



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Korniza e Kërkimit: Struktura Socio- Ekonomike dhe Kërkesat e Punës



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.

Tabela e përmbajtjes

Hyrje	1
Metodologjia e Hulumtimit	2
Struktura e Grupit të Fokusit	3
Përmbledhje të Hulumtimeve Specifike për Vendlindjen	5
4.1. Bosnja dhe Hercegovina	5
4.2. Kroacia	17
4.3. Kosova	28
4.4. Mali i Zi	34
4.5. Sllovenia	36
5. Gjetjet kryesore	49
5.1. Bosnja dhe Hercegovina	49
5.2. Kroacia	52
5.3. Kosova	59
5.4. Mali i Zi	60
5.5. Sllovenia	62
6. Përfundime	63
7. Referenca	65

1. Hyrje

Projekti “Përmirësimi i Aftësive dhe Punësimit në Logjistikën e Gjelbër” (SEE-GL) është një nismë rajonale e zbatuar në Slloveni, Kroaci, Bosnje dhe Hercegovinë, Kosovë dhe Mal të Zi, që synon modernizimin e arsimit dhe trajnimit profesional (VET) në sektorin e transportit dhe logjistikës. Duke integruar parimet e Ambientit, Shoqërisë dhe Qeverisjes (ESG) në kurrikulat e VET-it, SEE-GL adreson sfidat kritike rajonale, përfshirë qëndrueshmërinë mjedisore, përshtatshmërinë me tregun e punës, përfshirjen sociale dhe qeverisjen e mirë.

Projekti mbështet kalimin drejt një industrie logjistike të gjelbër dhe të qëndrueshme duke pajisur profesionistët me aftësi të orientuara drejt së ardhmes dhe duke nxitur bashkëpunimin ndërmjet aktorëve të sektorit publik dhe privat. Ai gjithashtu promovon përdorimin e mjeteve të arsimit dixhital dhe harmonizimin me Kornizën Evropiane të Kualifikimeve (EQF), për të lehtësuar lëvizshmërinë dhe punësueshmërinë.

Një nga qëllimet kryesore është zhvillimi i një profili të ri profesional – Specialist ESG në Logjistikën e Transportit – si dhe përmirësimi i kapaciteteve trajnuese të institucioneve VET për t’iu përgjigjur kërkesave të tregut të punës që ndryshojnë. Nëpërmjet ndërhyrjeve të synuara, SEE-GL kontribuon në objektivat më të gjera të Programit Erasmus+, përfshirë tranzicionin e gjelbër, dixhitalizimin, përfshirjen sociale dhe bashkëpunimin rajonal në Ballkanin Perëndimor.



2. Metodologjia e Hulumtimit

Raporti ofron një analizë të thelluar të kushteve socio-ekonomike kombëtare, trendeve të tregut të punës dhe kërkesave për trajnim në sektorin e logjistikës dhe transportit.

Theksi i veçantë vihet në logjistikën e gjelbër, profilet e reja të punës dhe standardet në zhvillim të kualifikimeve të harmonizuara me Kornizën Evropiane të Kualifikimeve (EQF). Fokusi është në identifikimin e boshllëqeve të aftësive dhe vlerësimin e gatishmërisë së sistemeve VET për të mbështetur rrugë të punësimit të qëndrueshme, gjithëpërfshirëse dhe të orientuara drejt së ardhmes.

Të dhënat për këtë raport janë mbledhur përmes një kombinimi të hulumtimit në tryezë dhe punës kërkimore në terren. Hulumtimi në tryezë përfshiu shqyrtimin e literaturës ekzistuese, të dhënave statistikore, dokumenteve politike kombëtare dhe kuadrit përkatës të VET-it. Puna në terren u zhvillua përmes diskutimeve në grupe të fokusit në secilin shtet pjesëmarrës – Slloveni, Kroaci, Bosnjë dhe Hercegovinë, Kosovë dhe Mal të Zi.

Çdo grup fokusimi përfshiu nga 10–15 pjesëmarrës nga një gamë e larmishme akterësh, përfshirë profesionistë të logjistikës, punëdhënës, edukatorë, vendimmarrës dhe punëkërkues. Diskutimet u udhëhoqën nga një kornizë e përbashkët pyetjesh tematike që përfshinin:

- Kërkesat aktuale dhe të ardhshme për punë në sektorin e logjistikës
- Rritja e vendeve të punës së gjelbër dhe modelet e qëndrueshme të punësimit
- Lëvizshmëria në karrierë dhe njohja ndërkufitare e kualifikimeve
- Qasja në trajnim profesional dhe mundësitë për përmirësim të aftësive
- Kushtet e punës, nivelet e pagave dhe siguria në punë
- Përfshirja e parimeve ESG në praktikatat profesionale dhe përmbajtjen mësimore
-

Njohuritë e mbledhura u analizuan për të identifikuar trendet kombëtare, fushat prioritare të trajnimit dhe boshllëqet mes nevojave të tregut të punës dhe ofertës aktuale arsimore. Çdo partner shtetëror përpiloi gjetjet e veta në një raport kombëtar, të cilat së bashku përbëjnë bazën për Raportin e Përbashkët të Kërkimit Socio-Ekonomik.

Kjo metodologji siguron që përpjekjet e projektit SEE-GL për zhvillimin e trajnimeve dhe kurrikulave të mbështeten në evidencë reale të tregut të punës dhe perspektivën e aktorëve të interesit. Gjetjet e kërkimit do të shërbejnë drejtpërdrejt për hartimin e moduleve të reja VET për Specialistët ESG në Logjistikën e Transportit dhe do të kontribuojnë në rekomandime politike që mbështesin zhvillimin ekonomik të qëndrueshëm dhe punësimin në gjithë rajonin.

3. Focus Group Structure

Si pjesë e një përpjekjeje më të gjerë për të kuptuar dinamikat e tregut të punës dhe kushtet socio-ekonomike në vendet e synuara, u zhvillua një seri diskutimesh të strukturuar në grupe fokusi.

Qëllimi kryesor i këtij hulumtimi cilësor ishte mbledhja e njohurive të thelluara mbi kualifikimet dhe kërkesat aktuale për punë, zhvillimin e vendeve të punës së gjelbër, qasjen në trajnim dhe arsim, nivelet e pagave, sigurinë në punë, si dhe sfidat e përgjithshme socio-ekonomike që përballojnë grupet e ndryshme të aktorëve.

Çdo grup fokusi përbëhej nga 10 deri në 15 pjesëmarrës, të përzgjedhur për të siguruar një spektër të gjerë këndvështrimesh, duke përfshirë:

- **Përfaqësues të qeverisë:** Ministria e Transportit, politikëbërës ekonomikë, agjenci rregullatore mjedisore (p.sh. agjenci për qëndrueshmëri);
- **Profesionalistë të industrisë:** Pronarë dhe menaxherë të kompanive të logjistikës, transportit dhe mikrologjistikës, ekspertë të zinxhirit të furnizimit dhe të ekspeditave, përfaqësues nga startup-e të logjistikës së gjelbër dhe novatorë;
- **Shoferë dhe punonjës të logjistikës:** Shoferë kamionësh (transport i gjatë dhe urban), staf magazinash dhe punonjës të qendrave të shpërndarjes, punëtorë portualë dhe detarë;
- **Akademia:** Profesorë dhe studiues të specializuar në transport, logjistikë dhe studime mjedisore, studentë të universiteteve dhe shkollave të mesme që studiojnë transportin, logjistikën dhe menaxhimin e zinxhirit të furnizimit;
- **Agjenci të punësimit dhe trajnimit:** Përfaqësues të zyrave të punësimit dhe trajnimit profesional, profesionistë të burimeve njerëzore nga kompani logjistike, specialistë të zhvillimit të fuqisë punëtore;
- **Shoqata biznesi dhe sindikata:** Përfaqësues nga dhomat e tregtisë, sindikata të punonjësve të transportit dhe logjistikës, grupe avokuese të industrisë të fokusuara në paga të drejta dhe kushte të punës;
- **Lobues të qëndrueshmërisë dhe ekonomisë së gjelbër:** OJQ që promovojnë vende pune të gjelbra dhe transport të qëndrueshëm, përfaqësues nga programet e tranzicionit të gjelbër të financuara nga BE-ja, organizata mendimi dhe ekspertë të politikave të përqendruar në klimën;
- **Ekspertë të teknologjisë dhe inovacionit:** Specialistë në dixhitalizim, automatizim dhe inteligjencë artificiale në logjistikë, zhvillues të zgjidhjeve të transportit të gjelbër (kamionë elektrikë/hidrogjeni, logjistikë e zgjuar), përfaqësues nga institucione kërkimore mbi zgjidhje të ardhshme të mobilitetit.

3.1. Mbledhja dhe analiza e të dhënave

Të dhënat do të mblidhen përmes hulumtimit në tryezë dhe punës kërkimore cilësore (diskutime në grupe fokusi).

Secila sesion u dokumentua me kujdes, dhe njohuritë e përfituara u sinkronizuan në raporte përmbledhëse. Këto gjetje ofrojnë një bazë cilësore për të kuptuar kushtet specifike të punës në secilin vend dhe nevojat në zhvillim të sektorit të logjistikës

dhe fuqisë punëtore në transport, me vëmendje të veçantë ndaj detyrimeve të tranzicionit të gjelbër brenda sektorit të logjistikës.



4. Përmbledhje e hulumtieve për secilin shtet specifik

Ky seksion paraqet përmbledhjen e hulumtimit të specifikuar për secilin shtet, i cili është realizuar përmes grupeve të fokusit dhe hulumtimit në tavoline apo desk research.

4.1. Shteti: Bosnia dhe Herzegovina

Pjesëmarrësit në fokus grup

- Përfaqësues qeveritarë (Zyra e Punësimit Kiseljak, Ministria e Transportit dhe Komunikimeve e Kantonit të Hercegovinës-Neretvës)
- Kompanitë e logjistikës dhe transportit – Sektori publik (Kompania Publike Hekurudhat e Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës Sh.A. Sarajevo, JP BH POŠTA Sh.p.k. Sarajevo)
- Institucione arsimore dhe trajnuese (Profesorë nga Programi i Studimeve të Inxhinierisë së Transportit CEPS Kiseljak, Ministria e Arsimit, Shkencës, Kulturës dhe Sportit e Kantonit Zenica-Doboj, Departamenti për Edukimin në Trafik)
- Organizata Joqeveritare (OJQ) (Dhoma e Tregtisë e Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës)
- Përfaqësues të kompanive private (Almy Transport, Samer & Co. Shipping Sh.p.k. Sarajevo, Transkop Sh.p.k., Mozart Sh.p.k. – Sektori i Logjistikës)
- Shoferë profesionistë (Milšped BiH)

Intervistat u zhvilluan si në mënyrë online, ashtu edhe me prani fizike. Takimi i parë shërbeu si një orientim fillestar, duke përfshirë një diskutim mbi natyrën e projektit dhe procesin e intervistimit. U ra dakord që pyetjet e intervistës të dërgoheshin te të gjithë pjesëmarrësit, të cilët më pas do t'i jepnin përgjigje të detajuara me email përfaqësuesve të CEPS-it. Në këtë aktivitet morën pjesë gjithsej 12 individë nga gjashtë sektorë të ndryshëm dhe të rëndësishëm.

4.1.1. Struktura Socio - Ekonomike Bosnia dhe Herzegovina

Bosnja dhe Hercegovina ka një ekonomi në tranzicion me reforma të kufizuara të tregut. Ekonomia mbështetet në mënyrë të konsiderueshme në eksportin e metaleve, energjisë, tekstileve dhe mobilie, si dhe në dërgesat e emigrantëve dhe ndihmën e huaj. Një qeveri shumë e decentralizuar e pengon zhvillimin ekonomik

koordinimin e politikave dhe reformat, ndërsa burokracia e tepërt dhe një treg i fragmentuar dekurajojnë investimet e huaja. (1)

Sektori industrial është i larmishëm, me përpunimin e metaleve si shtyllë kryesore të ekonomisë, i përqendruar në prodhimin e çelikut në Zenicë dhe Olovo dhe alumin në Mostar (Alumini i Mostar). Ky sektor i orientuar drejt eksportit është ndër punëdhënësit më të mëdhenj në vend. Industria e pjesëve të automobilave përfshin mbi 60 kompani, që punësojnë rreth 11,000 persona dhe eksportojnë rreth 90% të prodhimit të tyre [undp.org]. Industria kimike dhe farmaceutike përfshin aktorë kyç si Bosnalijek dhe disa kompani të tjera vendore që prodhojnë ilaçe gjenerike, duke mbuluar 20–25% të tregut të brendshëm. Në sektorin e energjisë, termocentralet me qymyr në Tuzla, Kakanj dhe Ugljevik dominojnë prodhimin e energjisë elektrike, duke përfaqësuar rreth 60%, ndërsa burimet e ripërtëritshme si hidroenergji (me kapacitet të instaluar rreth 2,076 MW), energjia e erës dhe ajo diellore janë në fazat e para të zhvillimit. Minierat mbeten të rëndësishme me nxjerrjen e linjtit, hekurit, boksitit, plumbit dhe zinkut, përveç kërkimeve në rritje për litium. Ndërtimtaria kontribuon rreth 8% të PBB-së dhe 6% të punësimit, e nxitur nga projekte të mëdha publike infrastrukturore si Korridori Vc. Bujqësia përbën afërsisht 4–5% të PBB-së dhe 17% të punësimit, duke prodhuar drithëra, fruta, perime, blegtori, produkte qumështi, mish, dru dhe letër, me sektorët kryesorë të pemëtarisë dhe akuakulturës.

Sektori i shërbimeve përbën rreth 55% të PBB-së dhe punëson gjysmën e fuqisë punëtore, me rritje të shpejtë në fushat e TIK-ut dhe startup-eve, të mbështetura nga dixhitalizimi dhe kreditë bankare për NVM-të. Turizmi gjithashtu po shënon rikuperim të fortë, duke tërhequr vizitorë ndërkombëtarë dhe nga diaspora, mbështetur nga festivalet kulturore dhe turizmi dimëror. (2)

Bosnja dhe Hercegovina ndodhet në fazat e hershme të përgatitjes për një ekonomi funksionale tregu. Në vitin 2023, rritja ekonomike ra në rreth 1.6%, kryesisht për shkak të kushteve të pafavorshme ndërkombëtare. Sektori publik mbetet joefikas dhe i mbingarkuar, ndërsa mjedisi i biznesit vuan nga një treg i brendshëm i fragmentuar dhe nga dobësia e sundimit të ligjit. Edhe pse disa ndryshime strukturore janë të dukshme — veçanërisht një orientim drejt sektorit të shërbimeve (si tregtia, teknologjia dhe turizmi) — prodhimi industrial, transporti dhe energjia vazhdojnë të luajnë role të rëndësishme. Megjithatë, Bosnja dhe Hercegovina është ende prapa në tranzicionin energjetik dhe dixhital. Integrimi tregtar me BE-në është i lartë, por në përgjithësi tregtia mbetet nën potencial. Sektorët kyç që përmenden në raport:

- Energjia: Në fazë të hershme të përgatitjes, pa ndonjë përparim domethënës në përafrimin me direktivat e BE-së.
- Transporti: Ka një nivel të caktuar përgatitjeje, por siguria rrugore dhe sistemet inteligjente të transportit kërkojnë përmirësime të mëdha.

¹ Moody's Analytics, Bosnia and Herzegovina - Economic Indicators: <https://www.economy.com/bosnia-and-herzegovina/indicators#ECONOMY>

² Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina u brojkama: <https://bhas.gov.ba/Calendar/Category/30>

³ European Commission Staff Working Document: 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

- ☒ Bujqësia dhe zhvillimi rural: Përparim i kufizuar, me nevojë për harmonizim dhe zhvillim kapacitar.
- ☒ TIK/Transformimi digjital: Në fazë shumë të hershme, pa përafrim me acquis-n e BE-së dhe pa një kuadër ligjor funksional.

Sektori i logjistikës dhe transportit në Bosnjë dhe Hercegovinë mbetet i pazhvilluar, i penguar nga infrastruktura e vjetër, investimet e kufizuara dhe efikasiteti i dobët rregullator. Pavarësisht pozitës strategjike të vendit si një qendër transitore në Ballkanin Perëndimor, problemet sistematike vazhdojnë të kufizojnë potencialin e tij të plotë. Sipas Indeksit të Performancës së Logjistikës të Bankës Botërore, në vitin 2022 Bosnja dhe Hercegovina mori një vlerësim 2.6 nga 5 për cilësinë e infrastrukturës së tregtisë dhe transportit, që thekson nevojën urgjente për përmirësime (4). Bllokadat kryesore përfshijnë procedura të ngadalta doganore, infrastrukturë të vjetër dhe kapacitete të pamjaftueshme ndërmodaliteti.

Transporti rrugor është mënyra dominuese e lëvizjes së mallrave në Bosnjë dhe Hercegovinë. Vendi ka gjithsej 8,150 kilometra rrugë kryesore dhe rajonale; megjithatë, vetëm një pjesë e vogël i plotëson standardet e BE-së. Në vitet e fundit, investimet në infrastrukturën rrugore janë rritur, kryesisht përmes projekteve të financuara së bashku nga institucione financiare ndërkombëtare si Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) dhe Banka Evropiane e Investimeve (BEI). Ndërtimi i autostradës Korridori Vc – një korridor kyç transporti i BE-së – ka qenë një nga fokuset kryesore të këtyre investimeve.

Rrjeti hekurudhor në Bosnjë dhe Hercegovinë shtrihet për rreth 1,030 kilometra, shumica prej të cilave kanë nevojë për modernizim. Volumet e transportuara me hekurudhë mbeten të kufizuara, kryesisht për shkak të kohës së gjatë të transitit dhe kufizimeve infrastrukturore. Për më tepër, sektori përballet me fragmentim institucional midis Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës dhe Republikës Srpska, që e vështirëson koordinimin dhe efikasitetin në operacionet hekurudhore ndër-entitete.

Bosnja dhe Hercegovina shërbehet nga katër aeroporte ndërkombëtare: Sarajeva, Banja Luka, Tuzla dhe Mostari. Megjithatë, transporti ajror i mallrave përbën vetëm një pjesë të vogël të volumit total të mallrave, për shkak të infrastrukturës së kufizuar dhe kërkesës së ulët. Megjithatë, po vazhdojnë përpjekjet për përmirësimin e lidhjeve ajrore, veçanërisht për trafikun e pasagjerëve, me qëllim integrimin më të mirë të vendit në rrjetet rajonale dhe globale të transportit.

Përmbledhje e grupit fokus: Struktura socio-ekonomike në Bosnjë dhe Hercegovinë me një pasqyrë të sektorit të logjistikës

Pjesëmarrësit theksuan se sfidat në nivel kombëtar — si pabarazia ekonomike, çrregullimet politike, inflacioni, çmimet e larta të karburantit, investimet e ulëta të huaja dhe emigrimi — po ndikojnë në mënyrë të konsiderueshme në disponueshmërinë e vendeve të punës dhe në rritjen e biznesit. Çështjet strukturore, si taksat e larta, burokracia joefikase dhe rregulloret e vjetruara, vazhdojnë të pengojnë investimet dhe zhvillimin e tregut të punës.

⁴ TheWorldBank, LogisticsPerformance Index (LPI) - International Scorecard Page, accessed on 5.4.2025.: <https://lpi.worldbank.org/index.php/international/scorecard/line/C/BIH/2023>

Në sektorin e logjistikës, këto probleme janë veçanërisht të dukshme. Kompanitë përballen me rritje të kostove operative, veçanërisht në transport dhe paga, të cilat kufizojnë krijimin e vendeve të punës dhe zhvillimin e fuqisë punëtore. Pavarësisht kërkesës në rritje për shërbime logjistike në tregtinë ndërkombëtare, firmat përballen me infrastrukturë të dobët, mungesë të fuqisë punëtore të kualifikuar dhe përparim të kufizuar teknologjik. Ndërsa të rinjtë tregojnë interes për karriera në logjistikë jashtë vendit, trajnimi i kufizuar vendas dhe kushtet e këqija të punës dekurajojnë angazhimin vendas. Pagat e ulëta dhe kontratat e pasigurta nxisin fluks të lartë të personelit dhe humbje të talenteve. Globalizimi dhe tregtia ndërkombëtare kanë sjellë si mundësi ashtu edhe rreziqe. Pjesëmarrësit vunë re rritjen e krijimit të vendeve të punës për shkak të rritjes së vëllimeve tregtare dhe hyrjes së firmave shumëkombëshe të logjistikës si DHL dhe UPS, të cilat mbështesin zhvillimin e aftësive dhe standardet më të larta. Megjithatë, Bosnja dhe Hercegovina nuk i ka shfrytëzuar plotësisht këto avantazhe për shkak të infrastrukturës dhe qeverisjes së dobët. U theksuan gjithashtu sfida të tilla si outsourcing, konkurrenca nga vendet me kosto të ulët dhe cenueshmëria ndaj krizave globale. Largimi i punëtorëve të kualifikuar, veçanërisht shoferëve, mbetet një shqetësim i madh.

Për të adresuar këto çështje, pjesëmarrësit bënë thirrje për bashkëpunim rajonal, investime në infrastrukturë dhe krijimin e një klasteri kombëtar logjistik për të konsoliduar burimet, për të promovuar inovacionin dhe për të mbështetur logjistikën e gjelbër. Pa reformë strategjike, potenciali i tregtisë globale mund të mbetet i pashfrytëzuar për fuqinë punëtore logjistike të Bosnjës dhe Hercegovinës.

4.1.2. Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës në Bosnjë dhe Hercegovinë

Tregu i punës në Bosnjë dhe Hercegovinë tregon qëndrueshmëri pavarësisht sfidave të paraqitura nga emigrimi i fuqisë punëtore dhe mungesat që vijnë si pasojë e fuqisë punëtore. Ekonomia në zhvillim dhe ndryshimet demografike po nxisin ndryshime në kërkesat sektoriale, me një rritje të dukshme në mikpritje, ndërtim, tregti, kujdes shëndetësor dhe transport/logjistikë. Ky mjedis dinamik vlerëson gjithnjë e më shumë një kombinim të ekuilibruar të aftësive praktike dhe kualifikimeve formale, të përshtatura sipas nevojave specifike të industrisë.

Arsimi profesional dhe teknik luan një rol vendimtar, veçanërisht në sektorë të tillë si ndërtimi, mikpritja, shërbimet administrative dhe logjistika, duke nxjerrë në pah një zhvendosje të qartë drejt kompetencave specifike për punën. Fushat e kujdesit shëndetësor dhe STEM vazhdojnë të kërkojnë certifikime formale dhe kredenciale të arsimit të lartë, ndërsa rolet që merren me klientët në tregti dhe turizëm theksojnë aftësi të forta komunikimi dhe shpesh aftësi të gjuhëve të huaja. Pozicionet administrative zakonisht kërkojnë njohuri themelore të biznesit dhe njohuri të IT-së.

Në përgjithësi, tregu i punës i Bosnjës dhe Hercegovinës po përshtatet për t'iu përshtatur realiteteve ekonomike dhe demografike në zhvillim duke nxitur një fuqi punëtore të pajisur si me kredenciale akademike ashtu edhe me trajnime profesionale praktike në përputhje me kërkesat specifike të sektorit. Sektori i logjistikës në Federatën e Bosnjës dhe Hercegovinës karakterizohet nga një rritje e qëndrueshme por e moderuar, me një rritje të punësimit prej 0.9% të raportuar në vitin 2024.⁵ Kjo rritje është nxitur nga kërkesa në rritje për shërbime transporti, magazinimi dhe zinxhiri furnizimi, duke përfituar nga vendndodhja strategjike gjeografike e vendit dhe zhvillimi ekonomik. Profesionet kryesore si shoferët e kamionëve, punëtorët e magazinimit dhe personeli i logjistikës mbeten shumë të kërkuara, me një rritje të dukshme të parashikuar prej 67% të kërkesës për shoferët e kamionëve deri në vitin 2025.⁶ Pavarësisht rritjes së tij, sektori përballet me sfida, duke përfshirë mungesat e fuqisë punëtore të shkaktuara nga emigrimi i fuqisë punëtore dhe mungesa e profesionistëve vendas të trajnuar në mënyrë adekuate. Konkurrueshmëria e ardhshme e sektorit varet nga përmirësimi i arsimit profesional të përshtatur për logjistikën, përmirësimi i aftësive të punëtorëve me kompetenca dixhitale që lidhen me zinxhirin modern të furnizimit dhe menaxhimit të flotës, dhe nxitja e programeve të synuara të zhvillimit të fuqisë punëtore.⁷ Të dhënat e njoftimeve të punës nga fillimi i vitit 2023 treguan se transporti, magazinimi dhe logjistika përbënin gati 10% të të gjitha njoftimeve për punësim, duke nënvizuar rëndësinë në rritje të sektorit në ekonominë kombëtare. Përshtatja e vazhdueshme e trajnimit dhe arsimit me nevojat e sektorit është thelbësore për të mbështetur këtë rritje dhe për të adresuar boshllëqet e furnizimit me punë.

Përmbledhje e grupit të fokusit: Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës në Bosnjë dhe Hercegovina me një përmbledhje të sektorit të logjistikës

Në logjistikën tradicionale, kompetencat themelore përfshijnë menaxhimin e zinxhirit të furnizimit, operacionet e inventarit dhe magazinimit, planifikimin e transportit, përdorimin e sistemeve ERP/TMS/WMS dhe njohuritë e standardeve doganore dhe rregullatore. Aftësitë e buta si komunikimi, zgjidhja e problemeve, puna në grup dhe aftësia për gjuhë të huaja luajnë gjithashtu një rol vendimtar, veçanërisht për rolet administrative dhe koordinuese. Arsimi teknik në transport, logjistikë ose inxhinieri kërkohet zakonisht, së bashku me certifikata si ADR për mallrat e rrezikshme dhe standardet ISO për cilësinë dhe menaxhimin mjedisor. Sektori i logjistikës së gjelbër ndërtohet mbi këto kompetenca tradicionale me një theks të shtuar në qëndrueshmëri dhe eko-efikasitet. Kjo përfshin aftësi në optimizimin e rrugës për reduktimin e karburantit, drejtimin me efikasitet energjetik (eko-drejtim), zbatimin e parimeve të ekonomisë rrethore dhe njohuritë e teknologjive që minimizojnë emetimet dhe mbeturinat. Ekspertiza në përdorimin e energjisë së rinovueshme, financat e gjelbra dhe pajtueshmërinë rregullatore me direktivat mjedisore të BE-së po bëhet gjithnjë e më e vlefshme. Ndërsa logjistika evoluon drejt dixhitalizimit dhe qëndrueshmërisë, sektori kërkon një fuqi punëtore që është si teknikisht e aftë ashtu edhe e ndërgjegjshme për mjedisin, duke theksuar nevojën për mësim të vazhdueshëm dhe programe trajnimi të specializuara.

⁵ Agjencia Federale e Punësimit Sarajevë. Raport mbi Hulumtimin e Tregut të Punës në Federatën e BiH 2024/2025: <https://www.fzzz.ba/ckFinderFiles/files/Izveje%20C5%A1taj%20o%20istra%20C5%BEivanju%20tr%20C5%BEi%20C5%A1ta%20rada%20u%20FBiH%202024-2025.pdf?csrt=2450963473142906308>

⁶ MojPosao.ba. Analiza e Tregut të Punës 2024: Kërkesa për punëtorë ka rënë, trendi negativ pritet të vazhdojë në vitin 2025!: <https://www.mojposao.ba/post/analiza-trzista-rada-2024-potraznja-za-radnicima-pala-nastavak-negativnog-trenda-se-ocekuje-i-u-2025-mojposao.ba/5238?page=1>

⁷ Agjencia e Punës dhe Punësimit e Bosnjës dhe Hercegovinës. Hulumtimi i Tregut të Punës në Bosnjë dhe Hercegovinë: <https://arz.gov.ba/Dokumenti/Fajlovi/Istrazivanje%20trzista%20rada%202023%202024%20ARZ.pdf>

4.1.3. Punë të Gjelbra dhe Ekonomi në Bosnjë dhe Hercegovinë

Bosnja dhe Hercegovina po fillon tranzicionin e saj drejt një ekonomie të gjelbër, me mundësi të konsiderueshme për punësim të ri - veçanërisht ndërsa investimet dhe projektet ndërkombëtare marrin formë. Një iniciativë prej 90.7 milionë eurosh e mbështetur nga Banka Botërore mbështet kalimin nga qymyri në burime të rinovueshme në rajonet e qymyrit si Banovići dhe Zenica, duke synuar rritjen e pjesës së burimeve të rinovueshme në 43.6% deri në vitin 2030.(8) Programi SME Go Green (BERZH/BE) po mobilizon 120-400 milionë euro në të gjithë Ballkanin Perëndimor për të ndihmuar SME-të të adoptojnë teknologji të gjelbra në sektorë të tillë si bujqësia, druri dhe metali. Grantet lokale janë përdorur për instalimet e energjisë diellore, efikasitetin e burimeve dhe modelet e biznesit të gjelbër, duke krijuar mundësi pune të gjelbra në zonat rurale dhe industriale.(9) Programe si EU4Employment po investojnë 5.5 milionë euro për të trajnuar rreth 1,800 kërkues pune, kryesisht të rinj ose të cënueshëm, për tranzicione të gjelbra dhe dixhitale, duke synuar të mbushin të paktën 600 role në sektorët e gjelbër.(10) Studimet e kryera nga UNDP dhe Fondi për Mbrojtjen e Mjedisit i FBiH përfaqësojnë një kontribut të rëndësishëm në rritjen e ndërgjegjësimit rreth potencialit të vendeve të punës të gjelbra në Bosnjë dhe Hercegovinë(11), duke treguar se masat e efikasitetit të energjisë jo vetëm që mbështesin mbrojtjen e mjedisit, por gjithashtu mund të krijojnë deri në 4,000 vende të reja pune çdo vit.(12) Sektori i logjistikës në Bosnjë dhe Hercegovinë tregon rritje të ngadaltë në hapjen e mundësive për vende pune të gjelbra.

Përmbledhje e grupit të fokusit: Punët e Gjelbra dhe Ekonomia në Bosnjë dhe Hercegovinë me një përmbledhje të sektorit të logjistikës

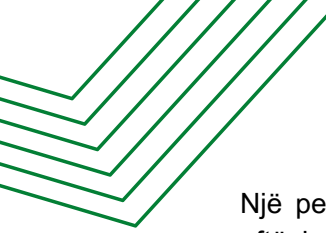
Kalimi drejt logjistikës së gjelbër në Bosnjë dhe Hercegovinë përballet me sfida të rëndësishme, duke përfshirë infrastrukturën e pazhvilluar, mungesën e stimuljeve qeveritarë dhe ndërgjegjësimin e ulët për praktikën e qëndrueshme midis palëve të interesuara. Edhe pse ka një interes në rritje për të mbështetur iniciativat e biznesit të gjelbër jashtë vendit, në nivel lokal, pengesa të tilla si disponueshmëria e kufizuar e stacioneve të karikimit të automjeteve elektrike, investimet e pamjaftueshme në depo moderne dhe kufizimet financiare pengojnë progresin. Partneritetet dhe subvencionet publik-private shihen si mjete jetësore për të mbështetur zhvillimin e fuqisë punëtore dhe për të lehtësuar barrën financiare mbi punëdhënësit. Megjithatë, kërkesa aktuale e tregut për vende pune të gjelbra është minimale dhe politikat e gjelbra ende nuk kanë ndikuar ndjeshëm në punësim ose në kërkesat e punës brenda sektorit të logjistikës.

8. Reuters. World Bank to support Bosnia's energy transition with \$90.7 million loan: <https://www.reuters.com/business/energy/world-bank-support-bosnias-energy-transition-with-907-million-loan-2025-05-05/>

9. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). EBRD and EU support green and sustainable transition in Bosnia and Herzegovina: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebd-and-eu-support-green-and-sustainable-transition-in-bosnia-and-herzegovina.html> 10. Delegation of the European Union to Bosnia and Herzegovina & European Union Special Representative in Bosnia and Herzegovina. European Union Launches €5.5 Million Project to Create New Jobs in Bosnia and Herzegovina: https://www.eeas.europa.eu/delegations/bosnia-and-herzegovina/european-union-launches-€55-million-project-create-new-jobs-bosnia-and-herzegovina_en

11. UNDP Bosnia and Herzegovina. Zeleni poslovi - Analiza uticaja mjera energetske efikasnosti na zapošljavanje u BiH: <https://www.undp.org/bs/bosnia-herzegovina/publications/zeleni-poslovi-analiza-uticaja-mjera-energetske-efikasnosti-na-zaposljavanje-u-bih>

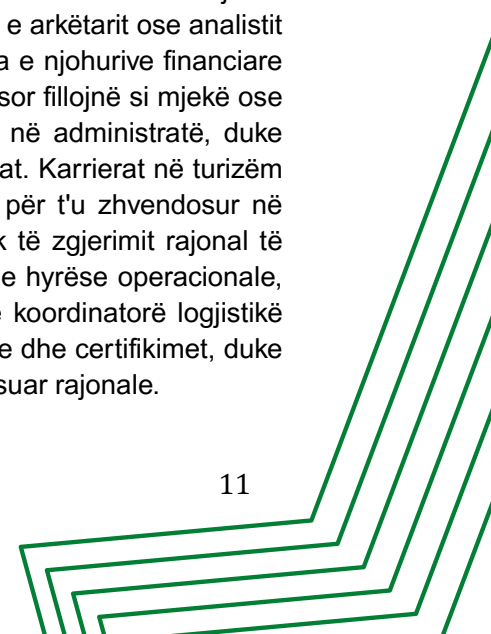
12. Fond za zaštitu okoliša Federacije BiH. Predstavljena studija „Zeleni poslovi“ – mogućnost otvaranja 4000 novih radnih mjesta u BiH godišnje: <https://fzofbih.org>



Një pengesë e madhe për avancimin e logjistikës së gjelbër është hendeku në arsim dhe aftësi, pasi shumë punëtorë nuk kanë ekspertizën e nevojshme për të operuar me teknologji të reja, të tilla si automjetet elektrike dhe mjetet dixhitale të optimizimit të rrugëve. Kompanitë shpesh duhet të trajnojnë punonjësit ekzistues ose të kërkojnë staf të ri, të specializuar, gjë që ndërlikohet nga mungesa e programeve të logjistikës së gjelbër në sistemet formale të arsimit. Ndërsa disa firma logjistike janë përshtatur me standardet e Bashkimit Evropian - veçanërisht në lidhje me emetimet e automjeteve dhe rregulloret operative - këto përshtatje kryesisht adresojnë pajtueshmërinë sesa tranzicionet proaktive të qëndrueshmërisë. Fushatat e rritura të ndërgjegjësimit, reformat arsimore dhe bashkëpunimi më i fortë midis organeve qeveritare dhe industrisë mund të përmirësojnë gatishmërinë për logjistikën e gjelbër, por deri më tani, mbështetja legjislative dhe infrastrukturore mbetet e kufizuar. Pavarësisht ritmit të ngadaltë të miratimit, ekspertët e shohin logjistikën e gjelbër si një element thelbësor për qëndrueshmërinë ekonomike në të ardhmen, duke parashikuar krijimin e konsiderueshëm të vendeve të punës në sektorët e qëndrueshëm mjedisor në nivel global. Ndryshimi kërkon rritjen e konsiderueshëm dhe ndryshime të mentalitetit midis punëtorëve dhe punëdhënësve njësoj. Për të nxitur këtë transformim, është thelbësore një qasje shumëplanëshe që përfshin subvencione, stimuj tatimorë, arsim dhe trajnim të përmirësuar, reforma legjislative dhe promovimin e inovacionit. Pa përpjekje të koordinuara dhe investime të konsiderueshme, sektori i logjistikës rrezikon të mbetet prapa në zhvillimin e qëndrueshëm, duke humbur mundësi si për përfitime mjedisore ashtu edhe për rritje ekonomike. Megjithatë, ndërsa ndërgjegjësimi mjedisor rritet dhe standardet globale shtrëngohen, presioni ndaj Bosnjës dhe Hercegovinës për të përshpejtuar tranzicionin e gjelbër në logjistikë do të rritet.

4.1.4. Shtigjet e Karrierës në Bosnjë dhe Hercegovinë

Në Bosnjë dhe Hercegovinë, rrugët e karrierës në industritë kryesore zakonisht fillojnë me pozicione të nivelit fillestar që, nëpërmjet përvojës dhe kualifikimeve shtesë, çojnë në role më të specializuara dhe menaxheriale. Në Teknologjinë e Informacionit, profesionistët shpesh fillojnë si zhvillues të rinj ose mbështetje të IT-së dhe përparojnë drejt zhvilluesve të lartë, menaxherëve të projekteve ose ekspertëve të sigurisë kibernetike, të nxitur nga kërkesa e fortë nga dixhitalizimi dhe integrimi i tregut të BE-së. Karrierat në prodhim dhe industri zakonisht fillojnë në role teknike ose të operimit të makinerive, me përparim në pozicione mbikëqyrëse ose menaxheriale, të mbështetura nga arsimi teknik dhe trajnimi në vendin e punës mes industrive në rritje të eksportit. Sektor i financave dhe bankave sheh rritje të karrierës nga rolet e arkëtarit ose analistit të rinj të analistëve të kreditit dhe menaxherët e degëve, të nxitura nga rritja e njohurive financiare dhe rregulloret e përafruara me BE-në. Profesionistët e kujdesit shëndetësor fillojnë si mjekë ose infermierë të rinj, duke përparuar përmes specializimit dhe ndonjëherë në administratë, duke reflektuar reformat e sektorit publik dhe rritjen e kujdesit shëndetësor privat. Karrierat në turizëm dhe mikpritje shpesh fillojnë në role pritjeje ose shërbimi, me mundësi për t'u zhvendosur në fusha menaxhimi ose të specializuara si planifikimi i eventeve për shkak të zgjerimit rajonal të turizmit. Së fundmi, sektori i transportit dhe logjistikës zakonisht ofron role hyrëse operationale, të tilla si punëtorë magazine ose dispeçerë, me avancim në karrierë në koordinatore logjistike ose menaxherë të zinxhirit të furnizimit të mbështetur nga njohuritë teknike dhe certifikimet, duke iu përgjigjur kërkesës në rritje për tregti elektronike dhe lidhjes së përmirësuar rajonale.



Bazuar në të dhënat ekzistuese dhe trendet tipike të vërejtura në Bosnjë dhe Hercegovinë, sektori i logjistikës ofron shtigje karriere duke filluar nga role operacionale si punëtorë magazine dhe dispeçerë, duke përparuar drejt pozicioneve mbikëqyrëse dhe menaxheriale si koordinatorë logjistikë dhe menaxherë të zinxhirit të furnizimit. Ky përparim shpesh lehtësohet nga trajnime shtesë, certifikime ose arsim formal në logjistikë dhe fusha të lidhura me të. Sektori po përjeton kërkesë të qëndrueshme për shkak të vëllimeve në rritje të tregtisë, zgjerimit të tregtisë elektronike dhe rritjes së lidhjes rajonale. Megjithatë, sfidat vazhdojnë, duke përfshirë mungesën e punëtorëve të kualifikuar si me përvojë praktike ashtu edhe me kompetenca dixhitale si ERP dhe sistemet e menaxhimit të transportit. Ndërgjegjësimi dhe zbatimi i praktikave të logjistikës së gjelbër mbeten të kufizuara, por gradualisht po fitojnë vëmendje, duke reflektuar qëllime më të gjera të qëndrueshmërisë.

Përmbledhje e grupit të fokusit: Shtigjet e Karrierës në Bosnjë dhe Hercegovinë me një përmbledhje të sektorit të logjistikës

Mundësitë e zhvillimit të karrierës në sektorin e logjistikës së Bosnjës dhe Hercegovinës ekzistojnë, por ato formohen nga faktorë të ndryshëm, duke përfshirë madhësinë e kompanisë, kushtet e tregut dhe kontekstin socio-ekonomik. Progresi shpesh varet nga arsimi formal, certifikimet e specializuara dhe përvoja praktike, me mentorimin dhe rrjetëzimin që janë jetësore për zhbllokimin e potencialit të rritjes. Ndërsa disa kompani mbështesin në mënyrë aktive trajnimin e punonjësve dhe shkëmbimin ndërkombëtar të njohurive, shumë prej tyre mbështeten në staf të qëndrueshëm dhe të provuar me lëvizshmëri të kufizuar të dukshme lart. Tregu lokal i punës ofron më pak rrugë karriere konvencionale krahasuar me ekonominë më të zhvilluara, duke i nxitur profesionistët të lundrojnë drejt rritjes së karrierës përmes mjeteve më pak të strukturuar ose informale. Pavarësisht këtyre sfidave, arsimi i vazhdueshëm, përmirësimi i aftësive dhe njohuritë dixhitale mbeten kritike për avancimin profesional, veçanërisht ndërsa shfaqen role të reja të lidhura me logjistikën e qëndrueshme dhe menaxhimin mjedisor.

Dixhitalizimi dhe automatizimi po e riformësojnë thellësisht sektorin e logjistikës duke optimizuar përdorimin e burimeve, duke rritur efikasitetin operacional dhe duke mundësuar praktika më të gjelbra dhe më të qëndrueshme. Teknologji të tilla si inteligjenca artificiale, robotika, softuerët e përparuar dhe analiza e të dhënave zvogëlojnë kërkesën për punë manuale, por krijojnë mundësi të reja në menaxhimin e sistemit, mirëmbajtjen e IT-së dhe monitorimin e ndikimit në mjedis. Ky ndryshim kërkon që punëtorët të zhvillojnë aftësi teknike dhe të përshtaten me mjetet dixhitale që evoluojnë me shpejtësi. Ndërsa automatizimi mund të zëvendësojë disa vende pune tradicionale, ai gjithashtu nxit krijimin e vendeve të punës dhe roleve të gjelbra të përqendruara në mbikëqyrjen dhe përmirësimin e proceseve të automatizuara. E ardhmja e karrierave në logjistikë në Bosnjë dhe Hercegovinë varet nga investimet strategjike në trajnim, mentorim dhe qartësi të rrugës së karrierës, duke siguruar që transformimi dixhital të mbështesë rritjen gjithëpërfshirëse dhe zhvillimin e qëndrueshëm brenda sektorit.

4.1.5. Qasja në Trajnim dhe Arsim në Bosnjë dhe Hercegovinë

Në vitin 2024, 17.6% e punëdhënësve të anketuar (gjithsej 451) shprehën nevojën për trajnim shtesë të punonjësve, veçanërisht në kontekstin e futjes së teknologjive të reja. Kërkesa më e madhe ishte për trajnime specifike për punën e kryera direkt në vendin e punës (68.1%), e ndjekur nga trajnime në kompjuter dhe IT (31.3%). Megjithatë, 65.7% e punëdhënësve raportuan se nuk janë në gjendje të presin studentë për trajnim praktik, megjithëse për profesione të caktuara - siç janë shitësit - ata shprehën gatishmëri për të trajnuar deri në 452 studentë. Shumica e punëdhënësve gjithashtu nuk kanë kapacitet për të organizuar trajnime dhe zhvillim profesional për individë të papunë, duke theksuar nevojën për masa aktive punësimi për të mbështetur pjesëmarrjen e punëdhënësve në iniciativa të tilla. Profesione për të cilat punëdhënësit janë të gatshëm të ofrojnë trajnim praktik përfshijnë këpucarë, kuzhinierë, kamerierë, rrobaqepës, çelësbërës, bukëpjekës, teknikë infermierie, zdrukthëtarë, kasap, ekonomistë, teknologë ushqimorë, teknikë tekstili, tapiceri dhe operatorë CNC (13).

Në Bosnjë dhe Hercegovinë, qasja në programe trajnimi dhe edukative për fuqinë punëtore të përgjithshme ndryshon ndjeshëm midis sektorëve dhe rajoneve. Ndërsa arsimi profesional dhe teknik ka parë përmirësime të moderuara, shumë industri - përfshirë logjistikën - ende përballen me sfida që lidhen me rëndësinë, disponueshmërinë dhe përshtatshmërinë e mundësive të trajnimit. Një pjesë e konsiderueshme e punonjësve të sektorit të logjistikës treguan qasje të kufizuara në zhvillim të strukturuar dhe të vazhdueshëm profesional. Të anketuarit theksuan se shumica e trajnimeve kryhen në mënyrë informale, në punë, në vend që të kryhen përmes programeve të certifikuara ose arsimit formal. Për më tepër, ekziston një mungesë e dukshme e kurseve të specializuara të fokusuara në praktikat moderne të logjistikës, siç është logjistika e gjelbër, mjetet dixhitale (p.sh., sistemet ERP ose WMS) dhe standardet ndërkombëtare të zinxhirit të furnizimit.

Punëdhënësit raportuan vështirësi në gjetjen e punëtorëve me aftësi praktike logjistike, duke përmendur një hendek midis kurrikulave arsimore dhe kërkesave të botës reale. Edhe pse shkollat teknike publike dhe disa universitete ofrojnë përmbajtje të lidhur me logjistikën, këto programe shpesh nuk janë të përputhura mjaftueshëm me nevojat dinamike të tregut. Përveç kësaj, u vunë re pabarazi rajonale - qendrat urbane si Sarajeva dhe Banja Luka kanë akses më të madh në ofruesit e arsimit, ndërsa zonat rurale dhe periferike mbeten të pashërbyera. Një shembull i rëndësishëm i arsimit informal është Shkolla e Shpedicionit FIATA, e drejtuar nga Dhoma e Tregtisë së Jashtme e BiH në Sarajevë. Ajo ofron një program të certifikuar me 14 module që mbulon shpedicionin e mallrave, mënyrat e transportit, procedurat doganore, TIK-un në shpedicion dhe logjistikën intermodale. Mbi 500 profesionistë kanë marrë diploma FIATA që nga fillimi i saj 14 vjet më parë. (14)

¹³ Agjencia e Punës dhe Punësimit e Bosnjës dhe Hercegovinës. Hulumtimi i Tregut të Punës në Bosnjë dhe Hercegovinë: <https://arz.gov.ba/Dokumenti/Fajlovi/Istrazivanje%20trzista%20rada%202023%202024%20ARZ.pdf>

¹⁴ Dhoma e Tregtisë së Jashtme e Bosnjës dhe Hercegovinës. Shkolla e Shpedicionit FIATA: <https://komorabih.ba/fiata-skola-spedicije/>

Përmbledhje e grupit të fokusit: Qasja në Trajnim dhe Arsim në Bosnjë dhe Hercegovinë me një shqyrtim të sektorit të logjistikës

Bazuar në të gjitha përgjigjet e grupeve të fokusit, sfidat më të mëdha në aksesin në trajnim dhe arsim të mëtejshëm në Bosnjë dhe Hercegovinë - veçanërisht në fusha të specializuara si logjistika e gjelbër - janë mungesa e programeve të disponueshme dhe cilësore të përshtatura për nevojat aktuale të tregut të punës. Sistemet tradicionale arsimore shpesh nuk i mbulojnë mjaftueshëm temat që lidhen me qëndrueshmërinë, teknologjitë e reja dhe standardet mjedisore, ndërsa formatet fleksibile të të nxënitis kurset online janë ende të kufizuara. Përveç kësaj, kostot e larta të kurseve dhe mungesa e mbështetjes financiare, së bashku me ndërgjegjësimin e kufizuar për mundësitë e trajnimit në dispozicion, pengojnë më tej aksesin e punëtorëve në arsimin përkatës. Shumë punonjës kanë vështirësi të balancojnë përgjegjësitë e punës me kohën e nevojshme për trajnim të mëtejshëm, dhe punëdhënësit shpesh nuk investojnë mjaftueshëm në zhvillimin e punonjësve për shkak të kufizimeve financiare ose detyrimeve të paqarta në lidhje me qëndrueshmërinë. Situata në logjistikën e gjelbër është edhe më komplekse për shkak të nevojës për njohuri specifike në fusha të tilla si transporti me emetime të ulëta, menaxhimi i emetimeve dhe dixhitalizimi i zinxhirit të furnizimit. Një numër i madh punëtorësh nuk janë të njohur me konceptet themelore të logjistikës së gjelbër, dhe programet përkatëse të trajnimit janë të pakta dhe shpesh nuk janë të përshtatura për nevojat e industrisë. Ndryshimet e shpejta në legjislacion dhe teknologji kërkojnë arsim të vazhdueshëm dhe me cilësi të lartë, i cili aktualisht nuk mbështetet mjaftueshëm si nga institucionet arsimore ashtu edhe nga punëdhënësit. Për t'iu përgjigjur këtyre sfidave dhe për të zhvilluar një fuqi punëtore të kualifikuar, të gatshme për të përmbushur kërkesat e tregut të punës së gjelbër, është thelbësore një koordinim më i mirë midis institucioneve, rritja e investimeve në arsim dhe rritja e ndërgjegjësimit për rëndësinë e praktikave të qëndrueshme në biznes.

4.1.6. Nivelet e pagave në Bosnjë dhe Hercegovinë

Nivelet e pagave në Bosnjë dhe Hercegovinë kanë treguar një trend të qëndrueshëm rritës në vitet e fundit, me pagën mesatare neto që arrin afërsisht 1,336 KM në fund të vitit 2024.⁽¹⁵⁾ Sektorë të tillë si teknologjitë e informacionit dhe komunikimit (TIK), financat dhe energjia vazhdojnë të ofrojnë pagat më të larta - shpesh duke tejkaluar 2,000 KM neto - me sektorin e TIK që mesatarisht 2,024 KM dhe financat dhe sigurimet në 1,967 KM. Në të kundërt, industri si akomodimi dhe shërbimet ushqimore (899 KM), ndërtimi (1,020 KM) dhe shitja me pakicë (1,092 KM) mbeten ndër më të paguarat.⁽¹⁶⁾ Paga minimale e miratuar së fundmi në Federatën e BiH, e vendosur në 1,000 KM për vitin 2025¹⁷, përfaqëson një rritje të konsiderueshme nga vitet e kaluara, por ende nuk arrin të mbulojë koston mesatare mujore të jetesës së një familjeje, e cila tejkalon 3,000 KM. Rritja e pagave reale ka tejkaluar produktivitetin në disa zona, duke ngritur shqetësime në lidhje me qëndrueshmërinë ekonomike afatgjatë, pavarësisht përfitimeve afatshkurtra për punëtorët. Pavarësisht këtyre zhvillimeve pozitive në paga, pabarazitë mbeten të theksuara midis sektorëve, rajoneve dhe madhësive të kompanive. Qendrat urbane si Sarajeva dhe Mostari ofrojnë paga dukshëm më të larta krahasuar me zonat rurale, ndërsa ndërmarrjet e vogla dhe të mesme, të cilat punësojnë shumicën e fuqisë punëtore, zakonisht ofrojnë paga më të ulëta se firmat e mëdha.

Pagat në sektorin e logjistikës variojnë nga afërsisht 1000 KM në 2,156 BAM në muaj, me fitime më të larta për rolet menaxheriale dhe të specializuara. Punëtorët e magazinës në Sarajevë fitojnë një pagë mesatare mujore prej rreth 1000 KM. Koordinatorët e logjistikës në

Sarajeva ka një pagë mesatare mujore prej afërsisht 1,888 BAM, me një interval nga 1000 KM deri në 3,001 KM.¹⁵ Specialistët e zinxhirit të furnizimit në Bosnjë dhe Hercegovinë mund të fitojnë midis 1,619 KM dhe 2,942 KM në muaj.¹⁶ Shoferët e kamionëve në sektorin e logjistikës kanë paga që variojnë nga 1,041 KM deri në 2,407 KM në muaj. Spedicionerët në role transporti dhe logjistike fitojnë midis 1000 KM dhe 1,846 KM në muaj. Punonjësit e logjistikës zakonisht fitojnë midis 775 KM dhe 1,917 KM në muaj.

Përmbledhje e grupit të fokusit: Nivelet e pagave në Bosnjë dhe Hercegovinë me një shqyrtim të sektorit të logjistikës

Nivelet e pagave në sektorin e logjistikës së Bosnjës dhe Hercegovinës në përgjithësi bien në diapazonin e mesëm krahasuar me industritë e tjera, duke reflektuar natyrën operacionale të sektorit dhe diversitetin e roleve që ai përfshin. Ndërsa pozicionet e specializuara dhe menaxheriale, të tilla si analistët e zinxhirit të furnizimit ose menaxherët e logjistikës, kërkojnë paga relativisht konkurruese, vendet e punës operacionale në vijën e parë si punëtorët e magazinës dhe shoferët e transportit kanë tendencë të marrin paga më të ulëta. Faktorët që ndikojnë në rritjen e pagave përfshijnë përvojën profesionale, specializimin - veçanërisht në fusha në zhvillim si logjistika e gjelbër dhe automatizimi - madhësinë e kompanisë dhe kushtet ekonomike rajonale. Firmat dhe kompanitë më të mëdha shumëkombëshe që investojnë në logjistikë të qëndrueshme zakonisht ofrojnë paga dhe përfitime më të mira. Arsimi, certifikimet dhe zhvillimi i vazhdueshëm i aftësive gjithashtu ndikojnë pozitivisht në potencialin e fitimit. Pavarësisht kërkesës së tij të qëndrueshme të nxitur nga rritja e tregtisë elektronike dhe globalizimit, sektori i logjistikës ende përballet me sfida që lidhen me automatizimin, luhatjet e tregut dhe krizat ekonomike, të cilat ndikojnë në dinamikën e pagave dhe kushtet e punësimit.

¹⁵ Ekonomia Tregtare. Pagat Mesatare Mujore në Bosnjë dhe Hercegovinë <https://tradingeconomics.com/bosnia-and-herzegovina/wages>

¹⁶ Zyra Federale e Statistikave, 2024: <http://www.fzs.ba>

¹⁷ Qeveria e Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës. Paga minimale për vitin 2025 është vendosur në 1,000 KM <https://fbihvlada.gov.ba/bs/utvrdena-najniza-placa-za-2025-godinu-u-iznosu-od-1000-km>

4.1.7. Siguria e Punës në Bosnjë dhe Hercegovinë

Siguria e punës në Bosnjë dhe Hercegovinë mbetet një shqetësim i rëndësishëm për shumë punëtorë për shkak të sfidave ekonomike, problemeve strukturore të tregut të punës dhe niveleve të larta të papunësisë. Tregu i punës karakterizohet nga një pjesë relativisht e lartë e punësimit të përkohshëm dhe informal, gjë që kufizon stabilitetin e punës për një pjesë të madhe të fuqisë punëtore. Sektorët ekonomikë si administrata publike, arsimi dhe kujdesi shëndetësor kanë tendencë të ofrojnë kontrata më të qëndrueshme punësimi, ndërsa vendet e punës në sektorin privat - veçanërisht në ndërtim, bujqësi dhe shitje me pakicë - shpesh përfshijnë kontrata sezonale, me kohë të pjesshme ose afatshkurtra. Ekzistojnë mbrojtje ligjore për punëtorët, duke përfshirë rregulloret për pagesën e ndërprerjes së kontratës së punës dhe periudhat e njoftimit; megjithatë, zbatimi mund të jetë i paqëndrueshëm, veçanërisht në firmat më të vogla dhe mjediset informale.

Përmbledhje e grupit të fokusit: Siguria e punës në Bosnjë dhe Hercegovinë me një shqyrtim të sektorit të logjistikës

Siguria e punës në logjistikë është e moderuar, por ndryshon ndjeshëm në varësi të llojit të kontratës dhe praktikave të kompanisë. Shumë punëtorë përballen me paqëndrueshmëri për shkak të mbizotërimit të kontratave të përkohshme, outsourcing-ut dhe punësimit informal, të cilat dëmtojnë të drejtat dhe përfitimet e tyre. Ndërsa sektori përfiton nga kërkesa e vazhdueshme për shërbime transporti dhe shpërndarjeje, rreziqet lindin nga ndryshimet teknologjike, rëniet ekonomike dhe rregulloret në zhvillim. Punëtorët që përshtaten me përparimet teknologjike dhe fitojnë aftësi të specializuara kanë tendencë të kenë perspektiva më të mira, ndërsa ata në role manuale përballen me cenueshmëri më të lartë. Përveç kësaj, tronditjet ekonomike si pandemia COVID-19 dhe tensionet gjeopolitike kanë ndërprerë zinxhirët e furnizimit, duke nxjerrë në pah ekspozimin e sektorit ndaj rreziqeve të jashtme. Në përgjithësi, përmirësimi i kushteve të pagave, sigurimi i kontratave të qëndrueshme të punësimit dhe zbutja e rreziqeve që lidhen me automatizimin dhe paqëndrueshmërinë ekonomike janë thelbësore për rritjen e stabilitetit dhe kënaqësisë së punëtorëve në sektorin e logjistikës boshnjake.

4.2. Vendi: Kroacia

Pjesëmarrësit në fokus grup:

- Përfaqësues të qeverisë (Ministria e punëve të brendshme (policia), Qyteti i
- Nova Gradiškës) Kompani e industrisë logjistike, Institucion trajnimi (POU
- AMC NG, Auto moto centar Nova Gradiška d.o.o.) Shoqata biznesi (Dhoma
- Kroate e Artizanatit - Shoqata e Zejtarëve Nova Gradiška) OJQ (LAG
- Zapadna Slavonija, Association Prevencija) Përfaqësues të kompanive private
- (AVD Company d.o.o., Mariokop, Plan logjistika) Shoferë profesionistë (2
- persona).
-

Intervista me përfaqësues të komunitetit shkencor u zhvillua nëpërmjet intervistës online në ditët e mëparshme, dhe përfshinte një profesor në Fakultetin e Transportit dhe Komunikacionit në Zagreb, si dhe një ekspert që bashkëpunon me disa fakultete, me titullin Doktor i Ekonomisë - Menaxhim Biznesi në Logjistikë, një profesor asistent në Universitetin Apeiron dhe titullin inxhinier i diplomuar i trafikut rrugor. Përveç kësaj, u zhvillua një intervistë online me dy punëdhënës (Transport inženjering doo dhe Axereal doo), si dhe një përfaqësues të Shërbimit Kroat të Punësimit. Gjithsej persona të intervistuar gjatë këtij aktiviteti janë 16.

Fotot dhe lista e pjesëmarrjes e nënshkruar nga grupi i fokusit me datat janë në Shtojcën 2.

4.2.1. Struktura socio-ekonomike në Kroaci

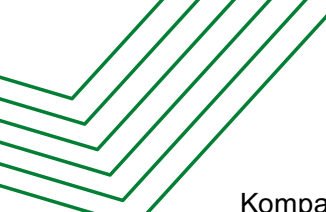
Gjendja aktuale e ekonomisë së Republikës së Kroacisë në vitin 2025 karakterizohet nga një rritje e moderuar por e qëndrueshme, me sfida që lidhen me inflacionin, produktivitetin dhe reformat strukturore. Sipas vlerësimeve të Fondit Monetar Ndërkombëtar (FMN), ekonomia kroate do të rritet me 3.1% në vitin 2025, që është mbi mesataren e eurozonës. Banka Kombëtare Kroate (HNB) parashikon një rritje prej 3.2%. Inflacioni pritet të ngadalësohet në një mesatare prej 3.7% në vitin 2025, me një rënie të mëtejshme në 2.6% në vitin 2026. Punësimi vazhdon të rritet, me një rritje të pritur prej 2.5% në vitin 2025. Shkalla e papunësisë mund të bjerë nën 5%.

Paga mesatare bruto nominale u rrit me 8.5%, ndërsa rritja reale e pagave ishte 5.5%. Industritë kryesore në Republikën e Kroacisë janë ende industria e përpunimit dhe përpunimit të metaleve, sektori i informacionit dhe komunikimit dhe turizmi.

1. Prodhimi: Në shkurt të vitit 2025, prodhimi industrial u rrit me 3.8% krahasuar me të njëjtin muaj të vitit të kaluar. Megjithatë, numri i të punësuarve në industri u ul me 2.5%.
2. Industria e përpunimit të metaleve shënoi rritje të qëndrueshme, me një rritje të eksporteve prej 10%. Ajo punëson më shumë se 61,000 punëtorë, dhe paga mesatare bruto arriti në 1,590 euro.
3. Sektori i TIK-ut mbetet një nga më të fuqishmit në Kroaci, me pothuajse 7,000 kompani që përbëjnë 4.3% të numrit të përgjithshëm të kompanive dhe punësojnë 3.6% të fuqisë punëtore. Paga mesatare neto në sektor është 1,683 euro, që është 46.7% më e lartë se mesatarja kombëtare.
4. Turizmi është një sektor kyç ekonomik, me një pjesëmarrje prej 11.8% në PBB. Në vitin 2023, Kroacia u vizitua nga 15.8 milionë turistë ndërkombëtarë.

Sektori i logjistikës dhe transportit në Kroaci pritet të përjetojë një rritje të ndjeshme në vitin 2025, të nxitur nga investimet në infrastrukturë, dixhitalizimi dhe rritja e kërkesës për shërbime transporti. Rreth 1.3 milion metra katrorë hapësirë magazinimi është në ndërtim e sipër në Kroaci, duke treguar një rritje të fortë në sektorin e logjistikës. Për shembull, zinxhiri i shitjes me pakicë Studenac po investon mbi 10 milion euro në një qendër të re logjistike dhe shpërndarjeje në Velika Gorica, e cila do të krijojë më shumë se 400 vende pune. Koncepti i "Logjistikës 4.0" po zbatohet gjithnjë e më shumë, duke përfshirë sisteme inteligjente, analizë të të dhënave të mëdha, inteligjencë artificiale dhe platforma dixhitale. Këto teknologji mundësojnë optimizimin e itinerarit, parashikimin e kërkesës dhe uljen e kostove. Gjithashtu, në tremujorin e parë të vitit 2025, u transportuan 32.3 milion ton mallra, që përfaqëson një rritje prej 6.4% krahasuar me të njëjtën periudhë të vitit të kaluar. Vlen të përmendet veçanërisht rritja e transportit detar dhe bregdetar me 24.5% dhe e transportit me tubacione me 40.9%. Një total prej 18.9 milionë pasagjerësh u transportuan në segmentin e transportit të pasagjerëve, një rritje prej 4.4% krahasuar me tremujorin e parë të vitit 2024. Rritje e ndjeshme u regjistrua në transportin ajror (13.7%) dhe transportin hekurudhor (5.3%).

Intervistat me anëtarët e grupit të fokusit zbuluan disa fakte që lidhen me temën e Strukturës Socio-Ekonomike. Ata besojnë se klima socio-ekonomike në shumicën e vendeve të BE-së është e qëndrueshme, por përballlet me sfida të tilla si inflacioni, krizat energjetike dhe ndryshimet demografike. Këta faktorë ndikojnë në logjistikë përmes rritjes së kostove operative dhe mungesës së fuqisë punëtore të kualifikuar. Kroacia, si pjesë e BE-së, aktualisht ka një klimë socio-ekonomike stimuluese për rritjen e sektorit të logjistikës, por punësimi vuan për shkak të mungesës së njerëzve të kualifikuar, sfidave demografike dhe presioneve të ndryshimit (dixhital dhe mjedisor).



Kompanitë që investojnë në arsim, modernizim teknologjik dhe qëndrueshmëri i përgjigjen më mirë këtyre sfidave dhe ofrojnë vende pune më të qëndrueshme dhe premtuese. Ato janë të njohura me rritjen e PBB-së së Republikës së Kroacisë, me mbështetjen e fondeve të BE-së, investimet në infrastrukturë dhe turizëm, dhe shkallën e papunësisë nën 7%. Gjithashtu besojnë se anëtarësimi në eurozonë dhe Shengen thjeshton tregtinë dhe transportin ndërkufitar, gjë që rrit kërkesën për shërbime logjistike. Si pasojë, ata janë të vetëdijshëm se shkalla e ulët e papunësisë dhe anëtarësimi në eurozonë shkaktajnë një mungesë të fuqisë punëtore që është e dukshme në shumë sektorë, përfshirë logjistikën. Gjithashtu, krahasuar me mesataren e BE-së, Kroacia ende mbetet prapa në efikasitet, gjë që kufizon konkurrueshmërinë, dhe mungesa e personelit të specializuar dhe të aftë teknologjikisht është veçanërisht e dukshme, veçanërisht në degët e reja të logjistikës (të gjelbra, dixhitale).

Paralelisht me rritjen ekonomike, rritja e kërkesës për shërbime logjistike (tregtia elektronike, rritja e eksporteve dhe transporti ndërkombëtar), modernizimi i infrastrukturës hekurudhore dhe rrugore (p.sh. terminalët intermodale), por edhe dixhitalizimi dhe politikat e gjelbra krijojnë vende të reja pune për ekspertë, planifikues dhe specialistë të gjelbër në logjistikë. Mungesa e fuqisë punëtore vendase çon në rritjen e punësimit të punëtorëve të huaj (nga Azia, Ballkani), por edhe në presion mbi pagat dhe kushtet e punës që jo të gjithë punëdhënësit janë në gjendje t'i përballojnë, veçanërisht pasi, paralelisht me sfidat demografike, Republika e Kroacisë duhet të ndjekë objektivat e dekarbonizimit, gjë që po ndryshon strukturën e vendeve të punës në logjistikë, si dhe kërkesat për shoferët e automjeteve elektrike, depot me efikasitet energjetik dhe planifikuesit e transportit të qëndrueshëm. Ata gjithashtu deklaruan rolin e tregtisë ndërkombëtare dhe globalizimit që ka një ndikim vendimtar në sektorin e logjistikës. Mundësitë e punësimit në transportin multimodal, ndërmjetësimin doganor, shpërndarjen ndërkombëtare dhe menaxhimin e zinxhirëve kompleksë të furnizimit rrisin nevojën për njohuri të gjuhëve të huaja, rregulloret doganore dhe mjetet dixhitale theksojnë më tej rëndësinë e një fuqie punëtore shumë të kualifikuar. Ndërsa fluksi global i mallrave rritet, rritet edhe nevoja për shërbime logjistike - veçanërisht në vende si Kroacia që kanë një pozicion të favorshëm gjeostrategjik dhe qasje në tregun e BE-së. Rritja e eksporteve dhe importeve kërkon më shumë punë në transport, magazinim, ndërmjetësim doganor dhe planifikim logjistik, dhe Kroacia është një vend tranzit për mallrat midis Evropës Perëndimore dhe Ballkanit, gjë që krijon nevojën për shoferë, dispeçerë, operatorë dhe specialistë të IT-së. Në veçanti, specialistët për ekspedicionë ndërkombëtare, koordinatorët e import-eksportit dhe ekspertët e pajtueshmërisë, si dhe stafi shumëgjuhësh dhe i aftë në aspektin dixhital, do të jenë gjithnjë e më të kërkuar. Globalizimi ndikon gjithashtu në shfaqjen e konkurrencës (sidomos pasi Republika e Kroacisë është pjesë e BE-së). Ardhja e kompanive të mëdha logjistike (DPD, DHL, Maersk, Raben, etj.) sjell me vete punësimin e punëtorëve vendas dhe futjen e standardeve globale, të cilat ndikojnë drejtpërdrejt në kompanitë e vogla dhe të mesme që kanë mbetur pa një fuqi punëtore cilësore. Kompanitë duhet të ulin kostot dhe të përshpejtojnë dërgesat, dhe me zhvillimin e tregtisë elektronike, kërkesa për shërbime korrieri dhe ekspres po rritet, veçanërisht në qendrat urbane. Çrregullimet globale si pandemitë, luftërat, tensionet tregtare mund ta zvogëlojnë ndjeshëm vëllimin e tregtisë ndërkombëtare, gjë që zvogëlon si numrin e porosive ashtu edhe nevojën për punëtorë (lufta në Ukrainë, BREXIT, etj.).

4.2.2. Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës në Kroaci

Kualifikimet kryesore në sektorin tradicional të logjistikës përfshijnë njohuritë e Menaxhimit të Zinxhirit të Furnizimit (SCM), menaxhimin e operacioneve të magazinimit, menaxhimin e inventarit, optimizimin e rrjetit të rrugëve dhe shpërndarjes, njohuritë e softuerëve dhe sistemeve të logjistikës si sistemet SAP dhe ERP, si dhe kuptimin e rregulloreve ndërkombëtare dhe procedurave doganore. Për më tepër, kualifikimet formale kërkojnë ende në sektorin tradicional të transportit dhe logjistikës: për shoferët profesionistë, përveç një patente drejtimi të kategorisë përkatëse, kërkojnë një kualifikim fillestar për shofer (arsim i mesëm për drejtues mjeti motorik ose kualifikime fillestare të fituara në përputhje me Aktin e Transportit Rrugor), si dhe trajnime shtesë dhe trajnime të avancuara për lloje të veçanta të transportit dhe trajtimit të mallrave (transporti i mallrave të rrezikshme, kafshëve të gjalla, operatorëve të pirunëve ngritës, etj.).

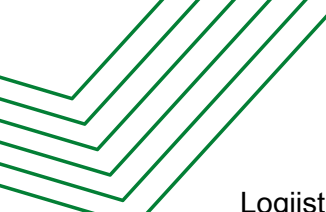
Për personelin teknik, është e dëshirueshme që ata të kenë të paktën një diplomë të shkollës së mesme ose një diplomë universitare/diplomë universitare në logjistikë, transport ose ekonomi (p.sh. teknik logjistike dhe spedicioneri), dhe njohja e rregulloreve doganore dhe INCOTERMS është jashtëzakonisht e rëndësishme. Sa i përket aftësive, njerëzit që punojnë në sektorin e logjistikës duhet të kenë aftësi organizative, të dinë si të menaxhojnë inventarin dhe depot, dhe të jenë të njohur me proceset e monitorimit dhe optimizimit të transportit, duke përdorur sistemet ERP dhe WMS (SAP,

Pantheon, 4D Wand, etj.) dhe të njohin të paktën një gjuhë të huaj (anglisht dhe/ose gjermanisht). Në sektorin e logjistikës së gjelbër, anëtarët e grupit të fokusit theksuan njohuritë e specializuara në fushat e qëndrueshmërisë, standardet mjedisore (ISO 14001, ISO 50001), menaxhimin e emetimeve të dioksidit të karbonit, riciklimin dhe menaxhimin e mbeturinave, si dhe aftësitë në përdorimin e teknologjive të tilla si automjetet elektrike, lëndët djegëse alternative dhe sistemet inteligjente të menaxhimit të energjisë. Logjistika e gjelbër përfshin uljen e emetimeve të CO₂, optimizimin e burimeve dhe metodat e qëndrueshme të transportit. Në Kroaci, ajo inkurajohet përmes fondeve të BE-së dhe Planit të Gjelbër. Arsimi formal që përfshin logjistikën e gjelbër mund të arrihet në disa studime në fushat e logjistikës, ekologjisë, zhvillimit të qëndrueshëm ose inxhinierisë, por mbizotëron të mësuarit përmes kurseve të specializuara, të tilla si menaxhimi i qëndrueshëm i zinxhirit të furnizimit, analiza e ciklit jetësor të produktit (LCA), të mësuarit rreth rregulloreve të BE-së për emetimet dhe qëndrueshmërinë, dhe sistemet ISO, veçanërisht ISO 14001 (sistemet e menaxhimit mjedisor). Aftësitë e logjistikës së gjelbër përfshijnë të menduarit analitik (veçanërisht për llogaritjet e emetimeve, optimizimin e itinerarit, etj.), njohuritë e mjeteve të monitorimit të CO₂ (p.sh. EcoTransIT), menaxhimin e logjistikës së kundërt (riciklimin, kthimin e paketimit), njohuritë e karburanteve alternative dhe flotave elektrike, si dhe menaxhimin e projekteve të financuara nga BE (p.sh. infrastruktura e gjelbër). Në 5-10 vitet e fundit, rritja e praktikave të gjelbra ka ndryshuar ndjeshëm profilin e aftësive të kërkuara në logjistikë. Logjistika tradicionale është përqendruar në shpejtësinë e dorëzimit, çmimin e transportit dhe uljen e kostos, ndërsa logjistika e sotme thekson uljen e emetimeve të CO₂, efikasitetin e energjisë, përdorimin e automjeteve miqësore me mjedisin dhe ekonominë rrethore, si dhe nevojën në rritje për transparencë të zinxhirit të furnizimit dhe raportim ESG.

Dixhitalizimi integrohet përmes mjeteve të tilla si platformat e optimizimit dhe analitikës si Shippeo, Transporeon ose Oracle SCM Cloud. Rëndësi gjithnjë e më e madhe i kushtohet njohurive për menaxhimin e emetimeve të CO₂, përdorimit të teknologjive të tilla si IoT (Interneti i Gjërave) për gjurmimin e mallrave në kohë reale dhe teknologjisë blockchain për transparencën e zinxhirëve të furnizimit, optimizimit të rrugëve jo vetëm sipas koston dhe kohës, por edhe sipas emetimeve dhe futjes së karburanteve alternative dhe reduktimit të përdorimit të plastikës në paketim dhe magazinim. Gjithashtu, njohuritë e specializuara në lidhje me menaxhimin e energjisë, inovacionet logjistike në shpërndarjen urbane dhe menaxhimin e flotës elektrike kërkojnë gjithnjë e më shumë, kështu që kompanitë po prezantojnë vende të reja pune, të tilla si specialistë të logjistikës së gjelbër, konsulentë të zinxhirit të furnizimit të qëndrueshëm, koordinatorë për projektet e BE-së (efikasitet energjie, infrastrukturë e qëndrueshme), analistë të të dhënave për logjistikën dhe qëndrueshmërinë, dhe menaxherë të flotës për automjete elektrike dhe hibride, si dhe njohuri për Planin e Gjelbër të BE-së, taksonominë e qëndrueshmërisë dhe strategjitë kombëtare (p.sh., zhvillimi i planit të infrastrukturës së gjelbër të Republikës së Kroacisë). Pavarësisht nëse është logjistikë tradicionale apo e gjelbër, grupi i fokusit theksoi disa aftësi që janë të rëndësishme për të punuar në këtë sektor, siç janë aftësitë e komunikimit dhe negocimit, aftësia për të punuar në ekip dhe për t'u koordinuar me partnerët, njohuritë dixhitale dhe puna me bazat e të dhënave, njohja e të paktën anglishtes dhe përshtatshmëria ndaj ndryshimeve (kryesisht në aspektin e transformimit dixhital, standardeve ESG). Anëtarët e fokusit deklaruan se ka pengesa në kalimin e punëtorëve në logjistikë më të gjelbër. Pengesa kryesore përfshijnë mungesën e programeve të specializuara dhe praktike arsimore të fokusuara në teknologjitë e reja dhe praktikatat e gjelbra, kostot financiare të arsimit shtesë për individët dhe kompanitë, si dhe lidhjet e pamjaftueshme midis institucioneve arsimore dhe tregut të punës. Disa nga pengesat më të zakonshme me të cilat përballen kandidatët kur kërkojnë punësim janë mungesa e përvojës praktike në fusha të caktuara (përvojë në punën me sistemet e magazinimit, menaxhimin e shpërndarjes ose operacionet doganore, por edhe njohuritë për ndryshimet e sjella nga kërkesat ESG, dekarbonizimi ose taksonomia e BE-së), të cilat prekin jo vetëm të rinjtë dhe ata që janë rikualifikuar pa punë të mëparshme në sektor, por edhe njerëzit që kanë punuar më parë në punë tradicionale në kompani më të vogla. Për më tepër, nuk ka kuptim të mjaftueshëm të legjislacionit dhe procedurave, siç është njohja e rregulloreve doganore, INCOTERMS, dokumentacioni në transportin ndërkombëtar dhe mbi të gjitha rregulloret e BE-së mbi logjistikën e gjelbër, e cila është e rëndësishme për spedicionerët e mallrave, deklaruesit doganorë dhe koordinatorët e importit/eksportit. Ende ka mungesë të njohurive të terminologjisë profesionale në një gjuhë të huaj (gjermanisht, anglisht, italisht), por edhe të mjeteve të IT-së logjistike si SAP, Pantheon, TMS (Sistemi i Menaxhimit të Transportit), WMS (Sistemi i Menaxhimit të Magazinave), si dhe çekuilibrave rajonale. Për shembull, shumica e qendrave logjistike ndodhen përgjatë autostradave dhe porteve (Zagreb, Rijeka, Osijek, Split), dhe njerëzit në zonat rurale dhe kontinentale që mund të kenë fituar njohuri të përshtatshme nuk kanë mundësinë të punojnë në këtë sektor pa një ndryshim drastik në të gjitha kushtet e jetesës (zhvendosje ose udhëtime të gjata ditore). Punonjësit dhe punëdhënësit janë të vetëdijshëm për investimet që duhen bërë për edukimin e punonjësve, por ende ka rezistencë nga punëdhënësit sepse punëdhënësit shpesh nuk duan të investojnë fondet e tyre në edukimin e punonjësve për shkak të luhatjes së shpeshtë të punëtorëve, veçanërisht drejt vendeve perëndimore.

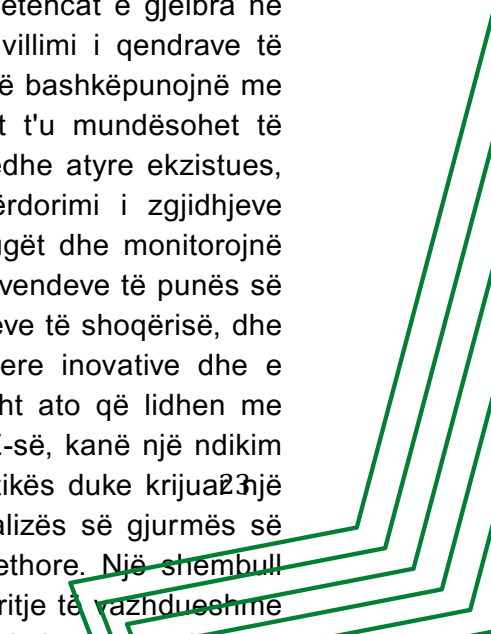
4.2.3. Punë të Gjelbra dhe Ekonomi në Kroaci

Kërkesa për vende pune të gjelbra po rritet në të gjithë BE-në, veçanërisht në sektorë të tillë si menaxhimi i qëndrueshëm i zinxhirit të furnizimit, logjistika e energjisë së rinovueshme (siç është menaxhimi i parqeve me erë ose instalimeve diellore) dhe logjistika urbane e bazuar në automjete elektrike dhe zgjidhje të tjera të qëndrueshme. Shembuj të praktikave të mira përfshijnë qendrat logjistike si ajo në Amsterdam që përdorin burime të rinovueshme të energjisë dhe teknologji të ruajtjes së energjisë për të furnizuar me energji operacionet logjistike. Grupi i fokusit beson se kërkesa për vende pune të gjelbra në logjistikë në Kroaci po rritet vazhdimisht, e stimuluar nga tranzicioni ekologjik, Plani i Gjelbër i BE-së dhe dixhitalizimi i sektorit. Megjithatë tregu është ende në zhvillim, rritja ndihet veçanërisht në qendrat urbane dhe midis kompanive të lidhura me sektorët e orientuar drejt eksportit, tregtinë elektronike dhe infrastrukturën logjistike. Si arsye kryesore për rritje, ata përmendin Planin e Gjelbër të BE-së dhe detyrimet për të ulur emetimet deri në vitet 2030/2050, futjen e raportimit ESG (i cili aktualisht është një detyrim për kompanitë e mëdha dhe të mesme, por disa nga këto kompani tashmë përfshijnë të gjithë zinxhirin e tyre të furnizimit në procesin e përgatitjes për raportim), pastaj rritjen e infrastrukturës së gjelbër: automjetet elektrike, objektet e magazinimit diellor, logjistika inteligjente, por edhe stimujt nga NPOO (Plani Kombëtar i Rimëkëmbjes dhe Rezistencës), Fondi i Mbrojtjes së Mjedisit dhe fondet e BE-së (stimuj për blerjen e automjeteve elektrike, etj.). Rritjen më të madhe në sektorët e logjistikës së gjelbër e regjistrojnë qendrat e shpërndarjes që, përmes proceseve të automatizimit, futjes së motorëve diellorë dhe efikasitetit të energjisë, krijojnë vende pune si menaxherë të energjisë dhe menaxherë të inventarit me praktika të qëndrueshme, pastaj kompanitë që merren me logjistikën urbane dhe dërgesat që përdorin gjithnjë e më shumë automjete elektrike, biçikleta ngarkese, rrugë të optimizuara, por edhe makina pakosh, dhe që kanë nevojë për planifikues të mirë të rrugëve të qëndrueshme të shpërndarjes dhe shoferë të automjeteve elektrike. Në segmentin e transportit dhe speditimit, me rritjen e telematikës, transportit multimodal, karburanteve elektronike, koordinatorëve të rrugëve të gjelbra, kërkohen ekspertë të emetimeve të CO₂, dhe gjithashtu ekziston një nevojë në rritje për opsione "shpërndarjeje të gjelbër" dhe paketim të riciklueshëm, por edhe për inxhinierë të sistemeve intermodale, koordinatorë portesh/hekurudhash për shkak të zhvillimit të qendrave intermodale dhe përpjekjeve për të zvogëluar transportin rrugor përmes zhvillimit të porteve dhe hekurudhave (Rijeka, Slavonia). Sfidat në kalimin në vende pune të gjelbra përfshijnë nevojën për arsim shtesë të specializuar, kostot e larta fillestare të investimit në teknologji dhe infrastrukturë, dhe rezistencën ndaj ndryshimit brenda organizatave tradicionale. Ata besojnë se kalimi nga vendet e punës tradicionale të logjistikës në rolet e logjistikës së gjelbër në Kroaci sjell një numër sfidash, por edhe mundësish. Duke pasur parasysh ritmin e shpejtë të ndryshimit të imponuar nga Marrëveshja e Gjelbër e BE-së dhe tranzicioni dixhital, tranzicioni nuk është vetëm një ndryshim teknik, por edhe një ndryshim në mentalitet, kompetenca dhe kulturë pune. Sfidat kryesore të kalimit në logjistikë të gjelbër në Republikën e Kroacisë përfshijnë mungesën e njohurive dhe aftësive të specializuara, si dhe edukimin sistematik (formal) mbi standardet mjedisore (p.sh. ISO 14001), rregulloret e BE-së mbi qëndrueshmërinë dhe dekarbonizimin dhe ekonominë rrethore, gjë që çon në vështirësi në zbatimin e teknologjive të reja dhe interpretimin e kërkesave ligjore.



Logjistika e gjelbër kërkon njohuri mbi tranzicionet teknologjike dhe njohuritë dixhitale, siç janë sistemet e optimizimit të rrugëve (GIS, telemetria), emetimet dhe menaxhimi i burimeve.

Sistemet e monitorimit dhe raportimit të softuerëve dhe treguesve ESG. Sfida më e madhe, veçanërisht për ndërmarrjet e mesme dhe të vogla, është mungesa e stimuljeve financiarë dhe infrastrukturës, pasi ato shpesh nuk kanë besueshmërinë kreditore për të investuar në mënyrë të pavarur në një flotë të gjelbër ose ruajtje diellore, dhe nuk përdorin fondet e BE-së për shkak të pengesave administrative ose mungesës së njohurive. Një nga sfidat është mentaliteti, jo vetëm i punëtorëve, por edhe i pronarëve të bizneseve, veçanërisht bizneseve të vogla, dhe rezistenca ndaj ndryshimit. Mentaliteti klasik "kështu e kemi bërë gjithmonë" është ende i pranishëm në depot tradicionale dhe kompanitë e transportit. Po kështu, logjistika e gjelbër ende nuk njihet dhe njihet mjaftueshëm në Kroaci, sepse nuk ka certifikata të standardizuara, por as nuk ka mentalitet gjithëpërfshirës, dhe ekonomia në tërësi është ende shumë e ngadaltë për të pranuar konceptet e "gjelbër" dhe "të qëndrueshëm". Anëtarët e intervistuar besojnë se politikat e synuara, stimujt dhe iniciativat arsimore janë çelësi për zhvillimin e logjistikës së gjelbër në Kroaci dhe promovimin e punësimit në këtë fushë. Politikat që mund të përmirësojnë situatën përfshijnë inkurajimin e investimeve në programe arsimore, lehtësime tatimore për kompanitë që zbatojnë teknologji të gjelbra dhe mbështetje për iniciativat për shkëmbimin ndërkombëtar të ekspertëve dhe njohurive përmes programeve të tilla si Erasmus+ dhe Horizon Europe. Këto programe mundësojnë shkëmbimin e përvojave dhe praktikave të mira midis shteteve anëtare të BE-së. Për më tepër, në nivele më të ulëta - në ndërmarrjet e vogla dhe të mesme - duhet të futen dhe të lehtësohen subvencione shtesë për punësimin e punëtorëve në vende pune të gjelbra (p.sh. koordinator i flotës së qëndrueshme, analist ESG), si dhe bashkëfinancimi i pagave për 12 muajt e parë të punësimit në role të gjelbra (veçanërisht për të rinjtë dhe të papunët afatgjatë), si dhe lehtësime tatimore për kompanitë që investojnë në teknologji të gjelbra dhe edukimin e punonjësve. Oferta e programeve arsimore duhet gjithashtu të zgjerohet, me theks në të mësuarit në vendin e punës dhe zgjerimin e kuponëve arsimorë CES në më shumë programe specifike për logjistikën e gjelbër (p.sh. efikasiteti i energjisë, ekonomia rrethore, ISO 14001). Përveç kësaj, ndërsa një reformë është duke u zhvilluar në nivelin e arsimit të mesëm, rekomandohet të futen kurrikula profesionale që integrojnë kompetencat e gjelbra në shkollat e mesme dhe studimet teknike në logjistikë, si dhe zhvillimi i qendrave të ekselencës për lëvizshmëri dhe logjistikë të qëndrueshme që do të bashkëpunojnë me institucionet arsimore në të gjitha nivelet. Punëdhënësve duhet t'u mundësohet të bashkëfinancojnë arsimimin jo vetëm të punonjësve të rinj, por edhe atyre ekzistues, siç është trajnimi mbi punën me efikasitet energjetik dhe përdorimi i zgjidhjeve softuerike që optimizojnë konsumin e karburantit, planifikojnë rrugët dhe monitorojnë treguesit ESG. Nevojitet një monitorim dhe promovim më i fortë i vendeve të punës së gjelbër në nivel kombëtar, me qëllim ndikimin e të gjitha segmenteve të shoqërisë, dhe në veçanti promovimi i logjistikës së gjelbër si një rrugë karriere inovative dhe e kërkuar. Ata gjithashtu besojnë se politikat mjedisore, veçanërisht ato që lidhen me Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane dhe rregulloret e klimës së BE-së, kanë një ndikim pozitiv në krijimin e vendeve të reja të punës në fushën e logjistikës duke krijuar një nevojë për profile të reja specialistësh, siç janë ekspertët e analizës së gjurmës së karbonit, menaxherët e energjisë dhe ekspertët e ekonomisë rrethore. Një shembull është Gjermania, ku rregulloret e rrepta mjedisore rezultojnë në rritje të vazhdueshme



Politikat dhe rregulloret mjedisore ndikojnë në punësim në disa mënyra: duke krijuar vende pune të gjelbra (futja e teknologjive që zvogëlojnë emetimet e CO₂ dhe konsumin e energjisë krijon vende të reja pune në prodhimin e automjeteve elektrike, burimet e energjisë së rinovueshme, efikasitetin e energjisë dhe menaxhimin e qëndrueshëm të mbetjeve - siç janë teknikët e stacioneve të karikimit të automjeteve elektrike, ekspertët e transportit të qëndrueshëm, etj.). Pastaj është procesi i transformimit të profesioneve ekzistuese që fitojnë komponentë "të gjelbër" - p.sh. shoferët e kamionëve duhet të dinë se si të drejtojnë automjetet me lëndë djegëse alternative, logjistikët përdorin mjete optimizimi të itinerarit për të ulur emetimet. Ekziston gjithashtu një humbje e vendeve të punës në sektorët "kafe", siç janë industritë e bazuara në lëndë djegëse fosile (p.sh. rafineritë), gjë që kërkon rikualifikim të sasisë më të madhe të fuqisë punëtore.

Në përfundim të temës, anëtarët e grupit të fokusit deklaruan se politikat mjedisore në Kroaci tashmë po ndikojnë në transformimin e sektorit të logjistikës dhe transportit, dhe kjo tendencë do të intensifikohet. Edhe pse vendet e punës së gjelbër janë ende të pranishme në një masë më të vogël, zhvillimi i përshpejtuar i politikave të BE-së, dixhitalizimit dhe projekteve të infrastrukturës hap potencial të konsiderueshëm për punësim të ri dhe riaftësim në profesione të gjelbra.

4.2.4. Shtigjet e Karrierës në Kroaci

Zhvillimi profesional në logjistikë në BE karakterizohet nga disponueshmëria e kurseve të shumta profesionale, certifikimeve (siç janë certifikatat APICS dhe CSCMP) dhe trajnimeve të brendshme në kompani të mëdha si DHL ose Maersk. Megjithatë, nevojiten iniciativa shtesë nga shteti për të mundësuar arsimimin e vazhdueshëm të punonjësve në ndërmarrjet e mesme dhe të vogla. Grupi i fokusit përmendi si shembull vende si Holanda dhe Suedia, ku punëdhënësit shpesh ofrojnë plane zhvillimi të brendshme për punonjësit. Arsimi formal përfshin studime profesionale dhe universitare që lidhen me logjistikën, transportin dhe menaxhimin, por programet e fokusuara posaçërisht në logjistikën e gjelbër janë ende në zhvillim e sipër. Disa kolegje dhe universitete në Kroaci po fillojnë të prezantojnë kurse që lidhen me qëndrueshmërinë, ekonominë e gjelbër dhe teknologjitë miqësore me mjedisin në logjistikë. Në nivelin e arsimit të mesëm, Ministria e Shkencës dhe Arsimit ka miratuar kurrikula të reja profesionale që do të hyjnë në fuqi në vjeshtën e vitit 2025, të cilat përfshijnë module të veçanta që lidhen me TIK-un dhe zbatimin e standardeve të mbrojtjes së mjedisit në logjistikën e transportit (teknik i logjistikës së transportit, teknik i transportit rrugor, etj.). Pastaj ka kurse të ndryshme trajnimi të ofruara nga kompanitë dhe institucionet e trajnimit profesional, si dhe shoqatat e industrisë si Dhoma Kroate e Tregtisë dhe Industrisë dhe Dhoma Kroate e Tregtisë, p.sh. punëtori mbi optimizimin e rrugëve, menaxhimin e flotës me emetime të ulëta, përdorimin e burimeve të energjisë së rinovueshme në logjistikë, trajnimin ESG. Grupi i fokusit thekson një kombinim të arsimit formal, përvojës praktike, certifikimeve dhe mbështetjes së punëdhënësve si faktorë kyç për përparimin në logjistikën e gjelbër. Grupi i fokusit identifikoi dixhitalizimin dhe automatizimin si themelin e operacioneve moderne të logjistikës. Roli i tyre është shumëplanësh: ato mundësojnë uljen e kostove, rritjen e saktësisë së dorëzimit, kontrollin më të mirë të emetimeve dhe krijojnë vende të reja pune në fushat e analizës së të dhënave, menaxhimit të logjistikës së IT-së dhe zhvillimit të zgjidhjeve inteligjente. Ndërsa shumë kompani logjistike në Slloveni dhe Gjermani po përdorin sisteme parashikuese për menaxhimin e inventarit dhe optimizimin e dorëzimit, dhe BE-ja po promovon përdorimin e kompanive dixhitale përmes projektit të Forumit të Transportit dhe Logjistikës Dixhitale, logjistika kroate po prezanton vetëm gradualisht sisteme dixhitale për menaxhimin e flotës, menaxhimin e depove dhe gjurmimin e transportit. Disa qendra të mëdha logjistike dhe infrastruktura portuale në Kroaci (p.sh. Porti i Rijekës, depot logjistike të zinxhirëve të shitjes me pakicë si LIDL, etj.) po prezantojnë sisteme inteligjente për të optimizuar operacionet dhe për të zvogëluar ndikimin mjedisor. Ende ka vend për një zhvillim më të madh të automatizimit, veçanërisht në kompanitë e vogla dhe të mesme, dhe infrastruktura e pamjaftueshme e zhvilluar për sisteme dixhitale të përparuara është gjithashtu e dukshme, siç janë më shumë stacione karikimi për automjetet elektrike, nevoja për lidhje më të mirë në internet në të gjithë vendin dhe trajnimi dixhital i punonjësve. Megjithatë, me mbështetjen në rritje nga BE-ja dhe rritjen e investimeve, pritet një rritje e fortë në zgjidhjet dixhitale dhe të automatizuara që do të formësojnë të ardhmen e logjistikës së gjelbër dhe vendeve të punës brenda saj.

4.2.5. Qasja në Trajnim dhe Arsim në Kroaci

Sfidat e arsimit si për punëdhënësit ashtu edhe për punonjësit përfshijnë kostot e larta të trajnimit, mungesën e instruktorëve për njohuri të specializuara, fleksibilitetin e ulët të kurrikulave ekzistuese arsimore dhe përputhjen e dobët me nevojat reale të tregut. Në logjistikën e gjelbër, një sfidë shtesë është zhvillimi i shpejtë i teknologjisë, i cili shpesh tejkalon kapacitetet e institucioneve arsimore. BE-ja sheh një zgjidhje në platformat dixhitale të të mësuarit dhe përmes investimeve në qendrat rajonale të kompetencës, të cilat anëtarët e grupit të fokusit gjithashtu i mbështesin, por ata gjithashtu theksojnë probleme të caktuara që lidhen me modele të tilla të të mësuarit. Ende ekziston një numër relativisht i vogël i programeve arsimore të përqendruara në kompetencat e gjelbra dhe konkretisht në logjistikën e gjelbër, dhe programet aktuale nuk janë të përshtatura me nevojat e tregut të punës ose janë shumë të ngadalta për teknologjitë dhe rregulloret që ndryshojnë me shpejtësi. Shumë kompani, veçanërisht ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (NVM), nuk kanë buxhete të mjaftueshme për të financuar arsim shtesë për punonjësit e tyre, por punonjësit shpesh nuk kanë mundësinë ose mbështetjen për të investuar në zhvillimin profesional vetë. Është vënë re se punonjësit dhe punëdhënësit nuk janë gjithmonë të informuar mjaftueshëm për programet dhe mundësitë e financimit në dispozicion (p.sh. fondet e BE-së, stimujt për trajnim profesional dhe të mësuarit në vendin e punës, si dhe mundësinë e përdorimit të kuponëve të arsimit). Problemi është veçanërisht i theksuar në komunitetet më të vogla, sepse arsimi cilësor mbahet më shpesh në qytetet më të mëdha, gjë që e bën të vështirë aksesin për njerëzit nga komunitetet më të vogla ose zonat rurale, sepse përveç kostos së vetë arsimit, ai përfshin edhe udhëtime dhe mungesa të plota ditore nga puna. Ende ka rezistencë nga punëtorët për shkak të detyrimeve të biznesit dhe private, ata shpesh nuk kanë kohë për arsim shtesë, dhe mungesa e modeleve fleksibile të të nxënës (online, programe fundjave) e bën të vështirë përshtatjen e arsimit në orarin e punës, por edhe mungesa e mbështetjes nga punëdhënësit për investimin në zhvillimin e punonjësve në kompetencat e gjelbra, por edhe frika nga "ikja e trurit" (se punonjësit do të largohen pas trajnimit) mund të kufizojë inkurajimin e zhvillimit profesional.

4.2.6. Nivelet e pagave dhe siguria e punës në Kroaci

Pagat në logjistikë ndryshojnë në varësi të pozicionit, rajonit dhe nivelit të përgjegjësisë, por mesatarisht janë konkurruese në krahasim me sektorët e tjerë. Pagat po rriten veçanërisht në fushën e logjistikës dixhitale dhe të gjelbër, ku profilet e kërkuara janë të rralla. Faktorët ndikues përfshijnë nivelin e ekspertizës, aftësitë gjuhësore dhe dixhitale, aftësinë për të menaxhuar zinxhirët kompleksë të furnizimit dhe gatishmërinë për të qenë i lëvizshëm. Pagat për shoferët profesionistë, varësisht nga lloji i transportit, fillojnë nga 900.00 euro e tutje, pagat për punëtorët e magazinës së nivelit të ulët nga 800.00 euro e tutje, ndërsa pagat për dispeçerët shkojnë nga 1,100 euro e tutje, dhe për menaxherët dhe specialistët nga 1,600.00 euro e tutje. Sipas përvojave të punëdhënësve dhe shoferëve të përfshirë në grupin e fokusit, përveç pagave standarde, gjithnjë e më shumë punëdhënës po u ofrojnë punonjësve përfitime të tjera, të tilla si bonuse pa taksa, karta dhuratash, ditë shtesë pushimi vjetor, dhe për stafin jo-lëvizës, mundësinë për të punuar nga shtëpia, gjë që ndikon ndjeshëm në kushtet e punës dhe të ardhurat e punonjësve.

Përveç punës, një nga faktorët është ende niveli i ekspertizës dhe arsimit, kështu që si rregull, punët që kërkojnë ekspertizë më të madhe kanë edhe paga më të larta, por edhe fushëveprimi i punës (transporti ndërkombëtar dhe planifikimi kompleks) sjell gjithashtu paga më të larta sesa depot dhe shpërndarja lokale. Kompanitë më të mëdha dhe ndërkombëtare shpesh ofrojnë paga, përfitime dhe mundësi për avancim më të larta, dhe ekziston gjithashtu një hendek në paga për të njëjtat vende pune në varësi të vendndodhjes së kompanisë, kështu që pagat janë më të larta në Zagreb, Rijekë dhe Split, dhe më të ulëta në qytete më të vogla dhe zona rurale. Progresi është i dukshëm në segmentin e pagave për ekspertët që njohin mjetet dixhitale, logjistikën e qëndrueshme dhe standardet mjedisore.

Sektori i logjistikës ofron një nivel relativisht të lartë stabiliteti për shkak të kërkesës së vazhdueshme për shërbime furnizimi, veçanërisht në tregtinë elektronike dhe sektorin e kujdesit shëndetësor. Megjithatë, rreziqet përfshijnë natyrën sezonale të disa vendeve të punës, krizat gjeopolitike që prishin zinxhirët e furnizimit dhe automatizimin e përsheptuar që mund të zvogëlojë numrin e vendeve të punës me kualifikim të ulët. Nga ana tjetër, vende të reja pune po shfaqen në fushën e qëndrueshmërisë dhe dixhitalizimit.

Logjistika është themeli i ekonomisë, kështu që kërkesa për transport, magazinim dhe shpërndarje ekziston edhe në kriza. Shembulli më domethënës i stabilitetit të një pjese të këtij sektori është transporti i mallrave, i cili ka duruar një barrë të madhe gjatë pandemisë COVID, ku rëndësia dhe roli i transportit dhe logjistikës u theksuan veçanërisht. Rritja e shpejtë e tregtisë online po krijon vende të reja pune në shpërndarje, paketim, magazinim dhe planifikim. Lidhur me vendet e punës në sektorin e logjistikës në Kroaci, pozicioni gjeostrategjik i Republikës së Kroacisë (rrugët ndërkombëtare, portet detare, kufiri Shengen) është gjithashtu i rëndësishëm, i cili siguron edhe aktivitete në trafikun ndërkombëtar.

4.3. Shteti: Kosovë

Pjesëmarrësit e Fokus Grupit:

- Përfaqësues qeveritarë (Ministria e Industrisë)
- Kompani në industrinë e logjistikës
- Akademia (Profesorë të Tempulli dhe studentë nga departamenti i logjistikës)
- Qendra trajnimi (Tempulli, Qendra e Arsimit Profesional dhe Teknik - VET)
- Shoqatat e biznesit (Dhoma Gjermane e Tregtisë, AMRKS)
- Kompani për qëndrueshmëri dhe planifikim urban,
- Ekspert në teknologji dhe inovacion nga kompanitë private
- Media

4.3.1. Struktura Socio Ekonomike në Kosovë

Ekonomia e Kosovës është kryesisht e orientuar drejt sektorit të shërbimeve, me kontribute shtesë nga ndërtimtaria, prodhimi, bujqësia dhe remitancat. Sipas Agjencisë së Statistikave të Kosovës (ASK), rritja e Prodhimit të Brendshëm Bruto (PBB) në vitin 2023 ishte afërsisht 3.5%, kryesisht e nxitur nga investimet publike, konsumi i familjeve dhe mbështetja e vazhdueshme financiare nga diaspora në formën e remitancave (ASK, 2024).

Megjithë sfidat politike dhe institucionale, Kosova ka ruajtur stabilitet makroekonomik, i mbështetur nga një popullsi e re dhe aktiviteti në rritje sipërmarrës. Megjithatë, shkalla e papunësisë mbetet e lartë—sidomos tek të rinjtë—dhe sektori informal vazhdon të luajë një rol të rëndësishëm në ekonomi.

Sektori i logjistikës dhe transportit ka një rol të moderuar, por të rëndësishëm në ekonominë e Kosovës, duke kontribuar rreth 6% në PBB dhe duke punësuar rreth 8% të fuqisë punëtore (Banka Botërore, 2023; ASK, 2024). Ndërsa transporti rrugor dominohet në lëvizjen e mallrave dhe pasagjerëve, rrjeti hekurudhor është i përdorur pak dhe mirëmbajtja e tij është e dobët.

Rrjeti rrugor i Kosovës ka një gjatësi totale prej 2,379 km, duke përfshirë 137 km autostrada si R7 dhe R6, ndërsa rrjeti hekurudhor është 333 km i gjatë, prej të cilave 103 km janë për transport mallrash dhe operojnë pjesërisht (aktualisht funksionojnë lidhjet Prishtinë-Pec dhe Prishtinë-Shkup). Janë në zhvillim investime nga BE/BEI në vlerë prej 208 milionë euro për modernizimin e hekurudhës – duke përfshirë segmente moderne si Hani i Elezit–Prishtinë dhe Mitrovicë–kufiri.

Nga projektet më të rëndësishme janë lidhjet rrugore: Autostrada R7 (Vërmica–Prishtinë, 101 km, investim 824 milionë euro) dhe autostrada e planifikuar Prizren–Tetovë, me vlerë mbi 400 milionë euro, ky projekt është kyç për lidhjen me Maqedoninë e Veriut. Gjithashtu, ka një rritje të iniciativave dhe programeve të gjelbra si UNDP Boost II – "Kosovo Green Challenge" (2023): mbështetje për 30 NVM, prej të cilave 15 kanë marrë grante (~20,000 euro secila) për zbatimin e zgjidhjeve të gjelbra dhe digjitale në logjistikë (p.sh. ekonomi cirkulare, optimizim me AI, eko-prodhim), por edhe projekte me spektrum më të gjerë, si paketa e masave nga BE dhe mbështetja gjermane:

“Reduktimi i qeseve plastike” dhe rregulloret mbi mbeturinat e paketimit, të cilat u lansuan në fillim të shtatorit 2023, si dhe projekti ECMI “Cross-Border Green Deal” (maj 2023–2025): kanë si fokus përmirësimin e menaxhimit të mbeturinave dhe reduktimin e ndotjes së ajrit në zonat kufitare ndërmjet Kosovës dhe Malit të Zi, duke pasur parasysh se Kosova shënohet me një nga indekset më të këqija të cilësisë së ajrit në Evropë.

Bazuar në diskutimet e grupeve fokus dhe pyetësorët e anketave të zhvilluara si pjesë e këtij studimi, sfidat kryesore në sektorin e transportit dhe logjistikës përfshijnë:

- Infrastrukturë hekurudhore e pazhvilluar, e cila kufizon mundësitë për transport multimodal dhe lidhjen rajonale;
- Procedura joefikase në pikat kufitare, që shkaktojnë vonesa dhe rrisin kostot e tregtisë, veçanërisht në pikat kryesore të kalimit si Hani i Elezit dhe Merdare;
- Përdorim i kufizuar i teknologjive digjitale në logjistikë, përfshirë sistemet për gjurmim dhe ndjekje (track-and-trace), automatizimin doganor dhe platformat për transport mallrash, gjë që pengon konkurrencën dhe efikasitetin.

Adresimi i këtyre çështjeve strukturore përmes investimeve të synuara, reformave rregullatore dhe bashkëpunimit ndërkufitar do të jetë thelbësor për përafrimin e sektorit të transportit dhe logjistikës në Kosovë me standardet e BE-së dhe për promovimin e integritetit rajonal.

4.3.2. Kërkesat dhe Kualifikimet për Punë në Kosovë

Kosova ndodhet në fazat fillestare të tranzicionit të gjelbër – me strategji ambicioze, por që kërkojnë zbatim. Në sektorin e transportit dhe logjistikës, po rriten mundësitë për pozicione të specializuara në automjetet elektrike, zinxhirët e qëndrueshëm të furnizimit, planifikimin urban dhe transportin e gjelbër. Mbështetja e politikave shtetërore dhe mundësia e përdorimit të fondeve të BE-së dhe OKB-së janë thelbësore për zhvillimin e këtyre vendeve të punës.

Një lajm i rëndësishëm është se Kosova prezantoi në vitin 2023 Hartën e Rrugës për Ekonominë Cirkulare, me qëllim kalimin drejt një ekonomie ciklike që mbulon sektorë kyç, duke përfshirë menaxhimin e mbeturinave dhe transportin. Masa ligjore si përgjegjësia e zgjeruar e prodhuesit (EPR) dhe sistemet e kthimit të depozitave janë miratuar, megjithatë zbatimi i tyre vazhdon të pengohet nga mungesa e legjislacionit të detyësor.

Kualifikimet më të zakonshme për punë në Kosovë përfshijnë:

Arsimin profesional të mesëm (Teknik transporti dhe trafiku, Mekanik makinash, Elektronikë dhe Elektroteknikë), disa prej të cilëve trajnohen përmes një sistemi arsimor dual që integron fuqishëm mësimin në shkollë dhe praktikën në vendin e punës për një punëdhënës.

- ☒ Diploma Bachelor në fusha biznesi ose teknike si BSc në Logjistikë dhe Prokurim, Biznes/IT me lëndë zgjedhore logjistike, Bachelor në fushën e Inxhinierisë së Trafikut dhe Transportit dhe fusha të lidhura (p.sh. Lëvizshmëri të mençur, Transport Urban),
- ☒ Certifikata në TIK, gjuhë të huaja dhe patentë drejtimi (kategoritë C dhe CE) si dhe Certifikata e Kualifikimit Profesional (CPQ) dhe certifikata e Mallrave të Rrezikshme (ADR), si dhe programe profesionale në transport dhe logjistikë të akredituara nga Instituti i Certifikuar për Logjistikë dhe Transport (CILT UK).

Sektori i logjistikës kërkon gjithnjë e më shumë:

- ☒ Licenca për operim pirunierësh ngritës
- ☒ Njohuri në procedurat e zhdoganimit
- ☒ Aftësi dixhitale (ERP, softuer për optimizimin e itinerarit)

Sipas pyetësorëve, 46% e punëdhënësve vlerësojnë përvojën mbi arsimin formal. Megjithatë, trendet në zhvillim përfshijnë kërkesën në rritje për certifikata të drejtimit ekologjik dhe njohuri mbi logjistikën e gjelbër për shkak të mandateve të qëndrueshmërisë.

4.3.3. Punë të Gjelbra dhe Ekonomi në Kosovë

Angazhimi i Kosovës ndaj tranzicionit të gjelbër pasqyrohet në Strategjinë e saj të Energjisë 2022-2031, e cila përcakton dekarbonizimin, investimet në energjinë diellore dhe të erës, si dhe lëvizshmërinë e qëndrueshme si prioritet kryesor.

Vështirësitë e grupeve të fokusit tregojnë:

- ☒ Kërkesa në rritje për aftësi të gjelbra në shpërndarjen urbane (biçikleta elektrike, automjete elektrike) dhe logjistikën e kundërt
- ☒ 30% e kompanive të logjistikës shprehën interes për të investuar në teknologjitë e reduktimit të karbonit. Pengesat përfshijnë mungesën e stimuljeve fiskale, kostot e
- ☒ përmirësimit të aftësive dhe paqartësinë rregullatore.

Punët e Gjelbra në transport dhe logjistikë që ka të ngjarë të nevojiten janë Teknik dhe Mirëmbajtje e Automjeteve Elektrike (EV), Teknik i Infrastrukturës së Karikimit (instalimi dhe mirëmbajtja e stacioneve të karikimit - kërkesa në rritje me përhapjen e e-mobilitetit), Koordinator/Konsulent i Logjistikës së Gjelbër i cili do të planifikojë zinxhirë furnizimi të qëndrueshëm: reduktimin e CO₂, optimizimin e itinerarit, prokurimin e gjelbër, si dhe Planifikues të Transportit Multimodal (ekspertë për transportin e kombinuar (rrugë + hekurudhë), inkurajimin e transportit të gjelbër) dhe Planifikues i Lëvizshmërisë Urbane (ekspertë për SUMP dhe planet e tranzitit të gjelbër (p.sh. Prishtina, Mitrovica), por edhe Menaxherë të Zinxhirit të Furnizimit Rrethor që merren me logjistikën e materialeve të ricikluara në sistemet rrethore (mbeturina, ndërtim, paketim).

4.3.4. Shtigjet e Karrierës në Kosovë

Në përgjithësi, Kosova ofron përparim më të qartë në karrierë në sektorë si TIK, banka dhe administratë publike. Në logjistikë, përparimi tipik është:

Operator Magazine → Dispeçer → Menaxher Logjistike → Drejtor Operacionesh

Sektori i transportit dhe logjistikës në Kosovë ofron një gamë të gjerë mundësish karriere - nga rolet operative deri te ato menaxheriale. Së bashku me fokusin në rritje në dixhitalizim dhe qëndrueshmëri, po hapen profesione të reja "të gjelbra", veçanërisht për ekspertët e rinj me njohuri të gjuhëve dhe mjeteve dixhitale. Megjithatë, rezultatet e grupeve të fokusit tregojnë:

- ☒ **Vetëm 18% e punonjësve të logjistikës perceptojnë stabilitet afatgjatë të karrierës.**
- ☒ **Ngecja në karrierë është më e përhapur tek shoferët dhe drejtuesit e automjeteve manuale.**

Ekzistojnë boshllëqe të mëdha në programet e strukturuar të mentorimit ose të rikualifikimit brenda kompanive të logjistikës.

4.3.5. Qasja në Trajnim dhe Arsim në Kosovë

Kosova ofron trajnime profesionale në logjistikë dhe drejtim automjetesh përmes qendrave të akredituara të AFP-së dhe programeve studimore të Kolegjit Tempulli. Megjithatë:

- ☒ Shumica e programeve përqendrohen në aftësitë bazë.
- ☒ Pak prej tyre mbulojnë logjistikën dixhitale, inteligjencën artificiale në zinxhirët e furnizimit ose transportin e gjelbër.

Të dhënat e fokus grupeve tregojnë:

- ☒ 63% e punëtorëve në logjistikë nuk kanë qasje në trajnime përqëndrueshmëri.
- ☒ Pabarazitë rajonale ndikojnë në qasjen në shërbime – zonat rurale janë të nën-shërbyera.

Rekomandimet përfshijnë:

- ☒ Zhvillimi i e-learning modular për trajnim profesional në logjistikë.
- ☒ Partneritete publik-private për të subvencionuar certifikimet e gjelbra.

4.3.6. Nivelet e pagave në Kosovë

Sipas të dhënave të KAS dhe grupeve të fokusit:

- ☒ Paga mesatare mujore në logjistikë: 550 - 700 €.
- ☒ Menaxherët në logjistikë fitojnë 900 - 1,200 €.
- ☒ Shoferët fitojnë mesatarisht 450 - 600 €.

Çështjet kryesore të identikuara:

- ☒ Stagnum i pagave, veçanërisht për stafin e depove dhe dërgimit.
- ☒ Orët shtesë të papaguara në sezonet e shpërndarjes kulmore.
- ☒ Hendeku gjinor në paga vazhdon, profesionistët gra në logjistikë fitojnë 12% më pak.

4.3.7. Siguria e Punës në Kosovë

Siguria në punë në sektorin e logjistikës në Kosovë është mesatare deri e ulët, dhe është e ndjeshme ndaj automatizimit, luhatjeve sezonale dhe paqëndrueshmërisë rajonale. Edhe pse mungojnë statistika të detajuara për sigurinë në punë specifiku në sektorin e transportit dhe logjistikës, sektori privat udhëheq në punësim në tregti, prodhim dhe transport – fusha që shpesh karakterizohet nga kontrata të përkohshme dhe stabilitet i dobët në punë.

Në nivel vendi, rreth 75% e punëtorëve janë me kontrata të përkohshme, ndërsa vetëm 25% kanë kontrata të përhershme – një prirje që, sipas të gjitha gjasave, pasqyrohet edhe në sektorin e transportit dhe logjistikës.

Rezultatet nga grupet e fokusit tregojnë se 52% e punëtorëve në logjistikë kanë frikë nga humbja e vendit të punës për shkak të teknologjive të inteligjencës artificiale dhe automjeteve vetëdrejtuese.

Po ashtu është raportuar migrim i lartë i punëtorëve të kualifikuar – gati 48% e punëdhënësve kanë deklaruar se stafi i kualifikuar ka emigruar jashtë vendit brenda vitit të fundit. As firmat e transportit dhe logjistikës nuk janë të përjashtuara nga ky fenomen.

Megjithatë, aftësimi i stafit në mjete digjitale dhe qëndrueshmëri mjedisore shihet si mënyra kryesore për të ruajtur vendet e punës.

Referencat:

- Agjencia e Statistikave të Kosovës (ASK). (2024). Produkti i Brendshëm Bruto T4/2023. Prishtina: ASK.
- Banka Botërore. (2023). Raporti Ekonomik i Kosovës: Duke lundruar në pasiguri. Uashington, D.C.: Grupi i Bankës Botërore.
- Komisioni Evropian. (2023). Raporti për Kosovën 2023. Bruksel: Drejtoria e Përgjithshme për Fqinjësi dhe Negociata për Zgjerim.
- tradingeconomics.com
- ceicdata.com
- undp.org
- <https://www.europehouse-kosovo.com/kosovo-advances-in-alignment-with-eus-green-agenda-and-legislation/>
- <https://cbc-mne-kos.org/projects-of-the-3rd-cfp/cross-border-green-deal/>
- <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en/strategies/circular-economy-roadmap-kosovo>

4.4. Vendi: Mali i Zi

4.4.1. Struktura socio-ekonomike në Mal të Zi

Ekonomia e Malit të Zi është kryesisht e orientuar drejt shërbimeve, me sektorin e shërbimeve që kontribuon afërsisht 78% të PBB-së në vitin 2023. Sektori i industrisë, i cili përfshin ndërtimin, përbën 16%, ndërsa bujqësia kontribuon 7%. Sektori i logjistikës dhe transportit, pjesë integrale si për industrinë ashtu edhe për shërbimet, luan një rol të rëndësishëm në lehtësimin e aktiviteteve ekonomike, veçanërisht në turizëm dhe tregti.

Pavarësisht rëndësisë së tij, sektori i logjistikës përballet me disa sfida, veçanërisht në aspektin e infrastrukturës hekurudhore të pazhvilluar. Me vetëm 251 kilometra linja hekurudhore, rrjeti i kufizuar hekurudhor pengon lëvizjen efikase të ngarkesave dhe rrit varësinë nga transporti rrugor. Një çështje tjetër kyçe janë proceset joefikase kufitare. Vonesat në pikat kufitare për shkak të procedurave burokratike ndikojnë në dorëzimin në kohë të mallrave, duke ndikuar në konkurrueshmërinë tregtare. Pengesa e fundit e madhe është miratimi i kufizuar i teknologjive dixhitale, pavarësisht disa iniciativave të nisura në vitin 2020 për t'u përafëruar me standardet evropiane. Sektori ka qenë i ngadaltë në integrimin e zgjidhjeve të logjistikës dixhitale, duke çuar në joefikasitet në menaxhimin e zinxhirit të furnizimit.

4.4.2. Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës në Mal të Zi

Punësimi në sektorin e logjistikës në Mal të Zi zakonisht kërkon arsim të mesëm profesional ose një diplomë bachelor në fusha biznesi ose teknike. Lejet e drejtimit për kategoritë C dhe CE janë thelbësore për drejtimin e automjeteve të rënda. Aftësitë në TIK, gjuhët e huaja dhe njohuritë e procedurave të zhdoganimit vlerësohen gjithnjë e më shumë.

Sektori po përjeton një zhvendosje drejt dixhitalizimit, duke bërë të nevojshme aftësi në mjetet dixhitale. Njohja me sistemet e Planifikimit të Burimeve të Ndërmarrjes (ERP) dhe softuerët e optimizimit të itinerarit po bëhen gjithnjë e më të kërkuara. Një aspekt tjetër është kërkesa në rritje për të kuptuar teknikat e drejtimit me efikasitet të karburantit për të ulur emetimet. Megjithatë, ekziston një boshllëk i dukshëm në programet e strukturuar të zhvillimit profesional, duke kufizuar mundësitë për përmirësimin e aftësive.

4.4.3. Punë të Gjelbra dhe Ekonomi në Mal të Zi

Mali i Zi është i përkushtuar ndaj një tranzicioni të gjelbër, siç përcaktohet në Strategjinë e tij Kombëtare për Zhvillim të Qëndrueshëm deri në vitin 2030. Strategjia thekson dekarbonizimin, investimet në energjinë e rinovueshme dhe lëvizshmërinë e qëndrueshme. Kështu, ka disa mundësi në zhvillim në sektorin e logjistikës, të tilla si kërkesa në rritje për role në shpërndarjen urbane duke përdorur automjete elektrike (EV), logjistikën e kundërt dhe mirëmbajtjen e flotave të EV. Megjithatë, pengesat e mbetura përfshijnë mungesën e stimujve fiskalë, kostot e larta të përmirësimit të aftësive dhe paqartësitë rregullatore. Potenciali për krijimin e vendeve të punës është i konsiderueshëm, veçanërisht në fusha si logjistika e baterive dhe zinxhirët e furnizimit me energji të rinovueshme.

4.4.4. Shtigjet e Karrierës në Mal të Zi

Avancimi në karrierë në sektorin e logjistikës në Mal të Zi zakonisht fillon si shofer ose operator magazine në nivelin fillestar me një potencial për t'u bërë dispeçer ose koordinator logjistik në nivelet e mesme. Punët e nivelit të lartë përfshijnë pozicione të tilla si Menaxher Logjistik ose Drejtor Operacionesh. Megjithatë, sektori përballet me sfida, veçanërisht në aspektin e lëvizshmërisë së kufizuar vertikale. Mungon mentorimi i strukturuar dhe programet e rikualifikimit, duke çuar në ngecje në karrierë, veçanërisht në mesin e shoferëve dhe punëtorëve manualë. Ekziston gjithashtu paqëndrueshmëri e perceptuar në këtë fushë, pasi vetëm një përqindje e vogël e punonjësve të logjistikës perceptojnë stabilitet afatgjatë të karrierës. Natyra kërkuese e punës, pagat e ulëta së bashku me kërkesën në rritje për përmirësim të aftësive përballë ndryshimit të teknologjisë dhe rregulloreve, të gjitha nënkuptojnë që shoferët ndryshojnë ose lënë punën shpesh.

4.4.5. Qasja në Trajnim dhe Arsim në Mal të Zi

Arsimi dhe trajnimi profesional (AFP) në Mal të Zi po i nënshtrohet reformave për t'u përshtatur me nevojat e tregut të punës. Iniciativat e fundit përfshijnë zhvillimin e standardeve të profesionit dhe programeve arsimore. Megjithatë, sfidat vazhdojnë, veçanërisht pasi programet arsimore theksojnë kryesisht aftësitë themelore, me mbulim të kufizuar të logjistikës dixhitale, inteligjencës artificiale në zinxhirët e furnizimit ose transportit të gjelbër. Pabarazitë rajonale shtojnë një shtresë tjetër kompleksiteti, pasi qasja në trajnim ndryshon, me zonat rurale që nuk janë të shërbyera sa duhet.

4.4.6. Nivelet e pagave në Mal të Zi

Sipas Zyrës së Statistikave të Malit të Zi, paga mesatare bruto mujore në tetor 2023 ishte 1,002 €, me një pagë neto prej 803 €. Në sektorin e logjistikës, shoferët fitojnë midis 305 € dhe 895 € në muaj, ndërsa pagat e menaxherëve variojnë nga 900 € deri në 1,200 €. Çështjet kryesore përfshijnë stagnimin e pagave, veçanërisht për stafin e magazinës dhe të dispeçerisë, si dhe orët shtesë të papaguara, të cilat tentojnë të jenë të zakonshme gjatë sezoneve të shpërndarjes së lartë.

Gjithashtu, ekziston një mungesë interesi në mesin e popullsisë, pasi malazezët nuk qëndrojnë gjatë në pozicione që mendojnë se nuk ia vlejnë mundin. Një faktor tjetër përkeqësues është hendeku gjinor në paga. Profesionistet femra në logjistikë fitojnë afërsisht 12% më pak se homologët e tyre meshkuj.

4.4.7. Siguria e punës në Mal të Zi

Papunësia e të rinjve (15–24) është e lartë në 23.3%, dhe papunësia afatgjatë përfaqëson 72.1% të papunësisë totale, duke treguar paqëndrueshmëri sistematike. Përpjekjet për të reformuar në mënyrë dixhitale Agjencinë e Punësimit janë të vazhdueshme për të përmirësuar përputhjen dhe për të zvogëluar kohëzgjatjen e papunësisë. Në transport, rreziqet për sigurinë e punës përfshijnë mungesën e planifikimit strategjik të infrastrukturës, kapacitetin e kufizuar administrativ dhe ristrukturimin e vazhdueshëm (p.sh., në transportin hekurudhor dhe detar).

4.5. Vendi: Sllovenia

Pjesëmarrësit në fokus grup:

- Përfaqësues nga Agjencia Sllovene e Sigurisë Rrugore
- Përfaqësues nga 2TDK (Shiriti i Dytë Hekurudhor)
- Përfaqësues nga Habjan Transport
- Përfaqësues nga qendra arsimore e AAP Prometni Qendra Blisk d.o.o.
- Përfaqësues nga Instituti për Zhvillimin e Transportit dhe Logjistikës
- Përfaqësues nga Instituti i Trafikut dhe Transportit (nga Hekurudhat Sllovene)
- Përfaqësues të industrisë së logjistikës (Cargo X dhe EP Holding)
- Përfaqësues nga institucioni i arsimit të lartë NOA

Sesioni i fokus grupit u zhvillua në internet. Në total, 9 pjesëmarrës nga prejardhje të ndryshme ndanë pikëpamjet e tyre.

4.5.1 Struktura socio-ekonomike në Slloveni

Sllovenia është një ekonomi e vogël dhe e hapur (20,271 km², 2.1 milionë banorë), e pozicionuar në mënyrë strategjike në kryqëzimin e korridoreve kryesore të transportit evropian. Si republika më e zhvilluar e ish-Jugosllavisë dhe anëtare e BE-së që nga viti 2004, Sllovenia gëzon një rëndësi të madhe logjistike pavarësisht përmasave të saj të vogla (EBRD, 2021).

Sektori i logjistikës kontribuon rreth 7.4% në PBB-në kombëtare, me Portin e Koperit që shërben si motori kryesor ekonomik për rajonet bregdetare. Rëndësia e portit shkon përtej kufijve kombëtarë, duke funksionuar si portë kyçe për shtetet e Evropës Qendrore pa dalje në det (Grupi Fokal). Kjo pozitë strategjike ka krijuar pabarazi të mëdha rajonale, me zonat bregdetare që përjetojnë paga dhe shkallë punësimi ndjeshëm më të larta krahasuar me rajonet e brendshme.

Shkalla e papunësisë në vend (rreth 4.7%) mbetet më e ulët se mesatarja e BE-së, megjithatë sektori i logjistikës përballlet me mungesa të theksuara të fuqisë punëtore, sidomos në rolet e specializuara që kërkojnë kompetenca të kombinuara teknike dhe në fushën e qëndrueshmërisë (Grupi Fokal). Këto mungesa pasqyrojnë sfida më të gjera demografike, përfshirë:

- Forcë punëtore që po plakët, me 23% të profesionistëve në logjistikë që pritet të dalin në pension brenda 5-7 viteve
- Migrim i punëtorëve të kualifikuar drejt vendeve fqinje si Austria dhe Italia, ku pozitat paguhen më mirë
- Mungesë e kanalizimit arsimor për specializimet teknike që po shfaqen (Grupi Fokal)

Sllovenia ka treguar qëndrueshmëri ekonomike, sidomos gjatë pandemisë COVID-19, kur autoritetet zbatuan një përgjigje të shumëanshme që arrinte rreth 6.5% të PBB-së. Ndikimi fiskal i masave kryesore u vlerësua rreth 3% e PBB-së, me politika fiskale që mbetën ekspansioniste gjatë gjithë periudhës (Weyerstrass et al., 2023). Kjo qëndrueshmëri i atribuohet orientimit të fortë drejt eksportit, sektorit të zhvilluar të shërbimeve, investimeve publike në infrastrukturë dhe politikave efektive të tregut të punës.

Infrastruktura e transportit në Slloveni paraqet një pamje të përzier në krahasim me vendet e tjera të rajonit:

- Portet: Porti i Koperit është një nga portet më të avancuara teknologjikisht dhe më të ndërgjegjshme mjedisore në rajonin e Adriatikut.
- Kapacitetet ndërmodale: Të kufizuara në krahasim me standardet e Evropës Perëndimore, por dukshëm më të zhvilluara se në vendet e tjera të Evropës Juglindore (Bešković & Twrdy, 2012).
- Rrjeti hekurudhor: Edhe pse janë planifikuar 17 miliardë euro investime për modernizim, infrastruktura hekurudhore mbetet e pazhvilluar krahasuar me rrjetin rrugor, me 80% të transportit të mallrave që bëhet përmes rrugëve (Bešković & Jakomin, 2010), krahasuar me rreth 57% në vendet e Evropës Veriore (Huderek-Glowska, 2023).

Projekti hekurudhor Divača-Koper (2TDK) me rëndësi strategjike synon të përmirësojë lidhjen midis portit të vetëm tregtar të Sllovenisë dhe zonave të thella, në përputhje me politikat e gjelbra të BE-së për të zhvendosur mallrat nga transporti rrugor në atë hekurudhor. Sektori i transportit ajror të Sllovenisë përballet me sfida të ngjashme të qëndrueshmërisë me vendet e tjera të Evropës Qendrore dhe Lindore, duke përfshirë shqetësimet mjedisore, deficitet në infrastrukturë dhe çështjet e fuqisë punëtore (Huderek- Glapska, 2023).

Sllovenia përballet me disa sfida dalluese socio-ekonomike që ndikojnë në zhvillimin e sektorit të saj të logjistikës:

- Kufizime hapësinore: Me 56-58% të territorit të mbuluar nga pyjet dhe 34% të dedikuar për përdorim bujqësor, vendi përballet me kufizime të konsiderueshme në përdorimin e tokës për zhvillimin industrial (Lampič et al., 2023)
- Financimi i tranzicionit të gjelbër: Pavarësisht se është anëtare e BE-së, Sllovenia mori proporcionalisht më pak fonde nga Fondi i Rimëkëmbjes i BE-së (1.8 miliardë euro në grante, që përfaqësojnë një përqindje më të vogël të PBB-së sesa mesatarja e BE-së) (Grupi i Fokusit)
- Pabarazitë rajonale: Përqendrimi i aktiviteteve logjistike në Koper dhe Lubjanë ka krijuar pabarazi të konsiderueshme ekonomike, me diferenca në paga prej afërsisht 30% midis rajoneve bregdetare dhe atyre të brendshme (Grupi i Fokusit)

Kostot e energjisë: Kompanitë e logjistikës raportojnë kostot e energjisë që përfaqësojnë 18-22% të shpenzimeve operative, dukshëm më të larta se mesatarja e BE-së prej 12-15% (Grupi i Fokusit)

Krahasimet e Standardeve të BE-së

Sektori i logjistikës i Sllovenisë tregon modele dalluese në krahasim me mesataret e BE-së:

- Pagat e punëtorëve të magazinës në Slloveni (950-1,300 €/muaj) përfaqësojnë afërsisht 60% të mesatares së BE-së, por janë 35% më të larta se në Kroaci dhe më shumë se dyfishi i atyre në Bosnjë dhe Hercegovinë (Grupi i Fokusit)
- Menaxherët e lartë të logjistikës (€3,200-4,500/muaj) fitojnë afërsisht 70% të pozicioneve të krahasueshme në Austri dhe Itali, duke krijuar flukse të konsiderueshme të fuqisë punëtore ndërkufitare (Grupi i Fokusit)
- Zbatimi i qëndrueshmërisë në kompanitë logjistike sllovene tregon rezultate të përziera krahasuar me standardet e BE-së, me fushat mjedisore të mbuluara në 42%, fushat sociale në 44% dhe dimensionet e qëndrueshmërisë ekonomike vetëm në 26% (Logožar et al., 2022)

Dinamika e Sektorit Publik kundrejt atij Privat

- Sektori i logjistikës slloven demonstroi marrëdhënie komplekse publik-privat që ndikojnë ndjeshëm në zhvillimin e tij:
- Porti i Koperit operon sipas një modeli hibrid pronësie, ku shteti ruan kontroll të konsiderueshëm ndërsa përfshin elementë operacionalë privatë.
- Investimet në infrastrukturën publike i japin përparësi rrjeteve rrugore mbi hekurudhat, në kundërshtim me direktivat e BE-së për qëndrueshmëri, por në përputhje me imperativat e menjëhershme ekonomike.
- Kompanitë private të logjistikës raportojnë kosto të pajtueshmërisë rregullatore 15-20% më të larta se mesataret e BE-së, veçanërisht në kërkesat e pajtueshmërisë mjedisore (Grupi i Fokusit)

Sfidat specifike për ndërmarrjet e vogla dhe të mesme

Ndërmarrjet e vogla dhe të mesme në sektorin e logjistikës në Slloveni përballen me sfida të dallueshme:

- Qasje e kufizuar në financimin e tranzicionit të gjelbër, me 68% të NVM-ve që raportojnë vështirësi në sigurimin e fondeve për përmirësime të qëndrueshmërisë
- Barrë rregullatore disproporcionale, me kostot e pajtueshmërisë që përfaqësojnë 4-7% të të ardhurave krahasuar me 1-3% për ndërmarrjet më të mëdha
- Pengesa në përvetësimin e aftësive, me 72% që raportojnë pamundësi për të konkurruar me firmat më të mëdha për talente të specializuara (Grupi i Fokusit)

Struktura socio-ekonomike e Sllovenisë paraqet si avantazhe ashtu edhe sfida për sektorin e saj të logjistikës. Ndërsa përfiton nga pozicioni strategjik gjeografik dhe anëtarësimi në BE, vendi përballlet me sfida të rëndësishme që lidhen me trendet demografike, pabarazitë rajonale dhe tranzicionet e qëndrueshme të transportit.

4.5.2 Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës

Transformimi teknologjik i ka zhvendosur kërkesat për aftësi drejt kompetencave ndërdisiplinore, me 33% të vendeve të lira që synojnë profesionistë të aftë në analizën e të dhënave, IA dhe IoT (CEDEFOP, 2015). Pjesëmarrësit në grupin e fokusit vunë re unanimisht një ndryshim paradigme ku aftësitë teknike themelore (menaxhimi i magazinës, sistemet SAP) mbeten thelbësore, por tani plotësohen nga njohuritë dixhitale dhe certifikimet si ISO 14001. Zgjerimi i Portit të Koperit kërkon specialistë dygjuhësh në transportin multimodal (Administrata Ndërkombëtare e Tregtisë, 2023), ndërsa automatizimi i magazinës kërkon trajnim të certifikuar në mekatronikë. Për më tepër, pjesëmarrësit në grupin e fokusit theksuan pengesa të rëndësishme, duke përfshirë një boshllëk prej 42% në aftësitë kibernetike midis profesionistëve në mes të karrierës dhe rezistencën psikologjike ndaj rritjes së përgjegjësisë që pengon lëvizshmërinë ndërnënjësoriale. Pavarësisht përputhjes me modelet gjermane të arsimit të dyfishtë, vonesat në njohjen e kredencialeve vazhdojnë (Bernik & Širok, 2022), duke përforcuar theksin e pjesëmarrësve se kandidati ideal kombinon aftësitë teknike me aftësitë e kontabilitetit të karbonit dhe aftësinë për të hartuar ekonominë rrethore.

4.5.3 Punë të Gjelbra dhe Ekonomi

Sllovenia përfaqëson një rast studimi unik në zhvillimin e logjistikës së gjelbër brenda kontekstit të Evropës Juglindore, pasi e ka pozicionuar me sukses veten në kryqëzimin e korridoreve kryesore të transportit evropian, ndërkohë që njëkohësisht po lundron në tranzicionin drejt praktikave më të qëndrueshme të logjistikës (Lampiç et al., 2023).

Gjeografia fizike e Sllovenisë paraqet si mundësi ashtu edhe kufizime për zbatimin e logjistikës së gjelbër. Pozicioni strategjik i vendit në kryqëzimin e korridoreve Baltik-Adriatik dhe Mesdhetar ofron avantazhe të konsiderueshme logjistike pavarësisht madhësisë së tij relativisht të vogël. Megjithatë, ky avantazh gjeografik krijon gjithashtu presione mjedisore që duhet të balancohen kundrejt imperativave ekonomike. Përqendrimi i aktiviteteve logjistike në nyje specifike rajonale, veçanërisht Porti i Koperit dhe zona metropolitane e Lubjanës, ka krijuar pabarazi ekonomike që ndikojnë në shkallët e zbatimit të tranzicionit të gjelbër në pjesë të ndryshme të vendit (Grupi i Fokusit).

- Integrimi i qëndrueshmërisë mjedisore në sektorin e logjistikës së Sllovenisë zbulon boshllëqe të konsiderueshme në zbatim. Hulumtimet që shqyrtojnë kompanitë kryesore të logjistikës që operojnë në Slloveni tregojnë një miratim të pabarabartë të praktikave të qëndrueshmërisë, me fushat mjedisore të mbuluara në 42%, fushat sociale në 44% dhe dimensionet e qëndrueshmërisë ekonomike në vetëm 26% (Logožar et al., 2022). Ky model sugjeron që, ndërsa ekziston ndërgjegjësimi për imperativat e qëndrueshmërisë, integrimi gjithëpërfshirës mbetet i paplotë. Zbatimi i mekanizmave të Marrëveshjes së Gjelbër të BE-së imponon barrë të konsiderueshme operacionale. Pajtueshmëria me Mekanizmin e Rregullimit të Kufijve të Karbonit (CBAM) mbetet veçanërisht problematike, me 60% të ndërmarrjeve sllovene të logjistikës që raportojnë përgatitje të pamjaftueshme për detyrimet e ardhshme të raportimit. Njëkohësisht, përputhja me standardet e taksonomisë së financave të qëndrueshme krijon pengesa në aksesin në kapital, pasi kompanitë përpiqen të kualifikohen për portofolet e investimeve të gjelbra. Më e rëndësishmja, zgjerimi i mbulimit të Sistemit të Tregtimit të Emetimeve (ETS) në logjistikën e transportit do të rrisë shpenzimet operacionale me 8-12%, duke bërë të nevojshme ristrukturimin gjithëpërfshirës të kostove në të gjithë zinxhirët e furnizimit (Grupi i Fokusit).
- Për më tepër, të dhënat e grupit të fokusit tregojnë se Sllovenia përballet me mungesa akute në role të specializuara në logjistikën e gjelbër, duke përfshirë menaxherët e logjistikës së gjelbër dhe analistët e zinxhirit të furnizimit të qëndrueshëm. Ky hendek aftësish përfaqëson një pengesë të konsiderueshme për zhvillimin e sektorit, pasi kompanitë kanë vështirësi të gjejnë personel të kualifikuar që i kupton si operacionet tradicionale të logjistikës ashtu edhe parimet e qëndrueshmërisë.

Kalimi nga rolet tradicionale të logjistikës në operacionet e gjelbra kërkon zhvillim sistematik të rrugëve të aftësive. Prioritetet kritike përfshijnë identifikimin e kompetencave të transferueshme midis modeleve të logjistikës konvencionale dhe të qëndrueshme, veçanërisht në operacionet e magazinimit dhe optimizimin e rrugëve. Analizat gjithëpërfshirëse të boshllëqeve zbulojnë mungesa akute në specialitete në zhvillim si kontabiliteti i gjurmës së karbonit dhe dizajni rrethor i zinxhirit të furnizimit (Grupi i Fokusit). Për të adresuar këto deficite duke ruajtur stabilitetin e fuqisë punëtore, programet modulare të mikrokredencialeve që mundësojnë përmirësimin gradual të aftësive kanë treguar efikasitet të veçantë.

Këto certifikime të grumbullueshme u lejojnë profesionistëve të logjistikës të fitojnë progresivisht kompetenca të qëndrueshmërisë pa ndërprerje të karrierës.

Konvergenca e presionit rregullator dhe kërkesave për transformim të aftësive përbën një sfidë thelbësore për industrinë e logjistikës së Sllovenisë. Përgjigjet strategjike duhet të adresojnë njëkohësisht kornizat e pajtueshmërisë, duke zhvilluar ekosisteme të shkathëta të zhvillimit të fuqisë punëtore të afta për të mbështetur tranzicionin e gjelbër të sektorit.

- Qasja e Sllovenisë ndaj zhvillimit të logjistikës së gjelbër është formësuar si nga prioritetet kombëtare ashtu edhe nga kornizat e Bashkimit Evropian. Strategjia Sllovene e Zhvillimit 2030 artikulon qëndrueshmërinë si një parim thelbësor, megjithëse me më pak referenca të qarta për termat mjedisore krahasuar me dokumente të ngjashme strategjike në vendet fqinje (Lampiç et al., 2023). Kjo mund të pasqyrojë modele të ndryshme të përparësive në vend që të tregojë domosdoshmërisht një angazhim më të ulët.
- Strategjia e investimeve të qeverisë përfshin afërsisht 17 miliardë euro të planifikuara për modernizimin e infrastrukturës së transportit, me theks të rëndësishëm në përmirësimet hekurudhore për të rritur aftësitë e transportit intermodal (Weyerstrass et al., 2023). Projekti hekurudhor Divača-Koper përfaqëson një iniciativë kryesore që synon zhvendosjen e transportit të mallrave nga rrugor në hekurudhor në përputhje me objektivat e qëndrueshmërisë së BE-së.
- Sllovenia mori 1.8 miliardë euro në grante nga Fondi i Rimëkëmbjes i BE-së (proporcionalisht më pak se mesatarja e BE-së si pjesë e PBB-së) dhe 666 milionë euro në kredi, me një pjesë të drejtuar drejt mbështetjes së zhvillimit të logjistikës së gjelbër (Weyerstrass et al., 2023). Ky financim përfaqëson një burim të rëndësishëm, por të kufizuar, për katalizimin e tranzicionit drejt praktikave më të qëndrueshme të logjistikës.

Trajektorja e zhvillimit të logjistikës së gjelbër në Slloveni zbulon ndërveprimin kompleks midis imperativave ekonomike, kufizimeve mjedisore dhe kornizave të politikave. Ndërsa vendi përfiton nga pozicionimi strategjik gjeografik dhe infrastruktura relativisht e zhvilluar, ai përballet me sfida të rëndësishme që lidhen me zhvillimin e fuqisë punëtore të specializuar, pabarazitë rajonale dhe kostot ekonomike të tranzicionit.

- Iniciativat e Elektrifikimit dhe Modernizimit të Portit të Koperit Porti i Koperit qëndron si entiteti kryesor i Sllovenisë në zbatimin e qëndrueshmërisë brenda sektorit të logjistikës. Qasja e tyre gjithëpërfshirëse përfshin:
 - Modernizimi i makinerive dhe pajisjeve me ndikim më të ulët në mjedis
 - Zbatimi i karburanteve alternative në të gjitha operacionet portuale
 - Zhvillimi i ndërtesave me energji pothuajse zero brenda objekteve portuale
 - Marrja e certifikimit ISO 50001 për sistemet e menaxhimit të energjisë
 - Zbatimi i teknologjive të reduktimit të zhurmës për të minimizuar ndikimin mjedisor në rajonin bregdetar (Logožar et al., 2022).
- Siç është vënë re nga pjesëmarrësit në grupin e fokusit: "Iniciativat e elektrifikimit të Portit të Koperit kanë krijuar afërsisht 45 vende të reja pune të specializuara për mjedisin në dy vitet e fundit, kryesisht në menaxhimin e qëndrueshëm të zinxhirit të furnizimit dhe rolet e pajtueshmërisë mjedisore" (Grupi i Fokusit).

Pas Transformimit të Flotës Elektrike të Sllovenisë

Post Slovenia ka zbatuar një nga programet më ambicioze të logjistikës së gjelbër në vend, me objektiva konkrete duke përfshirë:

- Ulja e konsumit të karburantit për mjetet e transportit me 12%
- Rritja e përqindjes së automjeteve elektrike në 46% të flotës së tyre

Zbatimi i procedurave gjithëpërfshirëse për menaxhimin e përgjegjshëm të mbetjeve

- Ulja e gjurmës së karbonit të ndërtesave me 14% (Logožar et al., 2022)
- Kjo iniciativë demonstroi angazhimin ndaj elektrifikimit si një strategji thelbësore e logjistikës së gjelbër.
- Projekti i Magazinës SOLARLOGISTICS
- Projekti i magazinës SOLARLOGISTICS në Lubjanë përfaqëson një partneritet inovativ publik-privat që ka krijuar një model për infrastrukturë logjistike të qëndrueshme. Karakteristikat kryesore përfshijnë:
 - 4,500 m² panele diellore që gjenerojnë afërsisht 1.2 MW energji të pastër
 - Sisteme inteligjente të menaxhimit të energjisë që zvogëlojnë konsumin e përgjithshëm me 32%
 - Sisteme për mbledhjen dhe riciklimin e ujërave të shiut që zvogëlojnë konsumin e ujit me 45%
 - Krijimi i 23 vendeve të punës të specializuara të gjelbra në menaxhimin e energjisë së rinovueshme dhe operacionet e qëndrueshme të magazinimit (Grupi i Fokusit)

4.5.4 Shtigjet e Karrierës

Dy trajektore kryesore dominojnë karrierat në logjistikë në Slloveni:

- Teknik: Operator magazine → Menaxher automatizimi → Udhëheqës i implementimit të inteligjencës artificiale (26% CAGR)
- Qëndrueshmëria: Koordinator i logjistikës → Auditor i karbonit → Projektues i sistemeve rrethore
- Pjesëmarrësit në grupin e fokusit vunë re një lëvizshmëri vertikale dukshëm më të shpejtë në korporatat shumëkombëshe krahasuar me firmat lokale, duke ia atribuar këtë divergjencë ekspozimit të ndryshëm ndaj teknologjisë dhe imperativave të tranzicionit të gjelbër. Automatizimi kërcënon 24% të roleve manuale (CEDEFOP, 2015), por gjeneron mundësi mirëmbajtjeje të robotikës. Pjesëmarrësit në grupin e fokusit vunë re se barrierat e konsiderueshme vazhdojnë midis nën-domeneve të logjistikës për shkak të aftësive të papërshtatshme të transferueshme dhe asaj që të anketuarit e përshkruan si hezitim të punëtorëve ndaj rritjes së llogaridhënies. Lëvizshmëria ndërsektoriale në prodhim kërkon rikualifikim të sistemeve në kohë (Kotnik et al., 2023), megjithëse mundësitë e avancimit rural mbeten të pakta. Grupi i fokusit sugjeroi që rikualifikimi, veçanërisht përmes programeve të certifikimit të gjelbër, ofron rrugë të qëndrueshme drejt roleve të reja të qëndrueshmërisë dhe logjistikës inteligjente.

4.5.5 Qasja në Trajnim dhe Arsimit

Sektori i logjistikës i Sllovenisë përballet me sfida të rëndësishme në zhvillimin e fuqisë punëtore, veçanërisht në trajnimin e specializuar në logjistikën e gjelbër. Vlerësimi i Sllovenisë është karakterizuar nga referenca të paqarta për "cilësi të paqëndrueshme të trajnimit" pa analiza të mjaftueshme të bazuara në të dhëna (Grupi i Fokusit).

Hulumtimet që shqyrtojnë zbatimin e qëndrueshmërisë në kompanitë logjistike të Sllovenisë zbulojnë se fushat mjedisore mbulohen vetëm në 42%, fushat sociale në 44% dhe dimensionet e qëndrueshmërisë ekonomike vetëm në 26% në të gjitha kompanitë kryesore të logjistikës (Logožar et al., 2022). Ky boshllëk zbatimi lidhet drejtpërdrejt me mangësitë e trajnimit në kompetencat e menaxhimit të qëndrueshëm të zinxhirit të furnizimit.

Pjesëmarrësit në fokus grup nga Sllovenia theksuan në mënyrë specifike: "Ne përballemi me vështirësi të konsiderueshme në gjetjen e personelit të kualifikuar që i kupton si operacionet tradicionale të logjistikës ashtu edhe parimet e qëndrueshmërisë. Universitetet sapo kanë filluar të përfshijnë logjistikën e gjelbër në kurrikulat e tyre" (Focus Group). Ky reagim cilësor kërkon përcaktim sasior dhe vlerësim të strukturuar për të adresuar në mënyrë efektive boshllëqet e trajnimit.

- Analiza e zhvillimit të logjistikës së gjelbër në Slloveni zbulon disa mangësi specifike në trajnim që kërkojnë ndërhyrje të synuar:
- Specializimi në logjistikën e gjelbër: Ekzistojnë mungesa akute në role të specializuara, duke përfshirë menaxherët e logjistikës së gjelbër dhe analistët e zinxhirit të furnizimit të qëndrueshëm, me programet e trajnimit që nuk arrijnë të përmbushin kërkesën e industrisë (Grupi i Fokusit)
- Integrimi i qëndrueshmërisë dixhitale: Ndërsa Sllovenia shënon rezultate relativisht të mira në shërbimet publike dixhitale krahasuar me homologët rajonalë, nuk ka trajnim të mjaftueshëm që lidh transformimin dixhital me praktikën e qëndrueshmërisë në operacionet logjistike (Lampič et al., 2023)
- Çështje të standardizimit: Cilësia e trajnimit ndryshon ndjeshëm midis ofruesve, pa një kuadër të standardizuar certifikimi për kompetencat e logjistikës së gjelbër, ndryshe nga qasjet më të strukturuar në vendet fqinje.
- Pabarazitë rajonale në trajnim: Mundësitë e trajnimit janë të përqendruara në Lubjanë dhe rajonet bregdetare, ndërsa zonat e brendshme përballen me qasje të kufizuara në burime të specializuara trajnimi për qëndrueshmëri (Grupi i Fokusit).
- Duke u mbështetur në qasjet e suksesshme nga vendet fqinje, Sllovenia duhet të zbatojë një strategji gjithëpërfshirëse trajnimi që përfshin:
- Zbatimi i stimuljeve tatimore: Miratimi i rekomandimit të Kroacisë për lehtësime tatimore që mbështesin përmirësimin e aftësive të gjelbra, veçanërisht për ndërmarrjet e vogla dhe të mesme që investojnë në trajnime për qëndrueshmëri për punonjësit. Modeli i Kroacisë ka demonstruar një pjesëmarrje prej 30% më të madhe në programet e zhvillimit të aftësive të gjelbra kur mbështetet nga stimujt fiskalë (Focus Group Sllovenia, 2023)
- Integrimi i reformës së AFP-së: Zbatimi i reformave të Arsimit dhe Trajnimit Profesional të financuara nga BE-ja në Mal të Zi me përshtatje specifike ndaj nevojave të sektorit të logjistikës së Sllovenisë. Qasja e Malit të Zi ka standardizuar me sukses cilësinë e trajnimit, duke ruajtur fleksibilitetin për kërkesat specifike të industrisë.
- Bashkëpunimi universitet-industri: Zhvilloni module të specializuara për qëndrueshmëri brenda programeve ekzistuese të edukimit logjistik përmes bashkëpunimit të strukturuar midis institucioneve të arsimit të lartë dhe liderëve të industrisë, duke adresuar vëzhgimin se "universitetet sapo kanë filluar të përfshijnë logjistikën e gjelbër në kurrikulat e tyre" (Grupi i Fokusit)

- Standardizimi i certifikimit: Vendosja e një kuadri kombëtar certifikimi për kompetencat e logjistikës së gjelbër në përputhje me standardet e BE-së për të siguruar cilësi të qëndrueshme të trajnimit dhe njohje të kualifikimeve.
- Qasja në trajnime rajonale: Zhvilloni platforma dixhitale të të nxënit dhe qendra rajonale trajnimi për të adresuar pabarazitë gjeografike në aksesin në trajnime të identifikuar nga pjesëmarrësit në grupet e fokusit.
- Zbatimi i këtyre rekomandimeve do të adresonte vlerësimin aktual të paqartë të "cilësisë së qëndrueshme të trajnimit" me ndërhyrje specifike dhe të matshme që shfrytëzojnë qasjet e suksesshme nga vendet fqinje, duke adresuar njëkohësisht kontekstin dhe nevojat unike të Sllovenisë.

4.5.6 Nivelet e Pagave

Kompensimi shfaq pabarazi të konsiderueshme rajonale dhe të bazuara në role: Pagat në Koper i tejkalojnë ekuivalentët e brendshëm me 30%, ndërsa rolet e larta të zbatimit të inteligjencës artificiale komandojnë 5,200 € - 7,100 € në muaj, paga të dyfishta fillestare (Dhoma e Tregtisë, 2023). Specialistët e qëndrueshmërisë fitojnë 18-22% prime, megjithëse pjesëmarrësit në grupin e fokusit raportuan se shumica e NVM-ve mbajnë shkallë uniforme page në të gjitha pozicionet tradicionale dhe të gjelbra. Zotërimi i teknologjive të gjelbra jep prime kryesisht në ndërmarrjet shumëkombëshe, por pa stimuj financiarë, motivimi i rikualifikimit mbetet i ulët. Pjesëmarrësit në grupin e fokusit vunë re se modelet e kompensimit mjedisor, si bonuset e lidhura me emetimet, u favorizuan gjerësisht si mjete për të rritur njëkohësisht motivimin dhe rezultatet ekologjike. Negociatat pas sindikatës standardizuan kompensimin e turnit të natës pasi pjesëmarrësit në grupin e fokusit ekspozuan diferenca prej 40%, duke adresuar një pabarazi kritike.

- Të dhënat e Zyrës Statistikore Sllovene tregojnë ndryshime të theksuara rajonale të pagave në sektorin e logjistikës:
- Menaxherët e logjistikës në Lubjanë paguhen mesatarisht 3,250 €/muaj krahasuar me 2,480 € në Maribor, duke përfaqësuar një diferencë prej 31%.
- Analistët e zinxhirit të furnizimit fitojnë afërsisht 2,150 €/muaj në rajonet bregdetare kundrejt 1,720 € në vendet e brendshme.
- Pagat e mbikëqyrësve të magazinave në Koper i tejkalojnë ato në rajonet verilindore me 30% (Grupi i Fokusit)
- Sektori i logjistikës i Sllovenisë demonstroi një shtresëzim mjaft kompleks:
- Menaxherë të lartë të logjistikës, drejtorë të zinxhirit të furnizimit, zyrtarë të qëndrueshmërisë: 3,200-4,500 €/muaj
- Specialistë të nivelit të mesëm (analistë të zinxhirit të furnizimit): 1,800-2,400 €/muaj
- Planifikues transporti, analistë dhe koordinatorë të zinxhirit të furnizimit: 1,400-1,800 €/muaj
- Punëtorët e magazinës, shoferët dhe mbështetja administrative: 950-1,300 €/muaj (Grupi i Fokusit)

Veçanërisht të rëndësishme për seksionin e vendeve të punës të gjelbra, të dhënat e grupit të fokusit zbulojnë: "Specialistët e logjistikës së gjelbër kërkojnë një shtesë page prej 15-25% mbi rolet tradicionale, duke reflektuar mungesën e kompetencave të specializuara të qëndrueshmërisë në tregun sloven të punës" (Grupi i Fokusit).

Ky premium është më i theksuar në role të reja si:

- Menaxherët e zinxhirit të furnizimit të qëndrueshëm (+23%)
- Analistët e gjurmës së karbonit (+18%)
- Specialistë të infrastrukturës së energjisë së rinovueshme (+25%)

Profesionistët slovenë të logjistikës hasin pengesa të rëndësishme që lidhen me kredencialet kur kërkojnë mundësi punësimi përtej kufijve evropianë. Një sfidë kryesore është njohja e kufizuar e certifikimeve kombëtare slovene në shtetet fqinje anëtare të BE-së, gjë që ndërlikon lëvizshmërinë dhe validimin profesional. Kjo përkeqësohet nga një përputhje e pamjaftueshme midis kualifikimeve akademike dhe kërkesave të industrisë, duke krijuar një mospërputhje midis përgatitjes së fuqisë punëtore dhe kërkesave transnacionale të punës. Për më tepër, mungesa e kornizave të standardizuara të kompetencave për logjistikën e gjelbër, një përparësi sektoriale që po zgjerohet me shpejtësi, pengon vlerësimin e vazhdueshëm të aftësive dhe praktikave të punësimit. Së bashku, këto boshllëqe në kredenciale dëmtojnë lëvizshmërinë e punës dhe përshtatshmërinë e fuqisë punëtore brenda tregut të vetëm të BE-së (Grupi i Fokusit).

4.5.7 Siguria e Punës

Sektori i logjistikës në Slloveni paraqet një peizazh kompleks të dinamikës së stabilitetit të punësimit të ndikuar nga faktorët strukturorë ekonomikë, evolucioni teknologjik dhe kornizat rregullatore. Brenda një konteksti më të gjerë ekonomik ku ruajtja e punësimit ka mbetur një përparësi qeveritare, sektori i logjistikës tregon karakteristika dalluese që meritojnë analizë specifike (Weyerstrass et al., 2023).

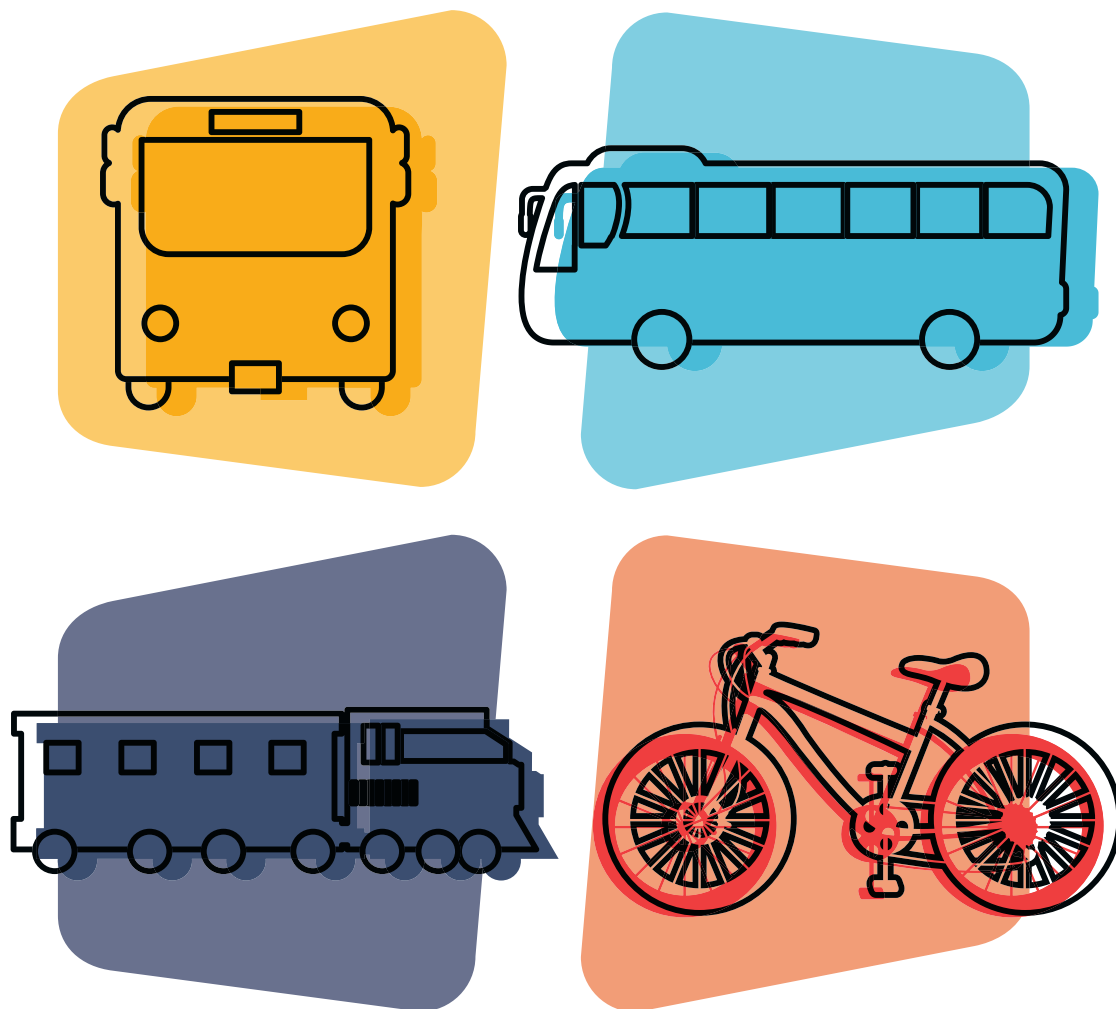
Fuqia punëtore logjistike slovene përballlet me sfida të rëndësishme nga disa drejtime njëkohësisht. Automatizimi përfaqëson ndoshta kërcënimin më të madh strukturor, me afërsisht 25-30% të roleve të logjistikës manuale potencialisht të ndjeshme ndaj zhvendosjes teknologjike (Grupi i Fokusit). Kjo cenueshmëri tregon stratifikim të theksuar nëpër kategoritë e profesioneve, me përpunimin e dokumentacionit, operacionet bazë të magazinimit dhe planifikimin rutinë të transportit që përballen me potencial automatizimi që tejkalon 60% brenda 5-7 viteve të ardhshme. Anasjelltas, rolet që kërkojnë gjykim kompleks dhe njohuri të specializuara, veçanërisht ato që përfshijnë kompetencat e qëndrueshmërisë, tregojnë cenueshmëri dukshëm më të ulët ndaj automatizimit, zakonisht nën 30% (Grupi i Fokusit).

Pavarësisht këtyre presioneve teknologjike, sektori i logjistikës i Sllovenisë shfaq depërtim jashtëzakonisht të kufizuar të ekonomisë së punës së përkohshme (gig economy) krahasuar me shumë homologë të Evropës Perëndimore. Me afërsisht 7%, kjo shkallë depërtimi bie ndjeshëm nën mesataren e BE-së prej 11-14%, kryesisht për shkak të rregulloreve të rrepta të punës, përfaqësimit të fortë sindikal dhe preferencave kulturore për stabilitetin e punësimit (Grupi i Fokusit). Ky mjedis rregullator krijon një efekt paradoksal në sigurinë e punës, duke mbrojtur njëkohësisht pozicionet ekzistuese, ndërsa potencialisht kufizon përshtatshmërinë e sektorit ndaj kushteve në zhvillim të tregut.

- Investimet e mëdha në infrastrukturë përfaqësojnë gjeneratorë të rëndësishëm punësimi brenda sektorit të logjistikës së Sllovenisë. Projekti prej 1.2 miliardë eurosh për zgjerimin e hekurudhës Divača-Koper ilustron këtë dinamikë, i cili parashikohet të krijojë afërsisht 560 pozicione me kontrata fikse gjatë ndërtimit dhe 120-140 role të përhershme mirëmbajtjeje dhe operimi pas përfundimit në vitin 2026 (Grupi i Fokusit). Përveç kësaj, nga ky projekt i vetëm pritet të dalin rreth 300-350 pozicione indirekte në shërbime dhe funksione mbështetëse përkatëse.
- Megjithatë, pjesëmarrësit në grupin e fokusit shprehën optimizëm të matur në lidhje me punësimin e lidhur me infrastrukturën, duke vënë në dukje se "ndërsa këto projekte krijojnë punësim të konsiderueshëm në afat të shkurtër, qëndrueshmëria e këtyre pozicioneve varet nga investimet e vazhdueshme në mirëmbajtje dhe efikasitetin operativ pas përfundimit të projektit" (Grupi i Fokusit). Ky vëzhgim thekson natyrën e kushtëzuar të sigurisë së punësimit të lidhur me infrastrukturën, e cila varet nga angazhimi i qëndrueshëm për mirëmbajtje dhe jo thjesht nga ndërtimi fillestar. Stabiliteti i punësimit ndryshon ndjeshëm në të gjithë nënsektorët e logjistikës, me logjistikën e aviacionit që tregon cenueshmëri të veçantë pas falimentimit të Adria Airways. Pjesëmarrësit në grupin e fokusit shprehën shqetësime të vazhdueshme në lidhje me përgatitjen rregullatore për mbështetjen e punësimit në aviacion dhe mjaftueshmërinë e studimeve të fizibilitetit për sipërmarrjet e mundshme të linjave ajrore publike (Grupi i Fokusit). Një pjesëmarrës vuri në dukje në mënyrë specifike se "kolapsi i Adria Airways zbuloi dobësi strukturore në kuadrin tonë të punësimit në aviacion që mbeten të paadresuara" (Grupi i Fokusit).
- Përtej shqetësimeve specifike të nënsektorëve, industria e logjistikës tregon ndjeshmëri të veçantë ndaj luhatjeve të tregut të energjisë. Luhatshmëria e çmimit të energjisë krijon kërcënime dytësore për sigurinë e punës përmes strukturave të paparashikueshme të kostove operative, horizonteve të reduktuara të planifikimit për zgjerimin e punësimit dhe zbatimit të përsheptuar të automatizimit, ndërsa kompanitë përpiqen të zbusin ekspozimin ndaj kostove të energjisë (Grupi i Fokusit). Kjo dobësi nxjerr në pah ndërlidhjen midis faktorëve makroekonomikë dhe sigurisë mikrosociale të punësimit.
- Mes këtyre dobësive, kanë dalë në pah strategji të rëndësishme përshtatjeje për të rritur qëndrueshmërinë e punësimit. Zhvillimi i kompetencave të qëndrueshmërisë përfaqëson ndoshta mekanizmin më efektiv të rritjes së sigurisë në punë. Të dhënat e grupit të fokusit zbulojnë se profesionistët e logjistikës me përvojë në certifikimin e aftësive të gjelbra kanë rreth 20% probabilitet më të ulët të eliminimit të pozicioneve gjatë ristrukturimit organizativ dhe rreth 25% ripunësim më të shpejtë kur ndodh zhvendosja. Ky premium i qëndrueshmërisë shtrihet edhe në stabilitetin kontraktual, me punëtorët e kualifikuar të gjelbra që përjetojnë 35% më shumë gjasa për të siguruar kontrata të përhershme në vend të atyre të përkohshme (Focus Group). Siç theksoi një menaxher i logjistikës në grupin e fokusit, "punonjësit me kompetenca të demonstrueshme të qëndrueshmërisë ruajnë stabilitet dukshëm më të madh të punësimit edhe gjatë tkurrjeve të tregut" (Focus Group Sllovenia). Përshtatja dixhitale në mënyrë të ngjashme tregon një marrëdhënie komplekse me sigurinë e punës, duke kërcënuar njëkohësisht pozicione të caktuara ndërsa rrit stabilitetin e të tjerëve. Kompetencat specifike dixhitale të lidhura fort me sigurinë e përmirësuar të punësimit përfshijnë aftësitë parashikuese të mirëmbajtjes, menaxhimin e sistemit të dukshmërisë së zinxhirit të furnizimit, ekspertizën në zbatimin e softuerit të logjistikës së qëndrueshme dhe aftësitë e ndjekjes së gjurmës së karbonit (Focus Group).

Siguria e punës në sektorin e logjistikës në Slloveni varet gjithnjë e më shumë nga një qasje shumëdimensionale që integron zhvillimin e vazhdueshëm të aftësive me përshtatshmërinë organizative. Në vend që të banojë në punëdhënës ose pozicione specifike, siguria manifestohet gjithnjë e më shumë përmes kapacitetit individual të përshtatjes dhe përputhshmërisë me transformimet e qëndrueshmërisë që riformësojnë industrinë (Grupi i Fokusit).

Konsensusi i grupit të fokusit theksoi katër dimensionë kritike për rritjen e sigurisë në punë: zhvillimi i vazhdueshëm i aftësive në përputhje me imperativat e qëndrueshmërisë, përshtatja organizative ndaj kornizave rregullatore në zhvillim, njohuritë teknologjike të balancuara me kompetencat e specializuara njerëzore dhe rritja e punësimit ndërkufitar përmes certifikimeve të njohura. Kjo qasje shumëplanëshe përfaqëson rrugën më të qëndrueshme për të përballuar sfidat komplekse me të cilat përballlet fuqia punëtore logjistike e Sllovenisë në një epokë transformimi të shpejtë teknologjik dhe mjedisor.



5. Gjetjet kryesore

5.1. Vendi: Bosnja dhe Hercegovina

Struktura socio-ekonomike

- ☒ Ekonomia në tranzicion e Bosnjës dhe Hercegovinës mbështetet në eksporte (metale, energji, tekstile), me një bazë të fortë industriale dhe një sektor shërbimesh në rritje.
- ☒ Sektori i logjistikës luan një rol të moderuar, por është i pazhvilluar për shkak të infrastrukturës së vjetëruar, investimeve të kufizuara dhe sfidave rregullatore.
- ☒ Transporti rrugor dominon mallrat, por shumë infrastrukturë nuk arrin të përmbushë standardet e BE-së; transporti hekurudhor dhe ajror i mallrave përballen me kufizime të ngjashme.
- ☒ Grupet e fokusit nxjerrin në pah kostot në rritje, mungesën e fuqisë punëtore të kualifikuar dhe kushtet e këqija të punës si pengesa për rritje, duke shkaktuar fluks të lartë të personelit.
- ☒ Globalizimi sjell mundësi punësimi, por edhe rreziqe si outsourcing dhe humbja e fuqisë punëtore të kualifikuar, me infrastrukturë të dobët që kufizon përfitimet.
- ☒ Bën thirrje për bashkëpunim rajonal, investime në infrastrukturë dhe një klaster logjistik kombëtar për të nxitur inovacionin dhe zhvillimin e qëndrueshëm.

Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës

- ☒ Tregu i punës në Bosnjë dhe Hercegovinë përshtatet me ndryshimet ekonomike dhe demografike duke vlerësuar si aftësitë praktike ashtu edhe kualifikimet formale në të gjithë sektorët në rritje.
- ☒ Arsimi profesional dhe teknik është thelbësor për sektorë si logjistika, ndërtimi, mikpritja dhe administrata, ndërsa kujdesi shëndetësor dhe STEM kërkojnë diploma formale.
- ☒ Sektori i logjistikës në Federatën e Bosnjës dhe Hercegovinës po rritet me ritëm të moderuar, i nxitur nga kërkesa për transport dhe magazinim, por përballat me mungesë të fuqisë punëtore për shkak të emigrimit dhe boshllëqeve në aftësi.
- ☒ Profesione kryesore të logjistikës, siç janë shoferët e kamionëve dhe punëtorët e magazinës, janë shumë të kërkuara, me kërkesën për shoferë kamionësh që parashikohet të rritet ndjeshëm deri në vitin 2025.
- ☒ Forcimi i trajnimit profesional, aftësive dixhitale dhe zhvillimit të synuar të fuqisë punëtore është thelbësor për të adresuar mungesat e fuqisë punëtore dhe për të përgatitur fuqinë punëtore logjistike për të ardhmen.
- ☒ Punët tradicionale në logjistikë kërkojnë ekspertizë në menaxhimin e zinxhirit të furnizimit, planifikimin e transportit, sistemet e menaxhimit dixhital, certifikimet dhe aftësi të forta të buta.
- ☒ Logjistika e gjelbër i shton rëndësi aftësive të qëndrueshmërisë, duke përfshirë drejtimin ekologjik, parimet e ekonomisë rrethore, njohuritë për energjinë e rinovueshme dhe pajtueshmërinë me standardet mjedisore.
- ☒ Programet e të mësuarit të vazhdueshëm dhe të specializuara të trajnimit janë⁴⁹ të nevojshme për të pajisur punëtorët me fokusin në rritje të sektorit në dixhitalizim dhe përgjegjësi mjedisore.

1. Ekonomia e gjelbër e Bosnjës dhe Hercegovinës është në zhvillim e sipër, e mbështetur nga fondet ndërkombëtare dhe iniciativat që synojnë zhvillimin e burimeve të rinovueshme të energjisë dhe aftësive të gjelbra.
2. Programet e efikasitetit të energjisë mund të krijojnë mijëra vende të reja pune çdo vit, duke nxjerrë në pah potencialin ekonomik të vendeve të punës së gjelbër.
3. Sektori i logjistikës përballet me rritje të ngadaltë të vendeve të punës të gjelbra për shkak të boshllëqeve në infrastrukturë, stimujve të kufizuar dhe mungesës së trajnimit formal të gjelbër.
4. Shumica e kompanive përqendrohen në pajtueshmërinë rregullatore në vend të qëndrueshmërisë proaktive ose inovacionit në logjistikë.
5. Avancimi i logjistikës së gjelbër kërkon arsim më të fortë, bashkëpunim publik-privat, subvencione dhe reforma legjislative.
6. Pa përpjekje të koordinuara, Bosnja dhe Hercegovina rrezikon të mbetet prapa në logjistikën e gjelbër dhe të humbasë përfitimet kryesore ekonomike dhe mjedisore.

Shtigjet e Karrierës

- ☒ Përparimi në karrierë zakonisht fillon në role të nivelit fillestar dhe përparon në pozicione të specializuara ose menaxheriale përmes përvojës, kualifikimeve shtesë dhe trajnimit.
- ☒ Karrierat në IT rriten nga role zhvilluesish të rinj ose mbështetës në pozicione të larta dhe specialistësh, të nxitura nga dixhitalizimi dhe kërkesat e tregut të BE-së.
- ☒ Sektorët e prodhimit, financës, kujdesit shëndetësor, turizmit dhe logjistikës kanë secili rrugë të përcaktuara, nga rolet operationale ose të nivelit të ulët deri te nivelet mbikëqyrëse dhe menaxheriale, shpesh të mbështetura nga arsimi formal dhe certifikimet.
- ☒ Sektori i logjistikës ofron rritje karriere nga role operationale si punëtorë magazine te koordinatorë logjistikë dhe menaxherë të zinxhirit të furnizimit, por përballet me mungesë aftësish në kompetencat dixhitale dhe praktike.
- ☒ Dixhitalizimi dhe automatizimi po riformësojnë karrierat në logjistikë, duke krijuar kërkesë për profesionistë të aftë në teknologji që mund të menaxhojnë sisteme të reja, ndërsa disa vende pune tradicionale mund të pakësohen.
- ☒ Edukimi i vazhdueshëm, mentorimi dhe rrjetëzimi janë thelbësore për të lundruar në rrugë karriere më pak të strukturuara, veçanërisht ndërsa rolet e qëndrueshmërisë dhe logjistikës së gjelbër shfaqen në këtë sektor.

Qasja në Trajnim dhe Arsım

- 17.6% e punëdhënësve kanë identifikuar nevojën për trajnim shtesë, kryesisht të lidhur me pozitat specifike të punës dhe teknologjinë informative (IT). Megjithatë, 65.7% e tyre nuk kanë kapacitete për të ofruar vende për trajnim praktik.
- Qasja në trajnim formal dhe të certifikuar në logjistikë dhe logjistikë të gjelbër është e kufizuar; shumica e të mësuarit ndodh në mënyrë joformale, në vendin e punës, me shumë pak kurse të specializuara të disponueshme.
- Ekziston një mospërputhje e dukshme mes kurrikulave arsimore dhe aftësive reale që kërkohen nga punëdhënësit në sektorin e logjistikës, duke shkaktuar boshllëqe në aftësitë e fuqisë punëtore.
- Ka pabarazi rajonale, ku qendrat urbane si Sarajeva kanë qasje më të mirë në ofrues të arsimit krahasuar me zonat rurale të nën-shërbyera.
- Pengesat për trajnim përfshijnë: kosto të larta, mbështetje të kufizuar financiare, mungesë të opsioneve fleksibile të të nxënës dhe mungesë të investimit nga punëdhënësit në zhvillimin e stafit.
- Edukimi në logjistikën e gjelbër është veçanërisht i pazhvilluar, dhe kërkon bashkërendim më të mirë, investime dhe ngritje të vetëdijes për të ndërtuar një fuqi punëtore që është në gjendje të përmbushë kërkesat në ndryshim të mjedisit dhe teknologjisë.

Nivelet e Pagave

- Paga neto mesatare arriti rreth 1,336 KM në fund të vitit 2024, duke treguar një trend të qëndrueshëm rritjeje gjatë viteve të fundit.
- Pagat më të larta regjistrohen në sektorët e TIK-ut (2,024 KM), financave dhe sigurimeve (1,967 KM), si dhe në sektorin e energjisë, ndërsa sektorët me pagat më të ulëta mbeten akomodimi, shërbimet ushqimore, ndërtimtaria dhe tregtia me pakicë (nën 1,100 KM).
- Paga minimale e re në Federatën e Bosnjë dhe Hercegovinës është vendosur në 1,000 KM për vitin 2025, që ende mbetet dukshëm nën koston mesatare mujore të jetesës për një familje, e cila kalon 3,000 KM.
- Pabarazitë në paga janë të theksuara, si ndërmjet qendrave urbane (p.sh. Sarajeva, Mostarit) dhe zonave rurale, ashtu edhe ndërmjet ndërmarrjeve të mëdha dhe atyre të vogla e të mesme (SME).
- Në sektorin e logjistikës, pagat variojnë nga nivelet më të ulëta për pozitat operative (punëtorë magazine, shoferë), deri te paga më konkurruese për rolet e specializuara dhe menaxheriale, të cilat varen nga përvoja dhe madhësia e kompanisë.
- Arsimi, certifikimet, specializimi në logjistikën e gjelbër, si dhe puna në kompani ndërkombëtare ose të fokusuara në qëndrueshmëri, ndikojnë pozitivisht në rritjen e pagave dhe përfitimeve.
- Pagat në sektorin e logjistikës në Bosnje dhe Hercegovinë lëvizin në këto kufij: Punëtorë magazine: rreth 1,000 KM, Koordinatorë logjistikë: mesatarisht 1,888 KM, Specialistë të zinxhirit të furnizimit: nga 1,619 KM deri në 2,942 KM, Shoferë kamioni: nga 1,041 KM deri në 2,407 KM, Agjentë të transportit dhe dërgesave (forwarders): nga 1,000 KM deri në 1,846 KM, Asistentë logjistikë (logistics clerks): nga 775 KM deri në 1,917 KM, Pozitat menaxheriale dhe të specializuara në përgjithësi gëzojnë pagat më të larta dhe përfitime më të mira.

Siguria e Punës

- ☒ Siguria në punë mbetet një shqetësim i madh për shkak të papunësisë së lartë, një pjese të madhe të punësimit të përkohshëm dhe informal, si dhe sfidave strukturore të tregut të punës.
- ☒ Administrata publike, arsimi dhe kujdesi shëndetësor ofrojnë vende pune më të qëndrueshme, ndërsa sektorët privatë si ndërtimi, bujqësia dhe shitja me pakicë shpesh mbështeten në kontrata sezonale, me kohë të pjesshme ose afatshkurtra.
- ☒ Mbrojtjet ligjore të punëtorëve ekzistojnë, por zbatimi i tyre është i paqëndrueshëm, veçanërisht në kompanitë më të vogla dhe në mjediset informale të punësimit.
- ☒ Në logjistikë, siguria e punës ndryshon shumë; punëtorët me aftësi teknologjike dhe trajnim të specializuar kanë perspektiva më të mira, ndërsa punëtorët manualë përballen me një cenueshmëri më të lartë për shkak të tronditjeve ekonomike dhe ndryshimeve sektoriale.

5.2. Vendi: Kroacia

Struktura socio-ekonomike

Rritja Ekonomike: Ekonomia e Kroacisë parashikohet të rritet me rreth 3.1–3.2% në vitin 2025, duke tejkaluar mesataren e eurozonës.

1. Inflacioni dhe Pagat: Inflacioni pritet të ngadalësohet në 3.7% në vitin 2025 dhe në 2.6% në vitin 2026. Pagat reale po rriten, me një rritje nominale prej 8.5% dhe rritje reale prej 5.5%.
2. Trendet e Punësimit: Punësimi është në rritje (+2.5%), dhe papunësia mund të bjerë nën 5%.
3. Industritë kryesore:
 - Prodhimi: Prodhimi u rrit me 3.8%, por punësimi ra me 2.5%.
 - Përpunimi i Metaleve: Rritje e eksportit prej 10%, duke punësuar mbi 61,000 punëtorë.
 - Sektori i TIK-ut: Me rritje të shpejtë, paga të larta (46.7% mbi mesataren kombëtare).
 - Turizmi: Kontribuon 11.8% të PBB-së; 15.8 milionë vizitorë ndërkombëtarë në vitin 2023.
4. Logjistika dhe Transporti:
 - Zgjerim i shpejtë, me 1.3 milion m² hapësirë magazinimi në ndërtim e sipër.
 - Investime në teknologjitë "Logjistika 4.0" që rrisin efikasitetin.
 - Rritje e ndjeshme në transportin e mallrave (+6.4%) dhe të pasagjerëve (+4.4%).
 - Rritje të forta në transportin detar (+24.5%), transportin me tubacione (+40.9%), transportin ajror (+13.7%) dhe transportin hekurudhor (+5.3%).

Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës

Kërkesat e Logjistikës Tradicionale:

Kualifikimet dhe certifikimet formale (p.sh., patentat e shoferit, ADR, piruni ngritës) janë të detyrueshme.

Pozicionet teknike kërkojnë arsim të mesëm ose të lartë në logjistikë, transport ose ekonomi.

Aftësitë kryesore përfshijnë SCM, menaxhim të magazinës dhe inventarit, ERP/WMS (p.sh. SAP, Pantheon) dhe gjuhë të huaja.

Trendet e Logjistikës së Gjelbër:

Theksi në qëndrueshmëri, reduktimin e CO₂, standardet ISO (14001, 50001) dhe ekonominë rrethore.

Kërkon njohuri të specializuara (p.sh., automjete elektrike, logjistikë e kundërt, LCA, Pakti i Gjelbër i BE-së).

Aftësitë në mjetet e monitorimit të emetimeve (p.sh., EcoTransIT), analizën e të dhënave dhe menaxhimin e projekteve të gjelbra janë të kërkuara.

Dixhitalizimi:

Përdorimi në rritje i platformave si Shippeo, Transporeon dhe Oracle SCM Cloud.

Kërkesa për teknologjitë e IoT, blockchain dhe optimizimit të rrugëve të përqendruara në emetime dhe qëndrueshmëri.

Role të reja pune:

Rritja e specialistëve të logjistikës së gjelbër, konsulentëve të zinxhirit të furnizimit të qëndrueshëm, koordinatorëve të projekteve të BE-së dhe menaxherëve të flotës elektrike.

Barrierat e zakonshme:

Boshllëqe në trajnimin praktik, njohuritë e rregulloreve të gjelbra dhe mjetet e IT-së të logjistikës.

Mungesa e njohurive të gjuhëve të huaja dhe pabarazitë rajonale kufizojnë aksesin në punë.

Punëdhënësit ngurrojnë të investojnë në trajnime për shkak të fluksit të punëtorëve, veçanërisht migrimit në Evropën Perëndimore.

1. Kërkesa në rritje për vende pune të gjelbra:

- Në rritje në të gjithë BE-në dhe Kroacinë, veçanërisht në logjistikën urbane, logjistikën e energjisë së rinovueshme dhe zinxhirët e furnizimit të qëndrueshëm.
- I nxitur nga Marrëveshja e Gjelbër e BE-së, objektivat e reduktimit të emetimeve, raportimi ESG dhe dixhitalizimi.

2. Profilet e Punës në Zhvillim:

- Role të tilla si menaxherë të energjisë, planifikues të rrugëve të gjelbra, shoferë të automjeteve elektrike, analistë të CO₂, konsulentë ESG dhe ekspertë të ekonomisë rrethore janë gjithnjë e më të nevojshme.
- Kërkesa po rritet në sektorët e eksportit, tregtinë elektronike dhe qendrat moderne të logjistikës.

3. Sfidat e Tranzicionit:

- Mungesa e arsimit formal dhe trajnimit të specializuar në standardet e gjelbra (ISO 14001), qëndrueshmërinë dhe mjetet dixhitale.
- Kostot e larta të investimit dhe burimet e kufizuara financiare i pengojnë ndërmarrjet e vogla dhe të mesme.
- Rezistencë kulturore ndaj ndryshimit dhe ndërgjegjësim i ulët për logjistikën e gjelbër në sektorët tradicionalë.

4. Politikat dhe Nevojat Arsimore:

- Nevojë urgjente për reforma dhe stimuj të synuar arsimorë (p.sh., kuponë të zgjeruar të CES, lehtësime tatimore, bashkëfinancim i trajnimit).
- Më shumë mbështetje për ndërmarrjet e vogla dhe të mesme dhe integrimin e aftësive të gjelbra në arsimin e mesëm dhe profesional.
- Rëndësia e bashkëpunimit ndërkombëtar (p.sh. Erasmus+, Horizon Europe) dhe qendrave të ekselencës.

5. Ndikimi i Politikave Mjedisore:

- Politikat e BE-së për klimën tashmë po transformojnë vendet e punës në logjistikë në Kroaci.
- Po krijohen vende të reja pune të gjelbra, ndërsa rolet ekzistuese po evoluojnë (p.sh., shoferët e kamionëve që përdorin lëndë djegëse alternative).
- Disa humbje vendesh pune në sektorët "kafe" kërkojnë rikualifikim të fuqisë punëtore.

6. Përfundim:

- Logjistika e gjelbër në Kroaci është në zhvillim e sipër, por ka potencial të fortë.
- Suksesi varet nga arsimi sistematik, stimujt e synuar dhe një ndryshim kulturor drejt qëndrueshmërisë.

Shtigjet e Karrierës

1. Shtigje Arsimore të Kufizuara, por në Rritje:

Ndërsa arsimi formal në logjistikë ekziston në nivelet profesionale dhe universitare, programet e logjistikës së gjelbër janë ende në zhvillim e sipër. Nga vjeshta e vitit 2025, kurrikulat e reja profesionale do të përfshijnë module të TIK-ut dhe mbrojtjes së mjedisit në logjistikën e transportit.

2. Rëndësia e të Mësuarit Gjatë Gjithë Jetës:

Avancimi në karrierë mbështetet në një kombinim të arsimit formal, përvojës praktike, certifikimeve të industrisë (p.sh. APICS, CSCMP) dhe mbështetjes së punëdhënësit.

Kompanitë më të mëdha (p.sh. DHL, Maersk) ofrojnë plane zhvillimi të brendshme; shtigje të tilla të strukturuara janë të rralla në ndërmarrjet e vogla dhe të mesme dhe kanë nevojë për mbështetje shtetërore.

3. Roli i Dixhitalizimit dhe Automatizimit:

Këta janë mundësues kryesorë të efikasitetit të kostos, reduktimit të emetimeve dhe krijimit të vendeve të punës në fusha si analiza e të dhënave dhe logjistika inteligjente.

Kroacia mbetet prapa vendeve si Gjermania dhe Sllovenia, por po fillon të përvetësojë sisteme në portet dhe qendrat kryesore logjistike.

4. Mangësitë në Infrastrukturë dhe Trajnim:

Sfidat përfshijnë mungesën e infrastrukturës dixhitale, stacionet e kufizuara të karikimit të automjeteve elektrike, lidhjen e dobët të internetit në zonat rurale dhe nevojën për trajnime për aftësi dixhitale për punëtorët.

5. Perspektiva e rritjes:

Me rritjen e mbështetjes dhe investimeve të BE-së, zgjidhjet dixhitale dhe të automatizuara pritet të zgjerohen ndjeshëm, duke formësuar shtigjet e ardhshme të karrierës në logjistikën e gjelbër.

Qasja në Trajnim dhe Arsim

1. Mospërputhje me Nevojat e Tregut:

- Programet aktuale arsimore - veçanërisht në logjistikën e gjelbër - janë të pamjaftueshme, të vjetruara dhe jo në përputhje me teknologjitë që ndryshojnë me shpejtësi ose kërkesat e tregut të punës.

2. Barrierat Financiare dhe Logjistike:

- Kostot e larta të trajnimit dhe buxhetet e kufizuara të ndërmarrjeve të vogla dhe të mesme pengojnë edukimin e punonjësve.
- Punonjësve shpesh u mungojnë mjetet financiare ose mbështetja nga punëdhënësi për të ndjekur trajnimin në mënyrë të pavarur.

3. Disparitete Gjeografike:

- Arsimi cilësor është i përqendruar në qendrat urbane, duke e bërë atë më pak të arritshëm për individët në zonat rurale ose të largëta për shkak të kostove të udhëtimit dhe kufizimeve kohore.

4. Ndërgjegjësim dhe shfrytëzim i kufizuar i programeve mbështetëse:

- Si punëdhënësit ashtu edhe punonjësit shpesh nuk janë në dijeni të mjeteve të mbështetjes në dispozicion, si fondet e BE-së, stimujt e trajnimit profesional dhe kuponët e arsimit.

5. Fleksibilitet i pamjaftueshëm në modelet e të nxënimit:

- Mungesa e formateve fleksibile të arsimit (p.sh., programe online, mbrëmje/fundjavë) i pengon individët që punojnë të marrin pjesë.
- Ekziston rezistencë për shkak të kufizimeve kohore, përgjegjësiive familjare dhe frikës midis punëdhënësve për humbjen e stafit të kualifikuar pas trajnimit ("ikja e trurit").

6. Nevoja për Zgjidhje Moderne dhe të Shkallëzueshme:

- Ndërsa BE-ja promovon platformat e të nxënimit dixhital dhe qendrat rajonale të kompetencës, zbatimi i tyre përballët me pengesa në mungesën e instruktorëve dhe gatishmërinë për t'u përshtatur me teknologjinë dixhitale.

Si përmbledhje, përmirësimet sistemike në aksesin në fonde, fleksibilitetin e programit, modernizimin e kurrikulës dhe shtrirjen e aktiviteteve janë thelbësore për përmirësimin e trajnimit dhe edukimit në logjistikën e gjelbër.

Nivelet e Pagave dhe Siguria e Punës

1. Trendet e pagave sipas rolit dhe rajonit:

i/e/të Pozicione të nivelit fillestar:

- Punëtorët e magazinës: nga €800+
- Shoferë profesionistë: nga €900+
- Dispeçerë: nga €1,100+

i/e/të Specialistë/Menaxherë: nga 1,600 €, veçanërisht ata me ekspertizë në mjetet dixhitale, logjistikën e gjelbër dhe menaxhimin kompleks të zinxhirit të furnizimit.

i/e/të Pagat janë përgjithësisht më të larta në qytetet më të mëdha (Zagreb, Rijeka, Split) dhe më të ulëta në zonat rurale.

2. Faktorët që ndikojnë në nivelet e pagave:

i/e/të Ekspertiza, veçanërisht në dixhitalizim dhe qëndrueshmëri, rrit potencialin e pagave.

i/e/të Aftësitë gjuhësore, kompetencat dixhitale dhe lëvizshmëria ndërkombëtare vlerësohen gjithnjë e më shumë.

i/e/të Shtrirja dhe kompleksiteti i punës (p.sh., logjistika ndërkombëtare kundrejt shpërndarjes lokale) ndikojnë drejtpërdrejt në kompensim.

3. Përfitime shtesë:

i/e/të Shumë punëdhënës tani ofrojnë përfitime jo-paga, të tilla si:

- Bonuse pa taksa
- Kartat dhuratë
- Ditë shtesë pushimi
- Opsionet e punës në distancë për role jo-mobile

i/e/të Këto përfitime kontribuojnë ndjeshëm në kënaqësinë e përgjithshme në punë dhe në mbajtjen në punë.

4. Stabiliteti i Punësimit:

i/e/të Sektori i logjistikës është i qëndrueshëm, me kërkesë të fortë dhe të vazhdueshme të nxitur nga:

- Rritja e tregtisë elektronike
- Nevojat e sektorit të kujdesit shëndetësor
- Vendndodhja gjeostrategjike e Kroacisë (portet, qasja në kufijtë e BE-së/Shengenit)

^{16/18} Stabiliteti ishte i dukshëm gjatë krizave si COVID-19, ku transporti i mallrave mbeti thelbësor.

5. Rreziqet dhe perspektiva e ardhshme:

- oh Punët sezonale dhe çrregullimet gjeopolitike mund të ndikojnë në stabilitet.
- oh Automatizimi dhe transformimi dixhital mund të zvogëlojnë rolet me kualifikim të ulët, por njëkohësisht të krijojnë pozicione të reja në qëndrueshmëri dhe logjistikë inteligjente.

Si përmbledhje, logjistika në Kroaci ofron paga konkurruese dhe stabilitet të fortë punësimi, veçanërisht në sektorët dixhitalë dhe të gjelbër. Pritet rritje e ardhshme në rolet e kualifikuara dhe të specializuara, megjithëse pabarazitë në paga dhe akses vazhdojnë bazuar në gjeografinë dhe madhësinë e kompanisë.



5.3. Vendi: Kosovë

Zona	Gjetjet kryesore
Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës	Zhvendosje drejt certifikimeve dixhitale dhe eko-certifikimeve; mungesë e zhvillimit të strukturuar profesional.
Punë të Gjelbra dhe Ekonomi	Potenciali i vendeve të punës të gjelbra në logjistikë është i lartë, por i pashfrytëzuar sa duhet; nevojiten investime dhe trajnime.
Shtigjet e Karrierës	Lëvizshmëri e kufizuar vertikale në logjistikë; mungesë e strukturave të burimeve njerëzore dhe mentorimit.
Trajnim dhe Edukim	Sistemi i AFP-së nuk është në përputhje me trendet e reja të logjistikës (IA, qëndrueshmëria); qasja ndryshon sipas rajonit.
Nivelet e Pagave	I ulët krahasuar me sektorët e tjerë; boshllëqe të mëdha në transparencën dhe drejtësinë e kompensimit.
Siguria e Punës	Paqëndrueshmëri e perceptuar për shkak të teknologjisë; trajnimi proaktiv mund të përmirësojë qëndrueshmërinë.

5.4. Vendi: Mali i Zi

Gjetjet kryesore zbulojnë disa trende dhe sfida të rëndësishme brenda sektorit të logjistikës.

Struktura socio-ekonomike

Ka një ndryshim të dukshëm në kërkesat dhe kualifikimet e punës, me theks në rritje në aftësitë dixhitale dhe eko-certifikimet; megjithatë, zhvillimi i strukturuar profesional mbetet i mangët. Sa i përket vendeve të punës të gjelbra dhe ekonomisë, sektori tregon potencial të lartë për rritje, veçanërisht në logjistikën e gjelbër, megjithëse kjo do të kërkojë investime të synuara dhe trajnim të fuqisë punëtore. Shtigjet e karrierës brenda sektorit pengohen nga lëvizshmëria vertikale e kufizuar, strukturat e pazhvilluara të burimeve njerëzore dhe mungesa e mundësive të mentorimit. Sistemi i arsimit dhe trajnimit profesional (AFP) nuk është plotësisht në përputhje me trendet e reja të logjistikës dhe pabarazitë rajonale në aksesin në trajnim vazhdojnë. Nivelet e pagave mbeten të ulëta krahasuar me sektorët e tjerë, me shqetësime të vazhdueshme në lidhje me transparencën dhe drejtësinë e kompensimit. Së fundmi, siguria e punës perceptohet si e paqëndrueshme për shkak të ndryshimeve të shpejta teknologjike, por iniciativat proaktive të trajnimit mund të ndihmojnë në përmirësimin e qëndrueshmërisë së punëtorëve.

Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës

Trendet: Ekziston një mospërputhje aftësish, që ndikon veçanërisht tek arsimi dhe trajnimi profesional (AFP) dhe të diplomuarit në arsimin e lartë. Kjo tregon një hendek midis trajnimit dhe nevojave të sektorëve si logjistika dhe transporti. Nevojat specifike të sektorit: Sektori i transportit ka nevojë urgjente për të rritur ekspertizën e stafit në zbatimin rregullator dhe të politikave, veçanërisht për shkak të ndarjes së Ministrisë së Transportit dhe Çështjeve Detare. Sfidat e Arsimit: Rezultatet e PISA 2022 tregojnë performancë të dobët në aftësitë bazë (matematikë, shkencë, lexim), të cilat mund të ndikojnë në cilësinë afatgjatë të atyre që hyjnë në punë në logjistikë.

Punë të Gjelbra dhe Ekonomi

Ndërkohë që nuk ka një strategji specifike për aftësitë e gjelbra, edukimi për qëndrueshmërinë dhe mjedisin janë të integruara në të gjitha lëndët shkollore. Sektori i transportit pritet të përputhet me Strategjinë Evropiane të Lëvizshmërisë së Mençur dhe të Qëndrueshme, megjithëse progresi ka qenë i kufizuar. Ka thirrje për të zhvendosur politikën e transportit drejt hekurudhës, multimodalitetit dhe uljes së emetimeve të CO₂. Sektori i energjisë po sheh disa investime në projekte diellore dhe të erës dhe mbështetje lokale për efikasitetin e energjisë (p.sh., në Pljevlja), të cilat mund të krijojnë vende pune logjistike ngjitur (p.sh., transporti i pajisjeve).

Shtigjet e Karrierës

Shtigjet e përbashkëta që lidhen me logjistikën nënkuptohen përmes roleve në transportin rrugor, hekurudhor dhe detar, të cilat qeveria po përpaket t'i reformojë (p.sh., bashkimi i kompanive hekurudhore për të parandaluar falimentimin). Partneritetet publik-privat, veçanërisht nëpërmjet Komunitetit të Transportit të BE-së, mund të gjenerojnë punësim dhe rritje karriere për individë të kualifikuar.

Qasja në Trajnim dhe Arsim

Reformat e AFP-së janë duke u zhvilluar, duke theksuar të nxënët në punë, por nevojitet më shumë fokus në përafrimin e AFP-së dhe arsimit të lartë me nevojat e tregut të punës. Pengesat përfshijnë cilësinë e ulët të arsimit të mesëm, rënien e aftësive në lexim/matematikë/shkencë dhe pabarazitë rajonale në cilësinë e arsimit. Një Plan Veprimi për AFP-në (2020–2024) u miratua në gusht 2024, me qëllim adresimin e këtyre mospërputhjeve.

Nivelet e Pagave

Paga mesatare bruto mujore u rrit nga 532 euro në vitin 2021 në 712 euro në vitin 2022, kryesisht e nxitur nga rritjet në pagat e sektorit publik. Disparitetet rajonale në papunësi (nga 3.1% në bregdet në 31.9% në veri) mund të pasqyrojnë tendenca të ngjashme në nivelet e pagave.

Siguria e Punës

Papunësia e të rinjve (15–24 vjeç) është e lartë në 23.3%, dhe papunësia afatgjatë përfaqëson 72.1% të papunësisë totale, duke treguar paqëndrueshmëri sistematike. Përpjekjet për të reformuar në mënyrë dixhitale Agjencinë e Punësimit janë të vazhdueshme për të përmirësuar përputhjen dhe për të zvogëluar kohëzgjatjen e papunësisë. Në transport, rreziqet për sigurinë e punës përfshijnë mungesën e planifikimit strategjik të infrastrukturës, kapacitetin e kufizuar administrativ dhe ristrukturimin e vazhdueshëm (p.sh., në transportin hekurudhor dhe detar).

5.5. Vendi: Sllovenia

Struktura socio-ekonomike:

Sektori i logjistikës në Slloveni po kalon një tranzicion kompleks të përcaktuar nga rregulloret e BE-së, inovacioni teknologjik dhe kërkesat në zhvillim të konsumatorëve, të cilat së bashku riformësojnë pritjet e fuqisë punëtore dhe krijojnë presion mbi ofruesit më të vegjël për t'u përshtatur.

Kërkesat dhe Kualifikimet e Punës:

Profesionistët tani pritët të kombinojnë kompetencat tradicionale të logjistikës me aftësi të reja mjedisore dhe dixhitale, duke përfshirë kontabilitetin e karbonit, zbatimin e ISO 14001 dhe sistemet e zgjuara të logjistikës.

Punë të Gjelbra dhe Ekonomi:

Ka një kërkesë në rritje për strategji të qëndrueshmërisë dhe punëtorë të kualifikuar mjedisorë, por mospërputhjet në kualifikime dhe standardizimi i kufizuar i certifikimit paraqesin pengesa për zhvillimin e fuqisë punëtore të gjelbër.

Shtigjet e Karrierës:

Avancimi në karrierë është i pasigurt për shkak të kërkesave të dyfishta të ekspertizës operacionale dhe mjedisore, me mospërputhje në nivelet e pagave në të gjitha madhësitë e kompanive dhe mundësi të paqarta avancimi në rolet e gjelbra.

Qasja në Trajnim dhe Arsim:

Ekziston një hendek i madh midis arsimit formal dhe nevojave të industrisë, me kurrikula të vjetruara dhe mungesë të mjeteve të trajnimit praktik dhe të fokusuara në qëndrueshmëri që pengojnë gatishmërinë e fuqisë punëtore.

Nivelet e pagave:

Pagat për rolet në logjistikën e gjelbër ndryshojnë, me firmat më të mëdha që ndonjëherë ofrojnë shpërblime, por shumë ndërmarrje të vogla dhe të mesme ende ofrojnë paga të barabarta me pozicionet tradicionale, duke kufizuar motivimin financiar për përmirësimin e aftësive.

Siguria e punës:

Automatizimi dhe ndryshimet teknologjike po zvogëlojnë rolet manuale, duke rritur nevojën për përshtatshmëri teknike dhe duke paraqitur rreziqe për mungesë të fuqisë punëtore në role të specializuara të mirëmbajtjes për teknologjitë e reja të automjeteve.

6. Përfundimi

Sektorët e transportit dhe logjistikës në të gjithë Evropën Juglindore - konkretisht në Bosnjë dhe Hercegovinë, Kroaci, Kosovë, Mal të Zi dhe Slloveni - po përjetojnë transformime të rëndësishme strukturore, teknologjike dhe mjedisore. Pavarësisht fazave të ndryshme të zhvillimit ekonomik dhe integritit rregullator (veçanërisht në lidhje me BE-në), këto vende ndajnë sfida dhe mundësi të përbashkëta në kalimin drejt sistemeve logjistike më të gjelbra dhe më të integruara dixhitalisht. Në të gjithë rajonin, industria e logjistikës mbetet thelbësore, por e paoptimizuar, shpesh e kufizuar nga infrastruktura e vjetëruar, mospërputhjet e aftësive dhe harmonizimi i pamjaftueshëm midis sistemeve arsimore dhe nevojave në zhvillim të tregut. Kualifikimet formale dhe arsimi profesional janë pika kyçe hyrëse në sektor, megjithatë ekziston një boshllëk i dukshëm në trajnimin e lidhur me ESG-në, veçanërisht në logjistikën e gjelbër, aftësitë dixhitale dhe pajtueshmërinë me standardet e qëndrueshmërisë (p.sh., ISO 14001, objektivat e Marrëveshjes së Gjelbër të BE-së).

Ndërsa vendet i përgjigjen imperativëve klimatikë dhe stimujve të politikave të BE-së, vendet e punës të gjelbra në logjistikë po shfaqen, por ende të pazhvilluara. Ndërsa Kroacia dhe Sllovenia tregojnë përparim më të madh institucional në integrimin e standardeve të gjelbra, Kosova, Bosnja dhe Hercegovina dhe Mali i Zi mbeten prapa në aspektin e reformës së kurrikulës, investimeve në infrastrukturën e trajnimit dhe angazhimit të sektorit privat. Një trend rajonal i fluksit të lartë të personelit, emigrimit të fuqisë punëtore të kualifikuar dhe mungesës së zhvillimit të strukturuar profesional pengon më tej zhvillimin e qëndrueshëm të fuqisë punëtore. Rolet e punës po evoluojnë me shpejtësi - nga planifikimi tradicional i transportit dhe koordinimi i zinxhirit të furnizimit në pozicione të reja të përqendruara në pajtueshmërinë ESG, raportimin e qëndrueshmërisë të bazuar në të dhëna, menaxhimin e flotës së gjelbër dhe modelet e logjistikës rrethore. Megjithatë, ndërgjegjësimi i kufizuar, hezitimi i punëdhënësve dhe pabarazitë në aksesin në trajnim (veçanërisht në zonat rurale) po e ngadalësojnë këtë tranzicion. Punëtorët me aftësi të lidhura me ESG - të tilla si kontabiliteti i karbonit, eko-drejtimi, logjistika e kundërt dhe monitorimi i emetimeve - janë gjithnjë e më shumë në kërkesë, veçanërisht nga firmat më të mëdha ose ndërkombëtare.

Nivelet e pagave dhe siguria e punës ndryshojnë sipas vendit dhe rajonit, por në përgjithësi pasqyrojnë dualizmin ekonomik midis zonave urbane dhe rurale, NVM-ve dhe korporatave shumëkombëshe, si dhe rolet tradicionale kundrejt atyre të logjistikës së gjelbër. Vende si Sllovenia dhe Kroacia po fillojnë të shpërblejnë kompetencat e lidhura me ESG-në me paga më të larta dhe lëvizshmëri më të madhe, por në vende të tjera, veçanërisht në Kosovë dhe Mal të Zi, stanjacioni i pagave dhe avancimi i kufizuar vertikal mbeten shqetësime.

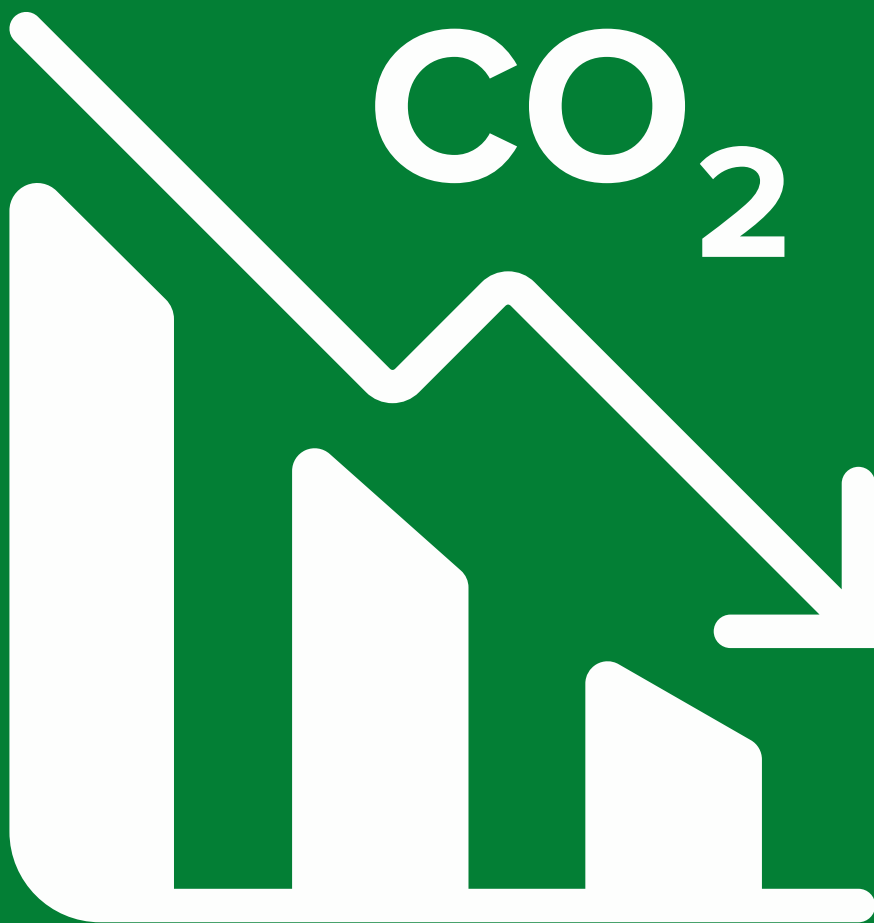
Prandaj, një kurrikulë rajonale ESG për profesionistët e logjistikës së transportit duhet t'i përgjigjet tre imperativave strategjike:

1. Të kapërcehet hendeku midis arsimit dhe punësimit duke integruar parimet ESG dhe kompetencat dixhitale në arsimin profesional dhe të lartë, në përputhje me nevojat specifike të sektorit.

2. Mbështetja e të nxënit gjatë gjithë jetës dhe përmirësimi i aftësive, veçanërisht në qëndrueshmëri, pajtueshmëri dhe inovacion, duke siguruar njëkohësisht formate trajnimi fleksibël, modulare dhe të arritshme.

3. Promovoni qëndrueshmërinë dhe barazinë në punë duke përfshirë ESG-në në planifikimin e fuqisë punëtore, duke mbështetur lëvizshmërinë e karrierës në logjistikën e gjelbër dhe duke rritur cilësinë e punës në të gjitha rolet operative dhe strategjike.

Një program i tillë mësimor duhet të jetë si i orientuar drejt së ardhmes ashtu edhe i bazuar në realitetet rajonale - duke pranuar pabarazitë infrastrukturore, institucionale dhe ekonomike, ndërkohë që nxit një fuqi punëtore logjistike të aftë dhe të gatshme për të ardhmen, të aftë për të nxitur transformimin ESG në të gjithë zinxhirin e furnizimit.



7. Referencat

- Agjencia e Punës dhe Punësimit e Bosnjës dhe Hercegovinës. Hulumtimi i Tregut të Punës në Bosnjë dhe Hercegovinë:
<https://arz.gov.ba/Dokumenti/Fajlovi/Istazivanje%20trzista%20rada%202023%202024%20ARZ.pdf>
- Agjencia e Statistikave të Bosnjës dhe Hercegovinës, Bosnja dhe Hercegovina në numra: <https://bhas.gov.ba/Calendar/Category/30>
- Bernik, M., & Širok, K. (2022). Njohja e kredencialeve në logjistikën sllovene. Revista e Zhvillimit të Fuqisë Punëtore.
- CEDEFOP. (2015). Parashikimet e aftësive: Sllovenia. Zyra e Publikimeve e BE-së.
- Byroja Qendrore e Statistikave
- Banka Kombëtare Kroate
- Delegacioni i Bashkimit Evropian në Bosnjë dhe Hercegovinë & Përfaqësuesi Special i Bashkimit Evropian në Bosnjë dhe Hercegovinë. Bashkimi Evropian lançon një projekt prej 5.5 milionë eurosh për të krijuar vende të reja pune në Bosnjë dhe Hercegovinë:
https://www.eeas.europa.eu/delegations/bosnia-and-herzegovina/european-union-launches-€55-million-project-create-new-jobs-bosnia-and-herzegovina_en
- BERZH. (2021). Përgjigja ndaj koronavirusit në vitin 2021: Rindërtim më i mirë. Përditësim mbi Slloveninë. Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim.
- Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH). BERZH dhe BE mbështesin tranzicionin e gjelbër dhe të qëndrueshëm në Bosnjë dhe Hercegovinë:
<https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebd-and-eu-support-green-and-sustainable-transition-in-bosnia-and-herzegovina.html>
- Platforma Evropiane e Palëve të Interesuara të Ekonomisë Rrethore. "Udhërrëfyti - Drejt Ekonomisë Rrethore në Mal të Zi."
- Dokumenti i Punës i Stafit të Komisionit Evropian: Raporti i Bosnjës dhe Hercegovinës 2024: [https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eeda451746_en?](https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eeda451746_en?filename=Bosnia%20and%20Herzegovina%20Report%202024.pdf)
[filename=Bosnia%20and%20Herzegovina%20Report%202024.pdf](https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eeda451746_en?filename=Bosnia%20and%20Herzegovina%20Report%202024.pdf)
- Fondacioni Evropian i Trajnimit. "Reformat kombëtare në arsimin dhe trajnimin profesional dhe në mësimin e të rriturve."
- Fondacioni Evropian i Trajnimit. Raporti i Aftësive dhe AFP-së në Kosovë 2023.
- Zyra Federale e Statistikave, 2024: <http://www.fzs.ba>
- Agjencia Federale e Punësimit Sarajevë. Raport mbi hulumtimin e tregut të punës në Federatën e BiH 2024/2025:
[https://www.fzzz.ba/ckFinderFiles/files/lzvje%C5%A1taj%20o%20istra%C5%BEivanju%20tr%C5%BEi%C5%A1ta%20rada%20u%20FBiH%202024-2025.pdf?](https://www.fzzz.ba/ckFinderFiles/files/lzvje%C5%A1taj%20o%20istra%C5%BEivanju%20tr%C5%BEi%C5%A1ta%20rada%20u%20FBiH%202024-2025.pdf?csrt=2450963473142906308)
[csrt=2450963473142906308](https://www.fzzz.ba/ckFinderFiles/files/lzvje%C5%A1taj%20o%20istra%C5%BEivanju%20tr%C5%BEi%C5%A1ta%20rada%20u%20FBiH%202024-2025.pdf?csrt=2450963473142906308)
- Dokumentacioni me Foto të Grupit të Fokusit dhe Fleta e Firmave – Shtojca A.
- Fondi për Mbrojtjen e Mjedisit i Federatës së BiH. Studimi i prezantuar "Punë të Gjelbra" - mundësia e krijimit të 4,000 vendeve të reja të punës në BiH në vit:
<https://fzofbih.org.ba/predstavljenastudija-zeleni-poslovi-mogucnost-otvaranja-4000-novih-radnih-mjesta-u-bih-godisnje/>

- Forbes Kroaci
- GIZ Kosova. Punë të Gjelbra dhe Trajtime në Ballkanin Perëndimor, 2023.
- Huderek-Glapska, S. (2023). Sfidat për zhvillimin e qëndrueshëm të transportit ajror në vendet e Evropës Qendrore dhe Lindore.
- Administrata e Tregtisë Ndërkombëtare (2023). Sllovenia: Logjistika dhe shpërndarja. Departamenti i Tregtisë i SHBA-së.
- Intervista të kryera me profesionistë të logjistikës, qendra trajnimi dhe specialistë të Burimeve Njerëzore, prill 2025.
- Kavčič, T. (2023). Treguesit e cilësisë së punës në logjistikë. Rishikimi Ekonomik Slloven.
- Kotnik, Ž., et al. (2023). Lëvizshmëria ndërsektoriale në zinxhirët e furnizimit. Hulumtimi i Transportit Pjesa A.
- Kramar, P., et al. (2023). Pabarazitë rajonale të infrastrukturës në logjistikën sllovene. Politika e transportit.
- Agjencia e Statistikave të Kosovës (ASK). Anketa e Tregut të Punës, Tremujori i 4-të 2023. <https://ask.rks-gov.net>
- Dhoma e Tregtisë e Kosovës. Raporti Vjetor i Klimës së Biznesit 2024.
- Agjencia e Mbrojtjes së Mjedisit të Kosovës. Strategjia Kombëtare Mjedisore 2022–2031.
- Lampič, B., Rebernik, L., & Bobovnik, N. (2023). Menaxhimi i të dhënave Brownfield dhe databaza—Çelësi për të adresuar riciklimin e tokës. Toka, 12(252).
- Logožar, K., Zelko, M., Senekovič, M., & Štor, M. (2022). Matja e qëndrueshmërisë në zinxhirët e furnizimit: Studim krahasues i 15 kompanive kryesore logjistike që operojnë në Slloveni. Logjistika, Zinxhiri i Furnizimit, Qëndrueshmëria dhe Sfidat Globale, 13(1), 61-71.
- Ministria e Ekonomisë. Strategjia e Energjisë e Kosovës 2022–2031.
- Ministria e Infrastrukturës. (2023). Plan kombëtar i zhvillimit të transportit. Qeveria e Sllovenisë.
- MojPosao.ba. Analiza e Tregut të Punës 2024: Kërkesa për punëtorë ka rënë, trendi negativ pritet të vazhdojë në vitin 2025!: <https://www.mojposao.ba/post/analiza-trzista-rada-2024-potraznja-za-radnicima-pala-nastavak-negativnog-trenda-se-ocekuj-e-i-u-2025-mojposao/5238?page=1>
- Moody's Analytics. Bosnja dhe Hercegovina - Treguesit Ekonomikë: <https://www.economy.com/bosnia-and-herzegovina/indicators#ECONOMY>
- LËVIZJA E SLLOVENISË. (2023). Iniciativat e logjistikës së gjelbër. Procedurat e Konferencës.
- Plata.ba. Pagat në kategorinë - Transport, Transportim, Logjistikë: <https://www.plata.ba/en/salaryinfo/transport-haulage-logistics>
- Reuters. Banka Botërore do të mbështesë tranzicionin energjetik të Bosnjës me një kredi prej 90.7 milionë dollarësh: <https://www.reuters.com/business/energy/world-bank-support-bosnias-energy-transition-with-907-million-loan-2025-05-05/>
- Širec, K., & Močnik, D. (2024). Barrierat profesionale në logjistikën rurale. Revista Tremujore e Arsimit për të Rritur.

- Enti Statistikor i Malit të Zi (MONSTAT). "Fitimet mesatare (pagat) - tetor 2023."
- Akademia Tempulli. Përmbledhje dhe Analizë e Grupit të Fokusit, Prill 2025.
- Banka Botërore. Indeksi i Performancës së Logjistikës (LPI) - Faqja e Kartës Ndërkombëtare të Rezultateve, aksesuar:
<https://lpi.worldbank.org/index.php/international/scorecard/line/C/BIH/2023>
- Ekonomia Tregtare. Pagat Mesatare Mujore në Bosnjë dhe Hercegovinë:
<https://tradingeconomics.com/bosnia-and-herzegovina/wages>
- Departamenti i Tregtisë i SHBA-së. (2023). Raporti i tregut të logjistikës në Slloveni.
- UNDP Bosnjë dhe Hercegovinë. Punë të Gjëlbra - Analiza e ndikimit të masave të efikasitetit të energjisë në punësim në BiH: <https://www.undp.org/bs/bosnia-herzegovina/publications/zeleni-poslovi-analiza-uticaja-mjera-energetske-efikasnosti-na-zaposljavanje-u-bih>
- UNEP. "Strategjia Kombëtare për Zhvillim të Qëndrueshëm deri në vitin 2030 (NSSD).
- Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (UNECE). "Mali i Zi - Baza e të Dhënave Statistikore.
- Dhoma e Tregtisë së Jashtme e Bosnjës dhe Hercegovinës. Shkolla e Shpëdicionit FIATA: <https://komorabih.ba/fiata-skola-spedicije/>
- Qeveria e Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës. Paga minimale për vitin 2025 është vendosur në 1,000 KM: <https://fbihvlada.gov.ba/bs/utvrdena-najniza-placa-za-2025-godinu-u-iznosu-od-1000-km>
- Weyerstrass, K., Neck, R., Blueschke, D., & Verbič, M. (2023). Përballimi i pandemisë COVID-19 në Slloveni: Simulime me një model makroekonometrik. *Empirica*, 50, 853-881.
- Banka Botërore. Memorandumi Ekonomik i Vendit të Kosovës 2022: Shfrytëzimi i Mundësisë së Tranzicionit të Gjëlbrë.
- Pagat Botërore. Paga mesatare e koordinatorit të logjistikës në Sarajevë (Bosnjë dhe Hercegovinë): <https://worldsalaries.com/average-logistic-coordinator-salary-in-sarajevo/bosnia-and-herzegovina>
- Zorić, J., et al. (2022). Punësimi në ekonominë rrethore në logjistikë. *Revista e Qëndrueshmërisë*.

SHTOJCAT

Shtojcat përfshijnë listën e nënshkrimeve dhe fotografi nga grupet e fokusit të zhvilluara si pjesë e këtij hulumtimi. Në përputhje me rregulloret e GDPR-së, këto materiale nuk do të publikohen publikisht, por janë të disponueshme me kërkesë.

Për më shumë informacion, ju lutemi të kontaktoni partnerët e projektit.

Detajet e kontaktit janë të disponueshme në:



www.esg-logic.eu

Ky hulumtim u krye në kuadër të projektit SEE-GL, i bashkëfinancuar nga Bashkimi Evropian përmes programit Erasmus+, dhe përbën një themel thelbësor për zhvillimin e një kurrikule ESG me rëndësi rajonale në fushën e transportit dhe logjistikës. Ai siguron ndikim afatgjatë përmes testimit pilot, integritit në politikat publike dhe bashkëpunimit ndërkufitar midis ofruesve të arsimit dhe trajnimit profesional (AFP) dhe palëve të interesuara të industrisë.

2025

Partnerët:
