



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

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



**Co-funded by
the European Union**

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



Sadržaj

Sadržaj	1
1. Uvod	2
2. Metodologija	4
3. Pregled literature	5
3.1 Bosna i Hercegovina	6
3.2 Hrvatska	8
3.3 Kosovo	11
3.4 Crna Gora	13
3.5 Slovenija	16
4. Identifikacija i mapiranje dionika	19
4.1 Bosna and Hercegovina	19
4.2 Hrvatska	24
4.3 Kosovo	26
4.4 Crna Gora	28
4.5 Slovenija	30
5. Distribucija ankete i prikupljanje podataka	34
5.1 Bosna i Hercegovina	34
5.2 Hrvatska	43
5.3 Kosovo	48
5.4 Crna Gora	55
5.5 Slovenija	61
6. Komparativna analiza	73
7. Zaključak	79
8. Reference	85



1. Uvod

Projekat SEE-GL nastoji detaljno analizirati i uporediti ESG (ekološke, društvene i upravljačke) standarde i prakse unutar sektora transporta i logistike u pet zemalja učesnica: Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Crnoj Gori, Kosovu i Sloveniji, s ciljem identifikacije najboljih praksi i uočavanja postojećih nedostataka. Konkretno, projekat ima za cilj istražiti globalne ESG trendove i procijeniti relevantne zakone, propise i smjernice u svakom nacionalnom kontekstu, čime se ilustruju različite faze kroz koje se ESG principi razvijaju u državama članicama EU, kao i u onima koje teže dubljij integraciji s EU. Nadalje, važan cilj projekta jeste pružiti lokalnim akterima uvide zasnovane na dokazima koji mogu podstaći efikasnije i kontekstualno prilagođene strategije. Projekat stavlja snažan naglasak na mapiranje uloga i uticaja različitih aktera – kao što su regulatorna tijela, vodeći industrijski subjekti i institucije stručnog obrazovanja – kako bi se prikazala sveobuhvatna slika o tome kako se ESG principi mogu integrisati u svakodnevne poslovne aktivnosti i procese donošenja odluka.

Ključna komponenta ove inicijative jeste mapiranje uloga i uticaja različitih dionika koji aktivno učestvuju u oblikovanju usvajanja ESG-a u svakoj zemlji. Donosioci politika, pružaoci logističkih usluga, akademske institucije i organizacije civilnog društva uključene u transportnu i logističku industriju zajedno čine složenu mrežu aktera čiji doprinosi, izazovi i inovativna rješenja zaslužuju detaljno ispitivanje. Kako bi se prikupili ti uvidi, projekat koristi kvantitativne metode (uključujući analizu anketa i podataka), generišući promišljene preporuke zasnovane na dokazima koje odgovaraju ESG potrebama cijelog sektora, uz uvažavanje jedinstvenog ekonomskog i kulturnog konteksta svake zemlje. To osigurava da su sve predložene intervencije i praktično utemeljene i prilagodljive različitim operativnim okolnostima.

Strukturno, projekat slijedi format od šest dijelova kako bi istraživanje bilo sistematično i logično. Počinje uvodom koji postavlja kontekst, definiše ciljeve i koncepte koji uokviruju sve naredne aktivnosti. Slijedi detaljna metodologija koja izlaže pristup prikupljanju i analizi podataka. Zatim slijede pregledi literature specifični za svaku zemlju, u kojima se detaljno razmatraju lokalni ESG propisi, najbolje prakse i izazovi u primjeni. Identifikacija i mapiranje dionika nudi detaljan pregled ključnih aktera u ESG prostoru, a dopunjava ga dio o *Distribuciji ankete i prikupljanju podataka* koji osigurava direktne povratne informacije i kvantitativne dokaze o stepenu prihvatanja ESG-a. Ovi koraci kulminiraju komparativnom analizom, u kojoj se ističu i zajednički nalazi i specifične nacionalne razlike. Na kraju, zaključak sumira ta zapažanja u set praktičnih preporuka, nudeći jasan pravac za institucije koje žele produbiti integraciju ESG pitanja u strukture obrazovanja i poslovanja. Primjenom ovog inkluzivnog i metodološki dosljednog pristupa, projekat SEE-GL u konačnici teži ka stvaranju trajnih poboljšanja u održivim i društveno odgovornim praksama u regionalnom sektoru transporta i logistike.



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS



2. Metodologija

Istraživanje je usvojilo sistemski pristup osmišljen za sveobuhvatnu analizu standarda i praksi zaštite životne sredine, društva i upravljanja (ESG) unutar sektora transporta i logistike u zemljama učesnicama: Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Kosovu, Crnoj Gori i Sloveniji. Metodologija je integrisala kvalitativne i kvantitativne istraživačke metode kako bi se steklo višedimenzionalno razumijevanje integracije ESG principa u svakom nacionalnom kontekstu, omogućavajući robustnu komparativnu analizu.

U početnoj fazi sproveden je detaljan pregled literature s ciljem prikupljanja osnovnih saznanja i uvida u postojeće ESG okvire, nacionalne regulative i dokumentovane dobre prakse u svakoj zemlji. Ovaj pregled je obuhvatio širok spektar akademskih časopisa, industrijskih izvještaja, politika i publikacija javnih institucija. Cilj ove faze bio je kontekstualizirati ESG standarde u svakoj zemlji, naglašavajući njihova specifična ekonomska, regulatorna i sociokulturna obilježja.

Nakon toga uslijedila je identifikacija i mapiranje dionika. Ova faza je uključivala identifikaciju ključnih aktera, uključujući državna i regulatorna tijela, kompanije iz privatnog sektora, strukovna udruženja, međunarodne organizacije, kao i obrazovne i stručne institucije. Dionici su kategorizirani prema stepenu njihovog uticaja, trenutnom nivou primjene ESG principa i potencijalnoj ulozi u unapređenju ESG standarda unutar svojih sektora.

Prikupljanje kvantitativnih podataka realizovano je putem anketa distribuiranih među stručnjacima iz industrije, predstavnicima obrazovnih institucija i regulatornih tijela u svakoj zemlji učesnici. Cilj anketa bio je procijeniti nivo svijesti o ESG-u, identifikovati prepreke za njegovu primjenu, ocijeniti postojeće prakse i sagledati potrebu za specifičnim obukama i resursima vezanim za ESG. Anketama je obuhvaćena raznolika grupa ispitanika kako bi se obezbijedila reprezentativnost i pouzdanost dobijenih podataka.

Prikupljeni podaci su zatim podvrgnuti detaljnoj analizi. Kvantitativni nalazi su statistički obrađeni kako bi se identifikovali trendovi, obrasci i značajni uvidi, koji su dodatno upotpunjeni kvalitativnim nalazima iz pregleda literature i mapiranja dionika. Komparativna analiza je ukazala na sličnosti, razlike i ključne faktore koji utiču na ESG prakse među zemljama, omogućavajući identifikaciju najboljih praksi, kao i oblasti koje zahtijevaju dalji razvoj.

Ovaj metodološki okvir osigurao je pristup zasnovan na dokazima za razumijevanje integracije ESG principa u sektore transporta i logistike, što je na kraju dovelo do praktičnih i kontekstualno relevantnih preporuka. Prateći ovakav sistemski i inkluzivan metodološki pristup, projekat je dao značajan doprinos unapređenju ESG praksi i jačanju održivosti u zemljama regiona.



3. Pregled literature

Pregled literature proveden za ovo istraživanje pružio je sveobuhvatno razumijevanje standarda zaštite životne sredine, društva i upravljanja (ESG), regulatornih okvira i najboljih praksi u zemljama učesnicama: Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Kosovu, Crnoj Gori i Sloveniji. Ovaj pregled obuhvatio je akademska istraživanja, analize industrije, izvještaje vladinih i nevladinih organizacija, kao i dokumentaciju o politikama, omogućavajući detaljnu kontekstualizaciju ESG praksi unutar transportnog i logističkog sektora svake zemlje.

Pregledana literatura identifikovala je različite stepene implementacije ESG-a u regionu, što odražava razlike u regulatornoj razvijenosti, institucionalnoj podršci i dostupnosti resursa. Uobičajeni izazovi uključuju ograničenu svijest o ESG principima među akterima u industriji, složenost propisa, finansijska ograničenja i nedovoljno prilika za obuke specifične za ESG. Uprkos tim izazovima, svaka zemlja je pokazala jedinstvene napore i inicijative usmjerene ka unapređenju usvajanja ESG principa, ističući prilike za učenje, saradnju i napredak u regionalnoj ESG integraciji



3.1 Bosna i Hercegovina

Primjena ESG standarda u Bosni i Hercegovini postaje sve značajnija za kompanije koje žele zadržati konkurentnost na tržištu. Iako su ovi standardi prepoznati kao ključni za dugoročnu održivost poslovanja, njihova primjena u sektorima transporta, otpreme i logistike još uvijek je u ranoj fazi. Transportna politika Bosne i Hercegovine uključuje određene ESG elemente, ali joj nedostaje efikasna implementacija. Ekološki održiva transportna rješenja su nedovoljno razvijena, s minimalnim ulaganjima u zelenije alternative poput željeznica i unutrašnjih plovih puteva. Infrastrukturni projekti daju prednost kapacitetu nad održivošću. Na društvenom planu, bezbjednost na cestama predstavlja ključni problem zbog visokih stopa saobraćajnih nesreća i lošeg praćenja podataka. Prava putnika ostaju slaba i ne ispunjavaju standarde Evropske unije. Izazovi u upravljanju uključuju slabe regulative, posebno u oblasti željezničkog saobraćaja i civilnog vazduhoplovstva, te nedostatak nezavisnog nadzora. Uprkos obavezama prema politikama transporta EU, implementacija i institucionalna podrška i dalje su neadekvatne. [1] Dok ti izazovi ostaju prisutni na državnom nivou, na lokalnom nivou se pojavljuju naponi kroz Planove održive urbane mobilnosti (SUMP), koji nude strukturiran pristup integraciji ESG principa u urbane saobraćajne sisteme. U Bosni i Hercegovini, SUMP-ovi su još uvijek u početnoj fazi razvoja. Gradovi poput Sarajeva i Bijeljine već su usvojili ovakve planove, dok su ih drugi – uključujući Banju Luku, Tuzlu, Zavidoviće i Mostar – pokrenuli ili planiraju razviti. Uvođenje ovih planova predstavlja priliku za usklađivanje lokalnih saobraćajnih strategija sa ESG standardima, rješavajući ekološke probleme, poboljšavajući društvenu uključenost i unapređujući upravljanje u planiranju urbane mobilnosti. Međutim, izvan okvira SUMP-ova, šira primjena ESG-a u transportnom i logističkom sektoru ostaje uglavnom neistražena. Prema dostupnim informacijama, ne postoje detaljne analize ili izvještaji koji se posebno bave primjenom ESG standarda u tim sektorima unutar Bosne i Hercegovine. Općenito, bosanskohercegovačke kompanije su svjesne potrebe za usklađivanjem s ESG principima kako bi ostale konkurentne, posebno na međunarodnom tržištu. To je istaknuto tokom panela na Međunarodnoj konferenciji „Izgradnja održive BiH 2“ održanoj u Sarajevu u oktobru 2024. godine, gdje je naglašeno da će kompanije morati implementirati ESG standarde kako bi sačuvale svoju konkurentnost. [2] Vlada Bosne i Hercegovine trenutno ne zahtijeva niti aktivno promoviše obavezno ESG izvještavanje od strane kompanija s ciljem povećanja transparentnosti. Revizorske institucije, iako formalno nezavisne, često su pod političkim uticajem, što može uticati na efikasnost nadzora. [3] Studija Delove-Jolevske i drugih, objavljena u časopisu *Održivost*, ispituje kako pojedini ESG elementi utiču na ekonomski rast u zemljama Zapadnog Balkana, uključujući Bosnu i Hercegovinu. Iako se ne fokusira isključivo na sektor transporta i logistike, pruža uvid u širi uticaj ESG faktora na privredu regiona. [4] Program Ujedinjenih nacija za razvoj (UNDP) u Bosni i Hercegovini, u saradnji s AIRE Centrom, objavio je „Poslovni vodič za ESG standarde“, koji nudi smjernice za implementaciju ovih standarda u različitim sektorima. Iako vodič ne sadrži specifične podatke za sektor transporta, otpreme i logistike, može poslužiti kao koristan resurs za kompanije koje žele započeti s primjenom ESG principa. [5] Što se tiče obrazovnih i stručnih mogućnosti, visokoškolske ustanove nude opće kurseve iz oblasti logistike, transporta i brodarstva, koji djelimično



uključuju teme vezane za ESG, ali ne u velikoj mjeri. Osim toga, postoje i inicijative drugih institucija, od kojih je najpoznatija Međunarodna akademija za održivi razvoj. [6] Uvođenje ESG standarda u sektore transporta i logistike u Bosni i Hercegovini zahtijeva koordinirane napore svih relevantnih aktera, uključujući vladu, privatni sektor i akademsku zajednicu. Edukacija i podizanje svijesti o značaju ESG-a, uz razvoj odgovarajućih politika i propisa, ključni su za uspješnu implementaciju ovih principa i postizanje ciljeva održivog razvoja u zemlji.

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., 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>

[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 osnova za izvještavanje prema ESG načelima

Kao članica Evropske unije, Republika Hrvatska donosi i provodi direktive EU te usklađuje odgovarajuće zakone u skladu s direktivama EU, uključujući i one koje se odnose na održivost. Obaveza izvještavanja o održivosti u Republici Hrvatskoj propisana je Zakonom o računovodstvu, Zakonom o reviziji i, u manjoj mjeri, Zakonom o tržištu kapitala, a trenutno je reguliše i nadzire Ministarstvo finansija. Oba zakona usklađena su s Direktivom (EU) 2022/2464 o održivosti u razvoju (CSRD). Takođe je usklađena s Evropskim zelenim planom i pripadajućim regulatornim okvirima, kao i s Akcionim planom EU za cirkularnu ekonomiju. Direktive, kao i gore navedeni zakoni, obavezuju kompanije koje su subjekti od javnog interesa i imaju više od 500 zaposlenih da se pridržavaju zahtjeva Direktive. Izvještaji o održivosti izrađuju se u skladu s ESRS standardima, koji su podijeljeni u 3 grupe: E (okoliš), S (društvo), G (upravljanje). Izvještaji moraju biti objavljeni u okviru Izvještaja uprave i moraju biti dostupni u digitalnom formatu te označeni (XBRL označavanje) kako bi bili strojno čitljivi. Izvještaji takođe podliježu reviziji.

Obveza provedbe i izvještavanja

Od početka 2025. godine, s rokom za podnošenje izvještaja u 2026. godini, veliki privredni subjekti koji ispunjavaju dva od tri sljedeća uslova dužni su izraditi i objaviti izvještaj: 25 miliona eura imovine, 50 miliona eura prihoda i 250 zaposlenih. U 2027. godini izvještaje će podnositi mala i srednja preduzeća čije su dionice uvrštene na berzu, male i jednostavne kreditne institucije te njihova osiguravajuća i reosiguravajuća društva, a u 2029. godini preduzeća izvan EU koja ostvaruju dovoljno značajne prihode putem svojih podružnica.

Opseg i uloga izvještavanja

Izvještavanje će u konačnici povezati cijeli proces, koji uključuje obavezu izvještavanja prema jedinstvenim standardima i povezuje finansijske institucije s održivim finansiranjem, ali i kaskadne obaveze kroz lanac snabdijevanja i dubinsku analizu svih uključenih aktera. Važno za provedbu procesa izvještavanja jeste da će sadržavati detaljan prikaz izračuna prihoda, kapitalnih i operativnih troškova za taksonomski prihvatljive i neprihvatljive aktivnosti, te primjenu DNSH kriterija („ne nanosi značajnu štetu“) i minimalnih zaštitnih mjera. Identifikacija uticaja, rizika i prilika na višim i nižim nivoima lanca vrijednosti sastavni je dio procesa procjene materijalnosti – CSRD i ESRS, a prikupljanje podataka o pitanjima održivosti u lancu vrijednosti predstavlja izazov za većinu kompanija, koje od svojih dobavljača zahtijevaju da ih dostave. Kroz lanac snabdijevanja velikih sistema koji imaju obavezu usklađivanja svog poslovanja – proces se proteže i na mala i srednja preduzeća. Glavni uticaji ili glavni rizici i prilike koji proizlaze iz uticaja ili zavisnosti kompanije koja izvještava često se javljaju na njenim višim i/ili nižim nivoima lanca vrijednosti, a ne unutar vlastitog poslovanja. Stoga bi fokusiranje samo na interno poslovanje pružilo djelimičnu sliku uticaja na ljude i okoliš



povezanog s aktivnostima, proizvodima i uslugama preduzetnika, te ne bi omogućilo adekvatnu identifikaciju rizika i prilika.

Implementacija ESG-a u Republici Hrvatskoj

U skladu s trendovima ESG standardizacije u svijetu, nekoliko institucija aktivno radi na promociji i implementaciji ESG standarda u Republici Hrvatskoj. Hrvatska gospodarska komora razvila je hrvatski ESG upitnik za ocjenjivanje, s ciljem stvaranja poticajnog okruženja za unapređenje održivih praksi i standarda u hrvatskoj privredi, podstičući kompanije da prate napredak u postizanju održivih ciljeva i primjeni naprednijih standarda, ali i da doprinesu atmosferi saradnje. Hrvatska udruga poslodavaca, kao i Hrvatska obrtnička komora, aktivno pružaju edukativne usluge svojim članicama u oblasti ekološkog, društvenog i korporativnog upravljanja (ESG). Logistička industrija obuhvata širok spektar aktivnosti, uključujući transport, skladištenje, upravljanje zalihama, distribuciju i usluge lanca snabdijevanja. Kao tranzitna zemlja između srednje i jugoistočne Evrope i njenih obalnih regija, Hrvatska se trenutno razvija kao logistički centar. Nažalost, intermodalna povezanost između drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja još uvijek je nerazvijena, što ograničava efikasan transport robe. Prema Indeksu logističke uspješnosti (LPI) Svjetske banke, Hrvatska se nalazi na 43. mjestu i najbolje je rangirana zemlja u regiji u svijetu logistike. Da se potencijal Hrvatske u sektoru transporta i logistike sve više prepoznaje, pokazuje i činjenica da je posljednjih godina izgrađeno nekoliko logističkih centara, poput novog logističko-distribucijskog centra kompanije Orbico, RC Zone Samobor, te regionalnih logističkih skladišta većih trgovačkih lanaca poput Lidla (u blizini Križa) i Plodina (kod Rijeke). Transevropska transportna mreža (TEN-T) takođe je važan okvir za razvoj, integrirajući Hrvatsku u panevropske saobraćajne koridore. Kroz TEN-T, Hrvatska je povezana s drugim evropskim zemljama, što podstiče trgovinu i ulaganja. Glavni trendovi u sektoru uključuju povećanje ulaganja u infrastrukturu, posebno u drumski i željeznički saobraćaj, s ciljem olakšavanja transporta robe. Digitalizacija igra ključnu ulogu u optimizaciji lanaca snabdijevanja, sa snažnim fokusom na efikasnost, transparentnost i smanjenje troškova. Iako se sektor transporta i logistike u našoj zemlji i okruženju suočava s izazovima poput potrebe za boljom koordinacijom između zemalja, usklađivanjem propisa i rješavanjem infrastrukturnih nedostataka, logističko tržište jugoistočne Evrope ostaje obećavajuće i privlači investicije upravo zbog potencijala za dalji rast. Unapređenje infrastrukture je od najveće važnosti za povećanje efikasnosti i smanjenje logističkih troškova. U skladu sa sve strožijim zahtjevima tržišta, ali i primjenom direktive o ESG izvještavanju, logistički sektor zahtijeva kvalifikovanu radnu snagu, posebno u oblastima kao što su upravljanje lancem snabdijevanja, upravljanje zalihama i transport. U Hrvatskoj trenutno nedostaje adekvatnih stručnjaka, što ograničava mogućnosti za rast. Rast zabrinutosti za održivost i zaštitu okoliša zahtijeva promjene u logističkim praksama s ciljem smanjenja emisija, kao i primjenu održivih tehnologija i optimizaciju korištenja resursa. Pored toga, digitalizacija je ključna za modernizaciju logističkog sektora, uključujući primjenu pametnih tehnologija za praćenje i upravljanje robom, upravljanje zalihama i optimizaciju transporta.



Reference:

1. Zakon o računovodstvu:

<https://www.zakon.hr/z/118/Zakon-o-ra%C4%8Dunovodstvu>

2. Zakon o reviziji: <https://www.zakon.hr/z/417/Zakon-o-reviziji>
3. Zakon o tržištu kapitala: <https://www.zakon.hr/z/171/Zakon-o-tr%C5%BEi%C5%A1tu-kapitala-1-2>
4. Zeleno upravljanje lancem opskrbe u hrvatskim tvrtkama (znanstveni rad): <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. Hrvatska gospodarska komora: <https://www.hgk.hr/hrvatski-esg-rating>
7. Hrvatska udruga poslodavaca: <https://www.hup.hr/odjel-esg>
8. Hrvatska obrtnička komora: <https://www.hok.com/projects/discipline/sustainable-design/esg-consulting/>
9. Hrvatska pošta: <https://hrvatska.posta.hr/hr/odrzivost>



3.3 Kosovo

Posvećenost Kosova održivosti i njegova težnja za integracijom u Evropsku uniju zahtijevaju dublje razumijevanje i usvajanje načela zaštite životne sredine, društva i upravljanja (ESG). Ovaj dokument pruža teorijsku osnovu ispitivanjem postojećih ESG standarda, okvira i najboljih praksi unutar sektora transporta i logistike. Analiza ističe trenutno stanje integracije ESG-a na Kosovu, identifikujući nedostatke i mogućnosti za unapređenje, uz usklađivanje s regionalnim i međunarodnim ciljevima. Usvajanje ESG načela na Kosovu oblikovano je njegovom težnjom ka integraciji u Evropsku uniju, u skladu s okvirima poput Evropskog zelenog plana i Zelene agende za Zapadni Balkan. Regulatorne inicijative, poput Nacionalnog akcionog plana za životnu sredinu (NEAP) i Akcionog plana za zeleni grad Prištine[1], razvijenih u saradnji sa Evropskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD), fokusiraju se na održivost u urbanoj mobilnosti, energetske efikasnost i upravljanje otpadom. Specifični projekti poput inicijative „Priština Urban Transport II“[2], koju podržava EBRD, imaju za cilj poboljšanje kapaciteta i održivosti infrastrukture javnog prevoza. Slično tome, „Projekat za život u gradovima“[3] Svjetske banke podržava unapređenja javnog prevoza i zelenu infrastrukturu za rješavanje izazova urbanog okruženja. Istraživanje Regionalnog opservatorija za saobraćaj jugoistočne Evrope (SEETO)[4] ističe značajan doprinos saobraćajnog sektora Kosova emisijama gasova staklene bašte. SEETO naglašava potrebu za praksama zelene logistike, poput optimizovanih saobraćajnih ruta i tehnologija koje efikasno koriste gorivo, kako bi se smanjile emisije i operativni troškovi. Studije objavljene u časopisu *Journal of Southeast European Studies* ističu nedostatke u nastavnim planovima i programima stručnog obrazovanja i obuke (VET), posebno u integraciji ESG-specifičnih kompetencija za transportni i logistički sektor. Iako ograničenja resursa ometaju implementaciju, izvještaji Agencije za zaštitu životne sredine Kosova (KEPA) [5] naglašavaju važnost snažnih regulatornih okvira za promociju održivih praksi. Lokalne kompanije počinju usvajati digitalne sisteme za praćenje kako bi nadzirale potrošnju goriva i optimizovale rute dostave, usklađujući se s globalnim trendovima u pogledu ESG usklađenosti. Ipak, usvajanje rješenja iz oblasti obnovljivih izvora energije, poput električnih vozila, ostaje ograničeno zbog visokih troškova i niskog nivoa državnih podsticaja. Usvajanje praksi zelene logistike ima potencijal da smanji operativne troškove i poveća profitabilnost preduzeća u sektoru saobraćaja. Nadalje, inicijative usmjerene na održivost, poput „Greening BKT Kosova“ [6], koje podržava Fond za zeleni rast, pokazuju kako finansijske institucije koriste ESG strategije za unapređenje efikasnosti i povjerenja dionika. Implementacija ESG-a jača ugled kompanija i usklađuje ih s međunarodnim standardima, privlačeći partnerstva i investicije. Javno-privatna partnerstva, kako su istakli Svjetska banka i EBRD [7], ključna su za prevazilaženje infrastrukturnih nedostataka. Ministarstvo obrazovanja, nauke, tehnologije i inovacija (MESTI) preduzelo je početne korake ka uključivanju tema održivosti u nastavne planove i programe stručnog obrazovanja. Ipak, tim naporima nedostaje specifičnost u kontekstu transportnog i logističkog sektora. Akademski projekti, poput onih studenata iz ESILV-a[8], fokusirani su na održivost kroz internet stvari (IoT), zelene tehnologije i razvoj mobilnih uređaja. Ovaj pregled literature ističe ESG standarde Kosova, njihove praktične implikacije u sektoru saobraćaja i logistike, kao i nove programe obuke. Naglašava značaj zelene logistike, regulatornih okvira i digitalizacije u rješavanju ekoloških izazova



uz podsticanje socioekonomskog razvoja. Dalji fokus na prilagođene obrazovne inicijative i podsticanje usvajanja obnovljivih izvora energije mogli bi značajno unaprijediti ESG ciljeve Kosova.

Reference:

- [1]https://ebrdgreencities.com/assets/Uploads/PDF/Pristina-GCAP_ENG_August-2021.pdf
- [2] <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/51923.html>
- [3]<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099041723104545397/pdf/bosib0a3dc36ae0c40be3c058429f10a40d.pdf>
- [4] South-East Europe Transport Observatory (SEETO) | Public Private Partnership
- [5] World Bank Document
- [6][https://bkt-ks.com/content/2024/07/ESG-REPORT-FINAL_18.7 - edit_compressed-1-1.pdf](https://bkt-ks.com/content/2024/07/ESG-REPORT-FINAL_18.7_-_edit_compressed-1-1.pdf)
- [7] kosovo-country-strategy.pdf
- [8]<https://www.esilv.fr/en/esg-investing-farm-management-green-cities-three-student-projects-for-sustainability/>



3.4 Crna Gora

Crna Gora je na putu ka pristupanju EU i na tom je putu ostvarila značajne korake. Jedan od ključnih događaja bili su napori uloženi u ažuriranje postojećih propisa i praksi u svim oblastima. Ključni dokument u tom smislu je ambiciozna Strategija razvoja saobraćaja 2019–2035. s akcionim planom 2019–2020. (1), razvijena zajedničkim naporima Univerziteta Crne Gore i Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija. Ovom strategijom Crna Gora nastoji uspostaviti, između ostalog, ESG direktive, uključujući ciljeve TEN-T (Transevropske saobraćajne mreže), principe EU Zelenog plana, Nacionalnu strategiju održivog razvoja 2030. (NSOR) i Stratešku procjenu uticaja na životnu sredinu (SEA). Crna Gora ima za cilj smanjenje ugljeničnog otiska zemlje, buke i uticaja na okolinu. Drugi aspekt ove Strategije je usvajanje alternativnih goriva, zelenih saobraćajnih tehnologija i digitalnih sistema za upravljanje saobraćajem. Jedno takvo rješenje je razvoj inteligentnih saobraćajnih sistema (ITS) kako bi se ponudila digitalna rješenja za optimizaciju protoka saobraćaja, smanjenje emisija i poboljšanje sigurnosti.

Zakon o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu zahtijeva da svi saobraćajni projekti prođu procjenu uticaja na okolinu, dok Zakon o drumskom saobraćaju sprovodi EU standarde o emisijama vozila i reguliše održivost teretnog prevoza. Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željezničkog saobraćaja promoviše osnovne vrijednosti željezničkog saobraćaja kako bi se uskladio s direktivama EU o bezbjednosti i zaštiti okoline. Konačno, Zakon o bezbjednosti pomorske plovidbe se unapređuje u skladu s konvencijama MARPOL i SOLAS radi smanjenja zagađenja mora. U okviru istog strateškog dokumenta, prioritet se daje održivim saobraćajnim projektima putem Jedinstvenog projektnog cjevovoda i finansiranja iz EU IPA II fondova dostupnog za ulaganja u saobraćaj s niskim emisijama ugljenika, elektrifikaciju i ekološki prihvatljivu infrastrukturu. Strateški dokument takođe postavlja prioritete u istraživanju, posebno elektrifikaciju i modernizaciju željezničke mreže radi poboljšanja održivosti, inicijative za zelene luke Bar i Kotor te planiranje urbane mobilnosti. Strategija ima za cilj da projekti održivog saobraćaja unaprijede povezanost, otvore nova radna mjesta i doprinesu ekonomskom rastu, dok zeleni saobraćaj i plava ekonomija trebaju smanjiti dugoročne operative troškove i poboljšati percepciju javnosti. ESG obuka u upravljanju saobraćajem i javno-privatna partnerstva za podršku zelenim inovacijama također su ciljevi Strategije Crne Gore za period 2019–2035. Međutim, Izvještaj OECD-a o konkurentnosti Zapadnog Balkana za 2024: Crna Gora (2) utvrđuje da postoje kašnjenja u implementaciji ove Strategije razvoja saobraćaja, zbog nedostatka akcionog plana nakon 2022. godine i izostanka mjera koje bi se mogle preduzeti od 2020. Iako izvještaj iz 2024. bilježi napredak, posebno u integraciji ciljeva održivosti u postojeće okvire, taj napredak je sporiji od očekivanog. Bezbjednost na putevima i dalje izaziva zabrinutost jer se broj saobraćajnih nesreća sa smrtnim ishodom značajno povećao od 2020. godine, trenutno je dvostruko viši od EU standarda od 46 na milion. Izvještaj Evropske komisije za Crnu Goru iz 2024. (3) takođe spominje Zakon o upravljanju otpadom i navodi da zemlja radi na sprovođenju Nacionalnog energetskeg i klimatskog plana (NECP). Komisija pohvaljuje Transportnu zajednicu kao sredstvo za modernizaciju saobraćajne infrastrukture i poboljšanje bezbjednosti na putevima. Obje ove politike, iako nisu direktno usmjerene na ESG, imaju ekološke i društvene implikacije, poput smanjenja emisija ugljen-dioksida i unapređenja javne bezbjednosti. Izvještaj Komisije takođe ističe



da Crna Gora radi na usklađivanju svojih energetske politike sa standardima EU, uključujući Direktivu o energetske efikasnosti zgrada i Paket o integraciji električne energije s ciljem smanjenja emisija gasova staklene bašte i promocije održivih energetske prakse. U svom radu iz 2021. godine, Nikčević i Škurić (4) ističu da je Nacionalna strategija integrisanog upravljanja obalnim područjem (NSICAM) razvijena radi promocije održivog korištenja obalnih resursa, uključujući ribarstvo, pomorski saobraćaj i turizam. Strategija razvoja pomorske industrije (SDMI) 2020–2030. ima za cilj obuhvatiti sve ekonomske aktivnosti povezane s morem, s fokusom na održivi rast pomorstva. Zakon o bezbjednosti pomorske plovidbe iz 2013. godine za kontrolu zagađenja i mjere bezbjednosti u pomorskom saobraćaju, Zakon o sprečavanju zagađenja mora s plovila iz 2011. godine i Nacionalni plan za hitne intervencije u slučaju zagađenja mora čine pravni okvir koji se direktno odnosi na zaštitu dugoročnog zdravlja crnogorskog pomorskog sektora. Još jedan važan dokument koji određuje pravac Crne Gore ka održivom razvoju je Treći dvogodišnji ažurirani izvještaj Crne Gore za 2021. godinu, koji su zajednički izradili Vlada Crne Gore i UNDP (5), a koji ponovo potvrđuje posvećenost Crne Gore održivom razvoju i klimatskim akcijama, što je dodatno potvrđeno ratifikacijom Pariškog sporazuma (2017) i podnošenjem nacionalno utvrđenih doprinosa (NDC). U izvještaju se navode ciljevi Crne Gore u vezi s dekarbonizacijom transporta i logistike, unapređenjem zelene infrastrukture i energetske efikasne saobraćaja, te sprovođenjem sistema praćenja, izvještavanja i verifikacije (MRV). ESG propisi spomenuti u izvještaju uključuju Nacionalni energetske i klimatske plan (NECP, nacrt), koji definiše ciljeve u oblasti obnovljive energije i smanjenja emisija za saobraćaj i logistiku; Revidirani nacionalno utvrđeni doprinosi (NDC, 2021.), koji ima za cilj smanjenje emisija gasova staklene bašte za 35% do 2030. godine; i Nacionalni plan adaptacije (NAP) za otpornost na klimatske promjene. U izvještaju je takođe prepoznato da postoji ograničen broj ESG studija u oblasti logistike koje su sproveli crnogorski akteri, iako univerziteti doprinose istraživanju održivosti u saobraćajnoj politici. Partnerstva javnog i privatnog sektora podržavaju programe obuke fokusirane na ESG, dok inicijative vlade i UNDP-a pružaju podršku obrazovanju o klimatske politici, iako ne sistematski. U privatnom sektoru, institucije poput Američke privredne komore Crne Gore i Addiko banke razvijaju vlastite ESG inicijative.

Reference:

1. Ministarstvo prometa i pomorstva Crne Gore. (2019). Strategija razvoja prometa 2019-2035. s akcijskim planom 2019.-2020. Vlada Crne Gore. <https://www.gov.me/dokumenta/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534>
2. OECD (2024.), Izgledi konkurentnosti Zapadnog Balkana 2024.: Crna Gora, konkurentnost i razvoj privatnog sektora, OECD Publishing, Pariz, <https://doi.org/10.1787/ead1588e-en>.
3. Europska komisija. (2024.). Izvješće o Crnoj Gori za 2024. (Radni dokument osoblja Komisije 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. i Škurić, M. (2021). Doprinos održivom razvoju pomorskog prometa u kontekstu plavog gospodarstva: Slučaj Crne Gore. Održivost, 13(6), 3079. <https://doi.org/10.3390/su13063079>



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

5. Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma Crne Gore. (2021.). Treće dvogodišnje ažurirano izvješće Crne Gore prema Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC). Program Ujedinjenih naroda za razvoj (UNDP). <https://www.undp.org>
6. <https://www.addiko.com/static/uploads/Addiko-Bank-AG-Sustainability-Report-2023-EN-1.pdf>



3.5 Slovenija

Slovenski transportni i logistički sektor prolazi kroz značajnu transformaciju integrisanjem načela zaštite životne sredine, društva i upravljanja (ESG) u svoje operative, regulatorne i strateške okvire. Kako se globalni pritisci za usvajanje održivih praksi intenziviraju, slovenski akteri usklađuju svoje napore kako bi promovisali zelenu logistiku, poboljšali ekološku efikasnost i unaprijedili društvene i upravljačke rezultate. Ovo istraživanje ispituje kako nacionalni regulatorni okviri, inovativne političke inicijative i prakse specifične za industriju podstiču usvajanje ESG standarda unutar slovenskog transportnog i logističkog sektora. Reforme koje su iz toga proizašle podstiču operativnu efikasnost i nude nove mogućnosti za održiva ulaganja, a istovremeno se bave infrastrukturnim i ekološkim izazovima zemlje. Ovo istraživanje se temelji na sveobuhvatnom pregledu studija i analiza politika, od uticaja Direktive EU o nefinansijskom izvještavanju na društvenu odgovornost preduzeća (CSR) do strategija zelene logistike i fiskalnih odgovora na krize poput COVID-19. Prikupljanjem empirijskih nalaza i studija slučaja, članak pruža detaljnu analizu jedinstvenog položaja Slovenije unutar jugoistočne Evrope i njene posvećenosti načelima ESG-a. Slovenski transportni i logistički sektor djeluje unutar snažnog regulatornog okvira vođenog direktivama EU i nacionalnim političkim inicijativama. Direktiva EU o nefinansijskom izvještavanju (2014/95/EU) bila je ključni katalizator u povećanju transparentnosti i podsticanju preduzeća da usvoje sveobuhvatnije prakse društvene odgovornosti. Pridržavanje ovih direktiva od strane Slovenije posebno je značajno, s obzirom na to da snaga njenog pravnog sistema značajno pojačava pozitivne efekte Direktive na transparentnost i efikasnost društvene odgovornosti, posebno u kombinaciji s pristupom „pridržavaj se ili objasni“ (Črtnar i sar., 2020.; Filipič i Škrinjar, 2022.). Pravni okvir u Sloveniji koji se stalno razvija uključuje Direktivu o izvještavanju o korporativnoj održivosti (CSRD) i različite nacionalne zakonodavne instrumente koji propisuju više standarde izvještavanja o okolišu i nefinansijskom izvještavanju. Ovi propisi zahtijevaju od preduzeća da objavljuju detaljne informacije o svom uticaju na okoliš, društvenim politikama i praksama upravljanja, čime se osigurava da dionici imaju pristup pouzdanim podacima za donošenje odluka. Nedavna poboljšanja standarda izvještavanja dovela su do primjetnih poboljšanja u kvaliteti objavljivanja održivosti među nefinansijskim preduzećima u Sloveniji, posebno u manjim firmama gdje je rigorozno izvještavanje ranije bilo manje zastupljeno (Bratkovič Kregar i sar., 2019.; Primec i Belak, 2020.). Nadalje, slovenski zakonodavci aktivno su podržali integraciju ESG razmatranja u širu nacionalnu ekonomsku strategiju. Inicijative usmjerene na podsticanje zelenog gospodarstva ojačane su političkim poticajima, mjerama fiskalne podrške i javno-privatnim partnerstvima usmjerenim na održive prakse u transportnom i logističkom sektoru. Ovaj model višerazinskog upravljanja olakšava efikasnu implementaciju ESG načela u različitim industrijama. Održivost okoliša temelj je ESG transformacije u slovenskom transportnom i logističkom sektoru. Sektor se suočava s brojnim izazovima, kao što su veliko oslanjanje na drumski saobraćaj i nerazvijene intermodalne mreže. Ipak, akteri u industriji, posebno vodeće logističke kompanije poput Luke Koper i Pošte Slovenije, postigli su značajan napredak u transformaciji poslovnih praksi kroz zelene inicijative. Jedna od primarnih inicijativa uključuje provođenje strategija zelene logistike. Istraživanja su pokazala da su manje kompanije i one koje pomno prate finansijski



analitičari ostvarile značajna poboljšanja u učinku društvene odgovornosti zahvaljujući Direktivi EU o nefinansijskom izvještavanju. Ovo poboljšanje proizlazi iz unapređenog objavljivanja informacija o okolišu i usvajanja inovativnih tehnologija i inovacija u procesima koje smanjuju potrošnju energije i proizvodnju otpada (Primec, 2021.; Tušek i sar., 2022.).

Ključne prakse zelene logistike uključuju:

- Smanjenje otpada i energetske efikasnost: Strategije za smanjenje potrošnje energije, korištenje alternativnih goriva i modernizaciju voznog parka (Družić i sar., 2021.; Knežević i sar., 2024.).
- Razvoj intermodalnog prevoza: Inicijative usmjerene na integraciju željezničkog, pomorskog i drumskog saobraćaja putem zelenih saobraćajnih koridora (Mastilica i sar., 2024.; Zaucer i sar., 2023.).
- Ulaganja u održivu infrastrukturu: Naponi na modernizaciji i proširenju saobraćajne infrastrukture radi podrške inicijativama zelene logistike (Abdić i sar., 2023.).

Ove inicijative podržavaju mjere javne politike koje promovišu održive logističke prakse. Sredstva EU i nacionalni fondovi, zajedno s programima podsticaja, motivišu logističke kompanije na prelazak ka zelenijem poslovanju. Ove inicijative smanjuju sistemске rizike i poboljšavaju održivost sektora.

Pored mjera zaštite okoliša, društvena komponenta ESG-a je sastavni dio transformacije slovenskog transportnog i logističkog sektora. Društvene inicijative imaju za cilj poboljšati kapacitete radne snage, osigurati sigurne uslove rada i doprinijeti širim društvenim koristima, poput poboljšanog blagostanja zajednice i regionalnog razvoja. Razvoj radne snage je ključni prioritet. Kompanije s razvijenim praksama održivosti obično značajno ulažu u programe osposobljavanja, obrazovanja i razvoja zaposlenika. U Sloveniji su logističke kompanije uključile društvenu održivost u svoje operativne planove:

- Osposobljavanje i obrazovanje zaposlenika: Sveobuhvatni programi osposobljavanja fokusirani su na zdravlje i sigurnost, tehničko usavršavanje i usvajanje novih zelenih tehnologija (Družić i sar., 2021.; Ferjan i sar., 2023.).
- Jednako zapošljavanje i raznolikost: Naglasak na osiguravanju jednakih mogućnosti i sigurnog radnog okruženja, promovisanju nediskriminacije i rodne raznolikosti u upravljanju (Bavec i Bavec, 2016.; Svetlik i sar., 2017.).
- Uključivanje zajednice i društvena podrška: Aktivna podrška lokalnim zajednicama kroz donacije, podrška dobrobiti lokalnog stanovništva i razvoj održive infrastrukture (Klančnik, 2021.; Trilar i sar., 2020.).

Ove inicijative poboljšavaju društvenu strukturu industrije. Politike usmjerene na zaposlenike, zajedno s angažmanom zajednice, grade kulturu održivosti koja prevazilazi ekološku efikasnost i uključuje dobrobit radne snage i društveni napredak. Integracija društvene održivosti odražava pomak prema uključivijem, otpornijem i na ljude usmjerenom poslovnom modelu.

Stup upravljanja u okviru ESG-a osigurava da se održive prakse efikasno sprovede i kontinuirano poboljšavaju. U slovenskom transportnom i logističkom sektoru, poboljšanja



u upravljanju potaknuta su regulatornim reformama i usvajanjem naprednih digitalnih rješenja. Slovenija je uspostavila snažne temelje za korporativno upravljanje kroz regulatorne okvire koji nalažu sveobuhvatno ESG izvještavanje. Provođenje Direktive EU o nefinansijskom izvještavanju i nacionalnih propisa poput CSRD-a naglašava transparentno izvještavanje i odgovornost (Bratkovič Kregar i sar., 2019.; Črnjar i sar., 2020.). Poboljšanja u upravljanju vidljiva su kroz usklađivanje teorije s održivim ekonomskim paradigmatama. Usklađivanje interesa dionika s dugoročnim ciljevima održivosti zahtijeva standardizaciju nefinansijskih informacija i inovativne modele poput modela krivulje regulacije® (Aragonés-Jeremías i sar., 2023.; Baranova i sar., 2018.). Pandemija COVID-19 naglasila je važnost fiskalnih politika u stabilizaciji ekonomija, posebno u malim otvorenim ekonomijama poput Slovenije. Fiskalne politike usmjerene na subvencije plata, podršku dohotku i mjere produženog odsustva bile su ključne za ublažavanje uticaja na transportni i logistički sektor tokom krize (Bekó i sar., 2021.; Sambt, 2021.). Pozitivni efekti prelijevanja ovih fiskalnih politika vidljivi su u smanjenju sistemskih rizika i nižim troškovima kapitala među firmama koje su marljivo usvojile izvještavanje o društveno odgovornom poslovanju kao odgovor na regulatorne obaveze (Primec, 2021.). Digitalna transformacija javnih usluga pojavila se kao ključni faktor za poboljšanje ESG učinka. Usvajanje sistema e-uprave u Sloveniji pojednostavilo je administrativne procese i povećalo odgovornost i transparentnost u javnim nabavkama i regulatornom nadzoru (Bobek i sar., 2015.; Glušič i sar., 2018.). Digitalizacija omogućava precizno mjerenje i izvještavanje o ESG-u, osnažujući dionike pravovremenim informacijama. Napredne digitalne platforme podržale su usvajanje praksi zelene nabavke, koordinaciju javno-privatnih partnerstava i podsticanje finansijskih institucija na razvoj zelenih finansijskih proizvoda prilagođenih održivim logističkim ulaganjima (Glušič i sar., 2017.; Pucihar i sar., 2021.). Zaključno, slovenski regulatorni pejzaž, oblikovan direktivama EU i nacionalnim politikama, ključan je za podsticanje usvajanja ESG-a unutar transportnog i logističkog sektora. Naglasak na povećanoj transparentnosti i praksama društvene odgovornosti, potkrijepljen robusnim pravnim sistemom, osigurava veću odgovornost i izvještavanje o održivosti među firmama. Ekološke inicijative, posebno strategije zelene logistike, ključne su u ublažavanju negativnih uticaja slovenskog saobraćajnog sektora. Fokusirajući se na smanjenje otpada, energetske efikasnost, razvoj intermodalnog prevoza i održivu infrastrukturu, Slovenija čini korake prema ekološki održivijem i otpornijem logističkom ekosistemu. Društvena dimenzija ESG-a igra vitalnu ulogu u slovenskom saobraćajnom sektoru poboljšanjem kapaciteta radne snage, osiguravanjem sigurnih uslova rada i promovisanjem angažmana zajednice. Ove inicijative podstiču uključiviji i na ljude usmjereniji poslovni model koji doprinosi društvenoj dobrobiti i dugoročnoj održivosti. Snažne strukture upravljanja, podržane ciljanim fiskalnim politikama i digitalnom transformacijom, ključne su za efikasnu implementaciju i kontinuirano poboljšanje ESG praksi u slovenskom transportnom i logističkom sektoru. Promovišući transparentnost, odgovornost i donošenje odluka zasnovano na podacima, ovi elementi osiguravaju da je sektor dobro pripremljen za suočavanje s izazovima održivosti, a istovremeno ostaje konkurentan i otporan.



4. Identifikacija i mapiranje dionika

4.1 Bosna and Hercegovina

1. Državna i regulatorna tijela u Bosni i Hercegovini

- **Ministarstvo komunikacija i saobraćaja Bosne i Hercegovine:** odgovorno je za razvoj i koordinaciju politika na državnom nivou u oblasti saobraćaja, telekomunikacija i poštanskih usluga. Nadzire usklađenost propisa sa standardima EU, planiranje infrastrukture i međunarodnu saradnju u tim sektorima. Ministarstvo također osigurava sigurnost saobraćaja, tehničke standarde i održivi razvoj u svim vrstama saobraćaja.
- **Ministarstvo saobraćaja i komunikacija na entitetskom nivou:** odgovorno je za razvoj i provođenje saobraćajnih i komunikacijskih politika na entitetskom nivou. To uključuje cestovnu, željezničku, zračnu i vodnu saobraćajnu infrastrukturu, sigurnost saobraćaja i regulatorni nadzor. Ministarstvo također koordinira sa državnim institucijama i međunarodnim partnerima kako bi podržalo održivu mobilnost i unaprijedilo saobraćajne usluge.
- **Ministarstvo saobraćaja i komunikacija na kantonalnom nivou:** odgovorno je za razvoj i provođenje Programa sigurnosti cestovnog saobraćaja u regiji. Također provodi mjerenja intenziteta saobraćaja na javnim cestama i nadzire izgradnju i održavanje cestovne infrastrukture, a istovremeno reguliše saobraćajne, telekomunikacijske i standarde javne sigurnosti unutar kantona. Njegova uloga uključuje planiranje, razvoj i održavanje cesta i sistema javnog prijevoza, osiguravanje sigurnosti cestovnog saobraćaja i provođenje saobraćajnih politika u skladu s potrebama kantona.
- **Privredna komora Federacije Bosne i Hercegovine** je organizacija koja predstavlja interese preduzeća i industrija unutar Federacije. Njena uloga uključuje podršku privrednom razvoju, promociju trgovine i ulaganja, pružanje poslovnih usluga i zagovaranje povoljnih politika i propisa za poslovnu zajednicu.
- **Vanjskotrgovinska komora Bosne i Hercegovine** predstavlja kompanije koje se bave vanjskom trgovinom, promovišući međunarodnu trgovinu, olakšavajući izvoz i uvoz te zalažući se za politike koje unapređuju globalnu ekonomsku integraciju Bosne i Hercegovine. Osim toga, komora aktivno promoviše primjenu ESG standarda, podižući svijest među kompanijama, podržavajući usvajanje ESG praksi i podstičući firme da ih integrišu kako bi potaknule dugoročni rast i globalnu konkurentnost.
- **Služba za zapošljavanje Srednjobosanskog kantona – Biro Kiseljak** je javna ustanova osnovana s ciljem olakšavanja zapošljavanja i podrške tržištu rada u Srednjobosanskom kantonu. Njena uloga uključuje posredovanje u zapošljavanju, pružanje informacija o mogućnostima zaposlenja, provođenje



programa profesionalne orijentacije i prekvalifikacije za nezaposlene osobe, izdavanje radnih dozvola za strane državljane i saradnju s obrazovnim ustanovama radi usklađivanja programa osposobljavanja s potrebama poslodavaca.

2. Kompanije (javni sektor) u Bosni i Hercegovini

- **Javno poduzeće Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Sarajevo** je državna tvrtka odgovorna za domaći, međuentitetski i međunarodni putnički i teretni prijevoz, uključujući kombinirani prijevoz. Njegova uloga uključuje održavanje, obnovu i modernizaciju željezničke infrastrukture, voznog parka (uključujući lokomotive) i ostale potrebne opreme kako bi se osigurala sigurnost i učinkovitost željezničkog prometa i prijevoznih usluga.
- **JP BH POŠTA d.o.o. Sarajevo** nudi usluge slanja paketa, koje uključuju primanje, prijenos i dostavu paketa adresiranih na određenog primatelja unutar Bosne i Hercegovine i međunarodno. Tvrtka nudi različite vrste paketa, uključujući redovne i pakete s označenom vrijednošću, sa specijaliziranim uslugama poput BH POSTEXPRESS-a za brzu i sigurnu domaću dostavu i EMS-a za međunarodnu dostavu.

3. Kompanije (privatni sektor) u Bosni i Hercegovini

- **Englmayer BH d.o.o. Sarajevo** je kompanija specijalizovana za međunarodne usluge dostave, logistike i transporta, nudeći prilagođena logistička rješenja. Kao nezavisna porodična firma s više od 160 godina iskustva, posluje s jakim fokusom na održivost, kvalitet i zadovoljstvo klijenata, istovremeno njegujući kulturu poštovanja prema klijentima, partnerima i zaposlenima.
- **General Logistic Sarajevo** je logistička kompanija koja pruža niz usluga, uključujući drumski, željeznički, pomorski i avionski prevoz. S iskustvom u logističkim zahtjevima i tržišnim trendovima, kompanija nudi opšte i carinsko skladištenje, sigurna rješenja za skladištenje i profesionalne carinske postupke za uvoz i izvoz. Razvila je domaću dostavnu mrežu s 24-satnom ekspresnom dostavom širom Bosne i Hercegovine kako bi zadovoljila zahtjeve tržišta.
- **ALMY TRANSPORT d.o.o.** već više od dvadeset godina povezuje Bosnu i Hercegovinu s evropskim zemljama putem drumskog teretnog saobraćaja. S akumuliranim iskustvom i stalno rastućim voznim parkom, Almy Transport nudi brzu, ekonomičnu i sigurnu isporuku robe na razne evropske destinacije, rukujući djelimičnim i punim utovarima, paletiziranim ili nestandardnim teretom te opasnim materijalima (ADR), osiguravajući pouzdane i pravovremene isporuke putem vještih dispečera i moderne opreme.
- **Transkop d.o.o.** je privatna kompanija osnovana 1991. godine, specijalizovana za domaći i međunarodni teretni transport, skladištenje i lokalnu distribuciju. S voznim parkom od 40 vozila, uključujući 16 kamiona, 2 solo kamiona, 18 prikolica i 4 dostavna vozila, Transkop nudi sveobuhvatna transportna rješenja do i iz zemalja EU, uz 6000 m² parking prostora i 1000 m² skladišnog prostora,



uključujući carinsko skladište od 400 m². Kompanija također pruža carinske usluge, pomaže u procedurama uvoza/izvoza te nudi prilagođena logistička rješenja za pakovanje, skladištenje, osiguranje i otpremu tereta.

- **Mozzart d.o.o. – Logistics Sector** dio je najvećeg pružaoca usluga igara na sreću u jugoistočnoj Evropi. Poslovna politika kompanije zasnovana je na savremenim principima, kontinuiranom unapređenju usluga i inovacijama, pri čemu je jedinstvenost ključni imperativ.
- **Cargo-partner d.o.o. Sarajevo** nudi širok spektar usluga međunarodnog teretnog transporta, logistike, carinskog posredovanja, otpreme i skladištenja u raznim industrijama. S globalnom partnerskom mrežom, kompanija pruža rješenja za drumski, avionski, pomorski i željeznički transport, uključujući specijalizovane usluge za opasnu robu, pošiljke pod kontrolisanom temperaturom, vangabaritni teret i prevoz kućnih ljubimaca. Osim toga, njihova platforma za upravljanje lancem snabdijevanja (SPOT) omogućava potpunu transparentnost i praćenje pošiljki u realnom vremenu.
- **Interšped Logistics Sarajevo** pruža usluge međunarodnog otpremništva, carinskog posredovanja, skladištenja i distribucije. Kompanija je specijalizovana za drumski, avionski, pomorski i željeznički prevoz, osiguravajući efikasna i pouzdana logistička rješenja za firme. S jakim fokusom na carinske procedure, skladištenje i optimizaciju lanca snabdijevanja, Interšped Logistics Sarajevo podržava nesmetano poslovanje u zemlji i međunarodno.
- **Milšped BiH (Sarajevo, BiH)** pruža usluge carinskog posredovanja i međunarodnog prevoza punih i djelimičnih utovara. Milšped BiH također raspolaže cross-dock skladištem. Filijala u Sarajevu uspješno posluje na teritoriji Bosne i Hercegovine već devet godina.
- **Samer & Co. Shipping d.o.o. Sarajevo** nudi prilagođena transportna rješenja, specijalizovana za logistiku farmaceutskih i kozmetičkih proizvoda s lancima snabdijevanja pod kontrolisanom temperaturom, uz podršku sertifikata Dobre distribucijske prakse (GDP). Kompanija pruža usluge pomorskog, avionskog, željezničkog i drumskog prevoza, dostave od vrata do vrata, rukovanja projektnim teretom, skladištenja robe u hladnjači, carinskog posredovanja, međusobne trgovine, osiguranja i inspekcije tereta.
- **BRANEX d.o.o. Busovača** je kompanija koja se bavi transportnim i logističkim uslugama, pružajući pouzdana i efikasna rješenja za prevoz tereta. S fokusom na kvalitet i profesionalnost, kompanija nudi domaći i međunarodni transport, osiguravajući sigurnu i pravovremenu isporuku robe.
- **F&Ž Runkle Busovača** je kompanija specijalizovana za transportne i logističke usluge. Pruža pouzdan teretni prevoz, osiguravajući sigurnu i efikasnu dostavu robe u zemlji i inostranstvu.
- **Boreas d.o.o., član Stanić Grupe**, vodeći je distributer globalno priznatih brendova bezalkoholnih i alkoholnih pića, kao i duhanskih proizvoda u Bosni i Hercegovini. Kompanija upravlja sa sedam distributivnih centara, održava vozni park od preko 350 komercijalnih vozila i zapošljava više od 500 radnika. Sa skladišnim prostorom većim od 19.000 kvadratnih metara, Boreas opslužuje preko 8.000 partnera.



- **Duno Lit d.o.o.**, sa sjedištem u Kiseljaku, osnovana je 1987. godine i specijalizovana je za obradu prirodnog kamena, uključujući mermer i granit. Njihovi proizvodi dostupni su širom Bosne i Hercegovine i na međunarodnim tržištima kao što su Hrvatska, Srbija, Crna Gora, Slovenija, Austrija, Njemačka i Sjedinjene Američke Države.
- **Sarajevski kiseljak** je vodeći proizvođač prirodne mineralne vode i osvježavajućih pića u Bosni i Hercegovini. Kada je riječ o logistici, kompanija koristi efikasnu distributivnu mrežu kako bi osigurala pravovremenu isporuku svojih proizvoda, dok istovremeno optimizuje transport s ciljem smanjenja uticaja na okoliš.
- **Bučan Transport d.o.o. Sarajevo** je kompanija specijalizovana za transportne, logističke i špeditorske usluge.
- **Čađoprevoz** je prevoznicička firma sa sjedištem u Tuzli, s više od 20 godina iskustva u međunarodnom i domaćem saobraćaju. Kompanija upravlja voznim parkom od 50 vozila, uključujući 30 MEGA prikolica i 20 standardnih prikolica, opslužujući razne evropske zemlje uz poštivanje EURO-6 standarda emisije te pružajući GPS praćenje i CMR osiguranje za sva vozila.
- **Dumi-šped d.o.o. Livno** pruža usluge carinjenja i domaćeg i međunarodnog drumskog prevoza, nudeći sveobuhvatna transportna rješenja.
- **Euro-Express d.o.o.** je domaća firma osnovana 2007. godine, specijalizovana za poštanske i kurirske usluge. Njene glavne djelatnosti uključuju domaći i međunarodni transport, kao i carinsko posredovanje. Kompanija se fokusira na pružanje efikasnih logističkih rješenja, osiguravanje usklađenosti s carinskim propisima, optimizaciju transportnih mreža i ponudu pouzdanih usluga za lokalne i globalne logističke potrebe.

4. Institucije za obrazovanje i osposobljavanje u Bosni i Hercegovini

- **Visoka škola „CEPS – Centar za poslovne studije“ Kiseljak**, studijski program Saobraćajnog inženjerstva nudi programe iz logistike, špedicije, saobraćajnog inženjerstva i održivosti, s istraživanjima usmjerenim na ESG prakse u transportnoj i logističkoj industriji. Igra ključnu ulogu u obrazovanju nove generacije stručnjaka za integraciju održivosti u saobraćajne sisteme.
- **Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerzitet u Sarajevu**: nudi studijske programe iz oblasti saobraćaja, logistike i komunikacijskih sistema, usklađene s potrebama razmjene roba i informacija. Fakultet značajno doprinosi privrednom razvoju Bosne i Hercegovine kroz obrazovanje i istraživanje u oblasti upravljanja sistemima i tehnološkog napretka u saobraćaju i komunikacijama.
- **Fakultet za saobraćaj i logistiku, Univerzitet u Mostaru**: nudi studijske programe usmjerene na saobraćaj, logistiku i upravljanje lancem snabdijevanja, pripremajući studente za uloge u dinamičnom sektoru mobilnosti i protoka robe. Fakultet kombinuje tehnička i organizacijska znanja kako bi podržao održivi razvoj, efikasnost infrastrukture i integraciju s modernim evropskim saobraćajnim sistemima. Kroz obrazovanje, istraživanje i saradnju s poslovnim sektorom igra ključnu ulogu u unapređenju stručnih praksi i regionalnog privrednog rasta.



- **Visoka škola „Logos centar“ Mostar**, studijski program Saobraćajnog inženjerstva, nudi programe iz logistike, špedicije i saobraćajnog inženjerstva. Pruža najbolju uslugu svojim studentima, dajući prioritet njihovim potrebama s ciljem stvaranja motivirajućeg okruženja za učenje.
- **Ministarstvo obrazovanja, nauke, kulture i sporta Zeničko-dobojskog kantona, putem Odjela za saobraćajno obrazovanje**, odgovorno je za organizaciju i nadzor programa saobraćajnog obrazovanja unutar kantona. To uključuje razvoj nastavnih planova i programa, promociju svijesti o sigurnosti u saobraćaju i osiguravanje efikasne provedbe inicijativa saobraćajnog obrazovanja u školama i drugim institucijama.

Ovi akteri su aktivno doprinijeli ispunjavanjem anketa o integraciji ESG načela u okviru transportnog i logističkog sektora Bosne i Hercegovine, podstičući održiviju i odgovorniju industriju.



4.2 Hrvatska

U sektoru transporta i logistike (T&L) Republike Hrvatske i primjeni ESG praksi učestvuje raznolik spektar aktera, od kojih svaki ima ključnu ulogu u unapređenju održivosti i etičkih standarda. Ključni akteri uključuju:

1. Vlada i regulatorna tijela

- **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI):** Nadgleda nacionalne prometne politike i razvoj infrastrukture, rješavajući izazove kao što su sektorsko planiranje i razvoj projekata.
- **Ministarstvo zaštite okoliša i energetike:** Reguliše ekološke standarde i osigurava da se sektori transporta i logistike pridržavaju propisa o zaštiti okoliša, s naglaskom na kvalitet zraka, emisije i energetske efikasnost.
- **Ministarstvo finansija:** Upravlja mehanizmima finansiranja i finansijskog nadzora za projekte u oblasti saobraćaja, osiguravajući usklađenost s ESG ciljevima.
- **Hrvatska agencija za okoliš i prirodu (HAOP):** Vršiti nadzor nad zaštitom okoliša, prati usklađenost s propisima i podstiče usvajanje održivih praksi u sektoru transporta i logistike.
- **Hrvatska privredna komora (HGK):** Kao ključni akter u oblikovanju ekonomskih politika, HGK sarađuje s preduzećima iz sektora transporta i logistike u procesu integracije ESG principa u njihove poslovne modele.

2. Preduzeća(Privatni sektor)

Preduzećaza transport i logistiku:

- **AD Plastik** – Glavni dobavljač u automobilske industriji koji primjenjuje održive prakse, s korporativnom društvenom odgovornošću kao temeljem poslovnog modela.
- **Hrvatske ceste** – Upravlja cestovnom infrastrukturom Republike Hrvatske i provode inicijative održivog saobraćaja. Od 2024. godine aktivno rade na razvoju ESG strategije održivosti za hrvatske autoceste.
- **DPD Croatia** – Kurirska i logistička kompanija posvećena postizanju ugljične neutralnosti na globalnom i lokalnom nivou. Prva je globalna kurirska kompanija čiji su ciljevi smanjenja emisije CO₂ potvrđeni od strane Science Based Targets Initiative (SBTi).
- **Croatia Airlines** – Nacionalna aviokompanija koja aktivno radi na smanjenju svog ugljičnog otiska i implementaciji održivih rješenja kroz edukaciju osoblja i ekološke projekte.
- **Hrvatska pošta** – U skladu sa strategijom Pošta2025, aktivno sprovodi zelenu transformaciju kroz korištenje električnih vozila, reciklažu, optimizaciju ruta i uključivanje u međunarodne inicijative poput The Climate Pledge i IPC-ovog SMMS programa. Njihova dostavna vozila godišnje pređu više od 52 miliona



kilometara, od čega gotovo 5 miliona zelenih kilometara (električna vozila, bicikli, pješačke zone). Cilj im je da do 2030. godine 50% voznog parka koristi alternativna goriva, uključujući 25% električnih vozila.

Startupi fokusirani na održivost i zelenu logistiku:

- **Ecofleet** – Nudi rješenja za upravljanje voznim parkom i održivi saobraćaj.
- **DHL Hrvatska** – Dio globalne logističke mreže, aktivno uključena u smanjenje emisije ugljika i implementaciju održivih logističkih rješenja.

3. Institucije za obrazovanje i osposobljavanje

- **Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti:** Nudi programe iz oblasti logistike, saobraćajnog inženjerstva i održivosti, s istraživanjima usmjerenim na ESG prakse u transportnoj i logističkoj industriji. Ima ključnu ulogu u obrazovanju naredne generacije stručnjaka za integraciju održivosti u transportne sisteme.
- **RIT Croatia** ((ranije poznat kao hrvatska podružnica Rochester Institute of Technology): Pruža programe iz oblasti poslovanja i održivosti, uključujući logistiku i upravljanje transportom, s naglaskom na ESG integraciju u poslovne prakse.
- **Sveučilište u Zadru, Odjel za pomorske studije:** Fokusira se na održivo upravljanje pomorskim saobraćajem, nudeći programe koji osposobljavaju stručnjake za ekološki prihvatljive prakse brodarstva i logistike.
- **Hrvatska udruga poslodavaca (HUP):** Pruža obuku i smjernice kompanijama o usvajanju održivih praksi i usklađivanju s ESG standardima, posebno u logističkom sektoru.
- **Hrvatski institut za održivi razvoj (CISD):** Fokusira se na promociju održivih praksi u različitim sektorima, uključujući transport, te pruža programe obuke o temama vezanim za ESG.

Ovi akteri zajednički podstiču integraciju ESG principa unutar hrvatskog sektora transporta i logistike, doprinoseći razvoju održivije i odgovornije industrije.



4.3 Kosovo

Karta aktera u provedbi ESG-a u provođenju ESG-a u sektoru saobraćaja i logistike na Kosovu pokazuje značajnu uključenost vladinih institucija, međunarodnih organizacija, privatnih kompanija i obrazovnog sektora. Projekti poput gradskog prevoza i modernizacije željezničke infrastrukture predstavljaju važne primjere. Ključne inicijative uključuju smanjenje emisija ugljen-dioksida, povećanje upotrebe električnih vozila i razvoj održivih tehnologija. Međutim, izazovi su prisutni u osiguravanju usklađenosti s međunarodnim standardima i podizanju svijesti o ESG principima.

1. Vlada i regulatorna tijela

- **Ministarstvo infrastrukture i saobraćaja (MIT):**

Uloga: Osmišljavanje i provođenje saobraćajnih politika u skladu s principima održivosti.

Inicijativa: Razvijena „Multimodalna strategija saobraćaja 2023–2030“, sa ciljem stvaranja integrisanog, održivog i zelenog saobraćajnog sistema.

Učinak: Visok; postavlja strateški pravac za razvoj saobraćajne infrastrukture u zemlji.

- **Upravno područje Priština:**

Uloga: Upravljanje gradskim prevozom i promocija održivih inicijativa.

Inicijativa: U saradnji s UNDP-om, provedena kampanja „Dajte svom automobilu (i novčaniku) oduška“ s ciljem podsticanja korištenja alternativnih sredstava prevoza.

Učinak: Visok na lokalnom nivou; promoviše održive prakse u gradskom saobraćaju.

2. Javna i privatna preduzeća:

- **Trainkos:** Željeznički prevoznik na Kosovu. Koristio sredstva za modernizaciju željezničke infrastrukture. Poboljšava regionalnu povezanost i promoviše održivi transport.
- **Gradski promet:** Javni prevoznik u Prištini. Modernizacija voznog parka s 51 novim autobusom radi smanjenja emisija. Na lokalnom nivou doprinosi smanjenju zagađenja i poboljšanju usluga.

3. Međunarodne organizacije i donatori:

- **Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD):** Financijer projekata održive infrastrukture. Financirala projekte poput „Urbani saobraćaj Prištine II“. Podržava razvoj infrastrukture održivosti.



- **Program Ujedinjenih naroda za razvoj (UNDP):** Promoviše održivi razvoj i inicijative zaštite okoliša. Kampanja za upotrebu javnog prevoza i održivih alternativa. Podiže svijest i promoviše održive prakse.

4. Institucije za obrazovanje i osposobljavanje:

- **Akademija Tempulli:** Pruža obrazovne i istraživačke programe u oblasti saobraćajnog inženjerstva. Pruža stručno osposobljavanje u oblasti saobraćaja i logistike. Kursevi fokusirani na održive tehnologije. Priprema stručnjake sa fokusom na održive prakse.
- **Univerzitet u Prištini - Mašinski fakultet:** Pruža obrazovne i istraživačke programe u oblasti saobraćajnog inženjerstva. Kursevi i obuke usmjereni na održive tehnologije u saobraćaju. Priprema stručnjake sa naglaskom na održive prakse.

5. Stručna udruženja i organizacije:

- **Udruženje za motorizaciju Kosova (AMRKS):** Zastupa interese kompanija koje se bave drumskim prevozom. Razvija obuke za vozače o održivim praksama. Ima uticaj na politike i uključuje ključne aktere.
- **Udruženje za promociju obnovljive energije i energetske efikasnosti na Kosovu (APEEREK):** Podržava korištenje obnovljivih izvora energije u saobraćaju. Projekti za promociju stanica za punjenje električnih vozila. Fokus je na obnovljive izvore energije.

6. Javna preduzeća:

- **Pošta Kosovo:** Pruža logističke i transportne usluge. Modernizacija voznog parka električnim vozilima za potrebe distribucije. Glavni logistički operater u zemlji.



4.4 Crna Gora

Mapiranje ESG aktera u sektoru saobraćaja i logistike

Ekološka, društvena i upravljačka (ESG) pitanja postaju sve važnija u prometnom i logističkom sektoru Crne Gore. Iako je zemlja u ranim fazama ESG integracije, i javni i privatni akteri počinju se usklađivati s međunarodnim ciljevima održivosti. Ovo izvještaj identifikira ključne dionike, kategorizira ih prema njihovoj ulozi i nivou usvajanja ESG-a te prikazuje trenutne inicijative koje odražavaju postupni prelazak Crne Gore prema održivim praksama.

1. Državni i regulatorni dionici

Crnogorska vlada igra središnju ulogu u oblikovanju politika vezanih za ESG, posebno kroz Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma. U partnerstvu s Programom Ujedinjenih naroda za razvoj (UNDP), ministarstvo je uključeno u inicijative usmjerene na niskougljični razvoj i održivu mobilnost, uključujući širenje infrastrukture za električna vozila i promicanje nemotoriziranog prijevoza (UNDP Crna Gora, 2023.). Ministarstvo kapitalnih ulaganja odgovorno je za prometnu politiku i infrastrukturu. Podržalo je napore za modernizaciju sistema javnog prijevoza i poticanje usvajanja električnih vozila, iako formalna nacionalna ESG strategija za promet još nije provedena (Vlada Crne Gore, 2022.). Agencija za zaštitu okoliša (EPA) nadzire usklađenost s nacionalnim zakonima o zaštiti okoliša i prati utjecaj prometa i logistike na okoliš. U međuvremenu, Crnogorski ekološki fond nudi subvencije i podsticaje za rješenja zelene mobilnosti, kao što su bespovratna sredstva za kupovinu električnih i hibridnih vozila (Eko fond Crna Gora, 2022.).

2. Dionici privatnog sektora

Privatne kompanije u Crnoj Gori nalaze se u različitim fazama ESG integracije. Milšped Montenegro, logistička i teretna firma, izrazila je interes za usklađivanje svog poslovanja s ciljevima održivosti, ali još nije objavila detaljna ESG izvještaja. Nelt Grupa, aktivna u logistici i distribuciji, uključila je ESG principe u svoju regionalnu strategiju, uključujući energetske efikasno skladištenje i inicijative za dobrobit zaposlenika (Nelt Grupa, 2022.). Montecargo, državni željeznički teretni operater, provodi napore modernizacije voznog parka. Iako firma nije izričito usmjerena na ESG okvire, njena modernizacija neizravno je usklađena s nacionalnim ciljevima održivosti (Ministarstvo kapitalnih investicija, 2023.). Generalno, dok privatni sektor pokazuje rastuću svijest o ESG-u, formalno usvajanje globalnih standarda poput Globalne inicijative za izvještavanje (GRI) ili inicijative Znanstveno utemeljenih ciljeva (SBTi) ostaje ograničeno.

3. Industrijska udruženja i krovne organizacije

Gospodarska komora Crne Gore ima ključnu ulogu u zastupanju interesa preduzeća u svim sektorima. Organizirala je forume i dijaloge o održivosti, podstičući firme da se usklade s ESG mjerilima Evropske unije. Međutim, specifično uključivanje sektorski usmjerenih udruženja, poput onih koja predstavljaju logističke ili transportne operatere, nije dobro dokumentirano i čini se ograničenim na učešće u širim poslovnim inicijativama (Gospodarska komora Crne Gore, 2023.).



4. Institucije za obrazovanje i osposobljavanje

Obrazovanje i stručno osposobljavanje u oblasti ESG-a uglavnom se provode putem regionalne saradnje i nacionalnih centara za obuku. Centar za stručno obrazovanje (CVE) počeo je integrirati teme održivosti u programe stručnog osposobljavanja, naročito one povezane sa prometom i logistikom. Također, Mašinski fakultet Univerziteta Crne Gore uključuje sadržaje o održivoj mobilnosti i utjecaju na okoliš u svoje inženjerske nastavne planove i programe, iako ESG ostaje sporedna tema u visokom obrazovanju.

5. ESG inicijative i usklađivanje sa standardima

Značajan regionalni događaj je ESG Adria Summit, koji se održava svake godine u Porto Montenegro. Ovaj summit okuplja poslovne lidere, kreatore politika i aktere civilnog društva kako bi raspravljali o ESG trendovima i izazovima u jugoistočnoj Evropi, uključujući teme vezane za promet i logistiku (ESG Adria, 2023.). Na nacionalnom nivou, usvajanje ESG standarda u Crnoj Gori snažno je potaknuto težnjama za pristupanjem Evropskoj uniji. Kao takva, zemlja usklađuje svoje politike s Evropskim zelenim planom i Ciljevima održivog razvoja UN-a (SDG). Međutim, implementacija na nivou preduzeća je još uvijek u razvoju. Kompanije rijetko objavljuju ESG izvještaje ili se obavezuju na priznate standarde poput GRI ili SBTi, iako svijest raste zahvaljujući regionalnoj saradnji i programima koje finansiraju donatori.

U Crnoj Gori, ESG praksa u sektoru prometa i logistike je još u formativnoj fazi. Javni sektor pokazuje sve veću predanost zelenom prometu i propisima o zaštiti okoliša, dok privatni sektor počinje istraživati integraciju ESG-a. Obrazovne institucije sudjeluju kroz regionalne projekte i polako uključuju relevantne sadržaje u programe obuke. Napredak zemlje uveliko je oblikovan njenim ciljevima pristupanja EU, koji djeluju kao katalizator za postupno usvajanje ESG standarda u svim sektorima. U budućnosti će uspjeh ESG-a u Crnoj Gori zavisiti od kontinuirane međusektorske saradnje, povećanog angažmana privatnog sektora i razvoja strukturiranih okvira za izvještavanje i usklađenost s ESG-om.

Reference

1. Gospodarska komora Crne Gore. (2023). O nama. <https://komora.me/>
2. Eko fond Crne Gore. (2022). Godišnje izvješće 2022. <https://www.ekofond.me/>
3. ESG Adria. (2023). ESG Adria Summit – Porto Montenegro. <https://esgadria.com/>
4. Vlada Crne Gore. (2022). Nacionalna strategija održivog razvoja. <https://www.gov.me/>
5. Milšped Grupa. (2022). Izvješće o održivosti (regionalno). <https://www.milsped.com/>
6. Ministarstvo za kapitalne investicije. (2023). Pregled prometnog sektora. <https://www.gov.me/en/mki>
7. Nelt Grupa. (2022). Izjava o korporativnoj održivosti. <https://www.nelt.com/>
8. SEE-GL. (2023). Zelena logistika u jugoistočnoj Europi – Erasmus+ projekt. <https://see-gl.net/>
9. UNDP Crna Gora. (2023). Inicijative za niskougljični promet. <https://www.undp.org/montenegro>



4.5 Slovenija

Ovaj odjeljak identificira i mapira ključne dionike uključene u prakse zaštite okoliša, društva i upravljanja (ESG) unutar slovenskog transportnog i logističkog sektora. Mapiranje dionika ključno je za razumijevanje složene mreže uticaja i odgovornosti koje potiču usvajanje ESG-a, omogućujući ciljne strategije i saradničke napore. Identifikacija dionika u slovenskom transportnom i logističkom sektoru uključuje njihovu kategorizaciju na osnovu njihovog uticaja, angažmana i uticaja na provođenje ESG-a. Ključni dionici uključuju vladina i regulatorna tijela, kompanije iz privatnog sektora, industrijska udruženja, obrazovne i istraživačke institucije, nevladine organizacije (NVO) i međunarodne subjekte (Freeman, 1984.).

1. Državna i regulatorna tijela

Državna i regulatorna tijela igraju ključnu ulogu u postavljanju okvira za ESG standarde putem politika, propisa i mehanizama implementacije. Ključni dionici u Sloveniji uključuju:

- **Ministarstvo infrastrukture:** Odgovorno za razvoj i implementaciju prometnih politika, razvoj infrastrukture i promicanje održive mobilnosti (Ministarstvo infrastrukture, 2025.).
- **Ministarstvo za zaštitu okoliša i prostorno planiranje:** Nadzire propise o zaštiti okoliša, upravljanje otpadom i kontrolu zagađenja, osiguravajući usklađenost s direktivama EU o zaštiti okoliša (Ministarstvo za zaštitu okoliša i prostorno planiranje, 2025.).
- **Agencija za energetiku:** Postavlja politike za energetske efikasnost i obnovljive izvore energije, utiče na usvajanje alternativnih goriva i zelenih tehnologija u transportu (Agencija za energetiku, n.d.).

2. Kompanije privatnog sektora

Kompanije iz privatnog sektora direktno su uključene u implementaciju ESG praksi unutar svog poslovanja. Ključni dionici uključuju:

- **Pružaoči logističkih usluga:** Kompanije poput Luke Koper i Intereurope ključne su u primjeni zelenih logističkih praksi, održivog upravljanja lancem snabdijevanja i inovativnih transportnih rješenja (Luka Koper, 2025.; Intereuropa, 2017.).
- **Transportne kompanije:** I putničke i teretne transportne kompanije utiču na prihvatanje ESG-a modernizacijom voznog parka, optimizacijom ruta i ulaganjem u alternativna goriva (Slovenske željeznice, 2025.).
- **Maloprodajne i proizvodne kompanije:** Kompanije s opsežnim lancima snabdijevanja sve više se fokusiraju na održive prakse nabavke i logistike kako bi smanjile svoj uticaj na okoliš (Gorenje, 2014.).

3. Privredna udruženja

Privredna udruženja olakšavaju razmjenu znanja, promovišu najbolje prakse i zastupaju interese svojih članova u sektoru transporta i logistike. Ključni dionici uključuju:



- **Privredna komora Slovenije (GKS):** Promoviše održive poslovne prakse i pruža resurse kompanijama za integraciju ESG načela (PKS, 2025).
- **Udruženje pružaoca logističkih usluga:** Zastupa interese logističkih kompanija i promoviše efikasnost, inovacije i održivost u sektoru (Udruženje pružalaca logističkih usluga, 2025).

4. Obrazovne i naučne ustanove

Obrazovne i istraživačke institucije igraju ključnu ulogu u stvaranju znanja, razvoju kadrova i promicanju inovacija u održivom transportu i logistici. Ključni dionici uključuju:

- **Visokoškolska ustanova NOA** sa sjedištem u Ljubljani: Provodi osnovne i master studije u oblastima transporta, logistike i održivosti. Pored toga, NOA provodi i istraživanja u istim oblastima (NOA, 2025.).
- **Univerzitet u Ljubljani:** Provodi istraživanja o održivom transportu, logistici i upravljanju lancem snabdijevanja, te nudi obrazovne programe za razvoj ESG kompetencija (Univerzitet u Ljubljani, 2025.).
- **Institut Jožef Stefan:** Bavi se istraživanjima u vezi s energetsom efikasnošću, obnovljivim izvorima energije i ekološkim tehnologijama, doprinoseći održivim rješenjima u transportnom sektoru (Institut Jožef Stefan, n.d.).

5. Nevladine organizacije (NGO)

Nevladine organizacije zagovaraju zaštitu okoliša, društvenu odgovornost i održivi razvoj, utiču na javno mnijenje i promovišu promjene politika. Ključni dionici uključuju:

- **Ekolozi bez granica:** Promovišu održive prakse i podižu svijest o ekološkim problemima vezanim za transport i logistiku (Ekolozi bez granica, 2022.).
- **Udruženje Focus za održivi razvoj:** Zalaže se za politike održivog razvoja i promoviše odgovorne poslovne prakse (Udruženje Focus za održivi razvoj, n.d.).

6. Međunarodni subjekti

Međunarodni subjekti pružaju finansijsku podršku, tehničku ekspertizu i promovišu međunarodne standarde za održivi razvoj u transportnom i logističkom sektoru. Ključni dionici uključuju:

- **Europska unija (EU):** Osigurava finansiranje za projekte održivog transporta putem programa kao što je Instrument za povezivanje Evrope (CEF) i postavlja regulatorne standarde za zaštitu okoliša (Europska komisija, n.d.).
- **Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD):** Ulaže u projekte održive infrastrukture i promoviše inicijative zelene logistike u Sloveniji (EBRD, n.d.).
- **Svjetska banka:** Nudi finansijsku i tehničku pomoć za razvoj transportne infrastrukture i promoviše politike održivog transporta (Svjetska banka, 2025.).



7. Uticaj i angažman dionika

Uticaj i angažman ovih dionika mogu se mapirati kako bi se razumjela njihova relativna važnost i uticaj na usvajanje ESG-a u slovenskom transportnom i logističkom sektoru. Za vizualizaciju toga može se koristiti matrica koja prikazuje dionike na osnovu njihovog nivoa uticaja i nivoa angažmana (Ackermann, 2012).

Kategorija dionika	Primjeri	Nivo uticaja	Nivo angažmana
Državna/regulatorna tijela	Ministarstvo infrastrukture, Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog planiranja, Agencija za energetiku	Visoka	Visoka
Kompanije privatnog sektora	Luka Koper, Intereuropa, Slovenske željeznice, Gorenje	Srednja	Srednja
Provredna udruženja	Provredna komora Slovenije (CCIS), Udruženje logističkih pružaoaca usluga	Srednja	Srednja
Obrazovne/Istraživačke ustanove	NOA, Univerzitet Ljubljana, Institut Jožef Stefan	Srednja	Niska
NGO	Ekolozi bez granica, Focus udruga za održivi razvoj	Niska	Srednja
Međunarodni subjekti	Europska unija (EU), Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD), Svjetska banka	Visoka	Srednja

Tablica 1: Uticaj i angažman dionika u slovenskom saobraćajnom i logističkom sektoru

8. Mogućnosti saradnje

Identifikacija ključnih dionika i razumijevanje njihovog uticaja i nivoa angažmana omogućava ciljanje zajedničkih napora za promovisanje usvajanja ESG-a. Vladine institucije mogu sarađivati s industrijskim udruženjima i privatnim kompanijama na razvoju učinkovitih politika i podsticaja. Obrazovne institucije mogu sarađivati s industrijom na razvoju programa obuke koji jačaju ESG kompetencije. Nevladine



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

organizacije mogu igrati ključnu ulogu u podizanju svijesti i praćenju usklađenosti. Uspješna integracija ESG praksi u slovenskom transportnom i logističkom sektoru zavisi od aktivnog učešća i saradnje svih dionika. Prepoznavanjem njihovih uloga i podsticanjem učinkovitih partnerstava, Slovenija može unaprijediti svoje ciljeve održivosti i postići otporniji i odgovorniji transportni i logistički sektor.



5. Distribucija ankete i prikupljanje podataka

5.1 Bosna i Hercegovina

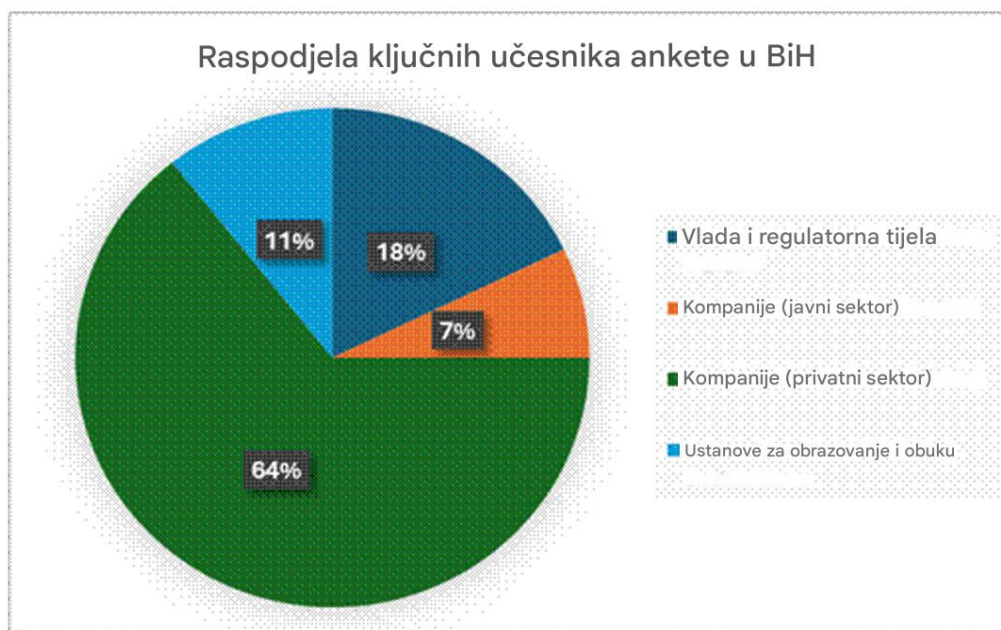
Ova analiza predstavlja rezultate upitnika „Primjena ESG-a u transportu i logistici“, provedenog među stručnjacima u transportnom i logističkom sektoru Bosne i Hercegovine. Cilj ankete bio je procijeniti svijest, provedbu, izazove i buduće perspektive u vezi s ESG principima u industriji.

Upitnik je bio strukturiran u šest dijelova: opća svijest o ESG-u, trenutne ESG prakse, izazovi i prepreke, osposobljavanje i razvoj, budući izgledi i demografski uvidi. Ispitanici su podijelili svoju upoznatost s ESG principima, obim ESG integracije unutar svojih organizacija, ključne pokretače i prepreke te resurse potrebne za daljnje usvajanje.

Analizom ovih nalaza želimo steći uvid u primjenu ESG-a u transportu i logistici te identifikovati obrazovne potrebe za razvoj specijaliziranih kurseva. Rezultati će doprinijeti dizajniranju sadržaja kurikuluma, uključujući materijale za kurs, zadatke i adaptivne tehnologije učenja, kako bi se podržali stručnjaci u industriji u efikasnom usvajanju ESG principa.

Sažetak podataka upitnika za Bosnu i Hercegovinu

Ova anketa uključuje odgovore raznolike grupe učesnika, kao što su stručnjaci iz industrije, predavači na visokoškolskim ustanovama i drugi, kao i različita udruženja, što je prikazano u distribuciji na slici 5.1.



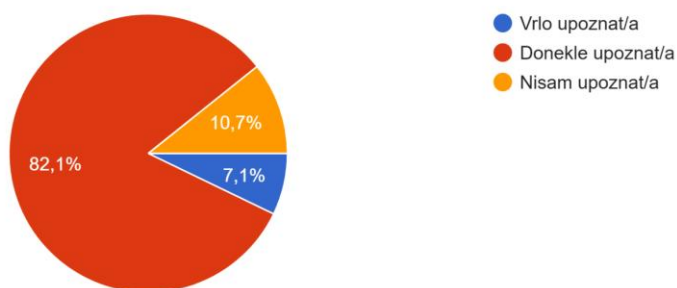
Slika 5.1. Raspodjela ključnih sudionika ankete u Bosni i Hercegovini



Ključni nalaz [1] jeste nedostatak poznavanja ESG načela, pri čemu 82,1% ispitanika navodi da nisu dobro informisani (slika 5.2). Dok 60,7% prepoznaje ESG kao donekle relevantan za sektor (slika 5.3), samo 39,3% je svjesno primjenjivih nacionalnih ili međunarodnih ESG standarda (slika 5.4). Osim toga, 67,9% nije svjesno da bi mogli biti neizravno uključeni u ESG izvještavanje putem obaveza u lancu snabdijevanja (slika 5.5). Ove statistike naglašavaju potrebu za inicijativama za edukaciju i podizanje svijesti unutar industrije.

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

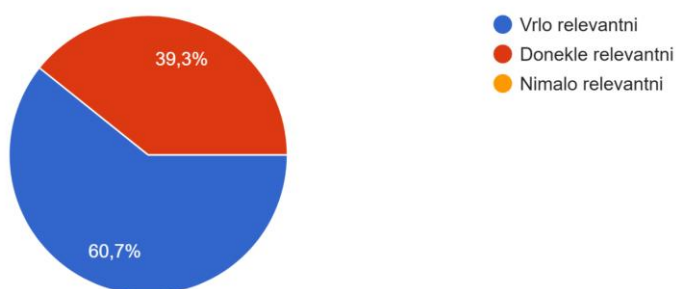
28 odgovora



Slika 5.2. Poznavanje ESG principa u Bosni i Hercegovini

2. U kojoj mjeri vjerujete da su ESG načela relevantna za sektor transporta i logistike?

28 odgovora

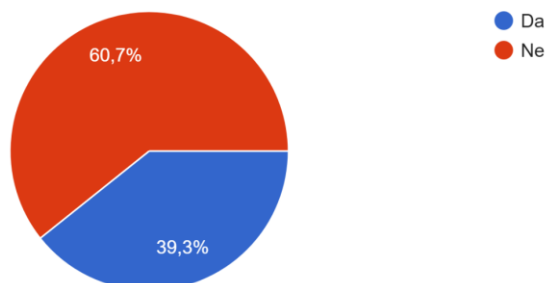


Slika 5.3. Prepoznavanje važnosti ESG-a u sektoru T&L u Bosni i Hercegovini



3. Jeste li upoznati s nacionalnim ili međunarodnim ESG okvirima ili standardima primjenjivim na sektor u kojem ste trenutno uključeni?

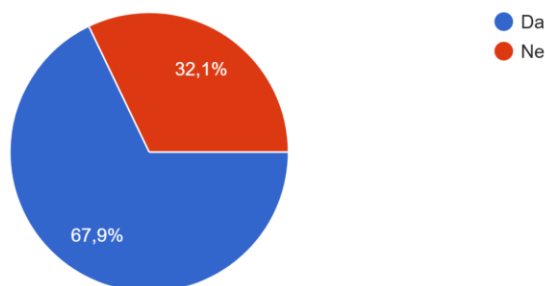
28 odgovora



Slika 5.4. Svijest o primjenjivim nacionalnim ili međunarodnim ESG standardima

4. Jeste li svjesni da ćete, iako možda ne podliježete obvezama ESG izvještavanja, biti uključeni u proces izvještavanja kao dio lanca snadbijevanja?

28 odgovora



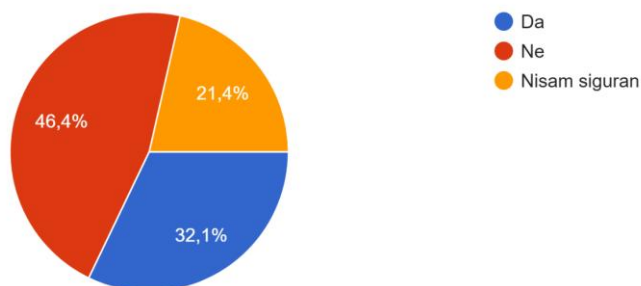
Slika 5.5. Svijest o indirektnoj uključenosti u ESG izvještavanje

Trenutno, ESG izvještavanje **nije raširena praksa u sektoru**, budući da je 46,4% ispitanika izjavilo da se njihove organizacije ne bave ESG izvještavanjem, dok je 32,1% neodlučno (slika 5.6). Među onima koji provode ESG mjere, društveni aspekti poput dobrobiti zaposlenika su primarni fokus (47,1%), a slijede ekološki problemi poput smanjenja emisija (35,3%). Čini se da je aspekt upravljanja manje naglašen, što ukazuje na potrebu za sveobuhvatnijim ESG pristupom (slika 5.7).



5. Provođi li vaša organizacija trenutno praksu ESG izvještavanja?

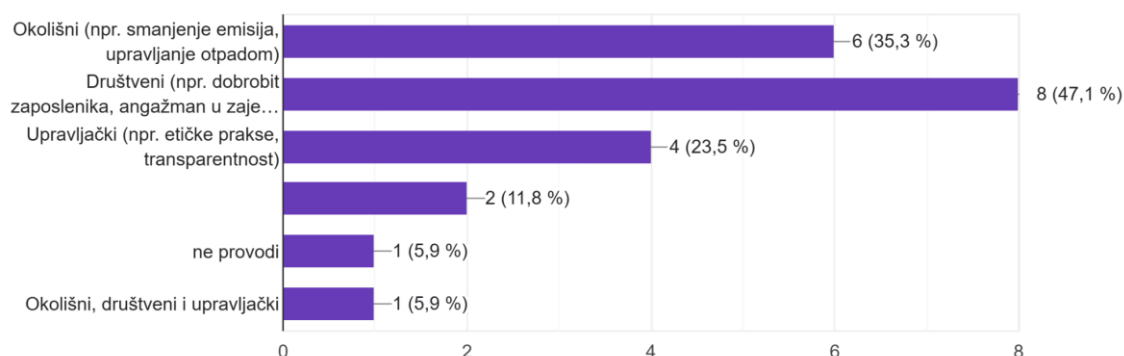
28 odgovora



Slika 5.6. ESG izvještavanje u Bosni i Hercegovini

6. Ako da, na koja ESG područja se vaša organizacija fokusira? (Odaberite sve primjenjivo)

17 odgovora



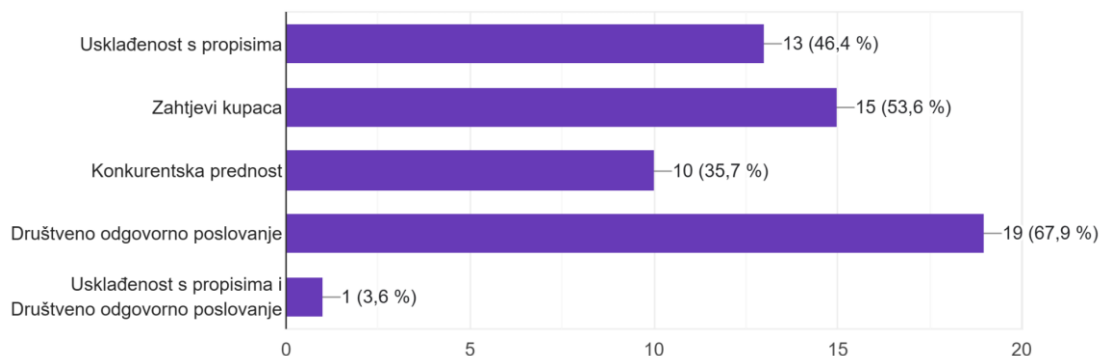
Slika 5.7. Fokus izvještavanja po ESG sektorima u Bosni i Hercegovini

Ključni pokretači za usvajanje ESG-a uključuju društvenu odgovornost (67,9%), zahtjeve kupaca (53,6%) i usklađenost s propisima (46,4%). To ukazuje na to da vanjski faktori igraju ključnu ulogu u motivisanju kompanija da integrišu ESG prakse, a ne interne strategije održivosti (slika 5.8). Međutim, glavni izazovi koji ometaju usvajanje ESG-a su nedostatak svijesti (67,9%), finansijska ograničenja (39,3%) i ograničene mogućnosti osposobljavanja (28,6%). Ove prepreke potrebno je riješiti ciljanim obrazovnim programima i mehanizmima finansijske podrške (slika 5.9).



7. Koji su primarni pokretači za usvajanje ESG praksi u vašoj organizaciji? (Odaberite sve primjenjivo)

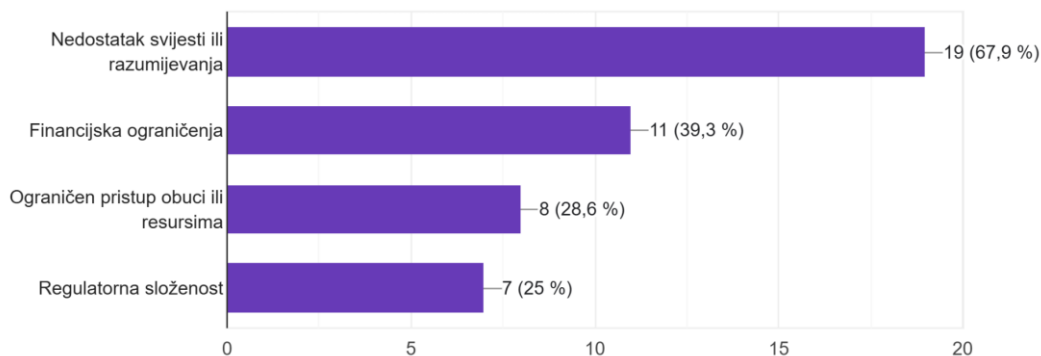
28 odgovora



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

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

28 odgovora



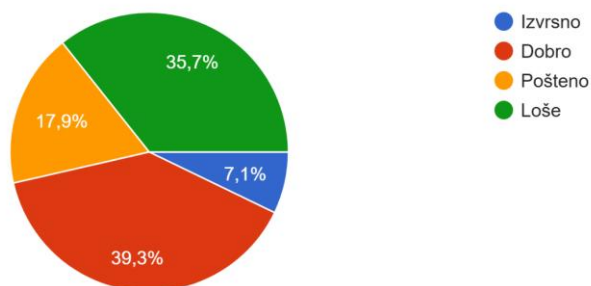
Slika 5.9. Glavni izazovi koji ometaju usvajanje ESG-a u sektoru u Bosni i Hercegovini

Što se tiče ESG obuke i razvoja, samo mali postotak organizacija trenutno pruža obuku o ESG temama (3,6%), kao što je prikazano na slici 5.11. Potražnja za takvom obukom je očita (slika 5.12), jer su ispitanici izrazili potrebu za edukacijom o održivosti okoliša (64,3%), upravljačkim i etičkim standardima (46,4%) te inicijativama za društvenu odgovornost (35,7%). Nadalje, 39,3% ocijenilo je dostupnost ESG obuke kao lošu (slika 5.10), što naglašava potrebu za strukturiranim obrazovnim programima prilagođenim potrebama sektora.



9. Kako biste ocijenili dostupnost ESG-a za obuku ili obrazovne resurse u vašoj zemlji?

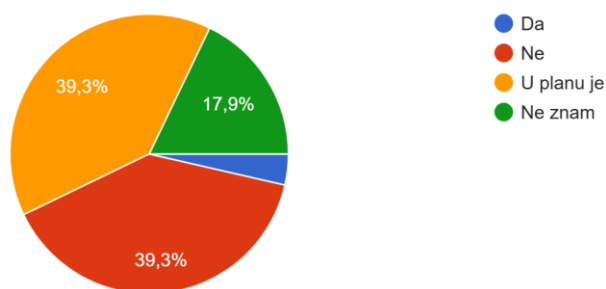
28 odgovora



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

10. Je li vaša organizacija zaposlenicima pružila obuku vezanu uz ESG?

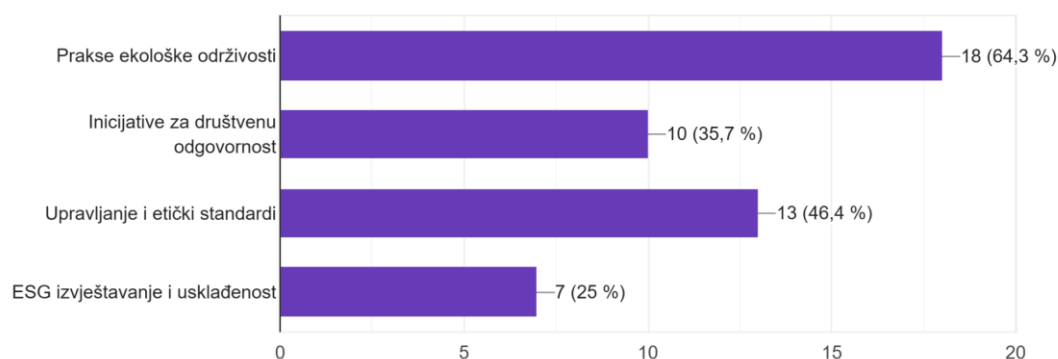
28 odgovora



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

11. Koja bi vrsta ESG obuke bila najkorisnija za vašu organizaciju? (Odaberite sve primjenjivo)

28 odgovora

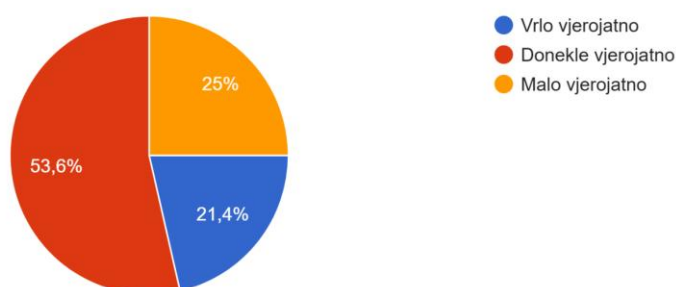


Slika 5.12. Potrebe za ESG obukom u sektoru u Bosni i Hercegovini



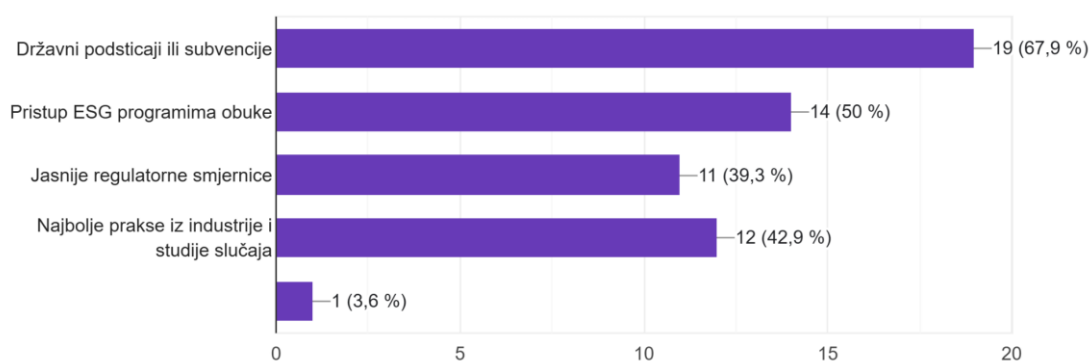
Predviđanja ispitanika: 53,6% ispitanika vjeruje da će njihove organizacije povećati fokus na ESG prakse u sljedeće tri godine (slika 5.13). Kako bi se olakšala ova promjena, kompanijama je potreban veći pristup državnim poticajima (67,9%), ESG programima obuke (50%) i regulatornim smjernicama (39,3%), kao što je prikazano na slici 5.14. Ovi nalazi sugerišu da bi kreatori politika i vodeći ljudi u industriji trebali sarađivati kako bi osigurali finansijske poticaje, obrazovne resurse i jasne regulatorne okvire za podršku ESG integraciji.

12. Koliko je vjerovatno da će vaša organizacija povećati fokus na ESG prakse u sljedeće 3 godine?
28 odgovora



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

13. Koja bi podrška ili resursi pomogli Vašoj organizaciji da bolje integriše ESG načela? (Odaberite sve primjenjivo)
28 odgovora

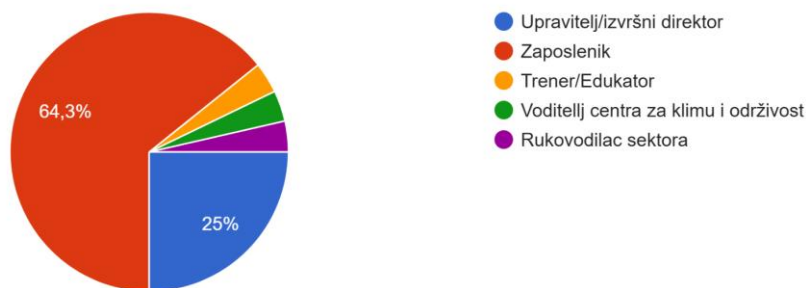


Slika 5.14. Podrška ili resursi koji bi pomogli u integraciji ESG načela

Demografski uvidi pokazuju da većina ispitanika zauzima rukovodeće pozicije (64,3%) i predstavlja srednja (35,7%) i velika (50%) preduzeća, kao što je prikazano na slici 5.15 i slici 5.16. S obzirom na to da su donosioci odluka dobro zastupljeni u anketi, ciljana interakcija s rukovodiocima mogla bi potaknuti usvajanje ESG-a na strateškom nivou.

14. Koja je vaša uloga u organizaciji?

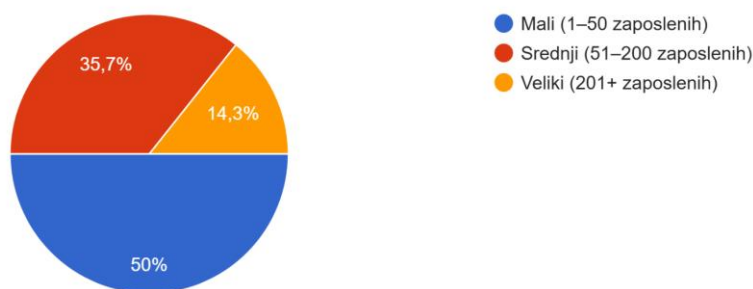
28 odgovora



Slika 5.15. Predstavnici organizacija uključeni u anketu

15. Koja je veličina vaše organizacije?

28 odgovora



Slika 5.16. Veličina organizacije uključene u istraživanje

Zaključak i preporuke za Bosnu i Hercegovinu

Kako bi se ubrzala ESG integracija u prometnom i logističkom sektoru Bosne i Hercegovine, potrebno je dati prioritet nekoliko aktivnosti. Prvo, ključno je podizanje svijesti o ESG načelima i obavezama izvještavanja. Drugo, razvoj prilagođenih ESG programa obuke za stručnjake u industriji neophodan je kako bi se otklonili nedostaci u znanju. Treće, organizacijama je potrebna podrška u primjeni ESG praksi izvještavanja, uz uravnoteženo uključivanje okolišnih, društvenih i upravljačkih faktora. Četvrto, važno je rješavati finansijske i obrazovne prepreke kroz podsticaje i programe finansiranja. Konačno, potrebna je jača saradnja između vlasti i industrijskih aktera kako bi se osigurala regulatorna jasnoća i dostupnost resursa za usvajanje ESG-a. Rezultati ankete otkrivaju značajne nedostatke u ESG svijesti i obuci unutar sektora. Veliki broj ispitanika nije upoznat s ESG načelima i standardima, što naglašava potrebu za ciljanom edukacijom. Postoji izražena potražnja za obukom, posebno u oblasti ekološke održivosti, upravljanja i društvene odgovornosti. Kako bi se podržala ova tranzicija, dionici bi trebali unaprijediti pristup programima obuke, regulatornim smjernicama i finansijskim podsticajima. Ovi uvidi doprinijet će razvoju budućih obrazovnih i trening



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

programa za ESG integraciju u sektoru. [1] https://docs.google.com/forms/d/1LkEGG55-xsjvWWBr1gWhQ98S7_JPXvaUZ9J6ltZ4nrc/viewanalytics



5.2 Hrvatska

ESG istraživanje o transportu i logistici u Hrvatskoj (provedeno 2025.) imalo je za cilj razumjeti trenutnu svijest, prakse i stavove prema principima zaštite okoliša, društva i upravljanja (ESG) unutar sektora. Ova analiza interpretira procentualne rezultate istraživanja, identifikujući ključne uvide u ESG integraciju unutar hrvatskih organizacija u transportu i logistici. Glavni trendovi i izazovi istaknuti su pratećim grafikonomima radi jasnoće i razmatraju se u kontekstu aktuelnih ESG trendova.

Svijest i poznavanje ESG principa

Rezultati ankete otkrivaju značajan jaz u svijesti o ESG principima među ispitanicima. Samo 12% ispitanika izjavilo je da su vrlo dobro upoznati s ESG-om, 36% da su donekle upoznati, dok značajna većina od 52% uopće nije bila upoznata. Ovo ukazuje na to da, iako koncept ESG-a postepeno ulazi u industrijske rasprave, dubinsko znanje i razumijevanje unutar hrvatskih organizacija još uvijek su ograničeni.

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

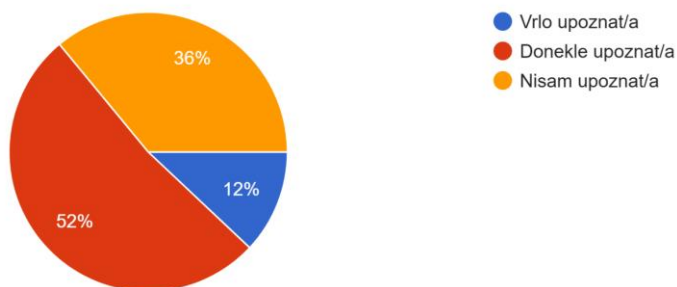


Figure 1: Upoznatost s ESG principima

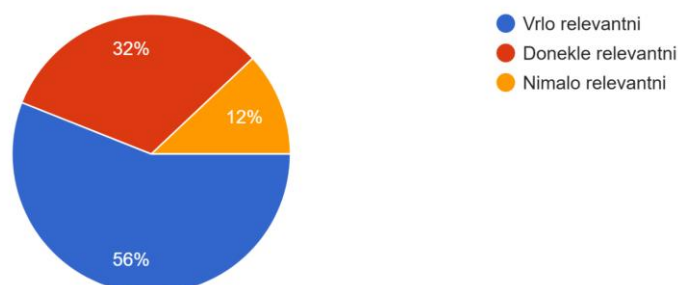
Relevantnost ESG-a u transportu i logistici

Što se tiče percipirane relevantnosti ESG principa za sektor transporta i logistike, samo 12% ispitanika smatra ESG veoma relevantnim, dok ih 32% smatra donekle relevantnim. Većina (56%) smatra ESG principe nerelevantnim za svoj sektor. Ovo odražava značajnu razliku, vjerovatno zbog ograničenog direktnog iskustva ili nedovoljne komunikacije o primjenjivosti ESG-a i njegovim koristima za logističke i transportne operacije.



2. U kojoj mjeri vjerujete da su ESG načela relevantna za sektor transporta i logistike?

25 odgovora



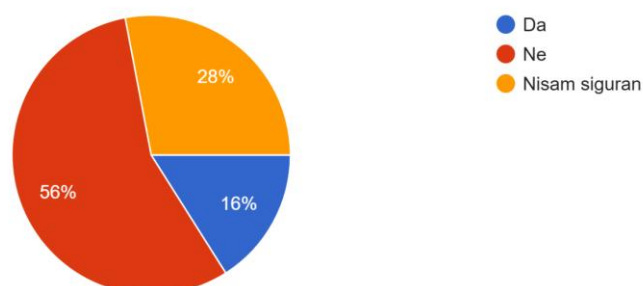
Slika 2: Relevantnost ESG načela u transportu i logistici

Trenutne ESG prakse i izvještavanje

Svijest o ESG okvirima primjenjivim na industriju je relativno bolja – 64% ispitanika potvrđuje poznavanje nacionalnih ili međunarodnih ESG standarda. Međutim, uprkos toj svijesti, aktivne prakse ESG izvještavanja su rijetke: samo 16% ispitanika potvrdilo je da njihova organizacija trenutno provodi ESG izvještavanje, dok 28% ne izvještava, a 56% nije sigurno u vezi s ESG aktivnostima svoje organizacije. Ova nesigurnost ukazuje na nedostatak jasnih organizacijskih strategija i komunikacije u vezi s provedbom ESG-a.

5. Provodi li vaša organizacija trenutno praksu ESG izvješćivanja?

25 odgovora



Slika 3: Trenutne prakse izvještavanja o ESG-u



Motivacija za integraciju ESG

Organizacije prvenstveno usvajaju ESG prakse zbog strateških i usklađenih motiva. Usklađenost s propisima (47,4%) je glavni pokretač, nakon čega slijede načela društveno odgovornog ponašanja (33,3%) i zahtjevi kupaca (14,3%). To naglašava pragmatičnu, a ne isključivo etičku motivaciju, ističući ESG integraciju kao stratešku poslovnu odluku, a ne etičku ili dobrovoljnu.

7. Koji su primarni pokretači za usvajanje ESG praksi u vašoj organizaciji? (Odaberite sve primjenjivo)

21 odgovor

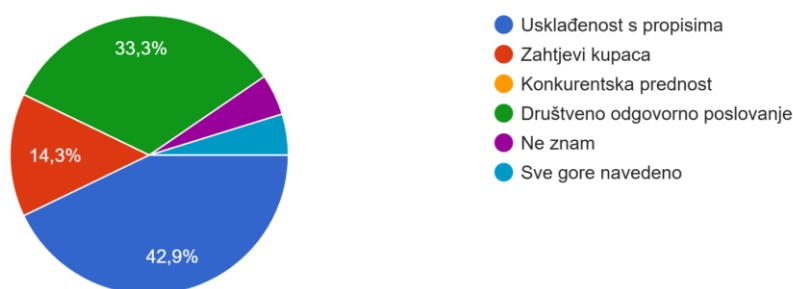


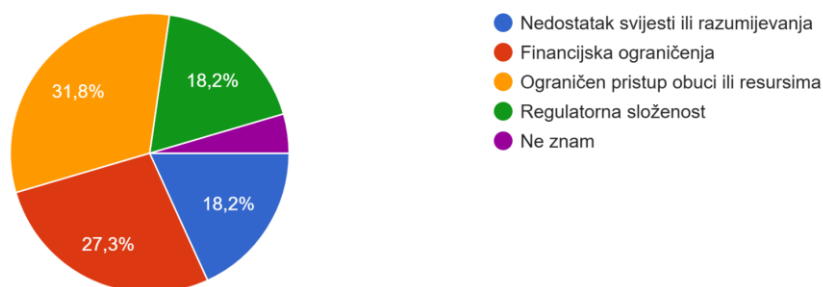
Figure 4: Pokretači za usvajanje ESG praksi

Izazovi pri usvajanju ESG-a

Značajne prepreke ometaju širu primjenu ESG-a, a ključne su ograničen pristup resursima za obuku (31,8%) i finansijska ograničenja (27,3%). Pored toga, regulatorna složenost (18,2%) i nedostatak razumijevanja ili svijesti (18,1%) dodatno otežavaju ove izazove. Ovi problemi zajedno sugerišu da bi ciljani obrazovni programi, jasnije smjernice i finansijski podsticaji mogli značajno poboljšati integraciju ESG principa.

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

22 odgovora

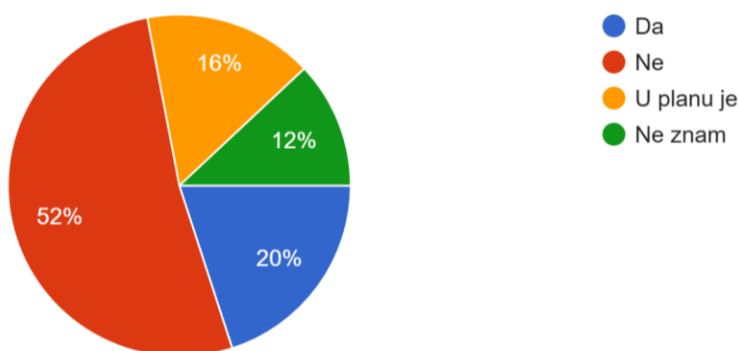


Slika 5: Glavni izazovi u primjeni ESG-a

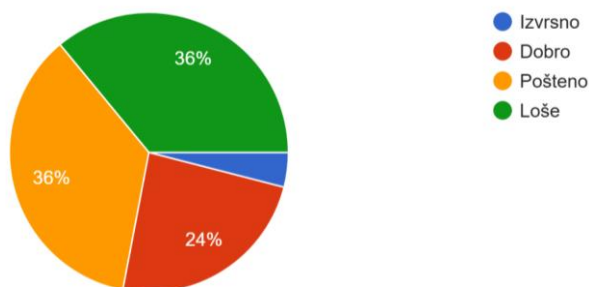


Potrebe za ESG obukom i razvojem

Odgovori vezani za ESG obuku ukazuju na mješovitu dostupnost: 36% ispitanika ocjenjuje dostupne resurse kao dobre, dodatnih 36% kao zadovoljavajuće, dok ih 24% smatra lošim. Interna ESG obuka u organizacijama je ograničena – samo 20% ispitanika je potvrdilo da je takva obuka obezbijeđena, dok većina (52%) nije bila sigurna. Ispitanici su izrazili najveći interes za obuku u oblasti upravljanja i etike (28%), a zatim za ekološku održivost, društvenu odgovornost i prakse izvještavanja (svaka po 20%), što jasno ukazuje na potrebu za sveobuhvatnim ESG programima obuke.



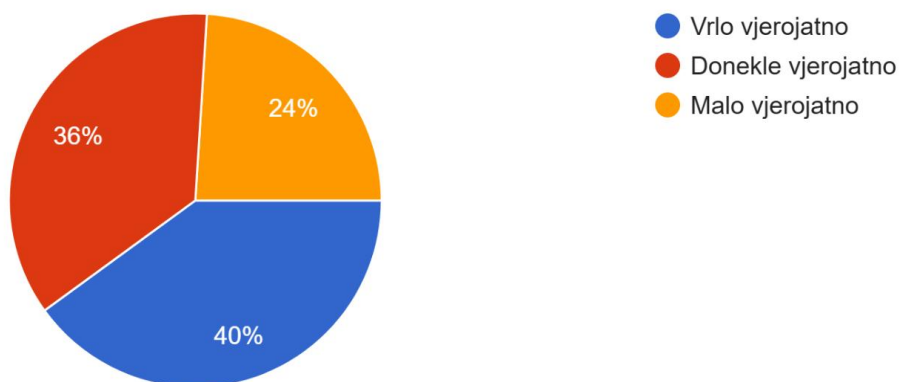
Slika 6. Dostupnost obuke za zaposlene



Slika 7: Preferencije ESG obuke

Izgledi za primjenu ESG-a

Gledajući u budućnost, organizacije pokazuju umjereni optimizam kada je riječ o povećanju ESG aktivnosti. Oko 40% ispitanika navelo je da će vrlo vjerovatno u naredne tri godine staviti veći fokus na ESG, dok dodatnih 36% smatra to donekle vjerovatnim. Ispitanici su snažno naglasili potrebu za jasnijim regulatornim smjernicama (44%), vladinim podsticajima (24%) i pristupom specijaliziranim ESG programima obuke (20%) kako bi se olakšala dublja integracija ESG praksi.



Slika 8: Vjerovatnoća porasta ESG praksi u sljedeće tri godine

Zaključak

Transportne i logističke organizacije u Hrvatskoj pokazuju osnovnu svijest, ali ograničenu praktičnu integraciju ESG principa. Ključni izazovi uključuju nedovoljno znanje, manjak obuke i regulatornu složenost. Ipak, postoji jasno prepoznavanje strateških koristi ESG-a i otvorenost za buduću integraciju, pod uslovom da se obezbijede odgovarajući resursi i strukture podrške. Ovo ukazuje na značaj ciljano usmjerenih inicijativa koje mogu premostiti postojeće praznine, povećavajući održivost i konkurentnost unutar sektora.



5.3 Kosovo

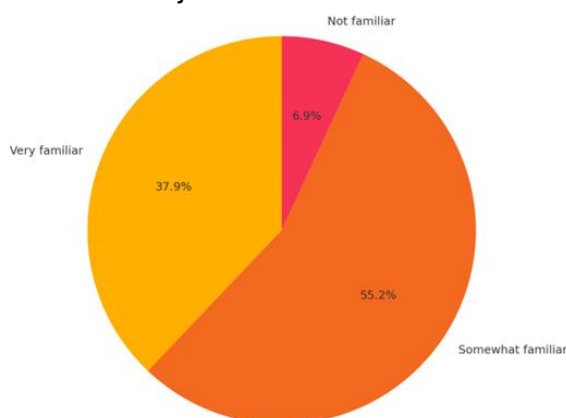
Ovaj izvještaj predstavlja nalaze ankete provedene radi procjene nivoa svijesti, usvajanja i potreba za obukom u vezi s principima zaštite okoliša, društva i upravljanja (ESG) među stručnjacima u transportnom i logističkom sektoru na Kosovu. Cilj je bio prikupiti kvantitativne uvide koji bi informisali buduće ESG inicijative i napore za izgradnju kapaciteta unutar industrije.

Anketa je razvijena korištenjem obrasca koji je dostavio rukovodilac projekta i uključivala je 16 pitanja koja pokrivaju opću svijest o ESG-u, trenutne prakse, dostupnost obuke, uočene izazove i buduće perspektive. Upitnik je distribuiran online ciljanoj grupi od 29 ispitanika iz transportnog i logističkog sektora, uključujući stručnjake iz industrije, trenere strukovnog obrazovanja i osposobljavanja (VET) i članove privrednih udruženja. Učesnici su bili prvenstveno s Kosova, s nekoliko odgovora iz komšijskih zemalja regije Zapadnog Balkana.

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

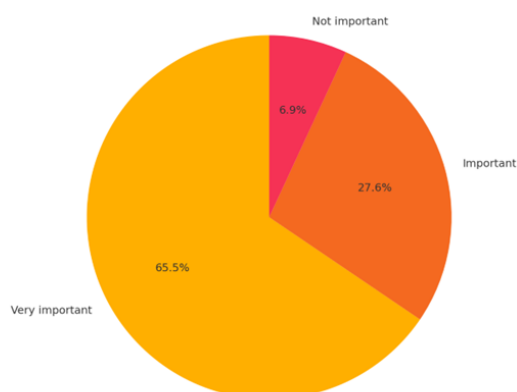
Nivo svijesti o ESG-u

Ispitanici su pitani o svojoj upoznatosti s ESG načelima. Većina (55,2%) izjavila je prosječno razumijevanje, dok se 37,9% smatralo vrlo upoznatim. Mala manjina (6,9%) navela je da nema znanja o ESG-u.



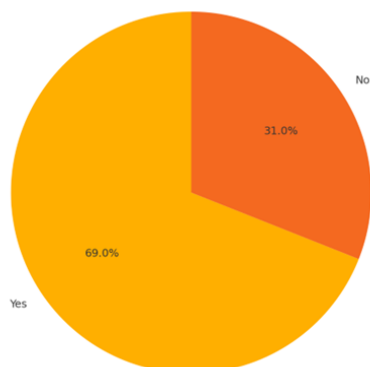
Važnost ESG-a u transportu i logistici

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



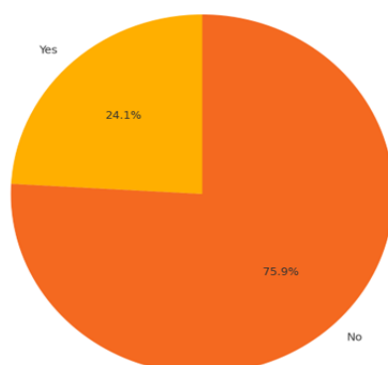
Nacionalni ili međunarodni ESG okviri ili standardi koji se primjenjuju na vaš sektor

69% ispitanika upoznato je s primjenjivim ESG okvirima, dok 31% nije, što ukazuje na umjereno poznavanje formalnih ESG smjernica.



Podložno zahtjevima za ESG izvještavanje, uključenost u proces izvještavanja kao dio lanca snabdijevanja?

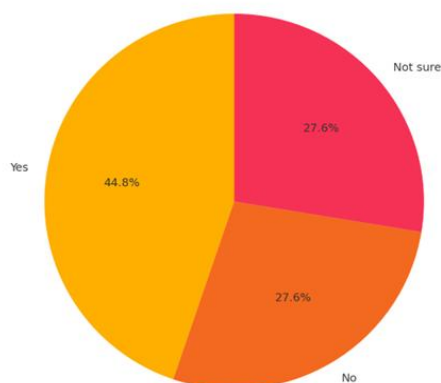
Samo 24,1% je svjesno svoje uloge u izvještavanju o ESG-u putem lanca snabdijevanja, što ukazuje na prazninu u razumijevanju neizravnih ESG obaveza.





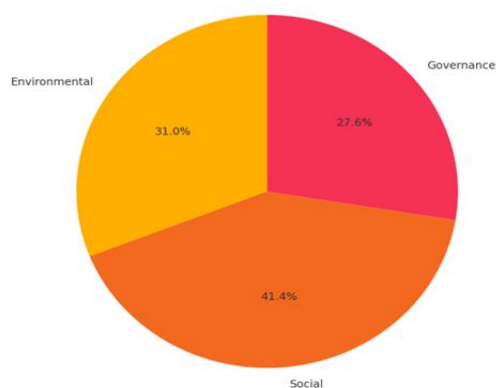
Trenutna implementacija ESG prakse

Kako bi se procijenila provedba, ispitanici su pitani primjenjuju li njihove organizacije trenutno ESG prakse. 44,8% je potvrdilo da primjenjuju, dok je 27,6% reklo da ne primjenjuju, a dodatnih 27,6% nije bilo sigurno.



Područja fokusa ESG-a

Među onima koji praktikuju ESG, 41,4% je reklo da je njihov fokus na društvenim inicijativama poput dobrobiti zaposlenika i angažmana zajednice. Ekološkim pitanjima prioritet je dalo 31%, dok su prakse upravljanja poput transparentnosti i etičkih standarda navedene od strane 27,6%.



Pokretači usvajanja ESG-a

Glavne motivacije za usvajanje ESG-a identificirane su kao društvena odgovornost preduzeća (34,5%), potražnja klijenata (20,7%), konkurentska prednost (20,7%) i usklađenost s propisima (17,2%).

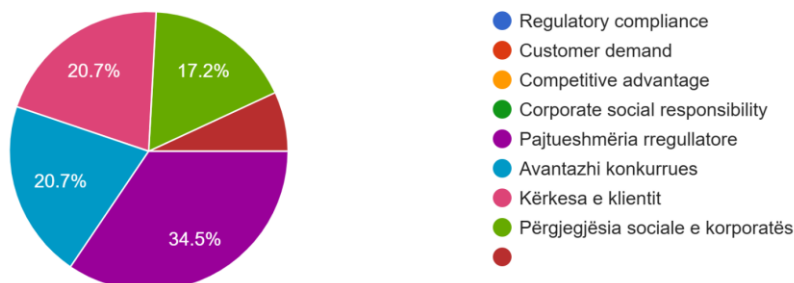


SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

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

29 responses

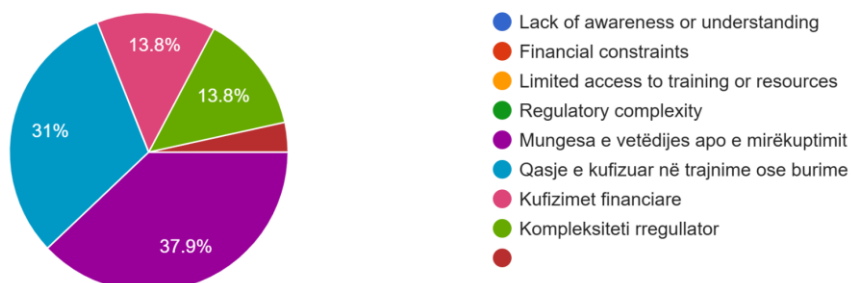


Prepreke usvajanju ESG-a

Ispitanici su kao glavnu prepreku naveli regulatornu složenost (37,9%), a slijede finansijska ograničenja (31%), ograničen pristup osposobljavanju ili resursima (13,8%) i nedostatak svijesti (13,8%).

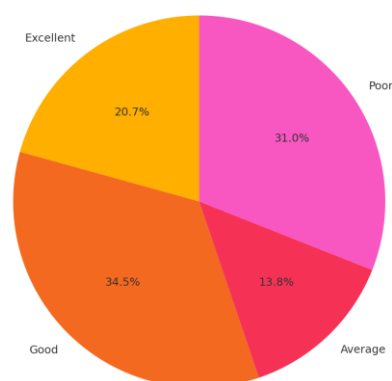
8. What are the main challenges your organization faces in adopting ESG practices? (Select all that apply)

29 responses



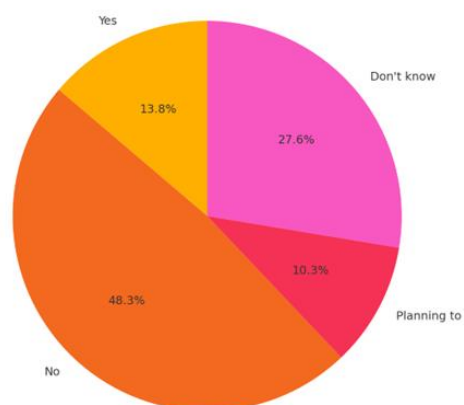
Dostupnost obuke

Prilikom procjene resursa za obuku, 34,5% ih je ocijenilo kao dobre, 31% kao niske, 20,7% kao izvrsne, a 13,8% kao prosječne.



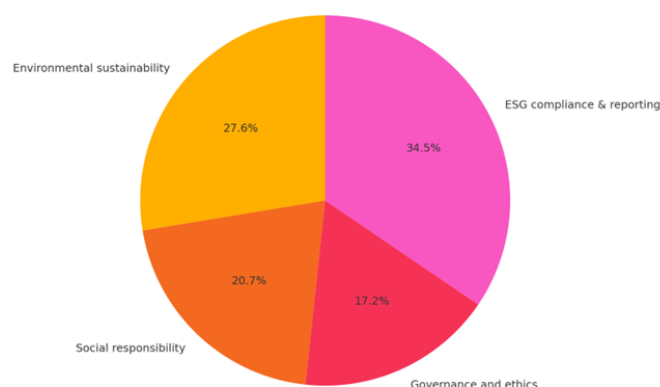
Ponuđena ESG obuka

Samo 13,8% ispitanika izjavilo je da je njihova organizacija pružila ESG obuku. Gotovo polovica (48,3%) rekla je da nisu primili nikakvu obuku, a 27,6% nije bilo sigurno. 10,3% izjavilo je da je ESG obuka planirana.



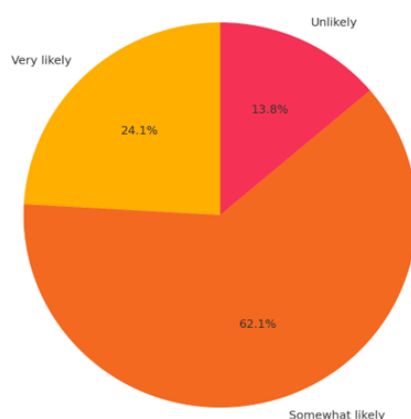
Preferirane vrste ESG obuke

Na pitanje koja bi vrsta obuke bila najkorisnija, 34,5% ispitanika odabralo je ESG usklađenost i izvještavanje. Slijede ekološka održivost (27,6%), društvena odgovornost (20,7%) te upravljanje i etika (17,2%).



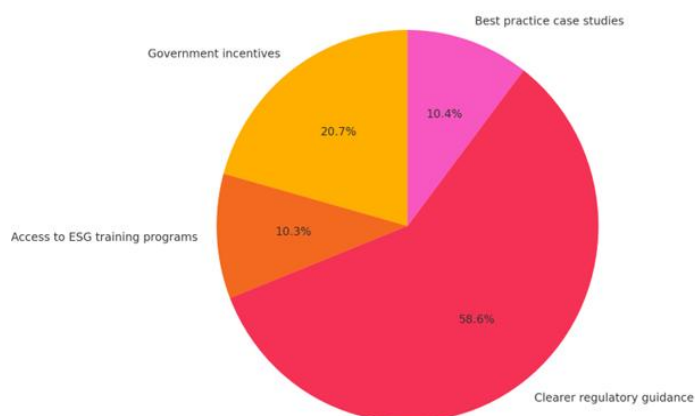
Fokus ESG-a u budućnosti

Gledajući unaprijed, 62,1% ispitanika vjeruje da će njihove organizacije povećati fokus na ESG u sljedeće tri godine. 24,1% smatralo je to donekle vjerovatnim, dok je 13,8% smatralo to malo vjerovatnim.



Potrebna podrška za ESG integraciju

Najtraženiji oblik podrške za ESG integraciju bile su jasnije regulatorne smjernice (58,6%). Spomenuti su i vladini poticaji (20,7%), pristup programima obuke (10,3%) i razmjena najboljih praksi (10,3%).



Zaključci za Kosovo

Rezultati istraživanja ukazuju na rastuću svijest i uvažavanje ESG principa unutar transportnog i logističkog sektora, posebno među stručnjacima na Kosovu. Iako mnoge organizacije prepoznaju važnost ESG-a i započele su s primjenom relevantnih praksi, i dalje postoji nekoliko prepreka, uključujući regulatornu složenost i nedovoljne resurse za obuku. Nalazi ukazuju na potrebu za ciljanim obrazovnim inicijativama, jasnijim regulatornim okvirima i širim angažmanom dionika kako bi se podržao prijelaz sektora prema održivijim i odgovornijim praksama.



5.4 Crna Gora

Ova analiza predstavlja rezultate upitnika "Primjena ESG-a u transportu i logistici", provedenog među stručnjacima u crnogorskom transportnom i logističkom sektoru. Cilj ankete bio je procijeniti svijest, provedbu, izazove i buduće perspektive vezane uz ESG principe u industriji.

Upitnik je bio strukturiran u šest dijelova: opća svijest o ESG-u, trenutne ESG prakse, izazovi i prepreke, osposobljavanje i razvoj, budući izgledi i demografski uvidi. Ispitanici su podijelili svoju razinu poznavanja ESG principa, stupanj u kojem je ESG integriran u njihove organizacije, pokretače i ograničenja koja utiču na usvajanje te svoje potrebe za daljnjom obukom i izgradnjom kapaciteta.

Analizom ovih nalaza želimo razumjeti kako se ESG trenutno primjenjuje u crnogorskom transportnom i logističkom sektoru te identificirati potrebnu obrazovnu i institucionalnu podršku za širu provedbu. Rezultati će informirati razvoj prilagođenih programa obuke i materijala za kurseve osmišljene kako bi stručnjaci u sektoru dobili znanje i alate za učinkovitu provedbu ESG standarda.

Sažetak podataka upitnika za Crnu Goru

Anketa je prikupila odgovore od raznih dionika, uključujući predstavnike privatnih logističkih preduzeća, tijela javnog sektora, akademske zajednice i industrijskih udruženja.

Upoznatost s ESG načelima

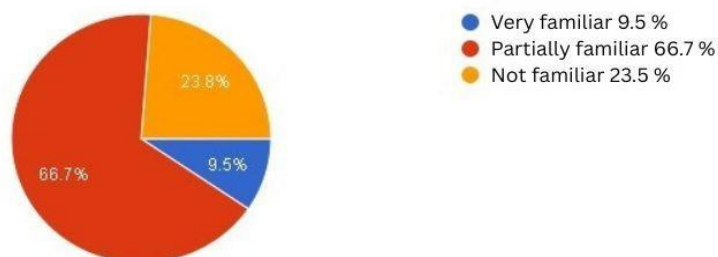
Ključni nalaz je da ESG ostaje relativno nov koncept za mnoge dionike: 66,7% ispitanika izjavilo je da je ograničeno ili nimalo upoznato s ESG načelima (slika 5.4.1).

Relevantnost ESG-a za sektor

Unatoč spomenutom nedostatku poznavanja, 57,1% učesnika vjeruje da je ESG barem donekle relevantan za crnogorski transportni i logistički sektor, što ukazuje na rastuće prepoznavanje njegove važnosti (slika 5.4.2).

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

21 responses

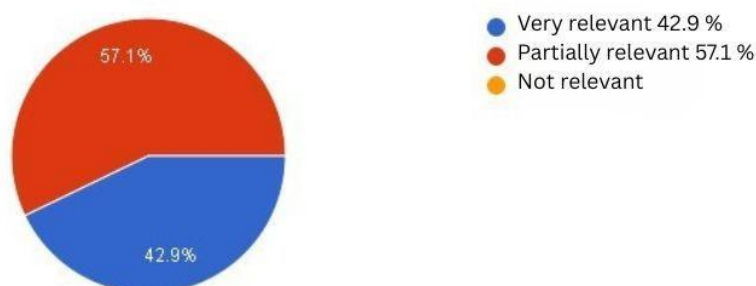


Slika 5.4.1



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

21 responses



Slika 5.4.2

Svijest o ESG okvirima ili standardima

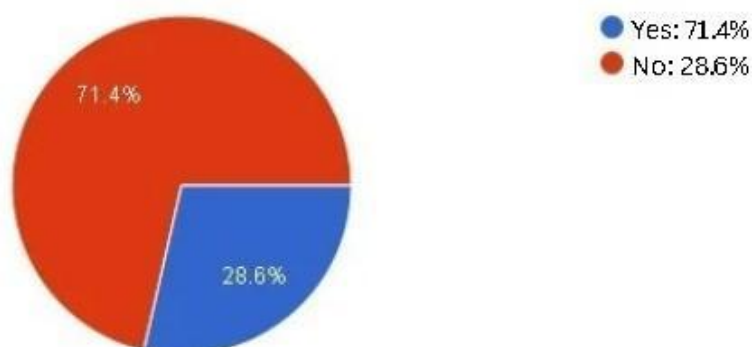
Samo 28,6% učesnika upoznato je s bilo kojim nacionalnim ili međunarodnim ESG standardima koji se primjenjuju na sektor (slika 5.4.3).

Uključenost u ESG lanac snabdijevanja

61,9% ispitanika nije bilo svjesno da bi mogli biti neizravno uključeni u ESG obaveze izvještavanja putem svog položaja u međunarodnim lancima snabdijevanja (slika 5.4.4). To naglašava veliki nedostatak znanja i ukazuje na potrebu za kampanjama podizanja svijesti.

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

21 responses

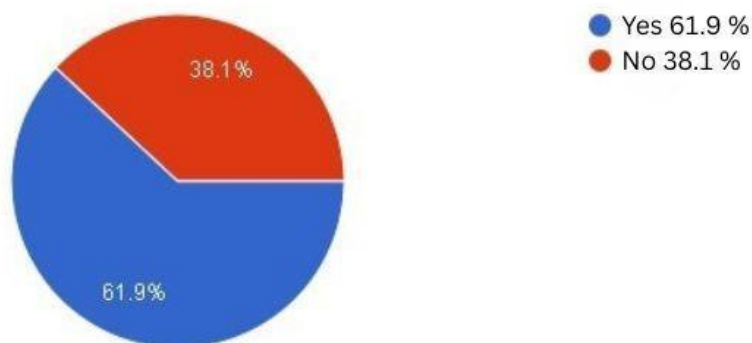


Slika 5.4.3



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

Što se tiče provedbe, samo 28,6% organizacija zastupljenih u anketi poduzelo je konkretne korake prema usvajanju ESG-a, dok većina učesnika nije sigurna je li uopće došlo do ikakve provedbe ili ne (slika 5.5.5).

ESG područja fokusa

Trenutni ESG fokus je uglavnom na području društva (npr. dobrobit zaposlenika, angažman zajednice) s 27,8%.

5. Does your organization currently implement ESG practices?

21 responses

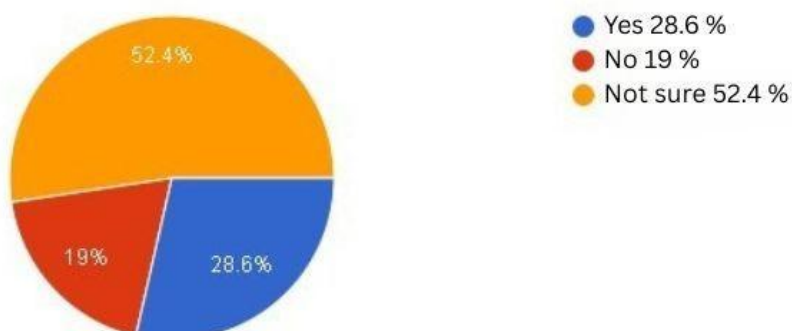


Figure 5.4.5

Podsticaji za usvajanje ESG-a

Društvena odgovornost preduzeća je glavni motivator, a značajna je i usklađenost s propisima. Značajan dio nije jasan u pogledu obrazloženja (slika 5.4.6).

7. What are the main reasons for adopting ESG practices in your organization?

(Check all that apply)

19 responses



Figure 5.4.6

Glavni izazovi prihvaćanja ESG-a

Obrazovanje i osviještenost najveće su prepreke provedbi, nedostatak osviještenosti/razumijevanja iznosi 50%, a slijede finansijska ograničenja, ograničen pristup osposobljavanju/resursima i složenost propisa.

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

20 responses



Slika 5.4.7

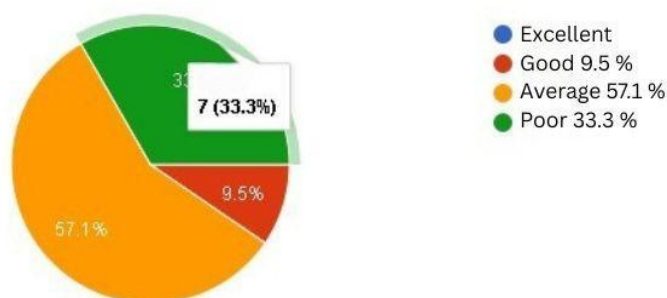


Dostupnost ESG obuke u zemlji

S obzirom na to da samo 9,5% učesnika smatra dostupnost ESG obuke u Crnoj Gori dobrom, u poređenju s 33,3% koji je smatraju lošom, postoji jasna potreba za boljom infrastrukturom ESG obuke na nacionalnom nivou (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 programi obuke unutar tvrtke

ESG obuka je uglavnom odsutna ili se o njoj ne komunicira unutar organizacija u Crnoj Gori, a samo 23,3% učesnika je prošlo kroz ESG obuku u svojim organizacijama..

Vrste preferirane ESG obuke

Na pitanje o ESG obuci, gotovo svi ispitanici izrazili su snažan interes za sudjelovanje u programima profesionalnog razvoja o ESG temama (slika 5.4.9). Teme od interesa uključuju upravljačke i etičke standarde, ESG izvještavanje i usklađenost te društvenu odgovornost preduzeća.

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

21 responses



Slika 5.4.9



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Fokus ESG-a u budućnosti

Gotovo polovina učesnika sumnja u bilo kakvo proširenje ESG-a, što ukazuje na nisko povjerenje ili prioritizaciju, a 47,8% ih to naziva malo vjerovatnim.

Potrebna podrška za ESG integraciju

U svakom koraku prema boljoj ESG integraciji u Crnoj Gori, vladina podrška i pristup obuci smatraju se ključnim faktorima. 52,4% učesnika navodi vladine poticaje, a 33,3% navodi potrebu za pristupom obuci kao ključ na tom putu..

Uloga u organizaciji i veličina organizacije

Većina ispitanika (66,7%) su zaposlenici, a 23,8% su menadžeri iz uglavnom malih organizacija, što sugerira da bi svijest i kapaciteti o ESG-u mogli biti niži nego u velikim korporacijama..

Zaključak

U Crnoj Gori je ESG prepoznat kao relevantan, ali nije dobro shvaćen, a mnoge organizacije nisu sigurne provodi li se ESG. Društvena odgovornost i usklađenost ključni su motivatori, ali praznine u znanju i ograničen pristup obuci glavne su prepreke. Postoji snažan poziv za vladinim poticajima, jasnijim propisima i dostupnom obukom.

Ovi rezultati potvrđuju da, iako je ESG još uvijek u ranoj fazi u crnogorskom transportnom i logističkom sektoru, postoji sve veća svijest i interes za usvajanje održivih praksi. Obrazovne intervencije i regulatorne smjernice bit će ključne za ubrzanje ove tranzicije i izgradnju institucionalnih kapaciteta za ESG integraciju u cijeloj industriji.



5.5 Slovenija

Poznavanje ESG principa

Pitanje 1: Koliko dobro poznajete koncept ESG načela (okoliš, društvo i upravljanje)?

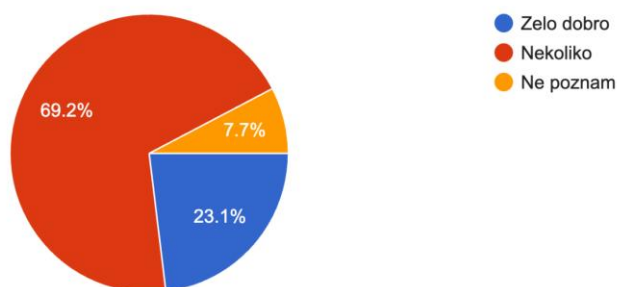
Rezultati:

- Vrlo dobro: 23,1%
- Donekle dobro: 69,2%
- Nepoznato: 7,7%

Rezultati pokazuju da većina ispitanika (69,2%) posjeduje umjereno razumijevanje ESG načela, dok manji dio (23,1%) tvrdi da ih vrlo dobro poznaje. Manji dio (7,7%) nije upoznat s ESG konceptima, što odražava priliku za obrazovne inicijative usmjerene na temeljno znanje o ESG-u. Napore treba usmjeriti na podizanje svijesti i edukaciju o ESG načelima unutar transportnog i logističkog sektora kako bi se popunila praznina u znanju.

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

13 responses



Važnost ESG načela

Pitanje 2: U kojoj mjeri smatrate ESG principe važnima za sektor prometa i logistike?

Rezultati:

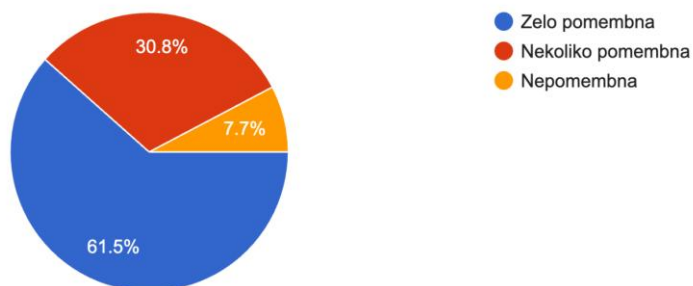
- Vrlo važno: 61,5%
- Donekle važno: 30,8%
- Nije važno: 7,7%

Značajna većina (61,5%) ispitanika prepoznaje važnost ESG principa za sektor transporta i logistike. To ukazuje na snažno priznavanje uloge održivosti u budućnosti industrije, iako ih 30,8% smatra samo donekle važnima. Nalazi sugeriraju da su dionici u Sloveniji skloni prepoznavanju potencijalnih utjecaja ESG predanosti, otvarajući put daljnjoj integraciji održivih praksi.



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

13 responses



Svijest o ESG principima

Pitanje 3: Jeste li upoznati s nacionalnim ili međunarodnim ESG okvirima ili standardima koji se primjenjuju na sektor u kojem poslužete?

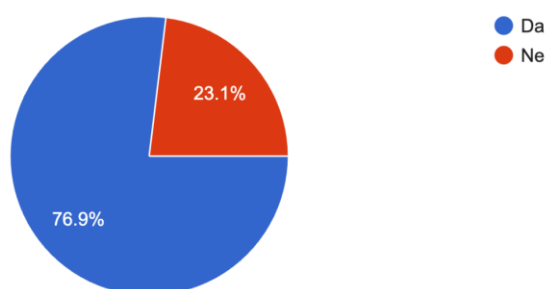
Rezultati:

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

Svijest o ESG okvirima je izrazito visoka, pri čemu 76,9% ispitanika potvrđuje poznavanje relevantnih ESG standarda. Ova svijest je ključna za napore usklađenosti i integracije unutar sektora. Kontinuirano promicanje postojećih okvira i jasna komunikacija o njihovoj važnosti potrebni su kako bi se osiguralo da organizacije učinkovito koriste te standarde.

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

13 responses



Uključenost u obveze izvještavanja o ESG-u

Pitanje 4: Jeste li svjesni da iako možda niste podložni obavezama izvještavanja o ESG-u, bit ćete uključeni u proces izvještavanja kao dio lanca snabdijevanja?



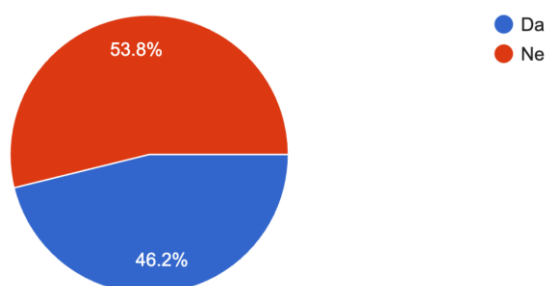
Rezultati:

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

Značajnih 53,8% ispitanika nije svjesno svojih neizravnih obaveza izvještavanja o ESG-u kao dijelu svojih lanaca snabdijevanja. Ovaj nedostatak svijesti mogao bi ometati usklađenost i pravilnu provedbu praksi izvještavanja. Potrebno je razviti obrazovne programe koji ističu implikacije zahtjeva za izvještavanje o ESG-u i objasniti uloge koje organizacije imaju u lancu snabdijevanja.

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

13 responses



Implementacija trenutnih ESG praksi

Pitanje 5: Primjenjuje li vaša organizacija trenutno ESG prakse?

Rezultati:

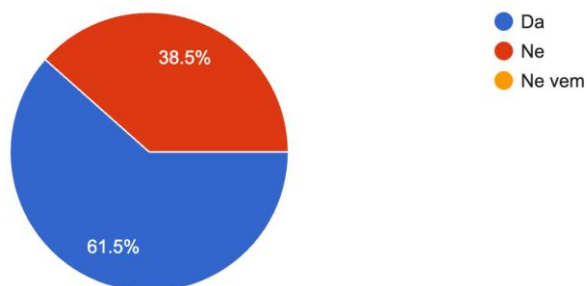
- Da: 61,5%
- Ne: 38,5%

Većina (61,5%) organizacija aktivno se bavi ESG praksama. To odražava razinu angažmana koja i dalje omogućuje značajno poboljšanje, budući da 38,5% ispitanika navodi da ne primjenjuju ESG. Razumijevanje prepreka s kojima se suočavaju organizacije koje ne primjenjuju ESG ključno je za poticanje šireg usvajanja i poboljšanje ukupne održivosti sektora.



5. Ali vaša organizacija trenutno izvaja prakse ESG?

13 responses



Področja fokusa za ESG prakse

Pitanje 6: Ako je odgovor da, na koja se ESG področja vaša organizacija fokusira? (Odaberite sve što se primjenjuje)

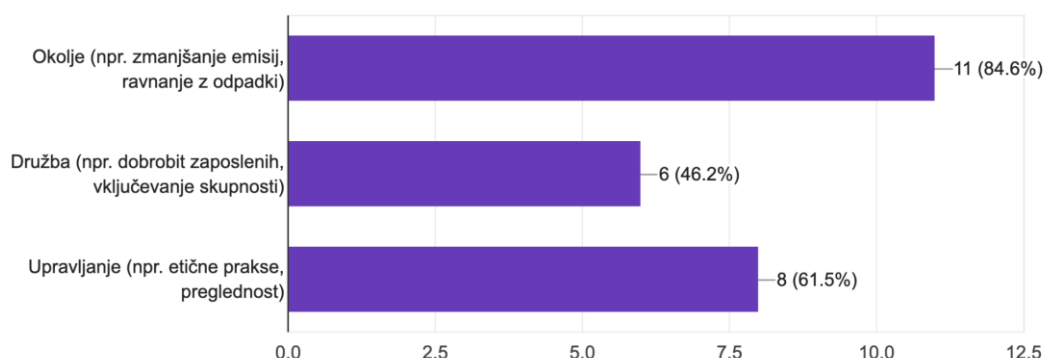
Rezultati:

- Društveni aspekti (npr. dobrobit zaposlenika): 6
- Okolišni aspekti (npr. smanjenje emisija): 11
- Upravljanje (npr. etičke prakse): 8
- Upravljanje otpadom: 11
- Uključivanje zajednice: 6

Ispitanici su naveli više područja fokusa, pri čemu su prioritet bile prakse zaštite okoliša i gospodarenje otpadom (oba su dobila 11 odgovora), a slijede ih inicijative upravljanja i društvene inicijative. Fokus na prakse zaštite okoliša i gospodarenja otpadom odražava sklonost rješavanju ekoloških uticaja, dok je za holistički pristup ESG-u potreban daljnji angažman u društvenim i upravljačkim aspektima.

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

13 responses





Potica j za usvajanje ESG praksi

Pitanje 7: Koji su glavni razlozi za provedbu ESG praksi u vašoj organizaciji? (Odaberite sve što se primjenjuje)

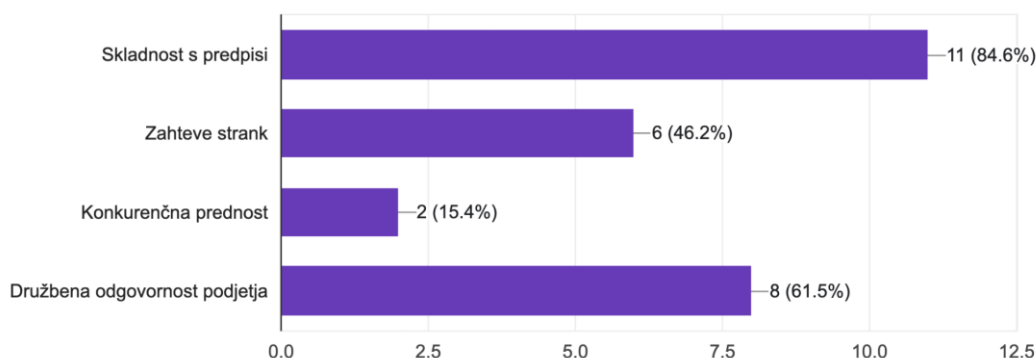
Rezultati:

- Usklađenost s propisima: 11
- Zahtjevi kupaca: 6
- Društvena odgovornost preduzeća: 8
- Konkurentska prednost: 2

Usklađenost s propisima pojavljuje se kao glavni pokretač za provedbu ESG praksi, sa značajnim naglaskom i na društvenu odgovornost preduzeća. Prepoznavanje regulatornog okvira kao primarnog motivatora može voditi kreatore politika u izradi podupirućeg zakonodavstva koje potiče integraciju ESG-a.

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

13 responses



Glavni izazovi u primjeni ESG-a

Pitanje 8: Koji su glavni izazovi s kojima se vaša organizacija suočava u primjeni ESG praksi? (Odaberite sve što se primjenjuje)

Rezultati:

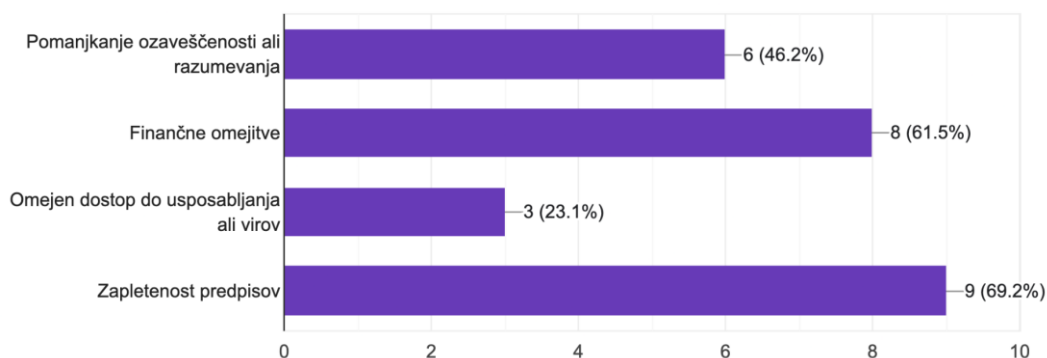
- Regulatorna složenost: 9
- Finansijska ograničenja: 8
- Nedostatak svijesti: 6
- Ograničen pristup obuci: 3

Najveći izazovi koji ometaju usvajanje ESG-a uključuju regulatornu složenost (9 odgovora) i finansijska ograničenja (8 odgovora), pri čemu je nedostatak svijesti značajan, ali manje rasprostranjen. Ciljani programi podrške ključni su za prevladavanje tih prepreka, s naglaskom na edukaciju i finansijsku pomoć.



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

13 responses



Dostupnost obuke za ESG

Pitanje 9: Kako ocenjujete dostupnost ESG obuke ili obrazovnih resursa u vašoj zemlji?

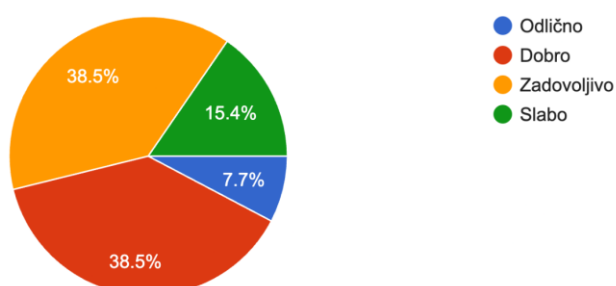
Rezultati:

- Dobro: 38,5%
- Zadovoljavajuće: 38,5%
- Loše: 15,4%
- Odlično: 7,7%

Odgovori ukazuju na umjerenu do pozitivnu percepciju dostupnosti ESG resursa za obuku, iako postoji prostor za poboljšanje, posebno s obzirom na to da 15,4% ispitanika ocjenjuje dostupnost kao lošu. Potrebna je šira ponuda programa obuke kako bi se riješili postojeći nedostaci i poboljšala ukupna ESG pismenost u sektoru.

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

13 responses





Pružena ESG obuka

Pitanje 10: Je li vaša organizacija osigurala bilo kakvu ESG obuku za zaposlenike?

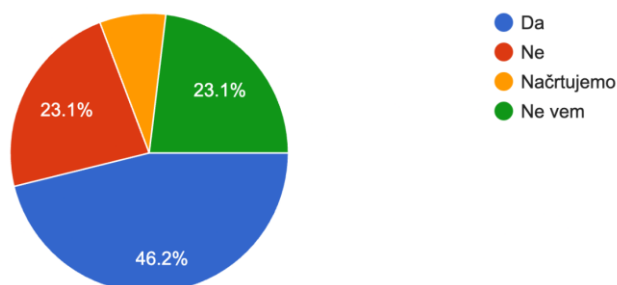
Rezultati:

- Da: 46,2%
- Ne: 23,1%
- Ne znam: 23,1%
- Planiramo: 7,7%

Manje od polovice anketiranih organizacija (46,2%) već je svojim zaposlenicima pružilo ESG obuku, dok gotovo četvrtina (23,1%) izričito navodi da do danas nisu ponuđeni takvi programi. Ekvivalentni udio (23,1%) nije siguran u postojanje interne ESG obuke, što sugerira ili ograničenu komunikaciju ili nedostatak središnjeg nadzora. Samo marginalni udio (7,7%) ukazuje na to da je obuka trenutno u pripremi. Prevalencija formalne ESG obuke u slovenskim transportno-logističkim organizacijama ostaje umjerena. Značajne razine neprovedbe i nesigurnosti ističu i informacijski nedostatak i potrebu za strukturiranim obrazovnim inicijativama na razini cijele organizacije. Poticanje jasnije interne komunikacije i ubrzanje planiranih programa obuke ojačalo bi kompetencije radne snage i potaknulo dosljednu ESG integraciju u cijelom sektoru.

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

13 responses



Vrste preferirane ESG obuke

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

Rezultati:

- ESG izvještavanje i usklađenost: 5
- Prakse održivog razvoja: 11
- Standardi upravljanja i etika: 7
- Inicijative društvene odgovornosti: 4

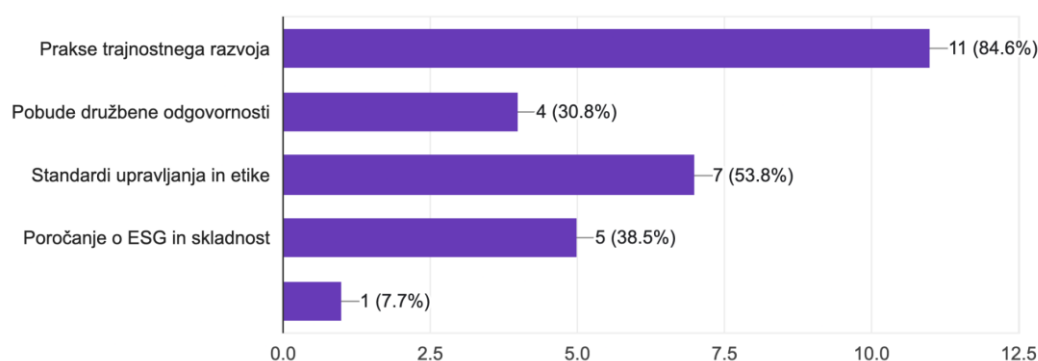
Preferencija za obuku uvelike favorizira prakse održivog razvoja, što ukazuje na potražnju za praktičnim znanjem koje može izravno poboljšati organizacijske operacije.



Fokusiranje napora obuke na održive prakse odjeknut će u skladu s organizacijskim potrebama i unaprijediti ESG integraciju na praktičnom nivou.

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

13 responses



Fokus ESG-a u budućnosti

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

Rezultati:

Vrlo vjerovatno: 38,5%

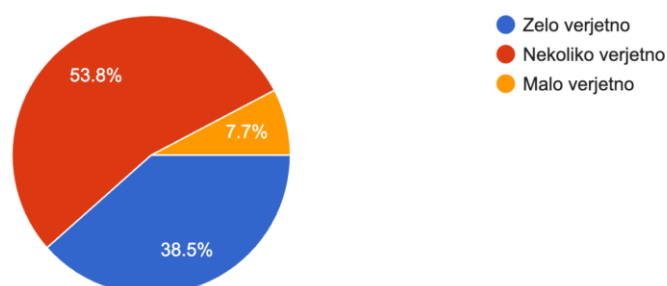
Donekle vjerovatno: 53,8%

Malo vjerovatno: 7,7%

Većina (92,3%) ispitanika optimistična je u pogledu povećanja fokusa na ESG u sljedeće tri godine, što otkriva snažno uvjerenje u važnost održivosti. Ovaj pozitivan izgled trebalo bi iskoristiti za nadogradnju postojećih inicijativa i daljnje jačanje predanosti sektora održivosti.

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

13 responses





Potrebna podrška za integraciju ESG-a

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

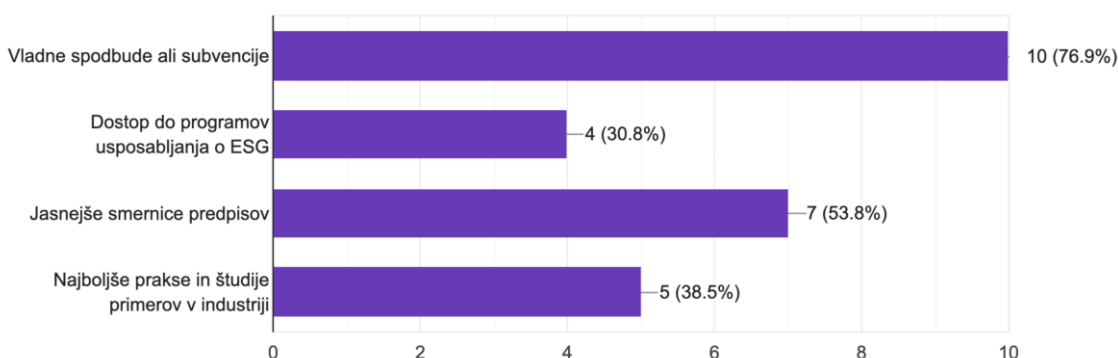
Rezultati:

- Jasne regulatorne smjernice: 7
- Vladini podsticaji: 10
- Pristup ESG programima obuke: 4

Podaci odražavaju značajnu potrebu za jasnijim smjernicama i vladinim poticajima za podršku ESG integraciji, ističući ulogu potpornih regulatornih okvira. Pružanje strukturiranih mehanizama podrške potaknut će povoljno okruženje za organizacije da se uključe u značajne ESG napore.

13. Kakšna podpora ali viri bi vašoj organizaciji pomagali pri boljšem uključivanju načel ESG? (Izberite vse, kar velja)

13 responses



Uloga u organizaciji

Pitanje 14: Koja je vaša uloga u organizaciji?

Rezultati:

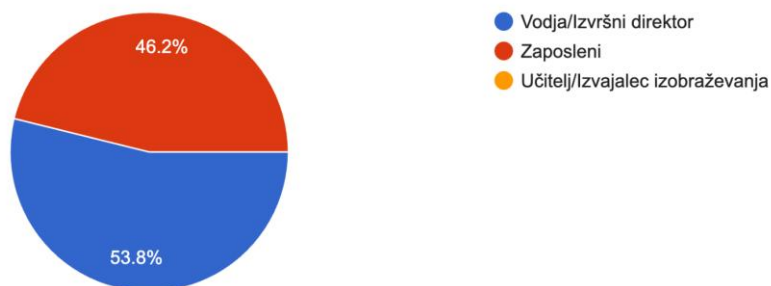
- Voditelj/Izvršni direktor: 53,8%
- Zaposlenik: 46,2%

Očita je uravnotežena zastupljenost uloga, s gotovo jednakim sudjelovanjem rukovoditelja i zaposlenika, što je korisno za rješavanje ESG-a i sa strateške i iz operativne perspektive. Ova uravnotežena zastupljenost trebala bi potaknuti kolektivni angažman u ESG inicijativama, potičući integraciju i s vodstvene i s operativnog nivoa.



14. Kakšno vlogo imate v organizaciji?

13 responses



Veličina organizacije

Pitanje 15: Kolika je veličina vaše organizacije?

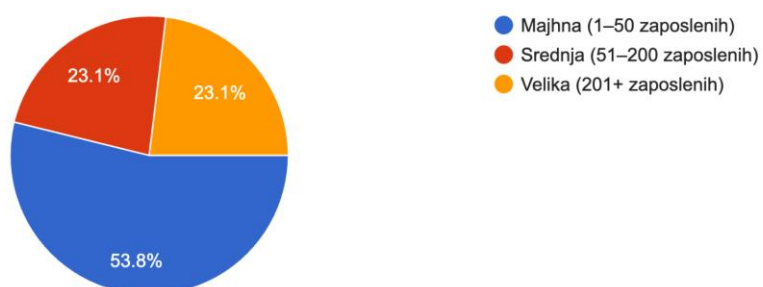
Rezultati:

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

Većina ispitanika dolazi iz malih organizacija, dok su srednje i velike organizacije podjednako zastupljene. To ukazuje na značajan segment manjih kompanija koje su angažovane u sektoru. Strategije prilagođene manjim organizacijama ključne su za poboljšanje njihove sposobnosti za provođenje i održavanje ESG praksi.

15. Kakšna je veličnost vaše organizacije?

13 responses





Zemlja organizacije

Pitanje 16: U kojoj se zemlji nalazi vaša organizacija?

Rezultati:

- Slovenija: 100%

Svi ispitanici imaju sjedište u Sloveniji, što potvrđuje isključivi fokus ankete na ovu regiju. Potpuna zastupljenost slovenskih organizacija pruža jasan uvid u lokalne prakse i uslove koji se odnose na integraciju ESG-a unutar sektora transporta i logistike.

16. V kateri državi je vaša organizacija?

13 responses



Zaključak

Analiza odgovora iz ankete provedene u slovenskom transportnom i logističkom sektoru otkriva značajnu priliku i potrebu za većim angažmanom u oblasti okolišnih, društvenih i upravljačkih (ESG) principa. Rezultati pokazuju umjeren nivo poznavanja ESG koncepta, pri čemu 69,2% ispitanika navodi da ih donekle razumije, dok se samo 23,1% osjeća vrlo dobro informisano. To ukazuje na potrebu za obrazovnim inicijativama usmjerenim ka povećanju svijesti i razumijevanja ESG-a unutar sektora.

Nadalje, iako 61,5% ispitanika prepoznaje važnost ESG principa, značajan broj njih i dalje nije siguran u svoje indirektne obaveze kada je u pitanju izvještavanje, a 53,8% nije svjesno potencijalnog učešća svojih organizacija u ESG obavezama unutar lanaca snabdijevanja. Zbog toga bi ciljanje kampanje informisanja i podizanja svijesti mogle igrati ključnu ulogu u smanjenju ove neizvjesnosti.

Predanost ESG praksama izgleda obećavajuće, s 61,5% organizacija koje trenutno provode takve mjere. Međutim, prepreke poput regulatorne složenosti i finansijskih ograničenja ostaju značajni izazovi, što je istaklo 69,2%, odnosno 61,5% ispitanika. Ovo dodatno ukazuje na potrebu za jasnijim regulatornim okvirima i mogućom finansijskom podrškom kako bi se olakšalo šire prihvatanje ESG praksi.

Što se tiče mogućnosti obuke, iako 38,5% ispitanika ocjenjuje dostupnost resursa za obuku kao dobru, dodatnih 15,4% smatra te resurse lošim, što ukazuje na potrebu za razvojem sveobuhvatnijih programa osposobljavanja. To dodatno potvrđuje i činjenica



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

da je 46,2% organizacija već omogućilo obuku vezanu za ESG, što pokazuje i angažman i praznine koje treba popuniti dodatnim aktivnostima u obrazovanju.

Odgovori iz ankete također sugeriraju pozitivne izgleda kada je riječ o budućem angažmanu s ESG praksama, jer 92,3% ispitanika ukazuje na vjerojatnoću povećanog fokusa na ova načela u naredne tri godine. S obzirom na to da značajan broj ispitanika zauzima rukovodeće pozicije, strateški angažman lidera bit će ključan za pokretanje promjena.



6. Komparativna analiza

Pravni i regulatorni okviri

Regionalni pristupi ESG-u u transportu i logistici uveliko se razlikuju, odražavajući status integracije svake zemlje u EU i domaće upravljanje. **Slovenija i Hrvatska**, kao članice EU, posluju pod snažnim mandatima izvještavanja o održivosti. Usvajanje EU Direktive o nefinansijskom izvještavanju i nadolazeće Direktive o izvještavanju o korporativnoj održivosti (CSRD) od strane Slovenije značajno je poboljšalo transparentnost poslovanja i ESG. Hrvatsko zakonodavstvo slično je usklađeno s EU direktivama: Zakon o računovodstvu i Zakon o reviziji (usklađen s CSRD-om) zahtijevaju od velikih kompanija da objavljuju izvještaje o održivosti koji obuhvataju okolišna, društvena i upravljačka pitanja. Ovi okviri usklađeni s EU prisiljavaju organizacije u Sloveniji i Hrvatskoj da prikupljaju ESG podatke, podvrgavaju se revizijama i javno izvještavaju o napretku, stvarajući pravni pritisak za ESG integraciju. Nasuprot tome, zemlje Zapadnog Balkana još uvijek razvijaju usporedive okvire. Transportna politika **Bosne i Hercegovine** uključuje neke ESG elemente, ali joj nedostaje efikasna provedba i izvršenje; slabi propisi (posebno u željezničkom i avio sektoru) i ograničen nadzor predstavljaju prepreke. **Crna Gora** je proaktivno izradila ambicioznu Strategiju razvoja transporta 2019–2035, koja uključuje principe EU Zelenog plana i ciljeve emisija, te je ažurirala zakone o procjeni uticaja na okoliš, standardima emisija sa puteva, sigurnosti željeznica i zagađenju mora kako bi odražavali EU standarde. Međutim, provedba u Crnoj Gori kasni, a OECD pregled uočio je kašnjenja nakon isteka početnog akcionog plana. **Kosovo**, koje teži pristupanju EU, usklađuje se s evropskim zelenim politikama putem nacionalnih planova poput Nacionalnog akcionog plana za okoliš i Akcionog plana za zeleni grad Prištine. Ove inicijative, koje podržavaju međunarodni partneri, uvode kriterije održivosti za gradski transport i infrastrukturu. Ipak, Kosovo i njegove komšije još nisu nametnuli široke obaveze ESG izvještavanja za kompanije. Zajedničko za cijeli region je prepoznavanje potrebe za jasnijim propisima: ankete u više zemalja pokazuju da dionici pozivaju na eksplicitnije ESG smjernice i pravne zahtjeve kako bi se potaknula usklađenost u cijelom sektoru.

Pravni pejzaž tako se kreće od sveobuhvatnih režima izvještavanja koje pokreće EU u Sloveniji i Hrvatskoj, do novonastalih ili djelimičnih okvira u Bosni i Hercegovini, Crnoj Gori i na Kosovu, gdje je usklađivanje politika sa standardima EU u toku.

Uključivanje dionika

Učinkovita ESG integracija u transportu i logistici oslanja se na angažman dionika na više nivoa, a ekosistem svake zemlje odražava različite snage. **Vladine agencije** igraju ključnu ulogu svugdje. U **Bosni i Hercegovini**, složena struktura upravljanja (državna, entitetska i kantonalna ministarstva transporta) dijeli odgovornost za održivu transportnu politiku i nadzor sigurnosti. Fragmentacija predstavlja izazove za koordinaciju, ali nacionalna tijela poput Vanjskotrgovinske komore uskočila su u promoviranje ESG svijesti, aktivno podstičući kompanije da usvoje održive prakse kako bi povećale konkurentnost. **Hrvatska** ima koristi od snažnog angažmana industrije i institucija: Hrvatska gospodarska komora čak je razvila upitnik za ocjenjivanje ESG-a kako bi



potaknula kompanije na poboljšanje standarda održivosti. Hrvatska udruga poslodavaca (HUP) i druga tijela pružaju ESG obuke i smjernice kompanijama, što ukazuje na visoku razinu inicijative privatnog sektora i partnerstva s obrazovnim institucijama. Na **Kosovu**, mapiranje dionika otkriva značajno sudjelovanje međunarodnih organizacija uz lokalne vlasti. Ministarstvo infrastrukture pokrenulo je Multimodalnu transportnu strategiju s naglaskom na zeleni transport, a Općina Priština surađuje s UNDP-om na kampanjama za preusmjeravanje putnika na posao prema održivoj mobilnosti. Projekti financirani od strane donatora (npr. EBRD-ov „Pristina Urban Transport II“) i javna preduzeća poput Trainkosa (željeznice) i autobusne kompanije Priština moderniziraju vozni park i infrastrukturu, što ilustrira javno-privatna i međunarodna partnerstva koja podstiču poboljšanja ESG-a. **Crna Gora** pokazuje sličan obrazac: nacionalnu transportnu strategiju zajednički su razvili Univerzitet Crne Gore i Ministarstvo transporta, što je primjer saradnje akademske zajednice i vlade. Pojavljuju se javno-privatna partnerstva koja podržavaju ESG ciljeve, na primjer, vlada i UNDP su podržali obrazovanje o klimatskim akcijama, a čak su i privatni subjekti poput Američke gospodarske komore u Crnoj Gori i lokalnih banaka pokrenuli vlastite ESG inicijative. Okruženje dionika u **Sloveniji** je relativno napredno. Regulatori ne samo da provode ESG izvještavanje usklađeno s EU, već i surađuju s industrijama na inicijativama zelenog gospodarstva, koristeći političke poticaje i fiskalnu podršku za poticanje održivih logističkih praksi. Vodeće slovenske transportne/logističke kompanije (npr. Luka Koper, Pošta Slovenije) rano usvajaju ESG, provode inicijative za zelene luke, elektrifikaciju voznog parka i inovacije u efikasnosti koje postavljaju industrijske standarde. U svih pet zemalja sve je veće priznanje da su široke koalicije dionika – vlade, industrijska udruženja, kompanije, edukatori i međunarodni partneri – ključne za uključivanje ESG-a. Svaka zemlja nudi modele za angažman: od hrvatskih koalicija predvođenih industrijom do projekata koje podržavaju donatori na Kosovu. Regionalni forumi poput Ugovora o transportnoj zajednici EU-a spremni su olakšati širu saradnju, omogućujući dionicima iz različitih zemalja da dijele najbolje prakse i koordiniraju održiva poboljšanja infrastrukture.

Dostupnost obuke i obrazovanja o ESG

Izgradnja ESG kapaciteta kroz obuke jasna je potreba u cijeloj regiji, iako dostupnost ESG obrazovanja specifičnog za tu oblast varira. **Bosna i Hercegovina** trenutno bilježi najveće nedostatke. Podaci ankete pokazuju da samo ~3,6% bosanskih transportnih i logističkih organizacija pruža bilo kakvu ESG obuku zaposlenicima, a gotovo 40% stručnjaka iz industrije ocjenjuje mogućnosti ESG obuke kao loše. To je povezano s niskom sviješću o ESG-u u BiH i naglašava potrebu za osnovnim obrazovnim inicijativama. **Crna Gora** suočava se sa sličnim nedostatkom: samo oko 9,5% ispitanika u Crnoj Gori ocijenilo je domaće ESG resurse za obuku kao dobre, dok ih je trećina označila kao loše. Samo 23% ikada je dobilo ponudu ESG obuke u svojoj organizaciji. Ove brojke ističu infrastrukturu za obuku u nastajanju. Svi slučajevi Zapadnog Balkana pokazuju snažnu potražnju za učenjem: u Bosni, 64% anketiranih stručnjaka pozvalo je na edukaciju o održivosti okoliša, a gotovo polovina o upravljanju i etici, dok je u Crnoj Gori gotovo svi ispitanici izrazili interes za profesionalne ESG programe razvoja. Nasuprot tome, **Slovenija i Hrvatska** pokazuju razvijeniju ESG obrazovnu podršku, iako još uvijek ima prostora za rast. U Hrvatskoj je nekoliko univerziteta i instituta uključilo



održivost u nastavne planove i programe o transportu i logistici (npr. programi Univerziteta u Zagrebu o transportnom inženjerstvu uključuju ESG teme), a organizacije poput CISD-a i HUP-a redovno organizuju ESG radionice. Ipak, samo 20% hrvatskih ispitanika izjavilo je da njihova kompanija pruža internu ESG obuku, a više od polovine nije bilo sigurno, što ukazuje na to da mnogim kompanijama nedostaju formalni programi. Slovenija se ističe: oko 46% slovenskih transportnih/logističkih organizacija pružilo je zaposlenicima obuku vezanu za ESG. Domaći ispitanici također su imali relativno pozitivne stavove o dostupnosti obuke, preko 77% ih je ocijenilo resurse kao osrednje do dobre. To sugerira da se zreliji ESG ekosistem Slovenije proteže i na obrazovanje, što vjerovatno odražava njezinu jaču institucionalnu podršku održivosti. **Kosovo** se nalazi između: dok samo 13,8% anketiranih kosovskih stručnjaka izvještava da je primilo ESG obuku, značajan dio smatra postojeće resurse adekvatnima ili čak izvrsnima. Oko jedne trećine ocijenilo je dostupnost ESG obuke na Kosovu kao dobru, a 20,7% kao izvrsnu, možda zbog ad-hoc radionica i programa koje vode donatori. Ankete o preferencijama otkrivaju zajedničke potrebe za obukom u različitim zemljama, na primjer, hrvatski i kosovski ispitanici dali su prioritet znanju o upravljanju/etici i izvještavanju o ESG-u u budućim obukama, dok su crnogorski dionici izrazili interes za standarde upravljanja i teme korporativne društvene odgovornosti. Ovi trendovi ukazuju na priliku za zajednički razvoj nastavnih planova i programa za ESG obuku. Partnerstva u projektima Erasmus+ ili regionalni centri izvrsnosti mogli bi uskladiti napore u obuci, iskorištavajući naprednije obrazovne inicijative u državama članicama EU u korist cijele regije. Jačanje mreža za ESG obuku izravno bi se pozabavilo jednom od ključnih prepreka usvajanju ESG-a utvrđenih u svakoj zemlji – nedostatkom znanja i stručnosti.

Prakse provedbe i ESG integracija

Stepen implementacije ESG prakse u transportnom i logističkom sektoru značajno se razlikuje u pet zemalja, iako su sve u ranoj do srednjoj fazi zrelosti. **Slovenija** trenutno prednjači u praktičnoj ESG integraciji. Prema podacima nedavnog istraživanja, 61,5% slovenskih transportnih i logističkih organizacija izvještava da aktivno provodi ESG mjere, što je najveći udio među zemljama. Te preduzeća obično daju prioritet upravljanju okolišem i operativnoj ekološkoj efikasnosti: na primjer, prakse smanjenja otpada i emisija najčešće su navodili slovenski ispitanici (u čak 11 slučajeva od 13 ispitanika). Poboljšanja upravljanja (etičke prakse, transparentnost) i društvene inicijative (dobrobit zaposlenika, angažman zajednice) također se obrađuju, iako u nešto manjoj mjeri, što ukazuje na potrebu za uravnoteženijim pristupom u budućnosti. **Hrvatska i Kosovo** imaju umjeren nivo usvajanja ESG-a. U logističkom sektoru Kosova, oko 45% organizacija počelo je primjenjivati ESG prakse, a velika većina (93% ispitanika) smatra ESG važnim za budućnost industrije. Preduzeća na Kosovu koja primjenjuju ESG načela uglavnom se usredotočuju na društvene aspekte (npr. programe dobrobiti zaposlenika, inicijative zajednice) s 41,4%, nakon čega slijede ekološke akcije (31%) i reforme upravljanja (27,6%). Ovaj naglasak sugerira da je društvena odgovornost preduzeća bila polazna tačka za ESG u transportnom sektoru Kosova. Usvajanje u Hrvatskoj je donekle oprezno: samo 16% hrvatskih ispitanika potvrdilo je da njihove organizacije trenutno provode ESG izvještavanje ili slične strukturirane prakse. Mnogi hrvatski logistički stručnjaci u početku su percipirali ESG kao nedirektno relevantan za njihovo poslovanje



(56% je reklo „nije relevantno“ u 2025.), što odražava jaz koji se postupno prevladava. Ipak, one hrvatske firme koje prihvataju ESG često to čine iz strateških razloga – konkurentska prednost bila je glavni pokretač usvajanja (47,4% ispitanika) i nastoje se uskladiti s međunarodnim standardima s obzirom na obaveze Hrvatske prema EU. **Crna Gora i Bosna i Hercegovina** Crna Gora i Bosna i Hercegovina nalaze se u najranijim fazama implementacije ESG-a, s relativno malim brojem preduzeća koja do sada poduzimaju konkretne akcije. U Crnoj Gori, samo oko 28,6% anketiranih organizacija pokrenulo je bilo kakve ESG mjere, a veliki udio praktičara i dalje nije siguran poduzimaju li njihove firme išta u tom području. Trenutni ESG naponi Crne Gore čine se usmjereni na društvenu odgovornost i osnove usklađenosti; korporativna društvena odgovornost (CSR) navedena je kao vodeći motivator za prihvaćanje ESG-a, a mnogi ispitanici nisu bili sigurni u dublje strateške razloge. Slično niska početna vrijednost uočena je u Bosni i Hercegovini, gdje izvještavanje o ESG-u još nije uobičajena praksa. Naime, 46,4% bosanskih logističkih stručnjaka reklo je da se njihove organizacije ne bave ESG izvještavanjem, a 32,1% nije bilo sigurno. Među ograničenim ESG inicijativama u BiH, primarni fokus bio je na društvenim pitanjima poput dobrobiti zaposlenika (gotovo 47% navelo je to), a ekološki naponi (35,3%, npr. skromna efikasnost goriva ili koraci za smanjenje emisija) bili su drugi, dok poboljšanja upravljanja zaostaju. Ovi obrasci ilustriraju da, u nedostatku snažnih regulatornih mandata, preduzeća na Zapadnom Balkanu često počinju s aktivnostima tipa CSR-a i ad-hoc ekološkim mjerama, a ne sa sveobuhvatnim ESG strategijama.

Unatoč različitim nivoima zrelosti, postoje zajednički pokretači i prepreke koje utiču na provedbu ESG-a u cijeloj regiji. Vanjski pritisci dominantna su tema. U **Sloveniji** usklađenost s propisima najčešće navođeni razlog za provedbu ESG-a, a slijedi ga osjećaj društvene odgovornosti preduzeća. To odražava **Hrvatsku**, gdje regulacija i strateška konkurentnost pokreću ESG odluke. U **Bosni i Hercegovini**, na **Kosovu** i u **Crnoj Gori**, društvena odgovornost i zahtjevi klijenata istaknuto su motivacije. Na primjer, 67,9% bosanskih ispitanika istaknulo je „društvenu odgovornost“, a više od polovine zahtjeve kupaca kao ključne pokretače za usvajanje ESG-a. Ovi nalazi sugeriraju da ugled i očekivanja dionika (od kupaca ili stranih partnera) potiču firme da razmotre ESG, čak i u okruženjima gdje je formalna provedba slaba. Suprotno tome, interne motivacije (poput etičkog vodstva ili dugoročnog upravljanja rizicima) rijetko su bile najviše rangirane, što ukazuje na prostor za rast kako svijest o ESG-u sazrijeva. Sve pet zemlje također se suočavaju sa sličnim preprekama koje ometaju širu ESG praksu. Regulatorna složenost i nesigurnost ponavljajući su problem: preduzeća se bore kada su ESG smjernice nejasne ili se stalno mijenjaju. Na **Kosovu** je 37,9% ispitanika označilo komplicirane propise kao glavnu prepreku provedbi ESG-a, a slovenske firme također su identificirale regulatornu složenost kao svoj najveći izazov (što je navelo 9 od 13 ispitanika). Finansijska ograničenja su druga velika prepreka – troškovi novih tehnologija, usklađenosti ili certifikacije mogu biti previsoki. Više od trećine crnogorskih i oko polovine slovenskih dionika navelo je da ograničena finansijska sredstva ograničavaju njihove ESG napore. Nedostaci u znanju i kapacitetima također i dalje postoje, posebno na Zapadnom Balkanu: nedostatak svijesti/razumijevanja bio je najveća pojedinačna prepreka u **Crnoj Gori** (50% ispitanika) i **Bosni i Hercegovini** (67,9%), iako je bio manje dominantan čimbenik u **Hrvatskoj** i na **Kosovu** gdje je osnovna svijest nešto veća. Ograničen pristup obuci ili stručnoj podršci, kako je



primijetilo oko trećine hrvatskih ispitanika, dodatno pogoršava ove izazove. Krajnji učinak je da, iako postoje džepovi napretka (osobito u kontekstima usklađenim s EU), sistemske prepreke i dalje sprječavaju ESG da postane standardna praksa u transportnim i logističkim preduzećima diljem regije.

Zaključak i mogućnosti za regionalnu saradnju

Diljem Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Kosova, Crne Gore i Slovenije, ova komparativna analiza otkriva i konvergenciju i divergenciju u ESG standardima i praksama. S jedne strane, **postoji zajednička putanja**: postoji zajednička putanja: svih pet zemalja sve su više svjesne važnosti ESG načela za održivi razvoj u transportu i logistici. Dionici jednoglasno prepoznaju da je poboljšanje ekološke efikasnosti, društvenih ishoda i upravljanja u ovom sektoru ključno za njegovu dugoročnu konkurentnost i usklađenost s evropskim trendovima (u Sloveniji je 92,3% anketiranih praktičara optimistično u pogledu proširenja ESG fokusa u sljedeće tri godine, a slično raspoloženje usmjereno prema budućnosti odjekuje i drugdje). Osim toga, svaka zemlja je započela uspostavljanje temelja za ESG integraciju, bilo putem novih zakona, pilot projekata, obrazovnih programa ili industrijskih inicijativa. Ipak, tempo i dubina usvajanja ESG-a znatno se razlikuju. Članice EU, Slovenija i Hrvatska, prednjače u formalnim okvirima i korporativnom prihvatanju, što dokazuju strogi zahtjevi za izvještavanje i veće stope ESG aktivnosti. U državama Zapadnog Balkana, ESG integracija je još uvijek u ranijim fazama: Bosna i Crna Gora još se suočavaju sa temeljnim izazovima svijesti i institucionalnih kapaciteta, dok Kosovo napreduje zahvaljujući reformama usmjerenim prema EU i međunarodnoj podršci. Ove razlike ističu oblasti u kojima bi ciljane intervencije mogle donijeti značajne koristi. Ključno je da studija **identificira nekoliko obećavajućih modela i praksi** koje bi se mogle oponašati ili proširiti kroz regionalnu suradnju. Iskustvo **Slovenije** naglašava vrijednost snažnog pravnog mandata u kombinaciji s vladinim poticajima: provedba pravila o objavljivanju ESG-a usklađenih sa EU značajno je poboljšala izvještavanje o održivosti čak i među manjim preduzećima, a višerazinsko upravljanje iskoristilo je javno-privatna partnerstva za ozelenjivanje logističke industrije. **Hrvatska** pokazuje kako angažman vođen industrijom može nadopuniti regulaciju; stvaranje alata za samoprocjenu ESG-a od strane Hrvatske gospodarske komore i aktivna uloga strukovnih udruženja u osposobljavanju potaknuli su atmosferu suradnje za održivost u logistici. **Na Zapadnom Balkanu**, lokalne inovacije i inicijative koje podržavaju donatori služe kao vrijedni pilot projekti. Na primjer, usvajanje Planova održive urbane mobilnosti u bosanskim gradovima poput Sarajeva i Bijeljine pokazuje kako djelovanje na općinskom nivou može integrirati ESG ciljeve u planiranje transporta. Na Kosovu, ulaganja u modernizaciju gradskog prijevoza (novi autobusi s niskim emisijama i nadogradnja željeznice) putem projekata EBRD-a i Svjetske banke ilustriraju kako vanjsko finansiranje i stručnost mogu potaknuti ESG rezultate na terenu. Sveobuhvatna nacionalna strategija Crne Gore, iako spora u provedbi, pruža plan kojim se razvoj transporta usklađuje s ESG mjerilima te izričito poziva na ESG obuku i javno-privatna inovacijska partnerstva, viziju koja bi mogla informirati dizajn politika susjednih zemalja. Ovi primjeri predstavljaju bazu znanja o efikasnim praksama koje, ako se razmjenjuju regionalno, mogu ubrzati ESG napredak.



Analiza također ističe ključna područja u kojima je **regionalna saradnja** ili **usklađivanje politika** korisno. Jedno takvo područje je usklađivanje standarda i propisa. Budući da su lanci snabdijevanja i saobraćajne mreže u jugoistočnoj Evropi međusobno povezani, usklađeniji pristup ESG-u (na primjer, usvajanje sličnih standarda izvještavanja ili okolišnih zahtjeva u svim zemljama) olakšao bi opterećenje usklađenosti i podigao osnovu za sve. Zemlje Zapadnog Balkana, posebno, mogle bi koordinirati svoje usvajanje ESG direktiva EU-a kako bi se preduzeća koja posluju preko granica suočila s dosljednim očekivanjima. Regionalna tijela i inicijative poput Ugovora o saobraćajnoj zajednici, CEFTA-e ili namjenskih Erasmus+ partnerstava pružaju platforme za razvoj jedinstvenih smjernica i razmjenu tehničkog znanja. Još jedno ključno područje je **izgradnja kapaciteta i osposobljavanje**, gdje bi zajednički naponi mogli značajno iskoristiti resurse. S obzirom na široko rasprostranjenu potrebu za ESG obrazovanjem, zajednički razvoj nastavnih planova i programa (na primjer, program financiran od Erasmus+ za osposobljavanje stručnjaka za transport i logistiku u ESG upravljanju) mogao bi se osloniti na stručnost univerziteta u Sloveniji ili Hrvatskoj i riješiti nedostatke u Bosni, na Kosovu i u Crnoj Gori. Ispitanici u anketama u različitim zemljama posebno su pozvali na više vladinih poticaja, jasnije smjernice i pristup osposobljavanju za podršku ESG integraciji, naglašavajući da bi poboljšani sistemi podrške bili dobrodošli u cijeloj industriji. Regionalni konzorcij stoga može osmisliti specijalizirane module obuke, programe certificiranja ili radionice koje služe više zemalja, stvarajući ekonomiju razmjera i podstičući zajedničku ESG kulturu.

Iako se pet zemalja razlikuje u trenutnim nivoima implementacije ESG principa, suočavaju se sa zajedničkim izazovima i mogu imati koristi od zajedničkog djelovanja. Učeći iz međusobnih uspjeha: stroge regulatorne odgovornosti Slovenije, angažmana dionika Hrvatske, međunarodnih partnerstava Kosova, strateškog planiranja Crne Gore i inicijativa na lokalnom nivou u Bosni i Hercegovini, transportni i logistički sektor jugoistočne Evrope može se **kretati prema održivijoj i usklađenijoj budućnosti**. Regionalna saradnja, kroz usklađivanje politika i zajedničke napore u izgradnji kapaciteta, biće ključna u premošćivanju jaza. Takav pristup obećava ne samo podizanje ESG performansi u svakoj zemlji, već i poboljšanje prekogranične sinergije i otpornosti, usklađujući cijelu regiju s novim evropskim standardima održivog transporta i logistike. Nalazi ove komparativne analize stoga pružaju temelj za informirano donošenje politika i saradničke projekte (poput dotične Erasmus+ inicijative) usmjerene na dublje ugrađivanje ESG principa u tkivo saobraćajne i logističke industrije jugoistočne Evrope.



7. Zaključak

Sljedeće preporuke pružaju akademski, ali praktični plan i program za izradu kurikuluma o okolišnim, društvenim i upravljačkim (ESG) pitanjima u transportnom i logističkom sektoru. Temelje se na nalazima istraživanja iz analize ESG praksi u Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Kosovu, Crnoj Gori i Sloveniji koju je proveo projekat SEE-GL. Naglasak je na praktičnim smjernicama za strukovno obrazovanje i osposobljavanje (VET), kontinuirano obrazovanje i programe cjeloživotnog učenja, osiguravajući da je kurikulum utemeljen na uvidima iz stvarnog svijeta i prilagođen regionalnim potrebama. Integriranjem lokalnih studija slučaja i poticanjem saradnje među dionicima, ove preporuke imaju za cilj izgradnju kapaciteta za održivu logistiku i usklađivanje Zapadnog Balkana s novim evropskim ESG standardima.

Integracija istraživanja u razvoj kurikuluma

Fokusiranje na utvrđene nedostatak u znanju: Istraživanje otkriva široko rasprostranjen nedostatak ESG svijesti i formalne obuke među radnom snagom u transportu i logistici u regiji. Na primjer, u Bosni i Hercegovini preko 82% anketiranih stručnjaka izjavilo je da nisu dobro informirani o ESG načelima, a samo ~3,6% organizacija pruža bilo kakvu ESG obuku zaposlenicima. Čak i u Hrvatskoj, članici EU, samo 20% ispitanika u transportu/logistici izjavilo je da njihova tvrtka nudi internu ESG obuku. Ovi nalazi naglašavaju **potrebu za modulima nastavnog plana i programa koji počinju s temeljnim ESG konceptima**, osiguravajući da polaznici razumiju ključna načela (upravljanje okolišem, društvena odgovornost, korporativno upravljanje) i zašto su ona važna za konkurentnost i usklađenost. Rani moduli trebali bi demistificirati ESG terminologiju, standarde i koristi, izravno se baveći niskom osnovnom sviješću dokumentiranom u anketama. Izgradnjom osnovne pismenosti u održivosti i etici, nastavni plan i program može popuniti kritičnu prazninu i omogućiti stručnjacima da se smisleno uključe u ESG inicijative.

Usklađenost s potrebama i standardima industrije: Nastavni plan i program mora prevesti istraživačke uvide u **praktične vještine i područja znanja koja zahtijeva promjenjivo okruženje sektora**. Analiza SEE-GL-a ističe da se tvrtke diljem Zapadnog Balkana počinju suočavati s novim ESG zahtjevima kroz propise usklađene s EU i tržišne pritiske. Primjerice, Hrvatska je, kao članica EU, u nacionalno zakonodavstvo uključila Evropske standarde izvještavanja o održivosti (ESRS), obvezujući velike tvrtke da objavljuju ekološke, društvene i upravljačke rezultate. Međutim, očit je nedostatak kvalificiranih stručnjaka za provedbu ovih standarda – hrvatski logistički sektor „zahtijeva kvalificiranu radnu snagu“ u održivom upravljanju lancem snabdijevanja, ali trenutno „nedostaje odgovarajućih stručnjaka“, što već **ograničava rast u industriji**. Na Kosovu i drugim zemljama pristupnicama, studije slično primjećuju **nedostatke u nastavnim planovima i programima stručnog obrazovanja i osposobljavanja** kada su u pitanju ESG kompetencije za transport i logistiku. Stoga bi nastavni plan i program trebao biti eksplicitno osmišljen kako bi pružio **kompetencije potrebne za ispunjavanje novih ESG obveza izvještavanja i usklađenosti** (npr. računovodstvo ugljika, upravljanje zdravljem i sigurnošću, etika i borba protiv korupcije u logistici) te kako bi odgovorio na očekivanja dionika. To podrazumijeva module o temama poput održivog upravljanja



voznim parkom, strategija smanjenja emisija, sigurnosti na radnom mjestu i radnih prava, dubinske analize u lancu snabdijevanja i izvještavanja o ESG podacima. Uključivanje trenutnih okvira kao što su ciljevi EU Zelenog plana, Direktiva o izvještavanju o korporativnoj održivosti (CSRD) i relevantni nacionalni propisi osigurat će usklađenost kurikuluma sa standardima kojih se tvrtke moraju pridržavati. Opremanjem polaznika ažuriranim regulatornim znanjem i praktičnim vještinama (na primjer, kako pripremiti osnovno izvješće o održivosti ili provesti logističke operacije koje učinkovito koriste gorivo), program čini ESG principe primjenjivima u svakodnevnoj poslovnoj praksi.

Usvojiti holističku perspektivu ESG-a: Dizajn nastavnog plana i programa trebao bi odražavati da je ESG u transportu/logistici višestruk. Istraživanja iz slovenskog iskustva pokazuju da vodeće tvrtke integriraju sve tri ESG dimenzije – okolišnu, društvenu i upravljačku – u svoje poslovanje. Kako bi se to odrazilo, sadržaj kolegija mora ići dalje od samih ekoloških pitanja. Na primjer, uz podučavanje **tehnika zelene logistike** (optimizacija ruta, intermodalni prijevoz, alternativna goriva), jednaka težina treba se dati društvenim aspektima (npr. obuka o zdravlju i sigurnosti zaposlenika, raznolikost i uključivanje u logističku radnu snagu) i temama upravljanja (npr. korporativna etika, transparentnost u lancima snabdijevanja). Analize slučajeva iz regije ilustriraju ovu ravnotežu: Slovenske transportne tvrtke uložile su u sveobuhvatnu obuku radnika o sigurnosti i novim tehnologijama kao dio svojih ESG napora, a mnoge tvrtke naglašavaju **angažman zajednice i etičko upravljanje** kao sastavni dio održivosti. Dobro zaokružen kurikulum stoga će pripremiti polaznike za holističku provedbu ESG-a, na primjer, uključivanjem simulacija ili zadataka o poboljšanju ugljičnog otiska tvrtke i njezinih radnih praksi. Takav pristup osigurava da polaznici programa mogu pokretati poboljšanja u svim ESG stupovima, odražavajući istraživački uvid da je održivost povezana i s operativnom učinkovitošću i s društvenom odgovornošću.

Uključivanje regionalnih studija slučaja radi kontekstualne relevantnosti

Koristiti lokalne primjere za povezivanje teorije i prakse: Kako bi ESG koncepti bili opipljivi, nastavni plan i program trebao bi uključivati praktične studije slučaja iz regije kako bi polaznici povezali apstraktna načela s rezultatima iz stvarnog svijeta. Svaka od pet zemalja nudi ilustrativne primjere koji se mogu utkati u nastavne programe, obogaćujući iskustvo učenja uvidima specifičnim za kontekst:

- **Bosna i Hercegovina:** Inicijative javnog sektora poput usvajanja Planova održive urbane mobilnosti u gradovima poput Sarajeva i Bijeljine pokazuju ESG ciljeve u djelovanju na lokalnoj razini, usklađujući planiranje urbanog prometa s ekološkim i društvenim standardima. Studija slučaja o SUMP-u Sarajeva može pokazati kako poboljšanje javnog prijevoza i pješačke infrastrukture donosi ESG koristi (smanjene emisije, poboljšana sigurnost na cestama) i koji se izazovi javljaju u provedbi.
- **Kosovo:** Projekti zelenog prometa koje podržavaju donatori pružaju bogat materijal za učenje. Na primjer, modernizacija „Prištinskog gradskog prometa“ koju finansira EBRD (uvođenje autobusa s niskim emisijama i nadogradnja željeznice) ilustrira kako vanjsko finansiranje i stručnost mogu potaknuti održive rezultate na terenu. Ispitivanje ovog projekta u nastavnom planu i programu istaknulo bi kompromise troškova i koristi ulaganja u čišće vozne parkove i kako



se takve inicijative povezuju sa širim Akcijskim planom za zelene gradove na Kosovu. Studenti mogu analizirati podatke o projektu kako bi razumjeli uticaje na potrošnju goriva i kvalitet zraka u urbanim područjima.

- **Crna Gora:** Nacionalni napori javnog sektora nude stratešku perspektivu. Sveobuhvatna Strategija razvoja prometa Crne Gore 2019. – 2035. izričito poziva na integriranje ESG mjerila, pa čak i nalaže ESG obuku u upravljanju prometom, zajedno s javno-privatnim inovacijskim partnerstvima. Ovaj primjer može se koristiti kao slučaj u kojem učenici procjenjuju dizajn politika u odnosu na provedbu. OECD je posebno uočio kašnjenja u provedbi ove strategije, što je potaknulo raspravu o izazovima upravljanja. Uključivanje ovog slučaja u kurikulum povezuje učenje u učionici s planiranjem na visokoj razini i važnosti političke volje, međuagencijske koordinacije i praćenja napretka u ostvarivanju ciljeva održivosti.
- **Hrvatska:** ESG inicijative vođene industrijom mogu poslužiti kao modeli angažmana dionika. Razvoj upitnika za samoprocjenu ESG-a od strane Hrvatske gospodarske komore, zajedno s Hrvatskom udrugom poslodavaca koja nudi ESG obrazovne usluge, primjer su kako poslovna udruženja aktivno promiču ESG standarde i obuku među tvrtkama. Modul kurikuluma mogao bi omogućiti studentima da koriste takve upitnike za procjenu ESG učinka hipotetske tvrtke, učeći ih kako funkcioniraju alati za mjerenje i dobrovoljni standardi. Hrvatsko iskustvo pokazuje vrijednost međusektorske saradnje (vlada, komore i tvrtke) u poboljšanju praksi održivosti, pristupa koji se može regionalno oponašati.
- **Slovenija:** Kao regionalni lider, Slovenija pruža napredne primjere ESG integracije. Vodeće logističke tvrtke poput Luke Koper i Pošte Slovenije postigle su značajan napredak kroz zelene inicijative, od zelene lučke infrastrukture do elektrifikacije flote, postavljajući industrijske standarde za jugoistočnu Evropu. Uključivanje studije slučaja iz Slovenije omogućuje učenicima da istraže scenarije najbolje u klasi: na primjer, kako su snažna regulativa usklađena s EU i korporativna predanost rezultirali mjerljivim smanjenjem emisija ili otpada. Takvi primjeri mogu potaknuti rasprave o prijenosu najboljih praksi u druge kontekste, uz istovremeno priznavanje razlika u resursima i regulatornim okruženjima.

Ugrađivanjem ovih i sličnih studija slučaja iz stvarnog svijeta, nastavni plan i program ostaje **kontekstualno relevantan i zanimljiv**. Studenti i polaznici će bolje razumjeti ESG koncepte kada vide komšije na Zapadnom Balkanu kako se suočavaju s poznatim izazovima, bilo da se radi o gradu koji se bori sa zagađenjem prometa ili tvrtki koja pokušava ispuniti nova pravila EU o izvještavanju. Slučajevi bi se trebali koristiti u vježbama, grupnim projektima i scenarijima učenja temeljenim na problemima (npr. „Kako biste savjetovali gradu X da implementira plan zelene logistike s obzirom na budžetska ograničenja?“). Ovaj pristup osigurava da nakon završetka programa polaznici mogu lako primijeniti naučene lekcije u vlastitom radnom okruženju, nakon što su već ispitali analogne situacije u učionici.



Podsticanje regionalne suradnje i razmjene znanja

Iskoristite regionalne mreže za razvoj i provedbu kurikuluma: Analiza više zemalja snažno ukazuje na to da je **kontinuirana saradnja među dionicima Zapadnog Balkana** ključna za podizanje ESG vještina i standarda. S obzirom na to da transportni i logistički lanci prelaze nacionalne granice, koordinirani pristup ESG obuci stvorice sinergije i dosljednost. Jedna od preporuka je osnivanje regionalnog konzorcija ili radne grupe ustanova za stručnu obuku, ministarstava, predstavnika industrije i stručnjaka kako bi zajednički razvijali i ažurirali ESG kurikulum. Sam projekat SEE-GL pruža **temelj za ovaj konzorcij**; kao Erasmus+ partnerstvo, pokazuje kako udruživanje stručnosti iz država članica EU (npr. Slovenije, Hrvatske) i partnera Zapadnog Balkana može stvoriti zajedničke resurse. Takva grupa može nastaviti i nakon završetka projekta kako bi održala relevantnost kurikuluma, uskladila ga s novim ESG direktivama EU i izbjegla dupliciranje napora u svakoj zemlji. Posebno je važno napomenuti da su ispitanici u cijeloj regiji pozvali na jasnije smjernice, vladine poticaje i prije svega bolji pristup obuci za podršku ESG integraciji. Regionalni zajednički napor može odgovoriti na ovu potražnju stvaranjem zajedničkih modula obuke i shema certificiranja koje su priznate preko granica, čime se efikasno dopire do šire publike.

Usklađivanje standarda i razmjena najboljih praksi: Kako bi se podstakla razmjena znanja, inicijativa za kurikulum trebala bi se uskladiti sa širim regionalnim okvirima. Postojeće platforme poput **Ugovora o transportnoj zajednici EU-a** (koji okuplja ministarstva saobraćaja zapadnog Balkana) i **CEFTA-e** mogu se angažirati za promicanje jedinstvenih ESG smjernica i širenje rezultata obuke. Na primjer, Transportna zajednica mogla bi organizovati godišnje radionice ili online repozitorij gdje edukatori u stručnoj obuci razmjenjuju nastavne materijale i studije slučaja, osiguravajući da se lekcija naučena u jednoj zemlji (npr. uspješan pilot projekat zelene logistike u Sloveniji ili novi sigurnosni protokol u Hrvatskoj) prenese drugima. Istraživanje sugerira da bi usklađivanje ESG standarda, poput usvajanja sličnih zahtjeva za izvještavanje o okolišu ili normi za efikasnost goriva, „ublažilo teret usklađenosti i podiglo osnovu za sve“ u regiji. Obrazovanje igra ključnu ulogu u ovom usklađivanju: ako programi stručnog obrazovanja diljem jugoistočne Evrope podučavaju usporedivim ishodima učenja o ESG-u, firme koje posluju u više zemalja susrest će se sa dosljednijim skupom vještina i razumijevanjem među zaposlenicima. Stoga ove preporuke uključuju rad na regionalnom okviru ESG kompetencija za logistički sektor (potencijalno podržan od strane ministarstava ili Transportne zajednice), koji mogu usvojiti kurikulumi stručnog obrazovanja u svakoj zemlji. To bi moglo uključivati **zajedničko definisanje ključnih kompetencija** (npr. izračun ugljičnog otiska, provođenje procjena društvenog uticaja, osiguranje upravljanja i etike u lancima snabdijevanja) i razvoj standardiziranih modula kurseva ili sadržaja e-učenja koji se mogu lokalizirati prema potrebi.

Olakšati kontinuirani angažman dionika: Konačno, izgradnja kulture saradnje zahtijeva institucionalizirane kanale za razmjenu znanja. Dionici svake zemlje - stručne škole, centri za obuku, logistička udruženja i kreatori politika - trebali bi biti aktivno uključeni u pregled i usavršavanje nastavnog plana i programa kako se on razvija. Mogle bi se organizovati redovne regionalne konferencije ili virtualni seminari na temu „ESG u transportu i logistici“ (potencijalno pod pokroviteljstvom platforme koju finansira EU ili **Erasmus+ zajednice prakse**), okupljajući instruktore i stručnjake iz industrije kako bi



dijelili ažuriranja, nove studije slučaja i pedagoške strategije. Stvaranje ESG centara za učenje na Zapadnom Balkanu, kako je predviđeno projekatom SEE-GL, podržat će ovaj cilj djelujući kao žarišne tačke gdje se objedinuju resursi i razmjenjuje stručnost. S vremenom će ove mreže njegovati zajedničku ESG kulturu u cijeloj regiji, pomažući manje razvijenim kontekstima da sustignu učeći od pionira. Ukratko, postavke partnerstva „učenja iz međusobnih uspjeha“, kako kaže komparativna analiza, trebale bi uticati ne samo na sadržaj nastavnog plana i programa (prikazivanjem regionalnih priča o uspjehu) već i na njegovu provedbu (kroz kontinuiranu prekograničnu saradnju u nastavi i osposobljavanju).

Sljedeći koraci: Od pilot-projekta do prilagođene implementacije

Kako bi se gore navedene preporuke prevele u djelo, predlažu se sljedeći kratkoročni i dugoročni koraci koji zacrtavaju put od završetka istraživanja do potpunog provođenja programa:

Kratkoročno (sljedećih 6–12 mjeseci):

- **Finalizacija i diseminacija istraživačkih rezultata:** Objaviti dovršenu analizu ESG industrijskih standarda i praksi (sredinom 2025.) i podijeliti ključne nalaze sa svim dionicima (esg-logistic.eu). Ovi nalazi će potvrditi fokusna područja kurikuluma s dokazima. Organizovati radionice ili okrugle stolove dionika u svakoj zemlji kako bi se predstavili rezultati istraživanja i prikupili povratni podaci. To će osigurati podršku i da kurikulum odgovara stvarnim potrebama koje su identifikovali industrijski i politički čelnici.
- **Osmisliti i provesti pilot nastavni plan i program:** Okupite stručnjake za izradu kurikuluma iz partnerskih ustanova za stručno obrazovanje i univerziteta (npr. Univerzitet u Sarajevu, Univerzitet u Zagrebu itd.) kako bi razvili pilot program ESG modula ili serija kurseva, koristeći se gore navedenim istraživačkim uvidima i studijama slučaja. To bi trebalo uključivati izradu ishoda učenja, planova lekcija i materijala (potencijalno na više jezika). Prije pune provedbe, provesti stručnu recenziju ili validaciju sadržaja od strane dionika, na primjer, dužnosnici ministarstva, treneri za ljudske resurse u kompanijama i stručnjaci civilnog društva mogu pregledati nacrt kurikuluma kako bi se osigurala relevantnost i tačnost. Prilagodite sadržaj na temelju tih povratnih informacija i zatražite sve potrebne akreditacije ili odobrenja za pilot kurs putem nacionalnih obrazovnih vlasti.
- **Obuka trenera i pokretanje testnog treninga:** Odrediti prvu grupu instruktora (iz stručnih škola, veleučilišta ili privatnih centara za obuku) i osigurajte im kratku pripremnu obuku o sadržaju ESG kurikuluma i metodologijama aktivnog učenja. Sa obučanim instruktorima lokalno provesti testni trening u kontroliranom okruženju, na primjer, kao program kontinuiranog obrazovanja za malu grupu menadžera logističkih kompanija ili kao izborni predmet u partnerskoj stručnoj školi. Ova pilotna provedba (moguće jedna po zemlji ili zajednički regionalni pilot) poslužiti će kao dokaz koncepta za poboljšanje kurikuluma. Prikupiti podatke o povratnim informacijama polaznika i ishodima učenja kako biste informisali kasnija poboljšanja.

**Dugoročno (1–3 godine):**

- **Potpuna integracija u programe stručnog obrazovanja:** Na temelju uspjeha pilot-projekta, surađivati s obrazovnim vlastima kako bi se ESG kurikulum integrirao u standardne ponude stručnog obrazovanja i osposobljavanja te programe cjeloživotnog učenja u cijeloj regiji. To bi moglo značiti uspostavljanje formalnog **ESG certifikata** ili diplome u transportu i logistici koju nude stručne ustanove u više zemalja ili ugrađivanje ESG modula unutar postojećih kvalifikacija iz logistike i transporta. Cilj je institucionalizirati kurikulum tako da postane redovni dio razvoja vještina za nove polaznike i postojeće radnike. Treba uspostaviti okvire za praćenje i evaluaciju kako bi se pratio utjecaj na učenike (npr. poboljšane ESG kompetencije, ishodi karijere) i na industriju (npr. povećano usvajanje ESG praksi u kompanijama).
- **Skaliranje kroz regionalnu i EU podršku:** Iskoristiti finansiranje i partnerstva za širenje dosega kurikuluma. Naknadni projekat Erasmus+ ili druga sredstva EU-a (kao što su inicijative Instrumenta za pretprijetupnu pomoć ili Zelene tranzicije) mogu se provesti kako bi se povećala izvedba obuke, razvio višejezični sadržaj e-učenja i proširio program na više institucija ili dodatne zemlje. Na primjer, mogao bi se osnovati regionalni centar izvrsnosti za ESG obuku, koji bi koordinirao ažuriranja kurikuluma i nudio naprednu obuku trenera. Platforme EU-a poput Evropske fondacije za stručno osposobljavanje (ETF) i Prometne zajednice mogu se angažirati za tehničku podršku i usklađivanje kurikuluma s evropskim kvalifikacijskim okvirima. Dugoročna vizija je stvoriti održivu mrežu ESG obrazovanja u jugoistočnoj Evropi koja se kontinuirano ažurira kroz istraživanje i saradnju, osiguravajući dugovječnost nakon početnog projekta.
- **Kontinuirana saradnja i poboljšanje:** Održavati regionalni konzorcij ili mrežu dionika kako bi se nadgledao razvoj nastavnog plana i programa. Kroz godišnje preglede, nastavni plan i program može se ažurirati u skladu s novim ESG propisima, tehnološkim inovacijama (npr. digitalizacija logistike) i povratnim informacijama poslodavaca i bivših studenata. Aktivnosti razmjene znanja – poput godišnjeg „ESG foruma Zapadnog Balkana u logistici“ – održavat će dionike povezanim i predanim. S vremenom će ovaj saradnički pristup učvrstiti zajednicu prakse oko ESG-a u transportu i logistici. Također će pomoći u usklađivanju regionalnih praksi sa standardima EU, dok se zemlje pripremaju za pristupanje EU ili produbljuju svoju usklađenost s direktivama EU o održivosti.

Ove preporuke zacrtavaju sveobuhvatan pristup razvoju kurikuluma usmjerenog na ESG faktore koji je utemeljen na istraživanjima, kontekstualno relevantan i zajednički implementiran. Utemeljivanjem obrazovnog sadržaja na stvarnostima Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Kosova, Crne Gore i Slovenije te mobiliziranjem mreže regionalnih aktera, predloženi kurikulum opremit će sadašnje i buduće logističke stručnjake kompetencijama za pokretanje održivih promjena. Takva izgradnja kapaciteta ključna je za transportni i logistički sektor Zapadnog Balkana kako bi unaprijedio ESG performanse, poboljšao prekograničnu saradnju i ispunio očekivanja zelenijeg evropskog gospodarstva u godinama koje dolaze.



8. Reference

1. Abdić, B., Muslić, A. i Efendić, A. (2023). Pametni povezani proizvodi kao pokretač održivog upravljanja lancem opskrbe. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(5), 552–562.
2. Aragonés-Jeremías, R., Baranova, P. i Moreno, R. (2023). Učinkovitost i otpornost u javnim ulaganjima: Model krivulje regulacije. *Sustainability*, 15(17), 13071.
3. Baranova, P., Macias, A. i Moreno, R. (2018). Model krivulje regulacije: Primjena na europska javna ulaganja. *Journal of Economic Policy Reform*, 21(4), 321–345.
4. Bavec, C. i Bavec, M. Č. (2016). Rodna raznolikost u menadžmentu kao alat korporativnog upravljanja. *Transformations in Business & Economics*, 15(1), 4–21.
5. Bekő, J., Beznec, N. i Sagaria, S. D. (2021). Mjere politike tržišta rada tijekom pandemije COVID-19: Kvalitativni pregled. *IZA Journal of Labor Policy*, 11(1), 1–28.
6. Bobek, S., Tominc, M. i Vuk, D. (2015). Čimbenici koji utječu na razvoj e-uprave: Pouke iz Slovenije. *Transforming Government: People, Process and Policy*, 9(3), 318–338.
7. Bratkovič Kregar, T., Crnjar, K. i Gomezelj, D. (2019). Odrednice nefinancijskog izvještavanja: Dokazi iz Slovenije. *Journal of Cleaner Production*, 220, 425–434.
8. Črnjar, K., Bratkovič Kregar, T. i Gomezelj, D. (2020). Direktiva EU o nefinancijskom izvještavanju: Utjecaj pravnog podrijetla i provedbe na transparentnost društvene odgovornosti poduzeća. *Journal of Applied Accounting Research*, 21(4), 585–605.
9. Družić, J., Žgaljić, D. i Pavlič, M. (2021). Implementacija mjera održivog prometa u logističkim tvrtkama: Studija slučaja hrvatskih i slovenskih tvrtki. *Sustainability*, 13(11), 6029.
10. Ferjan, M., Klemencic, A. i Logar, V. (2023). Usavršavanje i prekvalifikacija za zelenu tranziciju: Studija slučaja slovenske automobilske industrije. *Sustainability*, 15(14), 11172.
11. Filipič, B. i Škrinjar, R. (2022). Održiva korporativna uspješnost i angažman dionika: Dokazi iz slovenskih tvrtki. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 29(6), 1854–1866.
12. Glušič, T., Groff, M. i Jaklič, J. (2018). Usvajanje zajedničkih usluga e-uprave: Istraživanje slučaja Slovenije. *Government Information Quarterly*, 35(3), 488–497.
13. Glušič, T., Jaklič, J. i Groff, M. (2017). Čimbenici koji utječu na usvajanje e-nabave: Empirijski dokazi iz Slovenije. *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, 12(1), 1–15.
14. Klančnik, S. (2021). Važnost dobrobiti lokalnog stanovništva za razvoj turizma: Studija slučaja slovenskih ruralnih područja. *European Planning Studies*, 29(8), 1481–1500.
15. Knežević, S., Žarković, M. i Glavan, M. (2024). Uloga alternativnih goriva u postizanju održive mobilnosti: Studija slučaja Slovenije. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 128, 104030.



16. Mastilica, M., Keco, D. i Bešić, C. (2024). Zeleni prometni koridori: Strateški pristup održivoj logistici u jugoistočnoj Europi. *Časopis za održivi razvoj prometa i logistike*, 9(1), 1–15.
17. Primec, A. (2021). Utjecaj direktive EU o nefinancijskom izvještavanju na društvenu odgovornost poduzeća: Dokazi iz Slovenije. *Časopis za računovodstvo, upravljanje i politiku održivosti*, 12(3), 457–478.
18. Primec, A. i Belak, J. (2020). Izvještavanje o društvenoj odgovornosti poduzeća u malim i srednjim poduzećima: Dokazi iz Slovenije. *Poslovna etika: Europski pregled*, 29(3), 574–591.
19. Pucihar, A., Podbregar, I. i Vidmar, D. (2021). Održiva javna nabava i digitalna transformacija: Studija slučaja Slovenije. *Electronic Government, an International Journal*, 17(3), 288–305.
20. Sambt, J. (2021). Odgovori fiskalne politike na pandemiju COVID-19: Dokazi iz Slovenije. *Economic Modelling*, 97, 105–420.
21. Svetlik, I., Vodopivec, M. i Laporšek, S. (2017). Promicanje rodne ravnopravnosti fleksibilnim radnim aranžmanima: Slučaj Slovenije. *International Journal of Manpower*, 38(2), 237–251.
22. Trilar, M., Mulej, M. i Zenko, Z. (2020). Društvena odgovornost i održivi razvoj u kontekstu sistemskog razmišljanja: Slučaj Slovenije. *Kybernetes*, 49(9), 2321–2344.
23. Tušek, B., Kušar, J. i Dabić, M. (2022). Prakse korporativne društvene odgovornosti i uspješnost tvrtki: Dokazi iz slovenskih tvrtki. *Economic Research-Ekonomska istraživanja*, 35(1), 5263–5280.
24. Zaucer, M., Vukelić, G. i Trcek, D. (2023). Model za procjenu održivosti intermodalnih transportnih lanaca. *Promet-Traffic & Transportation*, 35(4), 575–585.
25. Ackermann, F. (2012). Upravljanje dionicima. U *Sustavski pristupi upravljanju promjenama: Praktični vodič* (str. 143–164). Springer.
26. Udruga pružatelja logističkih usluga. (2025). O nama. <https://associationoflogisticsprovider.com/about-us/>
27. Gospodarska komora Slovenije (CCIS). (2025). O nama. <https://eng.gzs.si/vsebina/About-Us>
28. Ekolozi bez granica. (2022). O nama. <https://ebm.si/en/>
29. Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD). (n.d.). Slovenija. <https://www.ebrd.com/home/what-we-do/where-we-invest/slovenia.html>
30. Agencija za energetiku. (n.d.). O nama. <https://www.iea.org/about>
31. Europska komisija. (n.d.). Mobilnost i promet. https://transport.ec.europa.eu/index_en
32. Focus Association for Sustainable Development. (n.d.). O nama. <https://focus.si/english/>
33. Freeman, R. E. (1984). *Strateško upravljanje: Pristup dionika*. Pitman.
34. Gorenje. (2014). Održivost. <https://www.hisense-europe.com/en/gorenje-group/sustainability>
35. Intereuropa. (2017). Održivost. <https://www.intereuropa.si/en/about-us/social-responsibility/environmental-protection>
36. Institut Jožef Stefan. (n.d.). O nama. <https://jozefstefan.org/en/about-us/>



37. Ministarstvo infrastrukture. (2025). O nama. <https://www.gov.si/en/state-authorities/ministries/ministry-of-infrastructure/about-the-ministry/>
38. Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog planiranja. (2025). O nama. <https://www.gov.si/en/state-authorities/ministries/ministry-of-natural-resources-and-spatial-planning/about-the-ministry/#:~:text=MinistarstvoOtprirodnihResursalProstornogPlaniranjaJeOdgovorno,OsiguravaMoSeBezBrižnosti,OsiguravaMoSigurnostIBolnosti.>
39. NOA. (2025). O nama. <https://www.mynoa.com/noa>
40. Luka Koper. (2025). Održivi razvoj. <https://www.luka-kp.si/en/company/sustainable-development/>
41. Slovenske željeznice. (2025). O nama. <https://www.sz.si/en/about/who-we-are/>
42. Sveučilište u Ljubljani. (2025). O nama. <https://www.uni-lj.si/en/university/about-us>
43. Svjetska banka. (2025). Slovenija. <https://data.worldbank.org/country/slovenia>
44. Europska komisija, Izvješće o Bosni i Hercegovini za 2024.: 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. State Department of U.S., Izjave o investicijskoj klimi za 2024.: Bosna i Hercegovina: <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). Utjecaj ESG rizika na gospodarski rast u zemljama Zapadnog Balkana. Održivost, 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?
49. Međunarodna akademija održivog razvoja: <https://esgbh.com/esg/esg-edukacija/#prijava>
50. Zakon o računovodstvu: <https://www.zakon.hr/z/118/Zakon-o-ra%C4%8Dunovodstvu>
51. Zakon o reviziji: <https://www.zakon.hr/z/417/Zakon-o-reviziji>
52. Zakon o tržištu kapitala: <https://www.zakon.hr/z/171/Zakon-o-tr%C5%BEi%C5%A1tu-kapitala-1-2>
53. Zeleno upravljanje lancem opskrbe u hrvatskim tvrtkama (znanstveni rad): <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. Hrvatske gospodarske komore: <https://www.hgk.hr/hrvatski-esg-rating>
56. Hrvatska udruga poslodavaca: <https://www.hup.hr/odjel-esg>
57. Hrvatska obrtnička trgovina: <https://www.hok.com/projects/discipline/sustainable-design/esg-consulting/>



58. Hrvatska poštanska uprava: <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. Prometni opservatorij jugoistočne Europe (SEETO) | Javno-privatno partnerstvo Dokument Svjetske banke
63. https://bkt-ks.com/content/2024/07/ESG-REPORT-FINAL_18.7_-edit_compressed-1-1.pdf
64. [kosovo-country-strategy.pdf](https://www.kosovo-cs.org/kosovo-country-strategy.pdf)
65. <https://www.esilv.fr/en/esg-investing-farm-management-green-cities-three-student-projects-for-sustainability/>
66. Ministarstvo prometa i pomorstva Crne Gore. (2019). Strategija razvoja prometa 2019.–2035. s akcijskim planom 2019.–2020. Vlada Crne Gore. <https://www.gov.me/dokumenta/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534>
67. OECD (2024), Izgledi konkurentnosti Zapadnog Balkana 2024: Crna Gora, konkurentnost i razvoj privatnog sektora, OECD Publishing, Pariz, <https://doi.org/10.1787/ead1588e-en>.
68. Europska komisija. (2024). Izvješće o Crnoj Gori za 2024. (Radni dokument osoblja Komisije SWD(2024) 694 final). https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/a41cf419-5473-4659-a3f3-af4bc8ed243b_en?filename=Montenegro%20Report%202024.pdf
69. Nikčević, J. i Škurić, M. (2021). Doprinos održivom razvoju pomorskog prometa u kontekstu plavog gospodarstva: Slučaj Crne Gore. Održivost, 13(6), 3079. <https://doi.org/10.3390/su13063079>
70. Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma Crne Gore. (2021). Treće dvogodišnje ažurirano izvješće Crne Gore Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC). Program Ujedinjenih naroda za razvoj (UNDP). <https://www.undp.org>
71. <https://www.addiko.com/static/uploads/Addiko-Bank-AG-Sustainability-Report-2023-EN-1.pdf>