

MOBILNOST I ODRŽIVI RAZVOJ U SUVREMENIM GEOPOLITIČKIM UVJETIMA / MOBILITY AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN MODERN GEOPOLITICAL CONDITIONS

Siniša Bilić¹, Muamer Muminović², Marko Jurakić³

¹Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Travnik, BiH,

²Internacionalni univerzitet Brčko distrikt BiH, Brčko, BiH

³Vimal University of Applied Sciences, Sisak, RH,

e-mail: sbilic.mostar@gmail.com, muamermuminovi3@gmail.com, edu@vimal.hr

Pregledni članak

<https://www.doi.org/10.58952/zr20261501269>

UDC / UDK 656:502.131.1:327

Sažetak

Radom se ukazuje na potrebu djelovanja u svrhu postizanja otpornosti gospodarstva, kroz mobilnu održivost, koja postaje sve važnija u aspektu klimatskih promjena, složenih geopolitičkih odnosa i dominacije velikih sila. Analiziraju se čimbenici koji uvjetuju razvoj održive mobilnosti, s posebnim osvrtom na električna vozila i modele kojima se može djelovati u smjeru njenog unaprijed smišljenog razvoja. Ukazuje se na potrebu političkog djelovanja, u smjeru donošenja sveobuhvatnih mjera, kojim će se budući scenariji razvoja mobilnosti kretati u željenom smjeru, kroz sve nivoe vlasti, ovisno o njihovim granicama nadležnosti, kako je i deklarirano prihvatanjem globalne UN agende i njenih ciljeva održivog razvoja.

Ključne riječi: održivi razvoj, mobilnost, otpornost, političko djelovanje

JEL classification: O18, O32, P11

Abstract

The work points to the need to act in order to achieve the resilience of the economy, through mobile sustainability, which is becoming increasingly important in the aspect of climate change, complex geopolitical relations and the dominance of great powers. The factors that condition the development of sustainable mobility are analyzed, with special reference to electric vehicles and models that can be used in the direction of its premeditated development. It points to the need for political action, in the direction of adopting comprehensive measures, which will move future scenarios of mobility development in the desired direction, through all levels of government, depending on their jurisdictional boundaries, as declared by the acceptance of the global UN agenda and its sustainable development goals.

Keywords: održivi razvoj, mobilnost, otpornost, političko djelovanje

JEL classification: O18, O32, P11

UVOD

Geopolitička zbivanja izravno se odražavaju na sigurnost nacije i gospodarstvo, uzrokujući gospodarski razvitak ili krizne situacije. Utjecaji kriza ukazuju na pitanje otpornosti ali i potrebu djelovanja vlada na svim nivoima. Unatoč turbulentnim događajima, na koje nije moguće utjecati s nacionalnog nivoa, ništa nas ne oslobađa kolektivne i osobne odgovornosti izostanka reakcija, posebno nacionalnih vlada, o utjecaju geopolitičkih kriza na nacionalne ekonomije. Informacije o najnovijim događajima, kao što su rat u Ukrajini i na Bliskom Istoku, zahtijevaju i rezultirajuće mjere, koje bi trebalo poduzimati. Ratni ishodi, izjave lidera zemalja u ratu, kao i privremeni sporazumi o prekidu vatre, zahtijevaju kontinuirano analiziranje potencijalnih utjecaja na Europu i europske zemlje, kako bi se moglo brzo reagirati, u smislu potrebnog kontinuiranog opreza i provođenja sveobuhvatnih priprema za različite scenarije. Posljedice krize na navedena događanja, posebno na Bliskom istoku, izravno donose rizike na gospodarstvo, što je dodatno zabrinjavajuće, iz razloga jer je jasno dano do znanja da se situacija neće brzo promijeniti. Bez nužnih strateških rezervi energenata, reagiranja na cijene goriva, prekomjerno profitiranje države i pojedinaca, nije moguće ogovarajuće osigurati stabilnost gospodarstva i uspostaviti potpunu mobilnost u globalnim lancima opskrbe.

Suočavanje s krizom zahtijeva odgovornost i suradnju svih razina vlasti, kako bi se osigurala dobra pripremljenost za suočavanja s globalnim političkim okolnostima. Posebno je problem učinaka visokih cijena goriva, benzina i dizela, koje moraju odmah pasti, nakon naglog pada cijena nafte, te je potom nužno raditi na opravku poremećenih lanaca opskrbe, čiji će oporavak trajati dulje. Bez obzira na činjenicu da rat na Bliskom istoku nije rat Europe ili njezinih zemalja, njegovi učinci izravno utječu na nas, te je potrebno biti spreman za brzo djelovanje, što uključuje sveobuhvatnu procjenu mjera na nacionalnoj razini, u ovoj složenoj i nestabilnoj situaciji, čime se osigurava temeljita evaluacija, kako bi se koordinirale odgovarajuće i strateški ispravne političke mjere. Potrebno je promijeniti djelovanje, iz nama uobičajenog, iz reaktivnog u proaktivno, s ciljem osiguravanja sveukupne stabilnosti, posebno ekonomske sigurnosti i stabilnosti opskrbe, što građani, poduzeća i javna uprava očekuju, kao pretpostavci rada na mobilnosti i održivom razvoju društva.

1. ODRŽIVA MOBILNOST

Održiva mobilnost politički je cilj, koji podržava većina društvenih skupina, koji obuhvaća proizvodnju i prometne usluge, te se kao takva manifestira na zaposlenost, bilo na regionalnoj razini, gospodarskim sektorima ili kroz različite načine prijevoza i prijevozu srodnim industrijama, poput IT sektora. Stoga i sektor mobilnosti dobiva drugačiju perspektivu, kojom obuhvaća proizvodnju i prometne usluge, te ima i značajan utjecaj na zapošljavanje i bruto društveni proizvod. Stoga, je za očekivati transformaciju mobilnosti i promjenu prometnog sustava kakav danas poznajemo, a pokretači njegovih promjena leže u politici, tehnologiji i promjenjivom ponašanju. Prije svega, tu su ambiciozni europski ciljevi zaštite okoliša, koje je moguće postići samo transformacijom prometnog sektora, kroz smanjenje utroška energenata. Odmak od fosilnih goriva prema ekološki prihvatljivim načinima prijevoza, zahtijeva i razvoj javnog prijevoza i željeznice, kao i ubrzanje tržišne penetracije elektromobilnosti cestovnog prijevoza, koji treba političke potpore. Uz uvođenje promjena tehnologija, prije svega elektromobilnosti, potrebna je i upotreba usluga dijeljenja mobilnosti. Mobilnost ima otvorene putokaze u smjeru cestovne i multimodalne mobilnosti, kroz integrirane prometne sustave i stvaranja multimodalne mobilnosti željeznice, javnog prijevoza i biciklima.

Prisutne različite razine diferencijacije stoga pružaju i različite uvide u mobilnost prometnog, i s njim, bliže povezanih sektora. Održivost, čiji formalni koncept datira iz Konferencije UN-a o okolišu i razvoju, održanoj u Rio de Janeiru, 1992. godine, zahtijeva da se potrebe sadašnjih generacija zadovoljavaju ne ugrožavajući sposobnosti zadovoljavanja potreba budućih generacija [1].

Stoga se i cilj održive mobilnosti može definirati kroz tri izvorne dimenzije održivosti, tako da se potrebe za mobilnošću sadašnjih i budućih generacija zadovoljavaju ekološki prihvatljivo, dostupno i pristupačno svima, te ekonomski učinkovito, uzimajući u obzir sve globalne kružne sustave, zaštitne mjere i mjere opreza. Iz navedenog, otpornost, kao mjera mogućnosti i sposobnosti prilagodbe sustava i reagiranja na krizu, može se smatrati četvrtom dimenzijom održivosti.

Održiva mobilnost, iz razvojne agende Ujedinjenih naroda, ima za cilj postići do 2030. stvaranje uključivih, otpornih i održivih gradova, odnosno, osigurati pristup sigurnim, pristupačnim, dostupnim i održivim prometnim sustavima, te poboljšati sigurnost na cestama, posebno kroz proširenje javnog prijevoza, s posebnom pažnjom na potrebe ljudi u nesigurnim situacijama, žena, djece, osoba s invaliditetom i starijih osoba [2]. Cilj je održive mobilnosti, iz perspektive okoliša potpuna dekarbonizacija prometa, eliminacija teških ozljeda, smrtnih stradanja i onečišćenja bukom, dok bi se kroz društvenu dimenziju trebao ispuniti zahtjev razvoja radnih mjesta, otpornih na buduće scenarije, s niskom nezaposlenošću i uravnoteženosti poslovnog i privatnog života, što je opet, u izravnoj vezi s ekonomskom dimenzijom, učinkovitosti. Otpornost je posebno iskušenje kreatora i nositelja politika, u smislu sigurnosti opskrbe energijom i sirovinama, uz uvažavanje ostalih dimenzija, posebno da dolaze iz obnovljivih izvora i dobivaju se na društveno i ekološki odgovoran način, gdje otpornost istovremeno zahtijeva i prilagodljivost sustava klimatskim promjenama.

2. IZAZOVI MOBILNOSTI

Izazovi mobilnosti uključuju transformaciju prometa, putničkog i teretnog, koja ujedno osigurava zapošljavanje u proizvodnji i logistici [3]. Demografski aspekt mobilnosti odnosi se na kretanje broja stanovništva, njegovu dobnu strukturu ali i urbani razvoj, odnosno prostornu distribuciju stanovništva i tržišnu difuziju novih koncepata mobilnosti, kako bi se osigurala digitalizacija i elektrifikacija cestovnih vozila, u smislu poboljšanja razvoja održive mobilnosti. Prostorna ili teritorijalna mobilnost obuhvaća kretanje ljudi i robe, i to ne promjenu mjesta stanovanja ili mjesta rada, već na kružnu mobilnost, korištenja prijevoza, i to načinima prijevoza, kao i interakcija različitih načina prijevoza. U tom smislu održivost je načelo djelovanja za stabilno korištenje resursa, prirodnog regenerativnog kapaciteta određenog sustava, pri čemu će se svim ciljevima, ekološkim, ekonomskim i društvenim, osigurati jednaki prioritet, gdje se učinkovitost manifestira kao odvajanje zadovoljenja potreba od trošenja resursa, dosljednost kao kružnost prirodnih resursa, te dostatnost, kao promjene obrazaca korištenja i potreba.

Održiva mobilnost zahtijeva razvoj održivih prometnih sustava i stvaranje visokokvalitetne i otporne infrastrukture kojom će se omogućiti zadovoljavanje osnovnih potreba i pristup pojedincima, poduzećima i društvu, uz osiguranje sigurnosti, ljudskog zdravlja, funkcioniranja ekosustava i unutrašnje i međugeneracijske jednakosti. Pristup mora biti pravedan i učinkovit, unutar ograničenja postavljenih internalizacijom vanjskih troškova, tako da omogućuje izbor između različitih načina prijevoza i podržava uravnotežen regionalni razvoj. Emisije i otpad ograničeni su u mjeri određenoj planetarnim apsorpcijskim kapacitetom, a obnovljivi resursi koriste se samo u mjeri u kojoj se regeneriraju, odnosno, u kojoj se razvijaju obnovljivi nadomjesci, a utjecaj na korištenje zemljišta i buku svodi se na minimum. Težnja je izbjegavati narušavanje ljudskog zdravlja bukom, onečišćujućim tvarima u zraku i nesrećama, dok se zahtjevi zaštite okoliša i klime, kao i očuvanje flore i faune, trebaju osigurati izbjegavanjem rasta prometa, zagušenja, korištenja zemljišta i fragmentacije staništa. Intenzitet prometa i izbor načina prijevoza uvjetuje i potrošnju energije, energetski miks i učinkovitost.

S ekonomske perspektive, potrebno je omogućiti poboljšanje prosperiteta i kvalitete života učinkovitim zadovoljavanjem potreba za ljudskom mobilnošću, gledano kroz pravednost troškova financiranja korisnika, održavanja infrastrukture, duga i subvencija te uspostaviti ekološki i društveno orijentiranu konkurenciju između načina prijevoza, za što će indikator biti i bruto društveni proizvod, ali i stupanj uravnoteženosti regionalnog razvoja.

Socijalna kohezija ima za cilj maksimizirati pristup, dostupnost i sudjelovanje u smislu sprječavanja socijalne isključenosti, kao i pravednu raspodjelu troškova, u smislu zdravlja, vremena i novca, gdje je potrebno osigurati zadovoljavanje osnovnih potreba za sve ljude podjednako, omogućavajući veće koristi u zamjenu za veći učinak, uzimajući u obzir potrebe svih skupina stanovništva, uključujući osobe s nesigurnim prihodima, osobe s invaliditetom ili one u određenim životnim situacijama i fazama, kao što su samohrani roditelji, djeca, starije osobe, te uskladiti različite zahtjeve za uslugama mobilnosti u urbanim i ruralnim područjima.

3. KVANTIFICIRANJE ODRŽIVE MOBILNOSTI

Brojni su pokazatelji mjerenja održive mobilnosti koji mogu poslužiti kao kriterij za njezino postizanje, kao što su emisije stakleničkih plinova iz prometa, potrošnja energije u prometu, ulaganja u promet i njegov udio u bruto društvenom proizvodu, smanjenje intenziteta prometa, smrtonosne prometne nesreće, zapošljavanje i dr. Ključni trendovi mobilnosti su i u segmentu zapošljavanja, koje je uvjetovano demografskim, društvenim i urbanističkim trendovima, iz kojeg proizlaze i vodeća načela razvoja proizvodnje osobnih automobila i potražnje za mobilnošću, digitalizacija i novi koncepti mobilnosti. Uz pad stope nataliteta tu su i funkcionalne i strukturne promjene unutar obitelji, povećano preuzimanje skrbi i socijalnih usluga od strane socijalne države, emancipacija žena i izazovi usklađivanja obitelji i karijere, odnosno nedostatak mogućnosti brige o djeci izvan obitelji, što otežava kombiniranje rada i planiranja obitelji, rast zahtjevnih i individualističkih načina života, vezan uz porast materijalnih i individualističkih očekivanja koje prate rastući novčani i vremenski troškovi, te sučeljavanje s vremenskim obvezama, povezanih s oportunitetnim troškovima povezanim s rađanjem djece, te strukturno zanemarivanje obitelji. Sve navedeno dovodi do toga da se smanjuje broj stanovnika i njegova dobna struktura, koja društvu stvara nekoliko izazova. Radno sposobno stanovništvo u prosjeku stari, smanjuje se broj potencijalno zapošljivih osoba, te dolazi do nedostatka radne snage, što i sustave socijalne sigurnosti stavlja u teža položaja. Kućanstava evoluiraju od dominantnog koncepta višegeneracijskog kućanstva, preko dvogeneracijskih kućanstva industrijskog društva, do raznolikog raspona vrsta kućanstava u postindustrijskom uslužnom društvu, osobe napuštaju radna mjesta radi odlaska u mirovinu te potom ponovno zasnivaju radni odnos kod istih poslodavaca, što nije u skladu s principima zakonskih rješenja kojima se reguliraju radnopravni statusi, jer poslodavac ne bi raskidao ugovor o radu, da s istom osobom, i nakon uvjeta za umirovljenje, računa na produžetak njenog statusa. Veći gradovi bilježe porast broja stanovnika, dok broj zaposlenih stagnirao na nacionalnoj razini. U kontekstu raspada tradicionalnih rodnih uloga i sve većeg sudjelovanja žena u radnoj snazi, život u prigradskim naseljima gubi na popularnosti među mladim, financijski sigurnim obiteljima s djecom, te gusto izgrađene i mješovite starije zgrade u gradskim središtima postaju sve traženije, što ukazuje i na sve raznolikije tržište usluga mobilnosti.

Trend urbanog razvoja i obrazac mobilnosti privatnih motoriziranih prijevoza doživio je brzi rast na štetu javnog prijevoza i promoviralo načelo grada prilagođenog automobilima i razvoja načina života koji je intenzivan u smislu prometa i prostora. Kroz razvoj i usvajanje vodećih načela ekološkog urbanog planiranja i naknadnog načela održivog urbanog razvoja stvaraju se temelji za razvoj održivih urbanih struktura. Teži se istiskivati privatni motorizirani prijevoz iz gradskih središta i poboljšati kvaliteta života lokalnih stanovnika.

Korištenjem održivih prijevoznih opcija može se značajno doprinijeti smanjenju prometnih potreba, parkiranih vozila, buke, ispušnih plinova, rizika od nesreća, efekta barijere i ograničavanja slobode kretanja u javnim prostorima. Prostorni obrasci koji nude uvjete za život, rad, obrazovanje, kupovinu i slobodno vrijeme, postaju prioritetni, dok se rasponom mogućnosti mobilnosti za prevladavanje udaljenosti, određuju izbor prijevoza, s ciljem prijevoza bez emisija.

Proizvođači i trgovci automobila moraju uzeti u obzir sve tržišno ovisne karakteristike jednako kao i ekonomske i sociodemografske okvirne uvjete, kako koncepti mobilnosti ne bi poremetili strukture i stagnirajućih i rastućih tržišta kroz odgovarajuće ponude. Pri tome, sve značajniji faktor, nisu samo rastući prihodi, nego i društvene promjene, način života, tehnološke inovacije i porast digitalizacije [4].

Digitalizacija ima izravan utjecaj na novi koncept mobilnosti, posebno uslijed pojave nove ekonomije dijeljenja, koja proizlazi iz načela dijeljenja ili korištenja umjesto posjedovanja. Putem brze i gotovo besplatne komunikacije, internetom, omogućen je i razvoj i uspostavljanje novih poslovnih modela uz niske troškove, posebno vezane uz prijevozna sredstva, gdje dijeljenje proizvoda eliminira visoke troškove kupnje, kao i ostale troškove i obveze vezane uz posjedovanje, poput troškova održavanja i popravaka i vremena utrošenog na isto. Za očekivati je da će trend rastućeg umrežavanje komponenti mobilnosti autobusa i vlakova, automobila, bicikala i usluga dijeljenja prijevoza, te širenje digitalizacije i ekonomije dijeljenja, doprinijeti značajnom padu gustoće automobila.

Kao odgovor na rastuću oskudicu resursa, posebno zbog rastuće potražnje za elektroničkim komponentama, koje zahtijevaju rijetke zemlje i metale, poseban je interes i odgovornost u pogledu učinkovitog korištenja resurse, te razvoja održivih dizajna proizvoda i istraživanja potrebnih materijala, ali i prema potencijalnim novim područjima zapošljavanja. Svi trendovi, izravno ili neizravno, povezani s digitalizacijom, novim tehnologijama i novim obrascima potrošnje koji su relevantni za mobilnost uključuju povećanje sigurnosti u prometu, tehnologije čiste vožnje, nove obrasce potrošnje i pomaka statusnih simbola prema digitalnim simbolima, te nove ekonomske modele poput usluga na zahtjev i dijeljene ekonomije ili mobilnosti.

Ciljano planiranje prometa treba biti podržano i činjenicom da su troškovi vožnje i održavanja osobnih automobila na baterije niži od troškova vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem. Rast ukupnih troškova vlasništva automobila nerazmjerno raste u usporedbi s troškovima drugih vrsta prijevoza, te novoregistrirana vozila na baterije mogu pružiti moderniju sliku ekonomije dijeljenja i želja za fleksibilnim izborom prijevoza, kao i racionalizirati odnos prema automobilima. Određivanje cijena mobilnosti moguće je i kroz oporezivanje vozila na temelju CO₂ ili porez na registraciju vozila, kako bi se dovelo do naglog pada vlasništva automobila. S druge strane, kroz urbanističko i prostorno planiranje promiču se kompaktna, pogodna naselja, pristupačne regije, otvorene i povezane, željeznički orijentirane, kao i standardi, propisi i cijene, kako bi se osigurala održiva mobilnost modalne, komunalna i prostorna, koja štedi promet i uspostavlja jedinstvene standarde i sustave na nacionalnoj razini za proširenje usluga prijevoza na zahtjev, u ruralnim područjima, te kao dopunske i pilot usluge u gradovima.

Donošenje mjera za povećanje energetske učinkovitosti i udjela obnovljivih izvora energije u električnom i javnom prijevozu s pogonom na fosilna goriva, posebno je aktualizirano složenom geopolitičkom situacijom, koja je izazvala konfrontaciju zemalja Europske unije sa SAD-om, te ratnim sukobima na Bliskom istoku, što je narušilo energetske projekcije i uzrokovalo neplanirana kretanja cijena nafte i naftnih prerađevina. Scenariji razvoja energetskog sektora postaju izrazito nepredvidljivi, te Europa postaje talac novih geopolitičkih kretanja, kao posljedica ratnih zbivanja. Cijene energenata nisu predvidljive, niti je u takvim scenarijima, izazvanim ratnim i drugim eskalacijama, moguće administrativnim mjerama vlada dugoročno osigurati snabdijevanje i neovisnost u opskrbi nacionalnog tržišta.

U tu svrhu, neophodno je poticati razvoj svijesti o korištenju energije iz obnovljivih izvora i napuštanju fosilnih goriva, što je potpomognuto navedenih geopolitičkim kretanjima. Isto podrazumijeva i uvođenje mjera, kao što su više naknade za prijeđene kilometre, dodatnih trošarina na mineralna ulja, uvođenja dodatnih ograničavanja brzine kretanja vozila, davanja prednosti održivim vozilima u odnosu na manje održivima i ograničavanja njihovog prometa, upravljanja parkiranjem s ciljem financiranja održivog prijevoza, smanjenju prometa automobila s malom popunjenošću, uz istovremeno promicanje atraktivnosti održivog cestovnog prijevoza te istraživanje i razvoj u područjima tehnologije punjenja, baterija, koncepta pogona, učinkovitosti materijala i lagane konstrukcije i sl. [5].

Novi koncepti i inovacije, uslijed geopolitičkih zbivanja, sada imaju bolje plodno tlo i lakše će naići na razumijevanje, posebno u cilju osiguranja tehničkih, strukturnih, organizacijskih i financijskih rješenja, koja idu u prilog elektrifikaciji prometa, bilo da se radi o povećanju poreza na mineralna ulja, strožih propisa o emisijama i kvota za električna vozila, liberalizaciji električnih vozila iz Azije, izgradnji mreže brzih punionica, kroz proračunsko subvencioniranje, te obvezi opremanja novih zgrada punionicama, promocijom javnog prijevoza i dr. Promet i prostorni razvoj moraju postati sastavnica javnih financija i financijskih instrumenata, zakona i propisa. Elektrifikacija prometa ostvarit će ne samo ekonomske i okolišne ciljeve, nego i društvene, stvarajući digitalizirani cestovni promet, koji svojim umrežavanjem postaje sigurniji i učinkovitiji. Potrebno je uvoditi postojeće i nove usluge temeljene na vozilima po mjeri, poput digitalnih asistenata i infotainmenta, koji podržavaju dinamički odabir rute, traženje prikladnih putnika, traženje i plaćanje parkirnih mjesta, s i bez punionica, i sl.

ZAKLJUČAK

Brojni su utjecaji prometa na gospodarstvo, društvo i okoliš, kao što su zagušenje prometa, visoki troškovi infrastrukture, šteta od nesreća i iscrpljivanja neobnovljivih resursa, utjecaja na ljudsko zdravlje i kvalitetu života, onečišćenja okoliša kao i utjecaja na klimatske promjene, i dr. Kako bi se umanjile razine navedenih utjecaja, potrebno je uvesti procese planiranja razvoja prometa, kroz političke pritiske, od politike cijena do postavljanja standarda u prometnoj mobilnosti, kako bi se osigurao odgovarajući izbor načina prijevoza, smanjila onečišćenja i štetne emisije, nesreće i utjecalo na obrasce prostornog razvoja itd. Pri tome, promet mora ostati pristupačan i uzeti u obzir različita društvena područja, kulturna i društvena, gospodarstvo, obrazovanje, zdravlje, stanovanje, kvalitetu života, politiku, stanovništvo, javna sigurnost, rekreacija, potrošnju resursa i lokalni napredak, koji ne treba biti u antagonizmu s globalnom održivosti. Pravednost razvoja prometnih rješenja treba uzeti u obzir demografske podatke, geografiju, vrijeme, način prijevoza i njegovu namjenu, koja moraju biti u skladu s dostupnosti osnovnih usluga i okolišnim politikama.

LITERATURA

- [1] Report of the United Nations Conference on Environment and Development Rio de Janeiro, 3-14 June 1992. [\(https://docs.un.org/en/A/CONF.151/26/Rev.1\(vol.I\)\)](https://docs.un.org/en/A/CONF.151/26/Rev.1(vol.I)) (03.03.2026.).
- [2] SociSDG projekti: 17 Ciljeva održivog razvoja. <https://idop.hr/ciljevi-odrzivog-razvoja/> (03.03.2026.).
- [3] Filipović, Z., Stojanović, S., Opačak, I. (2025). Logistics management and cost control in international human resources empowerment projects. 11th International scientific conference on climate change, economic development, environment and people (CCEDEP 2025) Proceedings economic, security and environmental challenges of regional development. Podgorica: University of Donja Gorica, 43-51.
- [4] Bilić, S., Opačak, I., Vujčić, T. (2025). Korporativno izvještavanje kao putokaz održivosti, Banja Luka: Bina d.o.o.
- [5] Filipović, Z., Mrvica Mađarac, S., Babić, D. (2024). Dizajn u autoindustriji kao ključni faktor za tržišno pozicioniranje i lojalnost kupaca. Zbornik radova 12. međunarodni simpozij cirkularna ekonomija i održivi razvoj. Tuzla: Edukativno-konsultantska kuća FINconsult d.o.o. Tuzla. 717-730.