

JAVNO DOBRO - VRSTE, KARAKTERISTIKE I PRIMJERI

Šabalić, Tena

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Josip Juraj Strossmayer University of Osijek, Faculty of Economics in Osijek / Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Ekonomski fakultet u Osijeku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:145:810053>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-28**



Repository / Repozitorij:

[EFOS REPOSITORY - Repository of the Faculty of Economics in Osijek](#)



Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku

Ekonomski fakultet u Osijeku

Preddiplomski sveučilišni studij Marketing

Tena Šabalić

JAVNO DOBRO – VRSTE, KARAKTERISTIKE I PRIMJERI

Završni rad

Osijek, 2022.

Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku

Ekonomski fakultet u Osijeku

Preddiplomski sveučilišni studij Marketing

Tena Šabalić

JAVNO DOBRO – VRSTE, KARAKTERISTIKE I PRIMJERI

Završni rad

Kolegij: Javne financije

JMBAG: 0010231785

e-mail: tsabalic@efos.hr

Mentor: izv. prof. dr. sc. Domagoj Karačić

Osijek, 2022.

Josip Juraj Strossmayer University of Osijek

Faculty of Economics in Osijek

Undergraduate University Study Marketing

Tena Šabalić

**PUBLIC GOOD – TYPES, CHARACTERISTICS AND
EXAMPLES**

Final paper

Osijek, 2022.

IZJAVA

O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI, PRAVU PRIJENOSA INTELKTUALNOG VLASNIŠTVA, SUGLASNOSTI ZA OBJAVU U INSTITUCIJSKIM REPOZITORIJIMA I ISTOVJETNOSTI DIGITALNE I TISKANE VERZIJE RADA

1. Kojom izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni (navesti vrstu rada: završni / diplomski / specijalistički / doktorski) rad isključivo rezultat osobnoga rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu. Potvrđujem poštivanje nepovredivosti autorstva te točno citiranje radova drugih autora i referiranje na njih.
2. Kojom izjavljujem da je Ekonomski fakultet u Osijeku, bez naknade u vremenski i teritorijalno neograničenom opsegu, nositelj svih prava intelektualnoga vlasništva u odnosu na navedeni rad pod licencom Creative Commons Imenovanje – Nekomercijalno – Dijeli pod istim uvjetima 3.0 Hrvatska.
3. Kojom izjavljujem da sam suglasan/suglasna da se trajno pohrani i objavi moj rad u institucijskom digitalnom repozitoriju Ekonomskoga fakulteta u Osijeku, repozitoriju Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku te javno dostupnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu (u skladu s odredbama Zakona o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju, NN br. 123/03, 198/03, 105/04, 174/04, 02/07, 46/07, 45/09, 63/11, 94/13, 139/13, 101/14, 60/15).
4. izjavljujem da sam autor/autorica predanog rada i da je sadržaj predane elektroničke datoteke u potpunosti istovjetan sa dovršenom tiskanom verzijom rada predanom u svrhu obrane istog.

Ime i prezime studenta/studentice: Tena Šabalić

JMBAG: 0010231785

OIB: 81295954545

e-mail za kontakt: tenasabalic77@gmail.com

Naziv studija: Preddiplomski sveučilišni studij Marketing

Naslov rada: Javno dobro – vrste, karakteristike i primjeri

Mentor/mentorica rada: izv. prof. dr. sc. Domagoj Karačić

U Osijeku, 29.08.2022. godine

Potpis Tena Šabalić

Javno dobro – vrste, karakteristike i primjeri

SAŽETAK

Tema ovog završnog rada je pojam javnog dobra, vrste, karakteristike i primjeri javnog dobra. Javna dobra svakodnevno se koriste i raspoloživa su društvenoj zajednici, a razlikuju se privatna dobra, čista javna dobra, nesavršena javna dobra, mješovita dobra te meritorna dobra sa svojim karakteristikama. Kod javnog dobra pojavljuju se problemi „švercera“, pojedinaca koji koriste sredstva, a ne plaćaju ih, pa tako jedna osoba svojim aktivnostima utječe na blagostanje drugih osoba izravno ili neizravno.

Teorijski dio rada bavi se definiranjem i karakteristikama javnog dobra, a praktični dio rada obuhvaća analizu autocesta i željeznica u Republici Hrvatskoj. Provedbom analize na temelju podataka prikupljenih iz vlastitog izvora (anketno istraživanje), autorica je dobila uvid u razinu zadovoljstva studenata autocestama i željeznicama. U radu su prikazani rezultati anketnog istraživanja koji pokazuju smatraju li studenti da država dovoljno ulaže u razvoj i odražavanje autocesta i željeznica, koje su ocjene dali za kvalitetu navedene infrastrukture i slično.

Ključne riječi: javna dobra, problemi javnog dobra, željeznica, autoceste

Public good – types, characteristics and examples

SUMMARY

The topic of this final paper is the concept of public good, types, characteristics and examples of public good. Public goods are used daily and are available in the social community, and there are private goods, pure public goods, imperfect public goods, mixed goods and meritorious goods with their own characteristics. In the case of public goods, there are problems of "smugglers", individuals who use funds and do not pay for them, so one person affects the well-being of other people directly or indirectly with his activities.

The theoretical part of the work deals with the definition and characteristics of the public good, and the practical part of the work includes the analysis of highways and railways in the Republic of Croatia. Through an analysis based on data collected from her own source (survey research), the author gained insight into the level of student satisfaction with highways and railways. The paper presents the results of a survey that show whether students believe that the state is sufficiently involved in the development and reflection of highways and railways, what ratings they gave for the quality of the aforementioned infrastructure, and the like.

Keywords: public goods, problems of public goods, railway, highway

SADRŽAJ

1. Uvod	1
2. Metodologija rada	2
3. Teorijska podloga i prethodna istraživanja	3
3.1. Pojam javnog dobra	3
3.1.1. Povijest javnog dobra	3
3.1.2. Vrste javnog dobra	4
3.1.3. Karakteristike javnog dobra	5
3.1.4. Primjeri javnog dobra.....	6
3.2. Privatni i javni sektor	7
3.2.1. Privatni sektor	7
3.2.2. Javni sektor.....	8
3.2.3. Javna usluga	8
3.2.4. Privatizacija.....	10
3.2.5. Razlike između privatnog i javnog sektora	11
3.2.6. Razlike između javnog i općeg dobra	12
4. Primjeri javnog dobra u Republici Hrvatskoj	13
4.1. Željeznički prijevoz	13
4.2. Autoceste u Republici Hrvatskoj	17
4.3. SWOT analiza.....	18
5. Opis istraživanja i rezultat istraživanja	22
5.1. Opis istraživanja.....	22
5.2. Rezultat istraživanja	23
6. Rasprava	30
6.1. Problemi javnog dobra	30
6.2. Mogućnosti daljnjeg napretka	30

7. Zaključak	32
Literatura	33
Popis slika.....	37
Popis tablica	37
Prilog.....	38
Anketna pitanja	38

1. Uvod

Svi pojedinci svakodnevno koriste različita dobra. Dobra koja koriste mogu biti privatna ili javna. Privatna dobra pojedinci sami sebi stječu svojom zaradom, to jest stječu ih prema svojim financijskim mogućnostima. Javna dobra pojedinci imaju na raspolaganju od strane državne vlasti. Iz godine u godinu vodi se diskusija o pitanju u kojem opsegu, koja dobra i koje usluge javni sektor treba dati na raspolaganje. Odgovor je povezan s političkim odlukama, odnosno prikupljenim javnim prihodima i njihovoj raspodjeli u okviru državnog proračuna. Donesene odluke nisu nužno i najefikasnije, zbog čega se i dovodi u pitanje privatizacija pojedinih javnih dobara.

U ovom završnom radu tema su javna dobra i njihove karakteristike i vrste. U radu su navedeni i opisani konkretni primjeri javnog dobra. Na temelju stručne literature istaknute su osnovne karakteristike javnih dobara te je jasno razlučena razlika između privatnog i javnog sektora. Te pojmove je potrebno razlučiti radi što boljeg shvaćanja pojma javnog dobra i javne usluge.

Nakon teorijske razrade predmeta istraživanja, pažnja je usmjerena na primjere javnih dobara u Republici Hrvatskoj. Obradena su dva primjera, a to su željeznički prijevoz i autoceste. Ova dva primjera odabrana su iz razloga jer se radi o javnim dobrima koja su isključivo u vlasništvu države i čije održavanje nije niti jednostavno niti ekonomski zanemariva stavka u državnom proračunu. Potom slijedi prikaz rezultata anketnog istraživanja koje je provedeno među studentima, a koje e odnosi na ispitivanje zadovoljstva studenata željezničkim prijevozom i autocestama u Republici Hrvatskoj.

2. Metodologija rada

Predmet istraživanja u ovom završnom radu su javna dobra. Riječ je o posebnoj vrsti imovine koja je stavljena na raspolaganje svim stanovnicima. Iz toga razloga istraživanje tog predmeta predstavlja izazov i zahtijeva stručnu literaturu.

Cilj istraživanja ovog rada je pravilno definiranje pojma javnog dobra, klasifikacija vrsti javnog dobra i njihovih karakteristika. Također, u ovom radu su se istraživala obilježja privatnog i javnog sektora, komparacija navedenih sektora, prikaz odabranih primjera javnih dobara u Republici Hrvatskoj, definiranje najznačajnijih problema koji se vežu uz javna dobra te definiranje razlika između javnog i općeg dobra. U ciljeve istraživanja ubraja se i ispitivanje zadovoljstva studenata željezničkim prijevozom i autocestama u Republici Hrvatskoj.

Literatura koja je korištena tijekom istraživanja je stručna literatura koja obuhvaća stručne knjige, stručne radove, ali i nekolicinu izvora dostupnih na internetu. Izvori podataka u ovom radu su iz primarnih te iz sekundarnih izvora. Primarni izvor obuhvaća anketno istraživanje provedeno online putem Google Obrazaca među studentima, a sekundarni izvori su stručna literatura.

Ovaj završni rad podijeljen je u dva dijela. Prvi dio rada odnosi se na teorijsku podlogu vezanu uz predmet istraživanja. Drugi dio rada odnosi se na prikaz konkretnih primjera javnog dobra u Republici Hrvatskoj i na raspravu. Metode istraživanja koje su korištene u radu su primarno metoda deskripcije i metoda klasifikacije, zatim komparativna i povijesna metoda te metoda anketiranja. Metoda deskripcije korištena je u svim poglavljima ovog rada, dok je metoda klasifikacija korištena kod vrsta i karakteristika javnog dobra. Komparativna metoda je korištena kod rasprave i kod rezultata anketnog istraživanja, a povijesna metoda korištena je kod opisa povijesti javnog dobra i kod opisa željezničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Metoda anketiranja korištena je kod prikaza anketnog istraživanja o zadovoljstvu studenata željezničkim prijevozom i autocestama u Republici Hrvatskoj.

3. Teorijska podloga i prethodna istraživanja

Kako bi se što jasnije teorijski definirao pojam javnog dobra, potrebno je za početak prikazati njegov povijesni razvoj. Nakon toga slijedi klasifikacija predmeta istraživanja te prikaz i obrazloženje njegovih obilježja. Na kraju ovog poglavlja opisani su primjeri javnog dobra.

3.1. Pojam javnog dobra

Javno dobro se u ekonomiji odnosi na robu ili uslugu koja je raspoloživa cijelom društvu. Javna dobra su dobra na razini države koja služe za ispunjavanje javnih i zajedničkih potreba. Kesner - Škreb (1993) definira javno dobro kao dobro ili uslugu čije prednosti nisu iscrpive za nekog dodatnog korisnika. Kako bi se lakše razumjela suština javnih dobara potrebno je spoznati pojavu i značenje privatnog dobra. Javno dobro ili dobro u općoj uporabi stvari su pod vlasništvom Republike Hrvatske koje su namijenjene za sveopću uporabu, a zatim drugih osoba javnog prava.

Lokalna i područna samouprava i razne ustanove podrazumijevaju se pod osobe javnoga prava. Javna dobra u javnoj uporabi stvari su koje su također u vlasništvu Republike Hrvatske, ali su namijenjene izvršavanju obaveza Republike Hrvatske. „Javno dobro objekt je vlasništva osobe javnog prava koja na autoritativan i jednostran način odlučuje hoće li pripadnicima društvene zajednice dopustiti korištenje toga dobra sukladno njegovoj namjeni“ (Popovski, 2016:183).

Za egzistenciju svake zemlje važno je osiguravanje javnih dobara. Ostvarivanje vlastitih potreba proizlazi kroz uporabu javnih dobara i javnih usluga. Ukoliko dolazi do tržišnog neuspjeha, vlada bi trebala osigurati javna dobra. Uslugama javnog dobra upravlja vlada i naplaćuje je kroz oporezivanje. U slučaju javnog dobra, novac je zamijenjen glasačkim listićima. „I, konačno, kad je već saznala što potrošači žele, država mora formulirati sustav poreza koji istovremeno pravedno i efikasno prikuplja sredstva za financiranje javnih dobara“ (Kesner - Škreb, 2016:297). Omjer pravednosti i efikasnosti u praksi je najčešće rezultat političkog procesa.

3.1.1. Povijest javnog dobra

Za početak kako bi bilo moguće razumjeti koncept javnih dobara, potrebno je upoznavanje s povijesti javnih dobara. Pojam javnog dobra pojavljuje se u ekonomiji 1950-ih i 1960-ih godina. Pojam kojeg danas poznajemo prvi put se pojavio u interpretaciji glasanja (Bowen, 1943), ali ga je nazvao društvenim dobrom. Država danas osigurava mnoga javna dobra, koja se nekada

nisu pružala. Glavni cilj države je bila nacionalna sigurnost, pa je država proizvodila samo nekoliko javnih dobara. Između 13. i 17. stoljeća pojavljivale su se razne bolesti, glad i epidemija što je potaknulo dodatnu ponudu javnih dobara.

Nagli rast populacije u 18. stoljeću i urbanizacije u 19. stoljeću dovodi do velikog rasta cijena koje nisu mogli plaćati crkvene institucije i određeni privatni kapitalisti, tada država uzima stvar u svoje ruke. Javna dobra doživjela su vrhunac tijekom 20. stoljeća, kada kreće izgradnja infrastrukture, socijalna skrb, zdravstvo, obrazovanje, prijevoz i drugo... Preferencije postaju sve složenije, kako se gradovi razvijaju i građanstvo postaje bogatije. Politički pokreti, borba reformista i raznih stručnjaka dovodi do širenja ponude javnih dobara.

3.1.2. Vrste javnog dobra

Za funkcioniranje svake države vrlo je važno osiguravanje javnih dobara, jer upravo s tim javnim dobrima pojedinci zadovoljavaju vlastite potrebe. „Polazeći od kriterija konkurentnosti u upotrebi te kriterija isključivanja s obzirom na plaćanje odnosno neplaćanje cijene dobara kojima je u cilju zadovoljiti ljudske potrebe, se ona mogu razvrstati na privatna dobra, čista javna dobra, nesavršena javna dobra, mješovita dobra te meritorna dobra“ (Jelčić i suradnici, 2008:559).

Postoje individualne potrebe koje se bez daljnjega mogu zadovoljiti na tržištu, odnosno na tržištu se pojavljuje privatni proizvođač s jedne strane, a konzumenti s druge strane, u ovom slučaju se radi o privatnim dobrima. Čista javna dobra svatko može koristiti, odnosno stoje na raspolaganju svima jednako, tako da ne uzrokuju oportunitetne troškove. Korištenje čistog dobra od strane jednoga subjekta, ne isključuje mogućnost korištenja istog dobra drugoga subjekta. Također, čista javna dobra imaju osobine kompatibilnosti i neisključivosti. Javna dobra su dobra kada država nameće korištenje određenih dobara radi intervencije odnosno vlastite koristi. Kada govorimo o mješovitim javnim dobrima, prisutna je jedna od dviju karakteristika.

Mješovita javna dobra su ona dobra koja u sebi sadrže specifičnosti privatnih javnih dobara (protupožarna zaštita). Naplatna javna dobra imaju karakteristiku isključivosti, ali ne i načelo rivaliteta. Primjer naplatnog javnog dobra je kazalište, u kojemu postoji načelo isključivosti (broj mogućih posjetitelja, kapacitet), ali nema rivaliteta, budući da predstavu gleda više ljudi, ne utječući time na kvalitetu predstave niti povećanju troškova. Druga varijanta mješovitih dobara je ona kod koje postoji rivalitet, ali je u potpunosti izostala isključivost, njih nazivamo

zajedničkim dobrima. Primjer za to su visokoškolske ustanove, potražnja je za tim uslugama nerazmjerna ponudi, pa država ograničava potražnju. Zajednička dobra možemo primijeniti i na čovjekov okoliš. Priroda se konzumira, ne naplaćuje se nikakva cijena, iako su resursi ograničeni. Resursi se troše prekomjerno, pa nastaju eksterni troškovi.

Također javna dobra mogu biti i nečista. Nečista javna dobra leže na tržišnim principima pod interesom države da ih koriste svi građani Republike Hrvatske. Kao primjer navode se prometnice, obrazovanje te zdravstvena zaštita. Kada država korigira usvojene preferencije govori se o meritornim dobrima. Također se govori o meritornim dobrima kada pojedinac ne može ispravno procijeniti neko dobro, i tada umjesto njega odlučuje država. Država može pokušati potaknuti konzum željenim dobrima. Primjer, država pomaže novčanim sredstvima osobama s lošom ekonomskom situacijom, novčana pomoć bi trebala potaknuti osobe na obrazovanje, stambeni prostor, hranu, no postoji i negativna strana, jer bi određeni podjedinici novčanu pomoć potrošili na alkohol, cigarete, umjesto na hranu. Javna i meritorna dobra čine zajedničko područje političkih dobara, koja predstavljaju predmet političkog djelovanja koji je vrlo važan.

3.1.3. Karakteristike javnog dobra

Javno dobro obilježava načelo neisključivosti i načelo kompatibilnosti. Načelo neisključivosti se još naziva i neprisvajanjem. „Isključivost označava činjenicu da svatko tko nije neko dobro platio može biti isključen iz njegova korištenja“ (Kesner - Škreb, 1993:295). Neprisvajanjem se želi opisati da onaj koji stavlja javno dobro na raspolaganje, ne može ga prisvojiti u potpunosti. Kada neka osoba može koristiti javno dobro nezavisno o tome je li za to platila ili ne govori se o neisključivosti. Kesner - Škreb (1993) donosi odličan primjer navodeći da prodavač novinama nikome novine neće dati besplatno, dok će uličnu rasvjetu koja je upaljena po noći koristiti svi šetači i prolaznici.

Načelo kompatibilnosti još se naziva i načelo nerivaliteta. Konzumenti koriste isto javno dobro odnosno, korištenje istog javnog dobra od strane konzumenta, ne umanjuje konzum istog dobra od strane drugog konzumenta, tada se govori o načelu nerivaliteta. Korištenje javnog dobra isključuje rivalitet konzumenata, jer je stavljeno na raspolaganje i može ga koristiti neovisan broj konzumenata bez dodatnih plaćanja. Gotovo uvijek javna dobra se financiraju od strane vlade, osim prirodnih dobara kao što su more, sunce, zrak i tako dalje. „Osnovni izraz javne

namjene javnoga dobra u općoj uporabi pravo je pripadnika društvene zajednice da to dobro koriste slobodno i pod jednakim uvjetima“ (Popovski, 2016:196).

Javno dobro se razlikuje od privatnog dobra s načelima neisključivosti i nerivaliteta. Privatna dobra isključuju ljude iz uporabe u novčanom smislu, na primjer ne možemo ući u kino, ukoliko ne platimo kartu, tada govorimo o načelu isključivosti. Načelo rivaliteta kod privatnog dobra možemo vidjeti na primjeru pekarnice. U pekarnici ima ograničen broj kolača, što više kolača kupi jedan kupac, manje ih je dostupno za druge kupce.

3.1.4. Primjeri javnog dobra

Kao što smo već mogli zaključiti javno dobro se sastoji od načela nerivaliteta i neisključivosti. Primjer javnog dobra je čist zrak, u kojem svi možemo uživati, ima ga posvuda po zemlji i u neograničenim količinama. Također, primjer može biti i javni park, svi imaju pristup parku što dokazuje neisključivost, dok nerivalitet dokazuje što jedan potrošač ne ograničava drugome uživanje u parku. S druge strane, u primjere javnog dobra ubrajaju se i ceste koje pojedinci mogu koristiti, kao i željezničke pruge, električna energija ili opskrba plinom. Za korištenje navedenih dobara pojedinci ipak moraju izdvojiti određena novčana sredstva kako bi im pristupili.

Tablica 1. Primjeri javnog dobra prema vrstama javnog dobra

Izvor: Izrada autorice (2022.)

Primjeri javnog dobra prema vrstama javnog dobra	
Vrsta javnog dobra	Primjer
Privatna javna dobra	Krv je primjer privatnog dobra, dok je služba za transfuziju krvi javno dobro
Čista javna dobra	Kupnja bočice vode, odnosno osoba dobiva isključivo pravo korištenja ovog dobra
Nečista javna dobra	Obrazovanje, interes države je da svi koriste ova dobra
Mješovita javna dobra	Protupožarna zaštita, na nju imaju svi pravo, ali ukoliko se dogodi više požara na jednom mjestu, a postoji samo jedna vatrogasna postaja, jedan dio građana ostat će bez nje
Meritorna javna dobra	Obavezno korištenje sigurnosnog pojasa u vožnji, odnosno država ih nameće

U navedenoj tablici prikazane su vrste javno dobra i njihovi primjeri. U praksi prevladavaju mješovita dobra kojih ima najviše, a najmanji dio dobara čine čista javna dobra. Javno dobro u gradu Osijeku je zaprašivanje komaraca. Tijekom ljeta u Osječko–baranjskoj županiji broj komaraca raste, te je za njihovo smanjenje potrebno zaprašivanje. Upravo to zaprašivanje komaraca je javno dobro koje je od koristi svim građanima. Uživajući bez komaraca nijedan Osječanin nije drugome uskratio uživanje u istome.

3.2. Privatni i javni sektor

Slijedi opis razlike između privatnog i javnog sektora. Definiranjem ovih sektora lakše se može razumjeti zašto se potiče privatizacija pojedinih javnih dobara i usluga.

3.2.1. Privatni sektor

Rukovoditelji privatnog sektora koji je dio gospodarstva, su privatni pojedinci koji financiraju i pokreću tvrtke u njihovom vlasništvu, u svrhu ostvarivanja profita. Dakle, novac gledaju kao prihod osim ako ga naplate, tada se taj novac gleda kao priljev. Na taj iznos plaćaju 25% PDV-a u proračun. Uz plaćanje PDV-a, poduzetnici u privatnom sektoru nailaze na niz troškova kao što su najmovi, telefoni, materijal, knjigovodstvo, plaće radnicima, porez i tako dalje. Najveći broj poduzetnika čine mikro poduzetnici (do 10 zaposlenih). Drugi naziv za privatni sektor je realni sektor kojeg vode poduzetnici. Odgovornost sektora leži na alokaciji resursa gospodarstva.

Postoje dvije vrste vlasništva u privatnom sektoru. Prvi tip vlasništva su mala poduzeća kojima rukovodi jedna osoba, a drugi tip vlasništva su multinacionalne kompanije koje stoga imaju kompleksniju organizacijsku strukturu i hijerarhiju. Laicima na riječ poduzetnik prvo na misao pada preuzimanje rizika. „Poduzetnici su pravne ili fizičke osobe koje na različite načine i uz različite kombinacije relevantnih činitelja spajaju poduzetničke ideje s potrebitim kapitalom, organiziraju proizvodnju, trčenje ili usluživanje, pokušavajući zadovoljiti neku potrošačku potrebu, povratiti uloženi kapital i kontinuirano zarađivati željeni, odnosno što veći profit, pri čemu osobno preuzimaju sve rizike i odgovornosti glede budućih učinaka (dobiti ili gubitka) svoje poduzetničke djelatnosti.“ (Kuvačić, 2002:88).

Privatni sektor se još naziva i realni sektor. U realnom sektoru su poduzetnici, odnosno preuzimatelji rizika. Poduzetnici u realnom sektoru puno rade, uviđaju probleme, ali i priliku na tržištu, rješavaju probleme, kreiraju proizvode i usluge.

3.2.2. Javni sektor

Nasuprot privatnom sektoru nalazi se javni sektor koji je pod svake države, a cilj mu je zadovoljiti potrebe građana. „Veličinu i strukturu javnog sektora, čiji su korisnici u pravilu građani, određuje politički, društveni i ekonomski razvoj, čiji je primarni cilj osigurati jednake mogućnosti zadovoljavanja javnih potreba preraspodjelom dohotka među stanovništvom“ (Salkić, 2011:29). Javni sektor je naziv za skup nacionalnih institucija koje rade na provedbi i upravljanju politikama, zakonima i programima u zemlji kako bi se osigurao njihov pravilan razvoj. Sastoji se od opće države, nefinancijskih javnih poduzeća i javnih financijskih institucija. Javni sektor se proteže od izvršne javne vlasti do niza državnim nadzornih tijela, agencija i korporacija na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Odgovornost javnog sektora je osigurati normalno funkcioniranje u državi (gospodarstvo, zdravstvo, obrazovanje...). Dio javnog sektora su one institucije koje o svom radu ovise o državnom proračunu i za njih su izravno odgovorne. Djeluje u četiri skupine djelatnosti: društvene, komunalne, infrastrukturne i upravne djelatnosti,

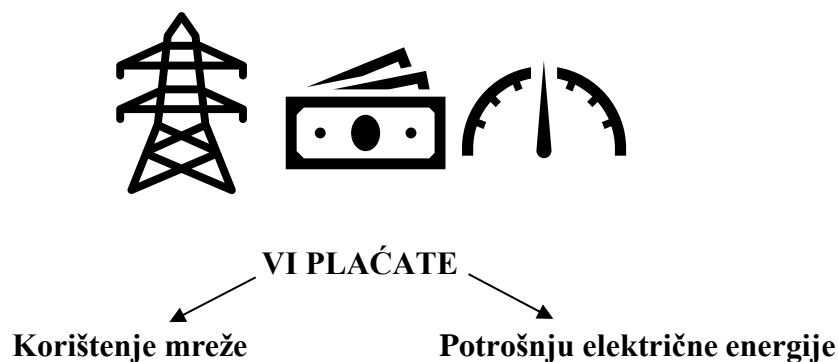
Funkcije javnog sektora su obrana i zaštita nacionalnog suvereniteta, provoditi i upravljati zakonima koji jamče postizanje općeg dobra, prema potrebi nacije upravljati resursima i promicati politike učinkovitosti, Javni sektor je prema makro razini podijeljen na tri osnovne ovlasti, a to su zakonodavna i izvršna vlast, te punomoć. Zakonodavna vlast odgovorna je za donošenje zakone koji utječu na društveno dobro. Za provođenje zakona odgovorna je izvršna vlast. Punomoć je specijalizirana za tumačenje i poštivanje zakona. Tijela koje uključuje javni sektor su središnje države, tijela regionalne i lokalne uprave i samouprave, tvrtke javnog mijenja i javna financijska tijela. Princip financiranja javnog sektora definira se iz proračuna koji može biti državni, lokalni i regionalni. Javnom sektoru osnovni cilj je služiti građanima, te svoj novac kao zaradu prikuplja putem javnih prihoda poput poreza, kazni i slično.

3.2.3. Javna usluga

Sve aktivnosti koje su pod kontrolom ili regulacijom države, a cilj im je zadovoljiti potrebe zajednice nazivamo javnom uslugom. Također, javne usluge se još definiraju kao tercijarne usluge koje se koriste za dobrobit građana „Javne usluge moguće je definirati kao usluge koje se organiziraju za dobrobit cjelokupnoga društva, odnosno, kao dobra čija uporaba stvara zajedničku korist. Javne usluge ne znače nužno usluge koje pruža javni sektor, već su to funkcije koje se načelno smatraju odgovornošću države“ (Hegedüs, 2003:1). Država upravlja javnim uslugama, putem institucija stvorenih za te svrhe. Javne usluge su važne zbog ostvarivanja

dobrobiti i jednakosti i za pravilno funkcioniranje društva. Cilj javnih usluga nije ostvarivanje profita, nego ispunjavanje socijalnih ciljeva, odnosno svrha nije zarađivati novac nego zadovoljiti društvene potrebe. Javne usluge mogu biti besplatne, niske cijene ili subvencionirane. Primjeri javnih usluga: obrazovanje, zdravstvo, knjižnice, gradski prijevoz, opskrba vodom, pošta, vojna služba i tako dalje.

U sustavu javne usluge opskrba električnom energijom podrazumijeva opskrbu na cijelom području Republike Hrvatske s propisanom kvalitetom, te realnim, jasnim i transparentnim cijenama koje su manje podložne tržišnim promjenama i rizicima, također je regulirana zakonom. „Opskrbljivač kupaca u okviru javne usluge – opskrbljivač koji pruža javnu uslugu opskrbe električnom energijom krajnjim kupcima koji imaju pravo na opskrbu u okviru univerzalne usluge (univerzalna opskrba) te po reguliranim uvjetima krajnjim kupcima koji pod određenim uvjetima ostaju bez opskrbljivača (zajamčena opskrba)“ (Zakon o tržištu električne energije, 2021:5). Primjer pružanja javne usluge u Republici Hrvatskoj je HEP Elektra koji je jedini energetska subjekt koji pruža javnu uslugu opskrbe električnom energijom u Republici Hrvatskoj.



Slika 1. Potrošačevi troškovi korištenja električne energije

Izvor: Izrada autorice (2022.) prema Hrvatska energetska regulatorna agencija (ND)

Slikovni prikaz pokazuje što potrošači električne energije plaćaju, a to je korištenje mreže i potrošnja električne energije. Dakle, riječ je o dvije vrste troškova, a sam potrošač ima korist samo od jednoga – potrošnje električne energije. Međutim, za tu energiju mora platiti i trošak korištenja mreže. U Hrvatskoj ima približno dva milijuna kupaca električne energije

kategorije kućanstvo. Potrošači električne energije plaćaju za potrošenu električnu energiju koja se dobije množenjem snage električne energije (kW) i vremena potrošnje. Također svi potrošači električne energije plaćaju mrežarinu odnosno korištenje električne energije bez obzira kod kojeg su opskrbljivača. Na dobiveni iznos dodaje se PDV. Stopa PDV-a u Republici Hrvatskoj za električnu energiju iznosi 25% što je jedan od najviših stopa u Europi.

3.2.4. Privatizacija

Privatizacija se definira kao transfer većeg dijela vlasništva ili ukupnog vlasništva javnog sektora privatnim osobama. „Privatizacija je proces transformacije državnog u privatno vlasništvo, tj. prodaja državnih poduzeća privatnim pravnim i fizičkim osobama“ (Gregurek, 2003:156). „Nadalje, vlasništvo uključuje kontrolu nad poduzećem koja je proporcionalna ili investirano m kapitalu (kao u privatnim dioničkim društvima) ili broju fizičkih osoba - članova takvog poduzeća (kao u tradicionalnim poljoprivrednim ili kreditnim zadrugama). Drugim riječima, javno poduzeće nije privatizirano ako izdaje dionice privatnim osobama (kao što su privilegirane dionice), pod uvjetom da ne mogu glasati pri biranju uprave imati kontrolu nad radom uprave, iako mogu dijeliti profit firme. Također, javno poduzeće nije privatizirano ako privatno vlasništvo iznosi manje od 50% kapitala dioničara koji imaju pravo glasa. S druge strane, privatizirana poduzeća mogu imati dioničare iz javnog sektora, ako javni sektor ne posjeduje većinu dionica s pravom glasa“ (Njavro, 1993:93).

U procesu privatizacija treba se razlikovati zakonska promjena vlasništva i stvarno korištenje prava vlasništva. Kada se spominje proces čije trajanje ovisi o složenosti i metodama transfera, tada se govori o zakonskoj promjeni vlasništva. Do poboljšanja ekonomske efikasnosti dolazi se s korištenjem prava vlasništva. Privatizacija je bila preduvjet za razvoj tržišta gospodarstva, odnosno u početku su se otpuštali radnici, zatim je uslijedila prilagodba tržištu. Kako se širi tržište, tako raste potreba za radnicima i proizvodnjom. Može se zaključiti kako je temeljna prednost omogućavanje identifikacije vlasnika poduzeća, odnosno stimulacija proizvodnje. Privatizirana poduzeća imala su bolju strukturu i bila su podložnija disciplini tržišta. Prilikom stvaranja otpora privatizaciji, pojavile su se „rupe“ u javnom sektoru, odnosno izbjegavalo se plaćati porez, te se također pojavljuje i korupcija. Pojavljuje se ekonomska i politička nestabilnost, poduzeća se neobjektivno ocjenjuju i zbog toga se otvara niz nedozvoljenih radnji.

„Privatizacija u Hrvatskoj odvijala se u četiri faze - prva, od godine 1991. do 1994. započela je ključni problem odnosa bankarstva i gospodarstva. Drugom fazom, od godine 1994. do 1998.,

onemogućen je i usporen oporavak gospodarstva, a treća je faza, od 1998. do 2000. obilježena PIF-ovima i privatizacijom banaka. U četvrtoj fazi godine 2000., dominiraju stečajevi, uz tendenciju rasprodaje preostalog portfelja i potencijalna revizija pretvorbe i privatizacije“ (Gregurek, 2003:156).

Privatizacija se veže za najgora sjećanja, poput rata, korupcije i kriminala u bivšoj Jugoslaviji. Smatra se kako je privatizacija Hrvatskoj 90-ih godina donijela velike štete cijelom društvu. Očekivanja da će privatni vlasnici biti uspješniji od države pokazala su se ekonomski neuspješnima. Prema načelu pojedinačnog slučaja, usvojena je prodajna metoda privatizacije u Republici Hrvatskoj. Hrvatska je imala primarnu metodu privatizacije kojom je otkupljivala visoko obrazovane zaposlenike, dok je sekundarnom metodom privatizirala kupone.

Primjer dobre privatizacije u Hrvatskoj je tvrtka Kandit iz Osijeka. Kandit posluje od 1920. godine, no ključna godina za njihovo poslovanje je bila 2011. U 2011. godini Kandit postaje član Mepas Grupe. Nakon članstva, poslovanje se nevjerojatno širi. Naredne godine Kandit izgrađuje tvornicu čokolade i bombona preko 25 milijuna eura vrijednosti.

3.2.5. Razlike između privatnog i javnog sektora

Glavna razlika između privatnog i javnog sektora je zapravo vlasništvo. Javni sektor je pod kontrolom Vlade, bilo da je državna, središnja ili lokalna, dok je privatni sektor u vlasništvu privatnih pojedinaca ili kompanija. Također se razlikuju u glavnom cilju, kod javnog sektora glavni cilj je služiti građanima zemlje, a privatnom sektoru je zarada na prvom mjestu, odnosno glavni cilj je zarada dobiti. Šira javnost je krajnji korisnik javnih usluga, dok privatni sektor koristi prednosti dobara i usluga i nudi ih na tržištu radi ostvarenja dobiti.

Privatni sektor prikuplja novac izdavanjem dionica i zadužnica ili uzima zajam. Putem javnih prihoda kao što su porez, prirez, kazne i slično novac prikuplja javni sektor. Javni sektor prikuplja novac na području policije, vojske, zdravstva, rudarstva, bankarstva, itd..., dok privatni sektor prikuplja novac na područjima financija, tehnologije, farmacije, građevinarstva i slično. Zaposlenici javnog sektora imaju sigurnost posla, dobivaju naknade za dodatak, beneficije, mirovine, itd.. što nije slučaj u privatnom sektoru. U privatnom sektoru nema sigurnosti posla, ali ima raznih poticaja, dobrih paketa plaća i konkurentnog okruženja. Cacioppe i Mock (1984) su utvrdili da je općenito percepcija javnosti da su zaposlenici javnog sektora manje predani organizaciji i da su oni, u osnovi, više orijentirani na sigurnost koju im može pružiti posao u usporedbi sa zaposlenicima privatnog sektora.

Konkurencija je zaista velika kada se govori u privatnom sektoru, što je zapravo nedostatak javnom sektoru jer nema uspostavljanja za postizanje komercijalnih ciljeva. Možemo zaključiti kako privatni sektor brže i bolje napreduje jer promiče kvalitetu. Većina ljudi želi posao u javnom sektoru jer daju veliki broj pogodnosti svojim zaposlenicima, što čini posao osiguranim, a najvažnije je da su zaposlenici zadovoljni. Smith i Nock (1980) zaključuju da među obrazovanim zaposlenicima veću razinu predanosti iskazuju zaposlenici privatnog sektora, dok među onima koji nemaju fakultetsko obrazovanje i rade teške fizičke poslove veću razinu predanosti iskazuju zaposlenici u javnom sektoru.

3.2.6. Razlike između javnog i općeg dobra

Glavna razlika između javnih i općih dobara je u pravu vlasništva, odnosno opće dobro ne može biti u ničijem vlasništvu, dok je karakteristika javnog dobra da može biti u vlasti određenih pravnih osoba. U ostalim karakteristikama postoje sličnosti koja se tiču raspolaganja, uporabe i korištenja. Vode u rijekama, jezerima i moru, i atmosferski zrak su opća dobra. Također, Zakon o vodama navodi da su vode opće dobro koje zbog svojih posebnih svojstava ne mogu biti nečije vlasništvo. Pomorsko dobro je od interesa za Republiku Hrvatsku i ima njezinu zaštitu. Republika Hrvatska je nadležna skrbiti o pomorskom dobru kao općem dobru. Također, pod ostala opća dobra pripadaju određene javne površine, naročito javno zelene površine, pješačke zone, pješačke staze, parkovi, trgovi, igrališta, javno prometne površine i dijelovi cesta koje prolaze kroz naselje, a nisu razvrstane ceste. Sve navedeno je upisano kao opće dobro u nevlasničkom režimu u zemljišnim knjigama. Za raspolaganje navedenog odgovorne su jedinice lokalne samouprave, koje raspoložu komunalnim uslugama temeljenim na odlukama o koncesiji.

4. Primjeri javnog dobra u Republici Hrvatskoj

Kao primjer javnih dobara u ovom završnom radu izabran je željeznički promet i autoceste u Republici Hrvatskoj. Željeznički promet u Republici Hrvatskoj pripada pod ovlast državne tvrtke Hrvatske željeznice d.o.o.. Isto tako autoceste se nalaze po ovlasti države tvrtke Hrvatske autoceste d.o.o. Oba primjera odnose se na prometnu infrastrukturu.

4.1. Željeznički prijevoz

U suvremenim uvjetima željeznički promet smatra se ekološki vrlo prihvatljivim i sigurnim oblikom prometovanja ljudi i robe. „Za razliku od autocesta, dvokolosiječna pruga zauzima manje prostora, a ima veću prijevoznu vrijednost te proizvede najmanje ugljikova dioksida (po jednome putničkom kilometru zrakoplov proizvede 153 g ugljikovog dioksida, automobil 115 g, autobus 30 g, a brzi vlak 2,2 g)“ (Štefanec, 2019). Kao prednosti željezničkog prometa mogu se istaknuti:

- transport veće količine tereta uz razmjerno niske troškove
- željeznički promet ne ovisi o vremenskim prilikama
- veća razina sigurnost i brzina (Hrvatska enciklopedija)

Kao nedostaci željezničkog prometa mogu se istaknuti:

- ovisnost o infrastrukturi (prijevoz isključivo po tračnicama)
- često presjedanje (u putničkom prijevozu)
- manje prometovanje na pojedinim prugama (Hrvatska enciklopedija)

Svako je najveća prednost ove vrste prometa je da vrlo malo, gotovo neznatno, ovisi o vremenskim i klimatskim promjenama. Zbog toga je željeznički promet, kako to ističe Štefanec (2019), redovit tijekom cijele kalendarske godine, a ujedno omogućava i jednostavan prijevoz velikog broja putnika te velike količine tereta. S druge strane, najveći nedostatak promatrane vrste prometa je slaba iskorištenost kapaciteta. Nedostatak je, prema Štefanec (2019), što su potrebna i vrlo visoka ulaganja u izgradnju infrastrukture i održavanje iste. U prilog nedostacima nažalost idu i podaci o tome koliko je putnika i robe prevezeno u Republici Hrvatskoj u periodu od 1963. do 2016.godine, što prikazuje sljedeća slika.

Tablica 2. Željeznički prijevoz putnika i robe u Republici Hrvatskoj

Izvor: Izrada autorice (2022.) prema Štefanec (2019.), Portal hrvatske tehničke baštine

Željeznički prijevoz putnika i tereta u Hrvatskoj 1963 – 2016.

Godina	Prevezeni putnici (tisuće)	Prevezena roba (tisuće tona)
1963.	62 029	35 424
1967.	62 981	34 510
1972.	51 597	37 364
1977.	47 036	41 892
1982.	44 903	42 714
1987.	45 517	40 524
1992.	17 878	9 585
1997.	28 785	11 035
2002.	36 239	10 807
2007.	63 144	15 764
2012.	27 669	11 088
2016.	20 742	9 985

Kao što se može vidjeti iz prikazane slike, broj prevezenih putnika od prve promatrane godine pa do 2016.godine smanjio se za drastičnih 41.287 tisuća putnika. Riječ je o velikom padu koji se najviše očitovao u godinama kada je trajao Domovinski rat. Ista je situacija i sa prevezenom robom koja je iskazana u tisućama tona. Od 1963. do 2016.godine došlo je do pada od 25.439 tisuća tona prevezene robe. I u ovom slučaju najveći pad dogodio se u ratnim devedesetim godinama prošlog stoljeća. Razlog tome je, ističe Štefanec (2019), što je tijekom Domovinskoga rata znatan dio, čak 37%, željezničkih pruga bio izvan prometa jer su se nalazile u neposrednoj blizini bojišta.

Nakon rata, u periodu obnove koji je nastupio, hrvatske željeznice ipak su ostale u sjeni velikih investicija u cestovnu infrastrukturu. Zbog toga se, ističe Štefanec (2019), željeznički promet vrlo sporo obnavljao. „To se ponajprije odnosi na teretni promet, dok je putnički promet, uključivši se u sustav prigradskoga i gradskoga prometa, u pojedinim područjima i razdobljima

čak ostvario rekordne rezultate (2009. je zabilježen rekordni prijevoz 73 545 putnika)“ (Štefanec, 2019).

Nakon što je Republika Hrvatska postala punopravna članica Europske unije, započela su veća ulaganja u željezničku infrastrukturu i započela je njezina modernizacija koju su potaknula sredstava iz fondova Europske unije.



Slika 2. Hrvatska željeznička mreža

Izvor: Štefanec (2019.), Portal hrvatske tehničke baštine

Na slici je vidljiv prikaz razvijene željezničke mreže u Republici Hrvatskoj. Vidljivo je sa prethodne slike da su središnja i istočna Hrvatska bolje umrežene nego dijelovi Gorskog kotara i južne Dalmacije. Razlog tome su ponajviše geografska obilježja navedenih dijelova Hrvatske. U nizinama je značajnije lakše razviti i održavati prometnu infrastrukturu nego u planinskim dijelovima. Dobar omjer kilometara pruga i broja stanovnika dovodi Republiku Hrvatsku u rang s razvijenim europskim zemljama. Ipak potrebna su velika ulaganja u Hrvatske željeznice jer nisu na onoj razini na kojoj bi trebale biti, te zbog toga Vlada RH govori kako je ovo desetljeće za željeznice i kako se sprema ulaganje od 3,5 milijardi eura.

Željezničkim prometom u Republici Hrvatskoj upravljaju tri samostalne tvrtke:

- HŽ Infrastruktura

- HŽ Putnički prijevoz
- HŽ Cargo

Što se tiče same infrastrukture željezničko prometa, za to je zadužena tvrtka HŽ Infrastruktura. Navedena tvrtka upravlja hrvatskim prugama u ukupnoj duljini od 2.617 kilometara. To se smatra dobrim omjerom kilometara pruga i broja stanovnika zemlje, a omjer iznosi 1.556 osoba po jednom kilometru (HŽ Infrastruktura). Taj omjer izravno stavlja Republiku Hrvatsku u rang sa razvijenim zemljama u Europi. Slika koja slijedi donosi osnovne informacije o infrastrukturi hrvatskog željezničkog prometa.



Slika 3. Osnovne informacije o infrastrukturi hrvatskog željezničkog prometa

Izvor: Izrada autorice (2022.) prema HŽ Infrastruktura (2012.)

Sa prethodne slike jasno se vidi da HŽ Infrastruktura održava 546 kolodvora i stajališta diljem Republike Hrvatske i ukupno 1.498 željezničko-cestovnih prijelaza. Ono što je vrijedno spomena je činjenica da je veliki broj tih objekata ujedno i zaštićena kulturna baština. „HŽ Infrastruktura odgovorna je za organiziranje i reguliranje prometa, za obnovu i održavanje te građenje željezničke infrastrukture koja je javno dobro u općoj uporabi“ (HŽ Infrastruktura, ND).

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju kao punopravna članica, došlo je do liberalizacije pristupa teretnim prijevoznicima na hrvatsku željezničku mrežu. U skladu s time, spomenutu mrežu danas koriste različiti željeznički prijevoznici kao što su Adria Transport Croatia d.o.o., Eurorail Logistics d.o.o., HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz, Pružne građevine d.o.o., Rail & Sea d.o.o., Slovenske željeznice – Tovorni promet d.o.o. i ostali (HŽ Infrastruktura).

4.2. Autoceste u Republici Hrvatskoj

Svaka država raspolaže prometnicama različitih vrsta, a autoceste su infrastruktura kojom u današnje vrijeme raspolaže gotova svaka država. „Poput željeznica i luka, one su prirodni monopoli, jer njihova izgradnja zahtijeva visoke inicijalne troškove, koji su dovoljno prohibitivno visoki da izgradnju alternativne infrastrukturne imovine čine ekonomski neisplativom“ (Grubišić - Šeba, 2013:631 prema Laurino i Grimaldi, 2010). U suvremenim uvjetima nerijetka je praksa da se u građenje, financiranje, pa samim time i odražavanje autocesti uključuje privatni partner. Navedena se praksa obično koristi u razvijenim zemljama i zemljama u razvoju.

Autoceste u Republici Hrvatskoj regulira državno poduzeće Hrvatske autoceste d.o.o.. Osnovni cilj poduzeća je upravljanje, građenje i održavanje autocesta. Hrvatske autoceste d.o.o. osnovane su 11.4.2001. i nalaze se u stopostotnom vlasništvu Republike Hrvatske. Kako navodi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2022), trenutno se na hrvatskom području nalazi 926 kilometara autoceste. Mrežu autocesta u Republici Hrvatskoj prikazuje slika koja slijedi.



Slika 4. Autoceste u Republici Hrvatskoj

Izvor: Večernji.hr (2018.)

Kao što se vidi sa prethodne slike, Republika Hrvatska većim je dijelom umrežena autocestama, također Hrvatske autoceste su 13. u svijetu po kvaliteti cestovne infrastrukture. Za razliku od željezničke infrastrukture, autoceste imaju drugačiju mrežu, pa je tako središnja Hrvatska gotovo u potpunosti povezana sa južnom Hrvatskom (iznimka je krajnji jug), dok je istočna Hrvatska slabije povezana sa ostatkom države.

Prihodi od cestarina svake godine su sve veći zbog povećanja dolazaka stranih turista u Republiku Hrvatsku. Od 29.7.2022. do 31.7.2022. na Hrvatskim autocestama zabilježen je promet od 959.998 vozila što dovodi do najprometnijeg vikenda u povijesti HAC-a. Naravno postoje i negativne stavke kao što su kilometarske kolone i prometne nesreće. Zbog velike brzine pokrenuta je implementacija prometno-informacijskog sustava gdje se planira uvesti novih 1700 digitalnih kamera.

4.3. SWOT analiza

Nakon prikaza prethodna dva primjera iz prakse, autorica donosi kratku SWOT analizu željezničkog prometa i autocesta u Republici Hrvatskoj. Tablica 1 prikazuje SWOT analizu željezničkog prometa.

Tablica 3. SWOT analiza željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Izvor: Izrada autorice (2022.)

Snage	Slabost
<ul style="list-style-type: none"> * prihvatljiva cijena usluge prijevoza * neovisnost o vremenskim prilikama * razgranata mreža željezničkih pruga 	<ul style="list-style-type: none"> * sporija vrsta transporta * visoka cijena održavanja * zapuštenost dijelova infrastrukture
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> * modernizacija infrastrukture i prijevoznih sredstava * obnova kolodvora i stajališta * sredstva iz fondova EU za dodatna ulaganja 	<ul style="list-style-type: none"> * razvoj ostalih vrsta transporta koji su efikasniji * ljudske navike na lagodniji prijevoz (željeznica nema mogućnost prijevoza točno od točke A do točke B)

Iz prikazane tablice može se vidjeti vlastita SWOT analiza autorice vezana uz željeznički promet. Temeljna snaga željezničkog prometa za početak je prihvatljiva cijena usluge prijevoza, kako za prijevoz osoba, tako i za transport robe. U snage se neminovno ubraja i neovisnost o vremenskim prilikama. Željeznički promet funkcionira normalno tijekom cijele godine i tijekom svih godišnjih doba. Kao snagu ove vrste transporta autorica navodi i razgranatu mrežu željezničkih pruga diljem Republike Hrvatske.

S druge strane, kao slabosti željezničkog prometa mogu se navesti da je riječ o sporijoj vrsti transporta (na primjer, transport cestovnim prometom, a posebno zračnim prijevozom, značajnije je brži). Slabost je također i visoka cijena održavanja, a ne može se zanemariti ni činjenica da u pojedinim dijelovima Republike Hrvatske postoji zapuštenost dijelova infrastrukture, kako pruga, tako i kolodvora i stajališta.

Željeznički promet u Republici Hrvatskoj ima i svoje prilike koje se primarno očituju kroz priliku u modernizaciji infrastrukture i prijevoznih sredstava. Potrebno je također obnoviti kolodvore i stajališta. Kao važna prilika definitivno se moraju navesti sredstva iz fondova Europske unije koja mogu omogućiti i dodatna ulaganja. Postoje, naravno, i prijetnje željezničkom prometu koje se primarno mogu pronaći u razvoj ostalih vrsta transporta koji su efikasniji. Ukoliko država veći dio sredstava počne ulagati u npr. cestovni ili zračni promet

(koji su brži u transportu u odnosu na željeznicu), tada bi razvoj željeznice pao u drugi plan. Kao prijetnja mogu se navesti i ljudske navike na lagodniji prijevoz jer željeznica nema mogućnost prijevoza točno od točke A do točke B kao što to ima npr. korištenje automobila.

Tablica 4. SWOT analiza hrvatskih autocesta

Izvor: Izrada autorice (2022.)

Snage	Slabost
<ul style="list-style-type: none"> * brzina prijevoza i transporta * umreženost autocesta * adekvatan broj odmarališta 	<ul style="list-style-type: none"> * plaćanje cestarine * visoka cijena održavanja
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> * sredstva iz fondova EU za dodatna ulaganja * mogućnost koncesije 	<ul style="list-style-type: none"> * konstantni radovi mogu utjecati na kvalitetu autoceste * porast cestarina

Iz prikazane tablice može se vidjeti vlastita SWOT analiza autorice vezana uz autoceste. Temeljna snaga autocesta za početak je brzina, kako za prijevoz osoba, tako i za transport robe. Autoceste su značajnije brže od željezničkog prometa. U snage se neminovno ubraja i umreženost autocesta. Snaga je također i adekvatan broj odmarališta koji omogućava korisnicima autoceste da se tijekom svojih putovanja odmore i predahnu od vožnje.

S druge strane, kao slabosti autoceste može se navesti plaćanje cestarine čija cijena nije prihvatljiva za sve stanovnike. Pojedinci si jednostavno ne mogu priuštiti plaćanje cestarine tijekom putovanja i odlučuju se za vožnju po npr. županijskim cestama koje su besplatne. Kao i kod željezničkog prometa, i ovdje je slabost visoka cijena održavanja.

Autoceste u Republici Hrvatskoj imaju i svoje prilike koje se primarno očituju kroz priliku korištenja sredstva iz fondova Europske unije koja mogu omogućiti i dodatna ulaganja. Prilika su također i mogućnosti korištenja koncesija. Naposljetku, postoje i prijetnje hrvatskim autocestama koje se primarno mogu pronaći u porastu cestarina. Ukoliko cestarine budu porasle, realno je za očekivati da će doći do određenog pada korištenja autocesta. Za prijetnju

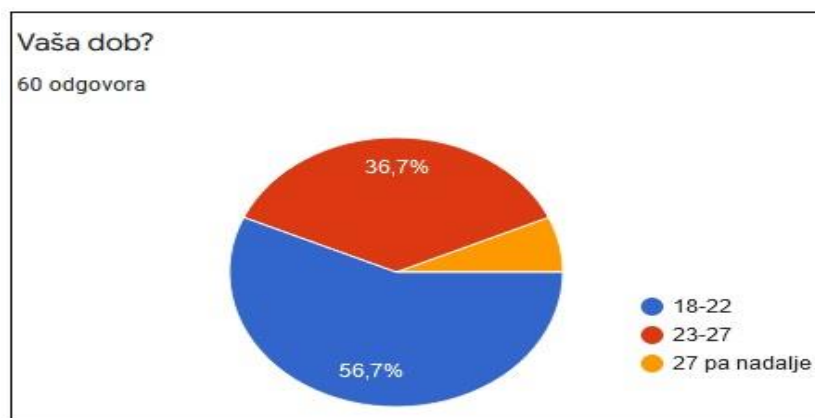
se moraju navesti konstantni radovi na autocesti koji se dovijaju tijekom cijele godine, a koji ipak mogu utjecati na kvalitetu autoceste. Ako se radovi odugovlače, kvaliteta će biti smanjena, a korisnici autocesta nezadovoljni.

5. Opis istraživanja i rezultat istraživanja

Provedeno je anketno istraživanje o zadovoljstvu studenata željezničkim prijevozom i autocestama. Anketa je provedena online, putem Google Obrazaca, provođenje ankete trajalo je 10 dana tijekom mjeseca svibnja 2022. godine, a u anketnom istraživanju mogli su sudjelovati isključivo studenti (neovisno o njihovom statusu). Cilj ovog istraživanja je dobiti uvid o tome koliko su studenti zadovoljni sa željezničkim prijevozom i autocestama u Republici Hrvatskoj.

5.1. Opis istraživanja

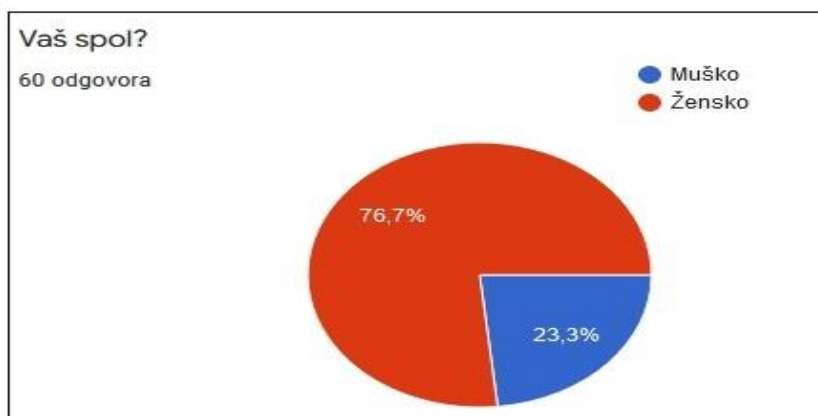
Za početak, potrebno je opisati uzorka koji je sudjelovao u anketnom istraživanju. Kao što je prethodno navedeno, mogli su sudjelovati samo studenti, bez obzira imaju li status redovnog ili izvanrednog studenta. U istraživanju je sudjelovalo ukupno 60 studenata. Slika koja slijedi prikazuje dobnu strukturu ispitanika.



Slika 5. Dobna struktura ispitanika

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

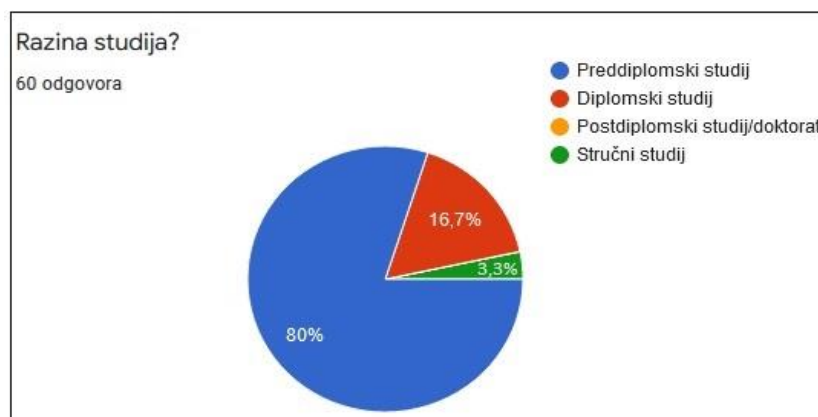
Iz prethodne slike vidljivo je da više od polovice anketiranih, točnije 56,7%, starosti između 18 i 22 godine, 36,7 % ispitanih ima između 23 i 27 godina, dok je njih 6,6 % starije od 27 godina. Sljedeća slika prikazuje spolnu strukturu ispitanika.



Slika 6. Spolna struktura

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Vidljivo je iz prikazane slike da je više od $\frac{3}{4}$ ispitanih ženskog spola, dok je 23,3 % anketiranih muškaraca. Iduća slika prikazuje koju razinu studija polaze ispitanici.



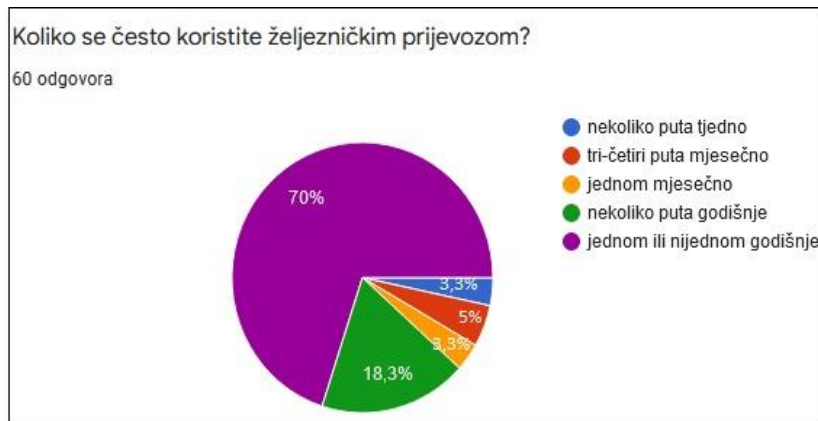
Slika 7. Razina studija ispitanika

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Iz prethodne slike može se zaključiti da čak 80% ispitanika pohađa preddiplomski studij, dok je 16,7% njih pohađa diplomski studij. Stručni studij pohađa 3,3% anketiranih studenata. U istraživanju nije sudjelovao niti jedan student koji pohađa postdiplomski studij ili doktorat.

5.2. Rezultat istraživanja

Nakon opisa uzorka, slijedi analiza rezultata anketnog istraživanja. Prvi dio ankete odnosi se na pitanja vezana uz korištenje željezničkog prometa. Prvo takvo pitanje glasilo je: „Koliko se često koristite željezničkim prijevozom?“, a odgovori na navedeno pitanje prikazani su sljedećom slikom.



Slika 8. Učestalost korištenja željezničkog prometa među studentima

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Kako se može vidjeti sa prethodne slike, čak 70% anketiranih ispitanika navodi da se željezničkim prijevozom koristi jednom ili nijednom godišnje. Nadalje, 18,3% ispitanih navodi da se gore spomenutom vrstom prijevoza koristi nekoliko puta godišnje, a 3,3% ispitanika ovu vrstu prijevoza koristi jednom mjesečno. 3-4 puta mjesečno usluge željezničkog prijevoza koristi 5% ispitanih studenata, a svega 3,3 % željeznicom putuje i do nekoliko puta tjedno.

Sljedeće pitanje odnosilo se na ocjenu studenata željezničke infrastrukture. Slika koja slijedi prikazuje razinu (ne)zadovoljstva anketiranih stanjem željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj.



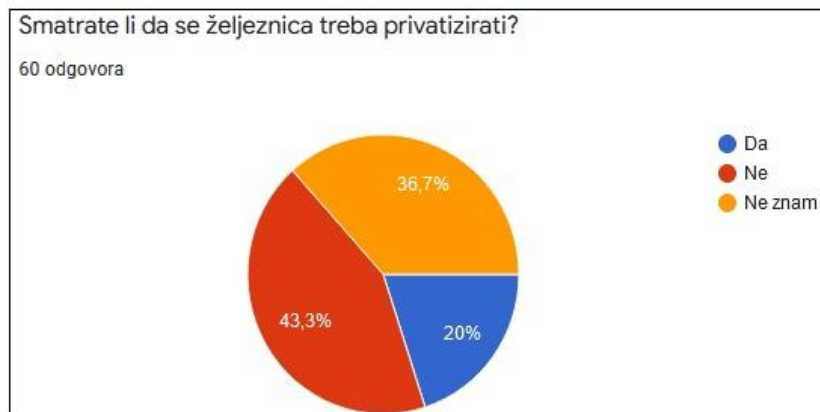
Slika 9. Ocjena studenata željezničke infrastrukture

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Vidljivo je sa prethodne slike kako su studenti ocijeniti predmet istraživanja. Poražavajuća činjenica je da niti jedan anketirani subjekt ne smatra stanje željezničke infrastrukture odličnim. Tek 8,3% njih ocijenilo je postojeće stanje ocjenom "vrlo dobar", a njih najviše, čak 40%,

ocijenilo je stanje dobrim. Ocjenu “dovoljan” dalo je više od trećine ispitanih, točnije njih 35%. I na kraju, 16,7% anketiranih smatra da je stanje željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj nezadovoljavajuće.

Sljedeća slika prikazuje stav ispitanika po pitanju moguće privatizacije željeznice.



Slika 10. Stav studenata o privatizaciji željezničkog prometa

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Kao što se i vidi sa prikazane slike, 43,3% ispitanih ne slaže se s idejom privatizacije, dok je njih 36,7% neodlučno ili ne zna. Petina ispitanih smatra da je željeznicu potrebno dati u privatne ruke. Autorica smatra da se privatizacijom željeznica može poboljšati kvaliteta željezničke infrastrukture, ali to bi u konačnici moglo rezultirati porastom cijena putničkih karti. S obzirom na hrvatski standard, povećanje cijena putničkih karata moglo bi donijeti smanjenje broja korisnika željezničkog prometa.

Sljedeće pitanje u anketnom istraživanju odnosilo se na mišljenje ispitanika o pitanju dostatnosti državnih ulaganja u održavanje željezničkog prometa, a odgovori su prikazani idućom slikom.



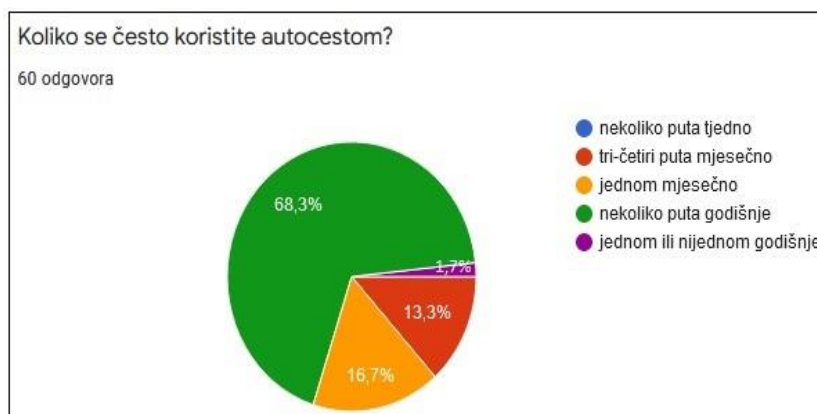
Slika 11. Mišljenje studenata o dostatnosti ulaganja u održavanje željezničkog prometa

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Velika većina ispitanika, što se vidi sa prethodne slike, njih čak 73,3% smatra da je trenutna razina državnih ulaganja u željeznicu nedovoljna. Petina ispitanih ne zna, a samo njih 6,7% smatra da su državna ulaganja u željeznički promet na zadovoljavajućoj razini. Može se pretpostaviti da veći dio studenata smatra da su nedovoljna ulaganja u navedenu infrastrukturu jer se često njome koriste, a ne vide nikakve promjene koje bi poboljšale kvalitetu željezničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj.

Sljedeće pitanje u anketnom istraživanju zahtijevalo je od ispitanika kratak komentar na trenutno stanje željeznica u Republici Hrvatskoj. Većina ispitanika komentirala je da je trenutno stanje loše i nezadovoljavajuće. Pojedinci su naveli da se zbog lošeg upravljanja i neorganiziranosti poduzeća, željeznice se ne održavaju redovno, što rezultira manjkom uporabe zbog čestih zastoja, kašnjenja, manjka linija i tako dalje. Isto tako smatraju da pruge nisu dobro povezane unutar države, ali ni sa ostatkom država. Prema mišljenju ispitanih studenata, željeznička pruga je zastarjela i potrebna je renovacija određenih dužina željeznice. Najveća zamjerka studenata je na učestalo kašnjenje vlakova, veliki broj potrebnih presjedanja, stare vlakove i lošu organizaciju linija. Zaključno, većina ispitanih studenata smatra da je trenutno stanje hrvatskih željeznica zabrinjavajuće te da Republika Hrvatska ima daleko zaostalu infrastrukturu, za razliku od drugih država.

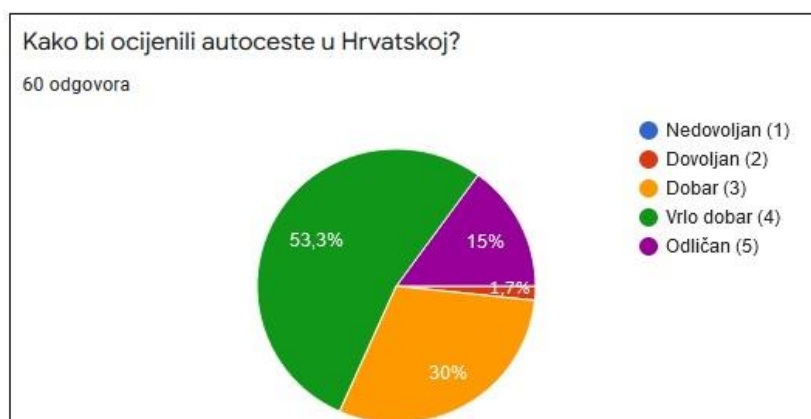
Drugi dio ankete odnosi se na pitanja vezana uz korištenje autocesta. Prvo takvo pitanje glasilo je: „Koliko se često koristite autocestom?“, a odgovori na navedeno pitanje prikazani su sljedećom slikom.



Slika 12. Učestalost korištenja autocesta među ispitanicima

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Iz prethodne slike vidljivo je da više od $\frac{2}{3}$ ispitanika, točnije njih 68,3% autocestom putuje i do nekoliko puta godišnje. 16,7% ispitanika koristi autocestu jednom mjesečno, a 13,3% ispitanih isto čini i do 3-4 puta mjesečno. Tek 1,7% ispitanika koristi autocestu jednom ili nijednom tijekom jedne godine. Niti jedan ispitanik ne navodi da koristi autocestu nekoliko puta tjedno, što je i očekivano obzirom da su ispitanici studenti kojima je puno praktičniji i isplativiji željeznički prijevoz. Slika koja slijedi prikazuje razinu zadovoljstva anketiranih studenata po pitanju kvalitete autocesta u Republici Hrvatskoj.



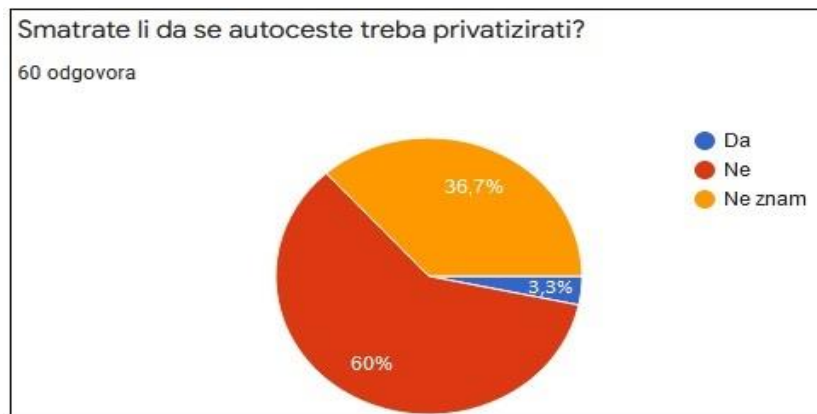
Slika 13. Ocjena studenata hrvatskim autocestama

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Sa prethodne slike vidljivo je da više od polovice ispitanika, njih 53,3% smatra da su autoceste u Republici Hrvatskoj na vrlo dobroj razini, a njih 15% smatra da su spomenute odlične. Manje od trećine ispitanika, 30% navodi da su autoceste dobre, a njih 1,7% ocjenjuje njihovu kvalitetu tek kao zadovoljavajuću. Niti jedan ispitanik nije naveo da je stanje autocesta u Republici

Hrvatskoj nezadovoljavajuće. Za razliku od ocjena koje su studenti pripisali željezničkom prijevozu, ovdje je situacija drugačija. Može se pretpostaviti da je razlog tome novija infrastruktura sa većim ulaganjima u njezino odražavanje.

Iduće pitanje odnosilo se na stavove ispitanika na temu moguće privatizacije hrvatskih autocesta, a odgovore donosi iduća slika.



Slika 14. Stav studenata o privatizaciji autocesta

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Vidljivo je sa prikazane slike da 60% ispitanih smatra da autoceste treba zadržati u državnom vlasništvu, dok 36,7% ispitanih nema mišljenje ili ne zna. Tek 3,3% ispitanih smatra da je privatizacija autocesta u Republici Hrvatskoj poželjan potez. Autorica pretpostavlja da studenti smatraju kako bi privatizacija primarno donijela povećanje cestarina, čime bi se smanjio broj korisnika autocesta. Ako se uzme u obzir hrvatski standard, veći dio stanovnika ipak bi se odlučio za putovanje po lokalnim cestama bez naknada nego za izdavanjem veće svote novca za cestarinu kako bi se mogli koristiti autocestama.

Sljedeća slika prikazuje mišljenje ispitanika po pitanju dostatnosti ulaganja države u održavanje autocesta.



Slika 15. Mišljenje studenata o dostatnosti ulaganja u održavanje autocesta

Izvor: Anketno istraživanje autorice (2022.)

Kako se može iščitati sa prikazane slike, više od polovice ispitanih, njih 53,3%, smatra da država ulaže dovoljno financijskih sredstava u autoceste, dok njih 18,3% smatra da bi ta ulaganja trebala biti veća. S druge strane, 28,3% ispitanih nema jasan stav po tom pitanju.

Posljednje pitanje u anketnom istraživanju zahtijevalo je od ispitanika kratak komentar na trenutno stanje autocesta u Republici Hrvatskoj. Pojedini studenti smatraju da se hrvatske autoceste premalo koriste te da za domaće vozače treba uvesti povoljniju tarifu korištenja da bi bile prometnije i isplativije. Isto tako smatraju da su same autoceste u dobrom stanju, ali da bi bilo bolje kada bi se uvele vinjete kao u ostatku Europe, a ne da korisnik plaća svaku relaciju ponovo i ponovo... Zamjerka studenata su i konstantni radovi, smatraju da je teško dužu dionicu proći bez usporavanja zbog nekih radova na cesti. Ipak, većina ispitanika navodi da Republika Hrvatska ima autoceste iznad hrvatskog standarda i među najboljima u Europskoj uniji. Također navode da su sigurne i ugodne za vožnju.

6. Rasprava

U ovom dijelu rada navedeni su problemi vezani uz javna dobra i mogućnosti daljnjeg napretka.

6.1. Problemi javnog dobra

Pojavljuje se problem švercera (*free rider*) koji je ujedno i problem javnog dobra, odnosno pojedinci koriste sredstva, a ne plaćaju ih. Neplatiše se ne mogu isključiti iz uživanja javnog dobra, odnosno nitko ih ne može prisiliti na naplatu javnog dobra. Primjer ovog problema je vatromet, čak i ako vatromet vrijedi 10 dolara za svakog pojedinca, malo ljudi će taj iznos platiti poduzetniku, odnosno pojedinci će se „besplatno voziti“ (prepuštaju plaćanje drugim osobama), dok oni gledaju vatromet iz vlastitog dvorišta. Moguće je „švercati se“ odnosno besplatno koristiti dobro.

Također javno dobro se ne može podijeliti na manje jedinice, na primjer rasvjeta se ne može podijeliti koliko će točno obasjavati nečiji kućni prag, zaključujemo kako tada privatni poduzetnik u takvim uvjetima neće proizvoditi takva dobra. Zajednicu nitko ne može prisiliti na naplatu. Država jedina ima moć i sredstva za osiguranje ponude javnih dobara.

Kao problem javnih dobara mogu se navesti i eksterni efekti. Eksterni efekti su jedni od najizraženijih nesavršenosti na tržištu. To su zapravo aktivnosti koje mogu biti pozitivne ili negativne, odnosno mogu biti korisne ili štetne. Nastaju kao posljedica djelovanja proizvodnje i potrošnje gospodarskih subjekata. Tada nastaju neželjeni troškovi tržišta, pri čemu jedna osoba svojim aktivnostima utječe na blagostanje drugih osoba izravno ili neizravno. Pozitivni eksterni efekti su oni koji omogućavaju korist drugima, dok negativni eksterni efekti proizvode štetu, odnosno negativne posljedice za okolinu.

6.2. Mogućnosti daljnjeg napretka

Naposljetku, nakon provedenog anketnog istraživanja, može se povezati teorijski dio o problemima javnog dobra sa primjerima iz prakse i sa odgovorima ispitanih studenata. Ranije u radu spomenut je problem švercera (*free rider*). Ako se taj problem poveže sa primjerima iz prakse koji su prikazani u ovom radu, dolazi se do zaključka da navedeni problem javnog dobra ne postoji na hrvatskim autocestama jer njihovo korištenje nije moguće bez naplate cestarine. Jednom kada se prođe kroz naplatne kućice, nije moguć izlazak sa autoceste, a da se ponovno na izlazu ne naiđe na naplatnu kućicu. Ipak, problem švercera je moguć u željezničkom

prijevozu, ukoliko osobe zadužene za kontrolu prijevoznih karata ne uspiju evidentirati sve putnike u vlaku.

Eksterni efekti, u vidu da jedna osoba svojim aktivnostima utječe na blagostanje drugih osoba izravno ili neizravno, mogu se pronaći i kod autocesta i kod željezničkog prijevoza u jednakom obliku, a to je da korisnici i jedne i druge infrastrukture svojim nemarom ili destruktivnim ponašanjem mogu dovesti do pada kvalitete infrastrukture, iz čega će u konačnici proizaći nezadovoljstvo drugih korisnika javnog dobra. Konkretni primjer za to može biti odražavanje autocesta, ako se korisnici ponašaju neprimjerenom na autocesti, stvorit će se nedostaci koje će biti potrebno otkloniti, neovisno o tome je li sezona ili ne. Takvi radovi izazvat će negodovanje kod korisnika autoceste, kako su to i naveli ispitani studenti, jer će im usporavati putovanje i produžiti vrijeme dolaska na željeno odredište.

Autorica ovog rada smatra kako su autoceste u Republici Hrvatskoj dobre infrastrukture i da olakšavaju svako putovanje, ali da treba uvesti vinjete kako bi se cijena autoputa smanjila, također mišljenja je da su vinjete praktičnije od naplate cestarina. Za željezničku infrastrukturu u Republici Hrvatskoj autorica nema riječi hvale, već smatra kako bi se trebalo uložiti više novca u izgradnju nove željezničke pruge, uvesti nove linije, smanjiti zakašnjenja i obnoviti vlakove.

7. Zaključak

U ovom završnom radu predmet istraživanja bila su javna dobra. Javna dobra opisana su kao roba ili usluga koja je raspoloživa sveukupnom društvu, a služe za ispunjavanje javnih potreba. Objašnjena je klasifikacija javnih dobara na čista javna dobra, mješovita i meritorna javna dobra. Javno dobro mora imati dva osnovna načela, a to su načelo neisključivosti i načelo kompatibilnosti. S obzirom na svoju specifičnost, javna dobra sa sobom povlače i određene probleme, pojedinci koriste sredstva, a ne plaćaju ih.

Na kraju rada može se zaključiti kako stanovnici jedne države žele čistiji zrak, kvalitetniji zdravstveni sustav, perspektivno obrazovanje, sigurne prometnice, a država mora prikupljati sredstva za financiranje javnih dobara putem formuliranog poreznog sustava koji istovremeno pravedan i efikasan. Kako bi javna dobra bila dostupna svima, tu je javni sektor svake države koji osigurava javna dobra. Država treba uložiti u proizvodnju dobara i pružanje usluga kako bi zadovoljila potrebe građana i povećala njihovo zadovoljstvo.

Razradila se i temeljna razlika između privatnog i javnog sektora, a to je vlasništvo. Javni sektor je pod države, dok je privatni sektor u vlasništvu privatnih kompanija. Javni sektor teži zadovoljavanju potreba građana, a privatni zadovoljavanju potreba vlasnika za ostvarivanjem zarade. Kao primjeri javnog dobra koji su obrađeni u ovom završnom radu izabrani su željeznički prijevoz i autoceste. Oba javna dobra nalaze se u vlasništvu Republike Hrvatske, ali dok razvoj autocesta iz godine u godine napreduje, željeznički promet ne ostvaruje vidljivi napredak nakon ratnih godina koje su uništile infrastrukturu.

Na kraju rada prikazani su i rezultati anketnog istraživanja koje se provela autorica, a koje se odnosi na zadovoljstvo studenata željezničkim prijevozom i autocestama u Republici Hrvatskoj. Iz rezultata ankete moguće je zaključiti da je veći dio ispitanih studenata u prosjeku nezadovoljan sa trenutnim stanjem željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Glavni razlozi tome su loše upravljanja i neorganiziranost, česti zastoji i kašnjenja, manjak adekvatnih linija i zastarjela infrastruktura. S druge strane, ispitanici su zadovoljni sa stanjem autocesta u promatranoj državi. Ispitanici su naveli da su hrvatske autoceste jedna od najkvalitetnijih državnih infrastruktura i među najboljima u Europskoj uniji. Smatraju ih sigurnim za putovanje. Ipak, postoje i određene zamjerke, a to su cestarine i kontinuirani radovi na autocestama koji nerijetko traju i za vrijeme sezone i usporavaju promet.

Literatura

1. Bakotić, D., Bušić, J. (2014). *Organizacijska prednost zaposlenika u hrvatskim poduzećima: privatni sektor vs. javni sektor*. Ekonomski pregled. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/184479> [pristupljeno: 2. svibnja 2022.]
2. Bogdanović, V. (2021). *Javna dobra*. Završni rad. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Fakultet organizacije i informatike. Raspoloživo na: <https://repozitorij.foi.unizg.hr/islandora/object/foi%3A6830/datastream/PDF/view> [pristupljeno: 17. ožujka 2022.]
3. Cowen, T. (2022). *Javna dobra*. Raspoloživo na: <https://www.econlib.org/library/Enc/PublicGoods.html> [pristupljeno: 17. ožujka 2022.]
4. Čučković, N. (2002). *Siva ekonomija i proces privatizacije u Hrvatskoj 1997-2001*. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/5937> [pristupljeno: 24. ožujka 2022.]
5. Ercegović, K. (2020). *Javni ili privatni sektor*. Raspoloživo na: <https://kristinaercegovic.com/javni-ili-privatni-sektor-tko-vrijedi-vise/> [pristupljeno: 24. ožujka 2022.]
6. Europska komisija *Javne usluge*. Raspoloživo na: <https://inspire.ec.europa.eu/codelist/CurrentUseValue/publicServices/publicServices.html> [pristupljeno: 2. svibnja 2022.]
7. Galić, G. (2022). *Vlada govori o „renesansi željeznice“*. Raspoloživo na: <https://faktograf.hr/2022/07/22/dok-vlada-govori-o-renesansi-zeljeznice-samo-na-14-mreze-moze-se-voziti-100-kilometara-na-sat/> [pristupljeno: 20. kolovoza 2022.]
8. Gregurek, M. (2001). *Stupanj i učinci privatizacije u Hrvatskoj*. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/45023> [pristupljeno: 14. travnja 2022.]
9. Grubišić Šeba, M. (2013). *Moraju li se Hrvatske autoceste dati u koncesiju?* Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/166881> [pristupljeno: 14. travnja 2022.]
10. HAC (2022). *Automatiziran sustav za krizne situacije*. Raspoloživo na: <https://revijahak.hr/2022/08/19/na-nasim-autocestama-novih-1700-kamera-automatizirani-sustav-za-krizne-situacije/> [pristupljeno: 20. kolovoza 2022.]
11. HAC (ND). *Hrvatske autoceste*. Raspoloživo na: <https://www.hac.hr/hr> [pristupljeno: 2. svibnja 2022.]
12. Hegedüs, J. (2003). *Financiranje javnih usluga u lokalnim jedinicama*. Raspoloživo na: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kroatien/50251/04.pdf> [pristupljeno: 15. travnja 2022.]

13. HEP (ND). Električna energija. Raspoloživo na: <https://www.hep.hr/kupci/kucanstvo/elektricna-energija/32> [pristupljeno: 2. svibnja 2022.]
14. HEP (ND). Kupci. Raspoloživo na: <https://www.hep.hr/elektra/kupci/cesta-pitanja/koje-su-karakteristike-opskrbe-elektricom-energijom-u-sustavu-javne-usluge/1573> [pristupljeno: 2. svibnja 2022.]
15. Hrvatska energetska regulatorna agencija (ND). Potrošačevi troškovi korištenja električne energije. Raspoloživo na: https://www.szp.hr/UserDocsImages//dokumenti/Objave/El_energija_prituzbe.pdf [pristupljeno: 15. travnja 2022.]
16. Hr.weblogographic.com (2022). *Razlika između privatnog i javnog sektora*. Raspoloživo na: <https://hr.weblogographic.com/difference-between-public-sector> [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]
17. HŽ Infrastruktura (2012). *Hrvatska željeznička mreža*. Raspoloživo na: <https://www.hzinfra.hr/naslovna/mreza-hrvatskih-pruga/> . [pristupljeno: 25. travnja 2022.]
18. Jelčić, B. (1997). *Javne financije*. Zagreb: Informator.
19. Jelušić, M. (2009). *Javno vlasništvo u pravnom sustavu Republike Hrvatske*. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/56870>. [pristupljeno: 24. ožujka 2022.]
20. Jug, J. (2004). *Pravni status općih dobara*. Raspoloživo na: http://www.vsrh.hr/custompages/static/hrv/files/jugj_pravni-status-opcih-dobara_2004-12.pdf [pristupljeno: 24. ožujka 2022.]
21. Kesner Škreb, M. (2006). *Financijska teorija i praksa*. Raspoloživo na: <https://www.ijf.hr/hr/korisne-informacije/pojmovnik-javnih-financija/15/javni-sektor/316/drzavni-sektor/317/> [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]
22. Kesner Škreb, M. (1993). *Financijska praksa*. Raspoloživo na: http://www.ijf.hr/pojmovnik/javna_dobra.htm [pristupljeno: 26. ožujka 2022.]
23. Kuvačić, D. (2002). *Utjecaj novih znanja na konkurentnost malog poduzetništva u ugostiteljstvu*. Doktorska disertacija. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu. Raspoloživo na: <https://repository.svkri.uniri.hr/islandora/object/svkri%3A3235/datastream/PDF/view> [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]

24. Miljenović, D., Kutnjak, G., Jakovac, P. (2020). *Determiniranje obilježja djelotvornosti javnog sektora i javnog menadžmenta*. Zbornik Veleučilišta u Rijeci. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/348575> [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]
25. NIK info (2018). *Poduzetnik*. Raspoloživo na: <https://info-nik.info/2018/12/12/poduzetnik-nekoliko-definicija/> [pristupljeno: 24. ožujka 2022.]
26. Njavro, Đ. (1993). *Privatizacija*. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/52181> [pristupljeno: 26. ožujka 2022.]
27. Popovski, A. (2016). *Pravna priroda opće uporabe javnoga dobra*. Pravni vjesnik. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/264288> [pristupljeno: 1. travnja 2022.]
28. Poslovni.hr (2022). *Ovaj vikend bio je naprometniji u povijesti hrvatskih autocesta*. <https://www.poslovni.hr/hrvatska/ovaj-vikend-bio-je-najprometniji-u-povijesti-hrvatskih-autocesta-4348060> [pristupljeno: 20. kolovoza 2022.]
29. Prezentacijski materijali kolegija Javne financije
30. Republika Hrvatska (ND). *Zakon o vodama*. Raspoloživo na: <https://www.zakon.hr/z/124/Zakon-o-vodama> [pristupljeno: 3. svibnja 2022.]
31. Republika Hrvatska (ND). *Zakon o tržištu električne energije*. Raspoloživo na: <https://www.zakon.hr/z/377/Zakon-o-tr%20C5%BEi%20C5%A1tu-elektri%20C4%8Dne-energije> [pristupljeno: 3. svibnja 2022.]
32. Republika Hrvatska (ND). *Željeznički promet*. Raspoloživo na: <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/129> [pristupljeno: 3. svibnja 2022.]
33. Srb, V., Radičić, M. (1990). *Javne financije*. Osijek: Ekonomski fakultet.
34. Štefanec, T. (2019). *Željeznički promet*. Portal hrvatske tehničke baštine. Raspoloživo na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznicki-promet/> [pristupljeno: 28. travnja 2022.]
35. Tahirović, E., Kuka, E. (2019). *Posebne sektorske javne politike s osvrtom na specifičnosti i obilježja energetske politike*. Raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/334794> [pristupljeno: 28. travnja 2022.]
36. Ustav Republike Hrvatske (2022). *Zakon o cestama*. Raspoloživo na: <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama> [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]
37. Ustav Republike Hrvatske (2021). *Zakon o tržištu električne energije*. Raspoloživo na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_10_111_1940.html [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]

38. Ustav Republike Hrvatske (2021). *Zakon o željeznici*. Raspoloživo na: <https://www.zakon.hr/z/661/Zakon-o-%C5%BEeljeznici> [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]
39. Večernji. hr (2018). Autoceste u Republici Hrvatskoj. Raspoloživo na: <https://www.vecernji.hr/vijesti/hrvatske-autoceste-me-u-najboljima-u-svijetu-1288573> [pristupljeno: 28. travnja 2022.]
40. Vitez Pandžić, M. (2018). *Javno dobro – izvadak s predavanja*. Raspoloživo na: <https://www.vup.hr/Data/Files/180530141238901.pdf> [pristupljeno: 27. ožujka 2022.]
41. Vušković. P. (2020). *O privatizaciji*. Lidermedia. Raspoloživo na: <https://lidermedia.hr/poslovna-scena/hrvatska/petar-vukusic-o-privatizaciji-nitko-od-stranaca-nam-nece-nista-uzeti-ni-vode-ni-ceste-ni-sume-bojimo-se-bez-veze-129836> [pristupljeno: 28. travnja 2022.]

Popis slika

Slika 1. Potrošačevi troškovi korištenja električne energije.....	9
Slika 2. Hrvatska željeznička mreža.....	15
Slika 3. Osnovne informacije o infrastrukturi hrvatskog željezničkog prometa	16
Slika 4. Autoceste u Republici Hrvatskoj	18
Slika 5. Dobna struktura ispitanika	22
Slika 6. Spolna struktura	23
Slika 7. Razina studija ispitanika	23
Slika 8. Učestalost korištenja željezničkog prometa među studentima.....	24
Slika 9. Ocjena studenata željezničke infrastrukture.....	24
Slika 10. Stav studenata o privatizaciji željezničkog prometa	25
Slika 11. Mišljenje studenata o dostatnosti ulaganja u održavanje željezničkog prometa.....	26
Slika 12. Učestalost korištenja autocesta među ispitanicima	27
Slika 13. Ocjena studenata hrvatskim autocestama.....	27
Slika 14. Stav studenata o privatizaciji autocesta.....	28
Slika 15. Mišljenje studenata o dostatnosti ulaganja u održavanje autocesta	29

Popis tablica

Tablica 1. Primjeri javnog dobra prema vrstama javnog dobra	6
Tablica 2. Željeznički prijevoz putnika i robe u Republici Hrvatskoj	14
Tablica 3. SWOT analiza željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj.....	19
Tablica 4. SWOT analiza hrvatskih autocesta	20

Prilog

Anketna pitanja

Anketa o zadovoljstvu studenata sa javnom uslugom željezničkog prijevoza i autocesta

U anketnom istraživanju mogu sudjelovati sve osobe koje imaju status studenta. Anketa se provodi s ciljem pisanja završnog rada iz kolegija Javne financije.

Vaša dob? *

18-22

23-27

27 pa nadalje

Vaš spol? *

Muško

Žensko

Razina studija? *

Preddiplomski studij

Diplomski studij

Postdiplomski studij/doktorat

Stručni studij

Koliko se često koristite željezničkim prijevozom? *

nekoliko puta tjedno

tri-četiri puta mjesečno

jednom mjesečno

nekoliko puta godišnje

jednom ili nijednom godišnje

Kako bi ocijenili željezničku infrastrukturu u Hrvatskoj? *

Nedovoljan (1)

Dovoljan (2)

Dobar (3)

Vrlo dobar (4)

Odličan (5)

Smatrate li da se željeznica treba privatizirati? *

Da

Ne

Ne znam

Po Vašem mišljenju, ulaže li država dovoljno financijskih sredstava u održavanje željezničkog prometa? *

Da

Ne

Ne znam

Vaš kratak komentar na trenutno stanje željeznica u Hrvatskoj? (jedna ili dvije rečenice) *

* obvezan odgovor

Koliko se često koristite autocestom? *

nekoliko puta tjedno

tri-četiri puta mjesečno

jednom mjesečno

nekoliko puta godišnje

jednom ili nijednom godišnje

Kako bi ocijenili autoceste u Hrvatskoj? *

Nedovoljan (1)

Dovoljan (2)

Dobar (3)

Vrlo dobar (4)

Odličan (5)

Smatrate li da se autoceste treba privatizirati? *

Da

Ne

Ne znam

Po Vašem mišljenju, ulaže li država dovoljno financijskih sredstava u održavanje autocesta? *

Da

Ne

Ne znam

Vaš kratak komentar na trenutno stanje autocesta u Hrvatskoj? (jedna ili dvije rečenice) *

* obvezan odgovor