženja CAT II (Instrumental Landing System)
- Izgradnja stajanke za generalnu avijaciju
- Izgradnja multifunkcionalnog hangara
- Proširenje javnih površina za parkiranje vozila

### **1. Prilagodba postojećih putničkih objekata EU regulativi**

Biti članicom EU, za Hrvatsku znači mnogo prilagodbi, prihvaćanja novih regulativa i novih sustava rada u zračnom prometu. Jedna od glavnih prilagodba biti će prilagodba na sustav putničkih tokova „Schengen i i Non-Schengen“.

Takav sustav razdijeliti će putničke tokove dolazeće i odlazeće putnike s obzirom da li dolaze/odlaze prema zemljama unutar Schengenskog sporazuma ili prema zemljama izvan Schengenskog sporazuma.

Pojednostavljeno, putnici izvan Schengenskog sporazuma biti će podvrgnuti provjeri putovnica i/ili viza, dok će putnici unutar Schengenskog sporazuma biti toga oslobođeni. Naravno, svi putnici biti će podvrgnuti sigurnosnim provjerama bez obzira odakle dolaze ili odlaze.

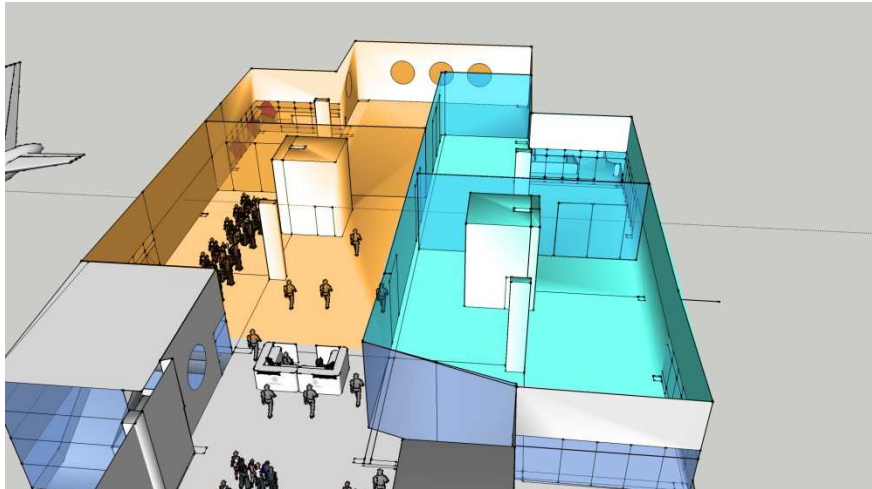
Za zračnu luku Pula, to znači da će morati fizički odvojiti putničke tokove u odlasku ili dolasku, zbog toga jer se putnički promet na Zračnoj luci Pula sastoji od putnika koji dolaze/odlaze prema zemljama unutar i izvan Schengenskog sporazuma.

### 1.1. Međunarodni odlazak

Prostor „fingera“ međunarodno odlaska, podijeljen je na četiri multifunkcionalna dijela od kojih svaki ima pripadajući „gate“. Također, razdvojena su mjesta sigurnosne provjere i provjere putovnica, zbog toga jer svi putnici u odlasku moraju proći sigurnosne provjere, dok samo oni putnici koji odlaze u zemlje izvan „Schengenskog sporazuma“, moraju proći kontrolu putovnica.



Prikazano rješenje prilagodbe postojećih putničkih objekata EU regulativi, nudi višu operativnost, komfor i prilagodljivost trenutnim prometnim potrebama.



## 1.2. Međunarodni dolazak

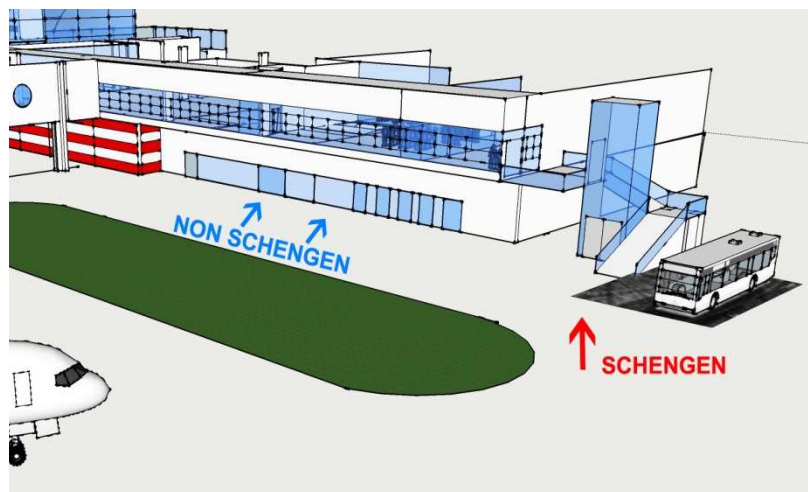
EU regulativa nalaže da Zračna luka na koju putnici dolaze iz zemalja izvan i unutar Schengenskog režima, moraju imati odvojene putničke tokove, te ovisno da li se putnik nalazi u Schengenskom režimu i Non-Schengenskom režimu, mora proći kontrolu putovnica.

Trenutno stanje na Zračnoj luci Pula ne dozvoljava odvojeni tok putnika u dolasku, pa se moralo naći rješenje, koje bi zadovoljilo EU regulative, zadovoljilo putničke standarde, te bilo u skladu s budućim planom proširenja putničke zgrade.

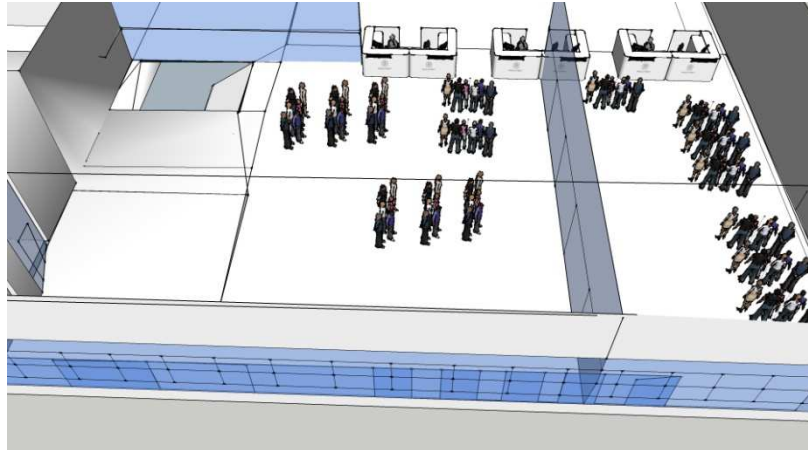
Rješenje je u tome da postojeći putnički tok u međunarodnom dolasku postane putnički tok u Non-Schengenskom režimu, odnosno kada su putnici u dolasku obavezni obaviti kontrolu putovnica.

Schengenski tok putnika koji ne podliježe kontroli putovnica, odvijao bi se preko istočnog pročelja zgrade, kada bi se izgradili dodatne stepenice, te dizalo koje bi omogućilo osobama s invaliditetom olakšani pristup zgradi međunarodnog dolaska, te mjestu prikupljanja prtljage.

Dizalo je konstruirano i postavljeno na taj način, da u potpunosti odgovara budućem projektu proširenja putničke zgrade, kada postaje tehničko dizalo za buduću kuhinju restorana.







Svakako treba napomenuti da je rješenje međunarodnog dolaska privremeno, sve dok se ne realizira projekt proširenja putničke zgrade na Istok, projekt koji je u potpunosti prilagođen EU regulativi.

### **Izgradnja restorana i ugostiteljskog objekta u putničkoj zgradi**

Kako bi još više podigla razinu usluge i ponude za svoje putnike i goste, za ljetnu sezonu 2011. Zračna luka Pula planira rekonstrukciju postojećeg ugostiteljskog objekta, te izgradnju restorana u putničkoj zgradi.

Modernim dizajnom, kvalitetnom pripremom hrane i pića, podigla bi se razina usluge, ali i povećala ponuda za sve goste zračne luke bili oni putnici ili ne, jer će pristup tim objektima biti omogućen svima.

U sklopu izgradnje restorana, dio objekta biti će rezerviran za djelatnike zračne luke gdje će biti organizirana i poslužena prehrana tijekom dana.

Svakako treba napomenuti, da će rekonstrukcija postojećeg ugostiteljskog objekta i izgradnja restorana, u potpunosti biti u skladu s HACCP i ISO 9001 standardom.

## **2. Proširenje poslovnih aktivnosti tijekom zime**

Zbog svoje sezonalnosti, odnosno velika razlika u broju letova ljeti i zimi, Zračna luka Pula ima cijelu infrastrukturu i osoblje na raspolaganju za nove aktivnosti tijekom zime, kada se odvija malo broj dnevnih letova.

Jedna od novih aktivnosti koja bi svakako povećala prihode, poslovni uspjeh, ali i rejting Zračne luke Pula na međunarodnom planu, jest organiziranje trenažnih letova zrakoplovnih kompanija tijekom zime.

Istra kao regija, poznata je po svojoj odličnoj geografskoj poziciji, otvorenosti prema Europi i savršenim meteorološkim uvjetima. Radi tih činjenica, zračna luka Pula, ima veliki potencijal privući Europske zrakoplovne kompanije da organiziraju trenažne letove upravo u Puli, gdje ih čekaju gotovo idealni uvjeti za letenje uz cijene konkurentnije nego u Europi.

Trenutno je u pripremi paket usluga koje će se ponudi i prezentirati velikim Europskim zrakoplovnim kompanijama, kako bi upravo Zračna luka Pula postala dom za uvježbavanje njihovih posada i zrakoplova.

### 3. Projekt nove rasvjete na stajanci

Kako bi daljnje poboljšali kvalitetu usluge prema zrakoplovnim prijevoznicima i putnicima, napravljen je projekt postavljanja nove rasvjete na stajanci. Time bi se riješili dugogodišnji konstruktivni nedostaci rasvjete koja je projektirana prije 20-ak godina i više ne prati današnje svjetske zrakoplovne standarde.

Postavljanjem nove rasvjete, povećali bi sigurnost svih putnika, osoblja i materijalno tehničkih sredstava koje se nalaze na stajanci u vrijeme noći ili u uvjetima smanjene vidljivosti.

Planirana rasvjeta u skladu je s ICAO (International Civil Aviation Organization) standardima, te po standardima nadležnog tijela zračnih luka u RH, Agencije za Civilno zrakoplovstvo.

### 4. Uređenje interijera putničke zgrade

Industrijski dizajn putničke zgrade koja je puštena u promet 1989.g. ne pruža putniku i gostima zračne luke potrebni osjećaj ugone, toplinu i sigurnost tijekom boravka u putničkoj zgradi. Upravo to je misao vodilja Zračne luke Pula, da modernim redizajnom potkrovlja i elemenata putničke zgrade, osuvremeni cjelokupan dizajn, poboljša početni dojam putnika, te omogućuje svim putnicima i gostima da se što ugodnije osjećaju dok čekaju svoj let.

Osim samog dizajna, u uređenje interijera spada i poboljšanje izolacije krova, što će rezultirati manjim temperaturama zraka ljeti, odnosno većom temperaturom zimi unutar putničke zgrade. Današnji putnički standardni zahtijevaju poboljšanje komfora putnika, što veću jednostavnost korištenja infrastrukture, te što veći broj usluga u putničkoj zgradi. Zbog toga je projekt uređenja interijera putničke zgrade u izradi, kako bi ostali konkurentni na međunarodnom i domaćem tržištu. Prema tome, treba napomenuti da će se realizacijom ovog projekta smanjiti troškovi održavanja optimalne temperature putničke zgrade tijekom cijele godine.

Cijeli projekt je rađen u suradnji s projektom izgradnje restorana u putničkoj zgradi, kako bi se uskladio dizajn pojedinih elemenata i poboljšao ukupni dojam, komfor i ponuda Zračne luke Pula.

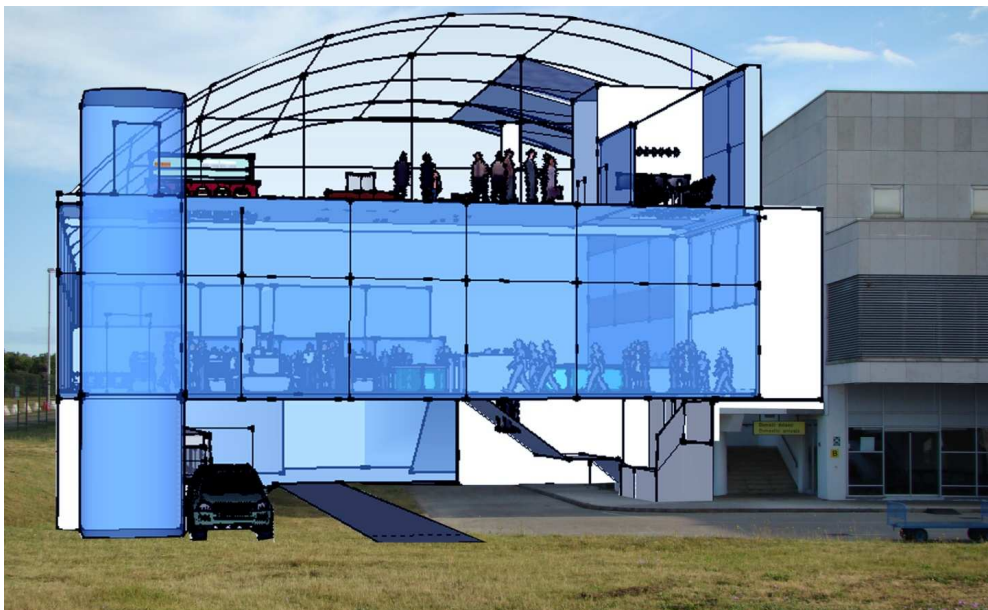


## Proširenje putničke zgrade u smjeru Istoka i Zapada

Postojeća putnička zgrada je dio nedovršenog projekta koji je započet 1987g., ali nije nikada potpuno dovršen zbog nepoželjnih događaja i nedostataka financijskih sredstava. Zbog ranije navedenih razloga putnička zgrada ne zadovoljava zahtjeve koji su potrebni za trenutačnu i buduću razinu prometa, kao što su prostori domaćeg i međunarodnog dolaska / odlaska, nedostatak sadržaja poput restorana, konferencijskih dvorana, sanitarnih čvorova itd. Naš cilj je završetak projekta izgradnje putničke zgrade koja je započet 1987.g. , te proširenje postojeće putničke zgrade u smjeru istoka, kako bi se poboljšala razina usluge i sadržaja prema našim putnicima. Realizacijom navedenog projekta svi spomenuti nedostaci bili bi uklonjeni sa istovremenim podizanjem razine udobnosti, sigurnosti putničkih tokova, te zadovoljavanjem i usklađivanjem sa svim zahtjevima Europske Unije („Schengen“ uvjeti zračnog graničnog prijelaza).

Ovaj projekt prijavljen je za financiranje iz pred pristupnih EU fondova, te se u skoro vrijeme očekuje odgovor nadležnih EU institucija o udjelu financiranja realizacije ovog projekta.

Zbog operativnih razloga, te nedostatka kvalitetne infrastrukture domaćeg dolaska i odlaska, potrebno je konstruirati etažnu gradnju gdje bi se razina prizemlja iskoristila za prostor dolaznog hodnika, prostora za čekanje prije kontrole putovnica, sigurnosna kontrola nakon kontrole putovnica te prostor za čekanje sa komercijalnim sadržajima na istoj razini. Komunikacija između prostora za čekanje na razini prizemlja i čekaonicama za letove , predviđena je instalacijom stepeništa i/ili eskalatora sa mogućnošću prijenosa i osoba sa invaliditetom. Na razini prvog kata planira se izgradnja VIP lounge prostora za potrebe opsluživanja VIP/CIP/HEAD/STATE putnika te eventualno za potrebe smještaja posada zrakoplova koje obavljaju trenažne letove u periodu van sezone.



Proširenje putničke zgrade u smjeru Zapad

## 5. Izgradnja centra Spasilačko-vatrogasne službe

Postojeći objekt spasilačko-vatrogasne službe ne zadovoljava uvjete smještaja vozila i opreme, te uvjeta udobnosti spasilačko-vatrogasnog osoblja. Služba SVS Zračne luke Pula je trenutno smještena u staroj putničkoj zgradi koja datira iz 1967. godine. Uvjeti koji su prisutni daleko su ispod svih razina komfora i potrebnih uvjeta za osoblje, skladištenje vozila i opreme stoga je veoma bitna rekonstrukcija postojećeg objekta kako bi se zadovoljili svi propisani standardi.

Izgradnjom centra SVS, povećala bi se operativne sigurnosti na zračnoj luci, jer centar omogućuje, brže uočavanje izvanredne situacije i bržu reakciju u slučaju izvanredne situacije.



## 6. Projekt rekonstrukcije i instalacije svjetlosne signalizacije i sustava preciznog prilaznja CAT II

Projekt se sastoji od tri tehnološki srodne studije koje su zbog operativnih zahtjeva i dinamike poslova realizacije usko povezane. Struktura projekta bi obuhvaćala sljedeće: podizanje razine opremljenosti instrumentalnog prilaza i rasvjete USS-e na CAT II, produljenje uzletno-sletne staze i pratećih voznih staza, i nadogradnja uzletno sletne staze novim slojem konstruktivnog kolnika i ramenima.

Zračna luka Pula je trenutno opremljena skraćenom verzijom CAT I (visina odluke veća od 60 m, horizontalna vidljivost veća od 550 m) sustava za precizni prilaz u dužini svjetala od 420 metara sa niskom razinom osvjetljenja, dok Annex 14 ICAO-a preporučuje da CAT I mora sadržavati sustav prilaznih svjetala u dužini od 900 metara sa visokom razinom osvjetljenja. U svrhu podizanja opće razine sigurnosti posebice za zrakoplove kategorije E (primjer: Boeing 747 – 400 ili Airbus 340 -300), naša je namjera postizanje uvjeta preciznog prilaza CAT II (visina odluke 30 - 60 m, horizontalna

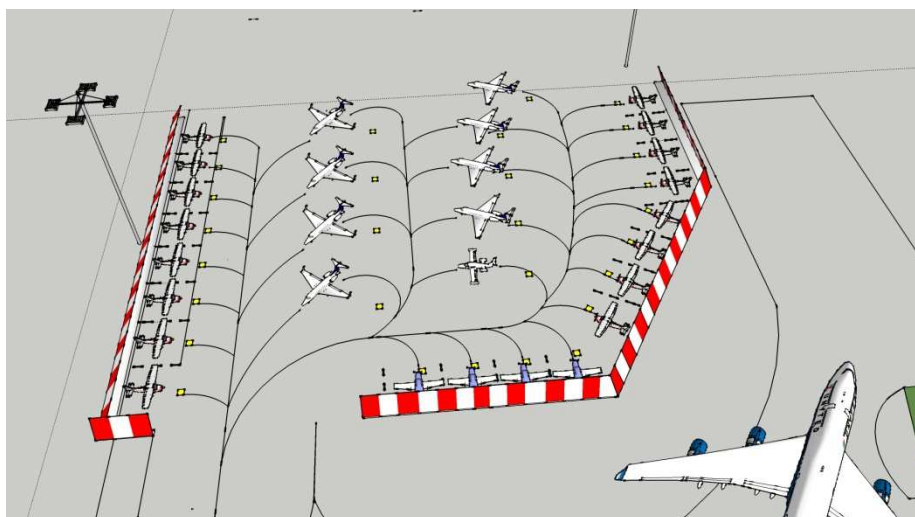
vidljivost veća od 350 m) pomoću kojeg će se značajno povećati operativna sigurnost zračnog prometa u svim uvjetima.

U svrhu osiguravanja maksimalne operativne razine sigurnosti za širokotrupne zrakoplove poput Boeing-a 747 -400 ili Airbus-a A340 – 300 potrebno je raspolagati sa uzletno-sletnom stazom većih dimenzija (cilj nam je prolongirati duljinu uzletno-sletne staze za dodatnih 600 metara). Sa realizacijom navedenog projekta prvenstveno bi povećali sigurnost svih zrakoplova i putnika, te bi bili u mogućnosti realizirati konkurentnu prednost u regionalnom zračnom prostoru zračne luke Pula koji se preklapa sa prilaznim tokovima drugih zračnih luka u regiji poput Venecije, Trsta ili Ljubljane. Realizacijom navedenog projekta, također bi stekli prednost i u svrhu prihvata interkontinentalnih "cargo" letova.

Ovaj projekt prijavljen je za financiranje iz pred pristupnih EU fondova, te se u skoro vrijeme očekuje odgovor nadležnih EU institucija o udjelu financiranja realizacije ovog projekta.

## 7. Projekt proširenja stajanke za komercijalnu generalnu avijaciju

Pošto ne raspolažemo sa posebno konstruiranom stajankom za generalnu avijaciju primorani smo koristiti dvije parkirne pozicije komercijalnog zrakoplovstva (parkirne pozicije 9 i 10). Sa navedenim projektom planiramo proširiti stajanku u smjeru zapada i na taj način odvojiti generalni i komercijalni zračni promet. Proširenje bi rezultiralo višom razinom prihvata, otpreme i sigurnosti zrakoplova na stajanci za komercijalni i generalni zračni promet. Slijedeći taj projekt, planira se i proširenje stajanke komercijalne avijacije u smjeru sjevera gdje se trenutno nalazi stara putnička zgrada. Sukladno proširenju putničkog terminala, na zapadnoj strani se planira izgradnja zasebnog terminala za generalnu avijaciju sa svim potrebnim popratnim sadržajima.





## **8. Projekt instalacije multifunkcionalnog hangara**

Zbog brzorastućeg zračnog prometa na Zračnoj luci Pula planiramo izgraditi polivalentni hangar u svrhu kvalitetnijeg opsluživanja komercijalnog, generalnog zrakoplovstva, održavanja i "cargo" transporta. Sa realizacijom navedenog projekta bili bi u mogućnosti pružiti visoku razinu prihvata i otpreme za zrakoplovne kompanije, fizičke osobe, te "cargo" zrakoplovne kompanije. Realizacijom ovog projekta razina konkurentnosti u domeni robnog prometa i intermodalnog transporta, bila bi značajnija. Cilj je iskoristiti geografski položaj zračne luke Pula u svrhu poboljšanja regionalne mreže intermodalnog transporta povezivanjem pomorskih luka, željezničke mreže i vidova cestovnog robnog prometa. U sklopu navedenog projekta planirana je i gradnja dodatnih sadržaja i objekata u blizini multifunkcionalnog hangara za potrebe pružanja usluga prema pilotskim školama pružajući im prostore za urede, učionice, prostore za održavanje manjih zrakoplova itd.

## **9. Projekt proširenja javnih površina za parkiranje vozila**

Zračna luka Pula trenutno raspolaže sa manjim parkiralištem za posjetitelje kapaciteta cca .250 parkirnih mjesta uključujući i parkirališna mjesta rent-a-car vozila i autobusa. Potrebno je izvršiti proširenje postojećih kapaciteta u smjeru sjevera i istoka od postojeće lokacije, te naknadno konstruirati zasebno zapadno parkiralište. Ciljani broj parkirnih mjesta jest više od 500 u početnoj fazi razvoja.

## **ZAKLJUČAK**

Prema navedenim projektima, može se vidjeti da je zračna luka Pula, visoko odgovorna, profesionalna tvrtka s velikim potencijalom širenja poslovanja, koja je spremna na sve buduće izazove u poslovanju i spremna da postane nositelj Istarskog turizma.

Također, stav uprave Zračne luke Pula jest da uspjeh pojedine tvrtke leži na stručnom i školovanom osoblju, koje je u svakom trenutku spremno odgovoriti izazovima suvremenog zračnog prometa. Stoga se djelatnici zračne luke, kontinuirano školuju na raznim stručnim seminarima i skupovima u organizaciji nadležnih međunarodnih zrakoplovnih organizacija (ACI – Airport Council International, IATA – International Air Transport Association).

U izradi svih ovih projekata, vodila se briga, te su kao takvi prijavljeni da se djelomično ili u potpunosti financiraju iz pred pristupnih EU fondova, kako bi njihova realizacija bila ostvarena u što kraćem roku.