



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Raziskovalni okvir: ESG industrijski standardi in prakse v
transportu in logistiki



**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.



Vsebina

1. Uvod	2
2. Metodologija	3
3. Pregled literature	4
3.1 Bosna in Hercegovina	5
3.2 Hrvaška	7
3.3 Kosovo	9
3.4 Črna Gora	10
3.5 Slovenija	12
4. Identifikacija in preslikava zainteresiranih strani	15
4.1 Bosna in Hercegovina	15
4.2 Hrvaška	21
4.3 Kosovo	23
4.4 Črna Gora	24
4.5 Slovenija	27
5. Razpošiljanje anket in zbiranje podatkov	31
5.1 Bosna in Hercegovina	31
5.2 Hrvaška	39
5.3 Kosovo	44
5.4 Črna Gora	51
5.5 Slovenija	57
6. Primerjalna analiza	68
7. Zaključek	74
8. Literatura	80



1. Uvod

Projekt SEE-GL si prizadeva za temeljito analizo in primerjavo standardov in praks ESG (okoljski, družbeni in upravljavski) v sektorju prometa in logistike v petih državah članicah: Bosni in Hercegovini, Hrvaški, Črni gori, Kosovu in Sloveniji, da bi opredelili najboljše prakse in izpostavili morebitne vrzeli. Natančneje, projekt želi raziskati globalne trende ESG ter oceniti ustrezne zakone, predpise in smernice v vsakem nacionalnem kontekstu, s čimer ponazarja različne stopnje razvoja načel ESG v državah članicah EU in tistih, ki si prizadevajo za poglobljanje integracije v EU. Nadaljnji pomemben cilj projekta je zagotavljanje dokazno utemeljenih vpogledov lokalnim zainteresiranim stranem, ki lahko oblikujejo učinkovitejše, kontekstualno prilagojene strategije. Z močnim poudarkom na preslikanju vlog in vpliva različnih akterjev, kot so regulativni organi, vodilni v industriji ter institucije poklicnega izobraževanja, si projekt prizadeva prikazati celovito sliko vključevanja meril ESG v vsakodnevno delovanje in odločitveni proces.

Ključna sestavina te pobude je preslikanje vlog in vpliva raznolikih zainteresiranih strani, ki aktivno oblikujejo sprejemanje ESG v vsaki državi. Oblikovalci politik, ponudniki logističnih storitev, akademske ustanove in organizacije civilne družbe, vključeni v prometno in logistično industrijo, skupaj tvorijo kompleksno mrežo akterjev, katerih prispevki, izzivi in inovativne rešitve si zaslužijo natančno preučitev. Za zajem teh vpogledov projekt uporablja kvantitativne metode (vključno z anketiranjem in analizo podatkov), kar prinaša preišljene, dokazno utemeljene priporočila, ki naslavljajo potrebe po ESG v celotnem sektorju, obenem pa upoštevajo edinstvene gospodarske in kulturne značilnosti vsake države. To zagotavlja, da so predlagane intervencije praktično utemeljene in prilagodljive različnim operativnim okoliščinam.

Strukturno projekt sledi šestdelni formati za sistematično in logično zasnovo raziskave. Začne se z Uvodom, ki postavlja kontekst, cilje in opredeljena merila za vse nadaljnje dejavnosti. Sledi podrobna Metodologija, ki predstavlja pristop k zbiranju in analizi podatkov. Nato sledijo državno specifični Pregledi literature, v katerih se podrobno preučujejo lokalni predpisi, najboljše prakse in izzivi izvajanja ESG. Opredelitev in preslikanje zainteresiranih strani nato ponujajo podroben vpogled v ključne udeležence na področju ESG, kar dopolnjuje razdelek Distribucija anket in zbiranje podatkov, ki zajema neposredne povratne informacije in kvantitativne dokaze o sprejemanju ESG. Ti koraki dosežejo vrhunec v Primerjalni analizi, kjer se izpostavijo skupne ugotovitve in državno specifične razlike. Končno, v Zaključku te ugotovitve strnejo v sklop izvedljivih priporočil, ki ponujajo jasno smer naprej za ustanove, ki si prizadevajo za poglobljanje vključevanja meril ESG v usposabljanje in operativne strukture. S tem vključujočim in metodičnim pristopom si projekt SEE-GL končno prizadeva za trajnostne izboljšave okoljsko odgovornih in družbeno odgovornih praks v prometnem in logističnem sektorju regije.



2. Metodologija

Raziskava je sprejela sistematični pristop, zasnovan za celovito analizo standardov in praks okolja, družbe in upravljanja (ESG) v transportnem in logističnem sektorju v vseh sodelujočih državah: Bosni in Hercegovini, Hrvaški, Kosovu, Črni gori in Sloveniji. Metodologija je združevala kvalitativne in kvantitativne raziskovalne metode za zajem večplastnega razumevanja integracije ESG v vsakem nacionalnem okolju, kar je omogočilo robustno primerjalno analizo.

Začetoma je bila izvedena podrobna preglednica literature za zbiranje temeljnega znanja in vpogledov v obstoječe okvirje ESG, nacionalne predpise ter dokumentirane najboljše prakse v posameznih državah. Preglednica literature je vključevala obsežno analizo akademskih revij, industrijskih poročil, političnih dokumentov in vladnih publikacij. Ta korak je želel kontekstualizirati standarde ESG v vsaki državi, s poudarkom na njihovih edinstvenih ekonomskih, regulativnih in družbeno-kulturnih okoljih.

Po preglednici literature so sledile identifikacija in preslikava deležnikov. Ta proces je vključeval prepoznavanje ključnih akterjev, vključno z vladnimi in regulativnimi telesi, podjetji zasebnega sektorja, poklicnimi združenji, mednarodnimi organizacijami ter izobraževalnimi in poklicnimi usposabljalnimi ustanovami. Deležniki so bili kategorizirani na podlagi njihovega vpliva, trenutne stopnje sprejemanja ESG ter potencialne vloge pri napredovanju načel ESG v svojih sektorjih.

Kvantitativno zbiranje podatkov je bilo izvedeno s pomočjo anket, razposlanih med strokovnjaki iz industrije, izobraževalnimi ustanovami in regulativnimi telesi v vseh sodelujočih državah. Te ankete so želele ovrednotiti trenutno raven ozaveščenosti o ESG, prepoznati ovire za integracijo ESG, ovrednotiti obstoječe prakse ESG ter izmeriti povpraševanje po usposabljanjih in virih, povezanih z ESG. Ankete so ciljale na raznovrstno skupino anketirancev za zagotovitev celovite zastopanosti in zanesljivosti zbranih podatkov.

Zbrani podatki so nato bili podvrženi natančni analizi. Kvantitativni podatki so bili statistično preučeni za prepoznavo trendov, vzorcev in pomembnih vpogledov, ki so bili dopolnjeni s kvalitativnimi ugotovitvami iz preglednice literature in preslikave deležnikov. Primerjalna analiza je izpostavila podobnosti, razlike in ključne dejavnike, ki vplivajo na prakse ESG med državami, kar je olajšalo prepoznavanje najboljših praks in področij, ki zahtevajo nadaljnji razvoj.

Ta metodološki okvir je zagotovil dokazno utemeljen pristop k razumevanju integracije ESG v transportnem in logističnem sektorju, kar je končno vodilo do praktičnih, kontekstualno ustreznih priporočil. S sledenjem tej sistematični in vključevalni metodologiji je projekt prispeval pomembne vpogleds za napredovanje praks ESG in okrepitev trajnostnega razvoja v vseh sodelujočih regijah.



3. Pregled literature

Literaturna raziskava, izvedena za to študijo, je omogočila celovito razumevanje okoljskih, socialnih in upravljavskih (ESG) standardov, regulativnih okvirov in najboljših praks v vseh državah, ki sodelujejo: Bosni in Hercegovini, Hrvaški, na Kosovu, v Črni gori in v Sloveniji. Ta pregled je zajemal akademske raziskave, industrijske analize, vladna in nevladna poročila ter dokumentacijo o politikah, kar je omogočilo poglobljeno kontekstualizacijo ESG praks v sektorjih prometa in logistike v vsaki državi.

Pregledana literatura je pokazala različno stopnjo izvajanja ESG v regiji, kar odraža razlike v regulativni zrelosti, institucionalni podpori in razpoložljivosti virov. Skupni izzivi vključujejo omejeno ozaveščenost o načelih ESG med deležniki v industriji, regulativno kompleksnost, finančne omejitve in nezadostne možnosti usposabljanja, specifične za ESG. Kljub tem izzivom je vsaka država pokazala edinstvena prizadevanja in pobude, katerih cilj je povečati sprejetje ESG, kar poudarja priložnosti za učenje, sodelovanje in napredek v regionalni integraciji ESG.



3.1 Bosna in Hercegovina

Uporaba standardov ESG v Bosni in Hercegovini postaja vse pomembnejša za podjetja, ki želijo ohraniti konkurenčnost na trgu. Čeprav so ti standardi priznani kot ključni za dolgoročno trajnost poslovanja, je njihova izvajanje v sektorjih prevoznitva, špedicije in logistike še vedno v zgodnjih fazah. Prometna politika Bosne in Hercegovine vključuje nekatere elemente ESG, vendar nima učinkovitega izvajanja. Z vidika okolja so trajnostne prometne rešitve premalo razvite, z minimalnimi naložbami v bolj zelene alternative, kot so železnice in celinske plovne poti. Infrastrukturni projekti dajejo prednost kapaciteti pred trajnostjo. Z družbenega vidika je varnost na cestah velika težava zaradi visoke stopnje nesreč in slabega sledenja podatkom. Pravice potnikov ostajajo šibke in ne izpolnjujejo standardov EU. Upravljavski izzivi vključujejo slabo regulativo, zlasti na področju železniškega in civilnega letalstva, ter pomanjkanje neodvisnega nadzora. Kljub zavezanosti politikam EU na področju prometa ostajata izvajanje in institucionalna podpora neustrezni.[1] Medtem ko se ti izziki ohranjajo na nacionalni ravni, se na lokalni ravni pojavljajo prizadevanja z načrti za trajno urbano mobilnost (SUMP), ki nudijo strukturiran pristop k vključevanju načel ESG v urbane prometne sisteme. V Bosni in Hercegovini so SUMP še v zgodnji fazi razvoja. Mesta, kot sta Sarajevo in Bijeljina, so že sprejela SUMP, medtem ko so druga, vključno z Banja Luko, Tuzlo, Zavidovići in Mostarjem, začela ali načrtujejo njihov razvoj. Uvedba teh načrtov ponuja priložnost za usklajitev lokalnih prometnih strategij s standardi ESG, obravnavanje okoljskih problemov, izboljšanje družbene vključenosti in krepitveno upravljanja pri načrtovanju urbane mobilnosti. Vendar pa ostaja širša uporaba ESG v sektorjih prometa in logistike v Bosni in Hercegovini večinoma neraziskana. Glede na razpoložljive informacije ni podrobnih analiz ali poročil, ki bi posebej obravnavala uporabo standardov ESG v teh sektorjih v Bosni in Hercegovini. Na splošno so bosanska podjetja seznanjena s potrebo po usklajevanju z načeli ESG, da bi ostala konkurenčna, zlasti na mednarodnem trgu. To je bilo poudarjeno med panelom na mednarodni konferenci "Gradnja trajnostne BiH 2", ki je potekala v Sarajevu oktobra 2024, kjer je bilo poudarjeno, da bodo podjetja morale izvajati standarde ESG, da ohranijo konkurenčnost.[2] Vlada Bosne in Hercegovine trenutno ne zahteva ali aktivno spodbuja obvezne razkritje podatkov o ESG podjetij za večjo preglednost. Revizijske institucije, čeprav formalno neodvisne, pogosto vplivajo politika, kar lahko vpliva na učinkovitost nadzora.[3] Študija Delova-Jolevska in drugih, objavljena v reviji Sustainability, preučuje, kako nekateri elementi ESG vplivajo na gospodarsko rast v državah zahodnega Balkana, vključno z Bosno in Hercegovino. Čeprav se ne osredotoča izključno na sektor prometa in logistike, nudi vpogled v širši vpliv dejavnikov ESG na gospodarstvo regije.[4] Program Združenih narodov za razvoj (UNDP) v Bosni in Hercegovini je v sodelovanju s centrom AIRE objavil "Poslovni vodnik po standardih ESG", ki nudi smernice za izvajanje teh standardov v različnih sektorjih. Čeprav vodnik ne vsebuje posebnih podatkov za sektor prometa, špedicije in logistike, lahko služi kot koristen vir za podjetja, ki želijo začeti uporabljati načela ESG.[5] Kar zadeva izobraževalne in usposabljalne možnosti, visokošolske ustanove ponujajo splošne tečaje o logistiki, prometu in ladijskem prometu, ki vključujejo nekatere teme o ESG, čeprav ne v veliki meri. Poleg tega obstajajo pobude drugih institucij, med katerimi je najbolj znana Mednarodna akademija za trajnostni



razvoj.[6] Uvedba standardov ESG v sektorje prometa in logistike v Bosni in Hercegovini zahteva usklajena prizadevanja vseh zadevnih zainteresiranih strani, vključno z vlado, zasebnim sektorjem in akademsko skupnostjo. Izobraževanje in ozaveščanje o pomenu ESG ter razvoj ustreznih politik in predpisov so ključnega pomena za uspešno izvajanje teh standardov in doseganje trajnostnega razvoja v državi.

Reference:

- [1] European Commission, Bosnia and Herzegovina 2024 Report:
https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eeda451746_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

Pravna podlaga za poročanje po načelih ESG

Kot članica Evropske unije Republika Hrvatska sprejema in izvaja direktive EU ter usklajuje ustrezne zakone v skladu z direktivami EU, vključno z direktivami, povezanimi s trajnostnim razvojem. Obveznost poročanja o trajnostnem razvoju v Republiki Hrvatski je določena z Zakonom o računovodstvu, Zakonom o reviziji in v manjši meri z Zakonom o trgu kapitala ter je trenutno urejena in nadzirana s strani Ministrstva za finance. Oba zakona sta usklajena z Direktivo CSRD (EU) 2022/2464. Prav tako je usklajena z Evropskim zelenim načrtom ter povezanimi regulativnimi okviri in Akcijskim načrtom EU za krožno gospodarstvo. Direktive in zgoraj omenjeni zakoni obvezujejo podjetja, ki so subjekti javnega interesa in imajo več kot 500 zaposlenih, da izpolnjujejo zahteve Direktive. Poročila o trajnostnem razvoju so pripravljena v skladu s standardi ESRS, ki so razdeljeni v 3 skupine: E (okolje), S (družba), G (upravljanje). Poročila morajo biti objavljena v razdelku Upravljalna poročila in morajo biti na voljo v digitalni obliki ter označena (označevanje XBRL), da so strojno berljiva. Poročila so prav tako predmet revizije.

Obveznost izvajanja in poročanja

Od začetka leta 2025, z rokom za oddajo poročila v letu 2026, so veliki podjetniki, ki izpolnjujejo dva od treh pogojev, obvezni poročati: 25 milijonov evrov v sredstvih, 50 milijonov evrov prihodkov in 250 zaposlenih. V letu 2027 bodo poročila oddala mala in srednja podjetja (MSP), katerih delnice so kotirane na borzi, majhne in enostavne kreditne institucije ter lastne zavarovalniške in re-zavarovalniške družbe, v letu 2029 pa podjetniki izven EU, ki ustvarjajo dovolj pomembne prihodke prek svojih podružnic.

Obseg in vloga poročanja

Poročanje bo na koncu povežalo celoten proces, ki vključuje obveznost poročanja po enotnih standardih, ter povezuje finančne institucije in trajnostno financiranje, hkrati pa tudi kaskadno razporeja obveznosti po dobavni verigi in ustrezne preiskave vseh vključenih udeležencev. Za izvajanje poročanja je pomembno, da bo vsebovalo podrobno predstavitev izračunov prihodkov, kapitalskih in operativnih stroškov za taksonomsko sprejemljive in nesprejemljive dejavnosti ter izvajanje meril DNSH (Does Not Cause Significant Harm) ter minimalnih zaščitnih ukrepov. Ugotavljanje vplivov, tveganj in priložnosti na višjih in nižjih ravneh vrednostne verige je sestavni del postopka ocenjevanja pomembnosti – CSRD in ESRS, zbiranje podatkov o trajnostnih vprašanjih v vrednostni verigi pa je izziv za večino podjetij, ki zahtevajo, da jih zagotavljajo njihovi dobavitelji. Prek dobavne verige velikih sistemov, ki so dolžni uskladiti svoje poslovanje, se postopek razširi tudi na mala in srednja podjetja. Glavni vplivi ali glavna tveganja in priložnosti, ki izhajajo iz vpliva ali odvisnosti poročevalskega podjetja, se pogosto pojavljajo na višjih in/ali nižjih ravneh njegove vrednostne verige, ne pa v lastnih operacijah. Zato bi osredotočanje le na lastne operacije zagotovilo le delno sliko vpliva na ljudi in okolje, povezanega z dejavnostmi, izdelki in storitvami podjetnika, ter ne bi omogočilo ustreznega prepoznavanja tveganj in priložnosti.



Uvajanje ESG v Republiki Hrvaški

V skladu s trendom standardizacije ESG po svetu več institucij aktivno deluje na promociji in izvajanju standardov ESG v Republiki Hrvaški. Tako je Hrvaška gospodarska zbornica razvila hrvaški vprašalnik ESG ocenjevanja, katerega cilj je ustvariti spodbudno okolje za izboljšanje trajnostnih praks in standardov v hrvaškem gospodarstvu s spodbujanjem podjetij k spremljanju napredka pri doseganju trajnostnih ciljev in uporabi vse naprednejših standardov, hkrati pa tudi vzpostaviti sodelovalno vzdušje. Hrvaško združenje delodajalcev ter Hrvaška obrtna zbornica aktivno delujeta na zagotavljanju izobraževalnih storitev svojim članom na področju okoljskega, družbenega in korporativnega upravljanja (ESG). Logistična industrija zajema širok spekter dejavnosti, vključno s prevozom, skladiščenjem, upravljanjem z zalogami, distribucijo in storitvami dobavne verige. Kot tranzitna država med srednjo in jugovzhodno Evropo ter svojimi obalnimi regijami se Hrvaška trenutno razvija kot logistično središče. Žal je intermodalna povezljivost med cestnim, železniškim in pomorskim prometom še premalo razvita, kar omejuje učinkovit transport blaga. Po indeksu logistične uspešnosti (LPI) Svetovne banke je Hrvaška uvrščena na 43. mesto in je najbolje uvrščena država v regiji na svetu logistike. Dejstvo, da se potencial Hrvaške v prometnem in logističnem sektorju vse bolj priznava, jasno kaže dejstvo, da so bila v zadnjih letih zgrajena številna logistična središča, kot je novo logistično in distribucijsko središče podjetja Orbico, nato RC cona Samobor ter regionalna logistična skladišča večjih trgovskih verig, kot sta Lidl (blizu mesta Križ) in Plodine (blizu Reke). Transevropska prometna mreža (TEN-T) je prav tako pomemben razvojni okvir, ki integrira Hrvaško v panevropske prometne koridorje. Prek TEN-T je Hrvaška povezana z drugimi evropskimi državami, kar spodbuja trgovino in naložbe. Glavni trendi v sektorju vključujejo vse večje naložbe v infrastrukturo, zlasti v cestni in železniški transport, za olajšanje prevoza blaga. Digitalizacija igra ključno vlogo pri optimizaciji dobavnih verig s posebnim poudarkom na učinkovitosti, preglednosti in zmanjšanju stroškov. Čeprav se promet in logistika v naši državi in v našem okolju soočata z izzivi, kot so potreba po boljšem usklajevanju med državami, harmonizacijo predpisov in reševanjem infrastrukturnih pomanjkljivosti, ostaja logistični trg v jugovzhodni Evropi obetaven in privablja naložbe prav zaradi svojega potenciala za nadaljnjo rast. Izboljšanje infrastrukture je izjemnega pomena za povečanje učinkovitosti in zmanjšanje logističnih stroškov. V skladu z vedno strožjimi tržnimi zahtevami, pa tudi z uporabo direktive o poročanju ESG, logistični sektor potrebuje kvalificirano delovno silo, zlasti na področjih, kot so upravljanje dobavne verige, upravljanje z zalogami in transport, v Hrvaški pa trenutno primernih specialistov primanjkuje, kar omejuje možnosti rasti. Naraščajoča zaskrbljenost za trajnost in varstvo okolja zahteva spremembe v logističnih praksah v smeri zmanjšanja emisij ter uporabe trajnostnih tehnologij in optimizacije rabe virov. Poleg tega je digitalizacija ključnega pomena za posodobitev logističnega sektorja, vključno z uporabo pametnih tehnologij za sledenje in upravljanje blaga, upravljanje z zalogami in optimizacijo transporta.



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

Predanost Kosova k trajnostnemu razvoju in njegova prizadevanja za priključitev k Evropski uniji zahtevata poglobljeno razumevanje in sprejemanje okoljskih, družbenih in upravljaljskih načel (ESG). Ta dokument zagotavlja teoretično podlago s preučevanjem obstoječih standardov ESG, okvirov in najboljših praks v sektorju prometa in logistike. Analiza izpostavlja trenutno stanje integracije ESG na Kosovu, opredeljuje vrzeli in priložnosti za izboljšave ter usklajuje z regionalnimi in mednarodnimi cilji. Sprejemanje načel ESG na Kosovu je oblikovano skladno z prizadevanji za priključitev k Evropski uniji, v skladu z okviri, kot sta Zeleni dogovor EU in Zelena agenda Zahodnega Balkana. Regulatorne pobude, kot sta Nacionalni akcijski načrt za okolje (NEAP) in Akcijski načrt za zeleno mesto Priština[1], razvita v sodelovanju z Evropsko banko za obnovo in razvoj (EBRD), se osredotočata na trajnostno mobilnost v mestih, energetska učinkovitost in ravnanje z odpadki. Posebni projekti, kot je pobuda »Prishtina Urban Transport II«[2], ki jo podpira EBRD, so namenjeni izboljšanju zmožljivosti in trajnosti infrastrukture javnega prevoza. Podobno projekt »Livable Cities«[3] Svetovne banke podpira izboljšave javnega prevoza in zeleno infrastrukturo za reševanje okoljskih izzivov v mestih. Raziskave Regionalnega prometnega observatorija Jugovzhodne Evrope (SEETO)[4] poudarjajo pomemben prispevek sektorja prometa na Kosovu k emisijam toplogrednih plinov. SEETO poudarja potrebo po ekološko čistih logističnih praksah, kot so optimizirane prometne poti in tehnologije za varčno porabo goriva, za zmanjšanje emisij in operativnih stroškov. Študije, objavljene v Journal of Southeast European Studies, opozarjajo na vrzeli v kurikuli poklicnega izobraževanja in usposabljanja, zlasti v integriranju kompetenc, specifičnih za ESG za sektor prometa in logistike. Čeprav omejitve virov ovirajo izvajanje, poročila Agencije za varstvo okolja Kosova (KEPA)[5] poudarjajo pomen trdnih regulativnih okvirov za spodbujanje trajnostnih praks. Krajevna podjetja začnajo uvajati digitalne sisteme sledenja za spremljanje porabe goriva in optimizacijo poti dostave v skladu z globalnimi trendi v skladnosti z ESG. Vendar je sprejemanje rešitev z obnovljivimi viri energije, kot so električna vozila, še vedno omejeno zaradi visokih stroškov in nizkih državnih spodbud. Uvajanje zelenih logističnih praks lahko zniža operativne stroške in izboljša donosnost podjetij v prometnem sektorju. Še več, pobude za trajnostni razvoj, kot je »Greening BKT Kosova«[6], ki jo podpira



Sklad za zeleni razvoj, ponazarjajo, kako finančne institucije izkoriščajo strategije ESG za izboljšanje učinkovitosti in zaupanja zainteresiranih strani. Izvajanje ESG okrepi ugled podjetij in jih uskladi z mednarodnimi standardi, kar pritegne partnerstva in naložbe. Javno-zasebna partnerstva, kot navajata Svetovna banka in EBRD[7], so ključna za zapolnitev vrzeli v infrastrukturi. Ministrstvo za izobraževanje, znanost, tehnologijo in inovacije (MESTI) je sprejelo začetne ukrepe za vključitev tem trajnosti v kurikule poklicnega izobraževanja in usposabljanja. Vendar ta prizadevanja ne zajemajo posebnosti za sektor prometa in logistike. Akademski projekti, kot so projekti študentov ESILV[8], se osredotočajo na trajnostni razvoj prek interneta stvari, zelenih tehnologij in mobilnega razvoja. Ta pregled literature izpostavlja standarde ESG na Kosovu, praktične posledice v sektorju prometa in logistike ter nastajajoče programe usposabljanja. Poudarja pomen zelenega logistike, regulativnih okvirov in digitalizacije pri obravnavanju okoljskih izzivov ter spodbujanju socialno-ekonomskega razvoja. Večji poudarek na prilagojenih izobraževalnih pobudah in spodbujanju uporabe obnovljivih virov energije bi lahko znatno pospešil cilje ESG 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 Črna Gora

Črna Gora je na poti k pristopu k EU in je naredila velike korake na tem področju. Ena ključnih razvitij so prizadevanja za posodobitev trenutnih predpisov in praks na vseh področjih. Ključni dokument v zvezi s tem je ambiciozna Strategija razvoja prometa 2019–2035 z akcijskim načrtom 2019–2020 (1), ki sta jo pripravila Univerza v Črni gori in Ministrstvo za promet, pomorstvo in telekomunikacije. S to strategijo si Črna gora prizadeva uveljaviti okvire ESG, vključno s cilji TEN-T (trans-evropskega prometnega omrežja), načela Evropske zelene, Nacionalne strategije trajnostnega razvoja do leta 2030 (NSSD) ter strateško presojo vplivov na okolje (SEA). Cilj Črne gore je čim bolj zmanjšati ogljični odtis, onesnaženost z hrupom in vpliv na okolje. Drug vidik te strategije je uvajanje alternativnih goriv, zelenih prometnih tehnologij in digitalnih sistemov za upravljanje prometa. Eden izmed takšnih rešitev je razvoj inteligentnih prometnih sistemov (ITS), ki nudijo digitalne rešitve za optimizacijo prometnih tokov, zmanjšanje emisij in izboljšanje varnosti.

Zakon o strateškem presojanju vplivov na okolje zahteva, da so vsi prometni projekti predmet okoljske presoje, medtem ko Zakon o cestnem prometu izvaja evropske standarde emisij vozil in uredi trajnostnost tovornega prometa. Zakon o varnosti in



interoperabilnosti železniškega prometa prinaša osnovo za železniški promet, ki ustreza evropskim varnostnim in okoljskim direktivam. Nazadnje, vendar ne manj pomembno, Zakon o varnosti pomorske plovbe izboljšuje usklajenost s konvencijami MARPOL in SOLAS za zmanjšanje onesnaženja v pomorstvu. Znotraj istega dokumenta strategije imajo prednost trajnostni prometni projekti prek Enotnega projekta vodovoda, saj so na voljo sredstva EU IPA II za naložbe v nizkoogljiven promet, elektrifikacijo in okolju prijazno infrastrukturo. Dokument strategije določa tudi prednostne naloge na področju raziskav, predvsem elektrifikacije in posodobitve železnic za večjo trajnost, zelene pobude v pristaniščih Bar in Kotor ter načrtovanja mestne mobilnosti. Strategija namerava z trajnostnimi prometnimi projekti izboljšati povezljivost, ustvariti delovna mesta in gospodarsko rast ter z zelenim prometom in modro ekonomijo zmanjšati dolgoročne operative stroške in izboljšati javno podobo. K dodatnim ciljem strategije Črne gore za obdobje 2019–2035 spadajo usposabljanje za ESG v upravljanju prometa ter javno-zasebna partnerstva za podporo zelenim inovacijam. Vendar poročilo OECD Zahodni Balkan Izhodišča konkurenčnosti 2024: Črna gora (2) ugotavlja, da pri izvajanju te strategije za razvoj prometa prihaja do zamud, ker ni akcijskega načrta po letu 2022 in ni dejanj od leta 2020. Čeprav poročilo za leto 2024 navaja, da je bil dosežen napredek predvsem pri vključevanju ciljev trajnosti v obstoječe okvire, je to potekalo počasneje, kot je bilo predvideno. Varnost na cestah ostaja skrb, saj so se smrtni nesreče od leta 2020 znatno povečale in trenutno so dvakrat višje od evropskega standarda 46 na milijon. Poročilo Evropske komisije za leto 2024 o Črni gori (3) omenja tudi Zakon o ravnanju z odpadki in prizadevanje države za izvajanje nacionalnega energetskega in podnebne načrta (NECP). Poročilo komisije hvali Pogodbo skupnosti prometa za posodobitev prometne infrastrukture in izboljšanje varnosti na cestah. Obe politiki, čeprav nista posebej usmerjeni v ESG, imata okoljske in družbene posledice, kot sta zmanjšanje emisij ogljika in izboljšanje javne varnosti. Poročilo komisije tudi poudarja, da si Črna gora prizadeva uskladiti svojo energetske politiko z evropskimi standardi, vključno z Direktivo o energetske učinkovitosti stavb in Elektroiintegracijskim paketom za zmanjšanje toplogrednih izpustov in spodbujanje trajnostnih energetske praks.

Nikčević in Škurić v svojem prispevku iz leta 2021 (4) izpostavljata, da je bila za spodbujanje trajnostne rabe obalnih virov, vključno s ribolovom, pomorskim prometom in turizmom, pripravljena Nacionalna strategija za celostno upravljanje obalnih območij (NSICAM). Strategija za razvoj pomorske industrije (SDMI) 2020–2030 zajema vse gospodarske dejavnosti, povezane z morjem, za trajnostno pomorsko rast. Zakon o varnosti pomorske plovbe iz leta 2013 za nadzor onesnaženja in varnostnih ukrepov v pomorskem prometu, Zakon o preprečevanju onesnaževanja morja z ladjami iz leta 2011 za zmanjšanje onesnaževanja z ladj ter Nacionalni načrt za nujne ukrepe v primeru onesnaženja morja so del pravnega okvira, ki se neposredno nanaša na zaščito dolgoročnega zdravlja črnogorskega pomorskega prometa. Drug pomemben dokument, ki določa pot Črne gore k trajnostnemu razvoju, je Tretje dvogodišnje posodobitveno poročilo Črne gore iz leta 2021, ki sta ga skupaj pripravila Vlada Črne gore in UNDP (5), ki ponavljata zavezanost države k trajnostnemu razvoju in podnebnim ukrepom, kot dokazujeta ratifikacija Pariškega sporazuma (2017) in predložitev nacionalno določenih prispevkov (NDC). V poročilu so omenjeni črnogorski cilji za dekarbonizacijo prometa in logistike, izboljšanje zelene infrastrukture in energetske učinkovitega prometa ter



izvajanje sistemov za spremljanje, poročanje in preverjanje (MRV). V poročilu omenjeni predpisi ESG vključujejo nacionalni energetske in podnebni načrt (NECP, osnutek), ki določa cilje za obnovljivo energijo ter zmanjšanje emisij v prometu in logistiki, revidiran nacionalno določen prispevek (NDC, 2021) z namenom 35-odstotnega zmanjšanja toplogrednih izpustov do leta 2030 ter nacionalni prilagoditveni načrt (NAP) za podnebno odpornost. Poročilo tudi opozarja na omejeno število črnogorskih študij o ESG na področju logistike, čeprav univerze prispevajo k raziskavam trajnosti v prometni politiki. Javno-zasebna partnerstva spodbujajo programe usposabljanja, usmerjene v ESG, medtem ko pobude vlade in UNDP podpirajo izobraževanje o podnebni politiki, čeprav ne sistematično. V zasebnem sektorju imajo institucije, kot so Ameriška gospodarska zbornica v Črni gori in Banka Addiko, svoje pobude ESG.

References:

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 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

Prometni in logistični sektor Slovenije se znatno preoblikuje s priključitvijo okoljskih, družbenih in upravljaljskih (ESG) načel v svoje operative, regulativne in strateške okvire. Medtem ko se globalni pritiski za uvajanje trajnostnih praks povečujejo, slovenski zainteresirani subjekti usklajujejo svoja prizadevanja za spodbujanje zelene logistike, izboljšanje okoljske učinkovitosti ter krepitev družbenih in upravljaljskih rezultatov. Ta članek preučuje, kako nacionalni regulativni okviri, inovativne politične pobude in sektorske prakse spodbujajo prevzem ESG standardov v slovenskem prometu in logistiki. Nastale reforme spodbujajo operativno učinkovitost ter ponujajo nove priložnosti za trajnostne naložbe, obenem pa obravnavajo infrastrukturne in okoljske izzive države. Raziskava temelji na celovitem pregledu študij in analiz politik, od vpliva evropske direktive o nerazkritju nefinančnih podatkov na družbeno odgovornost podjetij (CSR) do strategij zelene logistike in fiskalnih odzivov na krize, kot je COVID-19. S zbiranjem empiričnih ugotovitev in študij primerov članek ponuja poglobljeno analizo edinstvenega položaja Slovenije v jugovzhodni Evropi in njene zavezanosti ESG načelom.



Slovenski prometni in logistični sektor deluje v trdnem regulativnem okolju, ki ga poganjajo evropske direktive in nacionalne politične pobude. Direktiva EU o nerazkritju nefinančnih podatkov (2014/95/EU) je bila ključni katalizator za povečanje preglednosti in prisiljevanje podjetij k obsežnejšim praksam CSR. Spoštovanje teh direktiv v Sloveniji je še posebej pomembno, saj moč njenega pravnega sistema znatno povečuje pozitivne učinke direktive na preglednost in uspešnost CSR, zlasti v kombinaciji s pristopom "izpolni ali obrazloži" (Črnjar et al., 2020; Filipič & Škrinjar, 2022).

Razvijajoči se pravni okvir v Sloveniji vključuje Direktivo o poročanju o trajnostnem poslovanju podjetij (CSRD) in različne nacionalne zakonodajne instrumente, ki zahtevajo višje standarde okoljskega in nefinančnega poročanja. Te uredbe od podjetij zahtevajo, da razkrijejo podrobne informacije o svojem vplivu na okolje, družbenih politikah in upravljaljskih praksah, s čimer se zagotovi, da imajo zainteresane strani dostop do zanesljivih podatkov za odločanje. Nedavne izboljšave v standardih poročanja so povzročile opazne napredek v kakovosti trajnostnih poročil med nefinančnimi podjetji v Sloveniji, zlasti v manjših podjetjih, kjer je bilo dosledno poročanje prej manj pogosto (Bratkovič Kregar et al., 2019; Primec & Belak, 2020). Regulatorji v Sloveniji so aktivno podprli vključevanje ESG vidikov v širšo nacionalno gospodarsko strategijo. Pobude za spodbujanje zelenega gospodarstva so bile okrepljene s političnimi spodbudami, fiskalnimi podpornimi ukrepi in javno-zasebnimi partnerstvi, ki ciljajo na trajnostne prakse v prometu in logistiki. Ta večnivojski model upravljanja omogoča učinkovito izvajanje ESG načel v različnih panogah.

Okoljska trajnost je temelj ESG preobrazbe slovenskega prometnega in logističnega sektorja. Sektor se sooča s številnimi izzivi, kot je visoka odvisnost od cestnega prometa in nerazvita intermodalna omrežja. Kljub temu so akterji industrije, zlasti vodilna logistična podjetja kot sta Luka Koper in Pošta Slovenije, naredili pomembne korake v preoblikovanju poslovnih praks z zelenimi pobudami. Ena ključnih pobud vključuje izvajanje strategij zelene logistike. Raziskave so pokazale, da so manjša podjetja in podjetja, ki so pod strogim spremljanjem finančnih analitikov, dosegla znatne izboljšave v uspešnosti CSR zaradi evropske direktive o nerazkritju nefinančnih podatkov. Ta napredek izvira iz izboljšanega okoljskega razkritja ter sprejemanja inovativnih tehnologij in procesnih inovacij, ki zmanjšujejo porabo energije in proizvodnjo odpadkov (Primec, 2021; Tušek et al., 2022).

Ključne prakse zelene logistike vključujejo:

- Zmanjševanje odpadkov in energijska učinkovitost: Strategije za zmanjševanje porabe energije, uporabo alternativnih goriv in posodobitev transportnih flot (Družić et al., 2021; Knežević et al., 2024).
- Razvoj intermodalnega prometa: Pobude za povezovanje železniškega, pomorskega in cestnega prometa prek zelenih prometnih koridorjev (Mastilica et al., 2024; Zavcer et al., 2023).
- Naložbe v trajnostno infrastrukturo: Prizadevanja za posodobitev in širitev prometne infrastrukture v podporo pobudam zelene logistike (Abdić et al., 2023).



Te pobude podpirajo javnopolitični ukrepi, ki spodbujajo trajnostne logistične prakse. Sredstva EU in nacionalni skladi ter sheme spodbujajo logistična podjetja k prehodu na varnejše delovanje. Te pobude zmanjšujejo sistematična tveganja in izboljšujejo trajnostno uspešnost sektorja.

Poleg okoljskih ukrepov je družbena komponenta ESG bistvenega pomena za preoblikovanje slovenskega prometnega in logističnega sektorja. Družbene pobude ciljajo na krepitev zmogljivosti delovne sile, zagotavljanje varnih delovnih pogojev in prispevanje k širšim družbenim koristim, kot sta izboljšanje blaginje skupnosti in regionalni razvoj. Razvoj delovne sile je bil ključna prednostna naloga. Podjetja z močnimi praksami trajnostnega razvoja znatno vlagajo v usposabljanje, izobraževanje in razvojne programe zaposlenih. V Sloveniji so logistična podjetja vključila družbeno trajnost v svoje operativne načrte prek:

- Usposabljanja in izobraževanja zaposlenih: Obsežni programi usposabljanja se osredotočajo na zdravje in varnost, tehnične kvalifikacije in sprejemanje novih zelenih tehnologij (Družić et al., 2021; Ferjan et al., 2023).
- Enakih zaposlitvenih možnosti in raznolikosti: Poudarek na zagotavljanju enakih možnosti in varnih delovnih okolij, spodbujanje nediskriminacije in raznolikosti spolov v upravljanju (Bavec & Bavec, 2016; Svetlik et al., 2017).
- Vključevanja v skupnost in družbene podpore: Aktivna podpora lokalnim skupnostim prek donacij, podpore blaginji lokalnega prebivalstva in razvoju trajnostne infrastrukture (Klančnik, 2021; Trilar et al., 2020).

Te pobude izboljšujejo družbeno strukturo industrije. Zaposleniško usmerjene politike, skupaj z vključevanjem v skupnost, gradijo kulturo trajnostnega razvoja, ki presega okoljsko uspešnost ter vključuje dobro počutje delovne sile in družbeni napredek. Vključitev družbene trajnosti odraža premik k bolj vključujočemu, odpornemu in človeško usmerjenemu poslovnemu modelu.

Upravljavski steber ESG zagotavlja, da se trajnostne prakse učinkovito izvajajo in stalno izboljšujejo. V slovenskem prometnem in logističnem sektorju izboljšave v upravljanju poganjajo regulativne reforme in sprejemanje naprednih digitalnih rešitev. Slovenija je vzpostavila trden temelj za korporativno upravljanje prek regulativnih okvirov, ki zahtevajo celovito ESG poročanje. Uresničitev evropske direktive o nerazkritju nefinančnih podatkov in nacionalnih uredb, kot je CSRD, poudarja pregledno poročanje in odgovornost (Bratkovič Kregar et al., 2019; Črnjar et al., 2020). Izboljšave v upravljanju so očitne v usklajevanju teorije agencije s trajnostnimi gospodarskimi paradigami. Usklajevanje interesov zainteresiranih strani z dolgoročnimi trajnostnimi cilji zahteva standardizacijo nefinančnih informacij in inovativnih modelov, kot je model regulativne krivulje® (Aragonés-Jeremías et al., 2023; Baranova et al., 2018).

Pandemija COVID-19 je poudarila pomen fiskalnih politik pri stabilizaciji gospodarstev, zlasti v majhnih odprtih gospodarstvih, kot je Slovenija. Fiskalne politike, usmerjene v subvencije za plače, podporo dohodkom in podaljšane ukrepe za začasno odsotnost z dela, so bile ključnega pomena za blaženje učinkov na prometni in logistični sektor med krizo (Bekő et al., 2021; Sambt, 2021). Pozitivni preliv teh fiskalnih politik so očitni v



zmanjšanih sistematičnih tveganjih in nižjih stroškov lastniškega kapitala med podjetji, ki so skrbno uvajala poročanje o CSR kot odgovor na regulativne zahteve (Primec, 2021).

Digitalna preobrazba javnih služb se je pojavila kot ključni katalizator izboljšane ESG uspešnosti. Sprejetje sistemov e-uprave v Sloveniji je racionaliziralo administrativne procese ter izboljšalo odgovornost in preglednost v javnih naročilih in regulatornem nadzoru (Bobek et al., 2015; Glušič et al., 2018). Digitalizacija olajša natančno merjenje in poročanje o ESG, opolnomočenje zainteresiranih strani s pravočasnimi informacijami. Napredne digitalne platforme so podprle uvajanje praks zelenega javnega naročanja, usklajevanje javno-zasebnih partnerstev in spodbujanje finančnih institucij k razvoju produktov zelenega financiranja, prilagojenih trajnostnim logističnim naložbam (Glušič et al., 2017; Pucihar et al., 2021).

Zaključno, slovenski regulativni okvir, oblikovan z evropskimi direktivami in nacionalnimi politikami, je ključnega pomena pri spodbujanju prevzema ESG v prometnem in logističnem sektorju. Poudarek na izboljšani preglednosti in praksah CSR, podprt s trdnim pravnim sistemom, zagotavlja večjo odgovornost in trajnostno poročanje med podjetji. Okoljske pobude, zlasti strategije zelene logistike, so ključnega pomena pri blaženju škodljivih vplivov slovenskega prometnega sektorja. Z osredotočanjem na zmanjševanje odpadkov, energetska učinkovitost, razvoj intermodalnega prometa in trajnostno infrastrukturo Slovenija dosega napredek v smeri bolj okoljsko trajnostnega in odpornega logističnega ekosistema. Družbena dimenzija ESG igra ključno vlogo v slovenskem prometnem sektorju z izboljšanjem zmogljivosti delovne sile, zagotavljanjem varnih delovnih pogojev in spodbujanjem vključenosti v skupnost. Te pobude spodbujajo bolj vključujoč in človeško usmerjen poslovni model, ki prispeva k družbenemu blagostanju in dolgoročni trajnosti. Močne upravljalne strukture, podprte s ciljanimi fiskalnimi politikami in digitalno preobrazbo, so bistvene za učinkovito izvajanje in nenehno izboljševanje praks ESG v slovenskem prometnem in logističnem sektorju. S spodbujanjem preglednosti, odgovornosti in odločanja na podlagi podatkov ti elementi zagotavljajo, da je sektor dobro opremljen za soočanje z izzivi trajnostnega razvoja, obenem pa ostaja konkurenčen in odporen.

4. Identifikacija in preslikava zainteresiranih strani

4.1 Bosna in Hercegovina

1. Vlada in regulativni organi v Bosni in Hercegovini

- **Ministrstvo za komunikacije in transport Bosne in Hercegovine:** Odgovorno za oblikovanje in usklajevanje politik na državni ravni na področju transporta, telekomunikacij in poštne storitve. Nadzoruje usklajevanje regulative z evropskimi standardi, načrtovanje infrastrukture in mednarodno sodelovanje v teh sektorjih. Zagotavlja tudi varnost v prometu, tehnične standarde in trajnostni razvoj v vseh načinih prevoza.



- **Ministrstvo za promet in komunikacije na entitetni ravni:** Odgovorno za oblikovanje in izvajanje prometne in komunikacijske politike na ravni entitet. To vključuje infrastrukturo za cestni, železniški, zračni in vodni promet, varnost v prometu ter regulativni nadzor. Sodeluje tudi z državnimi institucijami in mednarodnimi partnerji za podporo trajnostni mobilnosti in izboljšanje prometnih storitev.
- **Ministrstvo za promet in komunikacije na kantonalni ravni:** Odgovorno za oblikovanje in izvajanje programa varnosti na cestah v regiji. Izvaja meritve prometne gostote na javnih cestah ter nadzoruje izgradnjo in vzdrževanje cestne infrastrukture, hkrati pa ureja standarde v zvezi s prometom, telekomunikacijami in javno varnostjo na kantonalnem področju. Njegova vloga vključuje načrtovanje, razvoj in vzdrževanje cest ter javnih prevoznih sistemov, zagotavljanje cestne varnosti ter izvajanje prometnih politik v skladu s potrebami kantona.
- **Gospodarska zbornica Federacije Bosne in Hercegovine** je organizacija, ki zastopa interese podjetij in industrij v federaciji. Njena vloga vključuje podporo gospodarskemu razvoju, spodbujanje trgovine in naložb, zagotavljanje poslovnih storitev ter zagovorništvo za ugodne politike in predpise za poslovno skupnost.
- **Zbornica za zunanjo trgovino Bosne in Hercegovine** zastopa podjetja, ki se ukvarjajo z zunanjo trgovino, spodbuja mednarodno trgovino, olajšuje izvoz in uvoz ter zagovarja politike za krepitev globalne gospodarske integracije Bosne in Hercegovine. Dodatno zbornica aktivno spodbuja uveljavitev standardov ESG, ozavešča podjetja, podpira njihovo sprejemanje ter spodbuja podjetja k integraciji teh praks za dolgoročno rast in globalno konkurenčnost.
- **Zavod za zaposlovanje Srednjobosanskega kantona – Urad Kiseljak** je javna ustanova, ustanovljena za olajšanje zaposlitvenih storitev in podporo trgu dela v Srednjobosanskem kantonu. Njegova vloga vključuje posredovanje pri zaposlovanju, zagotavljanje informacij o delovnih možnostih, izvajanje programov strokovne usmeritve in prekvalifikacije za brezposelne osebe, izdajanje delovnih dovoljenj za tujce ter sodelovanje z izobraževalnimi ustanovami za usklajevanje izobraževalnih programov s potrebami delodajalcev.

2. Podjetja (javni sektor) v Bosni in Hercegovini

- **Javno podjetje Železnice Federacije Bosne in Hercegovine d.o.o.** Sarajevo je državno podjetje, odgovorno za domači, medentitetni in mednarodni prevoz potnikov in tovora, vključno s kombiniranim transportom. Njegova vloga vključuje vzdrževanje, rekonstrukcijo in posodobitev železniške infrastrukture, voznega parka (vključno z lokomotivami) in druge potrebne opreme za zagotavljanje varnosti in učinkovitosti železniškega prometa ter transportnih storitev.
- **JP BH POŠTA d.o.o.** Sarajevo ponuja storitve paketne pošte, ki vključujejo prevzem, prenos in dostavo paketov naslovljenih na določenega prejemnika znotraj Bosne in Hercegovine in v tujini. Podjetje ponuja različne vrste paketov,



vključno z navadnimi in vrednostno označenimi pošiljkami, s specializiranimi storitvami kot so BH POSTEXPRESS za hitro in varno domačo dostavo ter EMS za mednarodno dostavo.

3. Podjetja (zasebni sektor) v Bosni in Hercegovini

- **Englmayer BH d.o.o.** Sarajevo je podjetje, specializirano za mednarodno pošiljanje, logistiko in transportne storitve, ki ponuja prilagojene logistične rešitve. Kot neodvisno družinsko podjetje z več kot 160-letnimi izkušnjami deluje z močnim poudarkom na trajnostnosti, kakovosti in zadovoljstvu strank, hkrati pa vzgaja kulturo spoštovanja do strank, partnerjev in zaposlenih.
- **General Logistic Sarajevo** je logistično podjetje, ki ponuja vrsto storitev, vključno s cestnim, železniškim, pomorskim in zračnim prevozom. S strokovnim znanjem o logističnih zahtevah in trendih na trgu podjetje ponuja splošno in vezano skladiščenje, varne rešitve za shranjevanje ter strokovne carinske postopke za uvoz in izvoz. Razvilo je domačo dostavno mrežo s 24-urno storitvijo hitre dostave po vsej Bosni in Hercegovini za zadovoljevanje zahtev trga.
- **ALMY TRANSPORT d.o.o.** že več kot dvajset let povezuje Bosno in Hercegovino z evropskimi državami preko cestnega tovornega prometa. S kopičenimi izkušnjami in nenehno rastočim voznim parkom Almy Transport ponuja hitro, ekonomično in varno dostavo blaga na različne evropske destinacije, obdeluje delne in polne tovore, paletiziran ali nestandarden tovor ter nevarne materiale (ADR), s tem zagotavlja zanesljivo in pravočasno dostavo preko usposobljenih dispečerjev in sodobne opreme.
- **Transkop d.o.o.** je zasebno podjetje, ustanovljeno leta 1991, specializirano za domači in mednarodni prevoz tovora, skladiščenje in lokalno distribucijo. S floto 40 vozil, vključno s 16 tovornjaki, 2 samostojnimi tovornjaki, 18 prikolicami in 4 dostavnimi vozili, Transkop ponuja celovite transportne rešitve v države EU in iz njih, skupaj s 6.000 m² parkirnega prostora in 1.000 m² skladiščnega prostora, vključno z vezanim skladiščem v velikosti 400 m². Podjetje ponuja tudi carinske storitve, pomoč pri uvozo/izvoznih postopkih ter prilagojene logistične rešitve za embalažo, skladiščenje, zavarovanje in pošiljanje tovora.
- **Mozzart d.o.o.** – Logistični sektor je del največjega ponudnika iger na srečo v jugovzhodni Evropi. Poslovna politika podjetja temelji na sodobnih načelih, stalnem izboljševanju storitev in inovacijah, pri čemer edinstvenost vidi kot ključni imperativ.
- **Cargo-partner d.o.o.** Sarajevo ponuja širok spekter mednarodnih transportnih in logističnih storitev, carinskega posredovanja, pošiljanja tovora in skladiščnih storitev v različnih industrijah. S globalnim partnerstvenim omrežjem podjetje ponuja rešitve za cestni, zračni, pomorski in železniški prevoz, vključno s specializiranimi storitvami za nevarne materiale, pošiljke s temperaturnim nadzorom, prevelik tovor in prevoz hišnih ljubljencev. Poleg tega njegova



platforma za upravljanje dobavne verige (SPOT) zagotavlja popolno preglednost in spremljanje pošilk v realnem času.

- **Interšped Logistics Sarajevo** zagotavlja mednarodne storitve pošiljanja tovora, carinskega posredovanja, skladiščenja in distribucije. Podjetje je specializirano za cestni, zračni, pomorski in železniški transport, zagotavlja učinkovite in zanesljive logistične rešitve za podjetja. Z močnim poudarkom na carinskih postopkih, shranjevanju in optimizaciji dobavne verige Interšped Logistics Sarajevo podpira nemoteno poslovanje trgovine znotraj Bosne in Hercegovine in na mednarodni ravni.
- **Milšped BiH (Sarajevo, BiH)** zagotavlja storitve carinskega posredovanja in mednarodnega transporta polnih in delnih tovorov. Milšped BiH ima na razpolago tudi terminalno skladišče. Podružnica v Sarajevu uspešno deluje na ozemlju Bosne in Hercegovine že devet let.
- **Samer & Co. Shipping d.o.o.** Sarajevo ponuja prilagojene transportne rešitve, specializirane za logistiko farmacevtskih in kozmetičnih izdelkov s temperaturno nadzorovano dobavno verigo, podprto s certifikatom dobre distribucijske prakse (GDP). Podjetje zagotavlja pomorske, zračne, železniške in cestne pošiljke, dostavo od vrat do vrat, ravnanje s projektnim tovorom, skladiščenje zamrznjenega blaga, carinsko posredovanje, navzkrižno trgovanje, zavarovanje in inšpekcije tovora.
- **BRANEX d.o.o.** Busovača je podjetje, ki se ukvarja s transportom in logističnimi storitvami, zagotavlja zanesljive in učinkovite rešitve za prevoz tovora. S poudarkom na kakovosti in strokovnosti podjetje ponuja domači in mednarodni prevoz, zagotavlja varno in pravočasno dostavo blaga.
- **F&Ž Runkle Busovača** je podjetje, specializirano za transportne in logistične storitve. Zagotavlja zanesljiv prevoz tovora, kar zagotavlja varno in učinkovito dostavo blaga tako doma kot v tujini.
- **Boreas d.o.o.**, član skupine Stanić Group, je vodilni distributer svetovno priznanih blagovnonemških in alkoholnih pijač ter tobačnih izdelkov v Bosni in Hercegovini. Podjetje upravlja sedem distribucijskih centrov, vzdržuje floto več kot 350 gospodarskih vozil in zaposluje več kot 500 uslužbencev. S skladiščnim prostorom, ki presega 19.000 kvadratnih metrov, Boreas služi več kot 8.000 partnerjem.
- **Duno Lit d.o.o.**, s sedežem v Kiseljaku, je bilo ustanovljeno leta 1987 in je specializirano za predelavo naravnega kamna, vključno z marmorjem in granitom. Njihovi izdelki so na voljo po vsej Bosni in Hercegovini in na mednarodnih trgih, kot so Hrvaška, Srbija, Črna gora, Slovenija, Avstrija, Nemčija in ZDA.
- **Sarajevski kiseljak** je vodilni proizvajalec naravne mineralne vode in osvežilnih pijač v Bosni in Hercegovini. Kar zadeva logistiko, podjetje uporablja učinkovito



distribucijsko mrežo za zagotavljanje pravočasne dostave svojih izdelkov, hkrati pa optimizira transport za zmanjšanje svojega okoljskega odtisa.

- **Bučan Transport d.o.o. Sarajevo** je podjetje, specializirano za transportne, logistične in pošiljalske storitve.
- **Čadoprevoz** je transportno podjetje s sedežem v Tuzli, z več kot 20-letnimi izkušnjami na področju mednarodnega in domačega transporta. Podjetje upravlja s floto 50 vozil, vključno s 30 prikolicami MEGA in 20 standardnimi prikolicami, ki opravljajo storitve v različnih evropskih državah, pri čemer se držijo emisijskih standardov EURO-6 ter zagotavljajo GPS sledenje in CMR zavarovanje za vsa vozila.
- **Dumi-šped d.o.o.** Livno zagotavlja storitve carinskega izterjave ter domačega in mednarodnega cestnega transporta, ponuja transportne storitve.
- **Euro-Express d.o.o.** je lokalno podjetje, ustanovljeno leta 2007, specializirano za poštne in kurirske storitve. Njihovo osrednje poslovanje vključuje domači in mednarodni transport ter carinsko posredovanje. Podjetje se osredotoča na zagotavljanje učinkovitih logističnih rešitev, zagotavljanje skladnosti s carinskimi predpisi, optimizacijo transportnih omrežij ter ponudbo zanesljivih storitev za lokalne in globalne logistične potrebe.

4. Izobraževalne in usposabljaljoče ustanove v Bosni in Hercegovini

- **Visoka šola "CEPS-Center za poslovne študije" Kiseljak**, študijski program transport in prometno inženirstvo ponuja programe na področju logistike, ladijskega prometa, prometnega inženirstva in trajnostnosti, z raziskavami, osredinjenimi na prakse ESG v prometni in logistični industriji. Igra ključno vlogo pri izobraževanju naslednje generacije strokovnjakov za integracijo trajnostnosti v prometne sisteme.
- **Fakulteta za promet in komunikacije Univerze v Sarajevu** ponuja študijske programe s področja prometa, logistike in komunikacijskih sistemov, usklajene s potrebami izmenjave blaga in informacij. Fakulteta pomembno prispeva k gospodarskemu razvoju Bosne in Hercegovine z izobraževanjem in raziskavami na področju upravljanja sistemov in tehnološkega napredka v prometu in komunikacijah.
- **Fakulteta za promet in logistiko Univerze v Mostaru** ponuja študijske programe, osredotočene na promet, logistiko in upravljanje dobavne verige, ki pripravljajo študente za vloge v dinamičnem področju mobilnosti in pretoka blaga. Fakulteta združuje tehnično in organizacijsko znanje za podporo trajnostnemu razvoju, učinkovitosti infrastrukture in integraciji s sodobnimi evropskimi prometnimi sistemi. Z izobraževanjem, raziskavami in sodelovanjem s poslovnim sektorjem igra ključno vlogo pri napredovanju poklicnih praks in regionalne gospodarske rasti.



- **Visoka šola "Logos center" Mostar**, študijski program transport in prometno inženirstvo ponuja programe na področju logistike, ladijskega prometa in prometnega inženirstva. Zagotavlja najboljše storitve za svoje študente, pri čemer daje prednost njihovim potrebam za ustvarjanje motivirajočega učnega okolja.
- **Ministrstvo za izobraževanje, znanost, kulturo in šport Zenica-Dobojskega kantona**, preko oddelka za prometno vzgojo, je odgovorno za organizacijo in nadzor prometno-vzgojnih programov v kantonu. To vključuje razvoj učnih načrtov, spodbujanje ozaveščenosti o varnosti v prometu ter zagotavljanje učinkovite izvedbe pobud za prometno vzgojo v šolah in drugih ustanovah.

Ti deležniki so aktivno prispevali z izpolnjevanjem anket o vključevanju načel ESG v prometni in logistični sektor Bosne in Hercegovine, s tem spodbujajo trajnostno in odgovorno panogo.



4.2 Hrvaška

V hrvaškem prometnem in logističnem sektorju (T&L) izvajanje praks ESG vključuje različne deležnike, od katerih ima vsak ključno vlogo pri spodbujanju trajnosti in etičnih standardov. Ključni deležniki vključujejo:

1. Vlada in regulativni organi

- **Ministrstvo za morje, promet in infrastrukturo (MMPI):** Nadzira nacionalne prometne politike in razvoj infrastrukture ter obravnava izzive, kot sta načrtovanje sektorja in razvoj projektov
- **Ministrstvo za okolje in energijo:** Ureja okoljske standarde in skrbi za skladnost prometnega in logističnega sektorja z okoljevnimi zakoni, s poudarkom na kakovosti zraka, emisijah in porabi energije
- **Ministrstvo za finance:** Upravlja s financiranjem in mehanizmi finančnega nadzora za prometne projekte ter skrbi za usklajenost z cilji ESG.
- **Hrvaška agencija za okolje in naravo (HAOP):** Zagotavlja nadzor nad varstvom okolja, skrbi za spoštovanje okoljevnih predpisov in spodbuja uvajanje trajnostnih praks v prometnem in logističnem sektorju.
- **Hrvaška gospodarska zbornica (HGK):** Ključni akter pri oblikovanju gospodarskih politik in predpisov, HGK pogosto sodeluje s podjetji v prometu in logistiki, da jim pomaga integrirati prakse ESG v svoje poslovne modele.

2. Podjetja (zasebni sektor)

Prometna in logistična podjetja:

- **AD Plastik** – Glavni dobavitelj avtomobilskega sektorja, ki se ukvarja s trajnostnimi prizadevanji, saj družbeno odgovornost podjetja obravnava kot del poslovnega modela in eno najpomembnejših sestavin razvojne politike podjetja.
- **Hrvatske ceste** – Upravlja s cestno infrastrukturo na Hrvaškem ter izvaja pobude za trajnostni promet, od leta 2024 aktivno delajo na razvoju strategije trajnosti ESG hrvaških avtocest.
- **DPD Croatia** – Paketna in logistična podjetja, ki si prizadevajo za trajnostne cilje, pri čemer si prizadevajo, da bi bila dostava na svetovni in lokalni ravni brez ogljikovega odtisa in so prvo globalno dostavno podjetje, katerega cilje za zmanjšanje CO2 je odobrila pobuda Science Based Targets (SBTi).
- **Croatia Airlines** – Nacionalna letalska družba, ki se vedno bolj osredotoča na zmanjšanje svojega ogljikovega odtisa in sodeluje v trajnostnih projektih ter aktivno usposablja svoje zaposlene.
- **Hrvaška pošta** – V skladu s korporativno strategijo Pošta2025 intenzivno dela na zeleni preobrazbi in zmanjševanju škodljivih emisij ter negativnega vpliva na okolje. Pri delu uporabljajo električna vozila, optimizirajo poti in reciklirajo. Sodelujejo v mednarodnih pobudah za varstvo okolja, kot sta The Climate Pledge in program SMMS Mednarodne poštne korporacije.

Zelena logistika in zagonska podjetja, ki jih poganja trajnost:



- **Ecofleet** – Zagotavlja upravljanje voznega parka in rešitve za trajnostni promet.
- **DHL Croatia** – Del globalnega logističnega giganta, aktivno sodeluje pri zmanjševanju emisij ogljika in integraciji trajnostnih rešitev.

3. Izobraževalne in usposabljalne ustanove

- **Univerza v Zagrebu, Fakulteta za promet in prometne znanosti:** Ponuja programe logistike, prometnega inženirstva in trajnostnosti ter raziskave osredinjene na prakse ESG v prometni in logistični industriji.
- **RIT Croatia:** Ponuja programe poslovanja in trajnosti, vključno z logistiko in upravljanjem s prometom, s poudarkom na integraciji ESG v poslovne prakse.
- **Univerza v Zadru, Oddelek za pomorstvo:** Osredotoča se na trajnostno upravljanje pomorskega prometa ter usposablja strokovnjake za okolju prijazno ladijsko in logistično prakso.
- **Združenje delodajalcev Hrvaške (HUP):** Zagotavlja usposabljanje za podjetja pri uvajanju trajnostnih praks in usklajevanju s standardi ESG.
- **Hrvaški inštitut za trajnostni razvoj (CISD):** Spodbuja trajnostne prakse v različnih sektorjih, vključno s prometom, ter ponuja programe usposabljanja na temo ESG.

Ti deležniki skupaj poganjajo integracijo načel ESG v hrvaškem prometnem in logističnem sektorju, ter tako spodbujajo bolj trajnostno in odgovorno industrijo.



4.3 Kosovo

Zemljevid deležnikov pri izvajanju ESG v transportnem in logističnem sektorju na Kosovu kaže na pomembno vključenost vladnih institucij, mednarodnih organizacij, zasebnih podjetij in izobraževalnega sektorja. Projekti, kot sta urbani transport in modernizacija železniške infrastrukture, so pomembni primeri. Ključne pobude vključujejo zmanjšanje emisij ogljika, povečano uporabo električnih vozil ter razvoj trajnostnih tehnologij. Vendar izzivi ležijo v zagotavljanju skladnosti z mednarodnimi standardi in dvigu ozaveščenosti o ESG.

1. Vladna in regulativna telesa

- **Ministrstvo za infrastrukturo in promet (MIT):**

Vloga: Oblikovanje in izvajanje prometnih politik v skladu s trajnostnimi standardi.

Pobuda: Razvilo je "Strategijo multimodalnega transporta 2023–2030", katere cilj je ustvariti integriran, trajnosten in zelen transportski sistem.

Vpliv: Visok; določa strateško smer za razvoj prometne infrastrukture v državi.

- **Občina Priština:**

Vloga: Upravljanje urbanega prometa in spodbujanje trajnostnih pobud.

Pobuda: V sodelovanju z UNDP je izvedla kampanjo "Daj svojemu avtomobilu (in denarnici) počitek" za spodbujanje uporabe alternativnih prevoznih sredstev.

Vpliv: Visok na lokalni ravni; spodbuja trajnostne urbane prometne prakse.

2. Javna in zasebna podjetja

- **Trainkos:** Operater železniškega prometa na Kosovu. Izboljšuje regionalne povezave in spodbuja trajnostni transport s sodelovanjem pri modernizaciji železniške infrastrukture.
- **Urbani promet:** Operater javnega mestnega prevoza v Prištini. Prispeva k zmanjševanju onesnaževanja in izboljšanju storitev z modernizacijo vozovnega parka z 51 novimi avtobusi za zmanjšanje emisij.

3. Mednarodne organizacije in donatorji

- **Evropska banka za obnovo in razvoj (EBRD):** Financer projektov trajnostne infrastrukture. Podpira razvoj trajnostne infrastrukture s financiranjem projektov, kot je "Urbani transport Priština II".
- **Program Združenih narodov za razvoj (UNDP):** Spodbuja trajnostni razvoj in okoljske pobude. Dviga ozaveščenost in spodbuja trajnostne prakse s kampanjami za uporabo javnega prevoza in trajnostnih alternativ.



4. Izobraževalne in usposabljalne ustanove

- **Tempulli Academy:** Ponuja izobraževalne in raziskovalne programe s področja prometnega inženirstva. Pripravlja strokovnjake s poudarkom na trajnostnih praksah s tečaji in usposabljanji, osredotočenimi na trajnostne prometne tehnologije.
- **Univerza v Prištini – Fakulteta za strojništvo:** Ponuja izobraževalne in raziskovalne programe s področja prometnega inženirstva. Pripravlja strokovnjake s tečaji in usposabljanji, osredotočenimi na trajnostne prometne tehnologije.

5. Poklicna združenja in organizacije

- **Kosovska zveza za motorizacijo (AMRKS):** Zastopa interese podjetij cestnega prometa. Vpliva na politike in vključuje ključne deležnike z razvojem usposabljanj za voznike o trajnostnih praksah.
- **Združenje za spodbujanje obnovljivih virov energije in energetske učinkovitosti na Kosovu (APEEREK):** Podpira uporabo obnovljive energije v prometu. Osredotoča se na obnovljive vire z projekti za spodbujanje polnilnih postaj za električna vozila.

6. Javno podjetje

- **Pošta Kosova:** Glavni logistični operator v državi. Zagotavlja logistične in transportne storitve. Zmanjšuje ekološki odtis z modernizacijo voznega parka z električnimi vozili za distribucijo.

4.4 Črna Gora

Črna gora: Preslikava deležnikov ESG v sektorju prometa in logistike

Okoljske, družbene in upravljalne (ESG) vidike postajajo vse bolj pomembni v črnogorskem prometnem in logističnem sektorju. Čeprav je država v zgodnji fazi uvedbe ESG, se tako javni kot zasebni akterji začenjajo usklajevati z mednarodnimi cilji trajnosti. Poročilo identificira ključne deležnike, jih kategorizira glede na njihovo vlogo in stopnjo sprejema ESG ter oriše trenutne pobude, ki odražajo postopen prehod Črne gore k trajnostnim praksam.

1. Vladni in regulativni deležniki

Črnogorska vlada igra osrednjo vlogo pri oblikovanju politik povezanih z ESG, predvsem prek Ministrstva za ekologijo, prostorsko načrtovanje in urbanizem. V sodelovanju z UNDP se ministrstvo ukvarja z iniciativi za nizkoogljični razvoj in trajno mobilnost, vključno z razširitvijo infrastrukture za električna vozila in spodbujanjem nemotoričnega



prevoza (UNDP Črna gora, 2023). Ministrstvo za kapitalske naložbe je odgovorno za prometno politiko in infrastrukturo. Podpira modernizacijo sistema javnega prevoza in spodbuja uporabo električnih vozil, čeprav nacionalna ESG strategija za promet še ni bila formalizirana (Vlada Črne gore, 2022). Agencija za varstvo okolja (EPA) nadzoruje skladnost z nacionalno okoljsko zakonodajo in spremlja vplive prometa ter logistike na okolje. Črnogorski Ekološki sklad ponuja subvencije za zelene mobilnostne rešitve, kot so nepovratna sredstva za nakup električnih in hibridnih vozil (Eko sklad Črna gora, 2022).

2. Deležniki zasebnega sektorja

Zasebna podjetja v Črni gori so na različnih stopnjah uvajanja ESG. Milšped Montenegro, logistično in tovarno podjetje, je izrazilo zanimanje za usklajevanje operacij s trajnostnimi cilji, vendar še ni objavilo podrobnih ESG poročil. Nelt Group, dejavno na področju logistike in distribucije, je vključil ESG principe v svojo regionalno strategijo, vključno z energetske učinkovitimi skladišči in pobudami za dobro počutje zaposlenih (Nelt Group, 2022). Montecargo, državno železniško tovarno podjetje, posodablja vozne parke. Čeprav se podjetje ne osredotoča izrecno na ESG, njegova modernizacija posredno podpira nacionalne trajnostne cilje (Ministrstvo za kapitalske naložbe, 2023). Zasebni sektor kaže naraščajočo ozaveščenost o ESG, vendar je formalna uporaba mednarodnih standardov (GRI, SBTi) še omejena.

3. Gospodarske zbornice in krovne organizacije

Gospodarska zbornica Črne gore igra ključno vlogo pri zastopanju poslovnih subjektov. Organizira forume o trajnosti in spodbuja podjetja k usklajevanju z evropskimi merili ESG. Vendar je sodelovanje sektorskih združenj (npr. logistika, transport) omejeno na sodelovanje v širših gospodarskih pobudah (Gospodarska zbornica Črne gore, 2023).

4. Izobraževalne in usposabljalne ustanove

Izobraževanje o ESG poteka predvsem prek regionalnih sodelavcev. Center za poklicno izobraževanje (CPI) vključuje teme trajnosti v programe za promet in logistiko. Fakulteta za strojništvo Univerze v Črni gori obravnava trajno mobilnost in vplive na okolje, čeprav ostaja ESG v visokem šolstvu obrobna tema.

5. ESG pobude in usklajevanje s standardi

Pomemben regionalni dogodek je ESG Adria Summit v Portu Montenegro, ki združuje poslovneže, oblikovalce politik in družbeno odgovorne akterje za razprave o izzivih v jugovzhodni Evropi (ESG Adria, 2023). Nacionalno Črna gora k uvajanju ESG standardov vodi prizadevanje za vstop v EU, zato usklajuje politike z Evropskim zelenim dogovorom in SDG. Izvajanje na ravni podjetij je še v nastajanju – redko objavljajo ESG poročila ali se zavezujejo k priznanim standardom, čeprav ozaveščenost narašča.

Črnogorski ESG ekosistem v prometno-logističnem sektorju je v formativni fazi. Javni sektor kaže večjo zavezanost zelenemu prometu, zasebni sektor pa začenja preučevati integracijo ESG. Napredek države je poganjalo prizadevanje za članstvo v EU. Nadaljnji uspeh bo odvisen od medsektorskega sodelovanja, vključitve zasebnega sektorja ter razvoja strukturiranih poročanj in skladnostnih okvirov za ESG.



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

References

1. Chamber of Economy of Montenegro. (2023). *About us*. <https://komora.me/>
2. Eco Fund Montenegro. (2022). *Annual report 2022*. <https://www.ekofond.me/>
3. ESG Adria. (2023). *ESG Adria Summit – Porto Montenegro*. <https://esgadria.com/>
4. Government of Montenegro. (2022). *National Strategy for Sustainable Development*. <https://www.gov.me/>
5. Milšped Group. (2022). *Sustainability report (regional)*. <https://www.milsped.com/>
6. Ministry of Capital Investments. (2023). *Transport sector overview*. <https://www.gov.me/en/mki>
7. Nelt Group. (2022). *Corporate sustainability statement*. <https://www.nelt.com/>
8. SEE-GL. (2023). *Green Logistics in Southeast Europe – Erasmus+ Project*. <https://see-gl.net/>
9. UNDP Montenegro. (2023). *Low carbon transport initiatives*. <https://www.undp.org/montenegro>



4.5 Slovenija

V tem razdelku so prepoznani in preslikani ključni deležniki, vključeni v prakse okolja, socialnega in upravljanja (ESG) v sektorju transporta in logistike v Sloveniji. Preslikava deležnikov je ključnega pomena za razumevanje kompleksne mreže vplivov in odgovornosti, ki spodbujajo prevzem ESG, kar omogoča ciljne strategije in sodelujoča prizadevanja. Identifikacija deležnikov v sektorju transporta in logistike Slovenije vključuje njihovo kategorizacijo glede na vpliv, vključenost in učinek na implementacijo ESG. Ključni deležniki vključujejo vladne in regulativne organe, podjetja zasebnega sektorja, industrijska združenja, izobraževalne in raziskovalne ustanove, nevladne organizacije (NGO) in mednarodne entitete (Freeman, 1984).

1. Vladni in regulativni organi

Vladni in regulativni organi igrajo ključno vlogo pri oblikovanju okvirja za standarde ESG s politiko, predpisi in mehanizmi uveljavljanja. Ključni deležniki v Sloveniji vključujejo:

- **Ministrstvo za infrastrukturo:** Odgovorno za razvoj in implementacijo prometnih politik, razvoj infrastrukture ter spodbujanje trajnostne mobilnosti (Ministrstvo za infrastrukturo, 2025).
- **Ministrstvo za okolje in prostorsko načrtovanje:** Nadzira okoljske predpise, ravnanje z odpadki in nadzor onesnaževanja ter zagotavlja skladnost z okoljskimi direktivami EU (Ministrstvo za okolje in prostorsko načrtovanje, 2025).
- **Energetska agencija:** Določa politike o energetske učinkovitosti in obnovljivih virih energije ter vpliva na uvedbo alternativnih goriv in zelenih tehnologij v transportu (Energetska agencija, brez datuma).

2. Podjetja zasebnega sektorja

Podjetja zasebnega sektorja so neposredno vključena v uvajanje praks ESG v svoje poslovanje. Ključni deležniki vključujejo:

- **Ponudniki logističnih storitev:** Podjetja kot sta Port Koper in Intereuropa so ključna pri uvajanju zelenih logističnih praks, trajnostnega upravljanja dobavne verige in inovativnih transportnih rešitev (Port Koper, 2025; Intereuropa, 2017).
- **Transportna podjetja:** Tako potniška kot tovorna transportna podjetja vplivajo na uvajanje ESG s posodobitvijo flote, optimizacijo poti in naložbami v alternativna goriva (Slovenske železnice, 2025).
- **Trgovska in proizvodna podjetja:** Podjetja z obsežnimi dobavnimi verigami se vse bolj osredotočajo na trajnostne nabavne in logistične prakse za zmanjšanje svojega okoljskega odtisa (Gorenje, 2014).

3. Industrijska združenja

Industrijska združenja omogočajo izmenjavo znanja, spodbujajo najboljše prakse in zagovarjajo interese svojih članov v sektorju transporta in logistike. Ključni deležniki vključujejo:



- **Gospodarska zbornica Slovenije (GZS):** Spodbuja trajnostne poslovne prakse in zagotavlja vire za podjetja za integracijo načel ESG (GZS, 2025).
- **Združenje logističnih ponudnikov:** Zagovarja interese logističnih podjetij ter spodbuja učinkovitost, inovacije in trajnost v sektorju (Združenje logističnih ponudnikov, 2025).

4. Izobraževalne in raziskovalne ustanove

Izobraževalne in raziskovalne ustanove igrajo ključno vlogo pri ustvarjanju znanja, razvoju talentov in spodbujanju inovacij v trajnostnem transportu in logistiki. Ključni deležniki vključujejo:

- **Samostojni visokšolski zavod NOA** (Ljubljana): Izvaja dodiplomske in magistrske programe na področjih transporta, logistike in trajnosti. Poleg tega NOA izvaja raziskave na področjih svojih izobraževalnih programov (NOA, 2025).
- **Univerza v Ljubljani:** Izvaja raziskave o trajnostnem transportu, logistiki in upravljanju dobavne verige ter ponuja izobraževalne programe za razvoj kompetenc ESG (Univerza v Ljubljani, 2025).
- **Inštitut Jožef Stefan:** Ukvarja se z raziskavami na področju energetske učinkovitosti, obnovljive energije in okoljskih tehnologij ter prispeva k trajnostnim rešitvam v transportnem sektorju (Inštitut Jožef Stefan, brez datuma).

5. Nevladne organizacije (NGO)

Nevladne organizacije se zavzemajo za varstvo okolja, družbeno odgovornost in trajnostni razvoj ter vplivajo na javno mnenje in spodbujajo spremembe politik. Ključni deležniki vključujejo:

- **Ekologi brez meja:** Spodbuja trajnostne prakse in dviguje ozaveščenost o okoljskih vprašanjih v zvezi s transportom in logistiko (Ekologi brez meja, 2022).
- **Društvo Focus za trajnostni razvoj:** Zagovarja politike trajnostnega razvoja ter spodbuja odgovorno poslovanje (Društvo Focus za trajnostni razvoj, brez datuma).

6. Mednarodne entitete

Mednarodne entitete zagotavljajo finančno podporo, strokovno znanje in spodbujajo mednarodne standarde trajnostnega razvoja v transportnem in logističnem sektorju. Ključni deležniki vključujejo:

- **Evropska unija (EU):** Zagotavlja financiranje projektov trajnostnega transporta prek programov, kot je Instrument za povezovanje Evrope (CEF), ter postavlja regulativne standarde za varstvo okolja (Evropska komisija, brez datuma).
- **Evropska banka za obnovo in razvoj (EBRD):** Vlagala v trajnostne infrastrukturne projekte in spodbujala zelene logistične pobude v Sloveniji (EBRD, brez datuma).



- **Svetovna banka:** Ponuja finančno in tehnično pomoč pri razvoju transportne infrastrukture ter spodbuja politike trajnostnega transporta (Svetovna banka, 2025).

7. Vpliv in vključenost deležnikov

Vpliv in vključenost teh deležnikov lahko preslikamo, da razumemo njihovo relativno pomembnost in vpliv na uvajanje ESG v sektorju transporta in logistike v Sloveniji. Za vizualizacijo se lahko uporabi matriko, ki deležnike prikaže glede na stopnjo njihovega vpliva in vključenosti (Ackermann, 2012).

Deležniki	Primeri	Stopnja vpliva	Stopnja vključenosti
Vladni/regulativni organi	Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje in prostor, Energetska agencija	Visoka	Visoka
Podjetja zasebnega sektorja	Port Koper, Intereuropa, Slovenske železnice, Gorenje	Srednja	Srednja
Industrijska združenja	Gospodarska zbornica Slovenije (GZS), Združenje logističnih ponudnikov	Srednja	Srednja
Izobraževalne/raziskovalne ustanove	NOA, Univerza v Ljubljani, Inštitut Jožef Stefan	Srednja	Nizka
Nevladne organizacije (NGO)	Ekologi brez meja, Društvo Focus za trajnostni razvoj	Nizka	Srednja
Mednarodne entitete	Evropska unija (EU), Evropska banka za obnovo in razvoj (EBRD), Svetovna banka	Visoka	Srednja

Tabla 1: Vpliv in vključenost deležnikov v sektorju transporta in logistike v Sloveniji

8. Možnosti sodelovanja

Identifikacija ključnih deležnikov in razumevanje njihovega vpliva ter vključenosti omogoča ciljana sodelujoča prizadevanja za spodbujanje sprejema ESG. Vladni organi lahko sodelujejo z industrijskimi združenji in zasebnimi podjetji za razvoj učinkovitih



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

politik in spodbud. Izobraževalne ustanove lahko sodelujejo z industrijo pri razvoju izobraževalnih programov za krepitev kompetenc ESG. Nevladne organizacije lahko igrajo ključno vlogo pri ozaveščanju in spremljanju skladnosti. Uspešna integracija praks ESG v sektorju transporta in logistike v Sloveniji je odvisna od aktivne participacije in sodelovanja vseh deležnikov. Z prepoznavanjem njihovih vlog in spodbujanjem učinkovitih partnerstev lahko Slovenija napreduje k svojim trajnostnim ciljem ter doseže bolj odporen in odgovoren sektor transporta in logistike.



5. Razpošiljanje anket in zbiranje podatkov

5.1 Bosna in Hercegovina

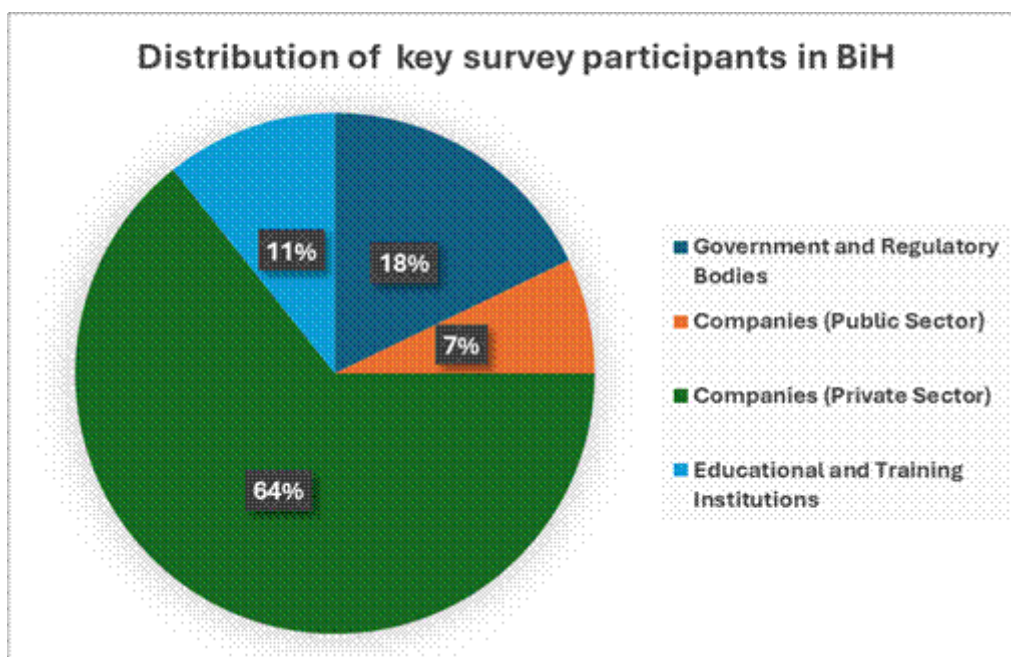
Ta analiza predstavlja rezultate vprašalnika »**Uporaba okoljskih, socialnih in upravljavskih načel (ESG) v prometu in logistiki**«, izvedenega med strokovnjaki v prometnem in logističnem sektorju Bosne in Hercegovine. Anketa je želela oceniti ozaveščenost, izvajanje, izzive in prihodnje perspektive povezane z načeli ESG v industriji.

Vprašalnik je bil strukturiran v šest razdelkov: splošno ozaveščenost o ESG, trenutne prakse ESG, izzive in ovire, usposabljanje in razvoj, prihodnji pogled ter demografska spoznanja. Anketiranci so delili svoje poznavanje načel ESG, obseg integracije ESG v njihovih organizacijah, ključne pobudnike in ovire ter vire, potrebne za nadaljnjo uporabo.

Z analizo teh ugotovitev želimo pridobiti vpogled v uporabo ESG v prometu in logistiki ter opredeliti izobraževalne potrebe za razvoj specializiranih izobraževalnih programov. Rezultati bodo prispevali k oblikovanju vsebin učnih načrtov, vključno z učnimi gradivi, nalogami in tehnologijami prilagodljivega učenja, za podporo strokovnjakom iz industrije pri učinkoviti implementaciji načel ESG.

Pregled povzetka podatkov vprašalnikov za Bosno in Hercegovino:

Ta raziskava vključuje odgovore raznolike skupine udeležencev, kot so strokovnjaki iz industrije, predavatelji visokošolskih ustanov in drugi ter različna združenja, kot prikazuje razporeditev na sliki 5.1.



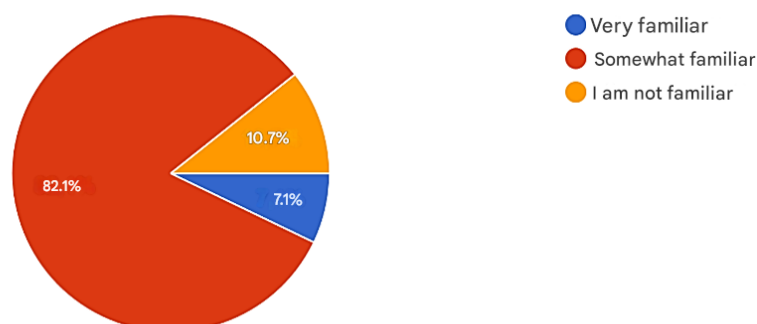
Slika 5.1. Razporeditev ključnih udeležencev raziskave v Bosni in Hercegovini



Ključna ugotovitev [1] je pomanjkanje seznanjenosti z načeli ESG, saj 82,1 % anketirancev navaja, da niso dobro obveščeni (slika 5.2). Čeprav 60,7 % ESG prepozna kot deloma relevanten za sektor (slika 5.3), je le 39,3 % seznanjenih z veljavnimi nacionalnimi ali mednarodnimi ESG-standardi (slika 5.4). Poleg tega 67,9 % ne ve, da bi lahko bili posredno vključeni v ESG-poročanje prek obveznosti v dobavni verigi (slika 5.5). Ti podatki poudarjajo potrebo po izobraževanju in ozaveščanju znotraj panoge.

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

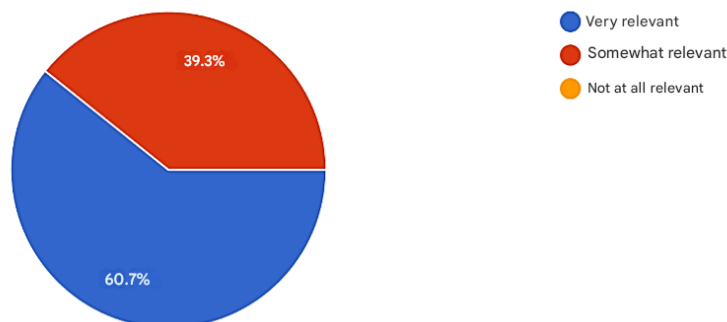
28 answers



Slika 5.2. Seznanjenost z načeli ESG v Bosni in Hercegovini

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

28 answers

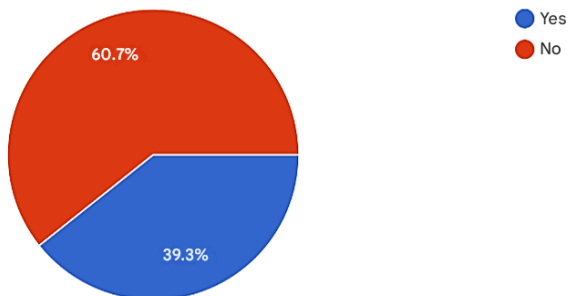


Slika 5.3. Prepoznavanje relevantnosti ESG v sektorju v Bosni in Hercegovini



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

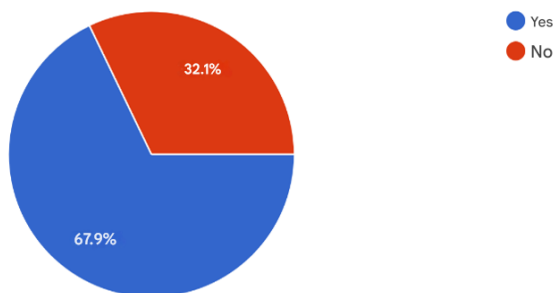
28 answers



Slika 5.4. Ozaveščenost o veljavnih nacionalnih ali mednarodnih ESG-standardih

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



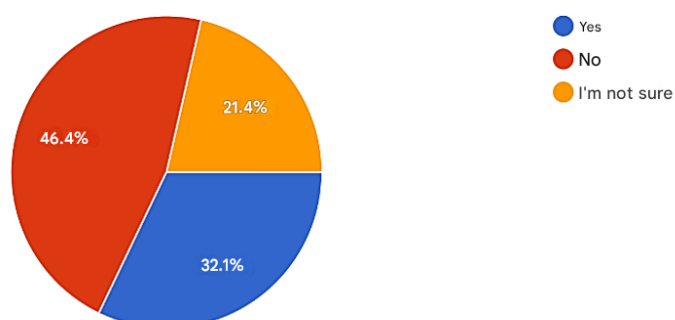
Slika 5.5. Ozaveščenost o posredni vključenosti v ESG-poročanje

Trenutno poročanje ESG v sektorju ni razširjena praksa, saj je 46,4 % anketirancev navedlo, da njihove organizacije ne izvajajo ESG-poročanja, 32,1 % pa ni prepričanih (slika 5.6). Med tistimi, ki uvajajo ukrepe ESG, so v ospredju socialni vidiki, kot je dobro počutje zaposlenih (47,1 %), sledijo okoljska vprašanja, kot je zmanjševanje emisij (35,3 %). Vidik upravljanja je očitno manj izpostavljen, kar nakazuje potrebo po celovitejšem pristopu ESG (slika 5.7).



5. Does your organization currently implement ESG reporting practices?

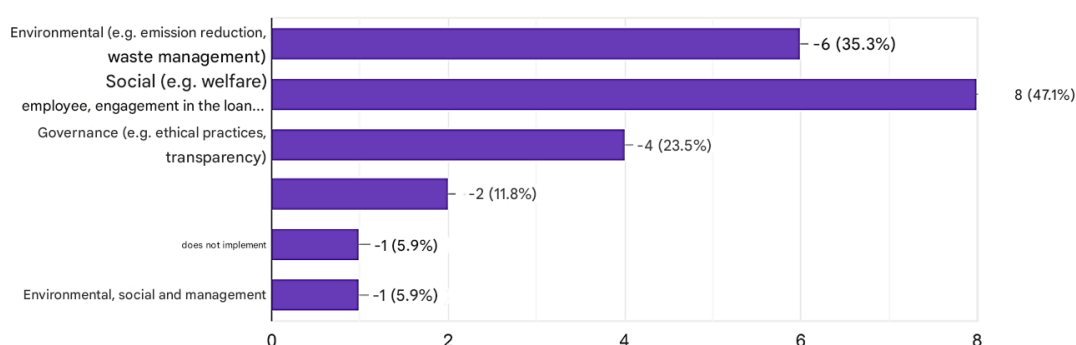
28 answers



Slika 5.6. Poročanje ESG v sektorju v Bosni in Hercegovini

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

17 answers



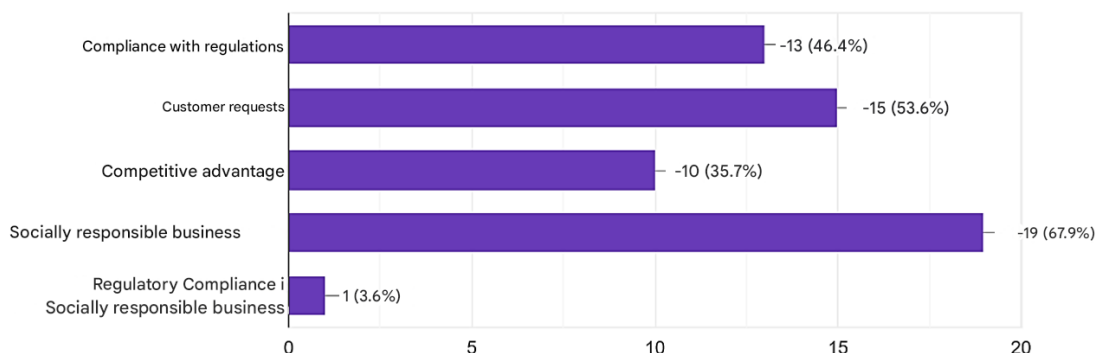
Slika 5.7. Fokus poročanja v sektorju v Bosni in Hercegovini

Glavni dejavniki, ki spodbujajo sprejemanje ESG, so družbena odgovornost (67,9 %), zahteve kupcev (53,6 %) in skladnost s predpisi (46,4 %). To nakazuje, da imajo zunanji dejavniki ključno vlogo pri motiviranju podjetij za vključevanje praks ESG, bolj kot notranje strategije trajnosti (slika 5.8). Glavne ovire pri uvajanju ESG pa so pomanjkanje ozaveščenosti (67,9 %), finančne omejitve (39,3 %) in omejene možnosti usposabljanja (28,6 %). Te ovire je treba odpraviti s ciljno usmerjenimi izobraževalnimi programi in finančnimi mehanizmi podpore (slika 5.9).



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

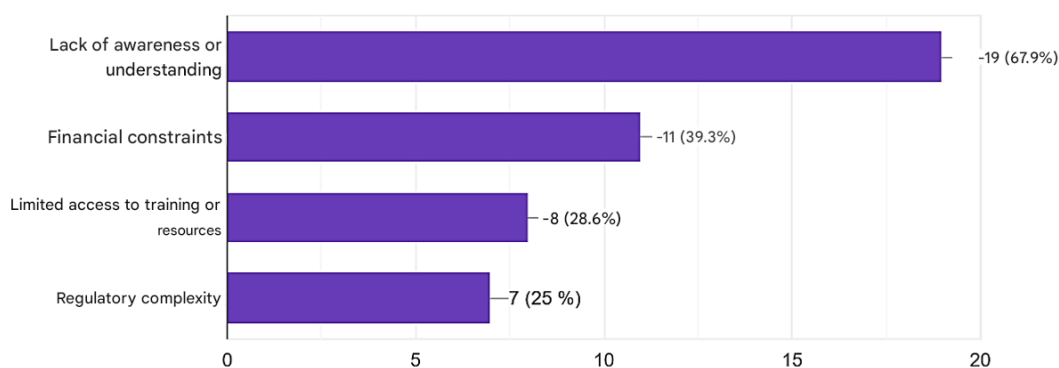
28 answers



Slika 5.8. Ključni dejavniki za sprejemanje ESG v sektorju v Bosni in Hercegovini

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

28 answers



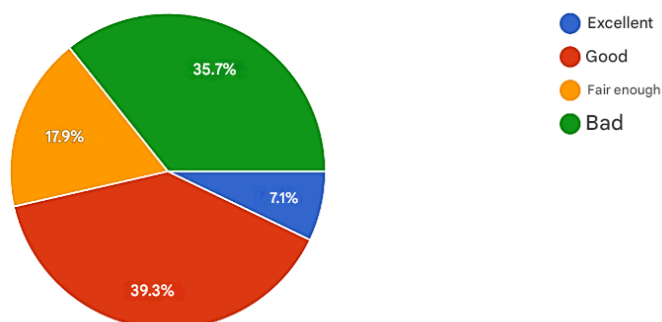
Slika 5.9. Glavne ovire za sprejemanje ESG v sektorju v Bosni in Hercegovini

Glede usposabljanja in razvoja ESG le majhen delež organizacij trenutno nudi usposabljanje na temo ESG (3,6 %), kar prikazuje slika 5.11. Povpraševanje po takem usposabljanju je očitno (slika 5.12), saj so anketiranci izrazili potrebo po izobraževanju o okoljski trajnosti (64,3 %), standardih upravljanja in etike (46,4 %) ter pobudah družbene odgovornosti (35,7 %). Poleg tega je 39,3 % dostopnost usposabljanja ESG ocenilo kot slabo (slika 5.10), kar še dodatno potrjuje potrebo po strukturiranih izobraževalnih programih, prilagojenih potrebam sektorja.



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

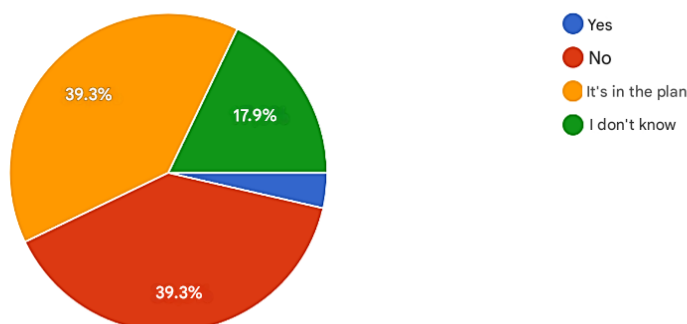
28 answers



Slika 5.10. Dostopnost usposabljanja ESG v sektorju v Bosni in Hercegovini

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

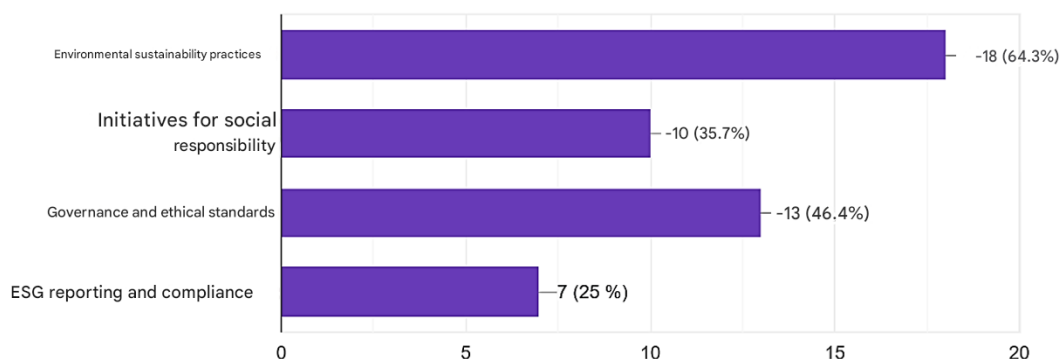
28 answers



Slika 5.11. Organizacije, ki nudijo usposabljanje na temo ESG v sektorju v Bosni in Hercegovini

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

28 answers



Slika 5.12. Potrebe po usposabljanju ESG v sektorju v Bosni in Hercegovini

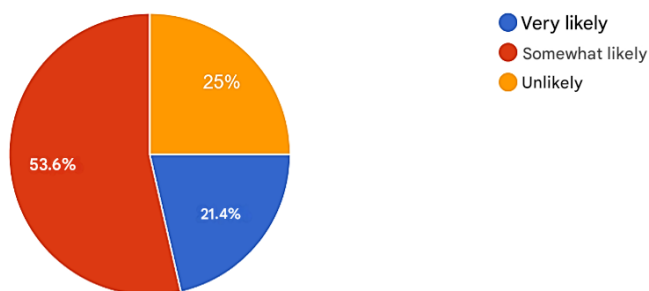
Z mislijo na prihodnost 53,6 % anketirancev verjame, da bodo njihove organizacije v naslednjih treh letih povečale pozornost na prakse ESG (slika 5.13). Da bi to spremembo



omogočili, podjetja potrebujejo večji dostop do državnih spodbud (67,9 %), programov usposabljanja ESG (50 %) in regulativnih smernic (39,3 %), kot prikazuje slika 5.14. Ti izsledki nakazujejo, da bi morali oblikovalci politik in voditelji panoge sodelovati pri zagotavljanju finančnih spodbud, izobraževalnih virov in jasnih regulativnih okvirov za podporo integraciji ESG.

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

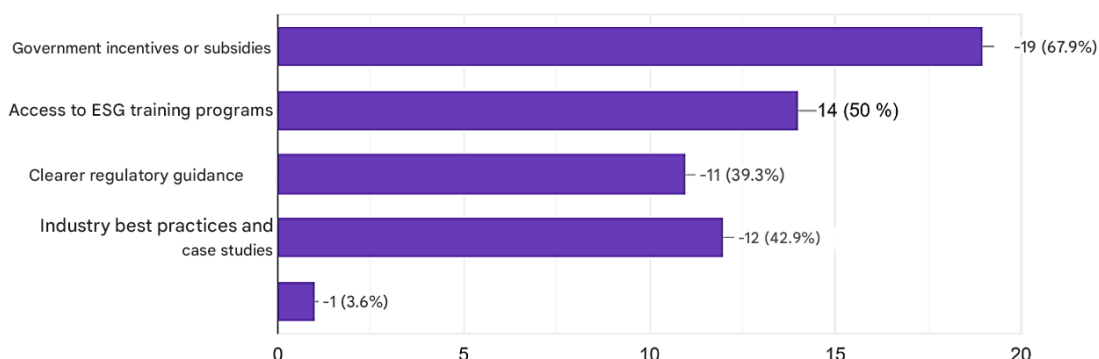
28 answers



Slika 5.13. Verjetnost, da bo organizacija v naslednjih treh letih povečala pozornost na prakse ESG

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

28 answers



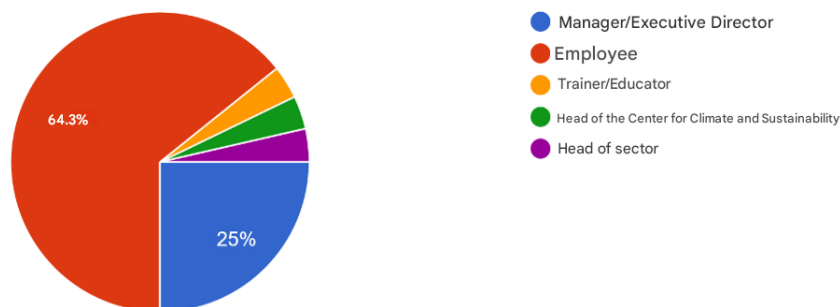
Slika 5.14. Podpora ali viri, ki bi pomagali pri integraciji načel ESG

Demografski vpogledi kažejo, da ima večina anketirancev vodilne položaje (64,3 %) ter prihaja iz srednje velikih (35,7 %) in velikih podjetij (50 %), kot prikazujeta sliki 5.15 in 5.16. Ker so odločevalci v raziskavi dobro zastopani, bi lahko ciljno vključevanje vodstva potisnilo sprejetje ESG na strateški ravni.



14. What is your role in the organization?

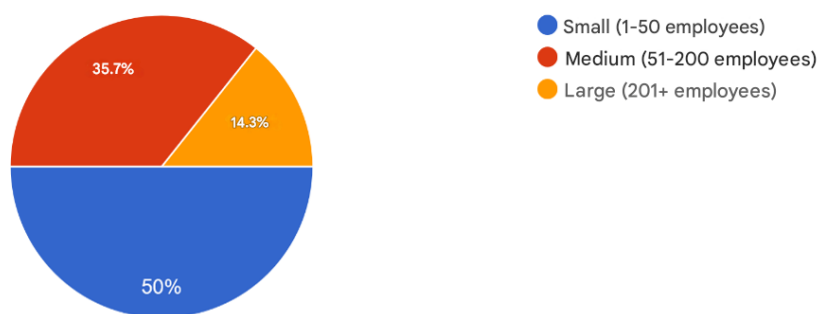
28 answers



Slika 5.15. Predstavniki organizacij, vključeni v raziskavo

15. What is the size of your organization?

28 answers



Slika 5.16. Velikost organizacije, vključene v raziskavo

Zaključek in priporočila za Bosno in Hercegovino

Za pospešitev integracije ESG v prometnem in logističnem sektorju Bosne in Hercegovine je treba dati prednost več ukrepom. Prvič, ključno je povečati ozaveščenost o načelih ESG in obveznostih poročanja. Drugič, potrebno je razviti prilagojene programe usposabljanja ESG za strokovnjake v panogi, da se zaprejo vrzeli v znanju. Tretjič, organizacije potrebujejo podporo pri uvajanju praks ESG-poročanja ob hkratnem uravnoteženju okoljskih, socialnih in upravljavskih dejavnikov. Četrtič, finančne in izobraževalne ovire je treba nasloviti z državnimi spodbudami in programi financiranja. In nazadnje, močnejše sodelovanje med vlado in deležniki v panogi je potrebno za zagotovitev regulativne jasnosti in razpoložljivosti virov za sprejetje ESG. Rezultati ankete razkrivajo znatne vrzeli v ozaveščenosti in usposabljanju ESG v sektorju. Velik delež anketirancev ni seznanjen z načeli in standardi ESG, kar poudarja potrebo po ciljno usmerjenem izobraževanju. Obstaja močno povpraševanje po usposabljanju, zlasti na področju okoljske trajnosti, upravljanja in družbene odgovornosti. Da bi podprli ta premik, bi morali deležniki izboljšati dostop do programov usposabljanja, regulativnih smernic in finančnih spodbud. Ti vpogledi bodo prispevali k razvoju prihodnjih izobraževalnih in usposabljalnih tečajev za integracijo ESG v sektorju.

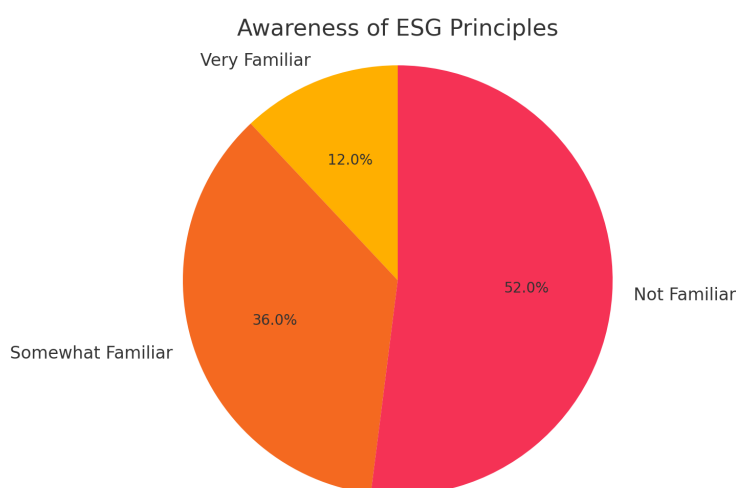


5.2 Hrvaška

Anketa o ESG v prometu in logistiki na Hrvaškem (izvedena leta 2025) je bila zasnovana z namenom razumeti trenutno ozaveščenost, prakse in stališča do okoljskih, družbenih in upravljavskih (ESG) načel v sektorju. Ta analiza interpretira odstotkovne rezultate ankete, prepoznava ključne vpoglede v vključevanje ESG v hrvaške organizacije v prometu in logistiki, izpostavlja glavne trende in izzive ter jih za večjo preglednost ponazarja z grafi in umešča v kontekst aktualnih ESG-trendov.

Zavedanje in seznanjenost z ESG-načeli

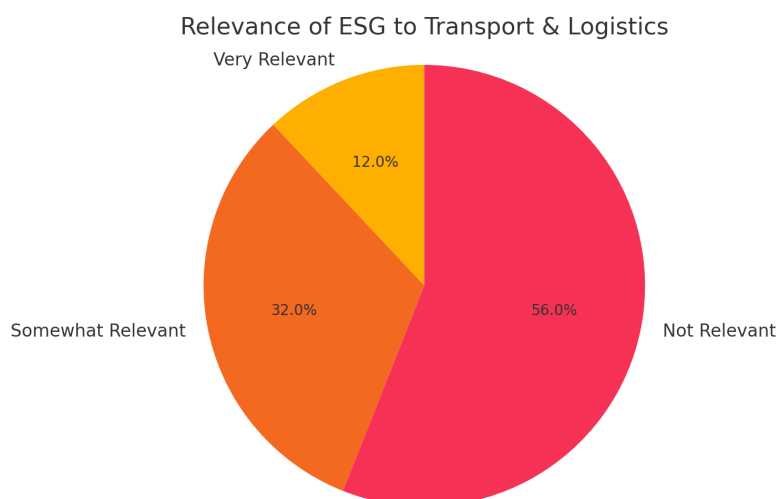
Rezultati razkrivajo izrazito vrzel v poznavanju ESG-načel med anketiranci. Le 12 % jih je poročalo, da so z ESG zelo dobro seznanjeni, 36 % jih je nekoliko seznanjenih, medtem ko 52 % ESG sploh ne pozna. To kaže, da se koncept ESG sicer postopno pojavlja v strokovnih razpravah, a poglobljeno znanje ostaja omejeno.



Slika 1: Seznanjenost z ESG-načeli

Relevantnost ESG v prometu in logistiki

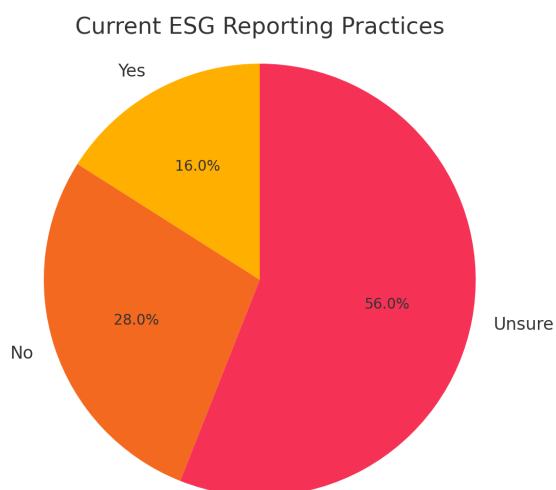
Glede zaznane relevantnosti ESG-načel za sektor jih le 12 % meni, da so ESG zelo pomembna, 32 % jih ocenjuje kot deloma pomembna, večina (56 %) pa ESG načel za svoj sektor ne vidi kot relevantnih. To odraža znaten razkorak, verjetno zaradi omejenih izkušenj ali pomanjkljive komunikacije o koristih ESG za logistične in transportne operacije.



Slika 2: Relevantnost ESG-načel v prometu in logistiki

Trenutne ESG-prakse in poročanje

Seznanjenost z ESG-okvirji je razmeroma višja: 64 % anketirancev pozna nacionalne ali mednarodne standarde ESG. Kljub temu pa je aktivno poročanje o ESG redko: le 16 % je potrdilo, da poročajo, 28 % ne poroča, 56 % pa ni prepričanih o dejavnostih svoje organizacije. Ta negotovost kaže na pomanjkanje jasnih strategij in interne komunikacije pri uvajanju ESG.



Slika 3: Trenutne prakse ESG-poročanja

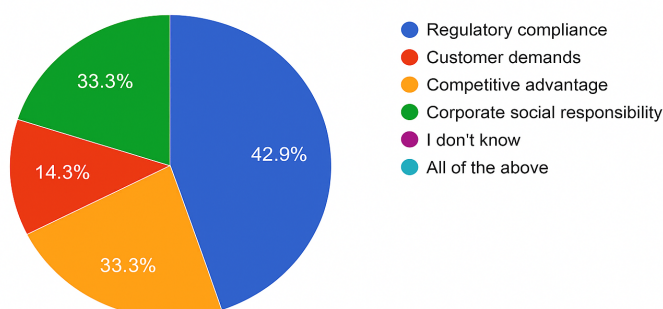
Motivi za vključevanje ESG

Organizacije ESG uvajajo predvsem iz strateških razlogov. Ključni dejavnik je skladnost s predpisi (47,4 %), sledijo načela družbene odgovornosti (33,3 %) in zahteve strank (14,3 %). To poudarja, da je ESG zlasti poslovna odločitev, ne zgolj etična pobuda.



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

21 responses



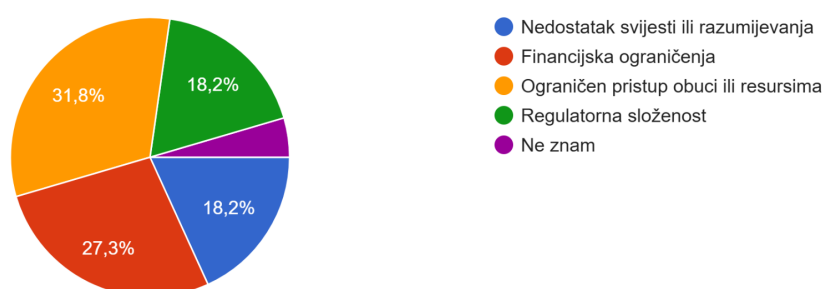
Slika 4: Vzводи za uvajanje ESG

Izzivi pri uvajanju ESG

Širše uvajanje ESG ovirajo omejen dostop do izobraževanj (31,8 %) in finančne omejitve (27,3 %). Kompleksna regulativa (18,2 %) ter pomanjkanje razumevanja ali ozaveščenosti (18,1 %) težave še poglobljajo. Usmerjeni izobraževalni programi, jasnejša navodila in finančne spodbude bi lahko bistveno izboljšali integracijo ESG.

8. Koji su glavni izazovi s kojima se vaša organizacija suočava u usvajanju ESG praksi? (Odaberite sve primjenjivo)

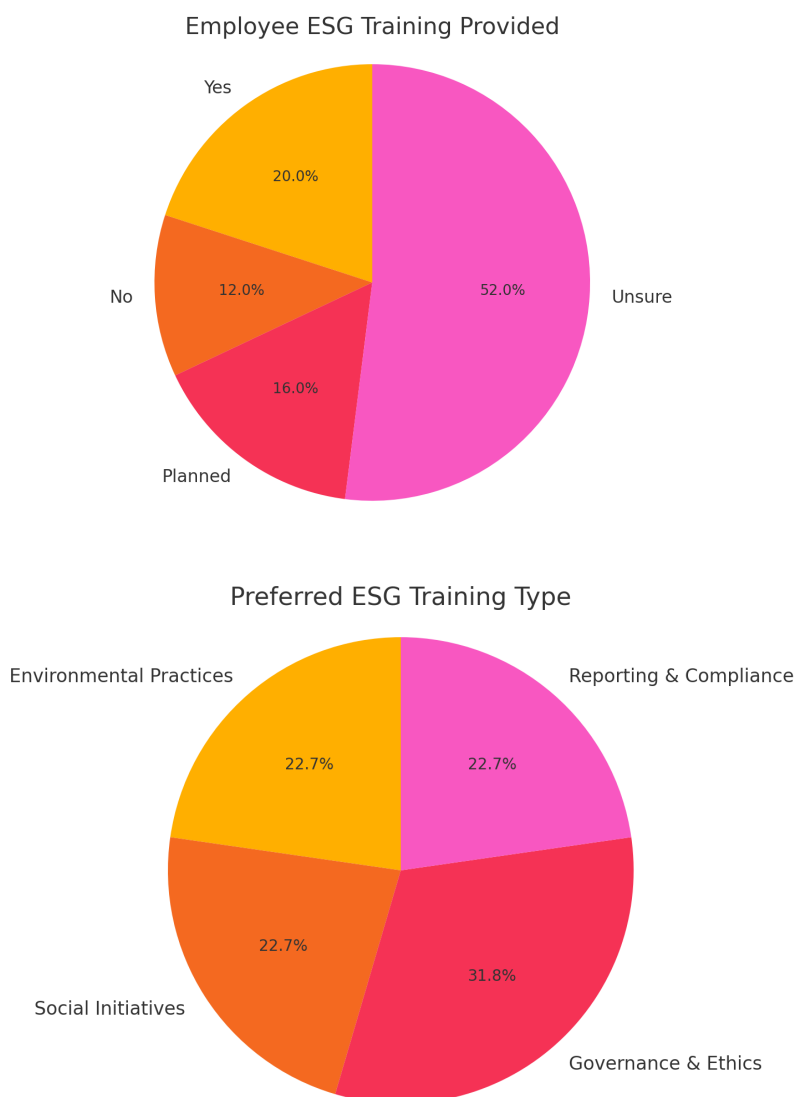
22 odgovora



Slika 5: Glavni izzivi pri uvajanju ESG

Potrebe po ESG-usposabljanju in razvoju

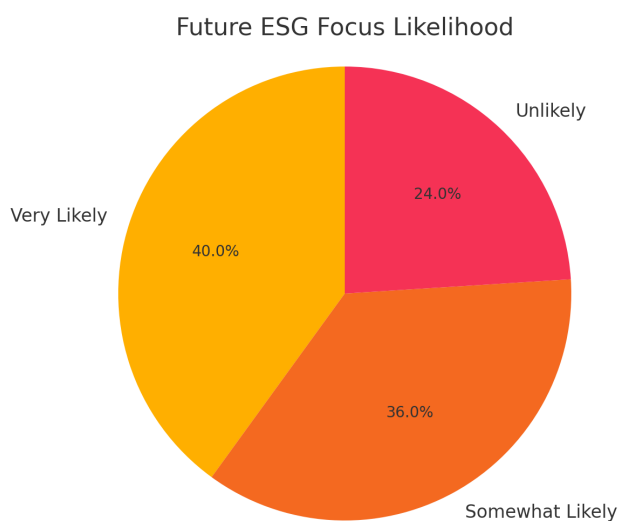
Ocene obstoječih virov ESG-usposabljanja so mešane: 36 % jih ocenjuje kot dobre, prav toliko kot zadovoljive, 24 % pa kot slabe. Interno ESG-usposabljanje je omejeno, saj ga zagotavlja le 20 % organizacij, večina (52 %) ni prepričana. Največ interesa je za področje upravljanja in etike (28 %), sledijo okoljska trajnost, družbena odgovornost in poročanje (po 20 %), kar kaže na potrebo po celovitih programih usposabljanja.



Slika 6: Prednostna področja ESG-usposabljanja

Prihodnji pogled na ESG

Organizacije zmerno optimistično zrejo v prihodnje uvajanje ESG. Okoli 40 % jih navaja, da se bodo v naslednjih treh letih zelo verjetno bolj posvetile ESG, 36 % pa verjetno. Anketiranci močno izpostavljajo potrebo po jasnejših regulativnih smernicah (44 %), vladnih spodbudah (24 %) in dostopu do specializiranih ESG-usposabljanj (20 %).



Slika 7: Verjetnost povečanja ESG-praks v naslednjih treh letih

Zaključek

Hrvaške organizacije v prometu in logistiki izkazujejo osnovno ozaveščenost, a omejeno praktično vključevanje ESG-načel. Ključni izzivi so pomanjkanje znanja, usposabljanj in regulativna kompleksnost. Obenem je jasno prepoznana strateška korist ESG in pripravljenost za večjo integracijo, če bodo zagotovljeni ustrezni viri in podporni mehanizmi. To predstavlja priložnost za ciljno usmerjene pobude, ki bi lahko odpravile vrzeli ter okrepile trajnost in konkurenčnost sektorja.



5.3 Kosovo

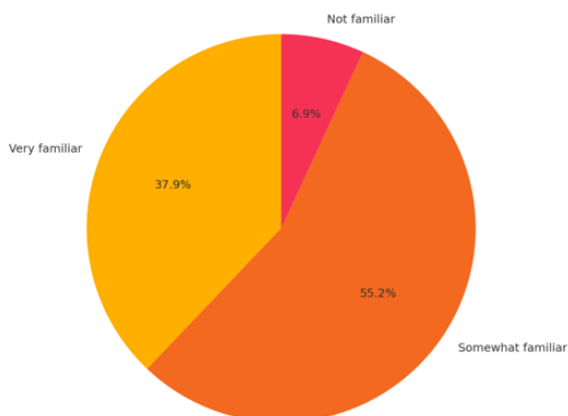
Poročilo predstavlja ugotovitve ankete, izvedene z namenom oceniti raven ozaveščenosti, uvedbe in potreb po usposabljanju v zvezi z okoljskimi, družbenimi in upravljanskimi (ESG) načeli med strokovnjaki v transportno-logističnem sektorju na Kosovu. Cilj je bil zbrati kvantitativne vpogleda, ki bodo usmerjali prihodnje ESG-pobude in krepitev zmogljivosti v panogi.

Anketa je temeljila na predlogi projektnega vodje in je vsebovala 16 vprašanj o splošni ozaveščenosti o ESG, trenutnih praksah, razpoložljivosti usposabljanj, zaznanih izzivih in pogledih na prihodnost. Vprašalnik je bil prek spleta posredovan izbrani skupini 29 udeležencev iz transportno-logističnega sektorja, med katerimi so bili strokovnjaki iz industrije, VET-trenerji ter člani panožnih združenj. Udeleženci so bili pretežno s Kosova, nekaj pa jih je prihajalo iz sosednjih držav Zahodnega Balkana.

Med 29 odgovorimi jih je večina (62,1 %) navedla, da so zaposleni, sledili so trenerji ali pedagogi (27,6 %) ter vodje/izvršni direktorji (10,3 %). Večina (86,2 %) prihaja iz srednje velikih organizacij (51–200 zaposlenih), 13,8 % pa iz malih podjetij (1–50 zaposlenih). Geografsko je bila zastopanost predvsem na Kosovu (89,7 %), manjši delež pa iz Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Črne gore in Slovenije.

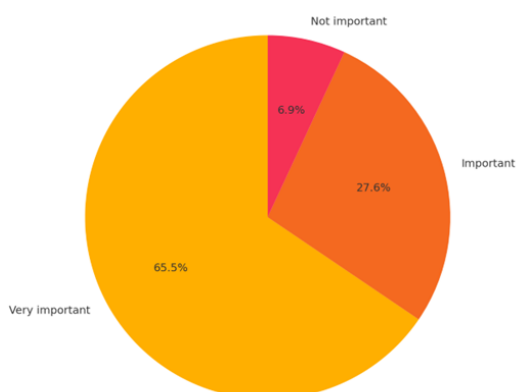
Raven ozaveščenosti o ESG

Na vprašanje o seznanjenosti z ESG-načeli je 55,2 % odgovorilo, da imajo povprečno razumevanje, 37,9 % pa se ima za zelo dobro seznanjene. Majhen delež (6,9 %) je izjavil, da ESG ne pozna.



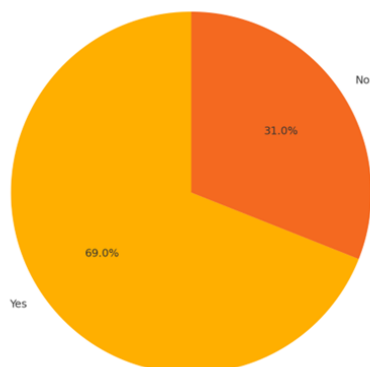
Pomen ESG v transportu in logistiki

Na vprašanje o pomembnosti ESG za sektor je velika večina (65,5 %) ESG ocenila kot zelo pomembna, 27,6 % kot pomembna, le 6,9 % pa meni, da ESG za sektor ni pomemben.



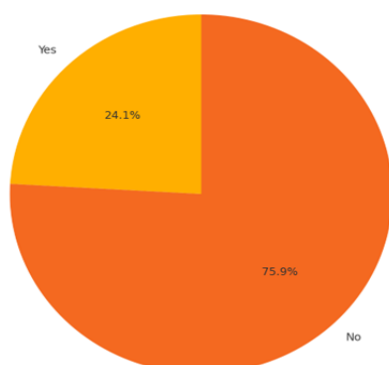
Nacionalni ali mednarodni ESG-okviri, relevantni za sektor

69 % vprašanih pozna ustrezne ESG-okvire, 31 % pa ne, kar kaže na zmerno poznavanje formalnih smernic.



Vključitev v ESG-poročanje kot del dobavne verige

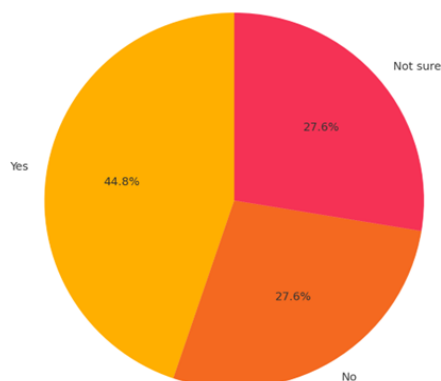
Le 24,1 % se zaveda svoje ESG-vloge prek dobavne verige, kar nakazuje primanjkljaj pri razumevanju posrednih obveznosti ESG.



Trenutna uvedba ESG-praks

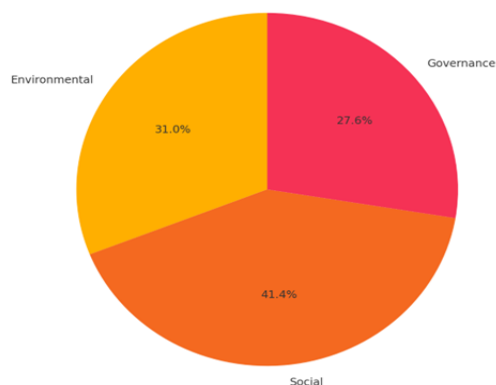


Na vprašanje o uvedbi ESG-praks v organizacijah je 44,8 % odgovorilo pritrdilno, 27,6 % nikalno, 27,6 % pa ni bilo prepričanih.



Področja osredotočenosti ESG

Med tistimi, ki uvajajo ESG, jih 41,4 % daje poudarek socialnim pobudam (dobrobit zaposlenih, vključevanje skupnosti). Okoljskim vprašanjem daje prednost 31 %, medtem ko 27,6 % izpostavlja upravljalvske prakse (preglednost, etični standardi).



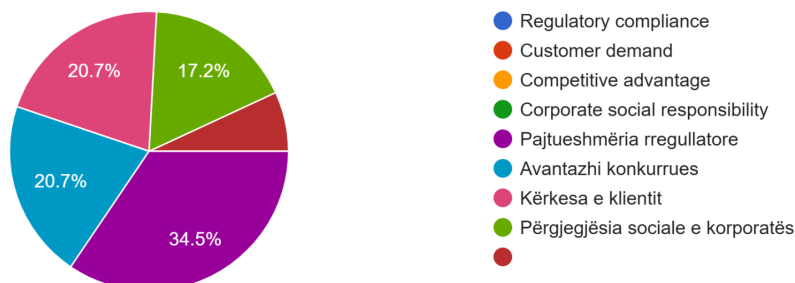
Gonila za uvedbo ESG

Glavni motivi za uvajanje ESG so družbena odgovornost podjetja (34,5 %), zahteve strank (20,7 %), konkurenčna prednost (20,7 %) in skladnost s predpisi (17,2 %).



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

29 responses

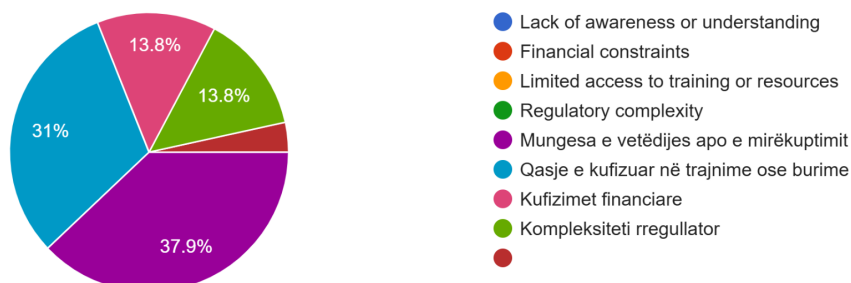


Ovira za uvedbo ESG

Kot največjo oviro anketiranci navajajo kompleksnost predpisov (37,9 %), sledijo finančne omejitve (31 %), omejen dostop do usposabljanj ali virov (13,8 %) in pomanjkanje ozaveščenosti (13,8 %).

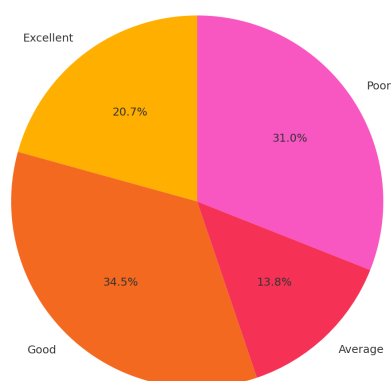
8. What are the main challenges your organization faces in adopting ESG practices? (Select all that apply)

29 responses



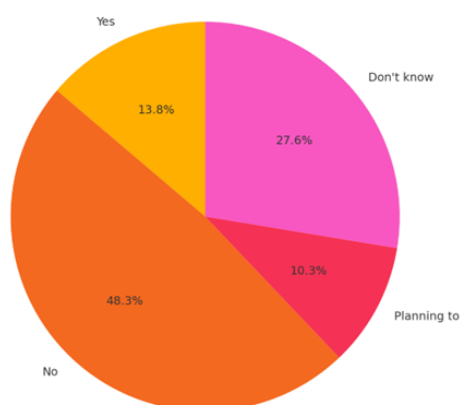
Razpoložljivost usposabljanj

Pri oceni virov usposabljanja jih je 34,5 % označilo kot dobre, 31 % kot slabe, 20,7 % kot odlične, 13,8 % pa kot povprečne.



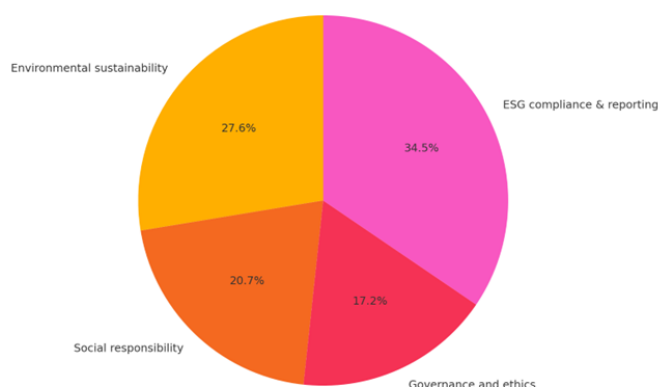
Ponujena ESG-usposabljanja

Le 13,8 % anketirancev je navedlo, da je njihova organizacija zagotovila ESG-usposabljanje. Skoraj polovica (48,3 %) ga ni prejela, 27,6 % ni bilo prepričanih, 10,3 % pa je poročalo o načrtovanem usposabljanju.



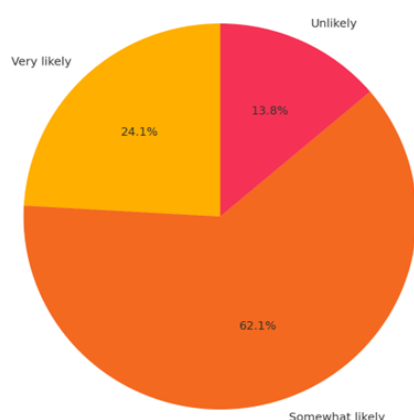
Prednostne vrste ESG-usposabljanja

Kot najkoristnejše usposabljanje je 34,5 % izbralo skladnost z ESG in poročanje. Sledijo okoljska trajnost (27,6 %), družbena odgovornost (20,7 %) ter upravljanje in etika (17,2 %).



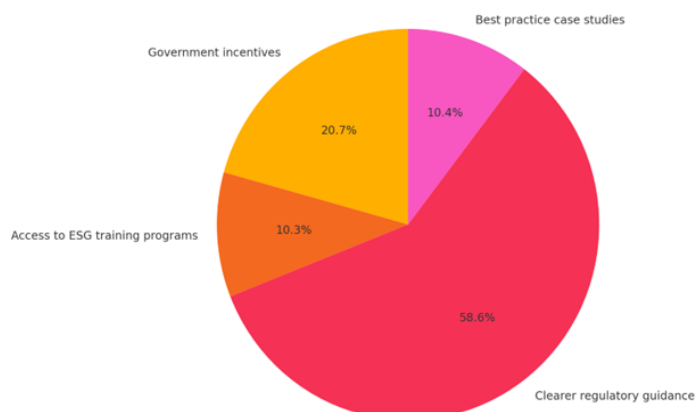
Prihodnji fokus ESG

Glede prihodnosti 62,1 % anketirancev meni, da bodo njihove organizacije v naslednjih treh letih verjetno okrepile ESG-fokus. 24,1 % to ocenjuje kot deloma verjetno, 13,8 % pa kot malo verjetno.



Potrebna podpora za vključevanje ESG

Najbolj zaželeno obliko podpore predstavlja jasnejša regulativna usmeritev (58,6 %). Sledijo vladne spodbude (20,7 %), dostop do programov usposabljanja (10,3 %) in izmenjava dobrih praks (10,3 %).





SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Zaključki za Kosovo

Rezultati ankete kažejo na vse večjo ozaveščenost in priznanje ESG-načel v transportno-logističnem sektorju, zlasti med strokovnjaki na Kosovu. Čeprav številne organizacije prepoznavajo pomembnost ESG in že uvajajo ustrezne prakse, ostaja več ovir, med njimi regulativna kompleksnost in pomanjkanje usposabljanj. Ugotovitve poudarjajo potrebo po ciljnih izobraževalnih pobudah, jasnejših regulativnih okvirih ter širšem vključevanju deležnikov za podporo prehodu panoge k trajnejšim in odgovornim praksam.



5.4 Črna Gora

Ta analiza predstavlja rezultate vprašalnika »Uporaba ESG v prometu in logistiki«, izvedenega med strokovnjaki črnogorskega prometno-logističnega sektorja. Cilj ankete je bil oceniti ozaveščenost, izvajanje, izzive in prihodnje poglede v zvezi z načeli ESG v panogi.

Vprašalnik je bil razdeljen na šest sklopov: splošna osveščenost o ESG, trenutne ESG-prakse, izzivi in ovire, usposabljanje in razvoj, prihodnji pogled ter demografi ja udeležencev. Anketiranci so navedli stopnjo poznavanja ESG, obseg vključevanja ESG v svojih organizacijah, dejavnike ter omejitve pri uvajanju in potrebe po nadaljnjem usposabljanju in krepitvi zmogljivosti.

Analiza rezultatov omogoča razumevanje, kako se ESG trenutno uporablja v črnogorskem prometno-logističnem sektorju, ter prepoznavo potrebne izobraževalne in institucionalne podpore za širšo implementacijo. Ugotovitve bodo usmerile razvoj prilagojenih programov usposabljanja in učnih gradiv, ki bodo strokovnjakom v sektorju zagotovili znanje in orodja za učinkovito uvajanje ESG-standardov.

Povzetek podatkov za Črno goro

Anketa je zajela odgovore različnih deležnikov, med njimi predstavnikov zasebnih logističnih podjetij, javnih organov, akademskih krogov in panožnih združenj.

Seznanjenost z načeli ESG

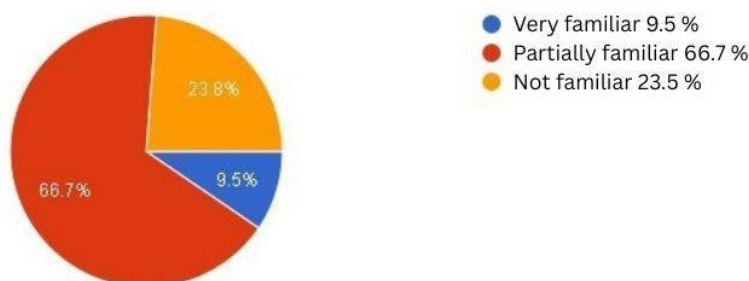
ESG ostaja sorazmerno nov pojem za številne deležnike: 66,7 % anketirancev je poročalo o omejeni ali nikakršni seznanjenosti z ESG-načeli (Slika 5.4.1).

Relevantnost ESG za sektor

Kljub pomanjkanju poznavanja 57,1 % udeležencev meni, da je ESG vsaj delno pomemben za črnogorski prometno-logistični sektor, kar kaže na naraščajoče priznanje njegove pomembnosti (Slika 5.4.2).

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

21 responses

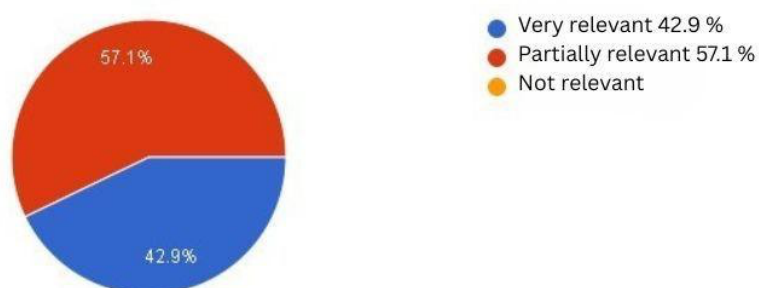


Slika 5.4.1



2. To what extent do you think ESG principles are relevant to the transport and logistics sector?

21 responses



Slika 5.4.2

Ozaveščenost o ESG-okvirih

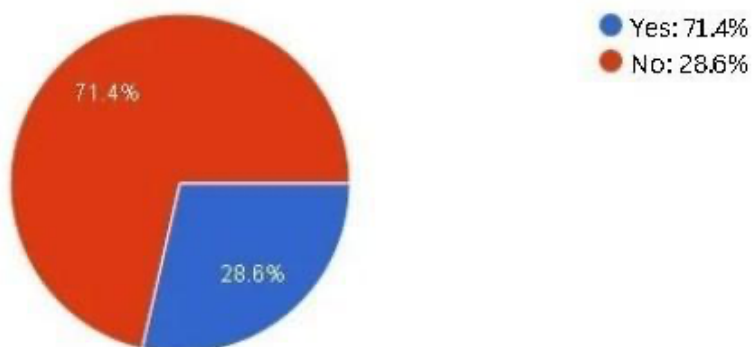
Le 28,6 % udeležencev pozna nacionalne ali mednarodne ESG-standarde, ki veljajo za sektor (Slika 5.4.3).

Vključitev v ESG prek dobavne verige

61,9 % anketirancev ni vedelo, da so lahko posredno vključeni v obveznosti ESG-poročanja zaradi svoje vloge v mednarodnih dobavnih verigah (Slika 5.4.4). To razkriva veliko vrzel v znanju in potrebo po kampanjah ozaveščanja.

3. Are you familiar with any national or international ESG frameworks or standards that apply to the sector in which you work?

21 responses

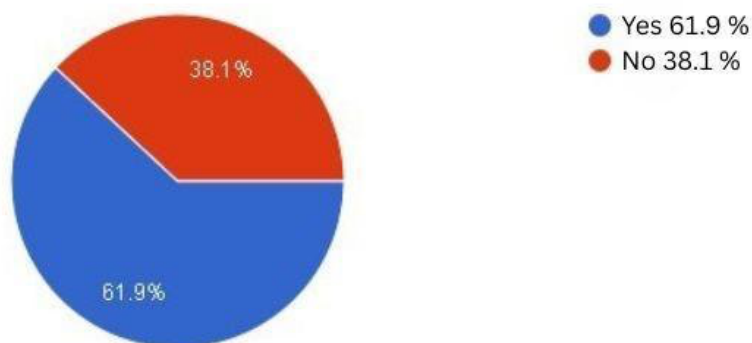


Slika 5.4.3



4. Are you aware that while you may not be required to report on ESG, you can still be involved in the reporting process as part of your supply chain?

21 responses



Slika 5.4.4

Trenutne ESG-prakse

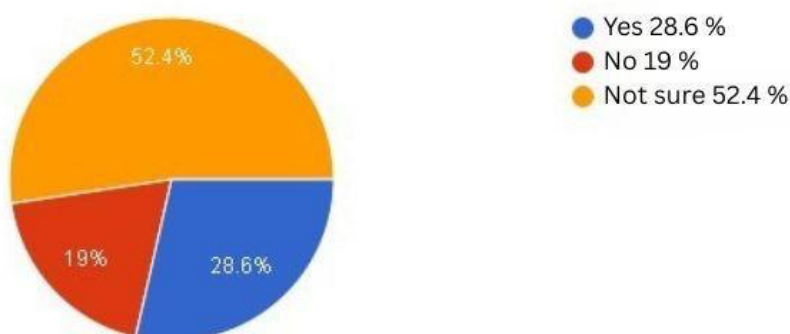
Le 28,6 % organizacij, zastopanih v anketi, je sprejelo konkretne korake k uvajanju ESG, večina udeležencev pa ni prepričana, ali se ESG sploh izvaja (Slika 5.4.5).

Področja osredotočenosti ESG

Trenutni ESG-fokus je največkrat na področju družbe (27,8 %; dobrobit zaposlenih, vključenost skupnosti).

5. Does your organization currently implement ESG practices?

21 responses



Slika 5.4.5

Pobude za sprejem ESG

Družbena odgovornost podjetij (CSR) je vodilni motivator uvajanja ESG, skladnost s predpisi pa prav tako pomembno vpliva. Velik delež udeležencev ni jassen glede razlogov (Slika 5.4.6).



7. What are the main reasons for adopting ESG practices in your organization?
(Check all that apply)

19 responses



Slika 5.4.6

Glavne ovire pri uvajanju ESG

Izobraževanje in ozaveščenost sta največji oviri, pri čemer pomanjkanje znanja/razumevanja dosega 50 %. Sledijo finančne omejitve, omejen dostop do usposabljanj/virov in regulativna kompleksnost (Slika 5.4.7).

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

20 responses



Slika 5.4.7

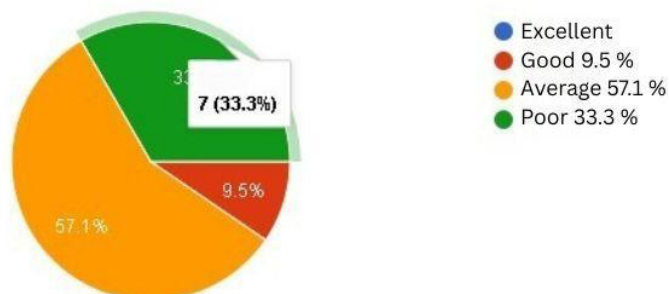
Razpoložljivost ESG-usposabljanj

Le 9,5 % udeležencev meni, da je razpoložljivost ESG-usposabljanj v Črni gori dobra, 33,3 % pa jo označuje kot slabo, kar kaže na potrebo po močnejši usposabljalni infrastrukturi (Slika 5.4.8).



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

21 responses



Slika 5.4.8

ESG-usposabljanja znotraj organizacij

ESG-usposabljanje je v organizacijah večinoma odsotno ali neučinkovito komunicirano; le 23,3 % udeležencev je bilo deležnih takšnega usposabljanja.

Želene vrste ESG-usposabljanja

Skoraj vsi anketiranci izražajo močan interes za programe strokovnega razvoja na temo ESG (Slika 5.4.9). Želene teme vključujejo upravljanje in etične standarde, ESG-poročanje in skladnost ter CSR.

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

21 responses



Slika 5.4.9

Prihodnji ESG-fokus

Skoraj polovica anketirancev dvomi v razširitev ESG-praks, saj 47,8 % to ocenjuje kot malo verjetno.

Potrebna podpora za ESG



Vladne spodbude in dostop do usposabljanj sta ključna pospeševalca: 52,4 % udeležencev navaja vladne spodbude, 33,3 % pa dostop do usposabljanj kot glavni potrebi.

Vloga in velikost organizacij

Večina anketirancev (66,7 %) so zaposleni, 23,8 % pa menedžerji, pretežno iz manjših organizacij, kar lahko pomeni nižjo raven ozaveščenosti in zmogljivosti za ESG v primerjavi z večjimi korporacijami.

Zaključek

V Črni gori je ESG prepoznan kot relevanten, a slabo razumljen, številne organizacije pa niso prepričane, ali ESG sploh izvajajo. CSR in skladnost sta glavna motivatorja, znatne vrzeli v znanju ter omejen dostop do usposabljanj pa ostajajo pomembne ovire. Potreba po vladnih spodbudah, jasnejših predpisih in dostopnih usposabljanjih je izrazita. Rezultati potrjujejo, da je ESG v črnogorskem prometno-logističnem sektorju še v zgodnji fazi, a ozaveščenost in zanimanje za trajnostne prakse rasteta. Ključna bosta ciljno usmerjeno izobraževanje in regulatorna podpora, ki bosta pospešila prehod ter okrepila institucionalne zmogljivosti za integracijo ESG v celotni panogi.



5.5 Slovenija

Seznanjenost z načeli ESG

1. vprašanje: Kako dobro poznate koncept ESG-načel (okolje, družba in upravljanje)?

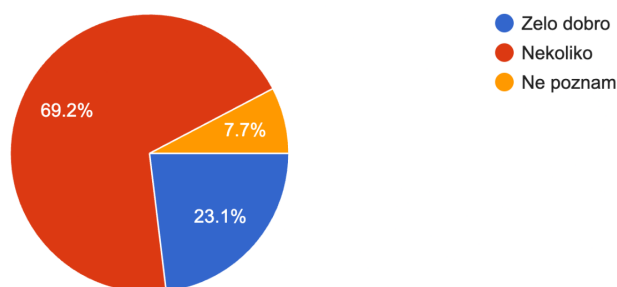
Rezultati:

- Zelo dobro: 23,1 %
- Delno: 69,2 %
- Ne poznam: 7,7 %

Večina anketirancev (69,2 %) ima zmerno razumevanje načel ESG, manjši delež (23,1 %) pa trdi, da jih pozna zelo dobro. Manjšina (7,7 %) z ESG ni seznanjena, kar odpira priložnost za izobraževalne pobude, usmerjene v osnovno znanje o ESG. Navori bi morali biti osredotočeni na povečanje ozaveščenosti in izobraževanja o ESG v prometno-logističnem sektorju, da se zapolni vrzel v znanju.

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

13 responses



Pomembnost načel ESG

2. vprašanje: Kako pomembna se vam zdijo načela ESG za prometno in logistično panogo?

Rezultati:

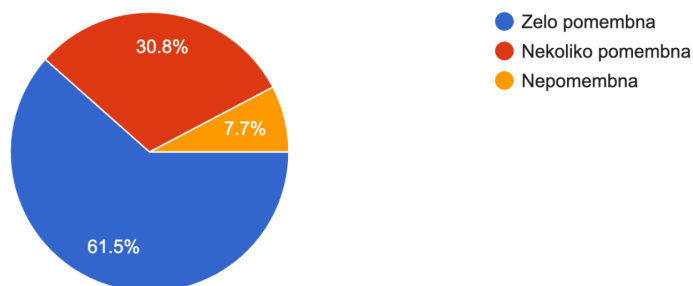
- Zelo pomembna: 61,5 %
- Deloma pomembna: 30,8 %
- Nepomembna: 7,7 %

Večina (61,5 %) anketirancev prepoznava pomembnost načel ESG za sektor, kar kaže na močno zavedanje vloge trajnosti pri prihodnjem razvoju industrije, čeprav jih 30,8 % načela oceni kot le deloma pomembna. Ugotovitve kažejo, da so deležniki v Sloveniji naklonjeni priznanju potencialnih učinkov zavezanosti ESG, kar odpira pot nadaljnji integraciji trajnostnih praks.



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

13 responses



Ozaveščenost o ESG-okvirih

3. vprašanje: Ali poznate katere nacionalne ali mednarodne ESG-okvirje ali standarde, ki veljajo za vaš sektor?

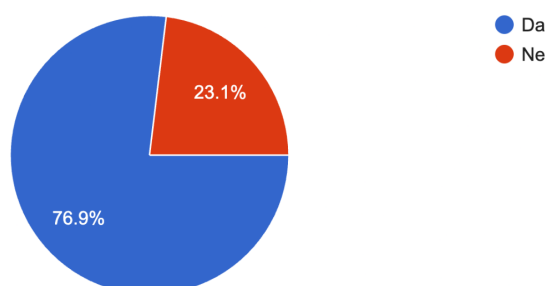
Rezultati:

- Da: 76,9 %
- Ne: 23,1 %

Ozaveščenost o ESG-okvirih je visoka, saj 76,9 % anketirancev navaja, da jih pozna. To znanje je ključno za skladnost in vključevanje ESG v sektor. Nadaljnje promoviranje obstoječih okvirjev ter jasna komunikacija o njihovi pomembnosti sta potrebna, da organizacije standarde učinkovito uporabljajo.

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

13 responses



Vključenost v ESG-poročanje skozi dobavno verigo

4. vprašanje: Ali ste seznanjeni, da boste lahko kljub neposredni neobveznosti poročanja o ESG sodelovali v poročanju kot del dobavne verige?

Rezultati:



SEE-GL

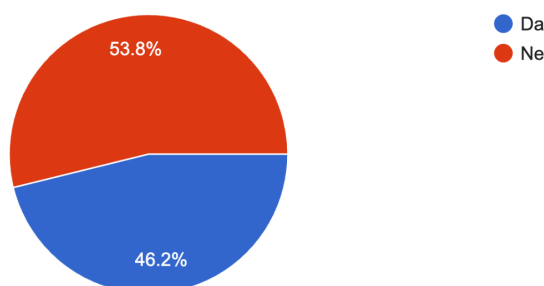
SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

- Da: 46,2 %
- Ne: 53,8 %

Kar 53,8 % anketirancev ni seznanjenih s svojimi posrednimi obveznostmi ESG-poročanja v sklopu dobavnih verig. To pomanjkanje ozaveščenosti lahko ovira skladnost in ustrezno izvajanje poročanja. Potrebno je razviti izobraževalne programe, ki poudarjajo vpliv ESG-zahtev in razjasnijo vloge organizacij v dobavni verigi.

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

13 responses



Trenutno izvajanje ESG-praks

5. vprašanje: Ali vaša organizacija trenutno izvaja ESG-prakse?

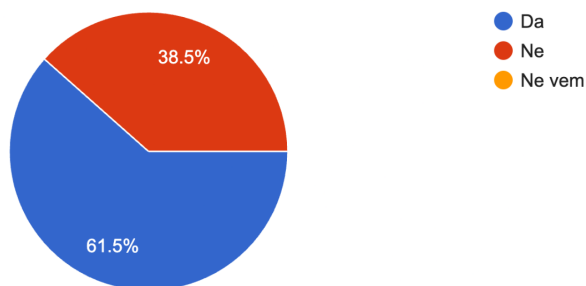
Rezultati:

- Da: 61,5 %
- Ne: 38,5 %

Večina (61,5 %) organizacij že aktivno izvaja ESG-prakse. Ker 38,5 % takih praks nima, je razumevanje ovir bistveno za širšo uvedbo in izboljšanje trajnosti celotnega sektorja.

5. Ali vaša organizacija trenutno izvaja prakse ESG?

13 responses



Področja osredotočenosti ESG-praks



6. vprašanje: Če da, na katera ESG-področja se vaša organizacija osredotoča? (možnih več izbir)

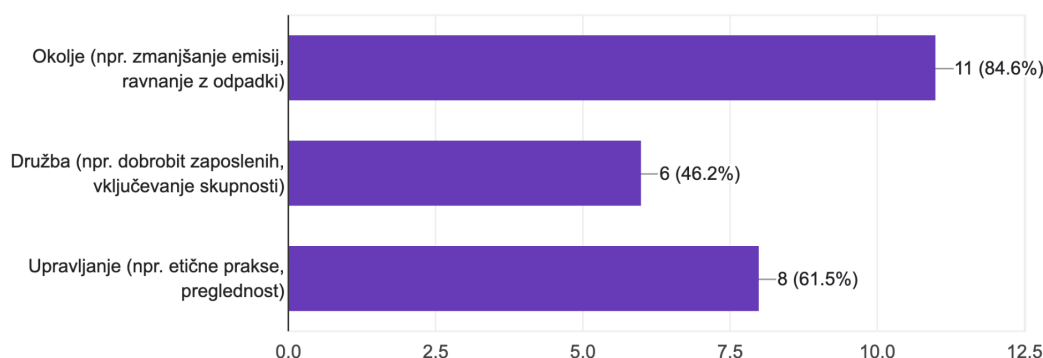
Rezultati:

- Družbeni vidik (npr. dobrobit zaposlenih): 6
- Okoljski vidik (npr. zmanjšanje izpustov): 11
- Upravljanje (npr. etične prakse): 8
- Ravnanje z odpadki: 11
- Vključenost skupnosti: 6

Največji poudarek je na okoljskih praksah in ravnanju z odpadki (po 11 odgovorov), sledita upravljanje in družbene pobude. Poudarek na ekologiji kaže na skrb za okoljski vpliv, vendar je za celovit pristop potrebna večja vključenost družbenih in upravljavskih vidikov.

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

13 responses



Gonila za uvajanje ESG-praks

7. vprašanje: Kaj so glavni razlogi za uvajanje ESG-praks v vaši organizaciji? (možnih več izbir)

Rezultati:

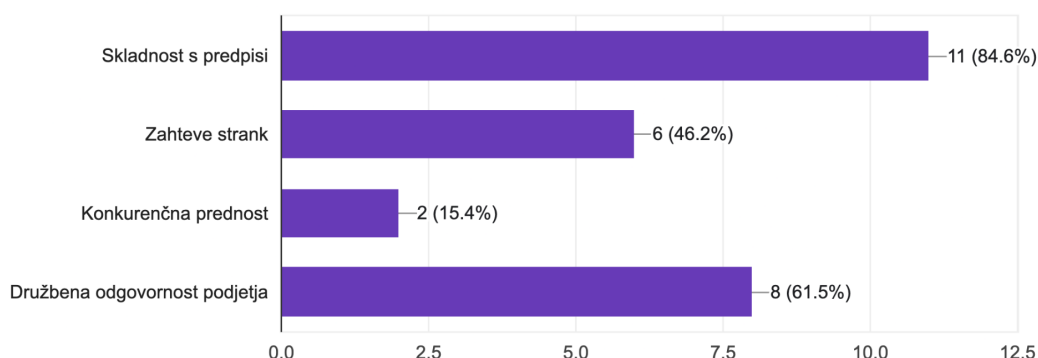
- Skladnost s predpisi: 11
- Zahteve strank: 6
- Družbena odgovornost podjetja: 8
- Konkurenčna prednost: 2

Skladnost s predpisi je ključni motivator za uvajanje ESG, pomembna pa je tudi družbena odgovornost. Prepoznavanje regulative kot primarnega gonila lahko usmerja oblikovalce politik pri pripravi spodbudne zakonodaje za širšo integracijo ESG.



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

13 responses



Glavni izzivi pri uvajanju ESG

8. vprašanje: S katerimi glavnimi izzivi se vaša organizacija sooča pri uvajanju ESG-praks? (možnih več izbir)

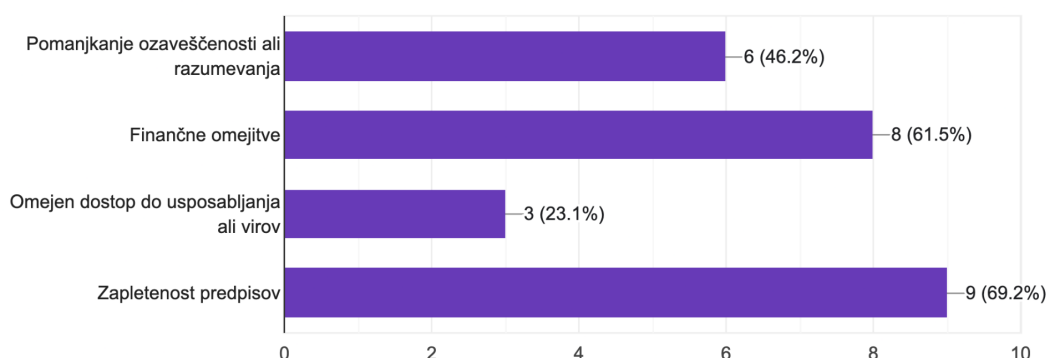
Rezultati:

- Regulativna kompleksnost: 9
- Finančne omejitve: 8
- Pomanjkanje ozaveščenosti: 6
- Omejen dostop do usposabljanj: 3

Največji oviri sta regulativna kompleksnost in finančne omejitve, pomanjkanje ozaveščenosti pa je prav tako pomembno. Ciljani podporni programi morajo nasloviti te izzive z izobraževalnim delom in finančno pomočjo.

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

13 responses



Razpoložljivost ESG-usposabljanj

9. vprašanje: Kako ocenjujete razpoložljivost ESG-usposabljanj ali izobraževalnih virov v vaši državi?



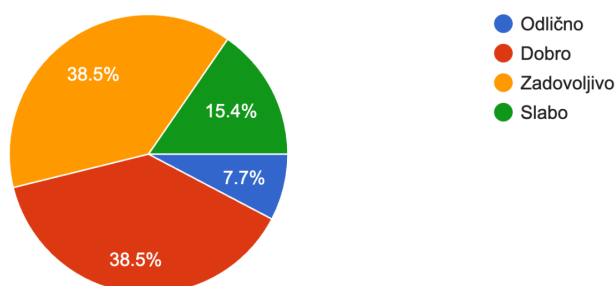
Rezultati:

- Dobro: 38,5 %
- Zadovoljivo: 38,5 %
- Slabo: 15,4 %
- Odlično: 7,7 %

Odgovori kažejo na zmerno do pozitivno oceno razpoložljivosti virov, a z jasno potrebo po izboljšavah, saj 15,4 % navaja slabo razpoložljivost. Razvoj obsežnejših programov usposabljanja bi zapolnil vrzeli in dvignil raven ESG-znanja.

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

13 responses



Ponujena ESG-usposabljanja

10. vprašanje: Ali je vaša organizacija zagotovila ESG-usposabljanje zaposlenim?

Rezultati:

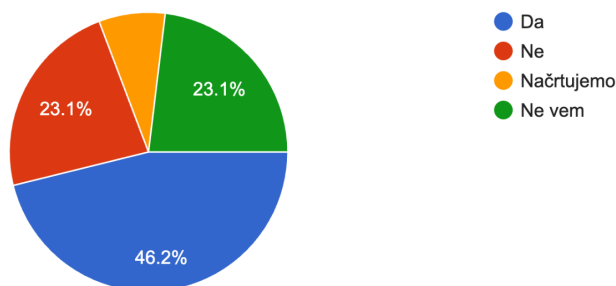
- Da: 46,2 %
- Ne: 23,1 %
- Ne vem: 23,1 %
- V načrtu: 7,7 %

Manj kot polovica organizacij (46,2 %) je že izvedla ESG-usposabljanje. Skoraj četrтина ga ni ponudila, enak delež pa ni prepričan o njegovem obstoju, kar kaže na pomanjkanje komunikacije ali centralnega nadzora. Jasnejša interna komunikacija in pospešitev načrtovanih programov bi okrepila kompetence zaposlenih in dosledno integracijo ESG.



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

13 responses



Želene vrste ESG-usposabljanja

11. vprašanje: Kakšna ESG-usposabljanja bi bila za vašo organizacijo najbolj koristna? (možnih več izbir)

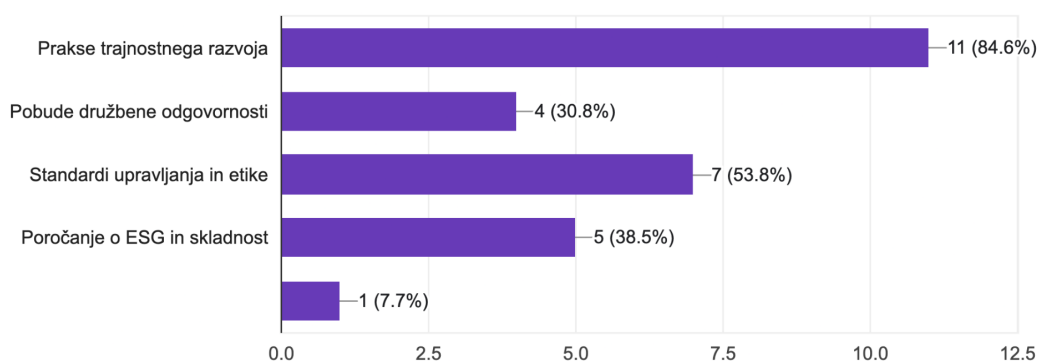
Rezultati:

- ESG-poročanje in skladnost: 5
- Prakse trajnostnega razvoja: 11
- Standardi upravljanja in etika: 7
- Družbena odgovornost: 4

Največje povpraševanje je po znanjih o trajnostnem razvoju, kar kaže potrebo po praktičnem znanju, ki neposredno izboljšuje delovanje organizacije.

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

13 responses



Prihodnji ESG-fokus

12. vprašanje: Kako verjetno je, da bo vaša organizacija v naslednjih treh letih okrepila fokus na ESG-prakse?

Rezultati:

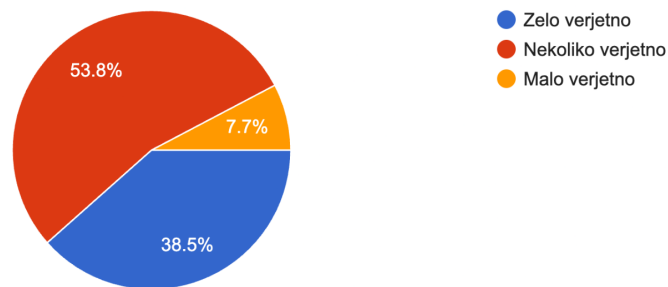


- Zelo verjetno: 38,5 %
- Deloma verjetno: 53,8 %
- Neverjetno: 7,7 %

Skupno 92,3 % anketirancev je optimističnih glede povečanja ESG-fokusa, kar odraža močno zavezanost trajnosti. To pozitivno usmeritev je treba izkoristiti za nadgradnjo obstoječih pobud.

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

13 responses



Potrebna podpora za integracijo ESG

13. vprašanje: Katera podpora ali viri bi pomagali vaši organizaciji pri boljši integraciji ESG-načel? (možnih več izbir)

Rezultati:

- Jasne regulativne smernice: 7
- Vladne spodbude: 10
- Dostop do ESG-usposabljanj: 4

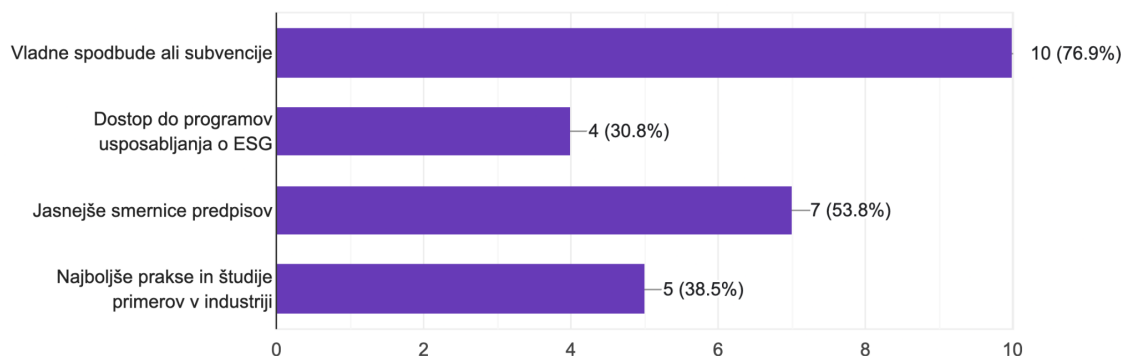


Podatki kažejo na veliko potrebo po jasnejših smernicah in vladnih spodbudah, ki bi podprle integracijo ESG ter ustvarile ustrezno okolje za organizacije.

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

(Izberite vse, kar velja)

13 responses



Vloga v organizaciji

14. vprašanje: Kakšna je vaša vloga v organizaciji?

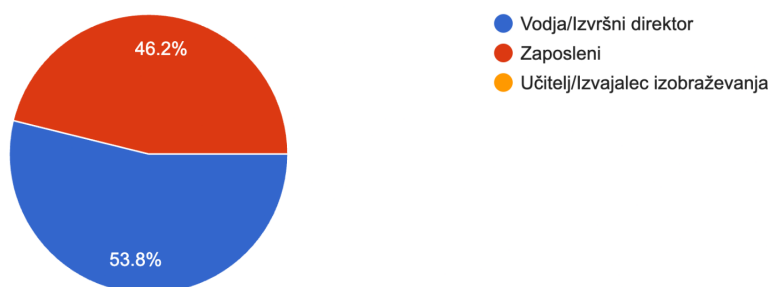
Rezultati:

- Direktor/menedžer: 53,8 %
- Zaposleni: 46,2 %

Uravnotežena zastopanost vodilnih in zaposlenih spodbuja skupno udejstvovanje v ESG-pobudah na strateški in operativni ravni.

14. Kakšno vlogo imate v organizaciji?

13 responses



Velikost organizacije

15. vprašanje: Kakšna je velikost vaše organizacije?

Rezultati:

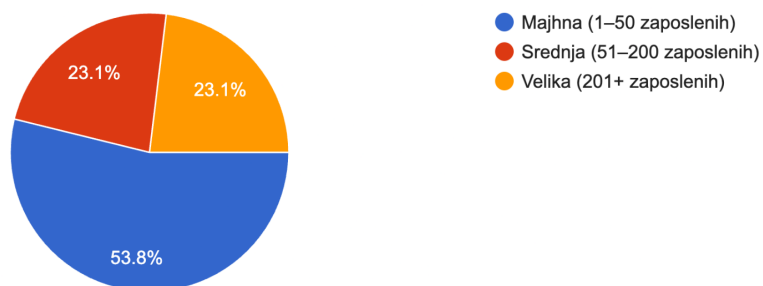
- Mala (1–50 zaposlenih): 53,8 %
- Srednja (51–200 zaposlenih): 23,1 %
- Velika (201+ zaposlenih): 23,1 %



Večina anketirancev prihaja iz malih podjetij, kar zahteva strategije, prilagojene manjšim organizacijam za krepitev njihove sposobnosti izvajanja ESG-praks.

15. Kakšna je velikost vaše organizacije?

13 responses



Država organizacije

16. vprašanje: V kateri državi je vaša organizacija?

Rezultati:

- Slovenija: 100 %

Vsi anketiranci so iz Slovenije, kar omogoča jasn vpogled v lokalne prakse in pogoje za integracijo ESG v transportno-logističnem sektorju.

16. V kateri državi je vaša organizacija?

13 responses





Zaključek

Analiza odgovorov ankete slovenskega prometno-logističnega sektorja razkriva veliko priložnost in potrebo po okrepitvi vključevanja okoljskih, družbenih in upravljavskih (ESG) načel. Rezultati kažejo na zmerno seznanjenost z ESG-koncepti: 69,2 % vprašanih meni, da jih deloma poznajo, le 23,1 % pa se počuti zelo dobro informiranih. To nakazuje nujnost izobraževalnih pobud za poglobitev ozaveščenosti in razumevanja ESG v panogi. Čeprav 61,5 % anketirancev priznava pomembnost ESG, je precejšen delež še vedno negotov glede posrednih obveznosti poročanja; 53,8 % namreč ne ve, da je lahko vključeno v poročanje v sklopu dobavnih verig. Ciljane akcije obveščanja in ozaveščanja bi lahko odpravile to negotovost. Spodbudno je, da 61,5 % organizacij že uvaja ESG-ukrepe, vendar predstavljata regulativna kompleksnost (69,2 %) in finančne omejitve (61,5 %) resen izziv. Zato so jasnejši regulativni okviri in morebitna finančna podpora ključni za širšo implementacijo. Pri usposabljanjih 38,5 % vprašanih ocenjuje razpoložljivost virov kot dobro, 15,4 % pa kot slabo, kar potrjuje potrebo po bolj celovitih programih. Dodatno 46,2 % organizacij že zagotavlja ESG-usposabljanje, kar kaže na aktivnost, a hkrati razkriva vrzel, kjer je potrebno dodatno izobraževanje. Pogled v prihodnost je pozitiven: 92,3 % udeležencev namerava v naslednjih treh letih okrepiti pozornost na ESG. Ker pomemben delež anketirancev zaseda vodstvene položaje, bo strateško vključevanje vodstva ključno za spodbujanje sprememb. Slovenska prometno-logistična industrija je torej pripravljena na integracijo ESG; za učinkovito doseganje trajnostnih ciljev bo bistveno razvijati kulturo trajnosti z robustnim izobraževanjem, celovitimi programi usposabljanja in podporno regulativo.



6. Primerjalna analiza

Pravni in regulativni okviri

Regionalni pristopi k ESG v prometu in logistiki se močno razlikujejo ter odražajo stopnjo vključenosti posameznih držav v EU in njihove domače upravne ureditve. Slovenija in Hrvaška kot članici EU delujeta v okviru strogih zahtev za poročanje o trajnosti. Sprejetje Direktive EU o razkrivanju nefinančnih informacij ter prihajajoče Direktive o poročanju podjetij o trajnosti (CSRD) je v Sloveniji bistveno izboljšalo preglednost podjetij in upravljanje ESG. Hrvaška zakonodaja je podobno usklajena z evropskimi direktivami: Zakon o računovodstvu in Zakon o reviziji (skladna s CSRD) od velikih podjetij zahtevata objavo poročil, ki pokrivajo okoljske, družbene in upravljske vidike. Ti z EU usklajeni okviri silijo organizacije v Sloveniji in na Hrvaškem k zbiranju ESG-podatkov, reviziji ter javnemu poročanju o napredku, kar ustvarja pravni pritisk za integracijo ESG. Države Zahodnega Balkana medtem še razvijajo primerljive okvire. Prometna politika Bosne in Hercegovine sicer vključuje nekatere ESG-elemente, vendar ji primanjkuje učinkovitega izvajanja in nadzora; šibki predpisi (zlasti v železniškem in letalskem prometu) ter omejen nadzor zavirajo napredek. Črna gora je proaktivno pripravila ambiciozno Strategijo razvoja prometa 2019–2035, ki uveljavlja načela evropskega zelenega dogovora in emisijske cilje, ter posodobila zakonodajo o presoji vplivov na okolje, cestnih emisijskih standardih, varnosti železnic in onesnaževanju morja, da bi se približala EU. Toda izvedba zaostaja; pregled OECD je po izteku začetnega akcijskega načrta zabeležil zamude. Kosovo, ki si prizadeva za pristop k EU, se z nacionalnimi načrti, kot sta Nacionalni okoljski akcijski načrt in Pristinska zelena mestna akcijska agenda, usklajuje z evropskimi zelenimi politikami. Ti projekti, podprti z mednarodnimi partnerji, uvajajo trajnostna merila za mestni promet in infrastrukturo, vendar Kosovo in sosednje države še niso uvedle splošnih obvez ESG-poročanja za podjetja. Skupna ugotovitev po regiji je potreba po jasnejši regulativi: ankete v več državah kažejo, da deležniki pozivajo k bolj eksplicitnim ESG-smernicam in zakonskim zahtevam za doseg skladnosti v celotnem sektorju. Pravni okvir tako sega od celovitih, z EU usklajenih režimov poročanja v Sloveniji in na Hrvaškem do začetnih ali delnih ureditev v Bosni in Hercegovini, Črni gori in na Kosovu, kjer harmonizacija s standardi EU še poteka.

Vključitev deležnikov

Učinkovita integracija ESG v prometu in logistiki temelji na večnivojskem vključevanju deležnikov, pri čemer ekosistemi posameznih držav izkazujejo različne prednosti. Ključno vlogo povsod igrajo vladne agencije. V Bosni in Hercegovini si zapletena upravna struktura (državno, entitetno in kantonalno ministrstvo za promet) deli odgovornost za trajnostno prometno politiko in nadzor nad varnostjo. Razdrobljenost otežuje koordinacijo, vendar je Gospodarska zbornica za zunanjo trgovino prevzela pobudo za spodbujanje ozaveščenosti o ESG ter dejavno spodbuja podjetja k trajnostnim praksam v prid konkurenčnosti. Hrvaška izkorišča močno vpetost industrije in institucij: Hrvaška gospodarska zbornica je pripravila vprašalnik za ESG-ocenjevanje, ki spodbuja podjetja k dvigu trajnostnih standardov. Združenje delodajalcev Hrvaške (HUP) in druge organizacije ponujajo podjetjem ESG-usposabljanja in smernice, kar



kaže na visoko raven zasebnega angažmaja in povezav z izobraževalnimi ustanovami. Na Kosovu analiza deležnikov razkriva pomembno vlogo mednarodnih organizacij poleg lokalnih oblasti. Ministrstvo za infrastrukturo je uvedlo strategijo večmodalnega prometa s poudarkom na zelenih prevozi, občina Priština pa z UNDP vodi kampanje za prehod potnikov na trajnostno mobilnost. Projekti, financirani z donatorskimi sredstvi (npr. EBRD-jev "Pristina Urban Transport II"), ter javna podjetja, kot sta Trainkos in prištinsko avtobusno podjetje, posodablja vozne parke in infrastrukturo ter s tem ponazarjajo javno-zasebna in mednarodna partnerstva pri izboljšavah ESG. Črna gora kaže podoben vzorec: nacionalno prometno strategijo sta sooblikovala Univerza v Črni gori in ministrstvo za promet, kar ponazarja sodelovanje akademske sfere in vlade. Pojavljajo se javno-zasebna partnerstva za podporo ESG-ciljem; vlada in UNDP na primer spodbujata izobraževanja o podnebnih ukrepih, zasebni subjekti (npr. Gospodarska zbornica Črne Gore, lokalne banke) pa lansirajo lastne ESG-pobude. Slovenija ima najsodobnejše okolje deležnikov. Regulatorji ne le uveljavljajo z EU usklajeno ESG-poročanje, temveč z industrijo sodelujejo pri zelenih pobudah ter s političnimi spodbudami in fiskalno podporo spodbujajo trajnostne logistične prakse. Vodilna slovenska podjetja (Luka Koper, Pošta Slovenije) kot zgodnji izvajalci ESG uvajajo zelene pristaniške rešitve, elektrifikacijo flot in inovacije učinkovitosti ter s tem postavljajo standarde v panogi. V vseh petih državah se krepi spoznanje, da so široke koalicije deležnikov – vlade, panožna združenja, podjetja, izobraževalci in mednarodni partnerji – ključne za uveljavitev ESG. Vsaka država ponuja svoj model vključevanja, od hrvaških koalicij, ki jih vodi industrija, do kosovskih projektov, podprtih z donatorji. Regionalni forumi, kot je Pogodba o prometni skupnosti EU, lahko okrepijo sodelovanje, omogočijo izmenjavo dobrih praks in uskladijo trajnostne infrastrukturne izboljšave po regiji.

Razpoložljivost ESG-usposabljanj in izobraževanja

Krepitev zmogljivosti za ESG prek usposabljanj je v celotni regiji očitna potreba, vendar se razpoložljivost specializiranega izobraževanja razlikuje. Največje primanjkljaje beleži Bosna in Hercegovina. Anketni podatki kažejo, da le približno 3,6 % bosanskih prometno-logističnih organizacij zaposlenim nudi kakršno koli ESG-usposabljanje, skoraj 40 % strokovnjakov v panogi pa možnosti usposabljanja ocenjuje kot slabe. Nizka ozaveščenost o ESG v BiH potrjuje potrebo po osnovnih izobraževalnih pobudah. Podobna vrzel je v Črni gori: le okoli 9,5 % udeležencev meni, da so domači viri ESG-usposabljanja dobri, tretjina jih oceni kot slabe. Le 23 % je kdaj dobilo ESG-usposabljanje v svoji organizaciji, kar kaže na začetno fazo izobraževalne infrastrukture. V vseh primerih Zahodnega Balkana je povpraševanje po znanju močno: v Bosni si ga želi 64 % vprašanih (predvsem o okoljski trajnosti, skoraj polovica tudi o upravljanju in etiki), v Črni gori pa skoraj vsi anketiranci izkazujejo interes za profesionalne ESG-programe. Nasprotno Slovenija in Hrvaška izkazujeta bolj razvito podporo, čeprav je še prostor za napredek. Na Hrvaškem so nekatere univerze in inštituti v učne načrte prometa in logistike vključili trajnost (npr. Fakulteta prometnih znanosti v Zagrebu obravnava ESG-teme), organizacije, kot sta CISD in HUP, pa redno prirejajo delavnice. Kljub temu le 20 % hrvaških anketirancev poroča, da njihovo podjetje nudi interno ESG-usposabljanje, več kot polovica pa je neodločnih, kar razkriva pomanjkanje formalnih programov. Slovenija izstopa: okoli 46 % slovenskih prometno-logističnih podjetij je že



izvedlo ESG-usposabljanje za zaposlene, več kot 77 % vprašanih pa razpoložljivost virov ocenjuje kot zadovoljivo do dobro. Videti je, da zrel slovenski ESG-ekosistem zajema tudi izobraževanje, kar verjetno odraža močnejšo institucionalno podporo trajnosti. Kosovo se uvršča vmes: čeprav le 13,8 % anketiranih kosovskih strokovnjakov poroča, da je prejelo ESG-usposabljanje, znaten delež obstoječe vire ocenjuje kot ustrezne ali celo odlične; tretjina jih razpoložljivost oceni kot dobro, 20,7 % kot odlično, kar verjetno odraža ad-hoc delavnice in projekte donatorjev. Raziskave preferenc razkrivajo podobne potrebe po usposabljanju: hrvaški in kosovski udeleženci postavljajo na prvo mesto znanja o upravljanju/etiki in ESG-poročanju, medtem ko črnogorski deležniki poudarjajo standarde upravljanja in družbeno odgovornost. Ti trendi kažejo na priložnost za skupni razvoj ESG-kurikulov. Partnerstva v okviru Erasmus+ ali regionalni centri odličnosti bi lahko uskladili prizadevanja, pri čemer bi izkoristili naprednejše izobraževalne pobude v državah članicah EU za dobrobit celotne regije. Krepitev mrež ESG-usposabljanja bi neposredno naslovila enega ključnih ovir za uveljavitev ESG, ki se pojavlja v vseh državah – pomanjkanje znanja in strokovnosti.

Izvajanje praks in integracija ESG

Stopnja izvajanja ESG-praks v prometno-logističnem sektorju se med petimi državami močno razlikuje, čeprav so vse na zgodnji do srednji stopnji zrelosti. Slovenija trenutno vodi pri praktični integraciji ESG. Nedavni podatki ankete kažejo, da 61,5 % slovenskih prometno-logističnih organizacij dejavno izvaja ESG-ukrepe, kar je največji delež med državami. Podjetja praviloma dajejo prednost okoljskemu upravljanju in operativni ekoučinkovitosti: slovenski anketiranci so najpogostejše navajali zmanjševanje odpadkov in emisij (v 11 od 13 primerov). Izboljšave upravljanja (etične prakse, preglednost) ter socialne pobude (dobrobit zaposlenih, vključevanje skupnosti) se prav tako obravnavajo, vendar nekoliko manj, kar kaže na potrebo po bolj uravnoteženem pristopu. Hrvaška in Kosovo izkazujeta zmerno raven sprejemanja ESG. V kosovskem logističnem sektorju je približno 45 % organizacij začelo uporabljati ESG-prakse, velika večina (93 % anketirancev) pa meni, da je ESG pomemben za prihodnost panoge. Podjetja na Kosovu se pri izvajanju ESG osredotočajo predvsem na socialne vidike (41,4 %), sledijo okoljski (31 %) in upravljavski ukrepi (27,6 %), kar kaže, da je korporativna družbena odgovornost vstopna točka za ESG. Na Hrvaškem je sprejemanje nekoliko bolj zadržano: le 16 % hrvaških anketirancev je potrdilo, da njihova podjetja izvajajo ESG-poročanje ali podobne strukturirane prakse. Mnogi logistični strokovnjaki so sprva menili, da ESG ni neposredno relevanten (56 % je leta 2025 odgovorilo »ni relevanten«), a ta vrzel se postopoma zmanjšuje. Podjetja, ki ESG vendarle uvajajo, to pogosto počnejo strateško; konkurenčna prednost je bila glavni motiv (47,4 %) in ponavadi se usklajujejo z mednarodnimi standardi zaradi obvez EU. Črna gora in Bosna in Hercegovina sta v najzgodnejši fazi: malo podjetij je doslej sprejelo konkretne ukrepe. V Črni gori je le 28,6 % anketiranih organizacij uvedlo kakršne koli ESG-ukrepe, veliko vprašanih pa ni prepričanih, ali njihova podjetja sploh kaj počnejo. Trenutna prizadevanja se osredinjajo na družbeno odgovornost in osnovno skladnost; CSR je glavni motivator, strateški razlogi pa so pogosto nejasni. Podobno nizka izhodiščna točka je v BiH, kjer ESG-poročanje še ni razširjeno: 46,4 % logističnih strokovnjakov je navedlo, da ga ne izvajajo, 32,1 % pa je neodločenih. Omejene pobude se osredotočajo na socialna vprašanja, kot



je dobrobit zaposlenih (skoraj 47 %), sledijo okoljski ukrepi (35,3 %) in nazadnje izboljšave upravljanja. Kljub različnim stopnjam zrelosti se po regiji pojavljajo skupni motivatorji in ovire. Zunanje zahteve so ključne. V Sloveniji je skladnost z regulativo najpogostejše naveden razlog za uvedbo ESG, sledi občutek družbene odgovornosti; podobno na Hrvaškem kombinacija regulative in strateške konkurenčnosti vodi odločitve. V BiH, Kosovu in Črni gori prevladujeta družbena odgovornost in zahteve strank: 67,9 % Bosancev je kot ključni motiv navedlo »družbeno odgovornost«, več kot polovica pa zahteve kupcev. To kaže, da ugled in pričakovanja deležnikov spodbujajo podjetja k ESG tudi tam, kjer je formalni nadzor šibek. Nasprotno so notranji motivi (etično vodenje, dolgoročno upravljanje tveganj) redko na vrhu, kar odpira prostor za razvoj z večjo ozaveščenostjo. Vse države se soočajo s podobnimi ovirami. Zapletenost in negotovost regulative sta stalni težavi: podjetja se težko znajdejo, kadar so smernice nejasne ali se stalno spreminjajo. V Kosovu je 37,9 % anketirancev zapletene predpise označilo kot glavno oviro, slovenska podjetja pa so kompleksnost navedla kot največji izziv (9 od 13). Finančne omejitve so drugi velik izziv – stroški tehnologij, skladnosti ali certifikacije so lahko visoki. Več kot tretjina črnogorskih in približno polovica slovenskih deležnikov je poudarila pomanjkanje finančnih sredstev. Pomanjkanje znanja in kapacitet ostaja, zlasti na Zahodnem Balkanu: pomanjkanje ozaveščenosti je bila največja ovira v Črni gori (50 %) in BiH (67,9 %), čeprav manj izrazita na Hrvaškem in Kosovu, kjer je osnovna seznanjenost nekoliko višja. Omejen dostop do usposabljanj ali strokovne podpore, kot ga je navedla približno tretjina hrvaških anketirancev, težave še pogloblja. Rezultat je, da kljub žepom napredka (zlasti v EU-usklajenih okoljih) sistemske ovire še vedno preprečujejo, da bi ESG postal standardna praksa v prometno-logističnih podjetjih po vsej regiji.

Zaključek in priložnosti za regionalno sodelovanje

Primerjalna analiza med Bosno in Hercegovino, Hrvaško, Kosovom, Črno goro in Slovenijo razkriva hkrati podobnosti in razlike v standardih in praksah ESG. Vse države se sicer zavedajo, da so načela ESG ključna za trajnostni razvoj prometa in logistike; deležniki povsod ugotavljajo, da izboljšanje okoljskih kazalnikov, socialnih rezultatov in upravljanja povečuje dolgoročno konkurenčnost ter usklajenost z evropskimi smernicami (v Sloveniji je 92,3 % anketiranih optimističnih glede povečanja poudarka na ESG v naslednjih treh letih, podobna pričakovanja pa se pojavljajo tudi drugod). Vsaka država je že začela postavljati temeljne gradnike za integracijo ESG – bodisi z novimi zakoni, pilotnimi projekti, izobraževalnimi programi ali pobudami industrije. Kljub temu se tempo in globina uveljavitve razlikujeta: članici EU, Slovenija in Hrvaška, imata naprednejše formalne okvire in večjo korporativno vključenost, kar se kaže v strožjih zahtevah za poročanje in višjih stopnjah aktivnosti ESG. V preostalih državah Zahodnega Balkana integracija ostaja v zgodnejših fazah: Bosna in Črna gora se še vedno spopadata z osnovnima izzivoma ozaveščenosti in institucionalnih zmogljivosti, medtem ko Kosovo napreduje pod vplivom reform, usmerjenih v EU, ter mednarodne podpore. Te razlike kažejo, da bi ciljno usmerjeni ukrepi lahko prinesli znatne koristi.

Študija izpostavlja več obetavnih modelov in praks, ki bi jih bilo mogoče z regionalnim sodelovanjem posnemati ali razširiti. Izkušnja Slovenije poudarja vrednost trdnega



pravnega mandata v kombinaciji z vladnimi spodbudami: izvajanje pravil EU o razkrivanju ESG je opazno izboljšalo trajnostno poročanje tudi pri manjših podjetjih, večnivojsko upravljanje pa je s partnerstvi javnega in zasebnega sektorja zelenilo logistično panogo. Hrvaška kaže, kako lahko industrijsko vodeno vključevanje dopolni regulativo; vprašalniki za samooceno ESG, ki jih je razvila Gospodarska zbornica, ter aktivna vloga strokovnih združenj pri usposabljanju so ustvarili sodelovalno okolje za trajnost v logistiki. Na Zahodnem Balkanu kot dragoceni pilotni primeri služijo lokalne inovacije in donatorsko podprte pobude. Sprejemanje trajnostnih načrtov urbane mobilnosti v bosanskih mestih, kot sta Sarajevo in Bijeljina, kaže, kako lahko občinski ukrepi vključijo cilje ESG v prometno načrtovanje. Na Kosovu vlaganja v modernizacijo mestnega prometa (novi nizkoemisijski avtobusi, posodobitev železnic) prek projektov EBRD in Svetovne banke prikazujejo, kako lahko zunanji kapital in strokovno znanje na terenu pospešita ESG. Črnogorska celovita nacionalna strategija, čeprav se uvaja počasi, ponuja načrt, ki usklajuje razvoj prometa z mejniki ESG in izrecno predvideva usposabljanja ter inovacijska partnerstva javnega in zasebnega sektorja – vizija, ki bi lahko navdihnili oblikovanje politik pri sosedah. Ti primeri tvorijo bazo znanja učinkovitih praks, ki bi lahko pospešile napredek ESG, če bi jih izmenjali na regionalni ravni.

Analiza poudarja tudi ključna področja, kjer so regionalno sodelovanje ali usklajevanje politik koristni. Eno takšnih je usklajevanje standardov in predpisov. Ker so dobavne verige in prometna omrežja v jugovzhodni Evropi prepletena, bi bolj poenoten pristop k ESG (na primer sprejetje podobnih meril za poročanje ali okoljskih zahtev) poenostavil skladnost in dvignil osnovo za vse. Države Zahodnega Balkana bi lahko usklajeno uvajale direktive EU o ESG, da bi imela podjetja, ki delujejo čez mejo, enotna pričakovanja. Regionalna telesa in pobude, kot so Pogodba o prometni skupnosti, CEFTA ali partnerski programi Erasmus+, nudijo platforme za razvoj skupnih smernic in delitev tehničnega znanja. Drugo ključno področje je krepitev zmogljivosti in usposabljanje, kjer bi skupna prizadevanja lahko močno izkoristila razpoložljive vire. Glede na razširjeno potrebo po izobraževanju o ESG bi lahko skupni razvoj učnih načrtov (na primer program Erasmus+ za usposabljanje prometnih in logističnih strokovnjakov za upravljanje ESG) črpal strokovno znanje univerz iz Slovenije ali Hrvaške ter zapolnil vrzeli v Bosni, na Kosovu in v Črni gori. Anketiranci po državah so posebej izpostavili potrebo po več vladnih spodbudah, jasnejših smernicah in dostopu do usposabljanj, kar kaže, da bi izboljšani podporni sistemi pozdravila celotna panoga. Regionalni konzorcij bi lahko zasnoval specializirane module, certifikacijske sheme ali delavnice, ki bi služili več državam, ustvarjali ekonomije obsega in krepili skupno kulturo ESG.

Čeprav se pet držav razlikuje glede trenutne ravni izvajanja ESG, se soočajo s skupnimi izzivi in lahko veliko pridobijo z delovanjem v skupno korist. S tem, da se učijo iz medsebojnih uspehov – slovenske regulativne strogosti, hrvaškega vključevanja deležnikov, kosovskih mednarodnih partnerstev, črnogorskega strateškega načrtovanja ter bosanskih pobud od spodaj navzgor – se lahko prometno-logistični sektor jugovzhodne Evrope premakne k bolj trajnostni in usklajeni prihodnosti. Regionalno sodelovanje prek uskladitve politik in skupnih prizadevanj za krepitev zmogljivosti bo ključno pri premoščanju vrzeli. Tak pristop ne obljublja le dviga učinkovitosti ESG v vsaki državi, temveč tudi izboljšanje čezmejne sinergije in odpornosti, s čimer se bo celotna



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

regija bolj približala nastajajočim evropskim standardom trajnostnega prometa in logistike. Ugotovitve te primerjalne analize tako nudijo temelje za oblikovanje politik in sodelovalne projekte (kot je obravnavana pobuda Erasmus+), namenjene globlji vgradnji načel ESG v prometno-logistične panoge jugovzhodne Evrope.



7. Zaključek

Sledeča priporočila ponujajo akademsko utemeljen, a hkrati praktičen načrt za oblikovanje kurikulumov o okoljskih, socialnih in upravljaljskih (ESG) vidikih v prometno-logističnem sektorju. Temeljijo na raziskovalnih ugotovitvah projekta SEE-GL o praksah ESG v Bosni in Hercegovini, na Hrvaškem, Kosovu, v Črni gori in Sloveniji. Poudarek je na uporabnih smernicah za poklicno izobraževanje in usposabljanje (VET), nadaljnje izobraževanje in programe vseživljenjskega učenja, da bo učni načrt zasnovan na realnih spoznanjih in prilagojen regionalnim potrebam. Z vključevanjem lokalnih študij primerov in spodbujanjem sodelovanja med deležniki ta priporočila težijo krepiti zmogljivosti za trajnostno logistiko ter uskladiti Zahodni Balkan z nastajajočimi evropskimi ESG-standardi.

Vključevanje raziskovalnih spoznanj v razvoj kurikulumov

Naslovite ugotovljene vrzeli v znanju: Raziskave razkrivajo razširjeno pomanjkanje zavedanja o ESG in formalnega usposabljanja v prometno-logistični delovni sili regije. V Bosni in Hercegovini je denimo več kot 82 % anketiranih strokovnjakov poročalo, da niso dobro seznanjeni z načeli ESG, in le približno 3,6 % organizacij nudi zaposlenim kakršno koli usposabljanje s tega področja. Tudi v članici EU, na Hrvaškem, zgolj 20 % vprašanih iz prometa in logistike pravi, da njihovo podjetje ponuja interno ESG-usposabljanje. Ti podatki poudarjajo potrebo po kurikularnih moduli, ki začnejo z osnovnimi koncepti ESG ter zagotovijo, da udeleženci razumejo temeljna načela (okoljska skrb, družbena odgovornost, upravljanje podjetij) in njihov pomen za konkurenčnost ter skladnost. Uvodni moduli naj razjasnijo terminologijo, standarde in koristi ESG ter tako neposredno odpravijo nizko začetno raven ozaveščenosti, dokumentirano v raziskavah. Z razvijanjem osnovne pismenosti na področju trajnosti in etike bo kurikulum zapolnil ključno vrzel in omogočil strokovnjakom, da se dejavno vključijo v ESG-pobude.

Uskladite se s potrebami panoge in standardi: Kurikulum mora raziskovalna spoznanja prevesti v praktična znanja in spretnosti, ki jih zahteva razvijajoče se okolje sektorja. Analiza SEE-GL poudarja, da se podjetja po Zahodnem Balkanu soočajo z novimi zahtevami ESG zaradi regulativ, usklajenih z EU, in tržnih pritiskov. Hrvaška je na primer kot članica EU sprejela evropske standarde za trajnostno poročanje (ESRS) v nacionalno zakonodajo, ki velike družbe zavezujejo k razkrivanju okoljskih, socialnih in upravljaljskih rezultatov. Vendar pa primanjkuje usposobljenih strokovnjakov, ki bi te standarde izvajali – hrvaški logistični sektor »potrebuje usposobljeno delovno silo« za trajnostno upravljanje dobavnih verig, a trenutno »primanjkuje ustreznih specialistov«, kar že omejuje rast panoge. Tudi na Kosovu in v drugih državah kandidatkah študije omenjajo vrzeli v VET-kurikulumih glede ESG-kompetenc za promet in logistiko. Zato mora biti kurikulum zasnovan tako, da neposredno razvija veščine za izpolnjevanje novih obveznosti poročanja in skladnosti ESG (npr. računovodstvo ogljika, upravljanje zdravja in varnosti, etika in protikorupcija v logistiki) ter za odzivanje na pričakovanja deležnikov. To pomeni module o trajnostnem upravljanju voznega parka, strategijah zmanjševanja emisij, varnosti pri delu in delavskih pravicah, skrbnem pregledu dobavne verige ter poročanju ESG-podatkov. Vključitev aktualnih okvirov, kot so cilji zelenega dogovora EU,



direktiva CSRD in relevantni nacionalni predpisi, bo zagotovila usklajenost kurikulumu s standardi, ki jih morajo podjetja upoštevati. S posredovanjem posodobljenega regulatornega znanja in praktičnih spretnosti (denimo priprave osnovnega trajnostnega poročila ali uvedbe gorivno učinkovitega logističnega delovanja) program naredi načela ESG uresničljiva v vsakdanji poslovni praksi.

Sprejmite celovit ESG-pogled: Oblikovanje kurikulumu naj odraža dejstvo, da je ESG v prometu in logistiki večdimenzionalen. Raziskave iz Slovenije kažejo, da vodilna podjetja integrirajo vse tri dimenzije ESG – okoljsko, socialno in upravljavsko – v svoje poslovanje. Vsebina tečaja mora zato presegati zgolj okoljska vprašanja. Poleg poučevanja tehnik zelene logistike (optimizacija poti, intermodalni transport, alternativna goriva) je treba enako težo nameniti socialnim vidikom (npr. usposabljanje za varnost in zdravje zaposlenih, raznolikost in vključenost delovne sile) ter temam upravljanja (npr. poslovna etika, preglednost v dobavnih verigah). Primeri iz regije potrjujejo takšno ravnotežje: slovenska transportna podjetja so kot del svojih ESG-prizadevanj vlagala v celovito usposabljanje delavcev o varnosti in novih tehnologijah, številna pa poudarjajo tudi sodelovanje s skupnostjo in etično upravljanje. Dobro uravnotežen kurikulum bo tako udeležence pripravil na celovito izvajanje ESG, na primer prek simulacij ali nalog za izboljšanje ogljičnega odtisa podjetja in njegovih delovnih praks. Tak pristop zagotavlja, da diplomanti programa lahko spodbujajo napredek v vseh ESG-stebrih, kar odraža raziskovalno spoznanje, da je uspešnost trajnosti povezana z operativno učinkovitostjo in družbeno odgovornostjo hkrati.

Vključevanje regionalnih študij primerov za kontekstualno relevantnost

Uporabite lokalne primere za povezovanje teorije in prakse: Da bodo koncepti ESG oprijemljivi, naj kurikulum vključi praktične študije primerov iz regije, s čimer udeleženci povezujejo abstraktna načela s konkretnimi rezultati. Vsaka od petih držav ponuja nazorne primere, ki jih je mogoče vpeti v študijsko gradivo in tako učenje obogatiti s kontekstualnimi vpogledi:

- Bosna in Hercegovina: Občinske pobude, kot je uvedba Celostnih prometnih strategij za trajnostno mobilnost (SUMP) v mestih Sarajevo in Bijeljina, prikazujejo izvajanje ESG-ciljev na lokalni ravni, saj prometno načrtovanje usklajujejo z okoljskimi in socialnimi standardi. Študija primera o sarajevskem SUMP lahko ponazori, kako izboljšanje javnega prevoza in peš infrastrukture prinaša koristi ESG (manj emisij, večja prometna varnost) ter s kakšnimi izzivi se srečuje pri izvedbi.
- Kosovo: Z donatorji podprti projekti zelenega prometa so bogat vir učnih vsebin. Projekt EBRD »Prishtina Urban Transport« (uvoz nizkoemisijских avtobusov in posodobitev železnic) ponazarja, kako lahko zunanji kapital in strokovno znanje spodbudita trajnostne rezultate. Analiza tega projekta v kurikulumu bi poudarila stroškovno-koristne kompromise vlaganja v čistejšo floto in njegovo povezavo s širšim akcijskim načrtom »Green City«. Študenti lahko obravnavajo projektne



podatke za razumevanje vplivov na porabo goriva in kakovost zraka v urbanem okolju.

- Črna gora: Nacionalni politični napor ponujajo strateško perspektivo. Celovita Strategija razvoja prometa 2019–2035 izrecno zahteva vključitev meril ESG in celo predpisuje ESG-usposabljanje v upravljanju prometa, skupaj z inovacijskimi partnerstvi javnega in zasebnega sektorja [file-bkbkqmy1y43py1hoxzcydj](#). Ta primer lahko študenti uporabijo za oceno razkoraka med oblikovanjem politike in njeno izvedbo; OECD je namreč opozoril na zamude pri izvajanju, kar odpira razpravo o izzivih upravljanja. Vključitev tega primera povezuje učno okolje z visoko-ravninskim načrtovanjem ter poudarja pomen politične volje, medinstitucionalnega usklajevanja in spremljanja napredka pri ciljih trajnosti.
- Hrvaška: Industrijsko vodene ESG-pobude lahko služijo kot zgled vključevanja deležnikov. Razvoj vprašalnika za samooceno ESG, ki ga je pripravila Hrvaška gospodarska zbornica, ter ponudba izobraževanj o ESG s strani Hrvaške zveze delodajalcev ponazarjata, kako poslovna združenja dejavno spodbujajo ESG-standarde in usposabljanje podjetij. V kurikulumu bi lahko študenti uporabili tak vprašalnik za oceno hipotetičnega podjetja, s čimer se naučijo delovanja merilnih orodij in prostovoljnih standardov. Hrvaška izkušnja kaže vrednost medsektorskega sodelovanja (vlada, zbornice in podjetja) pri izboljševanju trajnostnih praks, kar je mogoče prenesti tudi drugam v regiji.
- Slovenija: Kot regionalna voditeljica ponuja napredne primere integracije ESG. Vodilna logistična podjetja, kot sta Luka Koper in Pošta Slovenije, so s pobudami – od zelene pristaniške infrastrukture do elektrifikacije flot – postavila standarde za jugovzhodno Evropo. Vključitev slovenske študije primera omogoča udeležencem raziskati najboljše prakse, denimo kako stroga regulativa, usklajena z EU, in zavezanost podjetij vodita k merljivemu zmanjšanju emisij ali odpadkov. Taki primeri spodbujajo razpravo o prenosu najboljših praks v druga okolja ob upoštevanju razlik v virih in regulativnih okvirih.

Z vgradnjo teh in podobnih primerov iz resničnega okolja ostaja kurikulum kontekstualno relevanten in zanimiv. Študenti in udeleženci bodo bolje razumeli ESG, ko bodo videli, kako se njihovi sosedi na Zahodnem Balkanu spopadajo s podobnimi izzivi – od mest, ki skušajo zmanjšati prometno onesnaženje, do podjetij, ki poskušajo izpolniti nove zahteve EU za poročanje. Primeri naj se vključujejo v vaje, skupinske projekte in problemsko učenje (npr. »Kako bi svetovali mestu X pri izvedbi zelenega logističnega načrta ob omejenem proračunu?«). Tak pristop zagotavlja, da lahko udeleženci po zaključku programa takoj uporabijo pridobljena znanja v svojem delovnem okolju, saj so v učilnici že analizirali analogne situacije.

Spodbujanje regionalnega sodelovanja in izmenjave znanja

Izkoristite regionalna omrežja za razvoj in izvedbo kurikuluma: Večdržavna analiza jasno kaže, da je stalno sodelovanje deležnikov Zahodnega Balkana ključno za dvig znanj in



standardov ESG. Ker prometno-logistične verige presegajo državne meje, bo usklajen pristop k usposabljanju o ESG ustvaril sinergije in doslednost. Priporočilo je ustanovitev regionalnega konzorcija ali delovne skupine ustanov VET, ministrstev, predstavnikov industrije in strokovnjakov, ki bi skupaj razvijali in posodabljali kurikulum ESG. Sam projekt SEE-GL kot partnerstvo Erasmus+ že predstavlja osnovo za tak konzorcij, saj dokazuje, da združevanje strokovnega znanja držav članic EU (npr. Slovenije, Hrvaške) in partnerjev z Zahodnega Balkana omogoča skupne vire. Takšna skupina lahko deluje tudi po koncu projekta, ohranja aktualnost kurikulumov, ga usklajuje z novimi direktivami EU o ESG in preprečuje podvajanje naporov v posameznih državah. Anketiranci po regiji so izpostavili potrebo po jasnejših smernicah, državnih spodbudah in predvsem boljšem dostopu do usposabljanj za podporo vključevanju ESG. Skupno regionalno prizadevanje lahko na to odgovori z oblikovanjem skupnih učnih modulov in certifikacijskih shem, ki bodo priznane čez mejo in tako učinkovito dosegle širše občinstvo.

Uskladite standarde in delite dobre prakse: Pobuda za kurikulum naj bo usklajena s širšimi regionalnimi okviri. Obstoječe platforme, kot sta Pogodba o prometni skupnosti EU (ki združuje prometna ministrstva Zahodnega Balkana) in CEFTA, je mogoče uporabiti za spodbujanje enotnih smernic ESG in širjenje rezultatov usposabljanj. Prometna skupnost bi denimo lahko gostila letne delavnice ali spletno zbirko, kjer bi pedagogi VET izmenjevali učna gradiva in študije primerov, da bi se uspešno izveden zeleni logistični pilot v Sloveniji ali nov varnostni protokol na Hrvaškem prenesel tudi drugam. Raziskave kažejo, da bi usklajevanje standardov ESG – denimo sprejem podobnih zahtev za okoljsko poročanje ali norm učinkovitosti goriva – »zmanjšalo breme skladnosti in dvignilo osnovo za vse« v regiji. Izobraževanje ima pri tem ključno vlogo: če VET-programi po Jugovzhodni Evropi poučujejo primerljive učne izide s področja ESG, bodo podjetja, ki delujejo v več državah, naletela na bolj dosleden nabor spretnosti in razumevanja med zaposlenimi. Priporočila zato vključujejo prizadevanje za regionalni okvir kompetenc ESG za logistični sektor (potencialno podprt z ministrstvi ali Prometno skupnostjo), ki ga lahko prevzamejo VET-kurikulumi v vsaki državi. To bi lahko pomenilo skupno opredelitev temeljnih kompetenc (npr. izračun ogljičnega odtisa, izvedba socialnih presoj, zagotavljanje upravljanja in etike v dobavnih verigah) ter razvoj standardiziranih učnih modulov ali e-gradiv, ki jih je mogoče po potrebi lokalizirati.

Omogočite kontinuirano vključevanje deležnikov: Za vzpostavitev kulture sodelovanja so potrebni institucionalizirani kanali za izmenjavo znanja. Deležniki vsake države – poklicne šole, izobraževalni centri, logistična združenja in oblikovalci politik – naj dejavno sodelujejo pri pregledu in nadgrajevanju kurikulumov. Redne regionalne konference ali spletni seminarji o »ESG v prometu in logistiki« bi lahko potekali pod okriljem financirane platforme EU ali skupnosti Erasmus+, kjer bi se učitelji in strokovnjaki iz industrije srečevali za delitev novosti, študij primerov in pedagoških pristopov. Vzpostavitev učnih središč ESG na Zahodnem Balkanu, kot jo predvideva projekt SEE-GL, bo to cilj podprla, saj bodo ta vozlišča zbirala vire in omogočala izmenjavo strokovnega znanja. Sčasoma bodo takšna omrežja negovala skupno kulturo ESG v regiji in pomagala manj razvitim okoljem, da dohitevajo s tem, da se učijo od pionirjev. Skratka, načelo partnerstva – »učenje iz medsebojnih uspehov«, kot pravi primerjalna analiza – naj ne usmerja le



vsebine kurikulumu (z vključevanjem regionalnih uspešnih zgodb), temveč tudi njegovo izvajanje (prek stalnega čezmejnega sodelovanja pri poučevanju in usposabljanju).

Naslednji koraki: od pilotnega do razširjenega izvajanja

Za uresničitev zgornjih priporočil se predlagajo naslednji kratkoročni in dolgoročni koraki, ki začenjajo pot od zaključka raziskave do celovitega uvedanja programa:

Kratkoročno (naslednjih 6–12 mesecev):

- Dokončajte in razširite rezultate raziskave: Objavite končno analizo industrijskih standardov in praks ESG (predvidoma do sredine 2025) ter ključne ugotovitve delite z vsemi deležniki (esg-logistic.eu). Te ugotovitve bodo z dokazi potrdile prednostna področja kurikulumu. V vsaki državi organizirajte delavnice ali okrogle mize z deležniki, na katerih predstavite rezultate in zberete povratne informacije, da pridobite podporo in zagotovite, da kurikulum naslavlja dejanske potrebe, ki so jih opredelili predstavniki industrije in politike.
- Oblikujte in potrdite pilotni kurikulum: Združite strokovnjake za načrtovanje kurikulumu iz partnerskih ustanov VET in univerz (npr. Univerza v Sarajevu, Univerza v Zagrebu) ter razvijte pilotni modul ESG ali nabor tečajev, pri čemer izhajajte iz raziskovalnih spoznanj in zgoraj navedenih študij primerov. To vključuje oblikovanje učnih izidov, učnih načrtov in gradiv (po možnosti v več jezikih). Pred polno uvedbo opravite strokovni pregled ali validacijo pri deležnikih – na primer naj uradniki ministrstev, kadrovske trenerje podjetij in strokovnjaki civilne družbe pregledajo osnutek kurikulumu ter potrdijo njegovo ustreznost in točnost. Vsebinsko nato prilagodite glede na prejete pripombe in pridobite potrebne akreditacije ali odobritve nacionalnih izobraževalnih organov.
- Usposobite predavatelje in začnite pilotno izvedbo: Izberite prvo skupino inštruktorjev (iz šol VET, višjih strokovnih šol ali zasebnih izobraževalnih centrov) ter jim zagotovite kratko pripravljalo usposabljanje o vsebini ESG-kurikulumu in aktivnih učnih metodologijah. Z usposobljenimi predavatelji pilotni tečaj uvedite v kontroliranem okolju – denimo kot program vseživljenjskega učenja za manjšo skupino vodij logističnih podjetij ali kot izbirni predmet na partnerski poklicni šoli. Ta pilotna izvedba (morda v vsaki državi ena ali pa skupna regionalna) bo služila kot dokaz koncepta za nadaljnje izpopolnjevanje kurikulumu. Zberite podatke o povratnih informacijah udeležencev in učnih rezultatih ter jih uporabite pri naslednjih izboljšavah.

Dolgoročno (1–3 leta):

- Popolna vključitev v programe VET: Na podlagi uspeha pilota sodelujte z izobraževalnimi oblastmi pri vključitvi kurikulumu ESG v redne ponudbe VET-programov in programe vseživljenjskega učenja po vsej regiji. To lahko pomeni ustanovitev uradnega certifikata ali diplome »ESG v prometu in logistiki«, ki ga ponujajo ustanove VET v več državah, ali pa vgraditev modulov ESG v obstoječe kvalifikacije s področja logistike in prometa. Cilj je institucionalizirati kurikulum, da postane stalni del razvoja znanj tako za novince kot za obstoječe delavce. Vzpostaviti je treba okvire za spremljanje in vrednotenje, ki bodo merili vpliv na



- udeležence (npr. izboljšane kompetence ESG, karierni izidi) ter na industrijo (npr. večja uporaba praks ESG v podjetjih).
- Širitev s podporo regije in EU: Izkoristite sredstva in partnerstva za širitev dosega kurikulumu. Prizadevajte si za nadaljnji projekt Erasmus+ ali drugo financiranje EU (Instrument za predpristopno pomoč, pobude za zeleni prehod) za povečanje obsega usposabljanja, razvoj večjezičnih e-učnih vsebin in razširitev programa na več institucij ali dodatne države. Na primer, ustanoviti bi bilo mogoče regionalni center odličnosti za usposabljanje ESG, ki bi usklajeval posodobitve kurikulumu in izvajal napredna usposabljanja predavateljev. Za tehnično podporo ter uskladitev kurikulumu z evropskimi kvalifikacijskimi okviri se lahko vključijo platforme EU, kot sta European Training Foundation (ETF) in Prometna skupnost. Dolgoročna vizija je ustvariti trajnostno mrežo izobraževanja ESG v Jugovzhodni Evropi, ki se nenehno posodablja z raziskavami in sodelovanjem ter s tem zagotavlja obstojnost tudi po izteku začetnega projekta.
 - Stalno sodelovanje in izboljšave: Ohranite regionalni konzorcij ali mrežo deležnikov, ki bo nadzirala razvoj kurikulumu. Z letnimi pregledi ga je mogoče posodobiti v skladu z novimi predpisi ESG, tehnološkimi inovacijami (npr. digitalizacijo logistike) ter povratnimi informacijami delodajalcev in alumnov. Dejavnosti za deljenje znanja – na primer letni »Forum ESG v logistiki Zahodnega Balkana« – bodo deležnike ohranjale povezane in zavezane. Sčasoma bo ta sodelovalni pristop utrdil skupnost prakse na področju ESG v prometu in logistiki ter pomagal uskladiti regionalne prakse z EU-standardi, ko se države pripravljajo na pristop k EU ali krepijo skladnost z direktivami o trajnosti.

Ta priporočila začitajo celovit pristop k razvoju kurikulumu, osredotočenega na ESG, ki temelji na raziskavah, je kontekstualno relevanten in se izvaja sodelovalno. Z zasidranjem izobraževalnih vsebin v realnosti Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Kosova, Črne gore in Slovenije ter z aktiviranjem mreže regionalnih akterjev bo predlagani kurikulum logističnim strokovnjakom omogočil, da pridobijo kompetence za spodbujanje trajnostnih sprememb. Takšno krepitev zmogljivosti je ključna, da prometno-logistični sektor Zahodnega Balkana izboljša svoje dosežke ESG, okrepi čezmejno sodelovanje in zadovolji pričakovanja bolj zelene evropske ekonomije v prihodnjih letih.



8. Literatura

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., Bez nec, 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., & Dabić, 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.lukap.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>
44. European Commission, Bosnia and Herzegovina 2024 Report: https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eeda451746_en?filename=Bosnia%20and%20Herzegovina%20Report%202024.pdf
45. Biznis.ba; Poslovni magazin: <https://biznis.ba/kompanije/primjena-esg-standarda-uslov-konkurentnosti-bh-kompanija/91585>
46. U.S. Department of State, 2024 Investment Climate Statements: Bosnia and Herzegovina: <https://www.state.gov/reports/2024-investment-climate-statements/bosnia-and-herzegovina/>
47. Delova-Jolevska, E., Ilievski, A., Jolevski, L., Csiszár-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>
48. UNDP, Izgradnja održive budućnosti: Poslovni priručnik za ESG standarde: [https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-08/izgradnja_odrize_buducnosti_poslovni_prirucnik_za_esg_standarde.pdf?](https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-08/izgradnja_odrize_buducnosti_poslovni_prirucnik_za_esg_standarde.pdf?08/izgradnja_odrize_buducnosti_poslovni_prirucnik_za_esg_standarde.pdf)
49. International Academy of Sustainable Development: <https://esgbh.com/esg/esg-edukacija/#prijava>
50. Accounting law: <https://www.zakon.hr/z/118/Zakon-o-ra%C4%8Dunovodstvu>
51. Audit Law: <https://www.zakon.hr/z/417/Zakon-o-reviziji>
52. Capital Market Law: <https://www.zakon.hr/z/171/Zakon-o-tr%C5%BEi%C5%A1tu-kapitala-1-2>
53. Green supply chain management in Croatian companies (scientific paper): <https://hrcak.srce.hr/210866>
54. <https://www.poslovni.hr/hrvatska/ulaze-se-kao-nikad-ali-logistika-jos-nije-prepoznata-kao-strateska-grana-4447173>
55. Croatian Chambers of Commerce: <https://www.hgk.hr/hrvatski-esg-rating>
56. Croatian Employer Association: <https://www.hup.hr/odjel-esg>
57. Croatian commerce of Crafts: <https://www.hok.com/projects/discipline/sustainable-design/esg-consulting/>



58. Croatian Postal Service: <https://hrvatska.posta.hr/hr/odrzivost>
59. https://ebrdgreencities.com/assets/Uploads/PDF/Pristina-GCAP_ENG_August-2021.pdf
60. <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/51923.html>
61. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099041723104545397/pdf/bosib0a3dc36ae0c40be3c058429f10a40d.pdf>
62. South-East Europe Transport Observatory (SEETO) | Public Private Partnership
63. World Bank Document
64. https://bkt-ks.com/content/2024/07/ESG-REPORT-FINAL_18.7_-edit_compressed-1-1.pdf
65. kosovo-country-strategy.pdf
66. <https://www.esilv.fr/en/esg-investing-farm-management-green-cities-three-student-projects-for-sustainability/>
67. 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>
68. OECD (2024), Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Montenegro, Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ead1588e-en>.
69. 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
70. 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>
71. Ministry of Ecology, Spatial Planning and Urbanism of Montenegro. (2021). Third biennial update report of Montenegro to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). United Nations Development Programme (UNDP). <https://www.undp.org>
72. <https://www.addiko.com/static/uploads/Addiko-Bank-AG-Sustainability-Report-2023-EN-1.pdf>

To raziskovanje je pripravljeno v okviru projekta SEE-GL, sofinanciranega s sredstvi Evropske unije preko programa Erasmus+, in predstavlja temelj za razvoj regionalno relevantnega ESG kurikuluma na področju transporta in logistike. S tem se zagotavlja dolgoročni vpliv skozi pilotno testiranje, vključevanje v politike ter čezmejno sodelovanje med ponudniki poklicnega izobraževanja in usposabljanja (VET) ter industrijskimi deležniki.

2025

Pripravili



PUČKO OTVORENO
UČILIŠTE AMC
Nova Gradiška



PANNONIA
CONSULTING

