



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Istraživački okvir: ESG
industrijski standardi i
prakse u transportu i
logistici



**Co-funded by
the European Union**

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.



Table of Content

1. Uvod	4
2. Metodologija	6
3. Pregled literature	8
3.1 Bosna i Hercegovina	9
3.2 Hrvatska	12
3.3 Kosovo	15
3.4 Crna Gora	17
3.5 Slovenija	21
4. Identifikacija i mapiranje aktera	26
4.1 Bosna i Hercegovina	26
4.2 Hrvatska	32
4.3 Kosovo	35
4.4 Crna Gora	37
4.5 Slovenija	40
5. Distribucija ankete i prikupljanje podataka	44
5.1 Bosna i Hercegovina	44
5.2 Hrvatska	53
5.2.1 Svijest i poznavanje ESG principa	53
5.2.2 Relevantnost ESG-a u saobraćaju i logistici	53
5.2.3 Trenutne ESG prakse i izvještavanje	54
5.2.4 Motivacije za integraciju ESG-a	55
5.2.5 Izazovi u usvajanju ESG-a	55
5.2.6 Potrebe za ESG obukom i razvojem	56
5.2.7 Buduće perspektive ESG-a	57
5.2.8 Zaključak	58
5.3 Kosovo	59
5.3.1 Nivo svijesti o ESG-u	59
5.3.2 Važnost ESG-a u transportu i logistici	60
5.3.3 Nacionalni ili međunarodni ESG okviri ili standardi primjenjivi na vaš sektor	60
5.3.4 Podložni zahtjevima ESG izvještavanja, da budu uključeni u proces izvještavanja kao dio lanca snabdijevanja	60
5.3.5 Status ESG angažovanja	61
5.3.6 ESG Fokusi	61
5.3.7 Pokretači usvajanja ESG-a	62
5.3.8 Prepreke usvajanju ESG-a	62
5.3.9 Dostupnost obuke	63



5.3.10	Pružena ESG obuka	63
5.3.11	Preferirani tipovi ESG obuke	64
5.3.12	Budući fokus na ESG	64
5.3.13	Podrška potrebna za integraciju ESG-a	65
5.3.14	Zaključci za Kosovo	65
5.4	Montenegro	66
	Pregled sažetka podataka iz upitnika za Crnu Goru	66
	Sekcija 1: Svest o ESG-u i relevantnost	66
5.4.1	Upoznatost sa ESG principima	66
5.4.2	Relevancija ESG-a za sektor	67
5.4.3	Svest o ESG okvirima ili standardima	67
5.4.4	Uključenost u ESG lanca snabdevanja	67
5.4.5	Aktuelne ESG prakse	68
5.4.6	ESG fokus područja	68
5.4.7	Pokretači za usvajanje ESG-a	69
5.4.8	Glavni izazovi u usvajanju ESG-a	69
5.4.9	Dostupnost ESG obuke u zemlji	70
5.4.10	ESG obuke unutar organizacija	70
5.4.11	Tipovi poželjne ESG obuke	71
5.4.12	Budući fokus na ESG	71
5.4.13	Podrška potrebna za integraciju ESG-a	72
5.4.14	Uloga u organizaciji i veličina organizacije	72
5.4.15	Zaključci	72
5.5.	Slovenija: Analiza implementacije ESG-a u sektoru transporta i logistike u Sloveniji	73
5.5.1.	Upoznatost sa ESG principima	73
5.5.2.	Važnost ESG principa	73
5.5.3.	Svest o ESG okvirima	74
5.5.4.	Uključenost u obaveze ESG izveštavanja	75
5.5.5.	Trenutna primjena ESG praksi	76
5.5.6.	Fokusna područja ESG praksi	77
5.5.7.	Pokretači za usvajanje ESG praksi	78
5.5.8.	Glavni izazovi u usvajanju ESG praksi	79
5.5.9.	Dostupnost ESG obuka	80
5.5.10.	ESG obuka obezbijedena	81
5.5.11.	Vrste preferiranih ESG obuka	82
5.5.12.	Budući fokus na ESG	83
5.5.13	Potrebna podrška za integraciju ESG-a	84
5.5.14	Uloga u organizaciji	85
5.5.15	Veličina organizacije	86
5.5.16	Država organizacije	87
5.5.17	Zaključak	87
6.	Comparative Analysis	89



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

6.5 Slovenia	90
7. Zaključci	92
7.5 Slovenia	93
8. Reference	95



1. Uvod

Projekat SEE-GL ima za cilj da temeljno analizira i uporedno procijeni ekološke, društvene i upravljačke (ESG) standarde i prakse u sektoru saobraćaja i logistike u pet zemalja učesnica – Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Crnoj Gori, Kosovu i Sloveniji – kako bi se identifikovale najbolje prakse i ukazalo na postojeće nedostatke. Konkretno, projekat teži da istraži globalne ESG trendove i procijeni relevantne zakone, propise i smjernice u svakom nacionalnom kontekstu, i na taj način prikaže različite faze kroz koje ESG principi evoluiraju, kako u državama članicama EU, tako i u onima koje teže dubljoj integraciji. Pored toga, važan cilj projekta je da lokalnim akterima pruži uvide zasnovane na dokazima, koji mogu poslužiti kao osnova za efikasnije strategije prilagođene lokalnom kontekstu. Stavljajući snažan naglasak na mapiranje uloga i uticaja različitih aktera – kao što su regulatorna tijela, vodeća preduzeća u industriji i institucije stručnog obrazovanja – projekat nastoji da pruži sveobuhvatnu sliku o tome kako se ESG principi mogu integrisati u svakodnevno poslovanje i procese donošenja odluka.

Ključna komponenta ove inicijative je mapiranje uloga i uticaja različitih aktera koji aktivno učestvuju u oblikovanju primjene ESG standarda u svakoj zemlji. Donosioci politika, pružaoci logističkih usluga, akademske institucije i organizacije civilnog društva, uključeni u sektor saobraćaja i logistike, zajedno čine složenu mrežu aktera čiji doprinosi, izazovi i inovativna rješenja zaslužuju detaljnu analizu. Da bi prikupio ove uvide, projekat koristi kvantitativne metode (uključujući anketiranje i analizu podataka), generišući promišljene preporuke zasnovane na dokazima koje odgovaraju na ESG potrebe čitavog sektora, istovremeno vodeći računa o jedinstvenom ekonomskom i kulturnom okruženju svake zemlje. Time se osigurava da su svi predloženi koraci praktično utemeljeni i prilagodljivi različitim operativnim okolnostima.

Strukturno, projekat prati format od šest djelova kako bi istraživanje bilo sistematično i logično. Počinje Uvodom koji postavlja kontekst, ciljeve i definiše koncepte koji uokviruju sve naredne aktivnosti. Slijedi detaljna Metodologija, koja obrazlaže pristup prikupljanju i analizi podataka. Zatim dolaze Pregledi literature za svaku zemlju, gdje se detaljno ispituju lokalni ESG propisi, najbolje prakse i izazovi u implementaciji. Identifikacija i mapiranje aktera nakon toga nudi detaljan pregled ključnih učesnika u ESG prostoru, što je dopunjeno odjeljkom Distribucija ankete i prikupljanje podataka, kojim se prikupljaju direktne povratne informacije i kvantitativni dokazi o usvajanju ESG standarda. Ovi koraci kulminiraju Uporednom analizom, gdje se ističu i zajednički nalazi i jedinstvene nacionalne razlike. Konačno, Zaključak sažima ova zapažanja u set praktičnih preporuka, nudeći jasan put naprijed za institucije koje žele da prodube integraciju ESG principa u obuku i operativne strukture. Kroz ovaj



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

inkluzivan i metodičan pristup, projekat SEE-GL teži da stvori trajna poboljšanja u održivim i društveno odgovornim praksama širom sektora saobraćaja i logistike u regionu.



2. Metodologija

Istraživanje je primijenilo sistematičan pristup osmišljen da sveobuhvatno analizira ekološke, društvene i upravljačke (ESG) standarde i prakse u sektoru saobraćaja i logistike u zemljama učesnicama: Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Kosovu, Crnoj Gori i Sloveniji. Metodologija je objedinila kvalitativne i kvantitativne metode istraživanja kako bi se dobilo višeslojno razumijevanje integracije ESG standarda u svakom nacionalnom kontekstu, što je omogućilo pouzdanu uporednu analizu.

U početnoj fazi, sproveden je detaljan pregled literature kako bi se prikupila temeljna znanja i uvidi u postojeće ESG okvire, nacionalne propise i dokumentovane najbolje prakse u svakoj zemlji. Pregled literature je obuhvatio opsežno istraživanje akademskih časopisa, industrijskih izvještaja, strateških dokumenata i vladinih publikacija. Cilj ovog koraka bio je da se ESG standardi postave u kontekst svake zemlje, naglašavajući njihova jedinstvena ekonomska, regulatorna i društveno-kulturna okruženja.

Nakon pregleda literature, izvršena je identifikacija i mapiranje aktera. To je podrazumijevalo identifikovanje ključnih učesnika, uključujući vladina i regulatorna tijela, preduzeća iz privatnog sektora, strukovna udruženja, međunarodne organizacije, kao i obrazovne institucije i institucije za stručnu obuku. Akteri su kategorisani na osnovu njihovog uticaja, trenutnog nivoa usvajanja ESG standarda i njihove potencijalne uloge u unapređenju ESG principa u svojim sektorima.

Kvantitativno prikupljanje podataka sprovedeno je putem anketa koje su distribuirane profesionalcima iz industrije, obrazovnim institucijama i regulatornim tijelima u svakoj zemlji učesnici. Ove ankete su imale za cilj da procijene trenutni nivo svijesti o ESG standardima, identifikuju prepreke za njihovu integraciju, procijene postojeće ESG prakse i utvrde potražnju za specifičnim obukama i resursima vezanim za ESG. Ankete su bile usmjerene na raznolik uzorak ispitanika kako bi se osigurala sveobuhvatna zastupljenost i pouzdanost prikupljenih podataka.

Prikupljeni podaci su zatim podvrgnuti rigoroznoj analizi. Kvantitativni podaci su statistički obrađeni kako bi se identifikovali trendovi, obrasci i značajni uvidi, koji su dopunjeni kvalitativnim nalazima iz pregleda literature i mapiranja aktera. Uporednom analizom istaknute su sličnosti, razlike i ključni faktori koji utiču na ESG prakse među zemljama, što je olakšalo identifikaciju najboljih praksi i oblasti koje zahtijevaju dalji razvoj.

Ovaj metodološki okvir osigurao je pristup zasnovan na dokazima za razumijevanje integracije ESG standarda u sektoru saobraćaja i logistike, što je



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

na kraju dovelo do praktičnih i kontekstualno relevantnih preporuka. Primjenom ove sistematične i inkluzivne metodologije, projekat je pružio značajne uvide za unapređenje ESG praksi i jačanje održivosti širom regiona koji su učestvovali u istraživanju.



3. Pregled literature

Pregled literature sproveden za ovo istraživanje pružio je sveobuhvatno razumijevanje ekoloških, društvenih i upravljačkih (ESG) standarda, regulatornih okvira i najboljih praksi u zemljama učesnicama: Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Kosovu, Crnoj Gori i Sloveniji. Ovaj pregled je obuhvatio akademska istraživanja, industrijske analize, vladine i nevladine izvještaje, kao i stratešku dokumentaciju, što je omogućilo detaljnu kontekstualizaciju ESG praksi u sektorima saobraćaja i logistike svake zemlje.

Pregledana literatura je ukazala na različite nivoe primjene ESG standarda širom regiona, što odražava razlike u regulatornoj zrelosti, institucionalnoj podršci i dostupnosti resursa. Zajednički izazovi uključuju ograničenu svijest o ESG principima među akterima u industriji, složenost propisa, finansijska ograničenja i nedovoljne mogućnosti za obuke specifične za ESG. Uprkos ovim izazovima, svaka zemlja je pokazala jedinstvene napore i inicijative usmjerene na jačanje usvajanja ESG standarda, što ukazuje na prilike za učenje, saradnju i napredak u regionalnoj integraciji ESG standarda.



3.1 Bosna i Hercegovina

Primjena ESG standarda u Bosni i Hercegovini postaje sve važnija za preduzeća koja žele da održe konkurentnost na tržištu. Iako su ovi standardi prepoznati kao ključni za dugoročnu održivost poslovanja, njihova implementacija u sektorima saobraćaja, špedicije i logistike još uvijek je u ranoj fazi.

Saobraćajna politika Bosne i Hercegovine sadrži neke ESG elemente, ali joj nedostaje efikasna primjena. U ekološkom smislu, rješenja za održivi saobraćaj su nerazvijena, sa minimalnim ulaganjima u zelenije alternative poput željeznice i unutrašnjih plovnih puteva. Infrastrukturni projekti daju prioritet kapacitetu u odnosu na održivost. U socijalnom smislu, bezbjednost na putevima je veliki problem zbog visokih stopa nezgoda i lošeg praćenja podataka. Prava putnika su i dalje slabo zaštićena i ne ispunjavaju standarde EU. Izazovi u oblasti upravljanja uključuju slabe propise, posebno u željezničkom i civilnom vazduhoplovstvu, kao i nedostatak nezavisnog nadzora. Uprkos opredjeljenju za saobraćajne politike EU, sprovođenje i institucionalna podrška ostaju neadekvatni.[1] Iako ovi izazovi postoje na nacionalnom nivou, na lokalnom nivou se pojavljuju naponi kroz Planove održive urbane mobilnosti (SUMP), koji nude strukturiran pristup integraciji ESG principa u gradske saobraćajne sisteme.

U Bosni i Hercegovini, SUMP-ovi su još uvijek u ranoj fazi razvoja. Gradovi poput Sarajeva i Bijeljine su već usvojili SUMP-ove, dok su drugi, uključujući Banju Luku, Tuzlu, Zavidoviće i Mostar, započeli ili planiraju njihovu izradu. Uvođenje ovih planova predstavlja priliku da se lokalne saobraćajne strategije usklade sa ESG standardima, rješavajući ekološke probleme, poboljšavajući socijalnu inkluziju i jačajući upravljanje u planiranju urbane mobilnosti. Međutim, van okvira SUMP-ova, šira primjena ESG standarda u sektorima saobraćaja i logistike uglavnom ostaje neistražena.

Prema dostupnim informacijama, ne postoje detaljne analize ili izvještaji koji se specifično bave primjenom ESG standarda u ovim sektorima u Bosni i Hercegovini. Generalno, bosanskohercegovačka preduzeća su svjesna potrebe usklađivanja sa ESG principima kako bi ostala konkurentna, posebno na međunarodnom tržištu. To je istaknuto tokom panela na međunarodnoj konferenciji „Izgradnja održive BiH 2“, održanoj u Sarajevu u oktobru 2024. godine, gdje je naglašeno da će preduzeća morati da primjenjuju ESG standarde kako bi sačuvala svoju konkurentnost.[2]

Vlada Bosne i Hercegovine trenutno ne zahtijeva niti aktivno promoviše obavezno ESG izvještavanje od strane preduzeća radi povećanja



transparentnosti. Institucije za reviziju, iako formalno nezavisne, često su pod uticajem politike, što može uticati na efikasnost nadzora.[3]

Studija autorke Delove-Jolevska i saradnika, objavljena u časopisu Sustainability, istražuje kako određeni ESG elementi utiču na ekonomski rast u zemljama Zapadnog Balkana, uključujući Bosnu i Hercegovinu. Iako se ne fokusira isključivo na sektor saobraćaja i logistike, pruža uvid u širi uticaj ESG faktora na ekonomiju regiona.[4]

Program Ujedinjenih nacija za razvoj (UNDP) u Bosni i Hercegovini, u saradnji sa AIRE centrom, objavio je „Poslovni vodič kroz ESG standarde“, koji pruža smjernice za implementaciju ovih standarda u različitim sektorima. Iako vodič ne sadrži specifične podatke za sektor saobraćaja, špedicije i logistike, može poslužiti kao koristan resurs za preduzeća koja žele da započnu sa primjenom ESG principa.[5]

Što se tiče mogućnosti obrazovanja i obuka, visokoškolske ustanove nude opšte kurseve o logistici, saobraćaju i špediciji, koji uključuju i neke teme o ESG standardima, mada ne u velikoj mjeri. Pored toga, postoje inicijative drugih institucija, od kojih je najpoznatija Međunarodna akademija za održivi razvoj[6].

Uvođenje ESG standarda u sektore saobraćaja i logistike u Bosni i Hercegovini zahtijeva koordinisane napore svih relevantnih aktera, uključujući vladu, privatni sektor i akademsku zajednicu. Edukacija i podizanje svijesti o važnosti ESG-a, zajedno sa razvojem odgovarajućih politika i propisa, ključni su za uspješnu primjenu ovih standarda i postizanje održivog razvoja u zemlji.

Reference:

[1] European Commission, Bosnia and Herzegovina 2024 Report: https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eda451746_en?filename=Bosnia%20and%20Herzegovina%20Report%202024.pdf

[2] Biznis.ba – Poslovni magazin: <https://biznis.ba/kompanije/primjena-esg-standarda-uslov-konkurentnosti-bh-kompanija/91585>

[3] U.S. Department of State, 2024 Investment Climate Statements: Bosnia and Herzegovina: <https://www.state.gov/reports/2024-investment-climate-statements/bosnia-and-herzegovina/>



- [4] Delova-Jolevska, E., Ilievski, A., Jolevski, L., Csiszárík-Kocsir, Á., & Varga, J. (2024). The Impact of ESG Risks on the Economic Growth in the Western Balkan Countries. Sustainability, 16(19), 8487. <https://doi.org/10.3390/su16198487>
- [5] UNDP, Izgradnja održive budućnosti: Poslovni priručnik za ESG standarde: https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-08/izgradnja_odrzive_buducnosti_poslovni_prirucnik_za_esg_standarde.pdf?utm_source=chatgpt.com
- [6] International Academy of Sustainable Development: <https://esgbh.com/esg/esg-edukacija/#prijava>



3.2 Hrvatska

Pravni osnov za izvještavanje prema ESG principima

Kao članica Evropske unije, Republika Hrvatska usvaja i primjenjuje direktive EU i usklađuje odgovarajuće zakone u skladu sa direktivama EU, uključujući i one koje se odnose na održivost. Obaveza izvještavanja o održivosti u Republici Hrvatskoj propisana je Zakonom o računovodstvu, Zakonom o reviziji i, u manjoj mjeri, Zakonom o tržištu kapitala, a trenutno je regulisana i nadzirana od strane Ministarstva finansija. Oba zakona su usklađena sa Direktivom CSRD (EU) 2022/2464. Takođe je usklađena sa Evropskim zelenim planom, povezanim regulatornim okvirima i Akcionim planom EU za cirkularnu ekonomiju.

Navedene direktive, kao i pomenuti zakoni, obavezuju preduzeća koja su subjekti od javnog interesa i imaju više od 500 zaposlenih da se pridržavaju zahtjeva Direktive. Izvještaji o održivosti pripremaju se u skladu sa ESRS standardima, koji su podijeljeni u 3 grupe: E (ekologija), S (društvo), G (upravljanje). Izvještaji se moraju objaviti u sklopu Izvještaja o poslovanju, moraju biti dostupni u digitalnom formatu i označeni (XBRL označavanje) kako bi bili mašinski čitljivi. Izvještaji takođe podliježu reviziji.

Obaveza primjene i izvještavanja

Od početka 2025. godine, sa rokom za podnošenje izvještaja u 2026, obavezu izvještavanja imaju veliki preduzetnici koji ispunjavaju dva od tri uslova: 25 miliona eura imovine, 50 miliona eura prihoda i 250 zaposlenih. U 2027. godini izvještaje će podnositi mala i srednja preduzeća čije su akcije kotirane na berzi, male i jednostavne kreditne institucije i sopstvena društva za osiguranje i reosiguranje, a 2029. godine i preduzetnici izvan EU koji preko svojih podružnica ostvaruju dovoljno značajne prihode.

Obim i uloga izvještavanja

Izvještavanje će na kraju povezati čitav proces, koji uključuje obavezu izvještavanja prema jedinstvenim standardima, i povezuje finansijske institucije i održivo finansiranje, ali i kaskadne obaveze kroz lanac snabdijevanja i dubinsku analizu svih uključenih učesnika. Ono što je važno za sprovođenje procesa izvještavanja jeste da će ono sadržati detaljan prikaz obračuna prihoda, kapitalnih i operativnih troškova za taksonomski prihvatljive i neprihvatljive aktivnosti, kao i primjenu DNSH kriterijuma (Ne nanosi značajnu štetu) i minimalne zaštitne mjere. Identifikacija uticaja, rizika i prilika na višim i nižim nivoima lanca vrijednosti sastavni je dio procesa procjene materijalnosti – CSRD i ESRS, a prikupljanje podataka o pitanjima održivosti u lancu vrijednosti



predstavlja izazov za većinu preduzeća koja zahtijevaju od svojih dobavljača da im ih dostave. Kroz lanac snabdijevanja velikih sistema koji imaju obavezu da usklade svoje poslovanje – proces se proširuje i na mala i srednja preduzeća. Glavni uticaji ili glavni rizici i prilike koji proizlaze iz uticaja ili zavisnosti preduzeća koje izvještava često se javljaju na višim i/ili nižim nivoima njegovog lanca vrijednosti, a ne u njegovom sopstvenom poslovanju. Stoga bi fokusiranje na sopstveno poslovanje pružilo samo djelimičnu sliku o uticaju na ljude i životnu sredinu povezanu sa aktivnostima, proizvodima i uslugama preduzetnika i ne bi omogućilo odgovarajuću identifikaciju rizika i prilika.

Implementacija ESG standarda u Republici Hrvatskoj

U skladu sa svjetskim trendom standardizacije ESG-a, nekoliko institucija aktivno radi na promociji i implementaciji ESG standarda u Republici Hrvatskoj. Tako je Hrvatska gospodarska komora razvila upitnik Hrvatski ESG rejting, čiji je cilj stvaranje podsticajnog okruženja za unapređenje održivih praksi i standarda u hrvatskoj privredi, podsticanjem preduzeća da prate napredak u ostvarivanju održivih ciljeva i primjenjuju sve naprednije standarde, ali i da stvore atmosferu saradnje. Hrvatska udruga poslodavaca, kao i Hrvatska obrtnička komora, aktivno rade na pružanju usluga edukacije svojim članovima u oblasti ekološkog, društvenog i korporativnog upravljanja (ESG).

Logistička industrija obuhvata širok spektar aktivnosti, uključujući saobraćaj, skladištenje, upravljanje zalihama, distribuciju i usluge lanca snabdijevanja. Kao tranzitna zemlja između Srednje i Jugoistočne Evrope i svojih primorskih regija, Hrvatska se trenutno razvija kao logističko čvorište. Nažalost, intermodalna povezanost između drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja još uvijek je nedovoljno razvijena, što ograničava efikasan prevoz robe. Prema Indeksu logističkih performansi (LPI) Svjetske banke, Hrvatska se nalazi na 43. mjestu i najbolje je rangirana zemlja u regionu u svijetu logistike. Da se potencijal Hrvatske u sektoru saobraćaja i logistike sve više prepoznaje, jasno pokazuje i činjenica da je posljednjih godina izgrađeno nekoliko logističkih centara, kao što je novi logističko-distributivni centar kompanije Orbico, zatim RC Zona Samobor, kao i regionalna logistička skladišta većih trgovačkih lanaca poput Lidla (kod Križa) i Plodina (kod Rijeke). Transevropska saobraćajna mreža (TEN-T) takođe je važan okvir za razvoj, integrišući Hrvatsku u panevropske saobraćajne koridore. Kroz TEN-T, Hrvatska je povezana sa drugim evropskim zemljama, što podstiče trgovinu i investicije. Glavni trendovi unutar sektora uključuju povećanje ulaganja u infrastrukturu, posebno u drumski i željeznički saobraćaj, kako bi se olakšao prevoz robe.

Digitalizacija igra ključnu ulogu u optimizaciji lanaca snabdijevanja, sa posebno snažnim naglaskom na efikasnosti, transparentnosti i smanjenju troškova. Iako



se saobraćaj i logistika kod nas i u našem okruženju suočavaju sa izazovima kao što su potreba za boljom koordinacijom između zemalja, usklađivanjem propisa i rješavanjem infrastrukturnih nedostataka, logističko tržište u Jugoistočnoj Evropi ostaje obećavajuće i privlači investicije upravo zbog svog potencijala za dalji rast. Unapređenje infrastrukture od najveće je važnosti za povećanje efikasnosti i smanjenje logističkih troškova.

U skladu sa sve strožim tržišnim zahtjevima, ali i primjenom direktive o ESG izvještavanju, logističkom sektoru je potrebna kvalifikovana radna snaga, posebno u oblastima kao što su upravljanje lancem snabdijevanja, upravljanje zalihama i saobraćaj, a u Hrvatskoj trenutno postoji nedostatak odgovarajućih stručnjaka, što ograničava mogućnosti rasta. Rastuća briga za održivost i zaštitu životne sredine zahtijeva promjene u logističkim praksama u pravcu smanjenja emisija, kao i primjenu održivih tehnologija i optimizaciju upotrebe resursa. Pored toga, digitalizacija je ključna za modernizaciju logističkog sektora, uključujući primjenu pametnih tehnologija za praćenje i upravljanje robom, upravljanje zalihama i optimizaciju saobraćaja.

Reference:

1. Accounting law:
<https://www.zakon.hr/z/118/Zakon-o-ra%C4%8Dunovodstvu>
2. Audit Law: <https://www.zakon.hr/z/417/Zakon-o-reviziji>
3. Capital Market Law:
<https://www.zakon.hr/z/171/Zakon-o-tr%C5%BEi%C5%A1tu-kapitala-1-2>
4. Green supply chain management in Croatian companies (scientific paper): <https://hrcak.srce.hr/210866>
5. <https://www.poslovni.hr/hrvatska/ulaze-se-kao-nikad-ali-logistika-jos-nije-prepoznata-kao-strateska-grana-4447173>
6. Croatian Chambers of Commerce: <https://www.hgk.hr/hrvatski-esg-rating>
7. Croatian Employer Association: <https://www.hup.hr/odjel-esg>
8. Croatian commerce of Crafts:
<https://www.hok.com/projects/discipline/sustainable-design/esg-consulting/>
9. Croatian Postal Service: <https://hrvatska.posta.hr/hr/odrzivost>



3.3 Kosovo

Opredjeljenje Kosova za održivost i njegova težnja ka integraciji u Evropsku uniju zahtijevaju dublje razumijevanje i usvajanje ekoloških, društvenih i upravljačkih (ESG) principa. Ovaj dokument pruža teorijsku osnovu ispitivanjem postojećih ESG standarda, okvira i najboljih praksi u sektoru saobraćaja i logistike. Analiza naglašava trenutno stanje integracije ESG standarda na Kosovu, identifikujući nedostatke i prilike za poboljšanje, uz usklađivanje sa regionalnim i međunarodnim ciljevima.

Usvajanje ESG principa na Kosovu oblikovano je njegovom težnjom ka integraciji u Evropsku uniju, usklađujući se sa okvirima kao što su Zeleni dogovor EU i Zelena agenda za Zapadni Balkan. Regulatorne inicijative, kao što su Nacionalni akcioni plan za zaštitu životne sredine (NEAP) i Akcioni plan za zeleni grad Prištinu[1], razvijene u saradnji sa Evropskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD), fokusiraju se na održivost u urbanoj mobilnosti, energetskej efikasnosti i upravljanju otpadom.

Specifični projekti poput inicijative „Gradski saobraćaj u Prištini II“[2] (Prishtina Urban Transport II), podržane od strane EBRD-a, imaju za cilj jačanje kapaciteta i održivosti infrastrukture javnog prevoza. Slično tome, projekat Svjetske banke „Gradovi za život“[3] (Livable Cities Project) podržava poboljšanja u javnom prevozu i zelenoj infrastrukturi kako bi se riješili urbani ekološki izazovi.

Istraživanje Regionalne opservatorije za saobraćaj Jugoistočne Evrope (SEETO)[4] ističe značajan doprinos kosovskog saobraćajnog sektora emisijama gasova staklene bašte (GHG). SEETO naglašava potrebu za praksama zelene logistike, kao što su optimizovane saobraćajne rute i tehnologije za efikasniju potrošnju goriva, kako bi se smanjile emisije i operativni troškovi.

Studije objavljene u Časopisu za studije Jugoistočne Evrope (Journal of Southeast European Studies) ukazuju na nedostatke u kurikulumima stručnog obrazovanja i obuke (VET), posebno u integraciji specifičnih ESG kompetencija za sektor saobraćaja i logistike. Iako ograničenja u resursima ometaju implementaciju, izvještaji Kosovske agencije za zaštitu životne sredine (KEPA)[5] naglašavaju važnost snažnih regulatornih okvira za promovisanje održivih praksi.

Lokalna preduzeća počinju da usvajaju digitalne sisteme za praćenje kako bi nadzirala potrošnju goriva i optimizovala rute isporuke, usklađujući se sa



globalnim trendovima u pogledu ESG usklađenosti. Međutim, usvajanje rješenja za obnovljivu energiju, kao što su električna vozila, ostaje ograničeno zbog visokih troškova i slabih vladinih podsticaja.

Usvajanje praksi zelene logistike ima potencijal da smanji operativne troškove i poveća profitabilnost preduzeća u saobraćajnom sektoru. Pored toga, inicijative usmjerene na održivost, kao što je „Ozelenjavanje BKT Kosova“[6] (Greening BKT Kosova), podržane od strane Fonda za zeleni rast (Green Growth Fund), pokazuju kako finansijske institucije koriste ESG strategije za poboljšanje efikasnosti i povjerenja aktera.

Implementacija ESG standarda jača reputaciju preduzeća i usklađuje ih sa međunarodnim standardima, privlačeći partnerstva i investicije. Javno-privatna partnerstva, kako navode Svjetska banka i EBRD[7], ključna su za premošćavanje infrastrukturnih nedostataka.

Ministarstvo obrazovanja, nauke, tehnologije i inovacija (MESTI) preduzelo je početne korake da uključi teme održivosti u VET kurikule. Međutim, ovim naporima nedostaje specifičnost za sektor saobraćaja i logistike. Akademski projekti, kao što su oni koje sprovode studenti sa ESILV[8], fokusiraju se na održivost kroz Internet stvari (IoT), zelene tehnologije i mobilni razvoj.

Ovaj pregled literature ističe ESG standarde na Kosovu, praktične implikacije u sektoru saobraćaja i logistike i nove programe obuke. Naglašava važnost zelene logistike, regulatornih okvira i digitalizacije u rješavanju ekoloških izazova, istovremeno podstičući društveno-ekonomski razvoj. Dalji naglasak na prilagođenim obrazovnim inicijativama i podsticanju usvajanja obnovljive energije mogao bi značajno unaprijediti ESG ciljeve Kosova.

Reference:

[1]https://ebrdgreencities.com/assets/Uploads/PDF/Pristina-GCAP_ENG_August-2021.pdf

[2] <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/51923.html>

[3]<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099041723104545397/pdf/bosib0a3dc36ae0c40be3c058429f10a40d.pdf>

[4] [South-East Europe Transport Observatory \(SEETO\) | Public Private Partnership](#)

[5] [World Bank Document](#)

[6]https://bkt-ks.com/content/2024/07/ESG-REPORT-FINAL_18.7_-edit_compressed-1-1.pdf



[7] [kosovo-country-strategy.pdf](#)

[8] <https://www.esilv.fr/en/esg-investing-farm-management-green-cities-three-student-projects-for-sustainability/>

3.4 Crna Gora

Crna Gora je na putu pristupanja EU i na tom putu je ostvarila značajan napredak. Jedan od ključnih pomaka su naponi uloženi u ažuriranje postojećih propisa i praksi u svim oblastima. Ključni dokument u tom pogledu je ambiciozna Strategija razvoja saobraćaja 2019–2035 sa akcionim planom 2019–2020 (1), razvijena zajedničkim naporima Univerziteta Crne Gore i Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Ovom strategijom, Crna Gora nastoji da uspostavi, između ostalog, ESG smjernice, uključujući ciljeve TEN-T (Transevropske saobraćajne mreže), principe Zelenog dogovora EU, Nacionalnu strategiju održivog razvoja do 2030. (NSOR) i Stratešku procjenu uticaja na životnu sredinu (SPU). Crna Gora ima za cilj da minimizira ugljeni otisak zemlje, zagađenje bukom i uticaj na životnu sredinu. Drugi aspekt ove Strategije je usvajanje alternativnih goriva, zelenih saobraćajnih tehnologija i digitalnih sistema za upravljanje saobraćajem. Jedno takvo rješenje je razvoj Inteligentnih transportnih sistema (ITS) kako bi se ponudila digitalna rješenja za optimizaciju protoka saobraćaja, smanjenje emisija i poboljšanje bezbjednosti.

Zakon o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu zahtijeva da svi saobraćajni projekti prođu procjenu uticaja na životnu sredinu, dok Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju primjenjuje standarde EU o emisijama iz vozila i reguliše održivost teretnog saobraćaja. Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja podiže osnovne standarde u željezničkom saobraćaju kako bi se ispunile direktive EU o bezbjednosti i zaštiti životne sredine. Na kraju, ali ne i manje važno, Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe teži usklađivanju sa konvencijama MARPOL i SOLAS radi smanjenja zagađenja mora.

U okviru istog strateškog dokumenta, prioritet se daje projektima održivog saobraćaja kroz Jedinstvenu listu prioriteta infrastrukturnih projekata, a dostupna su i sredstva iz EU IPA II fondova za ulaganja u niskokarbonski saobraćaj, elektrifikaciju i ekološki prihvatljivu infrastrukturu. Strateški dokument takođe postavlja prioritete u istraživanju, i to elektrifikaciju i modernizaciju željeznice radi povećanja održivosti, inicijative za zelene luke u Baru i Kotoru, kao i planiranje urbane mobilnosti. Strategija predviđa da projekti održivog saobraćaja poboljšaju povezanost, otvaranje radnih mjesta i ekonomski rast, a da zeleni saobraćaj i plava ekonomija smanje dugoročne operative troškove i poboljšaju percepciju javnosti. ESG obuke u upravljanju saobraćajem i



javno-privatna partnerstva za podršku zelenim inovacijama takođe su ciljevi crnogorske strategije za period 2019–2035. Međutim, izvještaj OECD-a „Pregled konkurentnosti Zapadnog Balkana 2024: Crna Gora“ (2) konstatuje da postoje kašnjenja u implementaciji ove Strategije razvoja saobraćaja, zbog nepostojanja akcionog plana nakon 2022. godine i nedostatka konkretnih aktivnosti od 2020. godine. Iako izvještaj iz 2024. navodi da je postignut napredak, posebno u integraciji ciljeva održivosti u postojeće okvire, on je sporiji od predviđenog. Bezbjednost na putevima i dalje predstavlja zabrinutost, jer se broj nesreća sa smrtnim ishodom značajno povećao od 2020. godine i trenutno je dvostruko veći od standarda EU, koji iznosi 46 na milion stanovnika.

Izvještaj Evropske komisije o Crnoj Gori za 2024. godinu (3) takođe pominje Zakon o upravljanju otpadom i navodi da zemlja radi na implementaciji Nacionalnog energetskog i klimatskog plana (NEKP). Izvještaj Komisije pohvaljuje Ugovor o osnivanju Transportne zajednice, koji ima za cilj modernizaciju saobraćajne infrastrukture i poboljšanje bezbjednosti na putevima. Obje ove politike, iako nisu specifično fokusirane na ESG, imaju ekološke i društvene implikacije, kao što su smanjenje emisija ugljen-dioksida i poboljšanje javne bezbjednosti. Izvještaj Komisije takođe ističe da Crna Gora radi na usklađivanju svojih energetskih politika sa standardima EU, uključujući Direktivu o energetske svojstvima zgrada i Paket za integraciju električne energije, kako bi smanjila emisije gasova staklene bašte i promovisala održive energetske prakse.

U svom radu iz 2021. godine, Nikčević i Škurić (4) ističu da je razvijena Nacionalna strategija za integralno upravljanje obalnim područjem (NSIUOP) kako bi se promovisalo održivo korišćenje obalnih resursa, uključujući ribarstvo, pomorski saobraćaj i turizam. Strategija razvoja pomorske privrede 2020–2030 ima za cilj da pokrije sve ekonomske aktivnosti povezane sa morem, radi održivog pomorskog rasta. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe iz 2013. za kontrolu zagađenja i mjere bezbjednosti u pomorskom saobraćaju, Zakon o sprječavanju zagađivanja mora sa plovnih objekata iz 2011. za minimiziranje zagađenja sa brodova i Nacionalni plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora dio su pravnog okvira koji se direktno odnosi na dugoročnu zaštitu crnogorskog pomorskog saobraćaja.

Još jedan važan dokument koji mapira put Crne Gore ka održivom razvoju je Treći dvogodišnji ažurirani izvještaj Crne Gore (5) iz 2021. godine, koji su zajedno izradile Vlada Crne Gore i UNDP, a koji ponavlja posvećenost Crne Gore održivom razvoju i klimatskim akcijama, što je pokazano ratifikacijom Pariskog sporazuma (2017) i podnošenjem Nacionalno utvrđenih doprinosa



(NDC). U izvještaju se pominju ciljevi Crne Gore da dekarbonizuje saobraćaj i logistiku, poboljša zelenu infrastrukturu i energetske efikasan saobraćaj, te da implementira sisteme za praćenje, izvještavanje i verifikaciju (MRV). ESG propisi pomenuti u izvještaju su Nacionalni energetske i klimatske plan (NEKP, Nacrt), koji definiše ciljeve za obnovljivu energiju i smanjenje emisija za saobraćaj i logistiku, Revidirani nacionalno utvrđeni doprinos (NDC, 2021), koji cilja smanjenje emisija GHG za 35% do 2030. godine, i Nacionalni plan za adaptaciju (NAP) za otpornost na klimatske promjene. Izvještaj takođe prepoznaje ograničen broj ESG studija o logistici čiji su autori iz Crne Gore, iako univerziteti doprinose istraživanjima o održivosti u saobraćajnoj politici. Partnerstva između javnog i privatnog sektora podstiču programe obuke usmjerene na ESG, dok vladine i UNDP inicijative podržavaju edukaciju o klimatskim politikama, mada ne na sistematičan način.

U privatnom sektoru, institucije kao što su Američka privredna komora u Crnoj Gori i Addiko banka imaju sopstvene ESG inicijative.

Reference:

1. Ministry of Transport and Maritime Affairs of Montenegro. (2019). *Transport development strategy 2019–2035 with action plan 2019–2020*. Government of Montenegro. <https://www.gov.me/dokumenta/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534>
2. OECD (2024), Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Montenegro, Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ead1588e-en>.
3. European Commission. (2024). *Montenegro 2024 report* (Commission Staff Working Document SWD(2024) 694 final). https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/a41cf419-5473-4659-a3f3-af4bc8ed243b_en?filename=Montenegro%20Report%202024.pdf
4. Nikčević, J., & Škurić, M. (2021). A Contribution to the Sustainable Development of Maritime Transport in the Context of Blue Economy: The Case of Montenegro. *Sustainability*, 13(6), 3079. <https://doi.org/10.3390/su13063079>
5. Ministry of Ecology, Spatial Planning and Urbanism of Montenegro. (2021). *Third biennial update report of Montenegro to the United Nations*



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). United Nations Development Programme (UNDP). <https://www.undp.org>

6.

<https://www.addiko.com/static/uploads/Addiko-Bank-AG-Sustainability-Report-2023-EN-1.pdf>



3.5 Slovenija

Slovenački sektor saobraćaja i logistike prolazi kroz značajnu transformaciju integrišući ekološke, društvene i upravljačke (ESG) principe u svoje operative, regulatorne i strateške okvire. Kako se globalni pritisci za usvajanje održivih praksi pojačavaju, slovenački akteri usklađuju svoje napore kako bi promovisali zelenu logistiku, poboljšali ekološke performanse i unaprijedili društvene i upravljačke ishode. Ovaj članak ispituje kako nacionalni regulatorni okviri, inovativne političke inicijative i prakse specifične za industriju pokreću usvajanje ESG standarda u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike. Reforme koje iz toga proizlaze podstiču operativnu efikasnost i nude nove prilike za održiva ulaganja, istovremeno rješavajući infrastrukturne i ekološke izazove zemlje.

Ovo istraživanje se zasniva na sveobuhvatnom pregledu studija i analiza politika, od uticaja Direktive EU o nefinansijskom izvještavanju na društveno odgovorno poslovanje (CSR), do strategija zelene logistike i fiskalnih odgovora na krize poput COVID-19. Prikupljanjem empirijskih nalaza i studija slučaja, članak pruža dubinsku analizu jedinstvenog položaja Slovenije u Jugoistočnoj Evropi i njene posvećenosti ESG principima.

Slovenački sektor saobraćaja i logistike posluje u okviru snažnog regulatornog konteksta vođenog direktivama EU i nacionalnim političkim inicijativama. Direktiva EU o nefinansijskom izvještavanju (2014/95/EU) bila je ključni katalizator u povećanju transparentnosti i primoravanju preduzeća da usvoje sveobuhvatnije prakse društveno odgovornog poslovanja. Pridržavanje Slovenije ovih direktiva posebno je značajno, s obzirom na to da snaga njenog pravnog sistema značajno pojačava pozitivne efekte Direktive na transparentnost i performanse CSR-a, posebno u kombinaciji sa pristupom „poštuj ili objasni“ (Črnjar et al., 2020; Filipič & Škrinjar, 2022).

Evoluirajući pravni okvir u Sloveniji uključuje Direktivu o korporativnom izvještavanju o održivosti (CSRD) i različite nacionalne zakonske instrumente koji nalažu više standarde ekološkog i nefinansijskog izvještavanja. Ovi propisi zahtijevaju od preduzeća da objave detaljne informacije o svom uticaju na životnu sredinu, socijalnim politikama i praksama upravljanja, čime se osigurava da akteri imaju pristup pouzdanim podacima za donošenje odluka. Nedavna poboljšanja standarda izvještavanja dovela su do vidljivih unapređenja u kvalitetu objavljivanja podataka o održivosti među nefinansijskim firmama u Sloveniji, posebno u manjim preduzećima gdje je rigorozno izvještavanje ranije bilo manje uobičajeno (Bratkovič Kregar et al., 2019; Primec & Belak, 2020).

Pored toga, slovenački regulatori aktivno su podržali integraciju ESG razmatranja u širu nacionalnu ekonomsku strategiju. Inicijative usmjerene na podsticanje zelene ekonomije ojačane su kroz političke podsticaje, mjere



fiskalne podrške i javno-privatna partnerstva koja ciljaju održive prakse u sektorima saobraćaja i logistike. Ovaj model upravljanja na više nivoa olakšava efikasnu primjenu ESG principa u različitim industrijama.

Održivost životne sredine je kamen temeljac ESG transformacije u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike. Sektor se suočava sa brojnim izazovima, kao što su velika zavisnost od drumskog saobraćaja i nerazvijene intermodalne mreže. Međutim, akteri u industriji, posebno vodeće logističke kompanije poput Luke Kopar (Port Koper) i Pošte Slovenije (Post Slovenia), postigli su značajan napredak u transformaciji poslovnih praksi kroz zelene inicijative.

Jedna od primarnih inicijativa uključuje primjenu strategija zelene logistike. Istraživanja su pokazala da su manje firme i preduzeća koja su pod strogim nadzorom finansijskih analitičara doživjela značajna poboljšanja u performansama CSR-a zahvaljujući Direktivi EU o nefinansijskom izvještavanju. Ovo poboljšanje proizlazi iz unaprijeđenog objavljivanja ekoloških podataka i usvajanja inovativnih tehnologija i procesnih inovacija koje smanjuju potrošnju energije i proizvodnju otpada (Primec, 2021; Tušek et al., 2022).

Ključne prakse zelene logistike uključuju:

- Smanjenje otpada i energetska efikasnost: Strategije za smanjenje potrošnje energije, korišćenje alternativnih goriva i modernizaciju saobraćajne flote (Družić et al., 2021; Knezevic et al., 2024).
- Razvoj intermodalnog saobraćaja: Inicijative usmjerene na integraciju željezničkog, pomorskog i drumskog saobraćaja kroz zelene saobraćajne koridore (Mastilica et al., 2024; Zaucer et al., 2023).
- Ulaganje u održivu infrastrukturu: Napori za modernizaciju i proširenje saobraćajne infrastrukture radi podrške inicijativama zelene logistike (Abdić et al., 2023).

Ove inicijative su podržane mjerama javne politike koje promovišu održive logističke prakse. EU i nacionalni fondovi, zajedno sa podsticajnim šemama, ohrabruju logističke kompanije da pređu na zelenije poslovanje. Ove inicijative smanjuju sistemske rizike i poboljšavaju performanse održivosti sektora.

Pored ekoloških mjera, socijalna komponenta ESG-a je sastavni dio transformacije slovenačkog sektora saobraćaja i logistike. Socijalne inicijative imaju za cilj unapređenje sposobnosti radne snage, osiguranje bezbjednih uslova rada i doprinos širim društvenim koristima, kao što su poboljšano blagostanje zajednice i regionalni razvoj.



Razvoj radne snage je ključni prioritet. Preduzeća sa snažnim praksama održivosti imaju tendenciju da značajno ulažu u programe obuke, obrazovanja i razvoja zaposlenih. U Sloveniji, logističke kompanije su uključile socijalnu održivost u svoje operativne planove kroz:

- Obuku i obrazovanje zaposlenih: Sveobuhvatni programi obuke fokusiraju se na zdravlje i bezbjednost, tehničko usavršavanje i usvajanje novih zelenih tehnologija (Družić et al., 2021; Ferjan et al., 2023).
- Jednake mogućnosti zapošljavanja i raznolikost: Naglasak na osiguravanju jednakih mogućnosti i bezbjednog radnog okruženja, promovisanje nediskriminacije i rodne ravnopravnosti u upravljanju (Bavec & Bavec, 2016; Svetlik et al., 2017).
- Angažovanje u zajednici i socijalna podrška: Aktivna podrška lokalnim zajednicama kroz donacije, podrška blagostanju lokalnog stanovništva i razvoj održive infrastrukture (Klančnik, 2021; Trilar et al., 2020).

Ove inicijative poboljšavaju društvenu strukturu industrije. Politike usmjerene na zaposlene, zajedno sa angažovanjem u zajednici, grade kulturu održivosti koja se proteže izvan ekoloških performansi i uključuje blagostanje radne snage i društveni napredak. Integracija socijalne održivosti odražava prelazak na inkluzivniji, otporniji i na čovjeka usmjeren poslovni model.

Upravljački stub ESG-a osigurava da se održive prakse efikasno primjenjuju i kontinuirano poboljšavaju. U slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike, unapređenja u upravljanju pokreću se regulatornim reformama i usvajanjem naprednih digitalnih rješenja.

Slovenija je uspostavila čvrst temelj za korporativno upravljanje kroz regulatorne okvire koji nalažu sveobuhvatno ESG izvještavanje. Primjena Direktive EU o nefinansijskom izvještavanju i nacionalnih propisa poput CSRD-a naglašavaju transparentno izvještavanje i odgovornost (Bratkovič Kregar et al., 2019; Črnjar et al., 2020).

Poboljšanja u upravljanju su očigledna u usklađivanju agencijske teorije sa održivim ekonomskim paradigmatama. Usklađivanje interesa aktera sa dugoročnim ciljevima održivosti zahtijeva standardizaciju nefinansijskih informacija i inovativne modele kao što je Regulation Curve Model® (Aragonés-Jeremías et al., 2023; Baranova et al., 2018).

Pandemija COVID-19 naglasila je značaj fiskalnih politika u stabilizaciji ekonomija, posebno u malim otvorenim ekonomijama poput Slovenije. Fiskalne politike usmjerene na subvencije za plate, podršku prihodima i produžene mjere prinudnog odmora bile su ključne za ublažavanje udara na sektor saobraćaja i logistike tokom krize (Bekő et al., 2021; Sambt, 2021).



Pozitivni efekti prelivanja (spillover effects) ovih fiskalnih politika vidljivi su u smanjenim sistemskim rizicima i nižim troškovima kapitala među firmama koje su marljivo usvojile CSR izvještavanje kao odgovor na regulatorne naloge (Primec, 2021).

Digitalna transformacija javnih usluga pojavila se kao ključni pokretač poboljšanih ESG performansi. Usvajanje sistema e-uprave u Sloveniji pojednostavilo je administrativne procese i povećalo odgovornost i transparentnost u javnim nabavkama i regulatornom nadzoru (Bobek et al., 2015; Glušič et al., 2018).

Digitalizacija olakšava precizno mjerenje i izvještavanje o ESG-u, osnažujući aktere pravovremenim informacijama. Napredne digitalne platforme podržale su usvajanje praksi zelenih nabavki, koordinaciju javno-privatnih partnerstava i podsticanje finansijskih institucija da razvijaju proizvode zelenog finansiranja prilagođene održivim logističkim investicijama (Glušič et al., 2017; Pucihar et al., 2021).

Zaključno, regulatorni pejzaž Slovenije, oblikovan direktivama EU i nacionalnim politikama, ključan je za pokretanje usvajanja ESG standarda u sektoru saobraćaja i logistike. Naglasak na povećanoj transparentnosti i praksama CSR-a, podržan snažnim pravnim sistemom, osigurava veću odgovornost i izvještavanje o održivosti među firmama.

Ekološke inicijative, posebno strategije zelene logistike, ključne su za ublažavanje negativnih uticaja slovenačkog saobraćajnog sektora. Fokusiranjem na smanjenje otpada, energetske efikasnosti, razvoj intermodalnog saobraćaja i održivu infrastrukturu, Slovenija napreduje ka ekološki održivijem i otpornijem logističkom ekosistemu.

Socijalna dimenzija ESG-a igra vitalnu ulogu u slovenačkom saobraćajnom sektoru unapređenjem sposobnosti radne snage, osiguravanjem bezbjednih uslova rada i promovisanjem angažovanja u zajednici. Ove inicijative podstiču inkluzivniji i na čovjeka usmjeren poslovni model koji doprinosi društvenom blagostanju i dugoročnoj održivosti.

Snažne upravljačke strukture, podržane ciljanim fiskalnim politikama i digitalnom transformacijom, neophodne su za efikasnu primjenu i kontinuirano poboljšanje ESG praksi u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike. Promovisanjem transparentnosti, odgovornosti i donošenja odluka zasnovanog na podacima, ovi elementi osiguravaju da je sektor dobro opremljen da se suoči sa izazovima održivosti, ostajući pritom konkurentan i otporan.



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS



4. Identifikacija i mapiranje aktera

4.1 Bosna i Hercegovina

1. Vladine i regulatorne institucije u Bosni i Hercegovini

- Ministry of Communications and Transport of Bosnia and Herzegovina (Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine): Nadležno je za razvoj i koordinaciju politika na državnom nivou u oblasti saobraćaja, telekomunikacija i poštanskih usluga. Nadgleda usklađivanje propisa sa standardima EU, planiranje infrastrukture i međunarodnu saradnju u ovim sektorima. Ministarstvo takođe osigurava bezbjednost u saobraćaju, tehničke standarde i održivi razvoj u svim vidovima saobraćaja.
- Ministry of Transport and Communications on the entity levels (Ministarstvo saobraćaja i veza na entitetskom nivou): Nadležno je za razvoj i sprovođenje saobraćajnih i komunikacionih politika na nivou entiteta. To uključuje infrastrukturu drumskog, željezničkog, vazdušnog i vodenog saobraćaja, bezbjednost saobraćaja i regulatorni nadzor. Ministarstvo takođe koordiniše aktivnosti sa državnim institucijama i međunarodnim partnerima kako bi podržalo održivu mobilnost i poboljšalo saobraćajne usluge.
- Ministry of Transport and Communications on the Cantonal levels (Ministarstvo saobraćaja i veza na kantonalnom nivou): Nadležno je za razvoj i sprovođenje Programa bezbjednosti saobraćaja u regionu. Takođe vrši mjerenja intenziteta saobraćaja na javnim putevima i nadgleda izgradnju i održavanje putne infrastrukture, dok reguliše standarde u saobraćaju, telekomunikacijama i javnoj bezbjednosti unutar kantona. Njegova uloga uključuje planiranje, razvoj i održavanje puteva i sistema javnog prevoza, osiguravanje bezbjednosti na putevima i sprovođenje saobraćajnih politika u skladu sa potrebama kantona.
- The Chamber of Commerce of the Federation of Bosnia and Herzegovina (Privredna komora Federacije Bosne i Hercegovine): Je organizacija koja zastupa interese preduzeća i industrija unutar Federacije. Njena uloga uključuje podršku ekonomskom razvoju, promociju trgovine i investicija, pružanje poslovnih usluga i zalaganje za povoljne politike i propise za poslovnu zajednicu.
- The Foreign Trade Chamber of Bosnia and Herzegovina (Vanjskotrgovinska komora Bosne i Hercegovine): Zastupa preduzeća koja se bave spoljnom trgovinom, promoviše međunarodnu trgovinu, olakšava izvoz i uvoz i zalaže se za politike koje jačaju globalnu ekonomsku integraciju Bosne i Hercegovine. Pored toga, komora aktivno promoviše primjenu ESG standarda, podižući svijest među preduzećima,



podržavajući usvajanje ESG-a i ohrabrujući kompanije da integrišu ove prakse kako bi podstakle dugoročni rast i globalnu konkurentnost.

- Employment Service of the Central Bosnia Canton– Bureau Kiseljak (Služba za zapošljavanje Srednjobosanskog kantona – Biro Kiseljak): Je javna ustanova osnovana radi pružanja usluga zapošljavanja i podrške tržištu rada u Srednjobosanskom kantonu. Njena uloga uključuje posredovanje u zapošljavanju, pružanje informacija o mogućnostima za zaposlenje, sprovođenje programa profesionalne orijentacije i prekvalifikacije za nezaposlena lica, izdavanje radnih dozvola stranim državljanima i saradnju sa obrazovnim institucijama radi usklađivanja programa obuke sa potrebama poslodavaca.

2. Preduzeća (javni sektor) u Bosni i Hercegovini

- Public Company Railways of the Federation of Bosnia and Herzegovina Ltd. Sarajevo (Javno preduzeće Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Sarajevo): Je državno preduzeće odgovorno za domaći, međuentitetski i međunarodni putnički i teretni saobraćaj, uključujući kombinovani prevoz. Njegova uloga obuhvata održavanje, rekonstrukciju i modernizaciju željezničke infrastrukture, voznih sredstava (uključujući lokomotive) i druge neophodne opreme kako bi se osigurala bezbjednost i efikasnost željezničkog saobraćaja i usluga prevoza.
- JP BH POŠTA d.o.o. Sarajevo: Nudi paketske usluge, koje uključuju prijem, prenos i dostavu paketa adresiranih na određenog primaoca u Bosni i Hercegovini i inostranstvu. Preduzeće pruža različite vrste paketa, uključujući obične i pakete sa označenom vrijednošću, sa specijalizovanim uslugama kao što su BH POSTEXPRESS za brzu i sigurnu domaću dostavu i EMS za međunarodnu dostavu.

3. Preduzeća (privatni sektor) u Bosni i Hercegovini

- Englmayer BH d.o.o. Sarajevo: Je preduzeće specijalizovano za međunarodnu špediciju, logistiku i saobraćajne usluge, nudeći prilagođena logistička rješenja. Kao nezavisno, porodično preduzeće sa više od 160 godina iskustva, posluje sa snažnim fokusom na održivost, kvalitet i zadovoljstvo klijenata, istovremeno njegujući kulturu poštovanja prema klijentima, partnerima i zaposlenima.
- General Logistic Sarajevo: Je logistička kompanija koja pruža niz usluga, uključujući drumski, željeznički, pomorski i vazdušni saobraćaj. Sa stručnošću u logističkim zahtjevima i tržišnim trendovima, kompanija nudi opšte i carinsko skladištenje, sigurna rješenja za skladištenje i profesionalne carinske procedure za uvoz i izvoz. Razvila je domaću



mrežu dostave sa uslugom ekspresne isporuke u roku od 24 sata širom Bosne i Hercegovine kako bi zadovoljila zahtjeve tržišta.

- **ALMY TRANSPORT d.o.o.:** Više od dvadeset godina povezuje Bosnu i Hercegovinu sa evropskim zemljama putem drumskog teretnog saobraćaja. Sa stečenim iskustvom i kontinuiranim širenjem voznog parka, Almy Transport nudi brzu, ekonomičnu i sigurnu isporuku robe na različite evropske destinacije, obavljajući prevoz djelimičnih i kompletnih utovara, paletizovanog ili nestandardnog tereta, kao i opasnih materija (ADR), osiguravajući pouzdane i pravovremene isporuke zahvaljujući vještima dispečerima i modernoj opremi.
- **Transkop d.o.o.:** Je privatno preduzeće osnovano 1991. godine, specijalizovano za domaći i međunarodni teretni saobraćaj, skladištenje i lokalnu distribuciju. Sa voznim parkom od 40 vozila, uključujući 16 kamiona, 2 solo kamiona, 18 prikolica i 4 dostavna vozila, Transkop nudi sveobuhvatna saobraćajna rješenja ka i iz zemalja EU, uz 6.000 m² parking prostora i 1.000 m² skladišnog prostora, uključujući i carinsko skladište od 400 m². Preduzeće takođe pruža carinske usluge, pomažući pri uvoznim/izvoznim procedurama i nudeći prilagođena logistička rješenja za pakovanje, skladištenje, osiguranje i špediciju.
- **Mozzart d.o.o. – Sektor logistike:** Dio je najvećeg priređivača igara na sreću u Jugoistočnoj Evropi. Poslovna politika kompanije zasniva se na modernim principima, stalnom unapređenju usluga i inovacijama, smatrajući jedinstvenost ključnim imperativom.
- **Cargo-partner d.o.o. Sarajevo:** Nudi širok spektar usluga međunarodnog teretnog saobraćaja, logistike, carinskog posredovanja, špedicije i skladištenja u različitim industrijama. Sa globalnom mrežom partnera, kompanija pruža rješenja za drumski, vazdušni, pomorski i željeznički saobraćaj, uključujući specijalizovane usluge za opasne materije, pošiljke sa kontrolisanom temperaturom, vangabaritni teret i prevoz kućnih ljubimaca. Pored toga, njena platforma za upravljanje lancem snabdijevanja (SPOT) osigurava potpunu transparentnost i praćenje pošiljki u realnom vremenu.
- **Interšped Logistics Sarajevo:** Pruža usluge međunarodne špedicije, carinskog posredovanja, skladištenja i distribucije. Kompanija je specijalizovana za drumski, vazdušni, pomorski i željeznički saobraćaj, osiguravajući efikasna i pouzdana logistička rješenja za preduzeća. Sa snažnim fokusom na carinske procedure, skladištenje i optimizaciju lanca snabdijevanja, Interšped Logistics Sarajevo podržava neometane trgovinske operacije unutar Bosne i Hercegovine i na međunarodnom nivou.
- **Milšped BiH (Sarajevo, BiH):** Pruža usluge carinskog posredovanja i međunarodnog transporta kompletnih i djelimičnih utovara. Milšped BiH



takođe ima na raspolaganju „cross-dock“ skladište. Poslovnica u Sarajevu već devet godina sa velikim uspjehom posluje na teritoriji Bosne i Hercegovine.

- **Samer & Co. Shipping d.o.o. Sarajevo:** Nudi prilagođena saobraćajna rješenja, specijalizujući se za logistiku farmaceutskih i kozmetičkih proizvoda sa temperaturno kontrolisanim lancima snabdijevanja, što je podržano sertifikatom Dobre distributivne prakse (GDP). Kompanija pruža pomorski, vazdušni, željeznički i drumski prevoz, dostavu od vrata do vrata, rukovanje projektnim teretom, skladištenje robe u hladnjačama, carinsko posredovanje, unakrsnu trgovinu, osiguranje i inspekciju tereta.
- **BRANEX d.o.o. Busovača:** Je preduzeće koje se bavi uslugama prevoza i logistike, pružajući pouzdana i efikasna rješenja za teretni saobraćaj. Sa fokusom na kvalitet i profesionalnost, kompanija nudi domaći i međunarodni prevoz, osiguravajući sigurnu i pravovremenu isporuku robe.
- **F&Ž Runkle Busovača:** Je preduzeće specijalizovano za usluge transporta i logistike. Pruža pouzdan prevoz tereta, osiguravajući sigurnu i efikasnu isporuku robe kako na domaćem, tako i na međunarodnom tržištu.
- **Boreas d.o.o.:** Član Stanić grupacije, vodeći je distributer svjetski poznatih brendova bezalkoholnih i alkoholnih pića, kao i duvanskih proizvoda u Bosni i Hercegovini. Kompanija posluje kroz sedam distributivnih centara, održava vozni park od preko 350 komercijalnih vozila i zapošljava više od 500 radnika. Sa skladišnim prostorom većim od 19.000 kvadratnih metara, Boreas opslužuje preko 8.000 partnera.
- **Duno Lit d.o.o.:** Sa sjedištem u Kiseljaku, osnovano je 1987. godine i specijalizovano je za obradu prirodnog kamena, uključujući mermer i granit. Njihovi proizvodi su dostupni širom Bosne i Hercegovine i na međunarodnim tržištima poput Hrvatske, Srbije, Crne Gore, Slovenije, Austrije, Njemačke i Sjedinjenih Američkih Država.
- **Sarajevski kiseljak:** Vodeći je proizvođač prirodne mineralne vode i osvježavajućih napitaka u Bosni i Hercegovini. U pogledu logistike, kompanija koristi efikasnu distributivnu mrežu kako bi osigurala pravovremenu isporuku svojih proizvoda, istovremeno optimizujući transport radi smanjenja ekološkog otiska.
- **Bučan Transport d.o.o. Sarajevo:** Je preduzeće specijalizovano za usluge transporta, logistike i špedicije.
- **Čadoprevoz:** Je transportna kompanija sa sjedištem u Tuzli, sa preko 20 godina iskustva u međunarodnom i domaćem saobraćaju. Kompanija posjeduje vozni park od 50 vozila, uključujući 30 MEGA prikolica i 20 standardnih prikolica, opslužujući različite evropske zemlje uz poštovanje



EURO-6 standarda emisija i pružajući GPS praćenje i CMR osiguranje za sva vozila.

- Dumi-šped d.o.o. Livno: Kompanija pruža usluge carinjenja i domaćeg i međunarodnog drumskog prevoza.
- Euro-Express d.o.o.: Je domaća kompanija osnovana 2007. godine, specijalizovana za poštanske i kurirske usluge. Njihove osnovne djelatnosti uključuju domaći i međunarodni transport, kao i carinsko posredovanje. Kompanija se fokusira na pružanje efikasnih logističkih rješenja, osiguravajući usklađenost sa carinskim propisima, optimizaciju transportnih mreža i pouzdane usluge za lokalne i globalne logističke potrebe.

4. Obrazovne institucije i institucije za obuku u Bosni i Hercegovini

- University College “CEPS-Center for Business Studies” Kiseljak (Visoka škola “CEPS-Centar za poslovne studije” Kiseljak): Studijski program Saobraćaj nudi smjerove iz logistike, špedicije, saobraćajnog inženjerstva i održivosti, sa istraživanjima usmjerenim na ESG prakse u industriji saobraćaja i logistike. Igra ključnu ulogu u obrazovanju naredne generacije stručnjaka za integraciju održivosti u saobraćajne sisteme.
- Faculty of Traffic and Communication, University of Sarajevo (Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Sarajevu): Nudi studijske programe iz oblasti saobraćaja, logistike i komunikacionih sistema, usklađene sa potrebama razmjene robe i informacija. Fakultet značajno doprinosi ekonomskom razvoju Bosne i Hercegovine kroz obrazovanje i istraživanje u upravljanju sistemima i tehnološkom napretku u saobraćaju i komunikacijama.
- Faculty of Transport and Logistics, University of Mostar (Fakultet prometa i logistike, Sveučilište u Mostaru): Nudi studijske programe usmjerene na saobraćaj, logistiku i upravljanje lancem snabdijevanja, pripremajući studente za uloge u dinamičnoj oblasti mobilnosti i protoka robe. Fakultet kombinuje tehnička i organizaciona znanja kako bi podržao održivi razvoj, efikasnost infrastrukture i integraciju sa savremenim evropskim saobraćajnim sistemima. Kroz obrazovanje, istraživanje i saradnju sa poslovnim sektorom, igra ključnu ulogu u unapređenju stručnih praksi i regionalnom ekonomskom rastu.
- College “Logos center” Mostar (Visoka škola “Logos centar” Mostar): Studijski program Saobraćaj nudi smjerove iz logistike, špedicije i saobraćajnog inženjerstva. Pruža najbolju uslugu svojim studentima, dajući prioritet njihovim potrebama kako bi stvorila podsticajno okruženje za učenje.
- The Ministry of Education, Science, Culture, and Sport of the Zenica-Doboj Canton (Ministarstvo za obrazovanje, nauku, kulturu i sport



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Zeničko-dobojskog kantona): Preko Pedagoškog zavoda, odgovorno je za organizovanje i nadzor programa saobraćajnog vaspitanja i obrazovanja unutar kantona. To uključuje razvoj nastavnih planova i programa, promovisanje svijesti o bezbjednosti na putevima i osiguravanje efikasne primjene inicijativa saobraćajnog obrazovanja u školama i drugim institucijama.

Ovi akteri su aktivno doprinijeli popunjavanjem anketa o integraciji ESG principa u sektoru saobraćaja i logistike Bosne i Hercegovine, podstičući tako održiviju i odgovorniju industriju.



4.2 Hrvatska

U hrvatskom sektoru saobraćaja i logistike, primjena ESG praksi uključuje raznolik spektar aktera, od kojih svaki igra ključnu ulogu u unapređenju održivosti i etičkih standarda. Ključni akteri uključuju:

1. Vladine i regulatorne institucije

- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI): Nadgleda nacionalne saobraćajne politike i razvoj infrastrukture, baveći se izazovima kao što su planiranje sektora i razvoj projekata.
- Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja: Reguliše ekološke standarde i radi na osiguravanju da se sektor saobraćaja i logistike pridržava zakona o zaštiti životne sredine, sa fokusom na kvalitet vazduha, emisije i potrošnju energije.
- Ministarstvo financija: Upravlja finansiranjem i mehanizmima finansijskog nadzora za saobraćajne projekte, osiguravajući usklađenost sa ESG ciljevima.
- Hrvatska agencija za okoliš i prirodu (HAOP): Pruža nadzor nad zaštitom životne sredine, osiguravajući usklađenost sa ekološkim propisima i promovišući usvajanje održivih praksi u sektoru saobraćaja i logistike.
- Hrvatska gospodarska komora (HGK): Kao ključni akter u oblikovanju ekonomskih politika i propisa, HGK često sarađuje sa saobraćajnim i logističkim preduzećima kako bi im pomogla da integrišu ESG prakse u svoje poslovne modele.

2. Preduzeća (privatni sektor)

- Saobraćajna i logistička preduzeća:
 - AD Plastik – Glavni dobavljač za automobilski sektor, angažovan u naporima za održivost, koji smatra društveno odgovorno poslovanje dijelom poslovnog modela i jednom od najvažnijih komponenti razvojne politike preduzeća.
 - Hrvatske ceste – Upravlja putnom infrastrukturom u Hrvatskoj i sprovode inicijative za održivi saobraćaj, od 2024. godine aktivno rade na razvoju ESG strategije održivosti hrvatskih autoputeva.
 - DPD Croatia – Kurirska i logistička kompanija koja radi na ciljevima održivosti, teži da dostavu na globalnom i lokalnom nivou učini ugljenično neutralnom i prva je globalna dostavna kompanija čije je ciljeve za smanjenje CO2 odobrila inicijativa Naučno zasnovani ciljevi (SBTi).
 - Croatia Airlines – Nacionalna avio-kompanija, koja se sve više fokusira na smanjenje svog ugljeničnog otiska i učešće u projektima održivosti, kao i na aktivnu obuku svog osoblja.



- Hrvatska pošta, u skladu sa Korporativnom strategijom Pošta2025, intenzivno radi na zelenoj transformaciji i smanjenju štetnih emisija i negativnog uticaja na životnu sredinu, te nastavlja da doprinosi zajednici, radnicima i korisnicima kroz društveno odgovorno poslovanje i održivi razvoj. U svom radu koriste električna vozila i podstiču alternativne metode dostave, optimizuju rute i recikliraju što je više moguće. Hrvatska pošta takođe učestvuje u međunarodnim inicijativama za zaštitu životne sredine, kao što su The Climate Pledge i SMMS program Međunarodne poštanske korporacije (IPC). Dostavna vozila Hrvatske pošte godišnje pređu više od 52 miliona kilometara, od čega su skoro 5 miliona „zeleni kilometri“. Zeleni kilometri se prelaze električnim vozilima, biciklima i dostavom u pješačkim zonama. Učestvuje i u SMMS programu Međunarodne poštanske korporacije (IPC), koji ima za cilj smanjenje emisije ugljen-dioksida za 50% u odnosu na nivo iz 2019. godine i posjedovanje voznog parka sa najmanje 50% vozila na alternativna goriva, od čega 25% električnih, do 2030. godine. Vjeruju da ovim ciljevima smanjenja i konačnog eliminisanja štetnih uticaja na životnu sredinu, zajedno sa paketomatima kao zelenim kanalom dostave Hrvatske pošte, mogu pomoći u očuvanju naše planete kao kvalitetnog mjesta za život budućih generacija.
- Start-up preduzeća usmjerena na zelenu logistiku i održivost:
 - Ecofleet – Pruža upravljanje voznim parkom i rješenja za održivi saobraćaj.
 - DHL Croatia – Dio globalnog logističkog giganta, DHL je aktivno uključen u smanjenje emisija ugljen-dioksida i integraciju održivih rješenja.

3. Obrazovne institucije i institucije za obuku

- Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti: Nudi programe iz logistike, saobraćajnog inženjerstva i održivosti, sa istraživanjima usmjerenim na ESG prakse u industriji saobraćaja i logistike. Igra ključnu ulogu u obrazovanju naredne generacije stručnjaka za integraciju održivosti u saobraćajne sisteme.
- RIT Croatia (ranije poznat kao Hrvatska podružnica Rochester Institute of Technology): Pruža programe iz poslovanja i održivosti, uključujući logistiku i upravljanje saobraćajem, sa naglaskom na ESG integraciji u poslovne prakse.
- Sveučilište u Zadru, Pomorski odjel: Fokusira se na održivo upravljanje pomorskim saobraćajem, nudeći programe koji obučavaju stručnjake za ekološki prihvatljive prakse u pomorstvu i logistici.



- Hrvatska udruga poslodavaca (HUP): Pruža obuku i smjernice za preduzeća o usvajanju održivih praksi i usklađivanju sa ESG standardima, posebno u sektoru logistike.
- Hrvatski institut za održivi razvoj (CISD): Fokusira se na promovisanje održivih praksi u različitim sektorima, uključujući saobraćaj, i pružanje programa obuke o temama vezanim za ESG.

Ovi akteri zajedno pokreću integraciju ESG principa u hrvatskom sektoru saobraćaja i logistike, podstičući održiviju i odgovorniju industriju.



4.3 Kosovo

Mapa aktera u implementaciji ESG standarda u sektoru saobraćaja i logistike na Kosovu pokazuje značajnu uključenost vladinih institucija, međunarodnih organizacija, privatnih preduzeća i obrazovnog sektora. Projekti kao što su gradski saobraćaj i modernizacija željezničke infrastrukture važni su primjeri. Ključne inicijative uključuju smanjenje emisija ugljen-dioksida, povećanje upotrebe električnih vozila i razvoj održivih tehnologija. Međutim, izazovi leže u osiguravanju usklađenosti sa međunarodnim standardima i podizanju svijesti o ESG-u.

1. Vladine i regulatorne institucije

- Ministarstvo za infrastrukturu (MI):
 - Uloga: Osmišljava i sprovodi saobraćajne politike u skladu sa standardima održivosti.
 - Inicijativa: Razvilo je „Strategiju multimodalnog saobraćaja 2023-2030“, koja ima za cilj stvaranje integrisanog, održivog i zelenog saobraćajnog sistema.
 - Uticaj: Visok; postavlja strateški pravac za razvoj saobraćajne infrastrukture u zemlji.
- Opština Priština:
 - Uloga: Upravljanje gradskim saobraćajem i promocija održivih inicijativa.
 - Inicijativa: U saradnji sa UNDP-om, sprovela je kampanju „Dajte odmor svom automobilu (i novčaniku)“ kako bi podstakla korišćenje alternativnih prevoznih sredstava.
 - Uticaj: Visok na lokalnom nivou; promoviše održive prakse u gradskom saobraćaju.

2. Javno i privatno preduzeće:

- Trainkos: Željeznički saobraćajni operater na Kosovu.
 - Korisnik je ulaganja u modernizaciju željezničke infrastrukture. Poboljšava regionalne veze i promoviše održivi saobraćaj.
- Gradski saobraćaj: Operater javnog gradskog prevoza u Prištini.
 - Modernizacija voznog parka sa 51 novim autobusom radi smanjenja emisija. Na lokalnom nivou doprinosi smanjenju zagađenja i poboljšanju usluga.

3. Međunarodne organizacije i donatori:

- Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD): Finansijer projekata održive infrastrukture.



- Finansirala je projekte poput „Gradski saobraćaj u Prištini II“. Podržava razvoj održive infrastrukture.
- Program Ujedinjenih nacija za razvoj (UNDP): Promoviše održivi razvoj i ekološke inicijative.
 - Kampanja za korišćenje javnog prevoza i održivih alternativa. Podiže svijest i promoviše održive prakse.

4. Obrazovne institucije i institucije za obuku:

- Akademija Tempulli: Pruža obrazovne i istraživačke programe u oblasti saobraćajnog inženjerstva.
 - Pruža stručnu obuku u oblasti saobraćaja i logistike. Kursevi i obuke koji se fokusiraju na održive saobraćajne tehnologije. Priprema stručnjake sa fokusom na održive prakse.
- Univerzitet u Prištini - Mašinski fakultet: Pruža obrazovne i istraživačke programe u oblasti saobraćajnog inženjerstva.
 - Kursevi i obuke koji se fokusiraju na održive saobraćajne tehnologije. Priprema stručnjake sa fokusom na održive prakse.

5. Strukovna udruženja i organizacije:

- AMRKS: Zastupa interese preduzeća u drumskom saobraćaju.
 - Razvija obuke za vozače o održivim praksama. Utiče na politike i uključuje ključne aktere.
- Asocijacija za promociju obnovljive energije i energetske efikasnosti na Kosovu (APEEREK): Podržava korišćenje obnovljive energije u saobraćaju.
 - Projekti za promovisanje stanica za punjenje električnih vozila. Fokusira se na obnovljivu energiju.

6. Javno preduzeće:

- Pošta Kosova: Pruža logističke i saobraćajne usluge.
 - Modernizacija voznog parka sa električnim vozilima za distribuciju. Glavni logistički operater u zemlji.



4.4 Crna Gora

Crna Gora: Mapiranje ESG aktera u sektoru saobraćaja i logistike

Ekološka, društvena i upravljačka (ESG) razmatranja postaju sve važnija u crnogorskom sektoru saobraćaja i logistike. Iako je zemlja u ranoj fazi ESG integracije, i javni i privatni akteri počinju da se usklađuju sa međunarodnim ciljevima održivosti. Ovaj izvještaj identifikuje ključne aktere, kategoriše ih prema njihovoj ulozi i nivou usvajanja ESG standarda, i opisuje trenutne inicijative koje odražavaju postepeni prelazak Crne Gore ka održivim praksama.

Vladini i regulatorni akteri

Vlada Crne Gore igra centralnu ulogu u oblikovanju politika vezanih za ESG, posebno kroz Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma. U partnerstvu sa Programom Ujedinjenih nacija za razvoj (UNDP), ministarstvo je bilo uključeno u inicijative usmjerene na niskokarbonski razvoj i održivu mobilnost, uključujući proširenje infrastrukture za električna vozila i promociju nemotorizovanog saobraćaja (UNDP Montenegro, 2023).

Ministarstvo kapitalnih investicija odgovorno je za saobraćajnu politiku i infrastrukturu. Podržalo je napore za modernizaciju sistema javnog prevoza i podsticanje usvajanja električnih vozila, iako formalna nacionalna ESG strategija za saobraćaj još nije primijenjena (Vlada Crne Gore, 2022).

Agencija za zaštitu životne sredine nadgleda usklađenost sa nacionalnim zakonima o zaštiti životne sredine i prati uticaj saobraćaja i logistike na životnu sredinu. U međuvremenu, crnogorski Eko-fond nudi subvencije i podsticaje za rješenja zelene mobilnosti, kao što su bespovratna sredstva za kupovinu električnih i hibridnih vozila (Eko-fond Crne Gore, 2022).

Akteri iz privatnog sektora

Privatne kompanije u Crnoj Gori su u različitim fazama ESG integracije. Milšped Montenegro, logistička i špediterska kompanija, izrazila je interesovanje za usklađivanje svog poslovanja sa ciljevima održivosti, ali još uvijek nije objavila detaljne ESG izvještaje. Nelt Grupa, aktivna u logistici i distribuciji, uključila je ESG principe u svoju regionalnu strategiju, uključujući energetske efikasno skladištenje i inicijative za dobrobit zaposlenih (Nelt Group, 2022).

Montecargo, državni željeznički operater za prevoz tereta, sprovodi napore na modernizaciji voznog parka. Iako kompanija nije eksplicitno usmjerena na ESG okvire, njena modernizacija se indirektno poklapa sa nacionalnim ciljevima održivosti (Ministarstvo kapitalnih investicija, 2023). Sve u svemu, iako privatni sektor pokazuje rastuću svijest o ESG-u, formalno usvajanje globalnih standarda kao što su Global Reporting Initiative (GRI) ili Science-Based Targets initiative (SBTi) ostaje ograničeno.



Industrijska udruženja i krovne organizacije

Privredna komora Crne Gore igra ključnu ulogu u zastupanju interesa preduzeća iz svih sektora. Bila je domaćin foruma i dijaloga o održivosti, podstičući kompanije da se usklade sa ESG mjerilima Evropske unije. Međutim, specifično učešće sektorski fokusiranih udruženja, kao što su ona koja predstavljaju logističke ili saobraćajne operatore, nije dobro dokumentovano i čini se da je ograničeno na učešće u širim poslovnim inicijativama (Privredna komora Crne Gore, 2023).

Obrazovne institucije i institucije za obuku

Obrazovanje i stručna obuka u oblasti ESG-a uglavnom se sprovode kroz regionalne saradnje i nacionalne centre za obuku. Centar za stručno obrazovanje (CSO) počeo je da integriše teme održivosti u programe stručnog osposobljavanja, posebno one povezane sa saobraćajem i logistikom. Pored toga, Mašinski fakultet Univerziteta Crne Gore uključuje sadržaje o održivoj mobilnosti i uticaju na životnu sredinu u svoje inženjerske nastavne planove, iako ESG ostaje periferna tema u visokom obrazovanju.

ESG inicijative i usklađivanje sa standardima

Značajan regionalni događaj je ESG Adria Summit, koji se godišnje održava u Porto Montenegro. Ovaj samit okuplja poslovne lidere, kreatore politika i aktere civilnog društva kako bi razgovarali o ESG trendovima i izazovima u Jugoistočnoj Evropi, uključujući i one vezane za saobraćaj i logistiku (ESG Adria, 2023).

Na nacionalnom nivou, usvajanje ESG standarda u Crnoj Gori u velikoj mjeri je vođeno njenim težnjama da se pridruži Evropskoj uniji. Shodno tome, zemlja usklađuje svoje politike sa Evropskim zelenim dogovorom i Ciljevima održivog razvoja UN-a (COR). Međutim, implementacija na nivou preduzeća je još uvijek u povoju. Kompanije rijetko objavljuju ESG izvještaje ili se obavezuju na priznate standarde poput GRI ili SBTi, iako svijest raste zahvaljujući regionalnoj saradnji i programima finansiranim od strane donatora.

ESG pejzaž Crne Gore u sektoru saobraćaja i logistike je u fazi formiranja. Javni sektor pokazuje sve veću posvećenost zelenom saobraćaju i ekološkoj regulativi, dok privatni sektor počinje da istražuje ESG integraciju. Obrazovne institucije učestvuju kroz regionalne projekte i polako uključuju relevantne sadržaje u programe obuke. Napredak zemlje u velikoj mjeri je oblikovan njenim ciljevima pristupanja EU, koji djeluju kao katalizator za postepeno usvajanje ESG standarda u svim sektorima. U budućnosti, uspjeh Crne Gore u oblasti ESG-a zavisice od kontinuirane međusektorske saradnje, povećanog angažovanja privatnog sektora i razvoja strukturiranih okvira za ESG izvještavanje i usklađenost.



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Reference

Chamber of Economy of Montenegro. (2023). *About us*. <https://komora.me/>

Eco Fund Montenegro. (2022). *Annual report 2022*. <https://www.ekofond.me/>

ESG Adria. (2023). *ESG Adria Summit – Porto Montenegro*. <https://esgadria.com/>

Government of Montenegro. (2022). *National Strategy for Sustainable Development*. <https://www.gov.me/>

Milšped Group. (2022). *Sustainability report (regional)*. <https://www.milsped.com/>

Ministry of Capital Investments. (2023). *Transport sector overview*. <https://www.gov.me/en/mki>

Nelt Group. (2022). *Corporate sustainability statement*. <https://www.nelt.com/>

SEE-GL. (2023). *Green Logistics in Southeast Europe – Erasmus+ Project*. <https://see-gl.net/>

UNDP Montenegro. (2023). *Low carbon transport initiatives*. <https://www.undp.org/montenegro>



4.5 Slovenija

Ovaj odjeljak identifikuje i mapira ključne aktere uključene u ekološke, društvene i upravljačke (ESG) prakse u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike. Mapiranje aktera je ključno za razumijevanje složene mreže uticaja i odgovornosti koje pokreću usvajanje ESG standarda, omogućavajući ciljne strategije i zajedničke napore.

Identifikacija aktera u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike uključuje njihovu kategorizaciju na osnovu uticaja, angažovanja i doprinosa implementaciji ESG-a. Ključni akteri uključuju vladine i regulatorne institucije, preduzeća iz privatnog sektora, industrijska udruženja, obrazovne i istraživačke institucije, nevladine organizacije (NVO) i međunarodne subjekte (Freeman, 1984).

4.5.1 Vladine i regulatorne institucije

Vladine i regulatorne institucije igraju ključnu ulogu u postavljanju okvira za ESG standarde kroz politike, propise i mehanizme sprovođenja. Ključni akteri u Sloveniji uključuju:

Ministarstvo za infrastrukturu: Odgovorno za razvoj i sprovođenje saobraćajnih politika, razvoj infrastrukture i promovisanje održive mobilnosti (Ministarstvo za infrastrukturu, 2025).

Ministarstvo za okolje in prostor: Nadgleda propise o zaštiti životne sredine, upravljanje otpadom i kontrolu zagađenja, osiguravajući usklađenost sa direktivama EU o životnoj sredini (Ministarstvo za okolje in prostor, 2025).

Agencija za energiju: Postavlja politike za energetske efikasnost i obnovljive izvore energije, utičući na usvajanje alternativnih goriva i zelenih tehnologija u saobraćaju (Agencija za energiju, b.d.).

4.5.2 Preduzeća iz privatnog sektora

Preduzeća iz privatnog sektora direktno su uključena u primjenu ESG praksi u svom poslovanju. Ključni akteri uključuju:

Pružaoци logističkih usluga: Kompanije kao što su Luka Kopar (Port Koper) i Intereuropa ključne su u usvajanju praksi zelene logistike, održivog upravljanja lancem snabdijevanja i inovativnih saobraćajnih rješenja (Luka Kopar, 2025; Intereuropa, 2017).

Saobraćajna preduzeća: Preduzeća za prevoz putnika i tereta utiču na usvajanje ESG standarda kroz modernizaciju voznog parka, optimizaciju ruta i ulaganja u alternativna goriva (Slovenske železnice, 2025).



Trgovinska i proizvodna preduzeća: Kompanije sa obimnim lancima snabdijevanja sve se više fokusiraju na održive nabavke i logističke prakse kako bi smanjile svoj ekološki otisak (Gorenje, 2014).

4.5.3 Industrijska udruženja

Industrijska udruženja olakšavaju razmjenu znanja, promovišu najbolje prakse i zastupaju interese svojih članova u sektoru saobraćaja i logistike. Ključni akteri uključuju:

Gospodarska zbornica Slovenije (GZS): Promoviše održive poslovne prakse i pruža resurse kompanijama za integraciju ESG principa (GZS, 2025).

Združenje za promet (pri GZS): Zastupa interese logističkih kompanija i promoviše efikasnost, inovacije i održivost u sektoru (Združenje za promet, 2025).

4.5.4 Obrazovne i istraživačke institucije

Obrazovne i istraživačke institucije igraju ključnu ulogu u stvaranju znanja, razvoju talenata i promovisanju inovacija u održivom saobraćaju i logistici. Ključni akteri uključuju:

NOA visokoškolske ustanove u Ljubljani: Sprovode osnovne i master studijske programe u oblastima saobraćaja, logistike i održivosti. Pored toga, NOA sprovodi i istraživanja u oblastima u kojima izvodi obrazovne programe (NOA, 2025).

Univerzitet u Ljubljani: Sprovodi istraživanja o održivom saobraćaju, logistici i upravljanju lancem snabdijevanja i nudi obrazovne programe za razvoj ESG kompetencija (Univerzitet u Ljubljani, 2025).

Institut "Jožef Stefan": Bavi se istraživanjima vezanim za energetska efikasnost, obnovljivu energiju i ekološke tehnologije, doprinoseći održivim rješenjima u saobraćajnom sektoru (Institut "Jožef Stefan", b.d.).

4.5.5 Nevladine organizacije (NVO)

NVO se zalažu za zaštitu životne sredine, društvenu odgovornost i održivi razvoj, utičući na javno mnjenje i promovišući promjene politika. Ključni akteri uključuju:

Ekologi brez meja (Ekolozi bez granica): Promovišu održive prakse i podižu svijest o ekološkim problemima vezanim za saobraćaj i logistiku (Ekologi brez meja, 2022).



Focus, društvo za sonaraven razvoj: Zalaže se za politike održivog razvoja i promoviše odgovorne poslovne prakse (Focus, društvo za sonaraven razvoj, b.d.).

4.5.6 Međunarodni subjekti

Međunarodni subjekti pružaju finansijsku podršku, tehničku ekspertizu i promovišu međunarodne standarde za održivi razvoj u sektoru saobraćaja i logistike. Ključni akteri uključuju:

Evropska unija (EU): Pruža sredstva za projekte održivog saobraćaja kroz programe kao što je Instrument za povezivanje Evrope (CEF) i postavlja regulatorne standarde za zaštitu životne sredine (Evropska komisija, b.d.).

Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD): Ulaže u projekte održive infrastrukture i promoviše inicijative zelene logistike u Sloveniji (EBRD, b.d.).

Svjetska banka: Nudi finansijsku i tehničku pomoć za razvoj saobraćajne infrastrukture i promoviše politike održivog saobraćaja (Svjetska banka, 2025).

4.5.7 Uticaj i angažovanje aktera

Uticaj i angažovanje ovih aktera mogu se mapirati kako bi se razumjela njihova relativna važnost i uticaj na usvajanje ESG standarda u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike. Za vizuelizaciju se može koristiti matrica koja prikazuje aktere na osnovu njihovog nivoa uticaja i nivoa angažovanja (Ackermann, 2012).

Kategorija aktera	Primjeri	Nivo uticaja	Nivo angažovanja
Vladine/regulatorne institucije	Ministarstvo za infrastrukturo, Ministarstvo za okolje in prostor, Agencija za energijo	Visok	Visok
Preduzeća iz privatnog sektora	Luka Kopar, Intereuropa, Slovenske železnice, Gorenje	Srednji	Srednji
Industrijska udruženja	Komora Slovenije (GZS), Združenje za promet	Srednji	Srednji



Obrazovne/istraživačke institucije	NOA, Univerzitet u Ljubljani, Institut "Jožef Stefan"	Srednji	Nizak
NVO	Ekologi brez meja, Focus, društvo za sonaraven razvoj	Nizak	Srednji
Međunarodni subjekti	Evropska unija (EU), Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD), Svjetska banka	Visok	Srednji

Tabela 1: Uticaj i angažovanje aktera u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike

4.5.8 Mogućnosti za saradnju

Identifikovanje ključnih aktera i razumijevanje nivoa njihovog uticaja i angažovanja omogućava ciljane zajedničke napore za promovisanje usvajanja ESG standarda. Vladine institucije mogu sarađivati sa industrijskim udruženjima i privatnim preduzećima kako bi razvile efikasne politike i podsticaje. Obrazovne institucije se mogu udružiti sa industrijom kako bi razvile programe obuke koji unapređuju ESG kompetencije. NVO mogu igrati ključnu ulogu u podizanju svijesti i praćenju usklađenosti.

Uspješna integracija ESG praksi u slovenačkom sektoru saobraćaja i logistike zavisi od aktivnog učešća i saradnje svih aktera. Prepoznavanjem njihovih pojedinačnih uloga i podsticanjem efikasnih partnerstava, Slovenija može unaprijediti svoje ciljeve održivosti i ostvariti otporniji i odgovorniji sektor saobraćaja i logistike.



5. Distribucija ankete i prikupljanje podataka

5.1 Bosna i Hercegovina

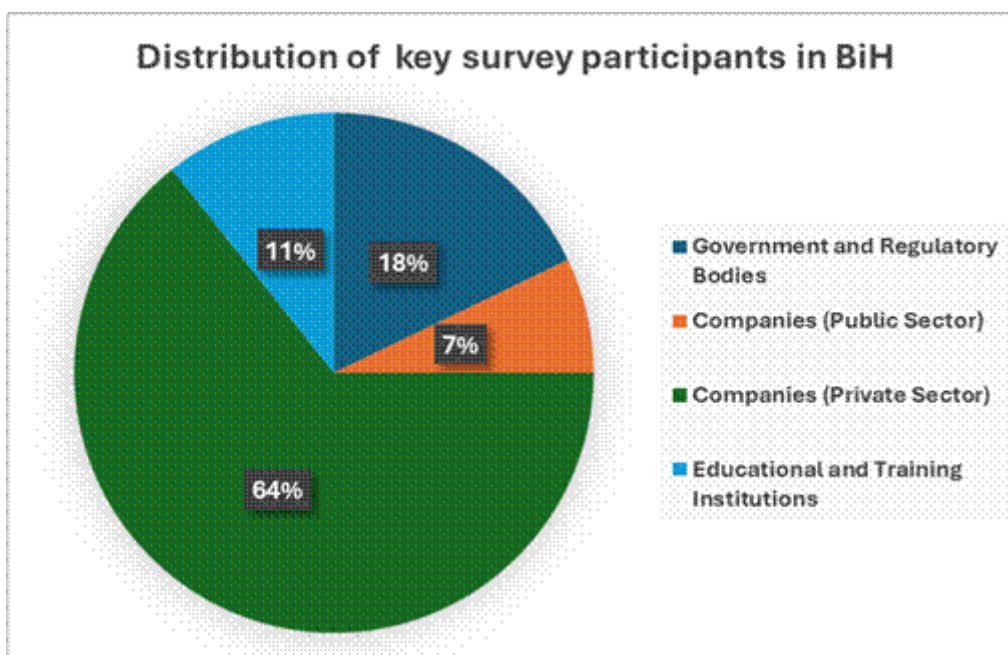
Ova analiza prikazuje rezultate ankete pod nazivom „Primjena ESG-a u saobraćaju i logistici“, sprovedene među stručnjacima u sektoru saobraćaja i logistike Bosne i Hercegovine. Anketa je imala za cilj da procijeni svijest, primjenu, izazove i buduće perspektive u vezi sa ESG principima u ovom sektoru.

Anketa je bila strukturirana u šest odjeljaka: opšta svijest o ESG-u, trenutne ESG prakse, izazovi i prepreke, obuka i razvoj, buduće perspektive i demografski podaci. Ispitanici su iznosili podatke o svom poznavanju ESG principa, stepenu integracije ESG-a u svojim organizacijama, ključnim pokretačima i preprekama, kao i o resursima potrebnim za dalje usvajanje.

Analizom ovih rezultata, cilj nam je da steknemo uvid u primjenu ESG-a u saobraćaju i logistici i da identifikujemo obrazovne potrebe za razvoj specijalizovanih kurseva obuke. Rezultati će doprinijeti oblikovanju sadržaja nastavnog plana, uključujući nastavne materijale, zadatke i adaptivne tehnologije učenja, kako bi se pružila podrška stručnjacima iz ovog sektora u efikasnom usvajanju ESG principa.

Sumarni pregled podataka iz anketa za Bosnu i Hercegovinu

Ova anketa obuhvata odgovore raznolike grupe učesnika, uključujući stručnjake iz industrije, predavače sa visokoškolskih ustanova i druge, kao i predstavnike različitih udruženja, što je prikazano na Slici 5.1.

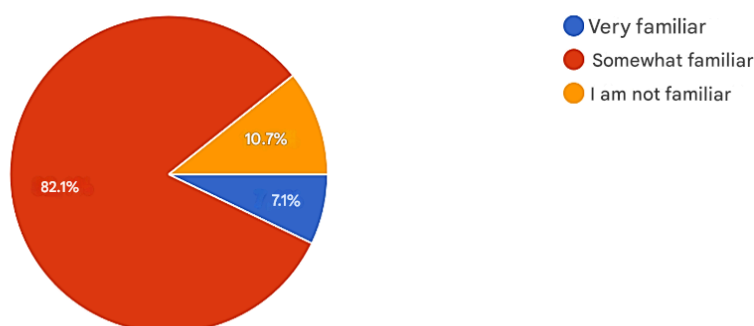


Slika 5.1. Distribucija ključnih učesnika ankete u Bosni i Hercegovini

Ključni nalaz [1] je nedostatak poznavanja ESG principa, pri čemu 82,1% ispitanika navodi da nisu dobro informisani (Slika 5.2). Iako 60,7% prepoznaje ESG kao donekle relevantan za sektor (Slika 5.3), samo 39,3% je upoznato sa primjenjivim nacionalnim ili međunarodnim ESG standardima (Slika 5.4). Pored toga, 67,9% nije svjesno da bi mogli biti indirektno uključeni u ESG izvještavanje kroz obaveze u lancu snabdijevanja (Slika 5.5). Ove statistike naglašavaju potrebu za inicijativama za obrazovanje i podizanje svijesti u okviru sektora.

1. How familiar are you with the concept of ESG principles (environmental, social and governance factors)?

28 answers

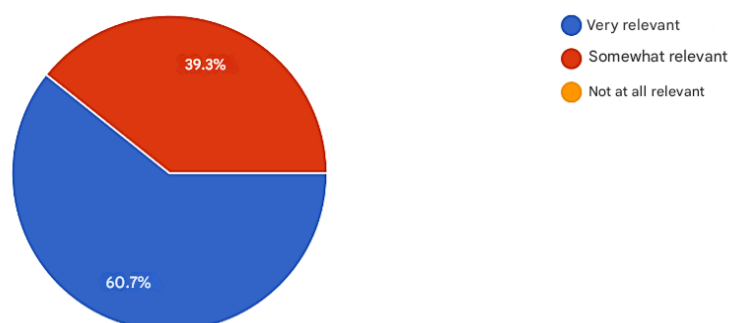


Slika 5.2. Poznavanje ESG principa u Bosni i Hercegovini



2. To what extent do you believe that ESG principles are relevant for the transport and logistics sector?

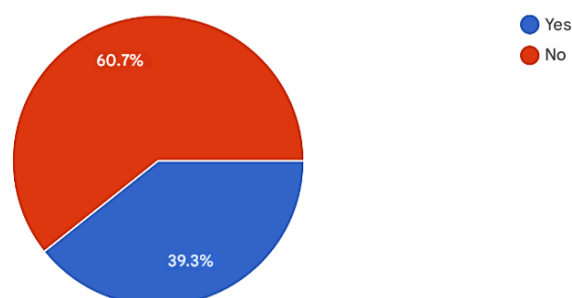
28 answers



Slika 5.3. Prepoznavanje relevantnosti ESG-a u sektoru u Bosni i Hercegovini

3. Are you familiar with national or international ESG frameworks or standards applicable to the sector in which you are currently involved?

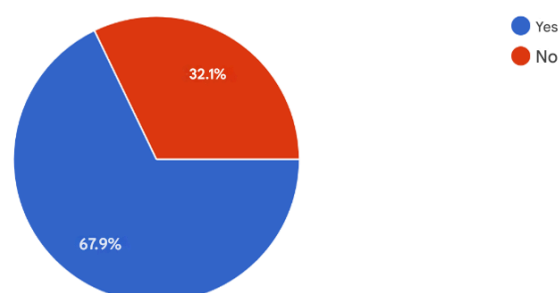
28 answers



Slika 5.4. Svijest o primjenjivim nacionalnim ili međunarodnim ESG standardima

4. Are you aware that although you may not be subject to ESG reporting obligations, you will be involved in the reporting process as part of the supply chain?

28 answers



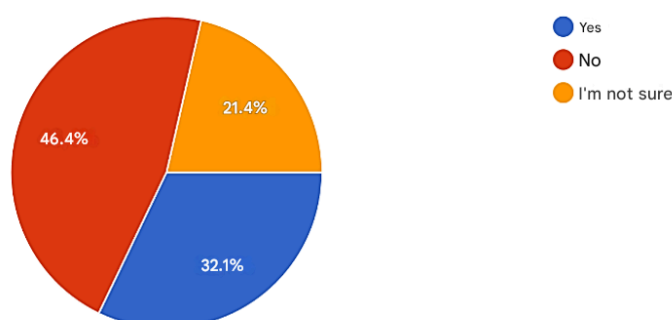
Slika 5.5. Svijest o indirektnoj uključenosti u ESG izvještavanje



Trenutno, ESG izvještavanje nije široko rasprostranjena praksa u sektoru, budući da je 46,4% ispitanika izjavilo da se njihove organizacije ne bave ESG izvještavanjem, dok je 32,1% nesigurno (Slika 5.6). Među onima koji primjenjuju ESG mjere, društveni aspekti kao što su dobrobit zaposlenih su primarni fokus (47,1%), a slijede ih ekološka pitanja poput smanjenja emisija (35,3%). Čini se da je upravljački aspekt manje naglašen, što ukazuje na potrebu za sveobuhvatnijim ESG pristupom (Slika 5.7).

5. Does your organization currently implement ESG reporting practices?

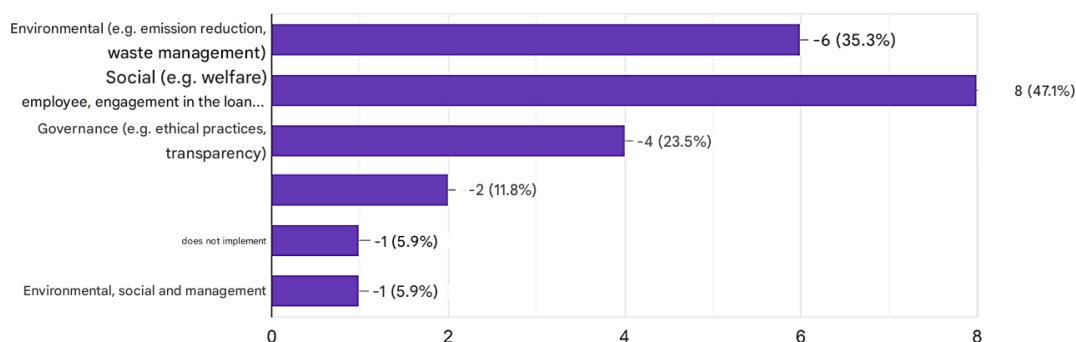
28 answers



Slika 5.6. ESG izvještavanje u sektoru u Bosni i Hercegovini

6. If yes, which ESG areas does your organization focus on? (Select all that apply)

17 answers



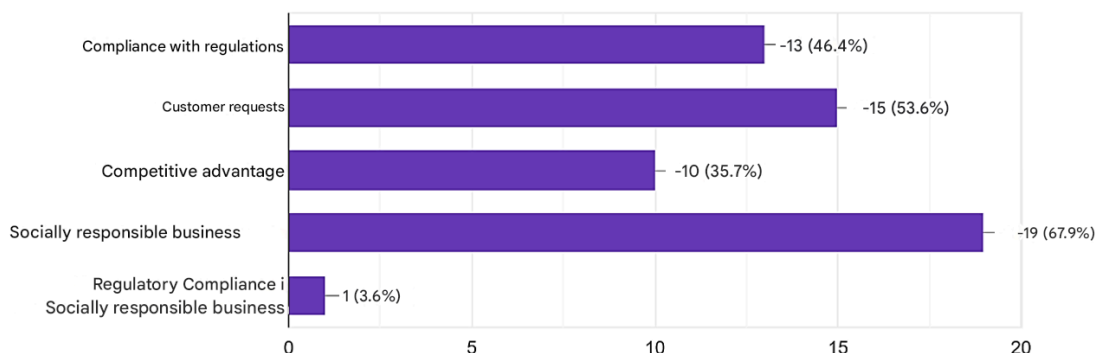
Slika 5.7. Fokus izvještavanja u sektoru u Bosni i Hercegovini

Ključni pokretači za usvajanje ESG standarda uključuju društvenu odgovornost (67,9%), zahtjeve kupaca (53,6%) i usklađenost sa propisima (46,4%). Ovo ukazuje da spoljni faktori igraju ključnu ulogu u motivisanju preduzeća da integrišu ESG prakse, a ne interne strategije održivosti (Slika 5.8). Međutim, glavni izazovi koji ometaju usvajanje ESG-a su nedostatak svijesti (67,9%), finansijska ograničenja (39,3%) i ograničene mogućnosti za obuku (28,6%). Ove prepreke treba rješavati kroz ciljane obrazovne programe i mehanizme finansijske podrške (Slika 5.9).



7. What are the primary drivers for adopting ESG practices in your organization? (Select all that apply)

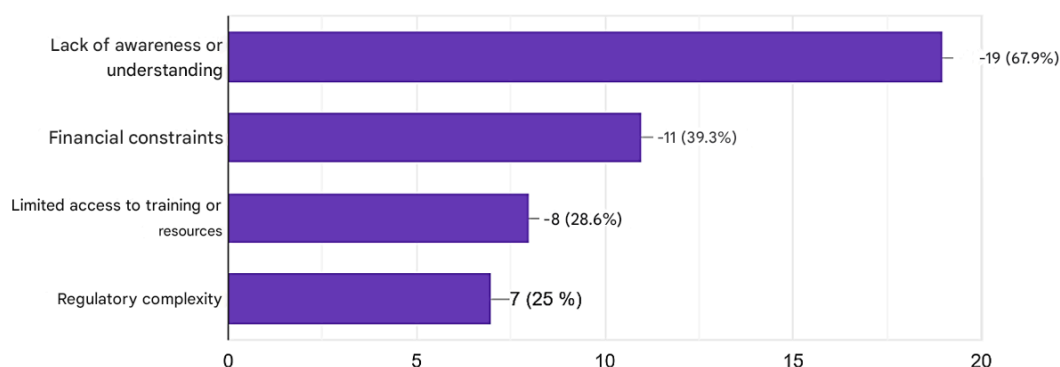
28 answers



Slika 5.8. Ključni pokretači za usvajanje ESG-a u sektoru u Bosni i Hercegovini

8. What are the main challenges your organization faces in adopting ESG practices? (Select all that apply)

28 answers



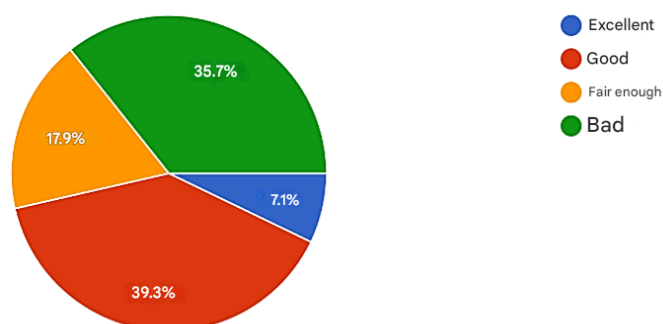
Slika 5.9. Glavni izazovi koji ometaju usvajanje ESG-a u sektoru u Bosni i Hercegovini

Što se tiče obuke i razvoja u oblasti ESG-a, samo mali procenat organizacija trenutno pruža obuku o ESG temama (3,6%), kao što je prikazano na Slici 5.11. Potražnja za takvom obukom je očigledna (Slika 5.12), jer su ispitanici izrazili potrebu za obrazovanjem o ekološkoj održivosti (64,3%), upravljanju i etičkim standardima (46,4%) i inicijativama društvene odgovornosti (35,7%). Pored toga, 39,3% je ocijenilo dostupnost ESG obuke kao lošu (Slika 5.10), što potvrđuje neophodnost strukturiranih obrazovnih programa prilagođenih potrebama sektora.



9. How would you rate the availability of ESG training or educational resources in your country?

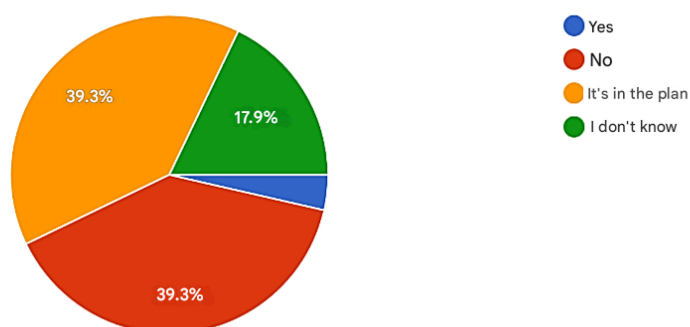
28 answers



Slika 5.10. Dostupnost ESG obuke u sektoru u Bosni i Hercegovini

10. Has your organization provided employees with ESG-related training?

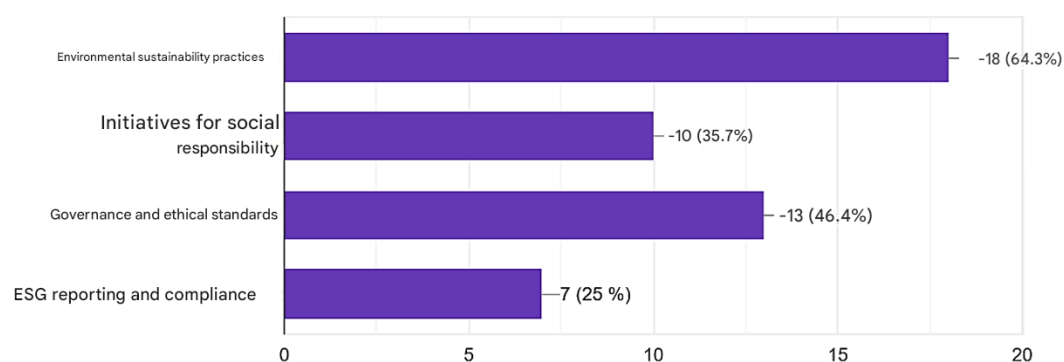
28 answers



Slika 5.11. Organizacije koje pružaju obuku o ESG temama u sektoru u Bosni i Hercegovini

11. What type of ESG training would be most beneficial for your organization? (Select all that apply)

28 answers



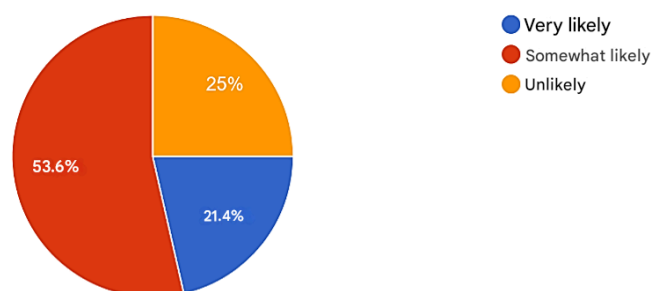
Slika 5.12. Potrebe za ESG obukom u sektoru u Bosni i Hercegovini



Gledajući u budućnost, 53,6% ispitanika vjeruje da će njihove organizacije povećati svoj fokus na ESG prakse u naredne tri godine (Slika 5.13). Da bi se olakšao ovaj prelaz, preduzećima je potreban veći pristup vladinim podsticajima (67,9%), programima obuke o ESG-u (50%) i regulatornim smjernicama (39,3%), kao što je prikazano na Slici 5.14. Ovi nalazi sugerišu da bi kreatori politika i lideri u industriji trebalo da sarađuju kako bi obezbijedili finansijske podsticaje, obrazovne resurse i jasne regulatorne okvire za podršku integraciji ESG-a.

12. How likely is it that your organization will increase its focus on ESG practices in the next 3 years?

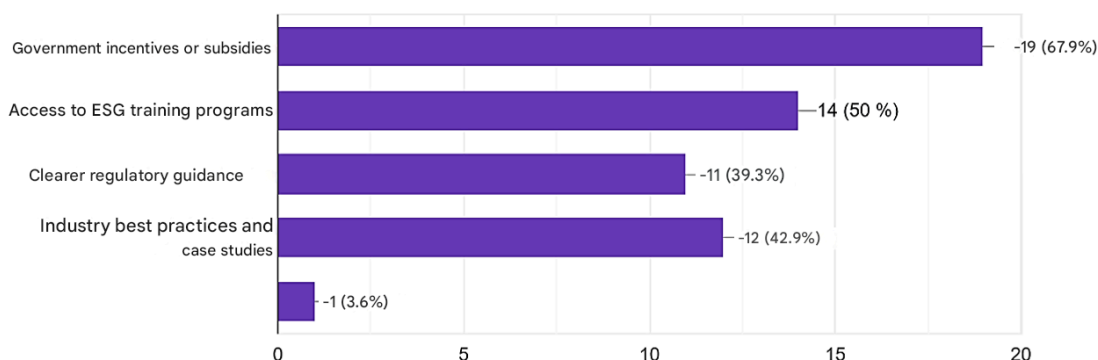
28 answers



Slika 5.13. Vjerovatnoća da će organizacija povećati fokus na ESG prakse u naredne 3 godine

13. What support or resources would help your organization better integrate ESG principles? (Select all that apply)

28 answers



Slika 5.14. Podrška ili resursi koji bi pomogli u integraciji ESG principa

Demografski podaci pokazuju da većina ispitanika zauzima rukovodeće pozicije (64,3%) i predstavlja srednja (35,7%) i velika (50%) preduzeća, kao što je prikazano na Slici 5.15 i Slici 5.16. Pošto su donosioci odluka dobro zastupljeni u anketi, ciljano angažovanje sa rukovodiocima moglo bi podstaći usvajanje ESG-a na strateškom nivou.

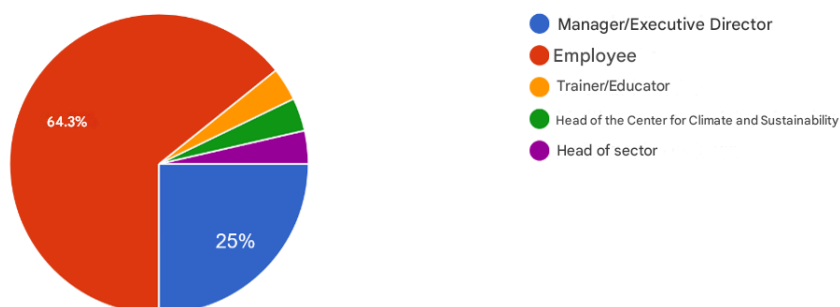


SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

14. What is your role in the organization?

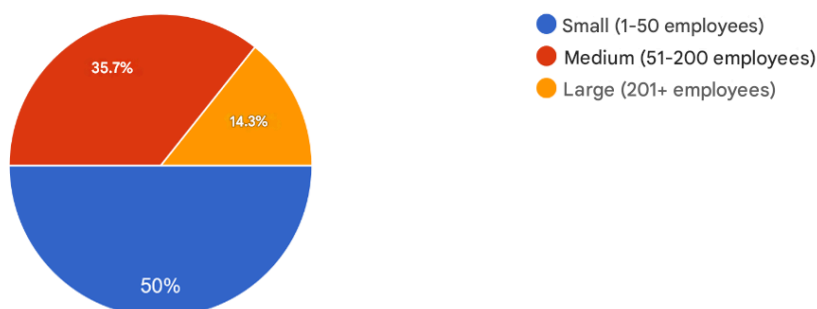
28 answers



Slika 5.15. Predstavници organizacija koji su učestvovali u anketi

15. What is the size of your organization?

28 answers



Slika 5.16. Veličina organizacije koja je učestvovala u anketi

Zaključak i preporuke za Bosnu i Hercegovinu

Kako bi se ubrzala integracija ESG-a u sektoru saobraćaja i logistike Bosne i Hercegovine, potrebno je dati prioritet nekolicini aktivnosti. Prvo, ključno je podizanje svijesti o ESG principima i obavezama izvještavanja. Drugo, neophodan je razvoj prilagođenih programa obuke o ESG-u za stručnjake iz sektora kako bi se popunile praznine u znanju. Treće, organizacijama je potrebna podrška u primjeni praksi ESG izvještavanja uz uravnoteženje ekoloških, društvenih i upravljačkih faktora. Četvrto, ključno je rješavanje finansijskih i obrazovnih prepreka kroz podsticaje i programe finansiranja. Konačno, potrebna je jača saradnja između vlade i aktera iz industrije kako bi se osigurala regulatorna jasnoća i dostupnost resursa za usvajanje ESG-a.

Rezultati ankete otkrivaju značajne nedostatke u svijesti i obuci o ESG-u unutar sektora. Veliki dio ispitanika nije upoznat sa ESG principima i standardima, što naglašava potrebu za ciljanim obrazovanjem. Postoji velika potražnja za obukom,



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

posebno u oblastima ekološke održivosti, upravljanja i društvene odgovornosti. Da bi podržali ovaj prelaz, akteri bi trebalo da poboljšaju pristup programima obuke, regulatornim smjernicama i finansijskim podsticajima. Ovi uvidi će doprinijeti razvoju budućih kurseva obrazovanja i obuke za integraciju ESG-a u sektoru.

[1]

https://docs.google.com/forms/d/1LkEGG55-xsjvWWBr1gWhQ98S7_JPXvaUZ9J6ltZ4nrc/viewanalytics

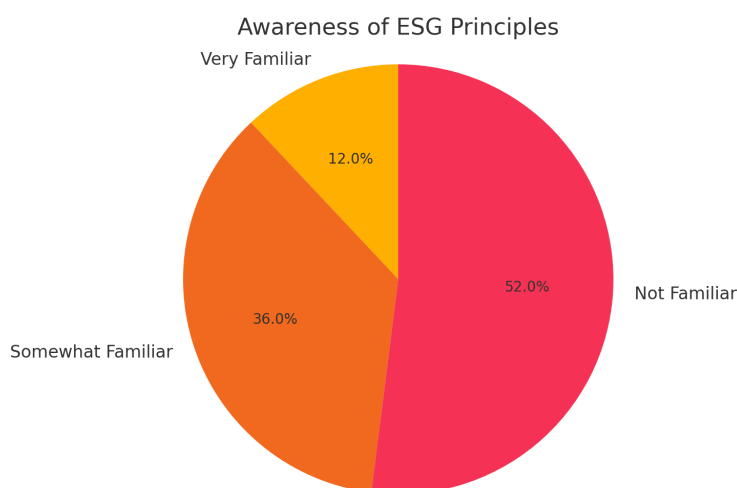


5.2 Hrvatska

ESG anketa o saobraćaju i logistici u Hrvatskoj (sprovedena 2025. godine) imala je za cilj da ispita trenutnu svijest, prakse i stavove prema principima zaštite životne sredine, društvene odgovornosti i upravljanja (ESG) unutar sektora. Ova analiza tumači procentualne rezultate ankete, identifikujući ključne uvide u integraciju ESG standarda u hrvatskim organizacijama u oblasti saobraćaja i logistike. Glavni trendovi i izazovi su istaknuti uz prateće grafikone radi jasnoće i razmatrani su u kontekstu aktuelnih ESG trendova.

5.2.1 Svijest i poznavanje ESG principa

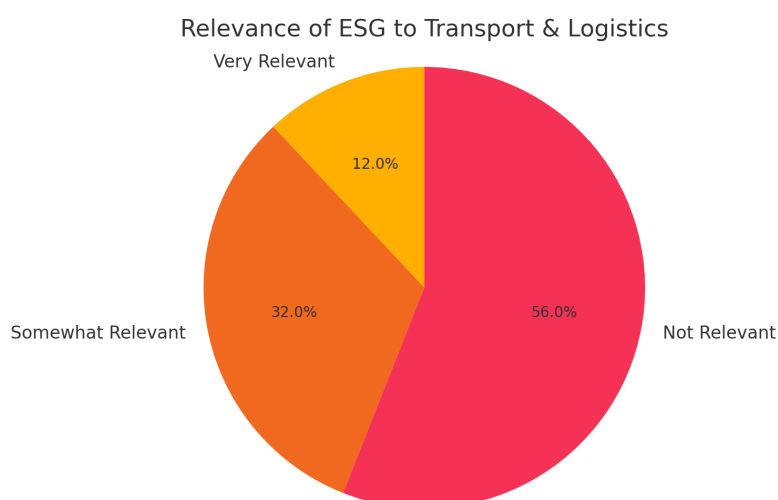
Rezultati ankete otkrivaju značajan nedostatak svijesti o ESG principima među ispitanicima. Samo 12% je izjavilo da je veoma upoznato sa ESG-om, 36% je donekle upoznato, dok značajna većina od 52% uopšte nije bila upoznata. Ovo ukazuje da, iako koncept ESG-a postepeno ulazi u diskusije unutar sektora, dubinsko znanje i razumijevanje su i dalje ograničeni u hrvatskim organizacijama.



Slika 1: Poznavanje ESG principa

5.2.2 Relevantnost ESG-a u saobraćaju i logistici

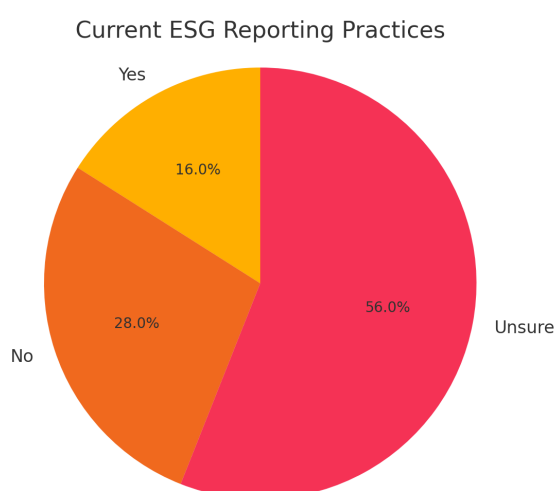
Što se tiče percipirane relevantnosti ESG principa za sektor saobraćaja i logistike, samo 12% smatra ESG veoma relevantnim, dok 32% smatra da su donekle relevantni. Većina (56%) percipira ESG principe kao nerelevantne za svoj sektor. Ovo odražava značajan raskorak, vjerovatno zbog ograničenog direktnog iskustva ili nedovoljne komunikacije o primjenjivosti i koristima ESG-a za logističke i saobraćajne operacije



Slika 2: Relevantnost ESG principa u saobraćaju i logistici

5.2.3 Trenutne ESG prakse i izvještavanje

Svijest o ESG okvirima primjenjivim na industriju je relativno bolja, pri čemu 64% ispitanika potvrđuje poznavanje nacionalnih ili međunarodnih ESG standarda. Međutim, uprkos ovoj svijesti, aktivne prakse ESG izvještavanja su rijetke: samo 16% ispitanika je potvrdilo trenutne aktivnosti ESG izvještavanja, 28% ne izvještava, a 56% je nesigurno u pogledu ESG aktivnosti svoje organizacije. Ova nesigurnost ukazuje na nedostatak jasnih organizacionih strategija i komunikacije u vezi sa primjenom ESG-a.

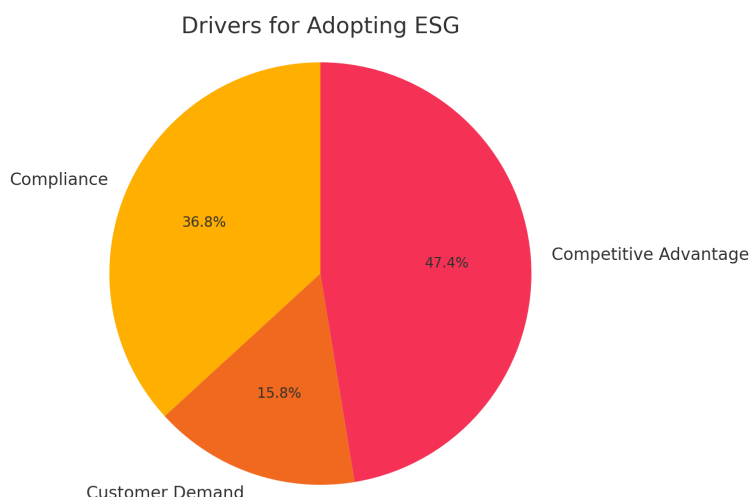


Slika 3: Trenutne prakse ESG izvještavanja



5.2.4 Motivacije za integraciju ESG-a

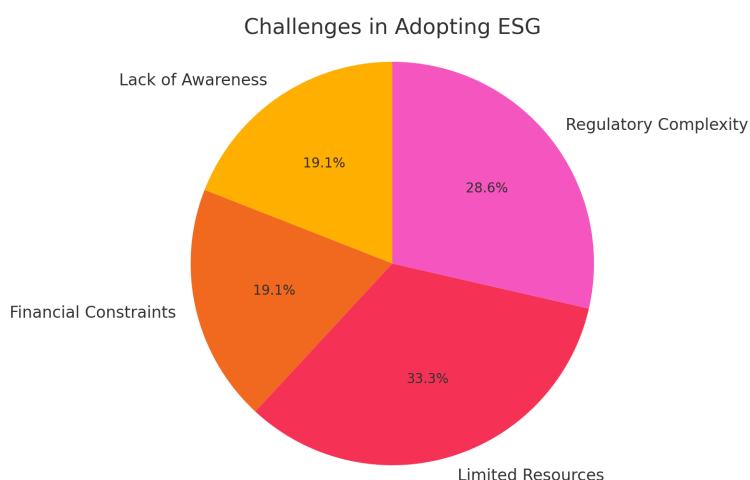
Organizacije prvenstveno usvajaju ESG prakse zbog strateških i regulatorno usmjerenih motivacija. Konkurentska prednost (47,4%) bila je vodeći pokretač, a slijede je usklađenost sa propisima (36,8%) i zahtjevi kupaca (15,8%). Ovo naglašava pragmatičnu, a ne isključivo etičku motivaciju, ističući integraciju ESG-a kao stratešku poslovnu odluku, a ne kao etičku ili dobrovoljnu.



Slika 4: Pokretači za usvajanje ESG praksi

5.2.5 Izazovi u usvajanju ESG-a

Značajne prepreke ometaju širu primjenu ESG-a, prvenstveno ograničen pristup resursima za obuku (33,3%) i kompleksnost propisa (28,6%). Pored toga, finansijska ograničenja (19,1%) i nedostatak razumijevanja ili svijesti (19,1%) dodatno usložnjavaju ove izazove. Ovi problemi zajedno sugerišu da bi ciljani obrazovni programi, jasnije smjernice i finansijski podsticaji mogli značajno unaprijediti integraciju ESG-a.

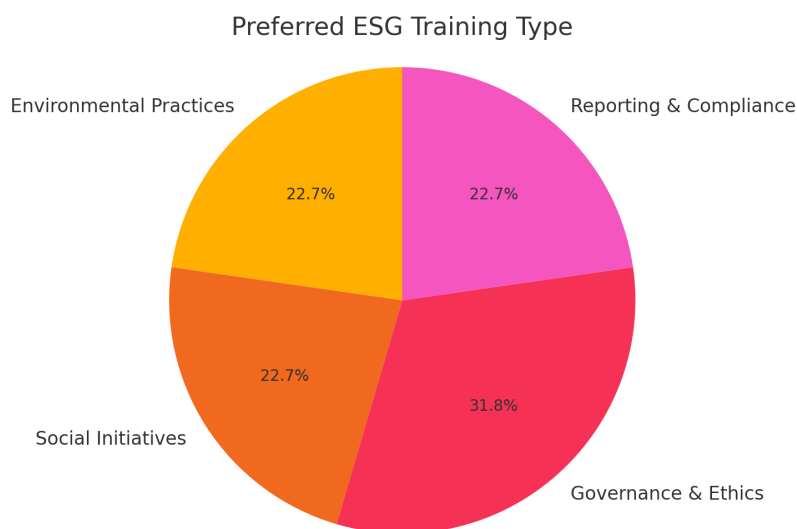


Slika 5: Glavni izazovi u usvajanju ESG-a

5.2.6 Potrebe za ESG obukom i razvojem

Odgovori u vezi sa ESG obukom ukazali su na promjenljivu dostupnost: 36% je ocijenilo resurse kao dobre, drugih 36% kao osrednje, a 24% kao loše. Interna organizaciona ESG obuka je ograničena, pri čemu samo 20% potvrđuje da se obuka pruža, dok je većina ispitanika (52%) bila nesigurna. Izražena je sklonost ka obuci iz oblasti upravljanja i etike (28%), uz ekološku održivost, društvenu odgovornost i prakse izvještavanja (svaka po 20%), što ukazuje na jasnu potrebu za sveobuhvatnim programima ESG obuke.

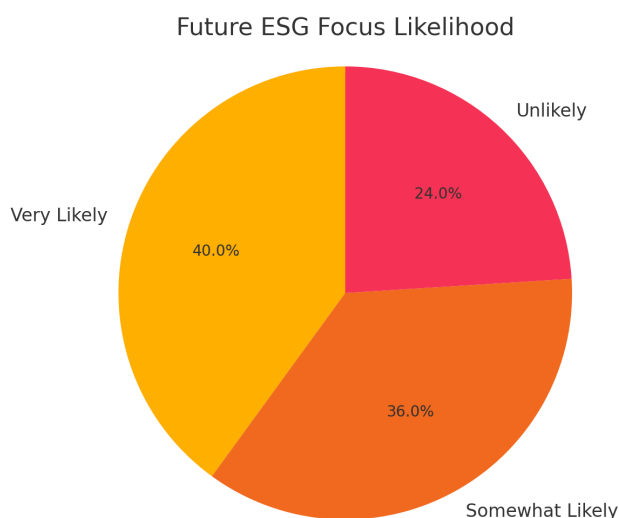




Slika 6: Sklonosti ka određenim ESG obukama

5.2.7 Buduće perspektive ESG-a

Gledajući u budućnost, organizacije su pokazale umjereni optimizam u pogledu povećanja ESG praksi. Oko 40% je navelo da je vrlo vjerovatno da će se više fokusirati na ESG u naredne tri godine, dok je dodatnih 36% navelo da je to donekle vjerovatno. Ispitanici su snažno naglasili potrebu za jasnijim regulatornim smjernicama (44%), vladinim podsticajima (24%) i pristupom specijalizovanim programima ESG obuke (20%) kako bi se olakšala dublja integracija ESG praksi.



Slika 7: Vjerovatnoća povećanja ESG praksi u naredne tri godine



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

5.2.8 Zaključak

Hrvatske transportne i logističke organizacije pokazuju osnovnu svijest, ali ograničenu praktičnu integraciju ESG principa. Ključni izazovi uključuju nedovoljno znanje, obuku i regulatornu složenost. Postoji, međutim, jasno prepoznavanje strateških koristi od ESG-a i otvorenost za buduću integraciju, pod uslovom da se uspostave adekvatni resursi i strukture podrške. Ovo naglašava priliku za fokusirane inicijative za premošćavanje postojećih nedostataka, čime se poboljšava održivost i konkurentnost u sektoru.



5.3 Kosovo

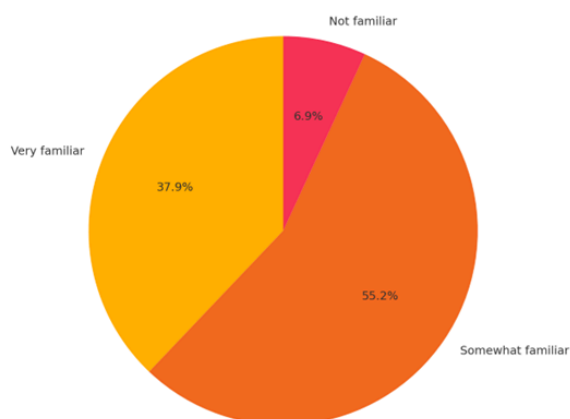
Ovaj izvještaj predstavlja nalaze iz ankete sprovedene radi procjene nivoa svijesti, usvajanja i potreba za obukom u vezi sa ekološkim, socijalnim i upravljačkim (ESG) principima među profesionalcima u transportnom i logističkom sektoru na Kosovu. Cilj je bio prikupiti kvantitativne uvide koji bi informisali buduće ESG inicijative i napore za izgradnju kapaciteta u industriji.

Anketa je razvijena korišćenjem šablona koji je obezbijedio vođa projekta i uključivala je 16 pitanja koja pokrivaju opštu svijest o ESG-u, trenutne prakse, dostupnost obuke, percipirane izazove i buduće perspektive. Upitnik je distribuiran online ciljanoj grupi od 29 ispitanika iz transportnog i logističkog sektora, uključujući profesionalce iz industrije, trenere za stručno obrazovanje i obuku (VET) i članove trgovinskih udruženja. Učesnici su bili uglavnom sa Kosova, sa nekoliko odgovora iz susjednih zemalja regiona Zapadnog Balkana.

Među 29 ispitanika, većina (62,1%) se identifikovala kao zaposleni, zatim treneri ili edukatori (27,6%) i menadžeri/izvršni direktori (10,3%). Većina ispitanika (86,2%) dolazila je iz srednjih organizacija (51–200 zaposlenih), dok je 13,8% predstavljalo mala preduzeća (1–50 zaposlenih). Geografska rasprostranjenost je bila pretežno Kosovo (89,7%), sa ograničenim učešćem iz Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Crne Gore i Slovenije.

5.3.1 Nivo svijesti o ESG-u

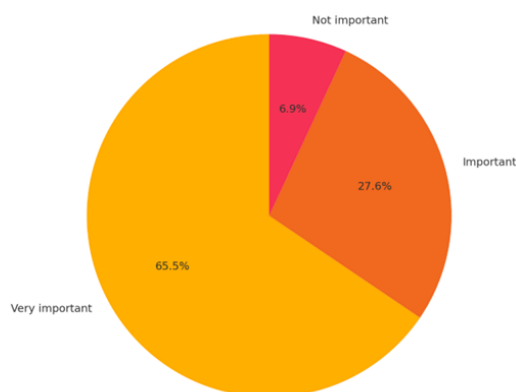
Ispitanici su pitani o svom poznavanju ESG principa. Većina (55,2%) je prijavila prosječno razumijevanje, dok je 37,9% smatralo da je veoma upoznato. Mala manjina (6,9%) je navela da nema znanja o ESG-u.





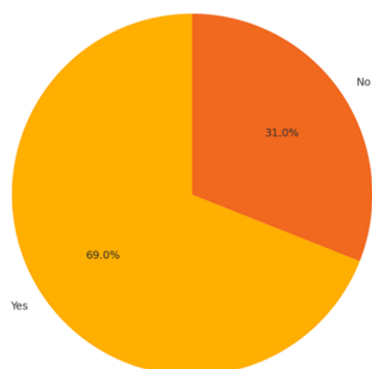
5.3.2 Važnost ESG-a u transportu i logistici

Ispitanici su pitani koliko su važni ESG principi za njihov sektor. Snažna većina (65,5%) je ocijenila ESG kao veoma važan, dok ga je 27,6% smatralo važnim. Samo 6,9% je vjerovalo da ESG nije važan za sektor.



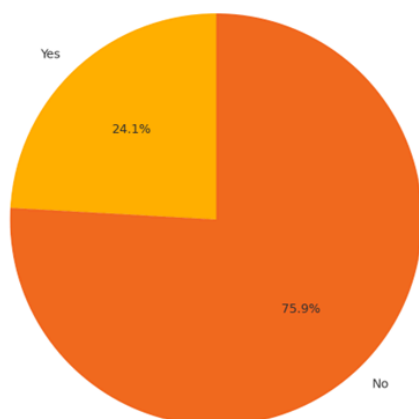
5.3.3 Nacionalni ili međunarodni ESG okviri ili standardi primjenjivi na vaš sektor

69% ispitanika je svjesno primjenjivih ESG okvira, dok 31% nije, što ukazuje na umjereno poznavanje formalnih ESG smjernica.



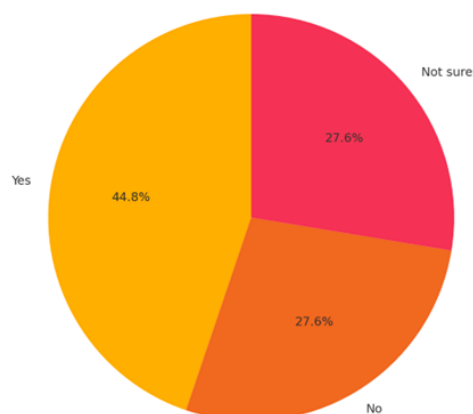
5.3.4 Podložni zahtjevima ESG izvještavanja, da budu uključeni u proces izvještavanja kao dio lanca snabdijevanja

Samo 24,1% je bilo svjesno ovih indirektnih zahtjeva, dok 75,9% nije, što ukazuje na značajan nedostatak u razumijevanju indirektnih obaveza ESG-a.



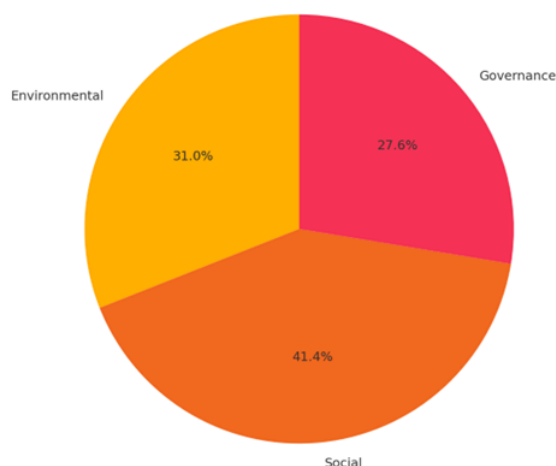
5.3.5 Status ESG angažovanja

Da bi se procijenila implementacija, ispitanici su upitani da li njihove organizacije trenutno primjenjuju ESG prakse. 44,8% je potvrdilo da to rade, dok je 27,6% reklo da ne rade, a drugih 27,6% nije bilo sigurno.



5.3.6 ESG Fokusi

Među onima koji praktikuju ESG, 41,4% je reklo da im je fokus na socijalnim inicijativama kao što su blagostanje zaposlenih i angažovanje zajednice. Ekološki problemi su bili prioritet za 31%, dok su prakse upravljanja kao što su transparentnost i etički standardi navedeni od strane 27,6%.

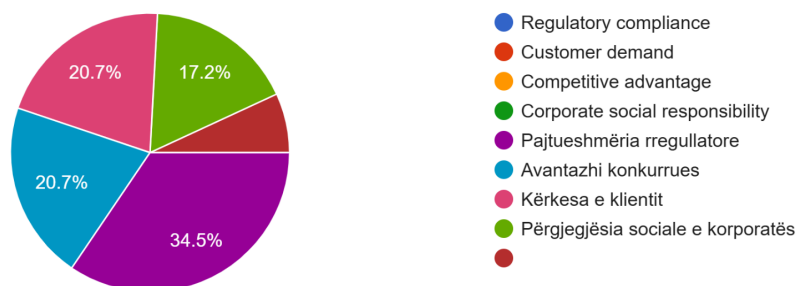


5.3.7 Pokretači usvajanja ESG-a

Glavne motivacije za usvajanje ESG-a identifikovane su kao korporativna društvena odgovornost (34,5%), potražnja klijenata (20,7%), konkurentna prednost (20,7%) i usklađenost sa propisima (17,2%).

7. What are the primary drivers for adopting ESG practices in your organization? (Select all that apply)

29 responses



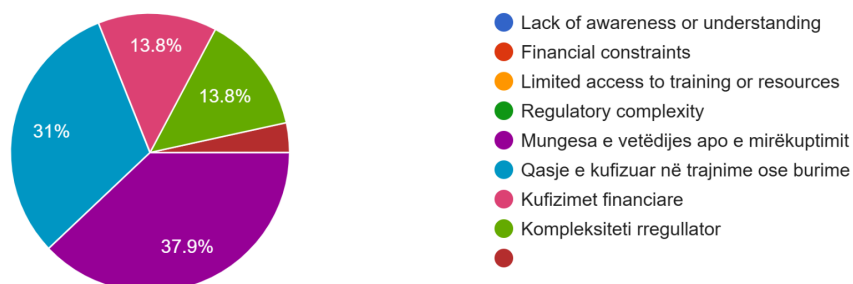
5.3.8 Prepreke usvajanju ESG-a

Ispitanici su identifikovali regulatornu složenost (37,9%) kao primarnu prepreku, nakon čega slede finansijska ograničenja (31%), ograničen pristup obuci ili resursima (13,8%) i nedostatak svijesti (13,8%).



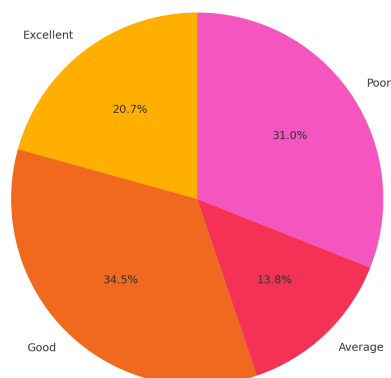
8. What are the main challenges your organization faces in adopting ESG practices? (Select all that apply)

29 responses



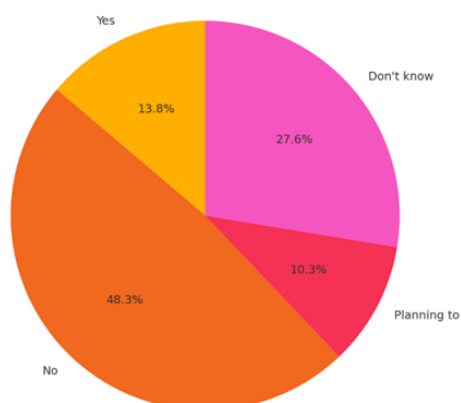
5.3.9 Dostupnost obuke

Kada su ocjenjivali resurse za obuku, 34,5% je ocijenilo kao dobre, 31% kao slabe, 20,7% kao odlične, a 13,8% kao prosječne.



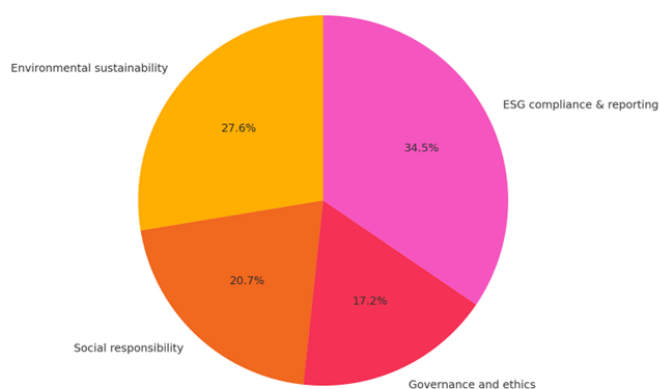
5.3.10 Pružena ESG obuka

Samo 13,8% ispitanika je izjavilo da je njihova organizacija pružila ESG obuku. Skoro polovina (48,3%) je rekla da nisu primili nikakvu obuku, dok je 27,6% bilo nesigurno. 10,3% je prijavilo da je ESG obuka planirana.



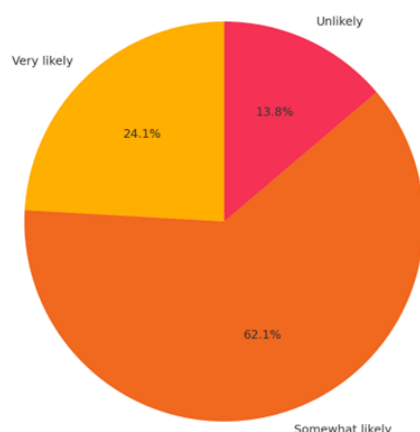
5.3.11 Preferirani tipovi ESG obuke

Kada su upitani koji tip obuke bi bio najkorisniji, 34,5% je odabralo usklađenost i izveštavanje o ESG-u. Ekološka održivost (27,6%), socijalna odgovornost (20,7%) i upravljanje i etika (17,2%) su usljedili.



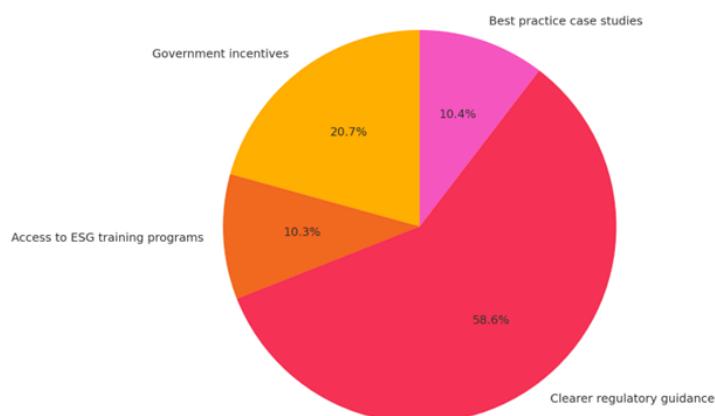
5.3.12 Budući fokus na ESG

Gledajući unapred, 62,1% ispitanika veruje da će njihove organizacije verovatno povećati fokus na ESG u naredne tri godine. 24,1% je smatralo da je to donekle verovatno, dok je 13,8% smatrao da je to nevjerovatno.



5.3.13 Podrška potrebna za integraciju ESG-a

Najtraženiji oblik podrške za integraciju ESG-a bio je jasnije regulatorno vođenje (58,6%). Vladine pogodnosti (20,7%), pristup programima obuke (10,3%) i deljenje najboljih praksi (10,3%) takođe su pomenuti.



5.3.14 Zaključci za Kosovo

Rezultati ankete ukazuju na rastuću svest i vrednovanje ESG principa unutar sektora transporta i logistike, posebno među profesionalcima u Kosovu. Iako mnoge organizacije prepoznaju značaj ESG-a i započinju implementaciju relevantnih praksi, nekoliko prepreka ostaje, uključujući regulatornu složenost i nedostatak resursa za obuku. Nalazi sugerišu potrebu za ciljanih obrazovnim inicijativama, jasnijim regulatornim okvirima i širim angažovanjem zainteresovanih strana kako bi se podržala tranzicija sektora ka održivijim i odgovornijim praksama.



5.4 Montenegro

Ova analiza predstavlja rezultate upitnika "Primena ESG u Transportu i Logistici", sprovedenog među profesionalcima u sektoru transporta i logistike u Crnoj Gori. Cilj ankete bio je da se proceni svest, implementacija, izazovi i buduće perspektive u vezi sa ESG principima u industriji.

Upitnik je bio strukturisan u šest sekcija: opšta svest o ESG-u, trenutne ESG prakse, izazovi i prepreke, obuka i razvoj, buduća perspektiva, i demografski uvidi. Ispitanici su podelili svoj nivo upoznatosti sa ESG principima, stepen u kojem je ESG integrisan u njihovim organizacijama, faktore koji utiču na usvajanje, kao i njihove potrebe za daljom obukom i jačanjem kapaciteta.

Analizom ovih nalaza, nastojimo da razumemo kako se ESG trenutno primenjuje u sektoru transporta i logistike u Crnoj Gori i da identifikujemo neophodnu obrazovnu i institucionalnu podršku za širu implementaciju. Rezultati će poslužiti za razvoj prilagođenih programa obuke i nastavnih materijala osmišljenih da osnaže profesionalce u sektoru znanjem i alatima za efikasnu implementaciju ESG standarda.

Pregled sažetka podataka iz upitnika za Crnu Goru

Anketa je prikupila odgovore od različitih zainteresovanih strana, uključujući predstavnike privatnih logističkih firmi, javnih sektorskih tela, akademske zajednice i industrijskih udruženja.

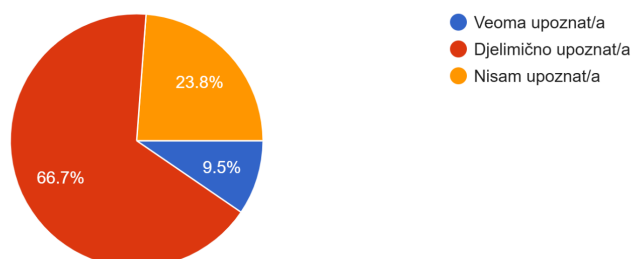
Sekcija 1: Svest o ESG-u i relevantnost

5.4.1 Upoznatost sa ESG principima

Ključni nalaz je da ESG ostaje relativno nov koncept za mnoge zainteresovane strane: 66,7% ispitanika je izjavilo da imaju ograničenu ili nikakvu upoznatost sa ESG principima (Slika 5.4.1).

1. Koliko ste upoznati s konceptom ESG načela (okolišni, društveni i upravljački čimbenici)?

21 responses



Slika 5.4.1 Upoznatost sa ESG principima



5.4.2 Relevancija ESG-a za sektor

Uprkos prethodno pomenutoj nedostatku upoznatosti, 57,1% učesnika veruje da je ESG barem donekle relevantan za sektor transporta i logistike u Crnoj Gori, što ukazuje na rastuće priznanje njegove važnosti (Slika 5.4.2).

2. U kojoj mjeri smatrate da su ESG principi relevantni za sektor transporta i logistike?
21 responses

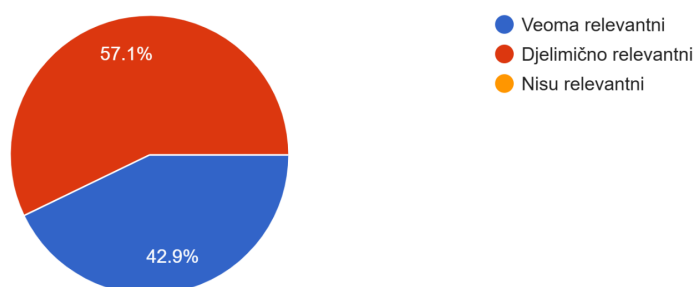
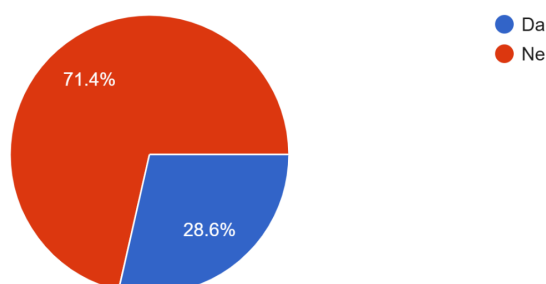


Figure 5.4.2 Relevancija ESG-a za sektor

5.4.3. Svest o ESG okvirima ili standardima

Samo 28,6% učesnika je svesno bilo kakvih nacionalnih ili međunarodnih ESG standarda koji se primenjuju u sektoru (Slika 5.4.3).

3. Da li ste upoznati sa bilo kojim nacionalnim ili međunarodnim ESG okvirima ili standardima koji se primenjuju u sektoru u kojem radite?
21 responses



Slika 5.4.3 Svest o ESG okvirima ili standartima

5.4.4. Uključenost u ESG lanca snabdevanja

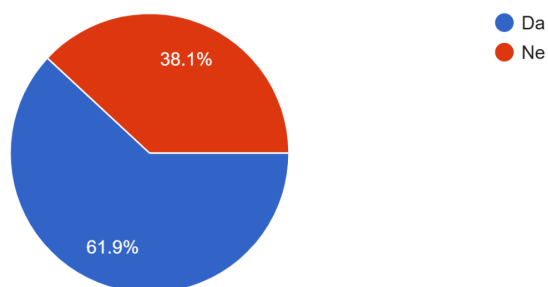
61,9% ispitanika nije bilo svesno da bi mogli biti indirektno uključeni u obaveze izveštavanja o ESG-u kroz svoju poziciju u međunarodnim lancima snabdevanja (Slika



5.4.4). Ovo ukazuje na veliki nedostatak znanja i potcrtava potrebu za kampanjama za podizanje svesti.

4. Da li ste svjesni da, iako možda niste obavezni da izveštavate o ESG-u, i dalje možete biti uključeni u proces izveštavanja kao dio lanca snabdijevanja?

21 responses



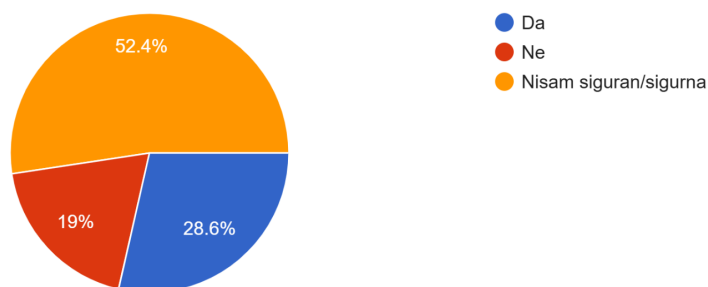
Slika 5.4.4 Uključenost u ESG lanca snabdevanja

5.4.5. Aktuelne ESG prakse

Što se tiče implementacije, samo 28,6% organizacija koje su predstavljene u anketi je preduzelo konkretne korake ka usvajanju ESG-a, dok većina učesnika nije ni sigurna da li je došlo do bilo kakve implementacije (Slika 5.4.5).

5. Da li vaša organizacija trenutno primjenjuje ESG prakse?

21 responses



Slika 5.4.5 Aktuelne ESG prakse

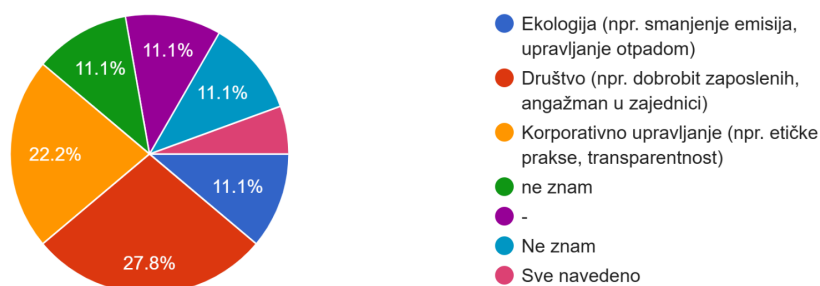
5.4.6. ESG fokus područja

Aktuelni ESG fokus je uglavnom u oblasti društva (npr., blagostanje zaposlenih, angažman zajednice) sa 27,8%.



6. Ako da, na koje ESG oblasti se vaša organizacija fokusira? (Označite sve koje se primjenjuju)

18 responses



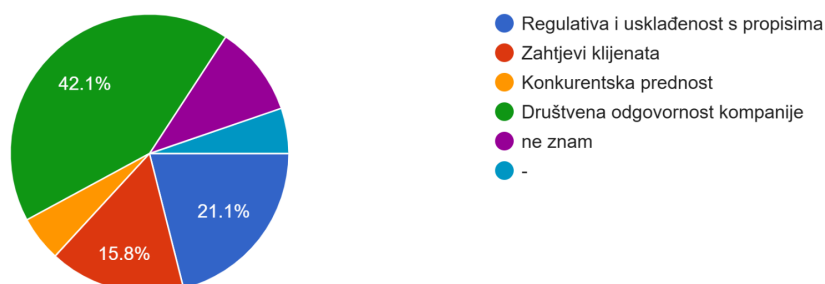
Slika 5.4.6 ESG fokus područja

5.4.7. Pokretači za usvajanje ESG-a

CSR je glavni motivator, a usklađenost je takođe značajna. Značajan deo ispitanika nije siguran u razloge za usvajanje (Slika 5.4.6).

7. Koji su glavni razlozi za usvajanje ESG praksi u vašoj organizaciji? (Označite sve koje se primjenjuju)

19 responses



Slika 5.4.7 Pokretači za usvajanje ESG-a

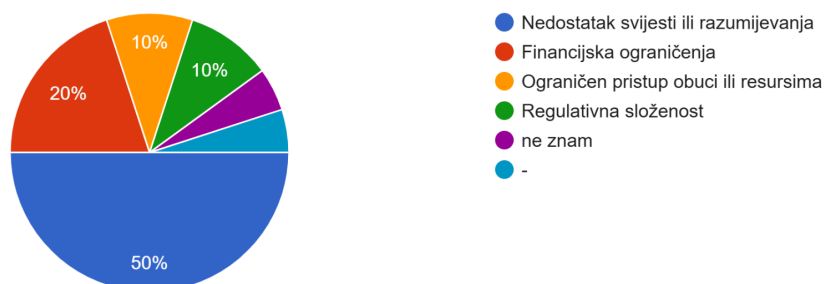
5.4.8. Glavni izazovi u usvajanju ESG-a

Obrazovanje i svest su najveće prepreke implementaciji, nedostatak svesti/razumevanja iznosi 50%, a zatim slede finansijska ograničenja, ograničen pristup obuci/resursima i regulatorna složenost.



8. Koji su glavni izazovi s kojima se vaša organizacija suočava pri usvajanju ESG praksi? (Označite sve koje se primjenjuju)

20 responses



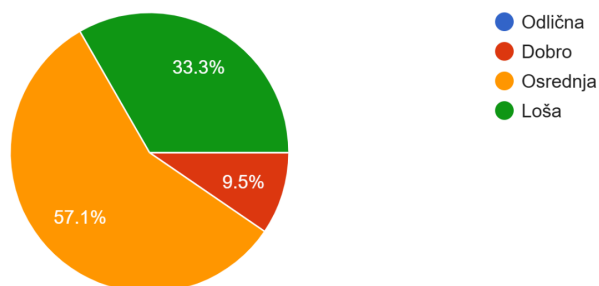
Slika 5.4.8 Glavni izazovi u usvajanju ESG-a

5.4.9. Dostupnost ESG obuke u zemlji

Samo 9,5% učesnika smatra da je dostupnost ESG obuke u Crnoj Gori dobra, dok 33,3% smatra da je loša, što pokazuje jasnu potrebu za boljom infrastrukturom ESG obuke na nacionalnom nivou (Slika 5.4.9).

9. Kako biste ocijenili dostupnost ESG obuka i edukativnih resursa u vašoj zemlji?

21 responses



Slika 5.4.9 Dostupnost ESG obuke u zemlji

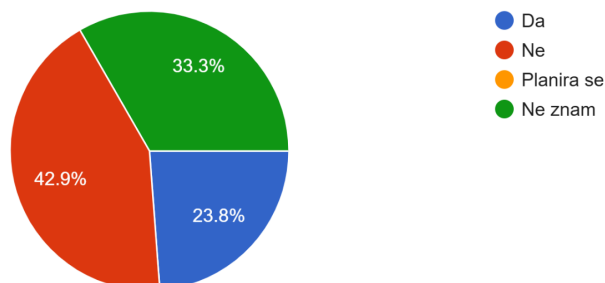
5.4.10. ESG obuke unutar organizacija

ESG obuke su uglavnom odsutne ili nedovoljno komunicirane unutar organizacija u Crnoj Gori, sa samo 23,3% učesnika kojima je ponuđena ESG obuka u njihovim organizacijama.



10. Da li je Vaša organizacija pružila bilo kakvu ESG obuku zaposlenima?

21 responses



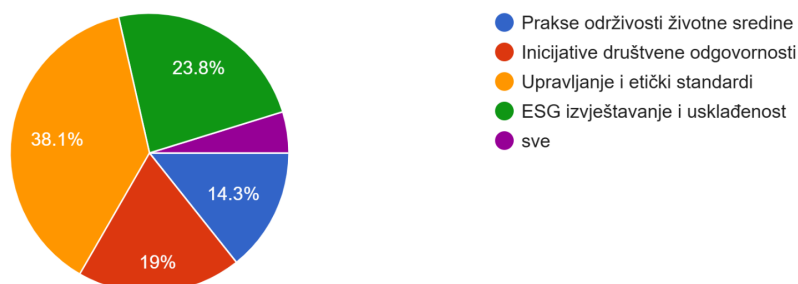
Slika 5.4.10. ESG obuke unutar organizacija

5.4.11 Tipovi poželjne ESG obuke

Kada su upitani o ESG obuci, gotovo svi ispitanici su izrazili snažno interesovanje za učešće u programima profesionalnog razvoja na teme ESG-a (Slika 5.4.11). Tema interesovanja uključuje upravljanje i etičke standarde, ESG izveštavanje i usklađenost, kao i CSR.

11. Koji tip ESG obuke bi bio najkorisniji za vašu organizaciju? (Označite sve koje se primjenjuju)

21 responses



Slika 5.4.11 Tipovi poželjne ESG obuke

5.4.12. Budući fokus na ESG

Gotovo polovina ispitanika sumnja u bilo kakvo širenje ESG-a, što ukazuje na nisku sigurnost ili prioritizaciju, pri čemu 47,8% smatra da je to malo verovatno.



5.4.13. Podrška potrebna za integraciju ESG-a

U bilo kojem pokretu ka boljoj integraciji ESG-a u Crnoj Gori, podrška vlade i pristup obuci se smatraju ključnim omogućavajućima. 52,4% učesnika navodi vladine podsticaje, a 33,3% ističe potrebu za pristupom obuci kao ključnim na tom putu.

5.4.14. Uloga u organizaciji i veličina organizacije

Većina ispitanika (66,7%) su zaposleni, a 23,8% su menadžeri iz uglavnom malih organizacija — što sugerise da bi svest o ESG-u i kapacitet mogli biti niži nego u velikim korporacijama.

5.4.15. Zaključci

U Crnoj Gori, ESG se prepoznaje kao relevantan, ali nije dobro razumevan, pri čemu mnoge organizacije nisu sigurne da li se ESG implementira. CSR i usklađenost su glavni motivatori, ali su praznine u znanju i ograničen pristup obuci glavne prepreke. Postoji snažna potreba za vladinim podsticajima, jasnijim regulativama i dostupnom obukom.

Ovi rezultati potvrđuju da, iako je ESG još uvek u ranoj fazi u sektoru transporta i logistike u Crnoj Gori, raste svest i interesovanje za usvajanje održivih praksi. Obrazovne intervencije i regulatorno vođenje biće ključni za ubrzanje ove tranzicije i izgradnju institucionalnih kapaciteta za integraciju ESG-a širom industrije.



5.5. Slovenija: Analiza implementacije ESG-a u sektoru transporta i logistike u Sloveniji

5.5.1. Upoznatost sa ESG principima

Pitanje 1: Koliko dobro poznajete koncept ESG principa (okruženje, društvo i upravljanje)?

Rezultati:

Veoma dobro: 23,1%

Donekle dobro: 69,2%

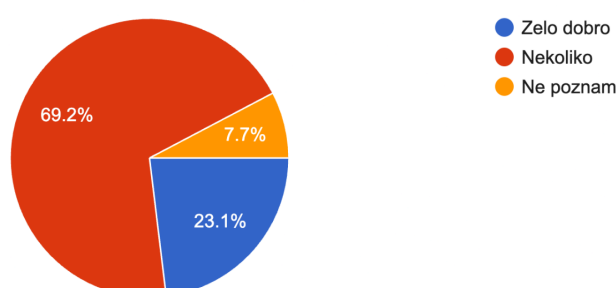
Nisam upoznat: 7,7%

Rezultati ukazuju na to da većina ispitanika (69,2%) ima umereno razumevanje ESG principa, dok manji deo (23,1%) tvrdi da ih dobro poznaje. Manji segment (7,7%) nije upoznat sa ESG konceptima, što odražava priliku za obrazovne inicijative koje se fokusiraju na osnovno znanje o ESG-u.

Napori bi trebali biti usmereni na poboljšanje svesti i obrazovanja o ESG principima unutar sektora transporta i logistike kako bi se popunila praznina u znanju.

1. Kako dobro poznate koncept načel ESG (okolje, društva in upravljanje)?

13 responses



5.5.2. Važnost ESG principa

Pitanje 2: U kojoj meri smatrate da su ESG principi važni za sektor transporta i logistike?

Rezultati:

Veoma važni: 61,5%



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Donekle važni: 30,8%

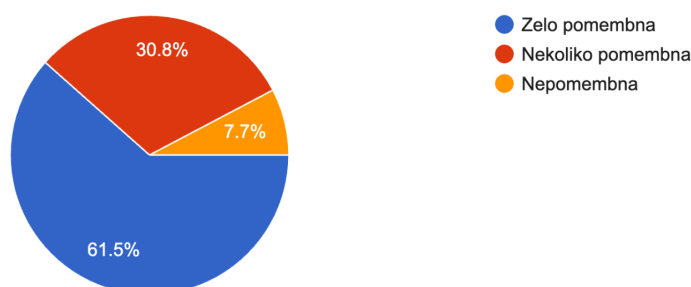
Nije važan: 7,7%

Značajna većina (61,5%) ispitanika prepoznaje važnost ESG principa za sektor transporta i logistike. To ukazuje na snažno priznanje uloge održivosti u budućnosti industrije, iako 30,8% smatra da su oni samo donekle važni.

Nalazi sugeriraju da su zainteresovane strane u Sloveniji sklone prepoznavanju potencijalnih uticaja obaveze oko ESG-a, otvarajući put za dalju integraciju održivih praksi.

2. V kolikšni meri menite, da so načela ESG pomembna za sektor prometa in logistike?

13 responses



5.5.3. Svest o ESG okvirima

Pitanje 3: Da li ste upoznati sa bilo kojim nacionalnim ili međunarodnim ESG okvirima ili standardima koji se primenjuju u sektoru u kojem poslužete?

Rezultati:

Da: 76,9%

Ne: 23,1%

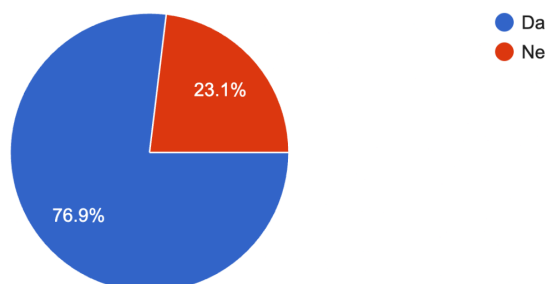
Svest o ESG okvirima je značajno visoka, pri čemu 76,9% ispitanika priznaje da je upoznato sa relevantnim ESG standardima. Ova svest je ključna za usklađenost i napore na integraciji unutar sektora.

Nastavak promocije postojećih okvira i jasna komunikacija o njihovom značaju su neophodni kako bi se osiguralo da organizacije efikasno koriste ove standarde.



3. Ali poznate kakšne nacionalne ali mednarodne okvire ali standarde ESG, ki veljajo za sektor, v katerem delujete?

13 responses



5.5.4. Uključenost u obaveze ESG izvještavanja

Pitanje 4: Da li ste svesni da, iako možda niste podložni obavezama ESG izvještavanja, bićete uključeni u proces izvještavanja kao deo lanca snabdevanja?

Rezultati:

Da: 46,2%

Ne: 53,8%

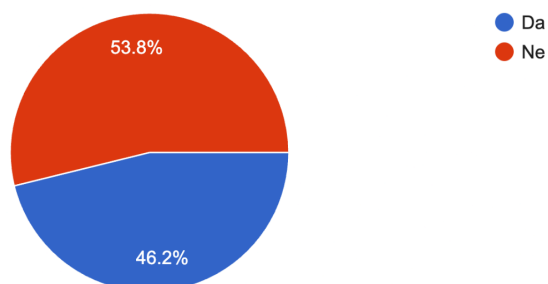
Značajnih 53,8% ispitanika nije svesno svojih indirektnih obaveza izvještavanja u vezi sa ESG-om kao deo svojih lanaca snabdevanja. Ovaj nedostatak svesti mogao bi ometati usklađenost i pravilnu implementaciju praksi izvještavanja.

Postoji potreba za razvojem obrazovnih programa koji ističu implikacije zahteva ESG izvještavanja i razjašnjavaju uloge koje organizacije imaju u lancu snabdevanja.



4. Ali ste seznanjeni, da čeprav morda niste predmet obveznosti poročanja o ESG, boste vključeni v postopek poročanja kot del dobavne verige?

13 responses



5.5.5. Trenutna primjena ESG praksi

Pitanje 5: Da li vaša organizacija trenutno sprovodi ESG prakse?

Rezultati:

Da: 61,5%

Ne: 38,5%

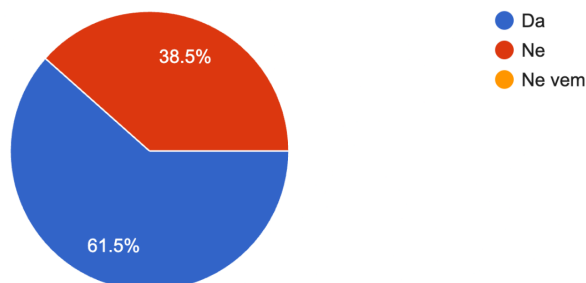
Većina (61,5%) organizacija aktivno se bavi ESG praksama. Ovo odražava nivo angažovanosti koji i dalje ostavlja prostor za značajno unapređenje, budući da 38,5% ispitanika navodi da takva primjena ne postoji.

Razumijevanje prepreka sa kojima se suočavaju organizacije koje ne primjenjuju ESG ključno je za podsticanje šireg usvajanja i poboljšanje ukupne održivosti sektora.



5. Ali vaša organizacija trenutno izvaja prakse ESG?

13 responses



5.5.6. Fokusna področja ESG praksi

Pitanje 6: Ako je odgovor potrđdan, na koje ESG oblasti vaša organizacija usmjerava pažnju? (Označite sve što se odnosi)

Rezultati:

Društveno (npr. dobrobit zaposlenih): 6

Ekološko (npr. smanjenje emisija): 11

Upravljanje (npr. etičke prakse): 8

Upravljanje otpadom: 11

Angažman zajednice: 6

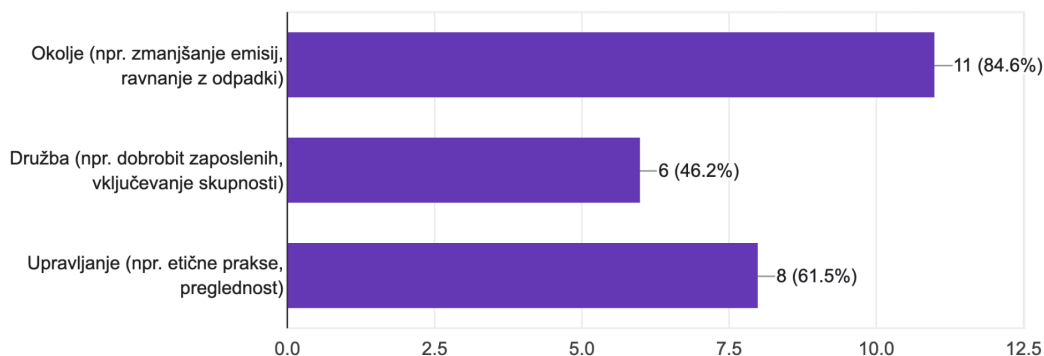
Ispitanici su naveli više fokusnih oblasti, pri čemu su ekološke prakse i upravljanje otpadom dobili prioritet (po 11 odgovora), a zatim slijede upravljanje i društvene inicijative.

Fokus na ekološkim praksama i upravljanju otpadom odraž



6. Če da, na katera področja ESG se vaša organizacija osredotoča? (Izberite vse, kar velja)

13 responses



5.5.7. Pokretači za usvajanje ESG praksi

Pitanje 7: Koji su glavni razlozi za primjenu ESG praksi u vašoj organizaciji? (Označite sve što se odnosi)

Rezultati:

Usklađenost s propisima: 11

Zahtjevi kupaca: 6

Društvena odgovornost preduzeća: 8

Konkurentska prednost: 2

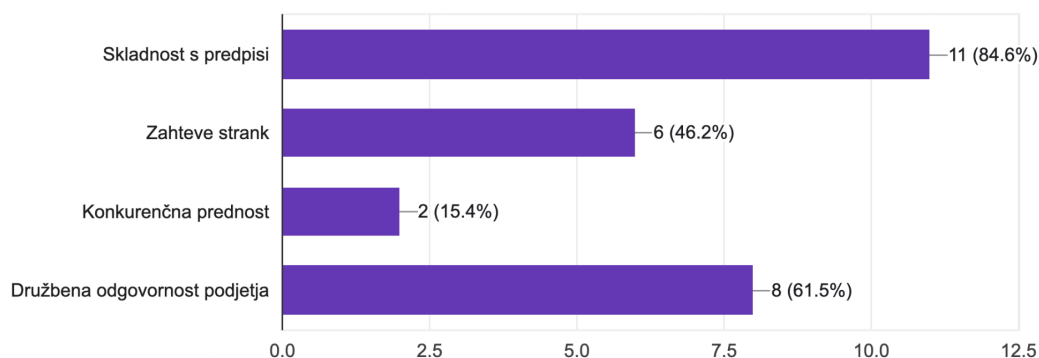
Usklađenost s propisima se pojavljuje kao glavni pokretač za primjenu ESG praksi, uz značajan naglasak i na društvenoj odgovornosti preduzeća.

Prepoznavanje regulatornog okvira kao glavnog motiva može usmjeriti kreatore politika ka oblikovanju podržavajućeg zakonodavstva koje podstiče integraciju ESG-a.



7. Kaj so glavni vzroki za uvajanje praks ESG v vaši organizaciji? (Izberite vse, kar velja)

13 responses



5.5.8. Glavni izzivi u usvajanju ESG praksi

Pitanje 8: Koji su glavni izazovi sa kojima se vaša organizacija suočava prilikom implementacije ESG praksi? (Označite sve što se odnosi)

Rezultati:

Regulatorna složenost: 9

Finansijska ograničenja: 8

Nedostatak svijesti: 6

Ograničen pristup obukama: 3

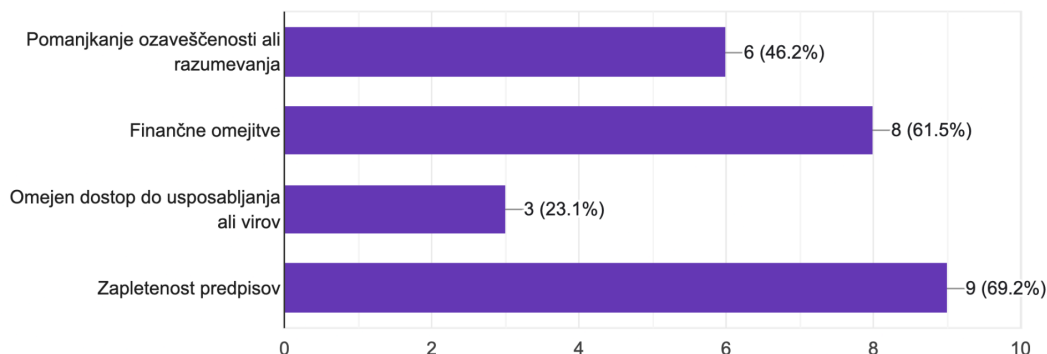
Najveće prepreke koje otežavaju usvajanje ESG-a uključuju regulatornu složenost (9 odgovora) i finansijska ograničenja (8 odgovora), dok je nedostatak svijesti značajan, ali manje rasprostranjen.

Ciljani programi podrške su od ključnog značaja za prevazilaženje ovih prepreka, uz fokus na edukativne aktivnosti i finansijsku pomoć.



8. Kateri so glavni izzivi, s katerimi se vaša organizacija sooča pri uvajanju praks ESG? (Izberite vse, kar velja)

13 responses



5.5.9. Dostupnost ESG obuka

Pitanje 9: Kako ocenjujete dostupnost ESG-povezanih obuka ili obrazovnih resursa u vašoj zemlji?

Rezultati:

Dobra: 38,5%

Zadovoljavajuća: 38,5%

Loša: 15,4%

Odlična: 7,7%

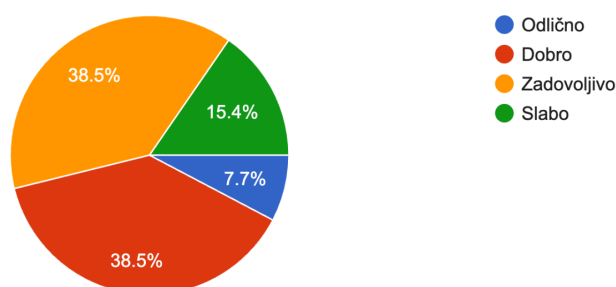
Odgovori ukazuju na umjereno do pozitivno viđenje dostupnosti ESG obuka, iako postoji prostor za unapređenje, naročito s obzirom na to da ju je 15,4% ispitanika ocijenilo kao lošu.

Potrebno je proširiti ponudu programa obuka kako bi se otklonile postojeće praznine i unaprijedila ukupna ESG pismenost u sektoru.



9. Kako ocenjujete razpoložljivost usposabljanja ali izobraževalnih virov, povezanih z ESG, v vaši državi?

13 responses



5.5.10. ESG obuka obezbijedena

Pitanje 10: Da li je vaša organizacija obezbijedila neku ESG-povezanu obuku za zaposlene?

Rezultati:

Da: 46,2%

Ne: 23,1%

Ne znam: 23,1%

Planiramo: 7,7%

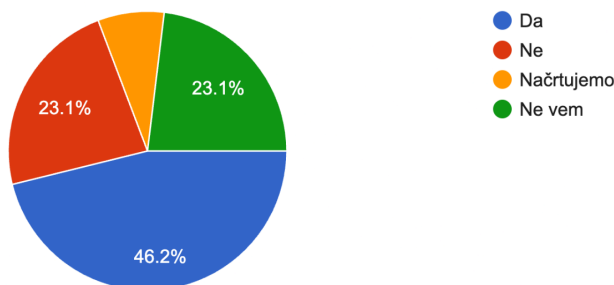
Manje od polovine ispitanih organizacija (46,2%) već je sprovело ESG-povezane obuke za svoje zaposlene, dok skoro jedna četvrtina (23,1%) izričito navodi da takvi programi do sada niso ponuđeni. Jednak udio (23,1%) nije siguran u postojanje interne ESG obuke, što ukazuje ili na ograničenu komunikaciju ili na nedostatak centralnog nadzora. Samo marginalan procenat (7,7%) ukazuje da je obuka trenutno u pripremi.

Prevalencija formalne ESG obuke u slovenačkim organizacijama iz oblasti transporta i logistike ostaje umjerena. Značajni nivoi neimplementacije i neizvjesnosti ukazuju na informacijski jaz i potrebu za struktuiranim, organizaciono-širokim obrazovnim inicijativama. Podsticanje jasnije interne komunikacije i ubrzavanje planiranih programa obuke ojačace kompetencije radne snage i podstaći dosljednu ESG integraciju u cijelom sektoru.



10. Ali je vaša organizacija zagotovila kakšno usposabljanje, povezano z ESG, za zaposlene?

13 responses



5.5.11. Vrste preferiranih ESG obuka

Pitanje 11: Koja vrsta ESG obuke bi bila najkorisnija za vašu organizaciju?
(Označite sve što se odnosi)

Rezultati:

Izveštavanje i usklađenost sa ESG-om: 5

Prakse održivog razvoja: 11

Standardi upravljanja i etika: 7

Inicijative društvene odgovornosti: 4

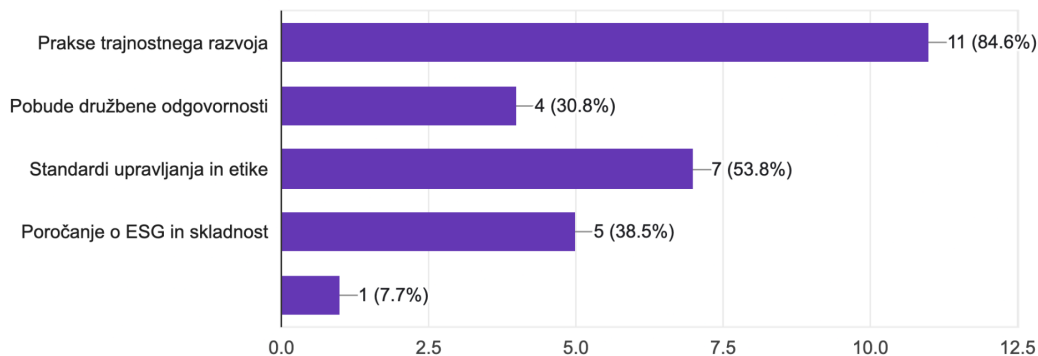
Preferencije u obuci u velikoj mjeri favorizuju prakse održivog razvoja, što ukazuje na potrebu za praktičnim znanjem koje može direktno unaprijediti operacije organizacije.

Fokusiranje napora obuke na održive prakse biće u skladu sa organizacionim potrebama i unaprijediće integraciju ESG-a na praktičnom nivou.



11. Kakšna vrsta usposabljanja o ESG bi bila najbolj koristna za vašo organizacijo? (Izberite vse, kar velja)

13 responses



5.5.12. Budući fokus na ESG

Pitanje 12: Koliko je vjerovatno da će vaša organizacija povećati fokus na ESG prakse u naredne 3 godine?

Rezultati:

Vrlo vjerovatno: 38,5%

Donekle vjerovatno: 53,8%

Malo vjerovatno: 7,7%

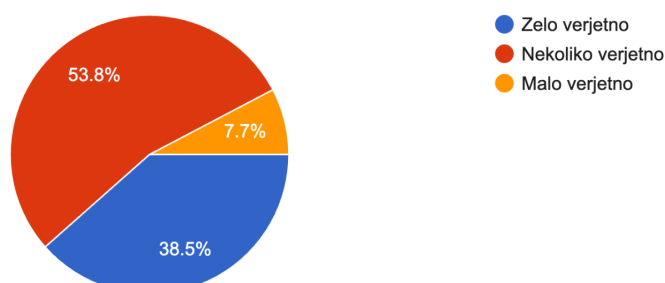
Većina (92,3%) ispitanika optimistično gleda na povećanje fokusa na ESG u naredne tri godine, što otkriva snažno uvjerenje u važnost održivosti.

Ovaj pozitivan pogled treba iskoristiti za nadogradnju postojećih inicijativa i dalje jačanje posvećenosti sektora održivosti.



12. Kako verjetno je, da bo vaša organizacija v naslednjih 3 letih povečala poudarek na praksah ESG?

13 responses



5.5.13 Potrebna podrška za integracijo ESG-a

Pitanje 13: Koja podrška ili resursi bi pomogli vašoj organizaciji da bolje integriše ESG principe? (Označite sve što se odnosi)

Rezultati:

Jasne regulatorne smjernice: 7

Vladini podsticaji: 10

Pristup ESG programima obuke: 4

Podaci ukazuju na značajnu potrebu za jasnijim smjernicama i vladinim podsticajima kako bi se podržala integracija ESG-a, naglašavajući ulogu podržavajućeg regulatornog okvira.

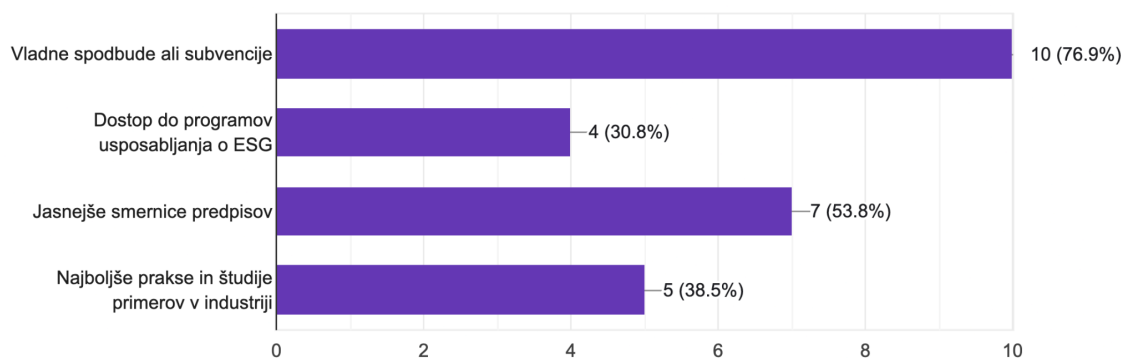
Obezbeđivanje strukturisanih mehanizama podrške stvorice podsticajno okruženje za organizacije da se uključe u suštinske ESG napore.



13. Kakšna podpora ali viri bi vaši organizaciji pomagali pri boljšem vključevanju načel ESG?

(Izberite vse, kar velja)

13 responses



5.5.14 Uloga u organizaciji

Pitanje 14: Koja je vaša uloga u organizaciji?

Rezultati:

Menadžer/Izvršni direktor: 53,8%

Zaposleni: 46,2%

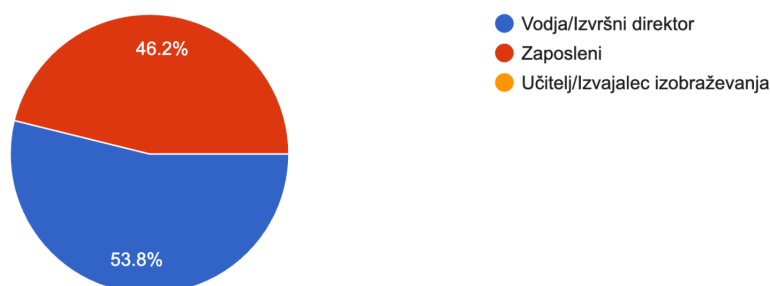
Uočava se uravnotežena zastupljenost uloga, sa gotovo jednakim učešćem rukovodstva i zaposlenih, što je korisno za sagledavanje ESG-a sa strateškog i operativnog aspekta.

Ova uravnotežena zastupljenost treba da podstakne kolektivno uključivanje u ESG inicijative, pokrećući integraciju kako sa nivoa rukovodstva tako i sa operativnog nivoa.



14. Kakšno vlogo imate v organizaciji?

13 responses



5.5.15 Veličina organizacije

Pitanje 15: Kolika je veličina vaše organizacije?

Rezultati:

Mala (1–50 zaposlenih): 53,8%

Srednja (51–200 zaposlenih): 23,1%

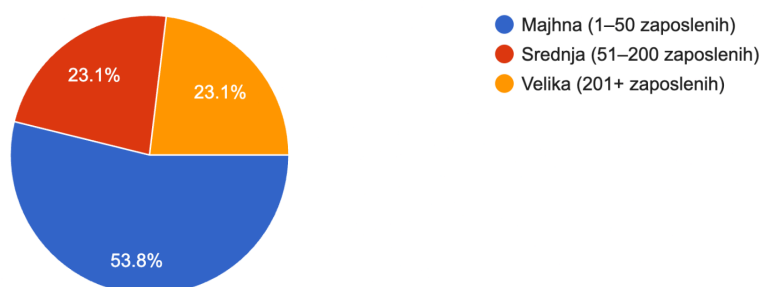
Velika (201+ zaposlenih): 23,1%

Većina ispitanika dolazi iz malih organizacija, pri čemu su srednje i velike organizacije podjednako zastupljene. Ovo sugerira značajan segment manjih firmi angažovanih u sektoru.

Strategije prilagođene manjim organizacijama su ključne za unapređenje njihovih kapaciteta za implementaciju i održavanje ESG praksi.

15. Kakšna je veličnost vaše organizacije?

13 responses





5.5.16 Država organizacije

Pitanje 16: U kojoj državi se nalazi vaša organizacija?

Rezultati:

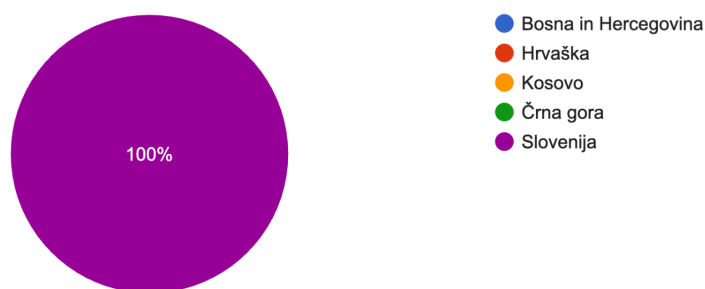
Slovenija: 100%

Svi ispitanici imaju sjedište u Sloveniji, što potvrđuje da je anketa isključivo fokusirana na ovaj region.

Potpuna zastupljenost slovenskih organizacija pruža jasan uvid u lokalne prakse i uslove koji se odnose na integraciju ESG principa u transportnom i logističkom sektoru.

16. V kateri državi je vaša organizacija?

13 responses



5.5.17 Zaključak

Analiza odgovora na anketu iz transportnog i logističkog sektora Slovenije otkriva značajnu priliku i potrebu za pojačanim angažmanom u pogledu principa zaštite životne sredine, društvene odgovornosti i korporativnog upravljanja (ESG). Nalazi ukazuju na umjereno poznavanje ESG konceptata, pri čemu 69,2 % ispitanika tvrdi da ima donekle dobro razumijevanje, a samo 23,1 % se osjeća veoma dobro informisano. Ovo sugerše da su obrazovne inicijative usmjerene na jačanje svijesti i razumijevanja ESG-a unutar sektora neophodne.

Nadalje, iako značajnih 61,5 % ispitanika prepoznaje važnost ESG principa, primjetan dio i dalje nije siguran u svoje indirektne zahtjeve za izvještavanje, pri



čemu 53,8 % nije svjesno svog mogućeg uključivanja u obaveze lanca snabdijevanja povezane sa ESG izvještavanjem. Stoga bi ciljane kampanje informisanja i podizanja svijesti mogle biti ključne za ublažavanje ove neizvjesnosti.

Posvećenost ESG praksama djeluje obećavajuće, s obzirom na to da 61,5 % organizacija trenutno implementira takve mjere. Međutim, prepreke poput regulatorne složenosti i finansijskih ograničenja predstavljaju značajne izazove, što je naglasilo 69,2 %, odnosno 61,5 % ispitanika. Ovo dodatno potvrđuje potrebu za jasnijim regulatornim okvirima i potencijalnom finansijskom podrškom radi olakšavanja šire primjene ESG praksi.

U pogledu mogućnosti obuke, dok 38,5 % ispitanika ocjenjuje dostupnost resursa za obuku kao dobru, 15,4 % ih smatra lošom, što ukazuje na potrebu za razvojem sveobuhvatnijih programa obuke. To dodatno potvrđuje činjenica da je 46,2 % organizacija obezbijedilo obuke vezane za ESG, naglašavajući istovremeno i angažman i prazninu gdje je potrebna dodatna obuka.

Odgovori na anketu takođe sugerišu pozitivan pogled na budući angažman u ESG praksama, pri čemu 92,3 % učesnika navodi vjerovatnoću povećanja fokusa na ove principe u naredne tri godine. S obzirom na to da značajan dio ispitanika zauzima menadžerske pozicije, strateški angažman rukovodstva biće presudan za pokretanje promjena.

Zaključno, iako transportna i logistička industrija Slovenije pokazuje spremnost za integraciju ESG-a, njegovanje kulture održivosti kroz snažno obrazovanje, sveobuhvatne programe obuke i podržavajuće regulatorne mjere biće od ključnog značaja za efikasno ostvarivanje ciljeva održivosti.



6. Komparativna analiza

Pravni i regulatorni okviri

Regionalni pristupi ESG-u u transportu i logistici značajno se razlikuju, odražavajući status svake zemlje u integraciji sa EU i domaće upravljanje. Slovenija i Hrvatska, kao članice EU, posluju pod snažnim obavezama izvještavanja o održivosti. Usvajanje EU Direktive o nefinansijskom izvještavanju i nadolazeće Direktive o izvještavanju o korporativnoj održivosti (CSRD) u Sloveniji je značajno unaprijedilo korporativnu transparentnost i ESG. Hrvatsko zakonodavstvo je slično usklađeno sa EU direktivama: Zakon o računovodstvu i Zakon o reviziji (usklađeni sa CSRD) zahtijevaju od velikih kompanija da objavljuju izvještaje o održivosti koji pokrivaju zaštitu životne sredine, društvene aspekte i upravljanje. Ovi okviri usklađeni sa EU primoravaju organizacije u Sloveniji i Hrvatskoj da prikupljaju ESG podatke, prolaze revizije i javno izvještavaju o napretku, stvarajući pravni pritisak za integraciju ESG-a. Nasuprot tome, zemlje Zapadnog Balkana još uvijek razvijaju uporedive okvire. Transportna politika Bosne i Hercegovine uključuje određene ESG elemente, ali joj nedostaje efikasna implementacija i sprovođenje; slaba regulativa (posebno u željezničkom i avio-saobraćaju) i ograničen nadzor predstavljaju prepreku. Crna Gora je proaktivno izradila ambicioznu Strategiju razvoja transporta 2019–2035, koja sadrži principe EU Zelenog dogovora i ciljeve za emisije, i ažurirala je zakone o procjeni uticaja na životnu sredinu, standardima emisije za drumski saobraćaj, bezbjednosti željeznica i zagađenju mora, prateći EU smjernice. Ipak, implementacija u Crnoj Gori zaostaje—OECD izvještaj bilježi kašnjenja nakon isteka početnog akcionog plana. Kosovo, koje teži članstvu u EU, usklađuje se sa evropskim zelenim politikama kroz nacionalne planove kao što su Nacionalni ekološki akcioni plan i Akcioni plan za Zeleni grad Priština. Ove inicijative, podržane međunarodnim partnerima, uvode kriterijume održivosti za urbani transport i infrastrukturu. Ipak, ni Kosovo ni susjedne zemlje još uvijek nisu uvele široke ESG obaveze izvještavanja za kompanije. Zajedničko za region je prepoznavanje potrebe za jasnijom regulativom: ankete u više zemalja pokazuju da stejkholderi traže eksplicitnije ESG smjernice i pravne zahtjeve radi postizanja usklađenosti na nivou sektora. Pravni okvir tako se kreće od sveobuhvatnih režima izvještavanja nametnutih od strane EU u Sloveniji i Hrvatskoj, do početnih ili djelimičnih okvira u Bosni i Hercegovini, Crnoj Gori i na Kosovu, gdje je usklađivanje politika sa EU standardima još uvijek u procesu.

Angažovanje stejkholdera

Efikasna integracija ESG-a u transportu i logistici oslanja se na višeslojno angažovanje stejkholdera, a ekosistem svake zemlje odražava različite snage. Vladine agencije igraju ključnu ulogu svuda. U Bosni i Hercegovini, složena struktura upravljanja (državno, entitetsko i kantonalno ministarstvo transporta)



dijeli odgovornost za politiku održivog transporta i nadzor bezbjednosti. Fragmentacija predstavlja izazove u koordinaciji, ali nacionalna tijela poput Vanjskotrgovinske komore su se uključila da promovišu svijest o ESG-u, aktivno ohrabrujući kompanije da usvoje održive prakse kako bi povećale konkurentnost. Hrvatska ima koristi od snažnog industrijskog i institucionalnog angažovanja: Hrvatska gospodarska komora je čak razvila ESG upitnik za ocjenjivanje kako bi potakla kompanije da poboljšaju standarde održivosti. Hrvatska udruga poslodavaca (HUP) i druga tijela pružaju ESG obuku i smjernice firmama, što ukazuje na visok nivo inicijative privatnog sektora i partnerstva sa obrazovnim institucijama. Na Kosovu, mapiranje stejkholdera otkriva značajno učešće međunarodnih organizacija uz lokalne vlasti. Ministarstvo infrastrukture je pokrenulo Multimodalnu strategiju transporta koja naglašava zeleni transport, a Opština Priština sarađuje sa UNDP-om na kampanjama za preusmjeravanje putnika prema održivoj mobilnosti. Projekti koje finansiraju donatori (npr. EBRD-ov "Pristina Urban Transport II") i javna preduzeća poput Trainkos-a (željeznice) i prištinske autobuske kompanije modernizuju flote i infrastrukturu, ilustrujući javno-privatna i međunarodna partnerstva koja pokreću poboljšanja ESG-a. Crna Gora pokazuje sličan obrazac: nacionalnu strategiju transporta su zajedno razvili Univerzitet Crne Gore i Ministarstvo transporta, što predstavlja primjer akademsko-vladinog saradništva. Javno-privatna partnerstva se pojavljuju da podrže ESG ciljeve, na primjer, vlada i UNDP su podržali obrazovanje o klimatskim akcijama, a čak su i privatni subjekti poput Američke privredne komore u Crnoj Gori i lokalne banke pokrenuli svoje ESG inicijative. Slovenačko okruženje stejkholdera je relativno napredno. Regulatori ne samo da sprovode EU-usklađeno ESG izvještavanje već i rade sa industrijama na inicijativama zelene ekonomije, koristeći političke podsticaje i fiskalnu podršku za podsticanje održivih logističkih praksi. Vodeće slovenske transportno/logističke kompanije (npr. Luka Koper, Pošta Slovenije) su rani korisnici ESG-a, sprovodeći inicijative zelenih luka, elektrifikaciju flote i inovacije efikasnosti koje postavljaju industrijske standarde. U svih pet zemalja postoji rastuće priznavanje da su široke koalicije stejkholdera—vlade, industrijska udruženja, kompanije, edukatori i međunarodni partneri—ključne za uvođenje ESG-a u glavne tokove. Svaka zemlja nudi modele za angažovanje: od industrijski vođenih koalicija u Hrvatskoj do donatorski podržanih projekata na Kosovu. Regionalni forumi poput EU Ugovora o transportnoj zajednici su spremni da olakšaju širu saradnju, omogućavajući stejkholderima iz različitih zemalja da dijele najbolje prakse i koordiniraju poboljšanja održive infrastrukture.

Dostupnost ESG obuke i obrazovanje

Izgradnja ESG kapaciteta kroz obuku je jasna potreba u cijelom regionu, mada se dostupnost ESG-specifičnog obrazovanja razlikuje. Bosna i Hercegovina



trenutno ima najteže nedostatke. Podaci iz anketa pokazuju da samo ~3,6% bosanskih transportnih i logističkih organizacija pruža bilo kakvu ESG obuku osoblju, a skoro 40% profesionalaca u industriji ocjenjuje ESG mogućnosti obuke kao loše. Ovo je u korelaciji sa niskom ESG sviješću u BiH i naglašava potrebu za osnovnim obrazovnim inicijativama. Crna Gora se suočava sa sličnim nedostatkom: samo oko 9,5% ispitanika u Crnoj Gori ocijenilo je domaće ESG obučne resurse kao dobre, dok ih je jedna trećina označila kao loše. Samo 23% je ikada bilo ponuđeno ESG obuku u svojoj organizaciji. Ove cifre naglašavaju početnu infrastrukturu obuke. Svi slučajevi Zapadnog Balkana pokazuju snažnu potražnju za učenjem—u Bosni je 64% anketiranih profesionalaca zatražilo obrazovanje o ekološkoj održivosti, a skoro polovina o upravljanju i etici, a u Crnoj Gori gotovo svi ispitanici su izrazili interesovanje za profesionalne ESG razvojne programe. Nasuprot tome, Slovenija i Hrvatska pokazuju razvijeniju ESG obrazovnu podršku, mada još uvijek sa prostorom za rast. U Hrvatskoj je nekoliko univerziteta i instituta uključilo održivost u transportne i logističke nastavne planove (npr. programi Zagrebačkog univerziteta o transportnom inženjerstvu uključuju ESG teme) i organizacije poput CISD-a i HUP-a redovno organizuju ESG radionice. Ipak, samo 20% hrvatskih ispitanika je reklo da njihova kompanija pruža internu ESG obuku, a preko pola nije bilo sigurno, što ukazuje da mnogim firmama nedostaju formalni programi. Slovenija se ističe: oko 46% slovenskih transportnih/logističkih organizacija je pružilo ESG-povezanu obuku zaposlenima. Nacionalni ispitanici su takođe imali relativno pozitivne stavove o dostupnosti obuke—preko 77% je ocijenilo resurse kao fer do dobre. Ovo sugerira da se slovenački zreliji ESG ekosistem proširuje na obrazovanje, što vjerovatno odražava njegovu jaču institucionalnu podršku za održivost. Kosovo je između: dok samo 13,8% anketiranih kosovskih profesionalaca izvještava da je primilo ESG obuku, značajan dio smatra postojeće resurse adekvatnim ili čak odličnim. Oko jedna trećina je ocijenila dostupnost ESG obuke na Kosovu kao dobru, a 20,7% kao odličnu, možda zbog ad-hoc radionica i programa koje vode donatori. Ankete o preferencijama otkrivaju uobičajene potrebe za obukom kroz zemlje—na primjer, hrvatski i kosovski ispitanici su dali prioritet upravljanju/etici i znanju o ESG izvještavanju u budućim obukama, dok su crnogorski stakeholderi izrazili interesovanje za standarde upravljanja i teme korporativne društvene odgovornosti. Ovi trendovi ukazuju na mogućnost za saradnju u razvoju ESG nastavnih planova. Partnerstva Erasmus+ projekata ili regionalni centri izvrsnosti mogli bi harmonizovati napore obuke, koristeći naprednije obrazovne inicijative u državama članicama EU za korist cijelog regiona. Jačanje ESG mreža obuke bi direktno riješilo jednu od ključnih prepreka za usvajanje ESG-a identifikovanih u svakoj zemlji—nedostatak znanja i stručnosti.



Prakse implementacije i integracija ESG-a

Stepen implementacije ESG praksi u transportnom i logističkom sektoru se značajno razlikuje među pet zemalja, mada su sve u ranoj do srednje fazi zrelosti. Slovenija trenutno predvodi u praktičnoj ESG integraciji. Prema skorašnjim podacima iz anketa, 61,5% slovenskih transportnih i logističkih organizacija izvještava da aktivno implementira ESG mjere, što je najveći udio među zemljama. Ove firme teže da daju prioritet upravljanju životnom sredinom i operativnoj eko-efikasnosti: na primer, prakse smanjenja otpada i emisija su najčešće citirali slovenski ispitanici (u čak 11 slučajeva svaka, od 13 ispitanika). Poboljšanja upravljanja (etičke prakse, transparentnost) i socijalne inicijative (blagostanje zaposlenih, angažovanje zajednice) se takođe rješavaju, mada u nešto manjoj meri, što ukazuje na potrebu za uravnoteženijim pristupom u budućnosti. Hrvatska i Kosovo imaju umeren nivo ESG usvajanja. U kosovskom logističkom sektoru, oko 45% organizacija je počelo primjenjivati ESG prakse, a ogromna većina (93% ispitanika) smatra ESG važnim za budućnost industrije. Kompanije na Kosovu koje implementiraju ESG teže da se fokusiraju na socijalne aspekte (npr. programi blagostanja zaposlenih, inicijative zajednice) sa 41,4%, iza čega slijede ekološke akcije (31%) i reforme upravljanja (27,6%). Ovaj naglasak sugerira da je korporativna socijalna odgovornost bila ulazna tačka za ESG u kosovskom transportnom sektoru. Usvajanje u Hrvatskoj je donekle oprezno: samo 16% hrvatskih ispitanika je potvrdilo da njihove organizacije trenutno sprovode ESG izvještavanje ili slične strukturirane prakse. Mnogi hrvatski logistički profesionalci su inicijalano percipirali ESG kao direktno nerelevantno za njihove operacije (56% je reklo "nije relevantno" u 2025), što odražava diskonekciju koja se postupno prevazilazi. Ipak, one hrvatske kompanije koje prihvataju ESG često to čine iz strateških razloga—konkurentna prednost je bila vodeći pokretač za usvajanje (47,4% ispitanika) i teže da se usklade sa međunarodnim standardima uzevši u obzir hrvatske EU obaveze. Crna Gora i Bosna i Hercegovina su u najranijim fazama ESG implementacije, sa relativno malo firmi koje do sada preduzimaju konkretne akcije. U Crnoj Gori, samo oko 28,6% anketiranih organizacija je iniciralo bilo kakve ESG mjere, a veliki dio praktičara ostaje nesiguran da li njihove kompanije čine nešto u ovoj oblasti. Trenutni ESG naponi Crne Gore se čini da se usredsređuju na osnove socijalne odgovornosti i usklađenosti; korporativna socijalna odgovornost (CSR) se navodi kao vodeći motivator za ESG usvajanje, a mnogi ispitanici nisu bili jasni o dubljim strateškim obrazloženjima. Slična niska osnova se uočava u Bosni i Hercegovini, gdje ESG izvještavanje još uvijek nije uobičajena praksa—46,4% bosanskih logističkih profesionalaca je reklo da se njihove organizacije ne bave ESG izvještavanjem, a 32,1% nije bilo sigurno. Među ograničenim ESG inicijativama u BiH, primarni fokus je bio na socijalnim



pitanjima poput blagostanja zaposlenih (skoro 47% je to navelo), sa ekološkim naporima (35,3%, npr. skromni koraci efikasnosti goriva ili smanjenja emisija) na drugom mjestu, a poboljšanja upravljanja zaostaju. Ovi obrasci ilustruju da u odsustvu jakih regulatornih mandata, kompanije na Zapadnom Balkanu često počinju sa CSR-tipom aktivnosti i ad-hoc ekološkim mjerama radije nego sa sveobuhvatnim ESG strategijama. Bez obzira na različite nivoe zrelosti, postoje zajednički pokretači i prepreke koje utiču na ESG implementaciju širom regiona. Spoljašnji pritisci su dominantna tema. U Sloveniji je regulatorna usklađenost najcitiraniji razlog za implementaciju ESG-a, iza čega slijedi osjećaj korporativne socijalne odgovornosti. Ovo odražava Hrvatsku, gdje regulativa i strateška konkurentnost pokreću ESG odluke. U Bosni i Hercegovini, na Kosovu i u Crnoj Gori, socijalna odgovornost i zahtjevi klijenata se ističu kao motivacije—na primer, 67,9% bosanskih ispitanika je ukazalo na "socijalnu odgovornost" a preko pola na zahtjeve kupaca kao ključne pokretače za ESG usvajanje. Ovi nalazi sugerišu da reputacija i očekivanja stejkholdera (od klijenata ili stranih partnera) guraju kompanije da razmisle o ESG-u, čak i u okruženjima gdje je formalno sprovođenje slabo. Nasuprot tome, interne motivacije (poput etičkog liderstva ili dugotrajnog upravljanja rizikom) su rijetko bile najviše rangirane, što ukazuje na oblast za rast kako ESG svijest sazrijeva. Svih pet zemalja se takođe suočava sa sličnim preprekama koje ometaju širu ESG praksu. Regulatorna složenost i neizvjesnost je tema koja se ponavlja: kompanije imaju problema kada su ESG smjernice nejasne ili se stalno mijenjaju. Na Kosovu je 37,9% ispitanika označilo komplikovane regulative kao primarnu prepreku ESG implementaciji, a slovenske firme su takođe identifikovale regulatornu složenost kao njihov najveći izazov (navelo 9 od 13 ispitanika). Finansijska ograničenja su druga glavna prepreka—troškovi novih tehnologija, usklađenosti ili sertifikacije mogu biti zabranjenački. Preko jedna trećina crnogorskih i oko pola slovenskih stejkholdera je označilo da ograničeni finansijski resursi sputavaju njihove ESG napore. I dalje postoje praznine u znanju i kapacitetima, posebno na Zapadnom Balkanu: nedostatak svijesti/razumijevanja je bio najveća prepreka u Crnoj Gori (50% ispitanika) i Bosni i Hercegovini (67,9%), mada je to bio manje dominantan faktor u Hrvatskoj i na Kosovu gdje je osnovna svijest nešto viša. Ograničen pristup obuci ili stručnoj podršci, kako je navelo oko jedna trećina hrvatskih ispitanika, dodatno pogoršava ove izazove. Neto efekat je da, dok džepovi napretka postoje (posebno u EU-usklađenim kontekstima), sistemske prepreke još uvijek sprečavaju da ESG postane standardna praksa u transportnim i logističkim preduzećima širom regiona.

Zaključak i mogućnosti za regionalnu saradnju

U Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, na Kosovu, u Crnoj Gori i Sloveniji, ova komparativna analiza otkriva i konvergenciju i divergenciju u ESG standardima i



praksama. S jedne strane, postoji zajednička putanja: svih pet zemalja je sve više svjesno važnosti ESG principa za održivi razvoj u transportu i logistici. Stejkholderi uniformno prepoznaju da je poboljšanje ekoloških performansi, socijalnih ishoda i upravljanja u ovom sektoru ključno za njegovu dugoročnu konkurentnost i usklađenost sa evropskim trendovima (u Sloveniji je 92,3% anketiranih praktičara optimistično o proširivanju ESG fokusa u naredne tri godine, a sličan napredni sentiment se odjekuje i drugdje). Dodatno, svaka zemlja je počela uspostavljati gradivne blokove za ESG integraciju, bilo kroz nove zakone, pilot projekte, obrazovne programe ili industrijske inicijative. Ipak, tempo i dubina ESG usvajanja se značajno razlikuju. EU članice Slovenija i Hrvatska su ispred u formalnim okvirima i korporativnom usvajanju, što je evidentirano strogim zahtjevima za izvještavanje i višim stopama ESG aktivnosti. U državama Zapadnog Balkana, ESG integracija ostaje u ranijim fazama: Bosna i Crna Gora se još uvijek suočavaju sa osnovnim izazovima svijesti i institucionalnog kapaciteta, dok Kosovo čini napredak pod poticajem EU-orijentisanih reformi i međunarodne podrške. Ove neusklađenosti naglašavaju oblasti gdje bi ciljane intervencije mogle donijeti značajne koristi. Ključno, studija identifikuje nekoliko obećavajućih modela i praksi koji bi mogli biti emulirani ili skalifikovani kroz regionalnu saradnju. Slovenačko iskustvo naglašava vrijednost jakog pravnog mandata kombinovanog sa vladinim podsticajima: njegovo sprovođenje EU-usklađenih ESG pravila otkrivanja je opipljivo poboljšalo izvještavanje o održivosti čak i među manjim firmama, a višeslojno upravljanje je iskoristilo javno-privatna partnerstva da pozeli logističku industriju. Hrvatska demonstrira kako industrijski predvođen angažman može dopuniti regulativu—kreiranje ESG alata za samo-ocjenjivanje od strane njene Privredne komore i aktivna uloga profesionalnih udruženja u obuci su potpomogli saradničku atmosferu za održivost u logistici. Na Zapadnom Balkanu, lokalne inovacije i inicijative koje podržavaju donatori služe kao vrijedni piloti. Na primjer, usvajanje Planova održive urbane mobilnosti u bosanskim gradovima poput Sarajeva i Bijeljine pokazuje kako municiplana akcija može integrisati ESG ciljeve u planiranje transporta. Na Kosovu, investicije u modernizaciju urbanog transporta (novi autobusi sa niskim emisijama i nadogradnje pruga) kroz EBRD i projekte Svjetske banke ilustruju kako eksterno finansiranje i stručnost mogu pokretati ESG ishode na terenu. Crnogorska sveobuhvatna nacionalna strategija, iako spora za implementaciju, pruža putokaz za usklađivanje razvoja transporta sa ESG standardima i eksplicitno poziva na ESG obuku i javno-privatna inovacijska partnerstva—viziju koja može informisati dizajn politike susjednih zemalja. Ovi primjeri predstavljaju bazu znanja efikasnih praksi koje, ako se razmijene regionalno, mogu ubrzati ESG napredak. Analiza takođe naglašava ključne oblasti gdje je regionalna saradnja ili harmonizacija politike korisna. Jedna takva oblast je



usklađivanje standarda i regulative. Kako su lanci snabdijevanja i transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi međusobno povezani, harmonizovaniji pristup ESG-u (na primjer, usvajanje sličnih standarda izvještavanja ili ekoloških zahtjeva kroz zemlje) bi olakšao teret usklađenosti i podigao osnovu za sve. Zemlje Zapadnog Balkana, posebno, mogle bi koordinirati svoje usvajanje EU ESG direktiva tako da kompanije koje posluju preko granica suočavaju sa dosljednim očekivanjima. Regionalna tijela i inicijative poput Ugovora o transportnoj zajednici, CEFTA ili posvećenih Erasmus+ partnerstava pružaju platforme za razvoj jedinstvenih smjernica i dijeljenje tehničkog znanja. Druga kritična oblast je izgradnja kapaciteta i obuka, gdje bi zajednički naponi mogli značajno iskoristiti resurse. Uzevši u obzir široku potrebu za ESG obrazovanjem, saradnja u razvoju nastavnih planova (na primjer, Erasmus+ finansirani program za obuku transportnih i logističkih profesionalaca u ESG upravljanju) mogla bi crpiti stručnost iz univerziteta u Sloveniji ili Hrvatskoj i riješiti praznine u Bosni, na Kosovu i u Crnoj Gori. Ispitanici iz anketa kroz zemlje su specifično pozivali na više vladinih podsticaja, jasnije smjernice i pristup obuci da podrže ESG integraciju, naglašavajući da bi poboljšani sistemi podrške bili dobrodošli u cijeloj industriji. Regionalni konzorcijum bi tako mogao dizajnirati specijalizovane module obuke, šeme sertifikacije ili radionice koje služe više zemalja, kreirajući ekonomije razmjera i potičući zajedničku ESG kulturu. Dok se pet zemalja razlikuje u njihovim trenutnim nivoima ESG implementacije, suočavaju se sa zajedničkim izazovima i mogu imati koristi od kolektivne akcije. Učeći jedni od drugih uspjeha—slovenačka regulatorna strogost, hrvatsko angažovanje stejkholdera, kosovska međunarodna partnerstva, crnogorsko strateško planiranje i bosanskohercegovačke grassroots inicijative—transportni i logistički sektor Jugoistočne Evrope može da se kreće prema održivijoj i harmonizovanijoj budućnosti. Regionalna saradnja, kroz harmonizaciju politike i zajedničke napore izgradnje kapaciteta, biće ključna u premošćavanju praznina. Takav pristup obećava ne samo da podigne ESG performanse u svakoj zemlji već i da unaprijedi prekograničnu sinergiju i otpornost, usklađujući cijeli region sa evropskim standardima održivog transporta i logistike koji se pojavljuju. Nalazi ove komparativne analize tako pružaju osnovu za informisano kreiranje politike i saradničke projekte (poput Erasmus+ inicijative o kojoj je riječ) usmjerene na dublje ugrađivanje ESG principa u tkivo transportnih i logističkih industrija Jugoistočne Evrope.



7. Zaključci

Sljedeće preporuke pružaju akademski ali praktičan putokaz za dizajniranje nastavnog plana o Ekološkim, socijalnim i upravljačkim (ESG) aspektima u transportnom i logističkom sektoru. One su utemeljene na istraživačkim nalazima iz SEE-GL projektove analize ESG praksi kroz Bosnu i Hercegovinu, Hrvatsku, Kosovo, Crnu Goru i Sloveniju. Naglasak je na akcijskim smjernicama za stručno obrazovanje i obuku (VET), kontinuirano obrazovanje i programe cjeloživotnog učenja, osiguravajući da je nastavni plan informisan stvarnim uvjuzdima i prilagođen regionalnim potrebama. Integrisanjem lokalnih studija slučaja i potpomogivanjem saradnje među stejkholderima, ove preporuke imaju za cilj izgradnju kapaciteta za održivu logistiku i usklađivanje Zapadnog Balkana sa evropskim ESG standardima koji se pojavljuju.

Integracija istraživačkih uvida u razvoj nastavnog plana

Riješavanje identifikovanih praznina u znanju: Istraživanje otkriva široko rasprostranjen nedostatak ESG svijesti i formalne obuke u radnoj snazi transporta i logistike regiona. Na primjer, u Bosni i Hercegovini preko 82% anketiranih profesionalaca je izvijestilo da nije dobro informisano o ESG principima, a samo ~3,6% organizacija pruža bilo kakvu ESG-povezanu obuku osoblju. Čak i u EU-članici Hrvatskoj, samo 20% transportnih/logističkih ispitanika je reklo da njihova kompanija nudi internu ESG obuku. Ovi nalazi naglašavaju potrebu za modulima nastavnog plana koji počinju sa osnovnim ESG konceptima, osiguravajući da učenici razumiju ključne principe (ekološko upravljanje, socijalna odgovornost, korporativno upravljanje) i zašto su oni važni za konkurentnost i usklađenost. Rani moduli trebaju demistifikovati ESG terminologiju, standarde i koristi, direktno riješavajući nisku osnovnu svijest dokumentovanu u anketama. Izgradnjom osnovne pismenosti u održivosti i etici, nastavni plan može popuniti kritičnu prazninu i omogućiti profesionalcima da se značajno angažuju sa ESG inicijativama. Usklađivanje sa industrijskim potrebama i standardima: Nastavni plan mora prevesti istraživačke uvide u praktične vještine i oblasti znanja koje zahtijeva evoluirajući pejzaž sektora. Analiza iz SEE-GL naglašava da se kompanije širom Zapadnog Balkana počinju suočavati sa novim ESG zahtjevima kroz EU-usklađene regulative i tržišne pritiske. Na primjer, Hrvatska, kao EU članica, je uključena Evropske standarde izvještavanja o održivosti (ESRS) u nacionalni zakon, mandatiirajući velikim kompanijama da objavljuju ekološke, socijalne i upravljačke performanse. Međutim, nedostatak kvalifikovanih specijalista za implementaciju ovih standarda je očigledan—hrvatski logistički sektor "zahtijeva kvalifikovanu radnu snagu" u upravljanju održivim lancima snabdijevanja, ipak trenutno "nema odgovarajuće specijaliste," što već ograničava rast u industriji. Na Kosovu i drugim zemljama pristupnicama, studije slično primjećuju praznine u VET nastavnim planovima kada se radi o ESG-specifičnim kompetencijama za



transport i logistiku. Stoga, nastavni plan treba biti eksplicitno dizajniran da pruži kompetencije potrebne za ispunjavanje novih ESG izvještajnih i usklađenosti obaveza (npr. računovodstvo ugljena, upravljanje zdravljem i sigurnošću, etika i antikorupcija u logistici) i da odgovori na očekivanja stejkholdera. Ovo podrazumijeva module o temama poput održivog upravljanja flotom, strategije smanjenja emisija, sigurnost na radnom mjestu i radna prava, due diligence lanca snabdijevanja i ESG izvještavanje podataka. Ugrađivanje trenutnih okvira kao što su ciljevi EU Zelenog dogovora, Direktiva o korporativnom izvještavanju o održivosti (CSRD) i relevantne nacionalne regulative—osiguraće da je nastavni plan usklađen sa standardima koje kompanije moraju pratiti. Opremanjem učenika sa ažurnim regulatornim znanjem i praktičnim vještinama (na primjer, kako pripremiti osnovni izvještaj o održivosti ili implementirati fuel-efikasne logističke operacije), program čini ESG principe akcijskim u svakodnevnoj poslovnoj praksi. Usvajanje holističke ESG perspektive: Dizajn nastavnog plana treba odražavati da je ESG u transportu/logistici višeslajan. Istraživanje iz slovenačkog iskustva pokazuje da vodeće firme integrišu sve tri ESG dimenzije—ekološku, socijalnu i upravljačku—u svoje operacije. Da bi to odrazilo, sadržaj kursa mora ići izvan samo ekoloških pitanja. Na primjer, uz podučavanje tehnika zelene logistike (optimizacija ruta, intermodalni transport, alternativna goriva), jednaku težinu treba dati socijalnim aspektima (npr. obuka zaposlenih o zdravlju i sigurnosti, raznolikost i inkluzija u logističkoj radnoj snazi) i upravljačkim temama (npr. korporativna etika, transparentnost u lancima snabdijevanja). Analize slučajeva iz regiona ilustruju ovu ravnotežu: slovenske transportne kompanije su investirale u sveobuhvatnu obuku radnika o sigurnosti i novim tehnologijama kao dio svojih ESG napora, a mnoge firme naglašavaju angažovanje zajednice i etičko upravljanje kao integralne za održivost. Sveobuhvatan nastavni plan će tako pripremiti učenike da implementiraju ESG holistički—na primjer, uključivanjem simulacija ili zadataka o poboljšanju ugljenog otiska kompanije i njenih radnih praksi. Takav pristup osigurava da diplomci programa mogu pokretati poboljšanja kroz sve ESG stubove, odražavajući istraživački uvid da je performansa održivosti vezana i za operativnu efikasnost i socijalnu odgovornost.

Ugrađivanje regionalnih studija slučaja za kontekstualnu relevantnost

Korišćenje lokalnih primjera za povezivanje teorije i prakse: Da bi ESG koncepti postali opipljivi, nastavni plan treba integrisati praktične studije slučaja izvučene iz regiona tako da učenici povežu apstraktne principe sa stvarnim ishodima. Svaka od pet zemalja nudi ilustrativne primjere koji mogu biti utkani u kursni rad, obogaćujući iskustvo učenja sa kontekstno-specifičnim uvidima:

- Bosna i Hercegovina: Municipalne inicijative poput usvajanja Planova održive urbane mobilnosti u gradovima kao što su Sarajevo i Bijeljina pokazuju ESG



ciljeve u akciji na lokalnom nivou, usklađujući urbanističko planiranje transporta sa ekološkim i socijalnim standardima. Studija slučaja o Sarajevskom SUMP-u može demonstrirati kako poboljšanje javnog transporta i pješačke infrastrukture donosi ESG koristi (smanjene emisije, poboljšana sigurnost na putevima) i koji se izazovi javljaju u implementaciji.

- Kosovo: Donor-podržani projekti zelenog transporta pružaju bogat materijal za učenje. Na primjer, EBRD-finansirana modernizacija "Prishtina Urban Transport" (uvođenje autobusa sa niskim emisijama i nadogradnje pruga) ilustruje kako eksterno finansiranje i stručnost mogu pokretati ishode održivosti na terenu. Ispitivanje ovog projekta u nastavnom planu bi naglasilo cost-benefit trade-off investiranja u čistije flote, i kako se takve inicijative uklapaju u širi Plan zelene akcije Kosova. Studenti mogu analizirati projektne podatke da razumiju uticaje na potrošnju goriva i kvalitet vazduha u gradu.

- Crna Gora: Nacionalni politički naponi nude stratešku perspektivu. Crnogorska sveobuhvatna Strategija razvoja transporta 2019–2035 eksplicitno poziva na integraciju ESG standarda i čak mandatera ESG obuku u upravljanju transportom, spojena sa javno-privatnim inovacijskim partnerstvima. Ovaj primjer može biti korišten kao slučaj gdje učenici evaluiraju dizajn politike protiv implementacije—naročito, OECD je uočio kašnjenja u izvršavanju ove strategije, podstičajući diskusiju o upravljačkim izazovima. Uključivanje ovog slučaja u nastavni plan povezuje učenje u učionici sa planiranjem na visokom nivou i važnošću političke volje, inter-agencijske koordinacije i praćenja napretka na ciljevima održivosti.

- Hrvatska: Industrijski vođene ESG inicijative mogu služiti kao modeli angažovanja stejkholdera. Razvoj ESG upitnika za samoprocjenu od strane Hrvatske gospodarske komore, uz to što Hrvatska udruga poslodavaca nudi ESG obrazovne usluge, ilustruje kako poslovne asocijacije aktivno promovišu ESG standarde i obuku među kompanijama. Modul nastavnog plana može imati studente koji koriste takve upitnike da procijene ESG performanse hipotetičke kompanije, podučavajući ih kako funkcionišu alati za mjerenje i dobrovoljni standardi. Hrvatsko iskustvo pokazuje vrijednost međusektorske saradnje (vlada, komore i firme) u poboljšanju praksi održivosti, pristup koji može biti emuliran regionalno.

- Slovenija: Kao regionalni lider, Slovenija pruža napredne slučajeve ESG integracije. Vodeće logističke kompanije poput Luke Koper (Luka Koper) i Pošte Slovenije su napravile značajne korake kroz zelene inicijative—od zelene lučke infrastrukture do elektrifikacije flote—postavljajući industrijske standarde za Jugoistočnu Evropu. Uključivanje slovenske studije slučaja omogućava učenicima da istraže najbolje scenarije: na primjer, kako su robusna



EU-usklađena regulativa i korporativna posvećenost rezultirali mjerljivim smanjenjem emisija ili otpada. Takvi primjeri mogu inspirisati diskusije o prenošenju najboljih praksi u druge kontekste, uz priznavanje razlika u resursima i regulatornim okruženjima.

Ugrađivanjem ovih i sličnih stvarnih studija slučaja, nastavni plan ostaje kontekstualno relevantan i angažovan. Studenti i polaznici će bolje razumjeti ESG koncepte kada vide susjede na Zapadnom Balkanu kako se suočavaju sa poznatim izazovima—bilo da se radi o gradu koji se bori sa zagađenjem saobraćaja ili kompaniji koja pokušava da ispuni nova EU pravila izvještavanja. Slučajevi treba da se koriste u vježbama, grupnim projektima i scenarijima učenja baziranim na problemima (npr. "Kako biste savjetovali grad X da implementira plan zelene logistike uz budžetska ograničenja?"). Ovaj pristup osigurava da nakon završetka programa, učesnici mogu lako primijeniti naučene lekcije u svojim radnim okruženjima, već ispitavši analogne situacije u učionici.

Poticanje regionalne saradnje i dijeljenja znanja

Korišćenje regionalnih mreža za razvoj i isporuku nastavnog plana: Višenacionalna analiza snažno ukazuje da je kontinuirana saradnja među stakeholderima Zapadnog Balkana ključna za podizanje ESG vještina i standarda. S obzirom da transportni i logistički lanci prelaze nacionalne granice, koordiniran pristup ESG obuci će kreirati sinergije i dosljednost. Jedna preporuka je uspostavljanje regionalnog konzorcijuma ili radne grupe VET institucija, ministarstava, predstavnika industrije i stručnjaka da zajednički razviju i ažuriraju ESG nastavni plan. SEE-GL projekat sam pruža osnovu za ovaj konzorcijum; kao Erasmus+ partnerstvo, demonstrira kako udruživanje stručnosti iz EU država članica (npr. Slovenija, Hrvatska) i partnera Zapadnog Balkana može proizvesti dijeljene resurse. Takva grupa može nastaviti izvan životnog ciklusa projekta da održi relevantnost nastavnog plana, harmonizuje ga sa novim EU ESG direktivama i izbegne dupliranje napora u svakoj zemlji. Značajno, ispitanici iz anketa širom regiona su pozivali na jasnije smjernice, vladine podsticaje i iznad svega bolji pristup obuci da podrže ESG integraciju. Saradnički regionalni napor može odgovoriti na ovu potražnju kreiranjem zajedničkih modula obuke i šema sertifikacije koje su priznate preko granica, tako efikasno dosežući širu publiku. Harmonizacija standarda i dijeljenje najboljih praksi: Da bi se potaklo dijeljenje znanja, inicijativa nastavnog plana treba da se uskladi sa širim regionalnim okvirima. Postojeće platforme poput EU Ugovora o transportnoj zajednici (koji okuplja ministarstva transporta Zapadnog Balkana) i CEFTA mogu biti angažovane da promovišu jedinstvene ESG smjernice i diseminiraju ishode obuke. Na primjer, Transportna zajednica bi mogla ugostiti godišnje radionice ili online repozitorijum gdje VET edukatori razmjenjuju nastavne materijale i studije slučaja, osiguravajući da se lekcija



naučena u jednoj zemlji (recimo, uspješan pilot zelene logistike u Sloveniji ili novi sigurnosni protokol u Hrvatskoj) komunicira drugima. Istraživanje sugerira da bi harmonizacija ESG standarda—kao što je usvajanje sličnih zahtjeva za ekološko izvještavanje ili normi efikasnosti goriva—"olakšala teret usklađenosti i podigla osnovu za sve" u regionu. Obrazovanje igra ključnu ulogu u ovoj harmonizaciji: ako VET programi kroz Jugoistočnu Evropu podučavaju ka uporedivim ishodima učenja o ESG-u, kompanije koje posluju u više zemalja će naići na dosljedniji skup vještina i razumijevanje među zaposlenima. Stoga, ove preporuke uključuju rad prema regionalnom ESG okviru kompetencija za logistički sektor (potencijalno odobren od strane ministarstava ili Transportne zajednice), koji VET nastavni planovi u svakoj zemlji mogu usvojiti. Ovo bi moglo uključivati zajedničko definiranje osnovnih kompetencija (npr. računanje ugljenog otiska, sprovođenje procjena socijalnog uticaja, osiguravanje upravljanja i etike u lancima snabdijevanja) i razvoj standardizovanih modula kursa ili e-learning sadržaja koji mogu biti lokalizovani po potrebi. Olakšavanje kontinuiranog angažovanja stejkholdera: Konačno, izgradnja kulture saradnje zahtijeva institucionalizovane kanale za razmjenu znanja. Stejkholderi svake zemlje—stručni koledži, centri za obuku, logističke asocijacije i kreatori politike—trebaju biti aktivno uključeni u pregled i usavršavanje nastavnog plana kako se razvija. Redovne regionalne konferencije ili virtuelni seminari o "ESG u transportu i logistici" bi mogli biti organizovani (potencijalno pod okriljem EU-finansirane platforme ili Erasmus+ zajednice prakse), okupljajući instruktore i industrijske stručnjake da dijele ažuriranja, nove studije slučaja i pedagoške strategije. Kreiranje ESG centara učenja na Zapadnom Balkanu, kako predviđa SEE-GL projekat, će podržati ovaj cilj djelujući kao žarišne tačke gdje se resursi udružuju i stručnost.



8. Reference

APA citation style

1. Abdić, B., Muslić, A., & Efendić, A. (2023). Smart connected products as a driver of sustainable supply chain management. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(5), 552–562.
2. Aragonés-Jeremías, R., Baranova, P., & Moreno, R. (2023). Efficiency and resilience in public investing: The regulation curve model. *Sustainability*, 15(17), 13071.
3. Baranova, P., Macias, A., & Moreno, R. (2018). The Regulation Curve Model: Application to European public investing. *Journal of Economic Policy Reform*, 21(4), 321–345.
4. Bavec, C., & Bavec, M. Č. (2016). Gender diversity in management as a tool of corporate governance. *Transformations in Business & Economics*, 15(1), 4–21.
5. Bekő, J., Beznec, N., & Sagaria, S. D. (2021). Labor market policy measures during the COVID-19 pandemic: A qualitative review. *IZA Journal of Labor Policy*, 11(1), 1–28.
6. Bobek, S., Tominc, M., & Vuk, D. (2015). Factors influencing e-government development: Lessons from Slovenia. *Transforming Government: People, Process and Policy*, 9(3), 318–338.
7. Bratkovič Kregar, T., Crnjar, K., & Gomezelj, D. (2019). Determinants of non-financial reporting: Evidence from Slovenia. *Journal of Cleaner Production*, 220, 425–434.
8. Črnjar, K., Bratkovič Kregar, T., & Gomezelj, D. (2020). EU non-financial reporting directive: The impact of legal origin and enforcement on corporate social responsibility transparency. *Journal of Applied Accounting Research*, 21(4), 585–605.
9. Družić, J., Žgaljić, D., & Pavlić, M. (2021). Implementing sustainable transport measures in logistics companies: Case study of Croatian and Slovenian companies. *Sustainability*, 13(11), 6029.
10. Ferjan, M., Klemencic, A., & Logar, V. (2023). Upskilling and reskilling for green transition: A case study of the Slovenian automotive industry. *Sustainability*, 15(14), 11172.
11. Filipič, B., & Škrinjar, R. (2022). Sustainable corporate performance and stakeholder engagement: Evidence from Slovenian companies. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 29(6), 1854–1866.
12. Glušič, T., Groff, M., & Jaklič, J. (2018). Adoption of shared e-government services: Exploring the case of Slovenia. *Government Information Quarterly*, 35(3), 488–497.



13. Glušič, T., Jaklič, J., & Groff, M. (2017). Factors influencing e-procurement adoption: Empirical evidence from Slovenia. *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, 12(1), 1–15.
14. Klančnik, S. (2021). The importance of local population welfare for tourism development: A case study of Slovenian rural areas. *European Planning Studies*, 29(8), 1481–1500.
15. Knezevic, S., Zarkovic, M., & Glavan, M. (2024). The role of alternative fuels in achieving sustainable mobility: A case study of Slovenia. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 128, 104030.
16. Mastilica, M., Keco, D., & Besic, C. (2024). Green transport corridors: A strategic approach to sustainable logistics in Southeast Europe. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 9(1), 1–15.
17. Primec, A. (2021). The impact of EU non-financial reporting directive on corporate social responsibility: Evidence from Slovenia. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, 12(3), 457–478.
18. Primec, A., & Belak, J. (2020). Corporate social responsibility reporting in small and medium-sized enterprises: Evidence from Slovenia. *Business Ethics: A European Review*, 29(3), 574–591.
19. Pucihar, A., Podbregar, I., & Vidmar, D. (2021). Sustainable public procurement and digital transformation: A case study of Slovenia. *Electronic Government, an International Journal*, 17(3), 288–305.
20. Sambt, J. (2021). Fiscal policy responses to the COVID-19 pandemic: Evidence from Slovenia. *Economic Modelling*, 97, 105420.
21. Svetlik, I., Vodopivec, M., & Laporšek, S. (2017). Promoting gender equality through flexible work arrangements: The case of Slovenia. *International Journal of Manpower*, 38(2), 237–251.
22. Trilar, M., Mulej, M., & Zenko, Z. (2020). Social responsibility and sustainable development in the context of systems thinking: The case of Slovenia. *Kybernetes*, 49(9), 2321–2344.
23. Tušek, B., Kušar, J., & Dabič, M. (2022). Corporate social responsibility practices and firm performance: Evidence from Slovenian firms. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 35(1), 5263–5280.
24. Zaucer, M., Vukelic, G., & Trcek, D. (2023). A model for assessing the sustainability of intermodal transport chains. *Promet-Traffic & Transportation*, 35(4), 575–585.
25. Ackermann, F. (2012). Stakeholder management. In *Systems approaches to managing change: A practical guide* (pp. 143–164). Springer.
26. Association of Logistics Providers. (2025). *About us*. <https://associationoflogisticsprovider.com/about-us/>



27. Chamber of Commerce and Industry of Slovenia (CCIS). (2025). *About us*. <https://eng.gzs.si/vsebina/About-Us>
28. Ecologists Without Borders. (2022). *About us*. <https://ebm.si/en/>
29. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (n.d.). *Slovenia*.
<https://www.ebrd.com/home/what-we-do/where-we-invest/slovenia.html>
30. Energy Agency. (n.d.). *About us*. <https://www.iea.org/about>
31. European Commission. (n.d.). *Mobility and transport*.
https://transport.ec.europa.eu/index_en
32. Focus Association for Sustainable Development. (n.d.). *About us*.
<https://focus.si/english/>
33. Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Pitman.
34. Gorenje. (2014). *Sustainability*.
<https://www.hisense-europe.com/en/gorenje-group/sustainability>
35. Intereuropa. (2017). *Sustainability*.
<https://www.intereuropa.si/en/about-us/social-responsibility/environmental-protection>
36. Jožef Stefan Institute. (n.d.). *About us*.
<https://jozefstefan.org/en/about-us/>
37. Ministry of Infrastructure. (2025). *About us*.
<https://www.gov.si/en/state-authorities/ministries/ministry-of-infrastructure/about-the-ministry/>
38. Ministry of the Environment and Spatial Planning. (2025). *About us*.
<https://www.gov.si/en/state-authorities/ministries/ministry-of-natural-resources-and-spatial-planning/about-the-ministry/#:~:text=The%20Ministry%20of%20Natural%20Resources%20and%20Spatial%20Planning%20is%20responsible,resources%20and%20ensuring%20social%20wellbeing>
39. NOA. (2025). *About us*. <https://www.mynoa.com/noa>
40. Port Koper. (2025). *Sustainability development*.
<https://www.luka-kp.si/en/company/sustainable-development/>
41. Slovenian Railways. (2025). *About us*.
<https://www.sz.si/en/about/who-we-are/>
42. University of Ljubljana. (2025). *About us*.
<https://www.uni-lj.si/en/university/about-us>
43. World Bank. (2025). *Slovenia*.
<https://data.worldbank.org/country/slovenia>