

УНИВЕРЗИТЕТ СИНГИДУМУ

Департман за последипломске студије

Данијелова 32, Београд

ВЕЋУ ДЕПАРТМАНА ЗА ПОСЛЕДИПЛОМСКЕ СТУДИЈЕ

Одлуком Већа Департмана за последипломске студије Број: 4 - 72/2026. од 26.03.2026. године, одређени смо за чланове Комисије за оцену и одбрану др дисертације под називом: „Интегрисани модел развоја одрживих туристичких коридора заснованих на електричној мобилности: системске детерминанте смањења карбонског отиска у туризму“, кандидата Бранка Вранешевића, мастера (број индекса 455032/2023), о чему подносимо следећи

ИЗВЕШТАЈ

1. Основни подаци о кандидату

Бранко Вранешевић рођен је 25. јула 1982. године у Ужицу. Основно и средње образовање завршио је у Ужицу (Основна школа „Слободан Секулић“ и Средња економска школа). Основне академске студије завршио је 2007. године на Агрономском факултету у Чачку. Мастер академске студије уписао је 2022. године на Природно-математичком факултету у Новом Саду, студијски програм Ловни туризам, које је успешно окончао школске 2022/2023. године. Докторске академске студије уписао је 2023. године на Универзитету Сингидунум у Београду, на студијском програму Менаџмент у туризму. Професионалну каријеру започео је 2007. године у компанији Hyundai Motor Co., где

2014/8/12-4
25 01 18

обавља послове руководиоца сектора постпродаје. У оквиру наведеног радног места задужен је за управљање сервисном техником, сервисним маркетингом, организацијом рада и функционисањем службе резервних делова брэнда Hyundai. Током осамнаестогодишњег радног искуства стекао је више стручних сертификата, а 2022. године добио је лиценцу експерта за дијагностику електричних возила, прву лиценцу ове врсте у Републици Србији.

Поред професионалног ангажовања, кандидат је дугогодишње активан у области спорта и боравка у природи, са посебним интересовањем за планинарење. Одрастање у руралном окружењу утицало је на развој његове трајне посвећености заштити природе и одговорном односу према живом свету. Кандидат је члан Ловачког удружења „Копаоник“ из Бруса и Ловачке коморе Србије, у оквиру које поседује све три државне лиценце. Такође је члан Европске ренцдерске федерације (ERF) и Интернационалне ренцдерске федерације, као представник Републике Србије у наведеним организацијама. Активно се бави узгојем паса (немачки овчар и шарпланинац), као и воћарством, са посебним фокусом на производњу малине. На Златибору, у месту Шајновци код Рибничког језера, започео је изградњу сеоског туристичког домаћинства са циљем развоја руралног туризма.

Током професионалног и стручног усавршавања стекао је следеће лиценце:

- лиценцу за израду планских докумената у ловству,
- лиценцу за обављање стручних послова газдовања ловиштем,
- лиценцу за обављање послова у ловочуварској служби (ренцдер),
- лиценцу за дијагностику и сервисирање електричних возила под високим напонем.

Године 2009. се пресело у Нови Сад. Отац је троје деце и у браку је 15 година. Говори српски и енглески језик.

1. Objavljeni radovi

- **Vranešević, B.,** Vujko, A., & Bojović, R. (2026). From green values to electric journeys: how sustainability beliefs, destination identity, and institutional trust shape tourist mobility choices. *Geojournal of Tourism and Geosites*. (M22) / objava jul 2026.
- **Vranešević, B.,** Tadić, E., Đorđević, J. & Aščerić, D. (2024). Turizam i njegov uticaj na životnu sredinu u Opštini Irig na primeru Banje Vrdnik. *Lokalna samouprava u planiranju i uređenju prostora i naselja*. <https://doi.org/10.5937/LSPUPN24249V>
- **Vranešević, B.,** Kovačević, M., Ponjiger, I. (2025). Hunting for sustainability: wildlife and adventure tourism development in Đetinja hunting ground, Serbia. *7th International Scientific Conference Modern Trends in Agricultural Production, Rural Development and Environmental Protection*, pp. 263-269. <https://doi.ub.kg.ac.rs/doi/7thmtagricult-26v/>
- **Vranešević, B.,** Milošević, S., Kovačević, M., & Marković, V. (2025). Inbound Tourism Transport and Carbon Emissions in Serbia: Insights into Sustainable Tourism Improvement. *Management: Journal of Sustainable Business and Management Solutions in Emerging Economies*, 30(3), 83-93. <https://management.fon.bg.ac.rs/index.php/mng/article/view/500>
- **Vranešević, B.,** Kovačević, M., Ponjiger, I. (2026). Promoting Sustainability in Wildlife and Adventure Tourism: Case Study of Đetinja Hunting Ground, Serbia, Chapter in monograph: *Interdisciplinary Pathways to Sustainability: Agriculture, Environment, and Rural Development* Edited by Monika Stojanova, Gordan Karaman, Dragutin A. Djukic and Leka Mandić

- **Vranešević, B., Knežević, M. (2024).** Transit tourism in Serbia-predisposition and development. *Sitcon 2024 Tourism Transformed: Rethinking Strategies For Modern Tourism* [10.15308/Sitcon-2024-65-70](#)
- **Vranešević, B., Knežević, M. (2025).** Cultural and Adventure Tourism in Destination Development - Case Study of Užice, *SITCON 2025 - Tourism for people, planer and prosperity - what needs to happen by 2030?* [10.15308/Sitcon-2025-99-103](#)

Докторска дисертација Мартине Арсић урађена је на 610 страна и приказано је 156 табела и 6 илустрација и два примера упитника коришћених приликом испитивања. Дисертација садржи 280 литерарних јединица како канонске тако и савремене литературе.

Докторска дисертација кандидата Мартине Арсић прошла је проверу софтвера за установљивање преклапања /плагијаризма (iThenticate: Plagiarism Detection Software). Укупан процентуални износ запажених преклапања износи 5% дисертације. Свака јединица примарних извора, назначених као потенцијални извор приликом провере плагијаризма, износи мање од 1% у укупном раду. Највећи број уочених преклапања односи се на периодичне речи и изразе који су општеприхваћени и користе се у свакодневној комуникацији и академском писању у различитим областима па се стога не могу сматрати плагијаризмом, као и наведене изворелитературе. Део дисертације који се односи на истраживање и анализу резултата нема преклапања која се могу сматрати плагијаризмом што указује на оригиналност самог истраживања

2. Предмет, проблем и циљ докторске дисертације

Предмет докторске дисертације Предмет истраживања усмерен је на анализу услова и системских детерминанти развоја одрживих туристичких коридора заснованих на електричној мобилности, са посебним освртом на њихов допринос смањењу карбонског отиска у туризму. Истраживање обухвата међусобну повезаност инфраструктурних капацитета, понашања туриста, еколошких ставова, функционалних карактеристика електричних возила, институционалне подршке, економске одрживости и стратешког управљања.

Посебна пажња посвећена је испитивању ставова, искустава и процена туриста и релевантних стејкхолдера на два одабрана туристичка коридора, ради идентификовања кључних могућности и ограничења примене електричне мобилности. Предмет истраживања обухвата концептуално одређење одрживих туристичких коридора, емпиријску анализу фактора њиховог развоја и формулисање интегрисаног модела који повезује инфраструктурне, корисничке, институционалне и еколошке аспекте одрживе туристичке мобилности.

Циљ истраживања

Циљеви истраживања усмерени су на сагледавање улоге електричне мобилности у развоју одрживих туристичких коридора, са посебним освртом на инфраструктурне, еколошке, бихејвиоралне и институционалне аспекте њиховог функционисања.

Општи циљ истраживања јесте развој интегрисаног концептуално-емпиријског модела одрживих туристичких коридора заснованих на електричној мобилности, повезивањем теоријских сазнања и резултата истраживања спроведеног међу туристима и

релевантним стејкхолдерима на коридорима Љубљана–Блед–Бохинь и Београд–Златибор. Модел је усмерен на идентификовање кључних детерминанти развоја коридора и њиховог потенцијалног доприноса смањењу карбонског отиска туристичких активности.

Посебни циљеви истраживања обухватају утврђивање значаја електричне мобилности за одрживи туризам, испитивање њеног перципираног доприноса заштити животне средине и смањењу карбонског отиска, процену значаја постојеће инфраструктуре за пуњење и могућности њеног унапређења, анализу повезаности туристичких преференција и еколошких ставова са спремношћу за коришћење електричних возила, као и сагледавање доприноса електричне мобилности одрживости и атрактивности туристичких дестинација. Посебна пажња посвећена је улози институционалне подршке и могућности примене и прилагођавања развијеног модела другим туристичким правцима у Србији и региону.

Дефинисано је десет посебних циљева, непосредно повезаних са истраживачким хипотезама Н0–Н9. Њиховом реализацијом обезбеђује се емпиријска основа за формулисање интегрисаног модела, уз компаративно сагледавање два туристичка коридора и перспектива туриста и стејкхолдера. Истраживање се заснива на анализи ставова, процена и статистичких повезаности, без непосредног мерења емисија или утврђивања узрочно-последичних односа.

Задаци истраживања

Задаци истраживања представљају операционализацију дефинисаног проблема, предмета и циљева докторске дисертације. Укупно је дефинисано дванаест међусобно повезаних задатака, који обухватају теоријско-концептуалну анализу, емпиријско

истраживање и синтезу резултата у интегрисани модел одрживих туристичких коридора заснованих на електричној мобилности.

Теоријско-концептуални задатак подразумева систематизацију и критичку анализу научних сазнања о одрживом туризму, електричној мобилности, инфраструктури за пуњење, карбонском отиску, понашању туриста и институционалним условима развоја туристичких коридора.

Емпиријски задаци обухватају испитивање ставова туриста и релевантних стејкхолдера о значају електричне мобилности, њеном потенцијалном доприносу заштити животне средине и смањењу карбонског отиска, значају постојеће инфраструктуре и њеног унапређења, као и доприносу одрживости и атрактивности туристичких дестинација. Истраживањем се испитује и статистичка повезаност туристичких преференција и еколошких ставова са спремношћу за коришћење електричних возила, значај институционалне подршке и могућност прилагођавања модела другим туристичким правцима. Ових десет задатака непосредно је повезано са хипотезама H0–H9.

Синтетички задатак подразумева интеграцију теоријских и емпиријских налаза у концептуално-емпиријски модел који обухвата три аналитичка нивоа (индивидуални, коридорско-дестинацијски и институционално-стратешки) и пет системских домена: еколошко-вредносни, бихејвиорално-функционални, инфраструктурно-технолошки, дестинацијско-туристички и институционално-економско-стратешки.

Реализација задатака заснива се на истраживању коридора Љубљана–Блед–Бохињ и Београд–Златибор, уз компаративну анализу ставова туриста и стејкхолдера. Овако постављени задаци обезбеђују методолошку повезаност истраживачких циљева, хипотеза

и резултата, као и основу за развој интегрисаног модела, без претпостављања каузалних односа или непосредног мерења смањења емисија.

Хипотезе истраживања

Полазећи од утврђеног предмета истраживања, формулисане су истраживачке хипотезе којима се испитују ставови и перцепције туриста и релевантних стејкхолдера о значају електричне мобилности за развој одрживих туристичких коридора, њеном доприносу заштити животне средине и смањењу карбонског отиска, улози инфраструктуре за пуњење електричних возила, као и могућностима примене овог концепта у унапређењу одрживости и конкурентности туристичких дестинација. Хипотезе су усклађене са примењеном методологијом истраживања и формулисане су тако да се могу проверити анкетним испитивањем ставова, дескриптивном статистиком и анализом повезаности категоријских варијабли, без претензије на утврђивање узрочно-последичних односа или непосредно мерење емисија.

Општа хипотеза (H0)

Хипотеза H0: Туристи и релевантни стејкхолдери сматрају да електрична мобилност представља важан елемент развоја одрживих туристичких коридора.

Ознака H0 у овој дисертацији не представља статистичку нулту хипотезу у уобичајеном инференцијалном смислу, већ полазну, општу истраживачку хипотезу о значају електричне мобилности, из које садржински произлазе све посебне хипотезе (H1–H9). Она успоставља

основни оквир истраживања пре него што се он разложи на појединачне димензије – еколошку, инфраструктурну, бихејвиоралну, дестинацијску и институционалну.

Посебне хипотезе (H1–H9)

Хипотеза H1: Туристи и стејкхолдери сматрају да електрична мобилност доприноси смањењу негативних утицаја туристичких путовања на животну средину.

Хипотеза H2: Туристи и стејкхолдери верују да електрична мобилност може допринети смањењу укупног карбонског отиска туристичких активности.

Хипотеза H3: Туристи и стејкхолдери сматрају да постојећа инфраструктура за пуњење електричних возила представља један од кључних фактора развоја електричне мобилности у туризму.

Хипотеза H4: Туристи и стејкхолдери сматрају да унапређење инфраструктуре за пуњење електричних возила омогућава поузданије коришћење електричне мобилности током туристичких путовања.

Хипотеза H5: Туристи који преферирају природно засноване и активне облике туризма исказују већу спремност за коришћење електричних возила током путовања.

Хипотеза H6: Позитивни ставови туриста према заштити животне средине повезани су са већом спремношћу за коришћење електричних возила током туристичких путовања.

Хипотеза H7: Туристи и стејкхолдери сматрају да електрична мобилност доприноси одрживости и атрактивности туристичких дестинација.

Хипотеза Н8: Стејкхолдери сматрају да интеграција електричне мобилности, инфраструктурног развоја и институционалне подршке представља основу за развој одрживих туристичких коридора.

Хипотеза Н9: Стејкхолдери сматрају да се модел одрживог туристичког коридора заснован на електричној мобилности може применити и на другим туристичким правцима у Србији и региону.

Хипотезе Н1–Н2 односе се на еколошку димензију модела, Н3–Н4 на инфраструктурну, Н5–Н6 на бихејвиоралну, Н7 на дестинацијску, док Н8–Н9 обухватају институционалну и имплементациону димензију, укључујући трансферабилност модела. Овакав распоред хипотеза непосредно одговара структури циљева и задатака истраживања који следе у наредним поглављима.

Методологија истраживања

Емпиријски део докторске дисертације заснован је на анкетном истраживању спроведеном међу две групе испитаника – туристима и релевантним стејкхолдерима – на два туристичка коридора: Љубљана–Блед–Бохињ у Словенији и Београд–Златибор у Србији. За сваку групу испитаника и сваки коридор примењен је посебно прилагођен анкетни инструмент, чиме је обезбеђен увид у корисничку (туристичку) и имплементациону (стејкхолдерску) перспективу развоја одрживих туристичких коридора заснованих на електричној мобилности.

Истраживање је пресечног (трансверзалног) карактера, што значи да су подаци прикупљени у одређеном временском периоду, без праћења промена код истих испитаника током времена. Прикупљени подаци обрађени су применом дескриптивне статистичке

анализе, којом су утврђене расподеле ставова и процена испитаника, као и применом контингенционих табела и Пирсоновог хи-квадрат теста, којима је испитана повезаност између одабраних категоријских варијабли, у складу са хипотезама H5 и H6. Статистичка обрада података спроведена је у програму SPSS.

Овако конципирана методологија омогућава да се хипотезе H0–H9 провере као показатељи ставова, перцепција и спремности туриста и стејкхолдера, а не као објективно измерене вредности карбонског отиска или техничке оцене инфраструктурних капацитета.

Статистичка обрада података извршена је у софтверу SPSS 26.0. У анализи су коришћене следеће методе:

- **Дескриптивна статистика** – за опис социодемографског профила испитаника путем фреквенција, процената, мера централне тенденције (аритметичка средина, медијана, модус) и мера дисперзије (варијанса, стандардна девијација).
- **Crosstabulation анализа (контингенционе табеле)** – за приказ међузависности између две категоријске варијабле и идентификацију образаца у одговорима.
- **Пирсонов хи-квадрат тест (χ^2)** – за тестирање статистичке значајности повезаности између варијабли, при чему је праг значајности постављен на $p < 0,05$.

Овај методолошки оквир омогућио је свеобухватну анализу перцепција, ставова и искустава туриста и стејкхолдера, те пружио основу за поређење резултата и извођење закључака релевантних за унапређење конкурентности и одрживог развоја бањског туризма. Додатно, резултати ће бити интерпретирани у компаративном контексту и повезани са теоријским оквиром истраживања, чиме се обезбеђује конзистентност између емпиријских налаза и концептуалног модела. На тај начин, методолошки приступ не само

да омогућава квантитативну евалуацију, већ и пружа основу за теоријски утемељене препоруке које произлазе из анализе.

Научни допринос докторске тезе

Научни допринос ове докторске дисертације огледа се, пре свега, у развоју интегрисаног концептуално-емпиријског модела одрживих туристичких коридора заснованих на електричној мобилности, којим се, за разлику од досадашњих истраживања усмерених на појединачне аспекте проблема (техничке карактеристике возила, инфраструктуру за пуњење, еколошке ставове туриста или институционалне политике), обједињују инфраструктурна, бихејвиорална, еколошка, дестинацијска и институционална димензија у јединствен аналитички оквир.

Посебан допринос представља истовремено укључивање две перспективе – корисничке (туристи) и имплементационе (релевантни стејкхолдери) – чиме се настоји да се превазиђе ограничење истраживања која разматрају само тражњу или само понуду одрживе мобилности, а омогућава се сагледавање евентуалног јаза између спремности туриста и стварних инфраструктурних и институционалних капацитета система.

Додатну научну вредност чини компаративна анализа два туристичка коридора различитог степена развијености: Љубљана–Блед–Бохин као примера развијенијег система одрживе мобилности и Београд–Златибор као транзиционог система са израженим развојним потенцијалом. Овакав приступ омогућава разликовање системских детерминанти које имају универзалнији значај од оних које зависе од специфичног

развојног контекста, чиме се доприноси и питању преносивости (трансферабилности) модела на друге туристичке правце.

Дисертација доприноси и теоријском повезивању досад релативно одвојених истраживачких области – одрживог туризма, туристичке мобилности, прихватања електричних возила и карбонског отиска у туризму – у јединствен концептуални оквир, чиме се одговара на истраживачки јаз идентификован у прегледу литературе.

Практични допринос истраживања огледа се у томе што резултати могу послужити као основа за доношење одлука носилаца туристичке и саобраћајне политике, управљача дестинација и оператера инфраструктуре приликом планирања развоја електричне мобилности дуж туристичких коридора, као и за даље, технички засновано истраживање (нпр. применом LCA методологије) које би надоградило налазе ове дисертације објективним мерењем еколошких ефеката.

Ограничења истраживања

Иако је истраживачки дизајн пажљиво усклађен са постављеним циљевима и хипотезама, потребно је унапред указати на основна ограничења дисертације, која одређују оквир њених закључака.

Прво ограничење односи се на пресечни (трансверзални) карактер истраживања. Подаци су прикупљени у одређеном временском периоду, што омогућава утврђивање ставова и повезаности између варијабли, али не и праћење промена у понашању испитаника током времена нити утврђивање узрочно-последичних односа.

Друго ограничење произлази из природе примењеног методолошког приступа. Истраживање је засновано на анкетном испитивању ставова, перцепција и самопроцена

туриста и стејкхолдера, обрађених дескриптивном статистиком, контингенционим табелама и Пирсоновим хи-квадрат тестом. Резултати, према томе, представљају показатеље тога како испитаници перципирају улогу електричне мобилности, а не објективно измерене вредности карбонског отиска. Дисертација не обухвата примену методологије процене животног циклуса (LCA) нити непосредно мерење емисија CO₂ на анализираним коридорима, јер би таква анализа захтевала техничке, енергетске и саобраћајне податке који излазе из оквира анкетног истраживања, али представља оправдан и вредан правац будућих истраживања која би надоградила налазе ове дисертације.

Треће ограничење односи се на просторни и компаративни обухват истраживања. Резултати се односе на два конкретна туристичка коридора (Љубљана–Блед–Бохињ и Београд–Златибор), због чега њихово генерализовање на друге туристичке правце, дестинације или националне контексте захтева опрез и додатну проверу, иако компаративни дизајн истраживања делимично ублажава ово ограничење.

Четврто ограничење тиче се узорка испитаника. Као и код сваког анкетног истраживања заснованог на доступном узорку, не може се у потпуности искључити могућност да ставови испитаника који су учествовали у истраживању одступају од ставова шире популације туриста и стејкхолдера на посматраним коридорима.

Наведена ограничења не умањују научну и практичну вредност истраживања, већ прецизно одређују ниво на којем су његови резултати валидни и доприносе транспарентности у тумачењу добијених налаза. Детаљнија дискусија ограничења, у светлу добијених резултата, дата је у Закључку дисертације.

СТРУКТУРА РАДА

Структура докторске дисертације организована је тако да логички повезује теоријске основе одрживог туризма и електричне мобилности, емпиријско истраживање и развој интегрисаног модела одрживих туристичких коридора.

Прво поглавље (Увод) дефинише научни и друштвени контекст, проблем, предмет, хипотезе, циљеве, задатке, методологију, научни допринос и ограничења истраживања.

Друго поглавље (Одрживи развој туризма у савременим условима) разматра концепт одрживог туризма, климатске промене и улогу саобраћаја у формирању карбонског отиска туристичких активности.

Треће поглавље (Транзитни и авантуристички туризам) анализира специфичне облике туристичких кретања, обрасце туристичке мобилности и системске детерминанте примене електричне мобилности.

Четврто поглавље (Електрична мобилност као инструмент декарбонизације) обухвата карактеристике електричних возила, инфраструктуру за пуњење и утицај енергетског микса на емисије CO₂.

Пето поглавље (Карбонски отисак туристичких путовања) разматра методе мерења и процене карбонског отиска, упоредне емисије конвенционалних и електричних возила и перцепције актера туризма.

Шесто поглавље (Методолошки приступ и резултати истраживања) приказује методологију, резултате анкетавања туриста и стејкхолдера на коридорима Љубљана–Блед–Бохињ и Београд–Златибор, компаративну анализу и проверу хипотеза H0–H9.

Седмо поглавље (Интегрисани модел развоја одрживог туристичког коридора) представља структуру и системске детерминанте модела, његову емпиријску утемељеност, развојне приоритете, могућност примене на другим коридорима и услове потенцијалног смањења карбонског отиска.

Осмо поглавље (Дискусија резултата и импликације) разматра добијене налазе у контексту постојећих истраживања, научни допринос интегрисаног модела и практичне смернице за развој одрживе туристичке мобилности.

Девето поглавље (Закључак) сумира кључне резултате, научне и практичне доприносе, ограничења истраживања и препоруке за будућа истраживања.

Рад се завршава списком коришћене литературе, прилозима, биографијом аутора и прописаним изјавама. Овако дефинисана структура обезбеђује систематично сагледавање инфраструктурних, еколошких, бихејвиоралних, дестинацијских и институционалних детерминанти развоја одрживих туристичких коридора, уз повезивање теоријских сазнања и емпиријских налаза у јединствен концептуално-емпиријски модел заснован на електричној мобилности.

Мишљење и предлог Комисије

Докторска дисертација Бранка Вранешевић урађена је према раније одобреној пријави. Остварен је план истраживања уз примену постојећих научних и стручних знања из више научних дисциплина из области туризма а може се закључити да је кандидат за своју докторску дисертацију изабрао актуелну и комплексну тему.

Структура рада је добро постављена и омогућила је кандидату да оствари своје истраживачке намере. Кандидат је успео да да релевантне одговоре на постављене циљеве рада, а то је главни допринос науци поред урађеног истраживачког дела рада.

Полазећи од унапред наведеног предлажемо Већу Департмана за последипломске студије и међународну сарадњу и Сенату Универзитета Сингидунум да прихвати докторску дисертацију Бранка Вранешевић, под насловом „Интегрисани модел развоја одрживих туристичких коридора заснованих на електричној мобилности: системске детерминанте смањења карбонског отиска у туризму", и одобри њену јавну одбрану.

Београд, 15/10/2026.

Чланови комисије:

проф. др Александра Вујко, ментор

Aleksandra Vujko

проф. др Мирослав Кнежевић

Knezy

проф. др Снежана Милићевић

Milicenic Snezana
