



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

Korniza e Hulumtimit: Standardet dhe Praktikat Industriale të ESG në Transport dhe Logjistikë



**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

1. Hyrje	2
2. Metodologjia	3
3. Rishikimi i literaturës	4
3.1 Bosnja dhe Hercegovina	4
3.2 Kroacia	6
3.3 Kosova	8
3.4 Mali i Zi	9
3.5 Sllovenia	11
4. Identifikimi dhe Hartimi i Palëve të Interesuara	14
4.1 Bosna dhe Herzegovina	14
4.3 Kosova	20
4.4 mali z Zi	22
4.5 Sllovenia	25
5. Shpërndarja e Anketës dhe Mbledhja e të Dhënave	29
5.1 Bosia dhe Herzegovina	29
5.2 Kroacia	38
5.3 Kosova	43
5.4 Mali i Zi	49
5.5 Sllovenia	55
6. Analiza Krahase	69
7. Përfundimi	75
8. Referencat	81



1. Hyrje

Projekti SEE-GL synon të analizojë dhe të krahasojë në mënyrë gjithëpërfshirëse standardet dhe praktikat ESG (Mjedisore, Shoqërore dhe Qeverisëse) brenda sektorit të transportit dhe logjistikës në pesë shtetet pjesëmarrëse: Bosnje dhe Hercegovinë, Kroaci, Mal të Zi, Kosovë dhe Slloveni, me qëllim identifikimin e praktikave më të mira dhe evidentimin e boshllëqeve ekzistuese. Në mënyrë të veçantë, projekti synon të shqyrtojë tendencat globale të ESG-së dhe të vlerësojë ligjet, rregulloret dhe udhëzimet përkatëse në secilin kontekst kombëtar, duke ilustruar kështu fazat e ndryshme nëpër të cilat po evoluojnë parimet ESG si në vendet anëtare të BE-së ashtu edhe në ato që aspirojnë një integrim më të thelluar në BE. Për më tepër, një nga qëllimet kryesore të projektit është të ofrojë për palët lokale të interesit njohuri të bazuara në evidencë që mund të ndihmojnë në hartimin e strategjive më efektive dhe të përshtatura për kontekstin specifik. Duke vendosur një theks të fortë mbi hartëzimin e roleve dhe ndikimit të aktorëve të ndryshëm si trupat rregullative, udhëheqësit e industrisë dhe institucionet e arsimit profesional, projekti synon të paraqesë një pamje gjithëpërfshirëse se si mund të integrohen konsideratat ESG në operacionet e përditshme dhe në proceset e vendimmarrjes.

Një komponent thelbësor i kësaj nisme është hartëzimi i roleve dhe ndikimit të aktorëve të ndryshëm që luajnë një rol aktiv në formësimin e adoptimit të ESG-së në secilin vend. Hartuesit e politikave, ofruesit e shërbimeve logjistike, institucionet akademike dhe organizatat e shoqërisë civile që veprojnë në industrinë e transportit dhe logjistikës, së bashku përbëjnë një rrjet kompleks aktorësh, kontributet, sfidat dhe zgjidhjet inovative të të cilëve meritojnë shqyrtim të kujdesshëm. Për të përfshirë këto njohuri, projekti përdor metoda sasiore (duke përfshirë sondazhe dhe analizë të të dhënave), duke gjeneruar rekomandime të menduara dhe të bazuara në evidencë, që adresojnë nevojat e sektorit për ESG, duke marrë njëkohësisht parasysh veçoritë ekonomike dhe kulturore të secilit vend. Kjo siguron që çdo ndërhyrje e propozuar të jetë praktikisht e realizueshme dhe e përshtatshme për rrethanat të ndryshme operacionale.

Struktura e projektit përbëhet nga gjashtë seksione, për të ruajtur një qasje sistematike dhe logjike në analizë. Fillon me një Hyrje që vendos kontekstin, qëllimet dhe konceptet përkufizuese që e kornizojnë të gjithë veprimtarinë. Më pas vjen Metodologjia, ku përshkruhet në detaje qasja për mbledhjen dhe analizimin e të dhënave. Pasojnë Rishikimet e Literaturës për secilin vend, ku shqyrtohen rregulloret lokale të ESG-së, praktikat më të mira dhe sfidat në zbatim. Identifikimi dhe Hartëzimi i Palëve të Interesit ofron një pamje të detajuar të aktorëve kyç në hapësirën ESG, ndërsa seksioni për Shpërndarjen e Sondazhit dhe Mbledhjen e të Dhënave mbledh reagime direkte dhe dëshmi sasiore mbi adoptimin e ESG-së. Këto hapa kulmojnë në një Analizë Krahasimore, ku nxirren në pah të gjeturat e përbashkëta dhe dallimet specifike të secilit vend. Së fundmi, Përfundimet përmbledhin këto vëzhgime në një set rekomandimesh të zbatueshme, duke ofruar një rrugë të qartë përpara për institucionet që synojnë të thellojnë integrimin e shqetësimeve ESG në strukturat e trajnimit dhe operimit. Duke ndjekur këtë qasje gjithëpërfshirëse dhe metodike, projekti SEE-GL aspiron të krijojë përmirësime të qëndrueshme në praktikat e përgjegjshme dhe të qëndrueshme në sektorin e transportit dhe logjistikës në rajon.



2. Metodologjia

Kërkimi ka adoptuar një qasje sistematike të dizajnuar për të analizuar në mënyrë gjithëpërfshirëse standardet dhe praktikat Mjedisore, Shoqërore dhe Qeverisëse (ESG) brenda sektorëve të transportit dhe logjistikës në vendet pjesëmarrëse: Bosnje dhe Hercegovinë, Kroaci, Kosovë, Mal të Zi dhe Slloveni. Metodologjia ka integruar metoda kërkimore cilësore dhe sasiore me qëllim që të kapet një kuptim shumëdimensional i integritit të ESG-së në secilin kontekst kombëtar, duke mundësuar kështu një analizë krahasuese të fuqishme.

Fillimisht, është zhvilluar një rishikim i detajuar i literaturës për të mbledhur njohuri themelore dhe për të siguruar pasqyrë mbi kuadrot ekzistuese të ESG-së, rregulloret kombëtare dhe praktikat më të mira të dokumentuara në secilin vend. Ky rishikim përfshiu një anketim të gjerë të revistave akademike, raporteve të industrisë, dokumenteve politike dhe publikimeve qeveritare. Ky hap synonte të kontekstualizonte standardet ESG brenda secilit vend, duke vënë në pah ambientet e tyre të veçanta ekonomike, rregullative dhe socio-kulturore.

Pas rishikimit të literaturës, u krye identifikimi dhe hartëzimi i palëve të interesit. Ky proces përfshiu identifikimin e aktorëve kyç, përfshirë trupat qeveritare dhe rregullative, kompanitë e sektorit privat, shoqatat profesionale, organizatat ndërkombëtare si dhe institucionet e arsimit dhe formimit profesional. Palët e interesit u kategorizuan sipas ndikimit të tyre, nivelit aktual të adoptimit të ESG-së dhe rolit të tyre potencial në avancimin e parimeve ESG brenda sektorëve përkatës.

Mbledhja e të dhënave sasiore u realizua përmes sondazheve të shpërndara ndërmjet profesionistëve të industrisë, institucioneve arsimore dhe trupave rregullative në secilin vend pjesëmarrës. Këto sondazhe synonin të vlerësonin nivelet aktuale të ndërgjegjësimit për ESG, të identifikonin pengesat për integrimin e ESG-së, të vlerësonin praktikat ekzistuese dhe të matnin kërkesën për trajnime dhe burime të lidhura me ESG. Sondazhet kishin për synim një grup të larmishëm të të anketuarve, për të siguruar përfaqësim gjithëpërfshirës dhe besueshmëri të të dhënave të mbledhura.

Të dhënat e mbledhura iu nënshtruan më pas një analize rigoroze. Të dhënat sasiore u ekzaminuan statistikisht për të identifikuar tendenca, modele dhe pasqyrime të rëndësishme, të cilat u plotësuan me gjetjet cilësore të dala nga rishikimi i literaturës dhe hartëzimi i palëve të interesit. Analiza krahasuese theksoi ngjashmëritë, dallimet dhe faktorët kyç që ndikojnë praktikën ESG ndërmjet vendeve, duke lehtësuar identifikimin e praktikave më të mira dhe fushave që kërkojnë zhvillim të mëtejshëm.

Kjo kornizë metodologjike siguroi një qasje të bazuar në evidencë për të kuptuar integrimin e ESG-së në sektorët e transportit dhe logjistikës, duke çuar përfundimisht në rekomandime praktike dhe të përshtatura sipas kontekstit. Duke ndjekur këtë metodologji sistematike dhe gjithëpërfshirëse, projekti kontribuoi me pasqyrime domethënëse në avancimin e praktikave ESG dhe forcimin e qëndrueshmërisë në të gjithë rajonin pjesëmarrës.



3. Rishikimi i literaturës

Rishikimi i literaturës i kryer për këtë hulumtim ka ofruar një kuptim gjithëpërfshirës mbi standardet Mjedisore, Shoqërore dhe Qeverisëse (ESG), kuadrin rregullator dhe praktikën më të mira në vendet pjesëmarrëse: Bosnje dhe Hercegovinë, Kroaci, Kosovë, Mal të Zi dhe Slloveni. Ky rishikim përfshiu kërkime akademike, analiza të industrisë, raporte qeveritare dhe joqeveritare, si dhe dokumente politike, duke mundësuar kontekstualizimin në thellësi të praktikave ESG brenda sektorëve të transportit dhe logjistikës në secilin vend.

Literatura e shqyrtuar ka identifikuar nivele të ndryshme të zbatimit të ESG-së në rajon, duke reflektuar ndryshime në pjekurinë rregullative, mbështetjen institucionale dhe disponueshmërinë e burimeve. Sfidat e zakonshme përfshijnë ndërgjegjësim të kufizuar mbi parimet ESG në mesin e aktorëve të industrisë, kompleksitetin rregullator, kufizimet financiare dhe mungesën e mundësive për trajnime specifike mbi ESG. Megjithatë, pavarësisht këtyre sfidave, secili vend ka treguar përpjekje dhe nisma unike për të përmirësuar adoptimin e ESG-së, duke nxjerrë në pah mundësi për mësim, bashkëpunim dhe avancim në integrimin rajonal të ESG-së.

3.1 Bosnja dhe Hercegovina

Zbatimi i standardeve ESG në Bosnje dhe Hercegovinë po bëhet gjithnjë e më i rëndësishëm për kompanitë që duan të ruajnë konkurrueshmërinë në treg. Edhe pse këto standarde njihen si çelësi i qëndrueshmërisë afatgjatë të operacioneve të biznesit, zbatimi i tyre në sektorët e transportit, speditimit të mallrave dhe logjistikës është ende në fazat e hershme. Politika e transportit e Bosnje dhe Hercegovinës përfshin disa elementë ESG, por i mungon zbatimi efektiv. Nga ana mjedisore, zgjidhjet e qëndrueshme të transportit janë të pazhvilluara, me investime minimale në alternativa më të gjelbra si hekurudhat dhe rrugët ujore të brendshme. Projektet e infrastrukturës i japin përparësi kapacitetit mbi qëndrueshmërinë. Nga ana sociale, siguria rrugore është një problem i madh për shkak të shkallës së lartë të aksidenteve dhe gjurmimit të dobët të të dhënave. Të drejtat e pasagjerëve mbeten të dobëta, duke mos arritur të përmbushin standardet e BE-së. Sfidat e qeverisjes përfshijnë rregullore të dobëta, veçanërisht në hekurudhë dhe aviacion civil, dhe mungesën e mbikëqyrjes së pavarur. Pavarësisht angazhimeve ndaj politikave të transportit të BE-së, zbatimi dhe mbështetja institucionale mbeten të pamjaftueshme.[1] Ndërsa këto sfida vazhdojnë në nivel kombëtar, përpjekjet po shfaqen në nivel lokal përmes Planeve të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP), të cilat ofrojnë një qasje të strukturuar për integrimin e parimeve ESG në sistemet e transportit urban. Në Bosnjë dhe Hercegovinë, SUMP-të janë ende në fazat e hershme të zhvillimit. Qytete të tilla si Sarajeva dhe Bijeljina kanë miratuar tashmë SUMP-të, ndërsa të tjerë, duke përfshirë Banja Lukën, Tuzlën, Zavidovići dhe Mostarin, kanë filluar ose planifikojnë t'i zhvillojnë ato. Prezantimi i këtyre planeve paraqet një mundësi për të përafruar strategjitë e transportit lokal me standardet ESG, duke adresuar shqetësimet mjedisore, duke përmirësuar përfshirjen sociale dhe duke përmirësuar qeverisjen në planifikimin e lëvizshmërisë urbane. Megjithatë, përtej SUMP-ve, miratimi më i gjerë i ESG-së në sektorët e transportit dhe logjistikës mbetet kryesisht i paeksploruar. Sipas informacionit të disponueshëm, nuk ka analiza ose raporte të hollësishme që adresojnë posaçërisht zbatimin e standardeve ESG në këta sektorë brenda Bosnjës dhe Hercegovinës. Në përgjithësi, kompanitë boshnjake janë të vetëdijshme për nevojën për t'u përafruar me parimet ESG në mënyrë që të mbeten



konkurruese, veçanërisht në tregun ndërkombëtar. Kjo u theksua gjatë një paneli në Konferencën Ndërkombëtare "Ndërtimi i një BiH të Qëndrueshme 2" të mbajtur në Sarajevë në tetor 2024, ku u theksua se kompanitë do të duhet të zbatojnë standardet ESG për të ruajtur konkurrueshmërinë e tyre.[2] Qeveria e Bosnjës dhe Hercegovinës aktualisht nuk kërkon ose nuk promovon në mënyrë aktive deklaratimet e detyrueshme ESG nga kompanitë për të rritur transparencën. Institucionet e auditimit, megjithëse formalisht të pavarura, shpesh ndikohen nga politika, e cila mund të ndikojë në efektivitetin e mbikëqyrjes.[3] Një studim nga Delova-Jolevska dhe të tjerë, i botuar në revistën Sustainability, shqyrton se si elementë të caktuar ESG ndikojnë në rritjen ekonomike në vendet e Ballkanit Perëndimor, përfshirë Bosnjën dhe Hercegovinën. Ndërsa nuk përqendrohet ekskluzivisht në sektorin e transportit dhe logjistikës, ai ofron një pasqyrë të ndikimit më të gjerë të faktorëve ESG në ekonominë e rajonit.[4] Programi i Zhvillimit i Kombeve të Bashkuara (UNDP) në Bosnjë dhe Hercegovinë, në bashkëpunim me Qendrën AIRE, publikoi "Udhëzuesin e Biznesit për Standardet ESG", i cili ofron udhëzime për zbatimin e këtyre standardeve në sektorë të ndryshëm. Edhe pse udhëzuesi nuk përmban të dhëna specifike për sektorin e transportit, speditimit të mallrave dhe logjistikës, ai mund të shërbejë si një burim i dobishëm për kompanitë që kërkojnë të fillojnë të zbatojnë parimet ESG.[5] Lidhur me opsionet arsimore dhe të trajnimit, institucionet e arsimit të lartë ofrojnë kurse të përgjithshme mbi logjistikën, transportin dhe transportin detar, të cilat përfshijnë disa tema mbi ESG, megjithëse jo në sasi të madhe. Përveç kësaj, ka nisma nga institucione të tjera, ku më e njohura është Akademia Ndërkombëtare e Zhvillimit të Qëndrueshëm [6]. Futja e standardeve ESG në sektorët e transportit dhe logjistikës në Bosnjë dhe Hercegovinë kërkon përpjekje të koordinuara nga të gjithë palët e interesuara përkatëse, duke përfshirë qeverinë, sektorin privat dhe komunitetin akademik. Edukimi dhe rritja e ndërgjegjësimit rreth rëndësisë së ESG, së bashku me zhvillimin e politikave dhe rregulloreve të përshtatshme, janë thelbësore për zbatimin me sukses të këtyre standardeve dhe arritjen e zhvillimit të qëndrueshëm në vend.

Referencat:

- [1] European Commission, Bosnia and Herzegovina 2024 Report: https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eeda451746_en?filename=Bosnia%20and%20Herzegovina%20Report%202024.pdf
- [2] Biznis.ba – Poslovni magazin: <https://biznis.ba/kompanije/primjena-esg-standarda-uslov-konkurentnosti-bh-kompanija/91585>
- [3] U.S. Department of State, 2024 Investment Climate Statements: Bosnia and Herzegovina: <https://www.state.gov/reports/2024-investment-climate-statements/bosnia-and-herzegovina/>
- [4] Delova-Jolevska, E., Iliovski, A., Jolevski, L., Csiszár-Kocsir, Á., & Varga, J. (2024). The Impact of ESG Risks on the Economic Growth in the Western Balkan Countries. Sustainability, 16(19), 8487. <https://doi.org/10.3390/su16198487>
- [5] UNDP, Izgradnja održive budućnosti: Poslovni priručnik za ESG standarde: <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/202308/izgradnja-odrzive-buducnosti-poslovni-prirucnik-za-esg-standard.pdf?utm>
- [6] International Academy of Sustainable Development: <https://esgbh.com/esg/esg-edukacija/#prijava>



3.2 Kroacia

Baza ligjore për raportimin sipas parimeve ESG

Si anëtare e Bashkimit Evropian, Republika e Kroacisë miraton dhe zbaton direktivat e BE-së dhe harmonizon ligjet përkatëse në përputhje me direktivat e BE-së, duke përfshirë direktivat që lidhen me qëndrueshmërinë. Detyrimi për të raportuar mbi qëndrueshmërinë në Republikën e Kroacisë përcaktohet nga Ligji i Kontabilitetit (Zakon o računovodstvu), Ligji i Auditimit (Zakon o reviziji) dhe në një masë më të vogël, Akti i Tregut të Kapitalit, dhe për momentin rregullohet dhe mbikëqyret nga Ministria e Financave. Të dy Aktet janë të harmonizuara me Direktivën CSRD (BE) 2022/2464. Është gjithashtu në përputhje me Planin e Gjelbër Evropian dhe kornizat rregullatore përkatëse dhe Planin e Veprimit të BE-së për Ekonominë Rrethore. Direktivat, si dhe Ligjet e lartpërmendura, i detyrojnë kompanitë që janë subjekte me interes publik dhe kanë më shumë se 500 punonjës të përmbushin kërkesat e Direktivës. Raportet e qëndrueshmërisë përgatiten në përputhje me standardet ESRS, të cilat ndahen në 3 grupe: E (mjedisi), S (shoqëria), G (qeverisja). Raportet duhet të publikohen në seksionin e Raporteve të Menaxhimit dhe duhet të jenë të disponueshme në format dixhital dhe të shënuara (etiketimi XBRL) që të jenë të lexueshme nga makina. Raportet i nënshtrohen gjithashtu auditimit.

Detyrimi për të zbatuar dhe raportuar

Nga fillimi i vitit 2025, me afatin e fundit për dorëzimin e raportit në vitin 2026, sipërmarrësit e mëdhenj që plotësojnë dy nga tre kushtet duhet të raportojnë: 25 milionë euro në asete, 50 milionë euro në të ardhura dhe 250 punonjës. Në vitin 2027, raportet do të dorëzohen nga ndërmarrjet e vogla dhe të mesme aksionet e të cilave janë të listuara në bursë, institucionet e vogla dhe të thjeshta të kreditit dhe kompanitë e tyre të sigurimeve dhe risigurimeve, dhe në vitin 2029, nga sipërmarrësit jashtë BE-së që gjenerojnë të ardhura mjaftueshëm të konsiderueshme përmes degëve të tyre.

Fusha dhe roli i raportimit

Raportimi në fund të fundit do të lidhë të gjithë procesin, i cili përfshin detyrimin për të raportuar sipas standardeve uniforme, dhe lidh institucionet financiare dhe financimin e qëndrueshëm, por edhe detyrimet kaskaduese përmes zinxhirit të furnizimit dhe kujdesin e duhur të të gjithë pjesëmarrësve të përfshirë. Ajo që është e rëndësishme për zbatimin e procesit të raportimit është se ai do të përmbajë një prezantim të detajuar të llogaritjes së të ardhurave, kapitalit dhe kostove operative për aktivitetet taksonomikisht të pranueshme dhe të papranueshme, si dhe zbatimin e kritereve DNSH (Nuk Shkakton Dëm të Signifikant) dhe masave minimale mbrojtëse. Identifikimi i ndikimeve, rreziqeve dhe mundësive në nivele më të larta dhe më të ulëta të zinxhirit të vlerës është një pjesë integrale e procesit të vlerësimit të materialitetit - CSRD dhe ESRS, dhe mbledhja e të dhënave mbi çështjet e qëndrueshmërisë në zinxhirin e vlerës është një sfidë për shumicën e kompanive që kërkojnë që furnizuesit e tyre t'i ofrojnë ato. Përmes zinxhirit të furnizimit të sistemeve të mëdha që kanë detyrimin të harmonizojnë operacionet e tyre - procesi shtrihet edhe në kompanitë e vogla dhe të mesme. Ndikimet kryesore ose rreziqet dhe mundësitë kryesore që rrjedhin nga ndikimi ose varësia e kompanisë raportuese shpesh ndodhin në nivelet e saj më të larta dhe/ose më të ulëta të zinxhirit të vlerës, dhe jo në operacionet e saj. Prandaj, përqendrimi në operacionet e veta do të jepte vetëm një pamje të pjesshme të ndikimit tek njerëzit dhe mjedisi që lidhet me



aktivitetet, produktet dhe shërbimet e sipërmarrësit dhe nuk do të mundësonte identifikimin e duhur të rreziqeve dhe mundësive.

Zbatimi i ESG-së në Republikën e Kroacisë

Në përputhje me trendin e standardizimit të ESG-së në botë, disa institucione po punojnë në mënyrë aktive për promovimin dhe zbatimin e standardeve ESG në Republikën e Kroacisë. Kështu, Dhoma e Tregtisë Kroate ka zhvilluar pyetësin kroat të vlerësimit ESG, qëllimi i të cilit është të krijojë një mjedis të favorshëm për përmirësimin e praktikave dhe standardeve të qëndrueshme në ekonominë kroate duke inkurajuar kompanitë të monitorojnë progresin në arritjen e qëllimeve të qëndrueshme dhe duke aplikuar standarde gjithnjë e më të përparuara, por edhe të krijojë një atmosferë bashkëpunuese. Shoqata e Punëdhënësve Kroatë, si dhe Dhoma e Artizanatit dhe Tregtisë Kroate, po punojnë në mënyrë aktive për ofrimin e shërbimeve edukative për anëtarët e tyre në fushën e qeverisjes mjedisore, sociale dhe të korporatave (ESG). Industria e logjistikës përfshin një gamë të gjerë aktivitetesh duke përfshirë transportin, magazinimin, menaxhimin e inventarit, shpërndarjen dhe shërbimet e zinxhirit të furnizimit. Si një vend tranzit midis Evropës Qendrore dhe Juglindore dhe rajoneve të saj bregdetare, Kroacia aktualisht po zhvillohet si një qendër logjistike. Fatkeqësisht, lidhja intermodale midis transportit rrugor, hekurudhor dhe detar është ende e pazhvilluar, gjë që kufizon transportin efikas të mallrave. Sipas Indeksit të Performancës Logjistike (LPI) të Bankës Botërore, Kroacia renditet e 43-ta dhe është vendi më i mirë-renditur në rajon në botën e logjistikës. Fakti që potenciali i Kroacisë në sektorin e transportit dhe logjistikës po njihet gjithnjë e më shumë demonstron qartë nga fakti se disa qendra logjistike janë ndërtuar vitet e fundit, siç është qendra e re e logjistikës dhe shpërndarjes së kompanisë Orbico, pastaj RC Zone Samobor, si dhe depot rajonale të logjistikës të zinxhirëve më të mëdhenj të shitjes me pakicë si Lidl (pranë qytetit Križ) dhe Plodine (pranë Rijekës). Rrjeti Trans-Evropian i Transportit (TEN-T) është gjithashtu një kornizë e rëndësishme për zhvillim, duke integruar Kroacinë në korridoret e transportit pan-evropian. Përmes TEN-T, Kroacia është e lidhur me vende të tjera evropiane, gjë që inkurajon tregtinë dhe investimet. Trendet kryesore brenda sektorit përfshijnë rritjen e investimeve në infrastrukturë, veçanërisht në transportin rrugor dhe hekurudhor, për të lehtësuar transportin e mallrave. Dixhitalizimi luan një rol kyç në optimizimin e zinxhirëve të furnizimit, me një theks veçanërisht të fortë në efikasitet, transparencë dhe ulje të kostove. Edhe pse transporti dhe logjistika në vendin tonë dhe në mjedisin tonë përballen me sfida të tilla si nevoja për koordinim më të mirë midis vendeve, harmonizimin e rregulloreve dhe zgjidhjen e mangësive infrastrukturore, tregu i logjistikës në Evropën Juglindore mbetet premtues dhe tërheq investime pikërisht për shkak të potencialit të tij për rritje të mëtejshme. Përmirësimi i infrastrukturës është me rëndësi të madhe për rritjen e efikasitetit dhe uljen e kostove të logjistikës. Në përputhje me kërkesat gjithnjë e më të rrepta të tregut, por edhe me zbatimin e direktivës për raportimin ESG, sektori i logjistikës kërkon një fuqi punëtore të kualifikuar, veçanërisht në fusha të tilla si menaxhimi i zinxhirit të furnizimit, menaxhimi i inventarit dhe transporti, dhe në Kroaci aktualisht mungon specialisti i përshtatshëm, gjë që kufizon mundësinë e rritjes. Shqetësimet në rritje për qëndrueshmërinë dhe mbrojtjen e mjedisit kërkojnë ndryshime në praktikën e logjistikës drejt uljes së emetimeve, si dhe aplikimit të teknologjive të qëndrueshme dhe optimizimit të përdorimit të burimeve. Përveç kësaj, dixhitalizimi është çelësi për modernizimin e sektorit të logjistikës, duke përfshirë aplikimin e teknologjive inteligjente për gjurmimin dhe menaxhimin e mallrave, menaxhimin e inventarit dhe optimizimin e transportit.



Referencat:

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

3.3 Kosova

Angazhimi i Kosovës ndaj qëndrueshmërisë dhe aspirata e saj për integrim në Bashkimin Evropian kërkojnë një kuptim dhe miratim më të thellë të parimeve Mjedisore, Sociale dhe Qeverisë (ESG). Ky dokument ofron një bazë teorike duke shqyrtuar standardet, kornizat dhe praktikën më të mira ekzistuese të ESG brenda sektorit të transportit dhe logjistikës. Analiza nxjerr në pah gjendjen aktuale të integritit të ESG në Kosovë, duke identifikuar boshllëqet dhe mundësitë për përmirësim, ndërsa përputhet me objektivat rajonale dhe ndërkombëtare. Miratimi i parimeve ESG nga Kosova është formësuar nga aspirata e saj për integrim në Bashkimin Evropian, duke u përputhur me korniza si Marrëveshja e Gjelbër e BE-së dhe Axfenda e Gjelbër e Ballkanit Perëndimor. Iniciativat rregullatore si Plani Kombëtar i Veprimit Mjedisor (NEAP) dhe Plani i Veprimit për Qytetin e Gjelbër të Prishtinës [1], të zhvilluara në bashkëpunim me Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), përqendrohen në qëndrueshmërinë në lëvizshmërinë urbane, efikasitetin e energjisë dhe menaxhimin e mbeturinave. Projekte specifike si iniciativa "Transporti Urban i Prishtinës II" [2], e mbështetur nga BERZH, synojnë të rrisin kapacitetin dhe qëndrueshmërinë e infrastrukturës së transportit publik. Në mënyrë të ngjashme, "Projekti i Qyteteve të Jetueshme" [3] nga Banka Botërore mbështet përmirësimet e transportit publik dhe infrastrukturën e gjelbër për të përballuar sfidat mjedisore urbane. Hulumtimet nga Observatori Rajonal i Transportit të Evropës Juglindore (SEETO) [4] theksojnë kontributin e konsiderueshëm të sektorit të transportit të Kosovës në emetimet e GS-ve. SEETO thekson nevojën për praktika të logjistikës së gjelbër, të tilla si rrugët e optimizuara të transportit dhe teknologjitë me efikasitet të lartë të karburantit, për të ulur emetimet dhe kostot operative. Studimet e botuara në Journal of Southeast European Studies vënë në dukje boshllëqet në kurrikulat e arsimit dhe trajnimit profesional (VET), veçanërisht në integrimin e kompetencave specifike ESG për sektorin e transportit dhe logjistikës. Megjithatë kufizimet e burimeve pengojnë zbatimin, raportet e Agjencisë së Mbrojtjes së Mjedisit të Kosovës (KEPA) [5] nënvizojnë rëndësinë e kornizave të forta rregullatore për promovimin e praktikave të qëndrueshme. Firmat lokale po fillojnë të miratojnë sisteme dixhitale të ndjekjes për të monitoruar konsumin e karburantit dhe për të optimizuar rrugët e shpërndarjes, duke u përfruar me trendet globale në pajtueshmërinë me ESG. Megjithatë, miratimi i zgjidhjeve të energjisë së rinovueshme, të tilla si automjetet elektrike, mbetet i kufizuar për shkak të kostove të larta dhe stimuljeve të ulëta qeveritare. Miratimi i praktikave të logjistikës së gjelbër ka potencialin të ulë kostot operative dhe të rrisë fitimprurësinë e bizneseve në sektorin e transportit. Për më tepër, iniciativat e nxitura nga qëndrueshmëria si "Greening BKT



Kosova"[6], të mbështetura nga Fondi i Rritjes së Gjellbër, ilustronë se si institucionet financiare po shfrytëzojnë strategjitë ESG për të përmirësuar efikasitetin dhe besimin e palëve të interesuara. Zbatimi i ESG forcon reputacionin e firmave dhe i përshtat ato me standardet ndërkombëtare, duke tërhequr partneritete dhe investime. Partneritetet publiko-private, siç është vënë re nga Banka Botërore dhe BERZH[7], janë thelbësore për tejkalimin e boshllëqeve në infrastrukturë. Ministria e Arsimit, Shkencës, Teknologjisë dhe Inovacionit (MASTI) ka ndërmarrë hapa fillestarë për të përfshirë temat e qëndrueshmërisë në kurrikulat e AFP-së. Megjithatë, këtyre përpjekjeve u mungon specifikimi për sektorin e transportit dhe logjistikës. Projektet akademike, të tilla si ato nga studentët nga ESILV[8], përqendrohen në qëndrueshmëri përmes IoT, teknologjive të gjelbra dhe zhvillimit celular. Ky rishikim i literaturës nxjerr në pah standardet ESG të Kosovës, implikimet praktike në sektorin e transportit dhe logjistikës dhe programet e reja të trajnimit. Ai nënvizon rëndësinë e logjistikës së gjelbër, kornizave rregullatore dhe dixhitalizimit në adresimin e sfidave mjedisore, duke nxitur zhvillimin socio-ekonomik. Theksi i mëtejshëm në iniciativat arsimore të përshtatura dhe nxitja e adoptimit të energjisë së rinovueshme mund të përparojë ndjeshëm objektivat ESG të Kosovës.

Referencat:

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

3.4 Mali i Zi

Mali i Zi është në rrugën e anëtarësimit në BE dhe ka bërë hapa të mëdhenj gjatë kësaj rruge. Një nga zhvillimet kryesore kanë qenë përpjekjet e bëra në përditësimin e rregulloreve dhe praktikave aktuale në të gjitha fushat. Dokumenti kryesor në këtë drejtim është strategjia ambicioze e zhvillimit të transportit 2019–2035 me planin e veprimit 2019–2020 (1), e zhvilluar nëpërmjet përpjekjeve bashkëpunuese të Universitetit të Malit të Zi dhe Ministrisë së Transportit, Çështjeve Detare dhe Telekomunikacionit. Me këtë strategji, Mali i Zi kërkon të vendosë, ndër pika të tjera kyçe, direktivat ESG, duke përfshirë objektivat TEN-T (Rrjeti Trans-Evropian i Transportit), parimet e Marrëveshjes së Gjellbër të BE-së, Strategjinë Kombëtare të Zhvillimit të Qëndrueshëm 2030 (NSSD) dhe Vlerësimin Strategjik të Ndikimit Mjedisor (SEA). Mali i Zi synon të minimizojë gjurmën e karbonit të vendit, ndotjen akustike dhe ndikimin mjedisor. Një aspekt tjetër i kësaj Strategjie është miratimi i lëndëve djegëse alternative, teknologjive të transportit të gjelbër dhe sistemeve dixhitale të menaxhimit të trafikut. Një zgjidhje e tillë është zhvillimi i Sistemeve Inteligjente të Transportit (ITS) për të ofruar zgjidhje dixhitale për të optimizuar rrjedhën e trafikut, për të zvogëluar emetimet dhe për të përmirësuar sigurinë. Ligji për Vlerësimin Strategjik të Ndikimit në Mjedis kërkon që të gjitha projektet e transportit t'i nënshtrohen vlerësimit mjedisor, ndërsa Ligji për Transportin Rrugor zbaton standardet e BE-së për emetimet e automjeteve dhe rregullon qëndrueshmërinë e transportit të mallrave. Ligji për Sigurinë dhe Ndërveprimin e Transportit Hekurudhor e



shtyn transportin hekurudhor drejt përmbushjes së direktivave të BE-së për sigurinë dhe mjedisin. Së fundmi, por jo më pak e rëndësishme, Ligji për Sigurinë e Lundrimit Detar ndërton drejt përputhshmërisë me konventat MARPOL dhe SOLAS për uljen e ndotjes detare. Brenda të njëjtit dokument Strategjie, përparësi u jepet projekteve të transportit të qëndrueshëm përmes Gazsjellësit të Vetëm të Projekteve dhe Financimit IPA II të BE-së të disponueshëm për investime në transportin me karbon të ulët, elektrifikimin dhe infrastrukturën miqësore me mjedisin. Dokumenti i Strategjisë përcakton gjithashtu përparësitë në kërkim, përkatësisht elektrifikimin dhe modernizimin e hekurudhave për të rritur qëndrueshmërinë, iniciativat e porteve të gjelbra të Porteve të Barit dhe Kotorrit dhe planifikimin e lëvizshmërisë urbane. Strategjia synon që projektet e transportit të qëndrueshëm të përmirësojnë lidhshmërinë, krijimin e vendeve të punës dhe rritjen ekonomike dhe që transporti i gjelbër dhe ekonomia blu të ulin kostot operative afatgjata dhe të përmirësojnë perceptimin publik. Trajnimi ESG në menaxhimin e transportit dhe partneritetet publiko-private për të mbështetur inovacionet e gjelbra janë gjithashtu synime të strategjisë 2019-2035 të Malit të Zi. Megjithatë, raporti i OECD-së për Perspektivën e Konkurrueshmërisë së Ballkanit Perëndimor 2024: Mali i Zi (2) konstaton se ka vonesa në zbatimin e kësaj Strategjie të Zhvillimit të Transportit, për shkak të mungesës së një plani veprimi pas vitit 2022 dhe asnjë artikulli të zbatueshëm që nga viti 2020. Ndërsa raporti i vitit 2024 deklaron progresin e bërë, veçanërisht në integrimin e objektivave të qëndrueshmërisë në kornizat ekzistuese, ai është më i ngadaltë se sa parashikohej. Siguria rrugore mbetet një shqetësim pasi aksidentet me viktima janë rritur ndjeshëm që nga viti 2020, aktualisht dyfishi i standardit të BE-së prej 46 për milion. Raporti i Komisionit të BE-së për Malin e Zi i vitit 2024 (3) përmend gjithashtu Ligjin për Menaxhimin e Mbeturinave dhe se vendi po punon për zbatimin e Planit Kombëtar të Energjisë dhe Klimës (NECP). Raporti i Komisionit vlerëson Traktatin e Komunitetit të Transportit, për të modernizuar infrastrukturën e transportit dhe për të përmirësuar sigurinë rrugore. Të dyja këto politika, megjithëse nuk janë të fokusuara posaçërisht në ESG, kanë implikime mjedisore dhe sociale, të tilla si ulja e emetimeve të karbonit dhe përmirësimi i sigurisë publike. Raporti i Komisionit thekson gjithashtu se Mali i Zi po punon për përafrimin e politikave të tij të energjisë me standardet e BE-së, duke përfshirë Direktivën për Performancën Energjetike të Ndërtesave dhe Paketën e Integritit të Energjisë Elektrike për të zvogëluar emetimet e gazrave serrë dhe për të promovuar praktikatat e qëndrueshme të energjisë. Në dokumentin e tyre të vitit 2021, Nikčević dhe Škurić (4) theksojnë se Strategjia Kombëtare për Menaxhimin e Integruar të Zonës Bregdetare (NSICAM) është zhvilluar për të promovuar përdorimin e qëndrueshëm të burimeve bregdetare, duke përfshirë peshkimin, transportin detar dhe turizmin. Strategjia për Zhvillimin e Industrisë Detare (SDMI) 2020–2030 synon të mbulojë të gjitha aktivitetet ekonomike që lidhen me detin, për një rritje të qëndrueshme detare. Ligji i vitit 2013 për Sigurinë e Lundrimit Detar për kontrollin e ndotjes dhe masat e sigurisë në transportin detar, Ligji i vitit 2011 për Parandalimin e Ndotjes së Detit nga Anijet (2011) për të minimizuar ndotjen nga anijet dhe Planit Kombëtar për Reagim Emergjent në Rast të Ndotjes së Detit janë pjesë e kuadrit ligjor që lidhen drejtpërdrejt me mbrojtjen e shëndetit afatgjatë të transportit detar malazez. Një dokument tjetër i rëndësishëm që përcakton rrugën e Malit të Zi drejt zhvillimit të qëndrueshëm është Raporti i Tretë i Përditësimit Dyvjeçar të Malit të Zi për vitin 2021, i shkruar bashkërisht nga Qeveria e Malit të Zi dhe UNDP (5), i cili përsërit angazhimin e Malit të Zi për zhvillim të qëndrueshëm dhe veprim klimatik, siç demonstron nga ratifikimi i Marrëveshjes së Parisit (2017) dhe paraqitja e Kontributeve të Përcaktuara Kombëtarisht (NDC). Raporti përmend synimet e Malit të Zi për të dekarbonizuar transportin dhe logjistikën, për të përmirësuar infrastrukturën e gjelbër dhe transportin me efikasitet energjetik dhe për të zbatuar sisteme Monitorimi, Raportimi dhe Verifikimi (MRV). Rregulloret ESG të përmendura në Raport janë Planit Kombëtar i Energjisë dhe Klimës (NECP, Draft), i cili përcakton objektivat e energjisë së rinovueshme dhe reduktimit të emetimeve për transportin dhe logjistikën, Kontributi i



Rishikuar Kombëtar i Përcaktuar (NDC, 2021) që synon reduktimin e emetimeve të GS-ve me 35% deri në vitin 2030, dhe Plani Kombëtar i Përshtatjes (NAP) për rezistencën ndaj klimës. Raporti gjithashtu njohu studimet e kufizuara ESG të autorizuara nga Mali i Zi mbi logjistikën, megjithëse universitetet kontribuojnë në kërkimin e qëndrueshmërisë në politikën e transportit. Partneritetet e sektorit publik-privat po nxisin programe trajnimi të drejtuara nga ESG, ndërsa iniciativat qeveritare dhe të UNDP mbështesin edukimin mbi politikën klimatike, megjithëse jo në mënyrë sistematike. Në sektorin privat, institucione të tilla si Dhoma Amerikane e Tregtisë e Malit të Zi dhe Addiko Bank kanë iniciativat e tyre ESG.

Referencat:

1. Ministry of Transport and Maritime Affairs of Montenegro. (2019). *Transport development strategy 2019–2035 with action plan 2019–2020*. Government of Montenegro. <https://www.gov.me/dokumenta/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534>
2. OECD (2024), Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Montenegro, Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ead1588e-en>.
3. European Commission. (2024). *Montenegro 2024 report* (Commission Staff Working Document SWD(2024) 694 final). https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/a41cf419-5473-4659-a3f3-af4bc8ed243b_en?filename=Montenegro%20Report%202024.pdf
4. Nikčević, J., & Škurić, M. (2021). A Contribution to the Sustainable Development of Maritime Transport in the Context of Blue Economy: The Case of Montenegro. *Sustainability*, 13(6), 3079. <https://doi.org/10.3390/su13063079>
5. Ministry of Ecology, Spatial Planning and Urbanism of Montenegro. (2021). *Third biennial update report of Montenegro to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)*. United Nations Development Programme (UNDP). <https://www.undp.org>
6. <https://www.addiko.com/static/uploads/Addiko-Bank-AG-Sustainability-Report-2023-EN-1.pdf>

3.5 Sllovenia

Sektori i transportit dhe logjistikës i Sllovenisë po kalon një transformim të rëndësishëm duke integruar parimet Mjedisore, Sociale dhe Qeverisëse (ESG) në kornizat e tij operative, rregullatore dhe strategjike. Ndërsa presionet globale për të miratuar praktika të qëndrueshme intensifikohen, palët e interesuara sllovene po i bashkojnë përpjekjet e tyre për të promovuar logjistikën e gjelbër, për të përmirësuar performancën mjedisore dhe për të rritur rezultatet sociale dhe të qeverisjes. Ky artikull shqyrton se si kornizat rregullatore kombëtare, iniciativat inovative të politikave dhe praktikën specifike të industrisë nxisin miratimin e standardeve ESG brenda sektorit të transportit dhe logjistikës së Sllovenisë. Reformat që rezultojnë stimulojnë efikasitetin operativ dhe ofrojnë mundësi të reja për investime të qëndrueshme, duke adresuar sfidat infrastrukturore dhe mjedisore të vendit. Ky hulumtim bazohet në një shqyrtim gjithëpërfshirës të studimeve dhe analizave të politikave, duke filluar nga ndikimi i Direktivës së BE-së për Raportimin Jo-Financiar në përgjegjësinë sociale të korporatave (CSR) deri te strategjitë e logjistikës së gjelbër dhe përgjigjet fiskale ndaj krizave të tilla si COVID-19. Duke mbledhur gjetjet empirike dhe studimet e rasteve, artikulli ofron një analizë të thelluar të pozicionit unik të Sllovenisë brenda Evropës Juglindore dhe angazhimit të saj ndaj parimeve ESG. Sektori i transportit dhe logjistikës në Slloveni vepron brenda një konteksti të fuqishëm rregullator të nxitur nga direktivat e BE-së dhe



iniciativat kombëtare të politikave. Direktiva e BE-së për Raportimin Jo-Financiar (2014/95/BE) ka qenë një katalizator kritik në rritjen e transparencës dhe në bindjen e kompanive për të miratuar praktika më gjithëpërfshirëse të Përgjegjësisë Sociale të Korporatave (PSK). Respektimi i këtyre direktivave nga ana e Sllovenisë është veçanërisht i rëndësishëm, duke pasur parasysh se forca e sistemit të saj ligjor amplifikon ndjeshëm efektet pozitive të Direktivës në transparencën dhe performancën e PSK-së, veçanërisht kur kombinohet me një qasje "zbato ose shpjego" (Črnjar et al., 2020; Filipič & Škrinjar, 2022). Korniza ligjore në zhvillim në Slloveni përfshin Direktivën për Raportimin e Qëndrueshmërisë së Korporatave (PSK) dhe instrumente të ndryshme legjislative kombëtare që urdhërojnë standarde më të larta të raportimit mjedisor dhe jo-financiar. Këto rregullore kërkojnë që kompanitë të zbulojnë informacion të detajuar në lidhje me ndikimin e tyre mjedisor, politikat sociale dhe praktikën e qeverisjes, duke siguruar kështu që palët e interesuara të kenë qasje në të dhëna të besueshme për vendimmarrje. Përmirësimet e fundit në standardet e raportimit kanë çuar në përmirësime të dukshme në cilësinë e deklarimeve të qëndrueshmërisë midis firmave jo-financiare në Slloveni, veçanërisht në ndërmarrjet më të vogla ku raportimi rigoroz më parë ishte më pak i zakonshëm (Bratkovič Kregar et al., 2019; Primec & Belak, 2020). Për më tepër, rregullatorët e Sllovenisë kanë mbështetur në mënyrë aktive integrimin e konsideratave ESG në strategjinë më të gjerë ekonomike kombëtare. Iniciativat që synojnë nxitjen e një ekonomie të gjelbër janë përforcuar përmes stimuljeve politik, masave të mbështetjes fiskale dhe partneriteteve publik-private që synojnë praktikën e qëndrueshme në sektorët e transportit dhe logjistikës. Ky model qeverisjeje shumë-nivëlësh lehtëson zbatimin efektiv të parimeve ESG në industri të ndryshme. Qëndrueshmëria mjedisore është një gur themeli i transformimit ESG në sektorin e transportit dhe logjistikës së Sllovenisë. Sektori përballet me sfida të shumta, të tilla si mbështetja e lartë në transportin rrugor dhe rrjetet intermodale të pazhvilluara. Megjithatë, aktorët e industrisë, veçanërisht kompanitë kryesore të logjistikës si Port Koper dhe Post Slovenia, kanë bërë hapa të rëndësishëm në transformimin e praktikave të biznesit përmes iniciativave të gjelbra. Një iniciativë kryesore përfshin zbatimin e strategjive të logjistikës së gjelbër. Hulumtimet kanë treguar se firmat dhe kompanitë më të vogla të monitoruara nga afër nga analistët financiarë kanë përjetuar përmirësime të konsiderueshme në performancën e Përgjegjësisë Sociale të Korporatave (PSK) për shkak të Direktivës së BE-së për Raportimin Jo-Financiar. Ky përmirësim rrjedh nga rritja e zbulimit mjedisor dhe miratimi i teknologjive inovative dhe inovacioneve të procesit që zvogëlojnë konsumin e energjisë dhe prodhimin e mbeturinave (Primec, 2021; Tušek et al., 2022).

Praktikat kryesore të logjistikës së gjelbër përfshijnë:

- Reduktimi i Mbetjeve dhe Efikasiteti i Energjisë: Strategji për të ulur konsumin e energjisë, për të përdorur lëndë djegëse alternative dhe për të modernizuar flotat e transportit (Družić et al., 2021; Knezevic et al., 2024).
- Zhvillimi i Transportit Intermodal: Iniciativa që synojnë integrimin e transportit hekurudhor, detar dhe rrugor përmes korridoreve të transportit të gjelbër (Mastilica et al., 2024; Zaucer et al., 2023).
- Investime në Infrastrukturë të Qëndrueshme: Përpjekje për të modernizuar dhe zgjeruar infrastrukturën e transportit për të mbështetur iniciativat e logjistikës së gjelbër (Abdić et al., 2023).

Këto iniciativa mbështeten nga masa të politikave publike që promovojnë praktikën e logjistikës së qëndrueshme. Fondet e BE-së dhe ato kombëtare, së bashku me skemat



e nxitjes, inkurajojnë kompanitë e logjistikës të kalojnë drejt operacioneve më të gjelbra. Këto iniciativa zvogëlojnë rreziqet sistematike dhe përmirësojnë performancën e qëndrueshmërisë së sektorit.

Përveç masave mjedisore, komponenti social i ESG-së është pjesë integrale e transformimit të Sllovenisë në sektorin e saj të transportit dhe logjistikës. Iniciativat sociale synojnë të rrisin aftësitë e fuqisë punëtore, të sigurojnë kushte të sigurta pune dhe të kontribuojnë në përfitime më të gjera shoqërore, siç është përmirësimi i mirëqenies së komunitetit dhe zhvillimi rajonal. Zhvillimi i fuqisë punëtore ka qenë një përparësi kyçe. Kompanitë me praktika të forta qëndrueshmërie kanë tendencë të investojnë ndjeshëm në trajnimin, arsimimin dhe programet e zhvillimit të punonjësve. Në Slloveni, kompanitë e logjistikës kanë përfshirë qëndrueshmërinë sociale në planet e tyre operative duke:

- **Trajnimi dhe Edukimi i Punonjësve:** Programet gjithëpërfshirëse të trajnimit përqendrohen në shëndetin dhe sigurinë, përmirësimin e aftësive teknike dhe miratimin e teknologjive të reja të gjelbra (Družić et al., 2021; Ferjan et al., 2023).
- **Punësim i Barabartë dhe Diversitet:** Theksi në sigurimin e mundësive të barabarta dhe mjedisave të sigurta të punës, promovimin e mosdiskriminimit dhe diversitetit gjinor në menaxhim (Bavec & Bavec, 2016; Svetlik et al., 2017).
- **Angazhimi i Komunitetit dhe Mbështetja Sociale:** Mbështetje aktive për komunitetet lokale përmes donacioneve, mbështetjes së mirëqenies së popullsisë lokale dhe zhvillimit të infrastrukturës së qëndrueshme (Klančnik, 2021; Trilar et al., 2020).

Këto iniciativa përmirësojnë strukturën shoqërore të industrisë. Politikat e përqendruara te punonjësit, të shoqëruara me angazhimin e komunitetit, ndërtojnë një kulturë qëndrueshmërie që shtrihet përtej performancës mjedisore për të përfshirë mirëqenien e fuqisë punëtore dhe përparimin shoqëror. Integrimi i qëndrueshmërisë sociale pasqyron një zhvendosje drejt një modeli biznesi më gjithëpërfshirës, elastik dhe të përqendruar te njeriu. Shtylla e qeverisjes së ESG siguron që praktikatat e qëndrueshme të zbatohen në mënyrë efektive dhe të përmirësohen vazhdimisht. Në sektorin e transportit dhe logjistikës së Sllovenisë, përmirësimet e qeverisjes nxiten nga reformat rregullatore dhe miratimi i zgjidhjeve të përparuara dixhitale. Sllovenia ka krijuar një themel të fortë për qeverisjen korporative përmes kornizave rregullatore që kërkojnë raportim gjithëpërfshirës të ESG-së. Zbatimi i Direktivës së BE-së për Raportimin Jo-Financiar dhe rregulloret kombëtare si CSRD theksojnë raportimin dhe llogaridhënien transparente (Bratkovič Kregar et al., 2019; Črnjar et al., 2020). Përmirësimet në qeverisje janë të dukshme në përafrimin e teorisë së agjencisë me paradigmat ekonomike të qëndrueshme. Harmonizimi i interesave të palëve të interesuara me objektivat afatgjata të qëndrueshmërisë kërkon standardizimin e informacionit jo-financiar dhe modeleve inovative si Modeli i Kurbës së Rregullimit® (Aragónés-Jeremías et al., 2023; Baranova et al., 2018).

Pandemia COVID-19 nënvizoi rëndësinë e politikave fiskale në stabilizimin e ekonomive, veçanërisht në ekonomitë e vogla të hapura si Sllovenia. Politikat fiskale që synojnë subvencionet e pagave, mbështetjen e të ardhurave dhe masat e zgjatura të pushimit nga puna ishin thelbësore në zbutjen e sektorit të transportit dhe logjistikës gjatë krizës (Bekő et al., 2021; Sambt, 2021). Efektet pozitive të përhapjes nga këto politika fiskale janë të dukshme në uljen e rreziqeve sistematike dhe kostot më të ulëta të kapitalit midis firmave që miratuan me zell raportimin e Përgjegjësisë Sociale të Korporatave (PSK) në përgjigje të mandateve rregullatore (Primec, 2021). Transformimi dixhital i shërbimeve



publike është shfaqur si një mundësues kyç i performancës së përmirësuar të ESG-së. Miratimi i sistemeve të qeverisjes elektronike në Slloveni ka përmirësuar proceset administrative dhe ka rritur llogaridhënien dhe transparencën në prokurimin publik dhe mbikëqyrjen rregullatore (Bobek et al., 2015; Glušič et al., 2018). Dixhitalizimi lehtëson matjen dhe raportimin e saktë të ESG-së, duke fuqizuar palët e interesuara me informacion në kohë. Platformat e përparuara dixhitale kanë mbështetur miratimin e praktikave të prokurimit të gjelbër, koordinimin e partneriteteve publik-privat dhe inkurajimin e institucioneve financiare për të zhvilluar produkte financiare të gjelbra të përshtatura për investime të qëndrueshme në logjistikë (Glušič et al., 2017; Pucihar et al., 2021). Si përfundim, peizazhi rregullator i Sllovenisë, i formësuar nga direktivat e BE-së dhe politikat kombëtare, është thelbësor në nxitjen e miratimit të ESG-së brenda sektorit të transportit dhe logjistikës. Theksi në rritjen e transparencës dhe praktikave të Përgjegjësisë Sociale të Korporatave (PSK), të mbështetura nga një sistem i fuqishëm ligjor, siguron llogaridhënie dhe raportim më të madh të qëndrueshmërisë midis firmave. Iniciativat mjedisore, veçanërisht strategjitë e logjistikës së gjelbër, janë thelbësore në zbutjen e ndikimeve negative të sektorit të transportit të Sllovenisë. Duke u përqendruar në reduktimin e mbeturinave, efikasitetin e energjisë, zhvillimin e transportit intermodal dhe infrastrukturën e qëndrueshme, Sllovenia po bën hapa drejt një ekosistemi logjistik më të qëndrueshëm nga ana mjedisore dhe elastik. Dimensioni social i ESG luan një rol jetësor në sektorin e transportit të Sllovenisë duke rritur aftësitë e fuqisë punëtore, duke siguruar kushte të sigurt pune dhe duke promovuar angazhimin e komunitetit. Këto iniciativa nxisin një model biznesi më gjithëpërfshirës dhe të përqendruar te njeriu që kontribuon në mirëqenien shoqërore dhe qëndrueshmërinë afatgjatë. Strukturat e forta qeverisëse, të mbështetura nga politikat fiskale të synuara dhe transformimi dixhital, janë thelbësore për zbatimin efektiv dhe përmirësimin e vazhdueshëm të praktikave ESG në sektorin e transportit dhe logjistikës të Sllovenisë. Duke promovuar transparencën, llogaridhënien dhe vendimmarrjen e bazuar në të dhëna, këta elementë sigurojnë që sektori të jetë i pajisur mirë për t'u përballur me sfidat e qëndrueshmërisë, duke mbetur konkurrues dhe elastik.

4. Identifikimi dhe Hartimi i Palëve të Interesuara

4.1 Bosna dhe Hercegovina

1. Organet Qeveritare dhe Rregullatore në Bosnje dhe Hercegovinë

- Ministria e Komunikacionit dhe Transportit e Bosnje dhe Hercegovinës: është përgjegjëse për zhvillimin dhe koordinimin e politikave në nivel shtetëror në transport, telekomunikacion dhe shërbime postare. Mbikëqyr përputhshmërinë rregullatore me standardet e BE-së, planifikimin e infrastrukturës dhe bashkëpunimin ndërkombëtar në këta sektorë. Ministria gjithashtu siguron sigurinë e transportit, standardet teknike dhe zhvillimin e qëndrueshëm në të gjitha mënyrat e transportit.
- Ministria e Transportit dhe Komunikacionit në nivelet e entiteteve: është përgjegjëse për zhvillimin dhe zbatimin e politikave të transportit dhe komunikimit në nivelin e entiteteve. Kjo përfshin infrastrukturën e transportit rrugor, hekurudhor, ajror dhe ujor, sigurinë në trafik dhe mbikëqyrjen rregullatore. Ministria gjithashtu koordinon me institucionet shtetërore dhe partnerët ndërkombëtarë për të mbështetur lëvizshmërinë e qëndrueshme dhe për të përmirësuar shërbimet e transportit.



- Ministria e Transportit dhe Komunikacionit në nivelet e Kantoneve: Përgjegjëse për zhvillimin dhe zbatimin e Programit të Sigurisë Rrugore në rajon. Ajo gjithashtu kryen matje të intensitetit të trafikut në rrugët publike dhe mbikëqyr krijimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës rrugore, duke rregulluar standardet e transportit, telekomunikacionit dhe sigurisë publike brenda kantonit. Roli i saj përfshin planifikimin, zhvillimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve dhe sistemeve të transportit publik, sigurimin e sigurisë rrugore dhe zbatimin e politikave të transportit në përputhje me nevojat e kantonit.
- Dhoma e Tregtisë e Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës është një organizatë që përfaqëson interesat e bizneseve dhe industrive brenda Federatës. Roli i saj përfshin mbështetjen e zhvillimit ekonomik, promovimin e tregtisë dhe investimeve, ofrimin e shërbimeve të biznesit dhe avokimin për politika dhe rregullore të favorshme për komunitetin e biznesit.
- Dhoma e Tregtisë së Jashtme e Bosnjës dhe Hercegovinës përfaqëson bizneset e angazhuara në tregtinë e jashtme, promovimin e tregtisë ndërkombëtare, lehtësimin e eksporteve dhe importeve, dhe avokimin për politika që rrisin integrimin ekonomik global të Bosnjës dhe Hercegovinës. Përveç kësaj, dhoma promovon në mënyrë aktive zbatimin e standardeve ESG, duke rritur ndërgjegjësimin midis bizneseve, duke mbështetur miratimin e ESG dhe duke inkurajuar kompanitë të integrojnë këto praktika për të nxitur rritjen afatgjatë dhe konkurrueshmërinë globale.
- Shërbimi i Punësimit i Kantonit të Bosnjës Qendrore – Byroja Kiseljak është një institucion publik i themeluar për të lehtësuar shërbimet e punësimit dhe për të mbështetur tregun e punës në Kantonin e Bosnjës Qendrore. Roli i saj përfshin ndërmjetësimin në punësim, ofrimin e informacionit mbi mundësitë e punës, kryerjen e programeve të orientimit profesional dhe rikualifikimit për individë të papunë, lëshimin e lejeve të punës për shtetasit e huaj dhe bashkëpunimin me institucionet arsimore për të përafruar programet e trajnimit me nevojat e punëdhënësve.

Kompanitë (Sektori Publik) në Bosnjë dhe Hercegovinë

- Kompania Publike Hekurudha e Federatës së Bosnjës dhe Hercegovinës SH.P.K. Sarajevë është një kompani shtetërore përgjegjëse për transportin e pasagjerëve dhe mallrave vendas, ndëretnik dhe ndërkombëtar, duke përfshirë transportin e kombinuar. Roli i saj përfshin mirëmbajtjen, rindërtimin dhe modernizimin e infrastrukturës hekurudhore, mjeteve lëvizëse (duke përfshirë lokomotivat) dhe pajisjeve të tjera të nevojshme për të siguruar sigurinë dhe efikasitetin e trafikut hekurudhor dhe shërbimeve të transportit.
- JP BH POŠTA d.o.o. Sarajevë ofron shërbime pakosh, të cilat përfshijnë marrjen, transferimin dhe dorëzimin e pakove të adresuara për një marrës specifik brenda Bosnjës dhe Hercegovinës dhe ndërkombëtarisht. Kompania ofron lloje të ndryshme pakosh, duke përfshirë pako të rregullta dhe me vlerë të shënuar, me shërbime të specializuara si BH POSTEXPRESS për dërgesa të shpejta dhe të sigurta vendase, dhe EMS për dërgesa ndërkombëtare.

3. Kompanitë (Sektori Privat) në Bosnjë dhe Hercegovinë

- Englmayer BH d.o.o. Sarajevë është një kompani e specializuar në transportin ndërkombëtar, logjistikën dhe shërbimet e transportit, duke ofruar zgjidhje logjistike të personalizuar. Si një biznes i pavarur, familjar me mbi 160 vjet përvojë, ajo operon me



një fokus të fortë në qëndrueshmëri, cilësi dhe kënaqësi të klientit, duke nxitur njëkohësisht një kulturë respekti për klientët, partnerët dhe punonjësit.

- General Logistic Sarajevo është një kompani logjistike që ofron një gamë shërbimesh duke përfshirë transportin rrugor, transportin hekurudhor, transportin detar dhe atë ajror. Me ekspertizë në kërkesat e logjistikës dhe trendet e tregut, kompania ofron magazinim të përgjithshëm dhe të garantuar, zgjidhje të sigurt magazinimi dhe procedura profesionale doganore për import dhe eksport. Ajo ka zhvilluar një rrjet shpërndarjeje vendase me një shërbim shpërndarjeje ekspres 24-orësh në të gjithë Bosnjën dhe Hercegovinën për të përmbushur kërkesat e tregut.

- ALMY TRANSPORT d.o.o. ka lidhur Bosnjën dhe Hercegovinën me vendet evropiane përmes transportit rrugor të mallrave për më shumë se njëzet vjet. Me përvojë të akumuluar dhe një flotë në zgjerim të vazhdueshëm, Almy Transport ofron shpërndarje të shpejtë, ekonomike dhe të sigurt të mallrave në destinacione të ndryshme evropiane, duke trajtuar ngarkesa të pjesshme dhe të plota, ngarkesa të paletizuara ose jo standarde dhe materiale të rrezikshme (ADR), duke siguruar shpërndarje të besueshme dhe në kohë përmes dispeçerëve të aftë dhe pajisjeve moderne.

- Transkop d.o.o. është një kompani private e themeluar në vitin 1991, e specializuar në transportin e mallrave vendas dhe ndërkombëtar, magazinimin dhe shpërndarjen lokale. Me një flotë prej 40 automjete, duke përfshirë 16 kamionë, 2 kamionë individualë, 18 rimorkio dhe 4 automjete shpërndarjeje, Transkop ofron zgjidhje gjithëpërfshirëse transporti për në dhe nga vendet e BE-së, së bashku me 6,000 m² hapësirë parkimi dhe 1,000 m² hapësirë magazinimi, duke përfshirë një magazinë doganore prej 400 m². Kompania gjithashtu ofron shërbime doganore, duke ndihmuar me procedurat e importit/eksportit dhe duke ofruar zgjidhje logjistike të përshtatura për paketimin, magazinimin, sigurimin dhe spedicionimin e mallrave.

- Mozart d.o.o. – Sektori i Logjistikës është pjesë e ofruesit më të madh të shërbimeve të lojërave të fatit në Evropën Juglindore. Politika e biznesit të kompanisë bazohet në parime moderne, përmirësim të vazhdueshëm të shërbimit dhe inovacion, duke e parë veçantinë si një imperativ kyç.

- Cargo-partner d.o.o. Sarajevë ofron një gamë të gjerë shërbimesh transporti ndërkombëtar mallrash, logjistikë, ndërmjetësim doganor, spedicionim mallrash dhe magazinim në industri të ndryshme. Me një rrjet global partnerësh, kompania ofron zgjidhje transporti rrugor, ajror, detar dhe hekurudhor, duke përfshirë shërbime të specializuara për mallra të rrezikshme, dërgesa me temperaturë të kontrolluar, ngarkesa të mëdha dhe transport kafshësh shtëpiake. Për më tepër, platforma e saj e menaxhimit të zinxhirit të furnizimit (SPOT) siguron transparencë të plotë dhe gjurmim të dërgesave në kohë reale.

- Interšped Logistics Sarajevë ofron shërbime ndërkombëtare spedicionimi mallrash, ndërmjetësim doganor, magazinim dhe shpërndarjeje. Kompania specializohet në transportin rrugor, ajror, detar dhe hekurudhor, duke siguruar zgjidhje logjistike efikase dhe të besueshme për bizneset. Me një fokus të fortë në procedurat doganore, magazinimin dhe optimizimin e zinxhirit të furnizimit, Interšped Logistics Sarajevë mbështet operacione tregtare pa probleme brenda Bosnjës dhe Hercegovinës dhe ndërkombëtarisht.
- Milšped BiH (Sarajevë, BiH) ofron shërbime të ndërmjetësimit



doganor dhe transportit ndërkombëtar të ngarkesave të plota dhe të pjesshme. Milšped BiH gjithashtu ka në dispozicion një magazinë të kryqëzuar. Dega në Sarajevë ka operuar me shumë sukses në territorin e Bosnjës dhe Hercegovinës për nëntë vjet.

- Samer & Co. Shipping d.o.o. Sarajevë ofron zgjidhje të personalizuar transporti, të specializuara në logjistikën e produkteve farmaceutike dhe të bukuri së me zinxhirë furnizimi me temperaturë të kontrolluar, të mbështetur nga certifikimi i saj i Praktikës së Mirë të Shpërndarjes (GDP). Kompania ofron dërgesa oqeanike, ajrore, hekurudhore dhe rrugore, shpërndarje derë më derë, trajtim të ngarkesave të projekteve, magazinim mallrash frigoriferike, ndërmjetësim doganor, tregti të kryqëzuar, sigurime dhe inspektime ngarkesash.

- BRANEX d.o.o. Busovača është një kompani e angazhuar në shërbime transporti dhe logjistike, duke ofruar zgjidhje të besueshme dhe efikase të transportit të mallrave. Me fokus në cilësi dhe profesionalizëm, kompania ofron transport vendas dhe ndërkombëtar, duke siguruar shpërndarje të sigurt dhe në kohë të mallrave.

- F&Ž Runkle Busovača është një kompani e specializuar në shërbime transporti dhe logjistike. Ofron transport të besueshëm mallrash, duke siguruar shpërndarjen e sigurt dhe efikase të mallrave si brenda vendit ashtu edhe ndërkombëtarisht.

- Boreas d.o.o., një anëtar i Grupit Stanić, është një distributor kryesor i markave të njohura globalisht të pijeve joalkoolike dhe alkoolike, si dhe produkteve të duhanit në Bosnjë dhe Hercegovinë. Kompania operon shtatë qendra shpërndarjeje, mirëmban një flotë prej mbi 350 automjeteve komerciale dhe punëson më shumë se 500 punonjës. Me një hapësirë magazinimi që tejkalon 19,000 metra katrorë, Boreas u shërben mbi 8,000 partnerëve.

- Duno Lit d.o.o., me seli në Kiseljak, u themelua në vitin 1987 dhe specializohet në përpunimin e gurit natyror, duke përfshirë mermerin dhe granitin. Produktet e tyre janë të disponueshme në të gjithë Bosnjën dhe Hercegovinën dhe ndërkombëtarisht në tregje të tilla si Kroacia, Serbia, Mali i Zi, Sllovenia, Austria, Gjermania dhe Shtetet e Bashkuara.

- Sarajevski kiseljak është një prodhues kryesor i ujit mineral natyral dhe pijeve freskuese në Bosnjë dhe Hercegovinë. Sa i përket logjistikës, kompania përdor një rrjet efikas shpërndarjeje për të siguruar shpërndarjen në kohë të produkteve të saj, duke optimizuar transportin për të zvogëluar gjurmën e saj mjedisore.

- Bučan Transport d.o.o. Sarajevë është një kompani e specializuar në shërbime transporti, logjistike dhe shpedicioni mallrash.

- Čađoprevoz është një kompani transporti me seli në Tuzla, me mbi 20 vjet përvojë në transportin ndërkombëtar dhe vendas. Kompania operon një flotë prej 50 automjeteve, duke përfshirë 30 rimorkio MEGA dhe 20 rimorkio standarde, duke shërbyer vende të ndryshme evropiane, duke iu përmbajtur standardeve të emetimeve EURO-6 dhe duke ofruar gjurmim GPS dhe sigurim CMR për të gjitha automjetet.

- Kompania Dumi-šped d.o.o. Livno ofron shërbime zhdoganimit dhe transport rrugor vendas dhe ndërkombëtar, duke ofruar shërbime transporti.



- Euro-Express d.o.o. është një kompani vendase e themeluar në vitin 2007, e specializuar në shërbime postare dhe ndërlidhëse. Operacionet e tyre kryesore përfshijnë transportin vendas dhe ndërkombëtar, si dhe ndërmjetësimin doganor. Kompania përqendrohet në ofrimin e zgjidhjeve efikase logjistike, sigurimin e pajtueshmërisë doganore, optimizimin e rrjeteve të transportit dhe ofrimin e shërbimeve të besueshme për nevojat logjistike lokale dhe globale.

4. Institucionet Arsimore dhe Trajnuese në Bosnjë dhe Hercegovinë

- Kolegji Universitar “CEPS-Qendra për Studime Biznesi” Kiseljak, programi i studimit të Inxhinierisë së Transportit dhe Trafikut ofron programe në logjistikë, transport detar, inxhinieri transporti dhe qëndrueshmëri, me kërkime të fokusuara në praktikat ESG në industrinë e transportit dhe logjistikës. Luan një rol kyç në edukimin e gjeneratës së ardhshme të profesionistëve për të integruar qëndrueshmërinë në sistemet e transportit.
- Fakulteti i Trafikut dhe Komunikimit, Universiteti i Sarajevës: luan një rol të rëndësishëm në ofrimin e programeve studimore në sistemet e transportit, logjistikës dhe komunikimit, të përafuara me nevojat e shkëmbimit të mallrave dhe informacionit. Fakulteti kontribuon ndjeshëm në zhvillimin ekonomik të Bosnjës dhe Hercegovinës përmes edukimit dhe kërkimit në menaxhimin e sistemit dhe përparimit teknologjik në transport dhe komunikim.
- Fakulteti i Transportit dhe Logjistikës, Universiteti i Mostarit: Ofron programe studimi të fokusuara në transport, logjistikë dhe menaxhim të zinxhirit të furnizimit, duke i përgatitur studentët për role në fushën dinamike të lëvizshmërisë dhe rrjedhës së mallrave. Fakulteti kombinon njohuritë teknike dhe organizative për të mbështetur zhvillimin e qëndrueshëm, efikasitetin e infrastrukturës dhe integrimin me sistemet moderne evropiane të transportit. Përmes edukimit, kërkimit dhe bashkëpunimit me sektorin e biznesit, ai luan një rol kyç në avancimin e praktikave profesionale dhe rritjes ekonomike rajonale.
- Programi i studimit të Inxhinierisë së Transportit dhe Transportit në Kolegjin “Logos Center” Mostar ofron programe në logjistikë, transport detar dhe inxhinieri transporti. Ofron shërbimin më të mirë për studentët e tij, duke i dhënë përparësi nevojave të tyre për të krijuar një mjedis motivues mësimor.
- Ministria e Arsimit, Shkencës, Kulturës dhe Sportit e Kantonit Zenica-Doboj, përmes Departamentit për Edukimin Rrugor, është përgjegjëse për organizimin dhe mbikëqyrjen e programeve të edukimit mbi trafikun brenda kantonit. Kjo përfshin zhvillimin e kurrikulave, promovimin e ndërgjegjësimit për sigurinë rrugore dhe sigurimin e zbatimit efektiv të iniciativave të edukimit mbi trafikun në shkolla dhe institucione të tjera.

Këta palë të interesuara kontribuan në mënyrë aktive duke plotësuar anketa në lidhje me integrimin e parimeve ESG brenda sektorit të transportit dhe logjistikës së Bosnjës dhe Hercegovinës, duke nxitur një industri më të qëndrueshme dhe të përgjegjshme.

4.2 Kroacia

T&L e Kroacisë, zbatimi i praktikave ESG, përfshin një gamë të larmishme palësh të interesuara, secili duke luajtur një rol vendimtar në avancimin e qëndrueshmërisë dhe standardeve etike. Palët e interesuara kryesore përfshijnë:



1. Organet Qeveritare dhe Rregullatore

- Ministria e Detit, Transportit dhe Infrastrukturës (MMPI): Mbikëqyr politikat kombëtare të transportit dhe zhvillimin e infrastrukturës, duke adresuar sfida të tilla si planifikimi sektorial dhe zhvillimi i projekteve.
- Ministria e Mjedisit dhe Energjisë (Ministarstvo zaštite okoliša i energetike): Rregullon standardet mjedisore dhe punon për të siguruar që sektorët e transportit dhe logjistikës të jenë në përputhje me ligjet mjedisore, duke u përqendruar në cilësinë e ajrit, emetimet dhe përdorimin e energjisë.
- Ministria e Financave: Menaxhon mekanizmat e financimit dhe mbikëqyrjes financiare për projektet e transportit, duke siguruar përputhshmëri me objektivat ESG.
- Agjencia Kroate për Mjedisin dhe Natyrën (HAOP): Ofron mbikëqyrje mbi mbrojtjen e mjedisit, duke siguruar përputhshmërinë me rregulloret mjedisore dhe duke promovuar miratimin e praktikave të qëndrueshme në sektorin e transportit dhe logjistikës.
- Dhoma e Tregtisë Kroate (HGK): Një aktor kyç në formësimin e politikave dhe rregulloreve ekonomike, HGK shpesh punon me kompanitë e transportit dhe logjistikës për t'i ndihmuar ato të integrojnë praktikën ESG në modelet e tyre të biznesit.

2. Kompanitë (Sektori Privat)

Kompanitë e Transportit dhe Logjistikës:

- AD Plastik – Furnizues kryesor për sektorin e automobilave, i angazhuar në përpjekjet e qëndrueshmërisë, i cili e konsideron Përgjegjësinë Sociale të Korporatave si pjesë të modelit të biznesit dhe një nga komponentët më të rëndësishëm të politikës së zhvillimit të kompanisë.
- Hrvatske Ceste – Operon infrastrukturën rrugore të Kroacisë dhe zbaton iniciativë të transportit të qëndrueshëm, nga viti 2024, duke punuar në mënyrë aktive në zhvillimin e strategjisë së qëndrueshmërisë ESG të autostradave kroate.
- DPD Croatia – Kompani korrieri dhe logjistike që punon mbi objektivat e qëndrueshmërisë, e cila përpiqet të bëjë shpërndarjen në një nivel global, si dhe lokal, neutral ndaj karbonit dhe është kompania e parë globale e shpërndarjes që ka objektivat e saj të reduktimit të CO2 të miratuara nga iniciativë e Synimeve të Bazuara në Shkencë (SBTi).
- Croatia Airlines – Kompania ajrore kombëtare, e cila përqendrohet gjithnjë e më shumë në uljen e gjurmës së karbonit dhe angazhimin në projekte qëndrueshmërie, si dhe në trajnimin aktiv të stafit të saj.
- Posta Kroate (Hrvatska pošta), në përputhje me Strategjinë Korporative Pošta2025, punon intensivisht në transformimin e gjelbër dhe uljen e emetimeve të dëmshme dhe ndikimit negativ në mjedis, dhe vazhdon të kontribuojë në komunitet, punëtorë dhe përdorues përmes biznesit socialisht përgjegjës dhe zhvillimit të qëndrueshëm. Ata përdorin automjete elektrike në punën e tyre dhe inkurajojnë metoda alternative të shpërndarjes, optimizojnë rrugët dhe riciklojnë sa më shumë që të jetë e mundur. Posta Kroate gjithashtu merr pjesë në iniciativë ndërkombëtare për mbrojtjen e mjedisit, të tilla si Premtimi për Klimën dhe programi SMMS i IPC. Automjetet e shpërndarjes së Postës Kroate mbulojnë më shumë se 52 milionë kilometra në vit, nga të cilat pothuajse 5 milionë janë të gjelbra. Kilometrat e gjelbra mbulohen nga automjete elektrike, biçikleta dhe



shpërndarje në zonat për këmbësorë. Gjithashtu merr pjesë në programin SMMS të Korporatës Ndërkombëtare Postare (IPC), i cili synon të zvogëlojë emetimet e karbonit me 50% krahasuar me nivelet e vitit 2019 dhe të ketë një flotë me të paktën 50% automjete me karburant alternativ, nga të cilat 25% janë elektrike, deri në vitin 2030. Këto synime për zvogëlimin dhe në fund të fundit eliminimin e ndikimeve të dëmshme mjedisore, së bashku me makinat e pakove si një kanal shpërndarjeje i gjelbër i Postës Kroate, ata besojnë se mund të ndihmojnë në ruajtjen e planetit tonë si një vend cilësor për brezat e ardhshëm.

Logjistikë e Gjelbër dhe Startup-e të Drejtuara nga Qëndrueshmëria:

- Ecofleet – Ofron menaxhim të flotës dhe zgjidhje për transport të qëndrueshëm.
- DHL Kroaci – Pjesë e gjigantit global të logjistikës, DHL është e përfshirë në mënyrë aktive në uljen e emetimeve të karbonit dhe integrimin e zgjidhjeve të qëndrueshme.

3. Institucione Arsimore dhe Trajnuese

- Universiteti i Zagrebit, Fakulteti i Shkencave të Transportit dhe Trafikut:

Ofron programe në logjistikë, inxhinieri transporti dhe qëndrueshmëri, me kërkime të fokusuar në praktikën ESG në industrinë e transportit dhe logjistikës. Luan një rol kyç në edukimin e gjeneratës së ardhshme të profesionistëve për të integruar qëndrueshmërinë në sistemet e transportit.

- RIT Kroaci (i njohur më parë si Dega e Kroacisë e Institutit të Teknologjisë Rochester): Ofron programe në biznes dhe qëndrueshmëri, duke përfshirë logjistikën dhe menaxhimin e transportit, me theks në integrimin e ESG në praktikën e biznesit.

- Universiteti i Zadarit, Departamenti i Studimeve Detare: Fokusohet në menaxhimin e qëndrueshëm të transportit detar, duke ofruar programe që trajnojnë profesionistë në praktikën e transportit dhe logjistikës miqësore me mjedisin.

- Shoqata e Punëdhënësve Kroatë (HUP): Ofron trajnime dhe udhëzime për kompanitë mbi miratimin e praktikave të qëndrueshme dhe përafrimin me standardet ESG, veçanërisht në sektorin e logjistikës.
- Instituti Kroat për Zhvillim të Qëndrueshëm (CISD): Përqendrohet në promovimin e praktikave të qëndrueshme në sektorë të ndryshëm, përfshirë transportin, dhe ofrimin e programeve të trajnimit mbi tema që lidhen me ESG-në.

Këta palë të interesuara së bashku nxisin integrimin e parimeve ESG brenda sektorit të transportit dhe logjistikës së Kroacisë, duke nxitur një industri më të qëndrueshme dhe të përgjegjshme.

4.3 Kosova

Harta e palëve të interesuara në zbatimin e ESG-së në sektorin e transportit dhe logjistikës në Kosovë tregon përfshirje të konsiderueshme nga institucionet qeveritare, organizatat ndërkombëtare, kompanitë private dhe sektori i arsimit. Projekte të tilla si transporti urban dhe modernizimi i infrastrukturës hekurudhore janë shembuj të



rëndësishëm. Iniciativat kryesore përfshijnë uljen e emetimeve të karbonit, rritjen e përdorimit të automjeteve elektrike dhe zhvillimin e teknologjive të qëndrueshme. Megjithatë, sfidat qëndrojnë në sigurimin e pajtueshmërisë me standardet ndërkombëtare dhe rritjen e ndërgjegjësimit për ESG-në.

1. Organet Qeveritare dhe Rregullatore

- Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit (MIT):

Roli: Hartimi dhe zbatimi i politikave të transportit në përputhje me standardet e qëndrueshmërisë.

Iniciativa: Ka zhvilluar 'Strategjinë e Transportit Multimodal 2023-2030', e cila synon të krijojë një sistem transporti të integruar, të qëndrueshëm dhe të gjelbër.

Ndikimi: I lartë; përcakton drejtimin strategjik për zhvillimin e infrastrukturës së transportit në vend.

- Komuna e Prishtinës:

Roli: Menaxhimi i transportit urban dhe promovimi i iniciativave të qëndrueshme.

Iniciativa: Në bashkëpunim me UNDP-në, zbatoi fushatën 'Jepi makinës (dhe portofolit) tënd një pushim' për të inkurajuar përdorimin e mjeteve alternative të transportit.

Ndikimi: I lartë në nivel lokal; promovon praktikatat e qëndrueshme të transportit urban.

2. Ndërmarrje Publike dhe Private:

- Trainkos: Operator transporti hekurudhor në Kosovë. Ka përfituar nga investimet në modernizimin e infrastrukturës hekurudhore. Përmirëson lidhjet rajonale dhe promovon transportin e qëndrueshëm.

- Trafiku Urban: Operator i transportit publik urban në Prishtinë. Modernizimi i flotës me 51 autobusë të rinj për të ulur emetimet. Në nivel lokal kontribuon në uljen e ndotjes dhe përmirësimin e shërbimeve.

3. Organizata dhe Donatorë Ndërkombëtarë:

- Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH): Financues i projektit të infrastrukturës së qëndrueshme. Ka financuar projekte si 'Transporti Urban i Prishtinës II'. Mbështet zhvillimin e infrastrukturës së qëndrueshme.

- Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim (UNDP): Promovon zhvillimin e qëndrueshëm dhe iniciativat mjedisore. Fushatë për përdorimin e transportit publik dhe alternativave të qëndrueshme. Rrit ndërgjegjësimin dhe promovon praktikatat e qëndrueshme.

4. Institucione Arsimore dhe Trajnuese:



- Akademia Tempulli: Ofron programe arsimore dhe kërkimore në fushën e inxhinierisë së transportit. Ofron trajnime profesionale në fushën e transportit dhe logjistikës. Kurse dhe trajnime që përqendrohen në teknologjitë e transportit të qëndrueshëm. Përgatit profesionistë me fokus në praktikën e qëndrueshme.
- Universiteti i Prishtinës - Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike: Ofron programe edukative dhe kërkimore në fushën e inxhinierisë së transportit. Kurse dhe trajnime që përqendrohen në teknologjitë e transportit të qëndrueshëm. Përgatit profesionistë me fokus në praktikën e qëndrueshme.

5. Shoqata dhe Organizata Profesionale:

- AMRKS: Përfaqëson interesat e kompanive të transportit rrugor. Zhvillon trajnime për shoferët mbi praktikën e qëndrueshme. Ndikon në politika dhe përfshin palët kryesore të interesuara.
- Shoqata për Promovimin e Energjisë së Rinovueshme dhe Eficiencës së Energjisë në Kosovë (APEEREK): Mbështet përdorimin e energjisë së rinovueshme në transport. Projekte për të promovuar stacionet e karikimit për automjetet elektrike. Fokusohet në energjinë e rinovueshme.

6. Kompani Publike:

- Posta e Kosovës: Ofron shërbime logjistike dhe transporti. Modernizimi i flotës me automjete elektrike për shpërndarje. Operatori kryesor i logjistikës në vend.

4.4 mali z Zi

Mali i Zi: Hartimi i Palëve të Interesuara ESG në Sektorin e Transportit dhe Logjistikës

Konsideratat mjedisore, sociale dhe të Qeverisjes (ESG) po bëhen gjithnjë e më të rëndësishme në sektorin e transportit dhe logjistikës së Malit të Zi. Edhe pse vendi është në fazat e hershme të integritit të ESG, aktorët publikë dhe privatë po fillojnë të përputhen me objektivat ndërkombëtare të qëndrueshmërisë. Ky raport identifikon palët kryesore të interesuara, i kategorizon ata sipas rolit dhe nivelit të tyre të miratimit të ESG, dhe përshkruan iniciativat aktuale që pasqyrojnë kalimin gradual të Malit të Zi drejt praktikave të qëndrueshme.

1. Palët e Interesuara Qeveritare dhe Rregullatore

Qeveria malazeze luan një rol qendror në formësimin e politikave të lidhura me ESG, veçanërisht përmes Ministrisë së Ekologjisë, Planifikimit Hapësinor dhe Urbanizmit. Në partneritet me Programin e Zhvillimit të Kombeve të Bashkuara (UNDP), ministria është përfshirë në iniciativë të përqendruara në zhvillimin me karbon të ulët dhe lëvizshmërinë e qëndrueshme, duke përfshirë zgjerimin e infrastrukturës së automjeteve elektrike dhe promovimin e transportit jo-motorik (UNDP Mali i Zi, 2023). Ministria e Investimeve Kapitale është përgjegjëse për politikën dhe infrastrukturën e transportit. Ka mbështetur përpjekjet për modernizimin e sistemeve të transportit publik dhe për të inkurajuar miratimin e automjeteve elektrike, megjithëse një strategji zyrtare kombëtare ESG për



transportin nuk është zbatuar ende (Qeveria e Malit të Zi, 2022). Agjencia për Mbrojtjen e Mjedisit (EPA) mbikëqyr pajtueshmërinë me ligjet kombëtare mjedisore dhe monitoron ndikimin mjedisor të transportit dhe logjistikës. Ndërkohë, Fondi Eko i Malit të Zi ofron subvencione dhe stimuj për zgjidhje të lëvizshmërisë së gjelbër, të tilla si grante për blerjen e automjeteve elektrike dhe hibride (Fondi Eko i Malit të Zi, 2022).

2. Palët e Interesuara të Sektorit Privat

Kompanitë private në Mal të Zi janë në faza të ndryshme të integritetit të ESG. Milšped Montenegro, një kompani logjistike dhe mallrash, ka shprehur interes për të përfunduar operacionet e saj me objektivat e qëndrueshmërisë, por ende nuk ka publikuar raporte të detajuara ESG. Nelt Group, aktiv në logjistikë dhe shpërndarje, ka përfshirë parimet ESG në strategjinë e saj rajonale, duke përfshirë iniciativat për magazinim me efikasitet energjetik dhe mirëqenie të punonjësve (Nelt Group, 2022). Montecargo, operatori shtetëror i mallrave hekurudhore, po kalon përpjekje për modernizimin e flotës. Edhe pse kompania nuk është e fokusuar në mënyrë të qartë në kornizat ESG, modernizimi i saj përputhet në mënyrë indirekte me objektivat kombëtare të qëndrueshmërisë (Ministria e Investimeve Kapitale, 2023). Në përgjithësi, ndërsa sektori privat tregon një ndërgjegjësim në rritje për ESG-në, miratimi formal i standardeve globale, siç është Iniciativa Globale e Raportimit (GRI) ose iniciativa e Synimeve të Bazuara në Shkencë (SBTi), mbetet i kufizuar.

3. Shoqatat e Industrisë dhe Organizatat Ombrellë

Dhoma e Ekonomisë e Malit të Zi luan një rol kyç avokues për bizneset në të gjithë sektorët. Ajo ka organizuar forume dhe dialogje mbi qëndrueshmërinë, duke inkurajuar kompanitë të përputhen me standardet ESG të Bashkimit Evropian. Megjithatë, përfshirja specifike e shoqatave të fokusuara në sektor, siç janë ato që përfaqësojnë operatorët e logjistikës ose transportit, nuk është e dokumentuar mirë dhe duket se është e kufizuar në pjesëmarrjen në iniciativa më të gjera biznesi (Dhoma e Ekonomisë e Malit të Zi, 2023).

4. Institucionet Arsimore dhe të Trajnimit

Arsimi dhe trajnimi profesional në ESG ofrohen kryesisht përmes bashkëpunimeve rajonale dhe qendrave kombëtare të trajnimit. Qendra për Arsim Profesional (CVE) ka filluar integrimin e temave të qëndrueshmërisë në programet e trajnimit profesional, veçanërisht ato të lidhura me transportin dhe logjistikën. Për më tepër, Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike i Universitetit të Malit të Zi përfshin përmbajtje mbi lëvizshmërinë e qëndrueshme dhe ndikimin mjedisor brenda kurrikulave të tij të inxhinierisë, megjithëse ESG mbetet një temë periferike në arsimin e lartë.

5. Iniciativat ESG dhe Përputhja me Standardet

Një ngjarje e rëndësishme rajonale është Samiti ESG Adria, i cili mbahet çdo vit në Porto Montenegro. Ky samit mbledh udhëheqës biznesi, politikëbërës dhe aktorë të shoqërisë civile për të diskutuar trendet dhe sfidat e ESG në Evropën Juglindore, duke përfshirë ato që lidhen me transportin dhe logjistikën (ESG Adria, 2023). Në nivel kombëtar, miratimi i standardeve ESG nga Mali i Zi është kryesisht i nxitur nga aspiratat e tij për t'u bashkuar me Bashkimin Evropian. Si i tillë, vendi po i përputh politikat e tij me Marrëveshjen e Gjelbër Evropiane dhe Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG) të OKB-së. Megjithatë, zbatimi në nivel ndërmarrjeje është ende në zhvillim e sipër.



Kompanitë rrallë publikojnë raporte ESG ose angazhohen për standarde të njohura si GRI ose SBTi, megjithëse ndërgjegjësimi po rritet për shkak të bashkëpunimit rajonal dhe programeve të financuara nga donatorët.

Peizazhi ESG i Malit të Zi në sektorin e transportit dhe logjistikës është në një fazë formuese. Sektori publik po tregon një angazhim në rritje ndaj transportit të gjelbër dhe rregullimit mjedisor, ndërsa sektori privat po fillon të eksplorojë integrimin e ESG. Institucionet arsimore po marrin pjesë përmes projekteve rajonale dhe po përfshijnë ngadalë përmbajtje relevante në programet e trajnimit. Progresi i vendit është kryesisht i formësuar nga objektivat e tij të anëtarësimit në BE, të cilat veprojnë si katalizator për miratimin gradual të standardeve ESG në të gjithë sektorët. Duke ecur përpara, suksesi i Malit të Zi në ESG do të varet nga bashkëpunimi i vazhdueshëm ndërsektorial, rritja e angazhimit të sektorit privat dhe zhvillimi i raportimit të strukturuar ESG dhe kornizave të pajtueshmërisë.

Referencat

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



4.5 Sllovenia

Ky seksion identifikon dhe hartëzon palët e interesuara kryesore të përfshira në praktikat Mjedisore, Sociale dhe Qeverisëse (ESG) brenda sektorit të transportit dhe logjistikës së Sllovenisë. Hartimi i palëve të interesuara është thelbësor për të kuptuar rrjetin kompleks të ndikimeve dhe përgjegjësi që nxisin miratimin e ESG-së, duke mundësuar strategji të synuara dhe përpjekje bashkëpunuese. Identifikimi i palëve të interesuara në sektorin e transportit dhe logjistikës së Sllovenisë përfshin kategorizimin e tyre bazuar në ndikimin, angazhimin dhe ndikimin e tyre në zbatimin e ESG-së. Palet kryesore të interesuara përfshijnë organet qeveritare dhe rregullatore, kompanitë e sektorit privat, shoqatat e industrisë, institucionet arsimore dhe kërkimore, organizatat joqeveritare (OJQ) dhe entitetet ndërkombëtare (Freeman, 1984).

1. Organet Qeveritare dhe Rregullatore

Organet qeveritare dhe rregullatore luajnë një rol kritik në përcaktimin e kornizës për standardet ESG përmes politikave, rregulloreve dhe mekanizmave zbatues. Palet kryesore të interesuara në Slloveni përfshijnë:

- Ministria e Infrastrukturës: Përgjegjëse për zhvillimin dhe zbatimin e politikave të transportit, zhvillimin e infrastrukturës dhe promovimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme (Ministria e Infrastrukturës, 2025).
- Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor: Mbikëqyr rregulloret mjedisore, menaxhimin e mbeturinave dhe kontrollin e ndotjes, duke siguruar pajtueshmërinë me direktivat mjedisore të BE-së (Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, 2025).
- Agjencia e Energjisë: Vendos politika për efikasitetin e energjisë dhe burimet e energjisë së rinovueshme, duke ndikuar në miratimin e lëndëve djegëse alternative dhe teknologjive të gjelbra në transport (Agjencia e Energjisë, pa datë).

2. Kompanitë e Sektorit Privat

Kompanitë e sektorit privat janë të përfshira drejtpërdrejt në zbatimin e praktikave ESG brenda operacioneve të tyre. Palët kryesore të interesuara përfshijnë:

- Ofruesit e Shërbimeve Logjistike: Kompani të tilla si Port Koper dhe Intereuropa janë thelbësore në miratimin e praktikave të logjistikës së gjelbër, menaxhimit të qëndrueshëm të zinxhirit të furnizimit dhe zgjidhjeve inovative të transportit (Port Koper, 2025; Intereuropa, 2017).
- Kompanitë e Transportit: Kompanitë e transportit të pasagjerëve dhe mallrave ndikojnë në miratimin e ESG përmes modernizimit të flotës, optimizimit të itinerarit dhe investimeve në lëndë djegëse alternative (Hekurudhat Sllovene, 2025).
- Kompanitë e Shitjes me Pakicë dhe Prodhimit: Kompanitë me zinxhirë të gjerë furnizimi po përqendrohen gjithnjë e më shumë në praktikat e qëndrueshme të prokurimit dhe logjistikës për të zvogëluar gjurmën e tyre mjedisore (Gorenje, 2014).

3. Shoqatat e Industrisë



Shoqatat e industrisë lehtësojnë ndarjen e njohurive, promovojnë praktikat më të mira dhe mbrojnë interesat e anëtarëve të tyre në sektorin e transportit dhe logjistikës. Palët kryesore të interesuara përfshijnë:

- Dhoma e Tregtisë dhe Industrisë e Sllovenisë (CCIS): Promovon praktikat e qëndrueshme të biznesit dhe ofron burime për kompanitë për të integruar parimet ESG (CCIS, 2025).
- Shoqata e Ofruesve të Logjistikës: Përfaqëson interesat e kompanive të logjistikës dhe promovon efikasitetin, inovacionin dhe qëndrueshmërinë në sektor (Shoqata e Ofruesve të Logjistikës, 2025).

4. Institucionet Arsimore dhe Kërkimore

Institucionet arsimore dhe kërkimore luajnë një rol vendimtar në gjenerimin e njohurive, zhvillimin e talenteve dhe promovimin e inovacionit në transportin dhe logjistikën e qëndrueshme. Palët kryesore të interesuara përfshijnë:

- Institucionet e arsimit të lartë NOA të vendosura në Lubjanë: Ekzekuton programe bachelor dhe master në fushat e transportit, logjistikës dhe qëndrueshmërisë. Për më tepër, NOA gjithashtu kryen kërkime në fushat në të cilat ekzekuton programet arsimore (NOA, 2025)
- Universiteti i Lubjanës: Kryen kërkime mbi transportin e qëndrueshëm, logjistikën dhe menaxhimin e zinxhirit të furnizimit, dhe ofron programe arsimore për të zhvilluar kompetencat ESG (Universiteti i Lubjanës, 2025).
- Instituti Jožef Stefan: Angazhohet në kërkime që lidhen me efikasitetin e energjisë, energjinë e rinovueshme dhe teknologjitë mjedisore, duke kontribuar në zgjidhje të qëndrueshme në sektorin e transportit (Instituti Jožef Stefan, pa datë).

5. Organizatat Joqeveritare (OJQ)

OJQ-të avokojnë për mbrojtjen e mjedisit, përgjegjësinë sociale dhe zhvillimin e qëndrueshëm, duke ndikuar në opinionin publik dhe duke promovuar ndryshimet e politikave. Palët kryesore të interesuara përfshijnë:

- Ekologët pa Kufij: Promovon praktikat e qëndrueshme dhe rrit ndërgjegjësimin rreth çështjeve mjedisore që lidhen me transportin dhe logjistikën (Ekologët pa Kufij, 2022).
- Shoqata Focus për Zhvillim të Qëndrueshëm: Avokon për politikat e zhvillimit të qëndrueshëm dhe promovon praktikat e biznesit të përgjegjshëm (Shoqata Focus për Zhvillim të Qëndrueshëm, pa datë).

6. Entet Ndërkombëtare

Entet ndërkombëtare ofrojnë mbështetje financiare, ekspertizë teknike dhe promovojnë standardet ndërkombëtare për zhvillim të qëndrueshëm në sektorin e transportit dhe logjistikës. Palët kryesore të interesuara përfshijnë:



- **Bashkimi Evropian (BE):** Ofron fonde për projekte të transportit të qëndrueshëm përmes programeve të tilla si Faciliteti që lidh Evropën (CEF) dhe vendos standarde rregullatore për mbrojtjen e mjedisit (Komisioni Evropian, pa datë).
- **Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH):** Investon në projekte të infrastrukturës së qëndrueshme dhe promovon iniciativat e logjistikës së gjelbër në Slloveni (BERZH, pa datë).
- **Banka Botërore:** Ofron ndihmë financiare dhe teknike për zhvillimin e infrastrukturës së transportit dhe promovon politikat e transportit të qëndrueshëm (Banka Botërore, 2025).

7. Ndikimi dhe Angazhimi i Palëve të Interesuara

Ndikimi dhe angazhimi i këtyre palëve të interesuara mund të hartëzohet për të kuptuar rëndësinë dhe ndikimin e tyre relativ në miratimin e ESG-së në sektorin e transportit dhe logjistikës së Sllovenisë. Një matricë mund të përdoret për ta vizualizuar këtë, duke i paraqitur palët e interesuara bazuar në nivelin e tyre të ndikimit dhe nivelin e tyre të angazhimit (Ackermann, 2012).

Kategoria e palëve të interesuara	Shembuj	Niveli i Ndikimit	Niveli i përfshirjes
Qeveria/Trupat Rregullatore	Ministria e Infrastrukturës, Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Agjencia e Energjisë	E larte	E larte
Kompanite e sektorit privat	Porti Koper, Intereuropa, Hekurudhat Sllovene, Gorenje	E mesme	E mesme
Shoqatat e Industris	Dhoma e Tregtisë dhe Industrisë së Sllovenisë (CCIS), Shoqata e Ofruesve të Logjistikës	E mesme	E mesme
Institutet Edukative/Hulumtueses	NOA, Universiteti i Ljubljanes, Instituti Jožef Stefan	E mesme	Ulët
NGO-t	Ekologjistët pa Kufij, Shoqata Fokus për Zhvillim të Qëndrueshëm	Ulët	E mesme



Entitetet Nderkombetare	Bashkimi Evropian (BE), Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), Banka Botërore	E lartë	E mesme
----------------------------	--	---------	---------

Tabela 1: Ndikimi dhe Angazhimi i Palëve të Interesuara në Sektorin e Transportit dhe Logjistikës së Sllovenisë

8. Mundësit e Bashkëpunimit

Identifikimi i palëve kryesore të interesuara dhe kuptimi i ndikimit dhe niveleve të angazhimit të tyre mundëson përpjekje të synuara bashkëpunuese për të promovuar miratimin e ESG-së. Organet qeveritare mund të punojnë me shoqatat e industrisë dhe kompanitë private për të zhvilluar politika dhe stimuj efektivë. Institucionet arsimore mund të partnerizohen me industrinë për të zhvilluar programe trajnimi që rrisin kompetencat ESG. OJQ-të mund të luajnë një rol vendimtar në rritjen e ndërgjegjësimit dhe monitorimin e pajtueshmërisë. Integrimi i suksesshëm i praktikave ESG në sektorin e transportit dhe logjistikës së Sllovenisë varet nga pjesëmarrja aktive dhe bashkëpunimi i të gjithë palëve të interesuara. Duke njohur rolet e tyre përkatëse dhe duke nxitur partneritete efektive, Sllovenia mund të përparojë qëllimet e saj të qëndrueshmërisë dhe të arrijë një sektor transporti dhe logjistike më elastik dhe më të përgjegjshëm.



5. Shpërndarja e Anketës dhe Mbledhja e të Dhënave

5.1 Bosia dhe Herzegovina

Kjo analizë paraqet rezultatet e pyetësorit "Zbatimi i ESG-së në Transport dhe Logjistikë", i kryer midis profesionistëve në sektorin e transportit dhe logjistikës së Bosnjës dhe Hercegovinës. Anketa kishte për qëllim të vlerësonte ndërgjegjësimin, zbatimin, sfidat dhe perspektivat e ardhshme në lidhje me parimet ESG në industri.

Pyetësori ishte strukturuar në gjashtë seksione: ndërgjegjësimi i përgjithshëm për ESG-në, praktikat aktuale të ESG-së, sfidat dhe pengesat, trajnimi dhe zhvillimi, perspektiva e ardhshme dhe njohuritë demografike. Të anketuarit ndanë njohuritë e tyre me parimet ESG, shkallën e integritit të ESG-së brenda organizatave të tyre, faktorët kryesorë dhe pengesat, si dhe burimet e nevojshme për miratim të mëtejshëm.

Duke analizuar këto gjetje, ne synojmë të fitojmë njohuri mbi zbatimin e ESG-së në transport dhe logjistikë dhe të identifikojmë nevojat arsimore për zhvillimin e kurseve të specializuara të trajnimit. Rezultatet do të kontribuojnë në hartimin e përmbajtjes së kurrikulës, duke përfshirë materialet e kursit, detyrat dhe teknologjitë adaptive të të nxënit, për të mbështetur profesionistët e industrisë në miratimin efektiv të parimeve ESG.

Përmbledhje e të dhënave të pyetësorëve për Bosnjën dhe Hercegovinën

Ky anketë përfshin përgjigje nga një grup i larmishëm pjesëmarrësish, siç janë profesionistët e industrisë, pedagogët e institucioneve të arsimit të lartë dhe të tjerë, si dhe shoqata të ndryshme, siç tregohet në shpërndarjen në Figurën 5.1.

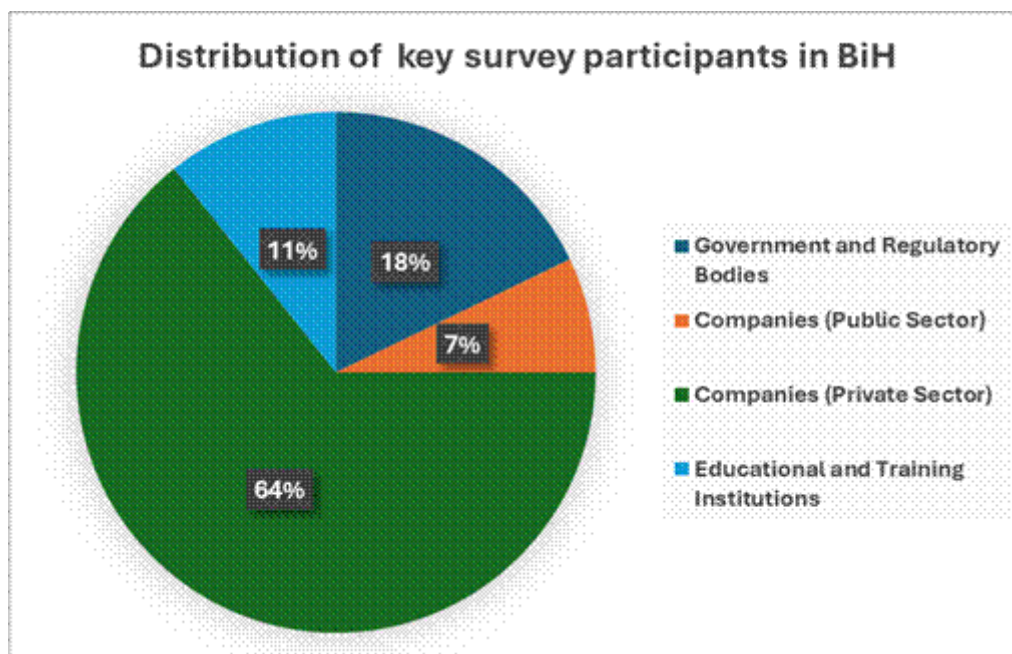


Figura 5.1. Shpërndarja e pjesëmarrësve kryesorë në anketë në Bosnjë dhe Hercegovinë



Një gjetje kyçe [1] është mungesa e njohurive me parimet ESG, me 82.1% të të anketuarve që deklarojnë se nuk janë të informuar mirë (Figura 5.2). Ndërsa 60.7% e njohin ESG-në si disi të rëndësishme për sektorin (Figura 5.3), vetëm 39.3% janë në dijeni të standardeve kombëtare ose ndërkombëtare ESG të zbatueshme (Figura 5.4). Përveç kësaj, 67.9% nuk janë në dijeni se mund të përfshihen indirekt në raportimin ESG përmes detyrimeve të zinxhirit të furnizimit (Figura 5.5). Këto statistika theksojnë nevojën për nisma edukimi dhe ndërgjegjësimi brenda industrisë.

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

28 answers

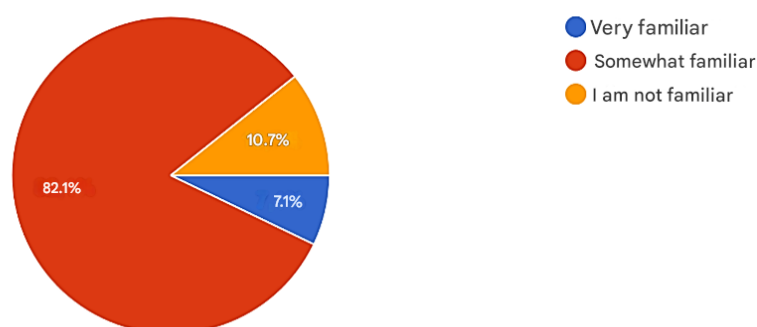


Figura 5.2. Njohja me parimet ESG në Bosnjë dhe Hercegovinë

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

28 answers

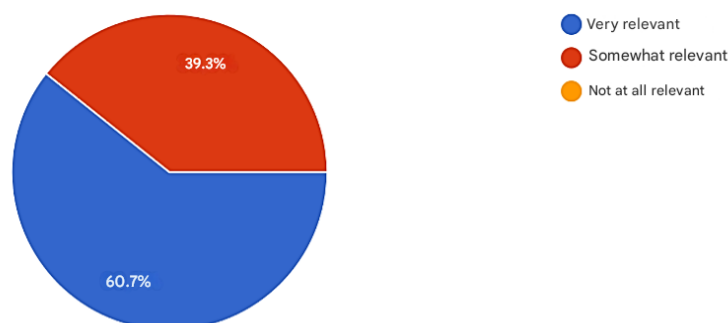


Figura 5.3. Njohja e rëndësisë së ESG-së në sektorin e Bosnjës dhe Hercegovinës



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

28 answers

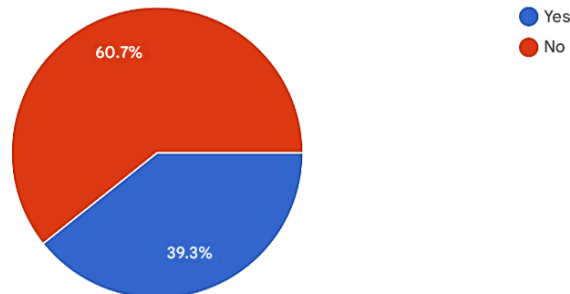


Figura 5.4. Ndërgjegjësimi për standardet ESG kombëtare ose ndërkombëtare të zbatueshme

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

28 answers

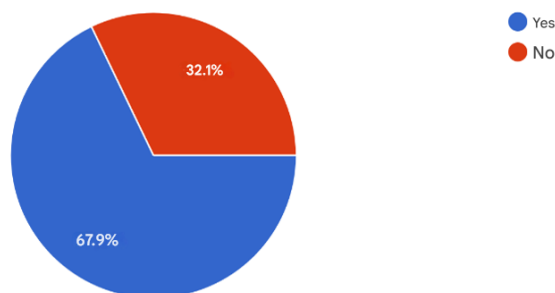


Figura 5.5. Ndërgjegjësimi për përfshirjen indirekte në raportimin ESG

Aktualisht, raportimi ESG nuk është një praktikë e përhapur në këtë sektor, pasi 46.4% e të anketuarve deklaruan se organizatat e tyre nuk angazhohen në raportimin ESG, ndërsa 32.1% janë të pasigurt (Figura 5.6). Ndër ata që zbatojnë masa ESG, aspektet sociale si mirëqenia e punonjësve janë fokusi kryesor (47.1%), e ndjekur nga shqetësimet mjedisore si ulja e emetimeve (35.3%). Aspekti i qeverisjes duket se është më pak i theksuar, duke sugjeruar nevojën për një qasje më gjithëpërfshirëse ESG (Figura 5.7).



5. Does your organization currently implement ESG reporting practices?

28 answers

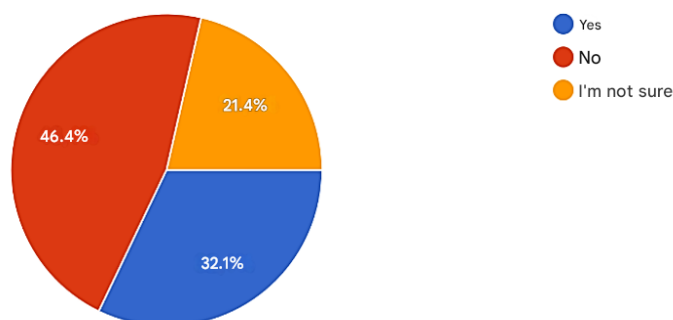


Figura 5.6. Raportimi ESG në sektor në Bosnjë dhe Hercegovinë

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

17 answers

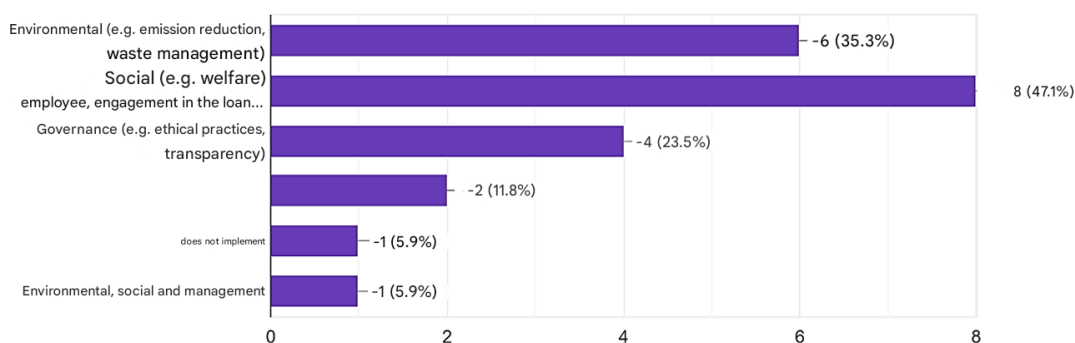


Figura 5.7. Fokusi i raportimit në sektor në Bosnjë dhe Hercegovinë

Faktorët kryesorë që ndikojnë në miratimin e ESG-së përfshijnë përgjegjësinë sociale (67.9%), kërkesat e klientëve (53.6%) dhe pajtueshmërinë rregullatore (46.4%). Kjo tregon se faktorët e jashtëm luajnë një rol vendimtar në motivimin e kompanive për të integruar praktikat ESG, në vend të strategjive të brendshme të qëndrueshmërisë (Figura 5.8). Megjithatë, sfidat kryesore që pengojnë miratimin e ESG-së janë mungesa e ndërgjegjësimit (67.9%), kufizimet financiare (39.3%) dhe mundësitë e kufizuara të trajnimit (28.6%). Këto pengesa duhet të adresohen përmes programeve të synuara arsimore dhe mekanizmave të mbështetjes financiare (Figura 5.9).



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

28 answers

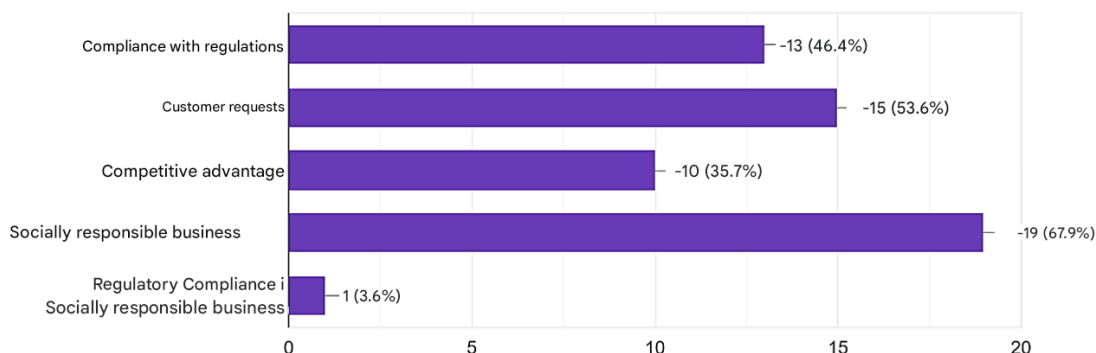


Figura 5.8. Faktorët kryesorë për miratimin e ESG-së në sektorin e Bosnjës dhe Hercegovinës

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

28 answers

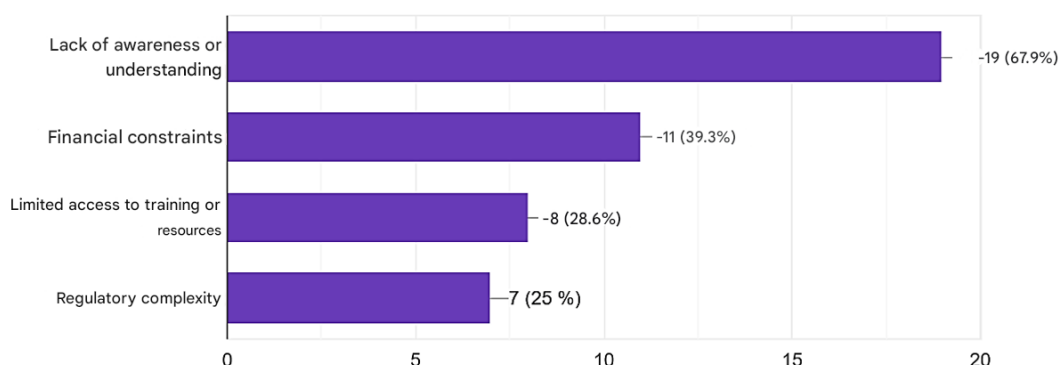


Figura 5.9. Sfidat kryesore që pengojnë miratimin e ESG-së në sektorin e Bosnjës dhe Hercegovinës

Lidhur me trajnimin dhe zhvillimin ESG, vetëm një përqindje e vogël e organizatave aktualisht ofrojnë trajnime mbi temat ESG (3.6%), siç tregohet në Figurën 5.11. Kërkesa për trajnime të tilla është e dukshme (Figura 5.12), pasi të anketuarit shprehën nevojën për edukim mbi qëndrueshmërinë mjedisore (64.3%), standardet e qeverisjes dhe etikës (46.4%), dhe iniciativat e përgjegjësisë sociale (35.7%). Për më tepër, 39.3% e vlerësuan disponueshmërinë e trajnimit ESG si të dobët (Figura 5.10), duke përforcuar domosdoshmërinë e programeve të strukturuar arsimore të përshtatura sipas nevojave të sektorit.



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

28 answers

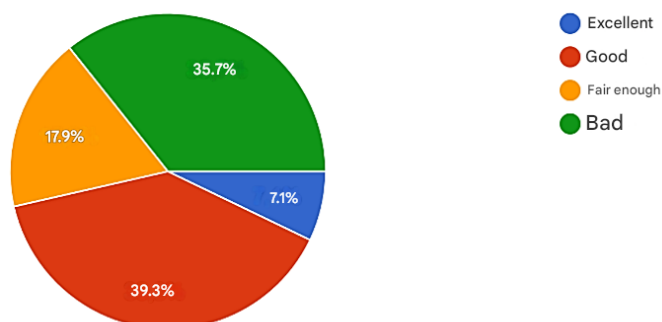


Figura 5.10. Disponueshmëria e trajnimit ESG në sektorin e Bosnjës dhe Hercegovinës

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

28 answers

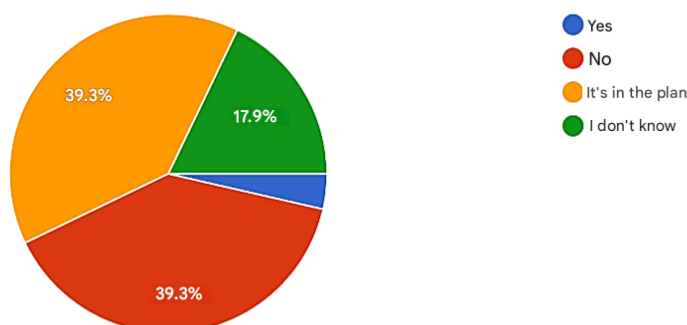


Figura 5.11. Organizatat që ofrojnë trajnime mbi temat e ESG-së në sektor në Bosnjë dhe Hercegovinë

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

28 answers

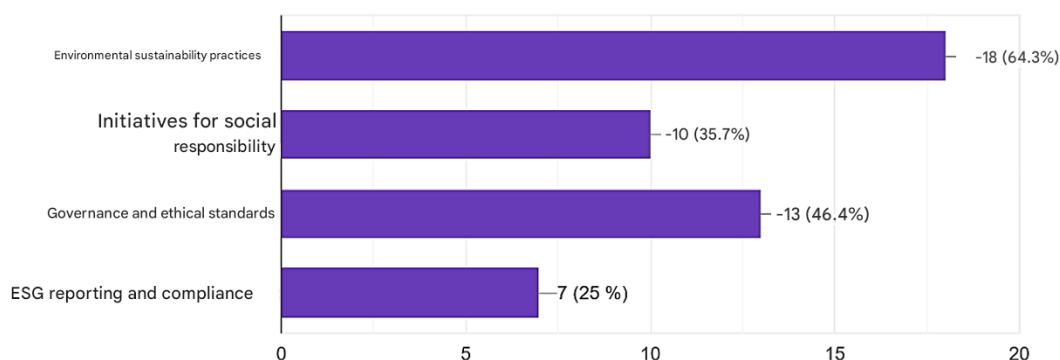


Figura 5.12. Nevojat për trajnim ESG në sektorin e Bosnjës dhe Hercegovinës



Duke parë përpara, 53.6% e të anketuarve besojnë se organizatat e tyre do ta rrisin fokusin e tyre në praktikat ESG gjatë tre viteve të ardhshme (Figura 5.13). Për të lehtësuar këtë ndryshim, kompanitë kërkojnë akses më të madh në stimujt qeveritarë (67.9%), programet e trajnimit ESG (50%) dhe udhëzimet rregullatore (39.3%), siç tregohet në Figurën 5.14. Këto gjetje sugjerojnë që politikëbërësit dhe udhëheqësit e industrisë duhet të bashkëpunojnë për të ofruar stimuj financiarë, burime arsimore dhe korniza të qarta rregullatore për të mbështetur integrimin ESG.

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

28 answers

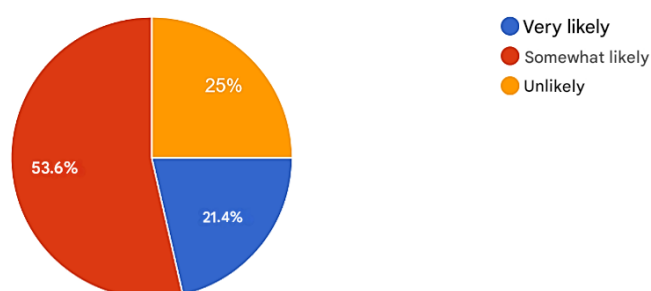


Figura 5.13. Mundësia që organizata të rrisë fokusin në praktikat ESG në 3 vitet e ardhshme

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

28 answers

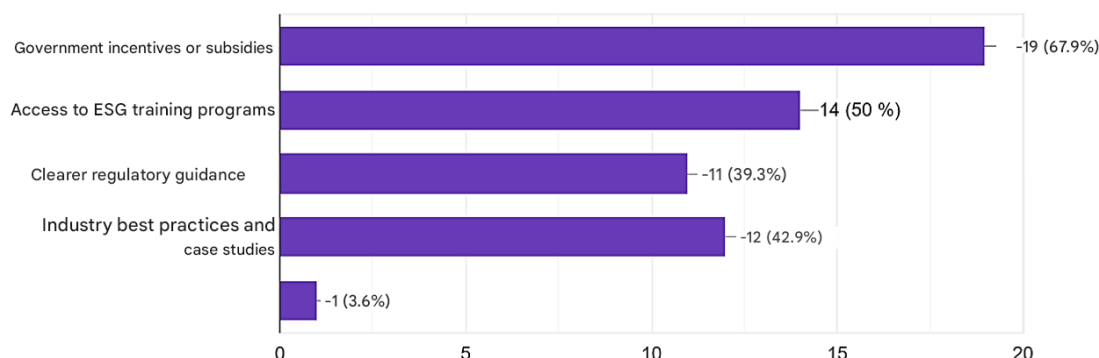


Figura 5.14. Mbështetje ose burime që do të ndihmonin në integrimin e parimeve ESG

Të dhënat demografike tregojnë se shumica e të anketuarve mbajnë pozicione drejtuese (64.3%) dhe përfaqësojnë kompani të mesme (35.7%) dhe të mëdha (50%), siç tregohet në Figurën 5.15 dhe Figurën 5.16. Meqenëse vendimmarrësit janë të përfaqësuar mirë në anketë, angazhimi i synuar me drejtuesit mund të nxisë miratimin e ESG-së në një nivel strategjik.



14. What is your role in the organization?

28 answers

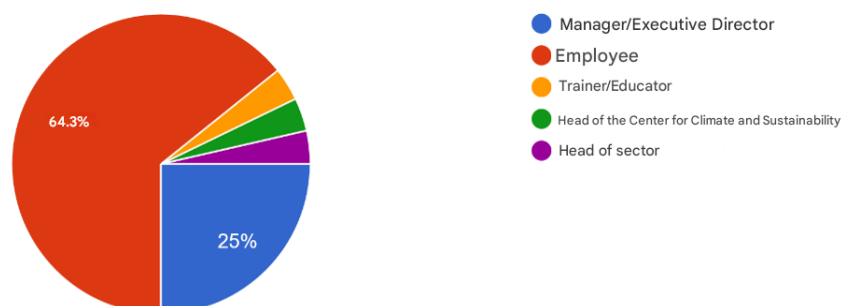


Figura 5.15. Përfaqësuesit e organizatave të përfshira në anketë

15. What is the size of your organization?

28 answers

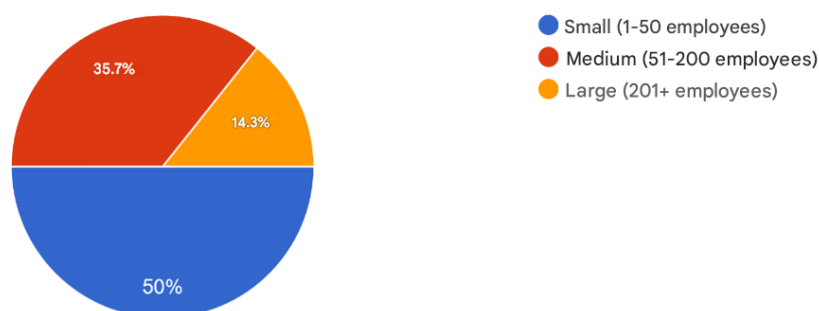


Figura 5.16. Shkalla e organizatës së përfshirë në anketë

Përfundim dhe rekomandime për Bosnjën dhe Hercegovinën

Për të përshpejtuar integrimin e ESG-së në sektorin e transportit dhe logjistikës së Bosnjës dhe Hercegovinës, duhet të prioritizohen disa veprime. Së pari, rritja e ndërgjegjësimit për parimet e ESG-së dhe detyrimet e raportimit është thelbësore. Së dyti, zhvillimi i programeve të trajnimit të përshtatura për ESG-në për profesionistët e industrisë është i nevojshëm për të adresuar boshllëqet e njohurive. Së treti, organizatat kanë nevojë për mbështetje në zbatimin e praktikave të raportimit ESG, duke balancuar faktorët mjedisorë, socialë dhe të qeverisjes. Së katërti, adresimi i barrierave financiare dhe arsimore përmes stimuljeve dhe programeve të financimit është thelbësor. Së fundmi, nevojitet një bashkëpunim më i fortë midis qeverisë dhe palëve të interesuara të industrisë për të siguruar qartësi rregullore dhe disponueshmëri të burimeve për miratimin e ESG-së. Rezultatet e anketës zbulojnë boshllëqe të konsiderueshme në ndërgjegjësimin dhe trajnimin ESG brenda sektorit. Një pjesë e madhe e të anketuarve nuk janë të njohur me parimet dhe standardet ESG, duke theksuar nevojën për arsim të synuar. Ekziston një kërkesë e fortë për trajnim, veçanërisht në qëndrueshmërinë mjedisore, qeverisjen dhe përgjegjësinë sociale. Për të mbështetur këtë ndryshim, palët e interesuara duhet të përmirësojnë aksesin në programet e trajnimit, udhëzimet rregullore dhe stimujt financiarë. Këto njohuri do të kontribuojnë në zhvillimin e kurseve



SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

të ardhshme të arsimit dhe trajnimit për integrimin e ESG-së në sektor. [1]
[https://docs.google.com/forms/d/1LkEGG55-
xsjvWWBr1gWhQ98S7_JPXvaUZ9J6ltZ4nrc/viewanalytics](https://docs.google.com/forms/d/1LkEGG55-xsjvWWBr1gWhQ98S7_JPXvaUZ9J6ltZ4nrc/viewanalytics)



5.2 Kroacia

Anketa ESG mbi Transportin dhe Logjistikën në Kroaci (e kryer në vitin 2025) synonte të kuptonte ndërgjegjësimin, praktikën dhe qëndrimet aktuale ndaj parimeve Mjedisore, Sociale dhe Qeverisëse (ESG) brenda sektorit. Kjo analizë interpreton rezultatet e përqindjes së anketës, duke identifikuar njohuritë kryesore mbi integrimin e ESG brenda organizatave kroate në transport dhe logjistikë. Trendet dhe sfidat kryesore janë theksuar me grafikë mbështetës për qartësi dhe janë diskutuar në kontekstin e trendeve aktuale të ESG.

Ndërgjegjësimi dhe Njohja me Parimet ESG

Rezultatet e anketës zbulojnë një boshllëk të konsiderueshëm në ndërgjegjësimin në lidhje me parimet ESG midis të anketuarve. Vetëm 12% raportuan se ishin shumë të njohur me ESG, 36% disi të njohur dhe një shumicë e konsiderueshme prej 52% nuk ishin aspak të njohur. Kjo tregon se ndërsa koncepti i ESG po hyn gradualisht në diskutimet e industrisë, njohuritë dhe kuptimi i thellë janë ende të kufizuara brenda organizatave kroate.

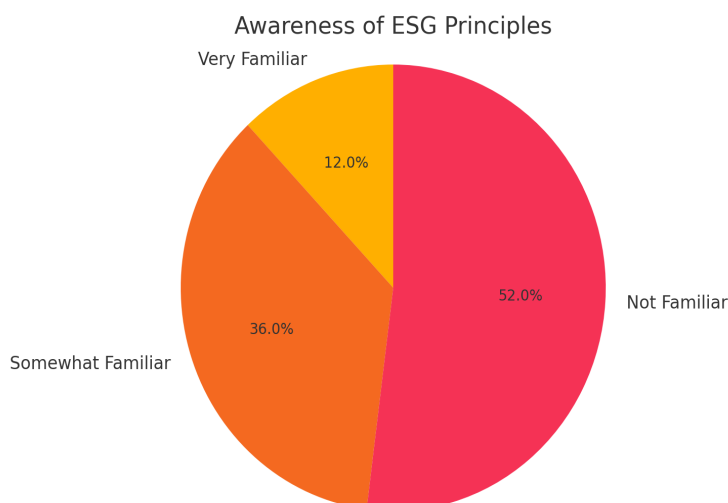


Figura 1: Njohja me Parimet ESG

Rëndësia e ESG-së në Transport dhe Logjistikë

Lidhur me rëndësinë e perceptuar të parimeve ESG për sektorin e transportit dhe logjistikës, vetëm 12% e konsiderojnë ESG-në shumë të rëndësishme, ndërsa 32% i gjejnë ato disi të rëndësishme. Shumica (56%) i perceptojnë parimet ESG si jo të rëndësishme për sektorin e tyre. Kjo pasqyron një shkëputje të konsiderueshme, ndoshta për shkak të përvojës së kufizuar të drejtpërdrejtë ose komunikimit të pamjaftueshëm në lidhje me zbatueshmërinë dhe përfitimet e ESG-së në operacionet e logjistikës dhe transportit.

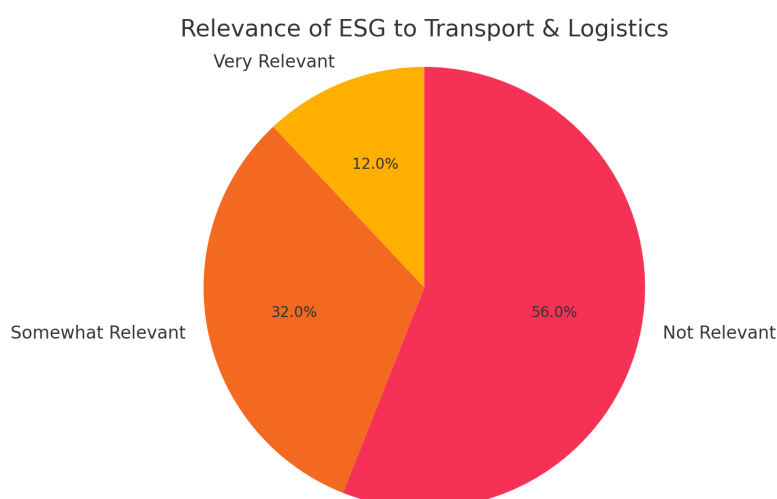


Figura 2: Rëndësia e Parimeve ESG në Transport dhe Logjistikë

Praktikat dhe Raportimi Aktual i ESG-së

Ndërgjegjësimi për kornizat ESG të zbatueshme në industri është relativisht më i mirë, me 64% që pranojnë njohjen e standardeve kombëtare ose ndërkombëtare të ESG-së. Megjithatë, pavarësisht këtij ndërgjegjësimi, praktikat aktive të raportimit ESG janë të pakta: vetëm 16% e të anketuarve konfirmuan aktivitetet aktuale të raportimit ESG, me 28% që nuk raportojnë dhe 56% të pasigurt në lidhje me aktivitetet ESG të organizatës së tyre. Kjo pasiguri tregon mungesën e strategjive dhe komunikimit të qartë organizativ në lidhje me zbatimin e ESG-së.

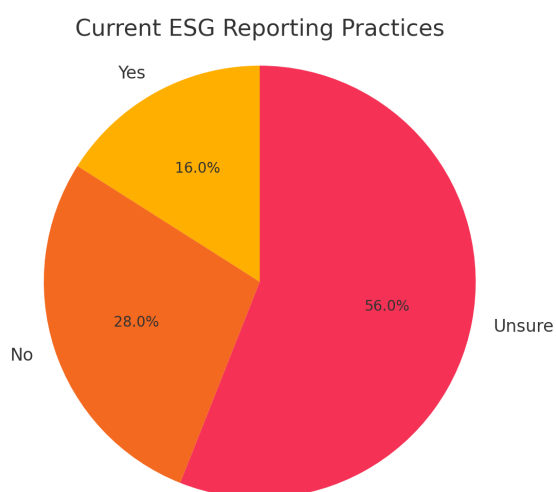


Figura 3: Praktikrat aktuale të raportimit ESG

Motivimet për Integrimin ESG

Organizatrat kryesisht i përvetësojnë praktikrat ESG për shkak të motivimeve strategjike dhe të orientuara drejt pajtueshmërisë. Një avantazh konkurrues (47.4%) ishte nxitësi



kryesor, i ndjekur nga pajtueshmëria rregullatore (36.8%) dhe kërkesa e klientëve (15.8%). Kjo nënvizon një motivim pragmatik dhe jo thjesht etik, duke theksuar integrimin ESG si një vendim strategjik biznesi dhe jo si një vendim etik ose vullnetar.

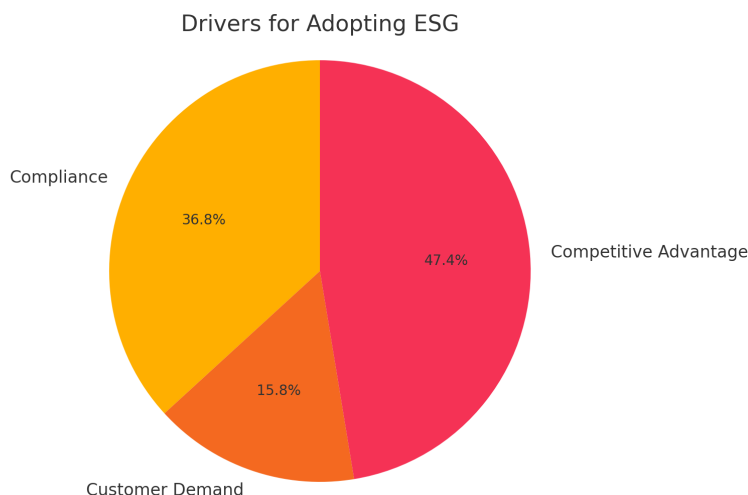


Figura 4: Faktorët nxitës për miratimin e praktikave ESG

Sfidat për Miratimin e ESG-së

Pengesa të rëndësishme pengojnë zbatimin më të gjerë të ESG-së, kryesisht qasja e kufizuar në burimet e trajnimit (33.3%) dhe kompleksitetet rregullatore (28.6%). Përveç kësaj, kufizimet financiare (19.1%) dhe mungesa e të kuptuarit ose ndërgjegjësimit (19.1%) i përkeqësojnë këto sfida. Këto çështje së bashku sugjerojnë që programet e synuara arsimore, udhëzimet më të qarta dhe stimujt financiarë mund të përmirësojnë ndjeshëm integrimin e ESG-së.

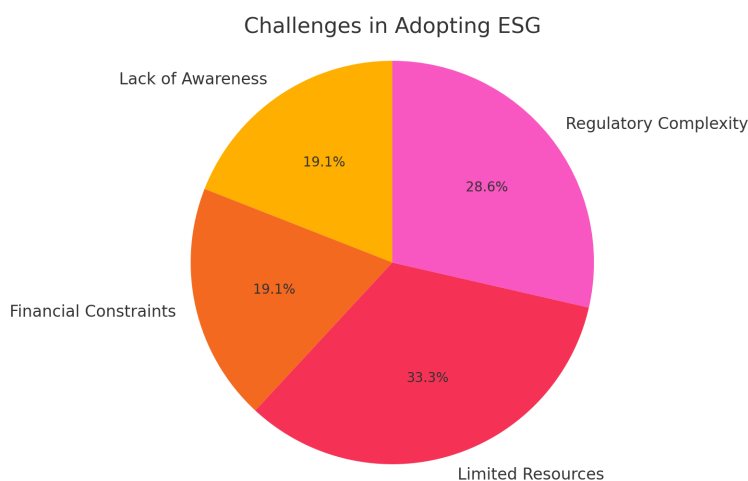


Figura 5: Sfidat kryesore në miratimin e ESG-së



Nevojat për Trajnim dhe Zhvillim ESG

Përgjigjet në lidhje me trajnimin ESG treguan disponueshmëri të përzier: 36% i vlerësuan burimet si të mira, 36% të tjera si të mjaftueshme dhe 24% si të dobëta. Trajnimi ESG i brendshëm organizativ është i kufizuar, me vetëm 20% që konfirmojnë trajnimin e ofruar, ndërsa shumica e të anketuarve (52%) nuk ishin të sigurt. Kishte një preferencë të shprehur për trajnim në qeverisje dhe etikë (28%), së bashku me qëndrueshmërinë mjedisore, përgjegjësinë sociale dhe praktikën e raportimit (secila nga 20%), duke theksuar një nevojë të qartë për programe gjithëpërfshirëse trajnimi ESG.

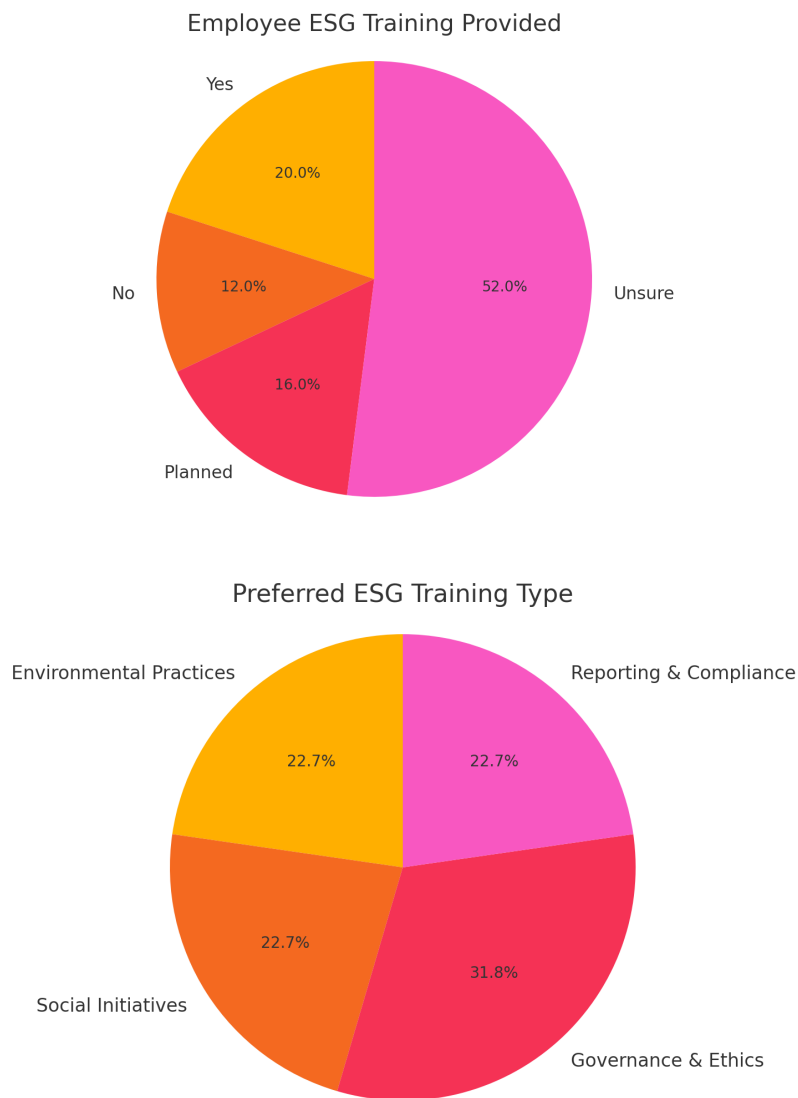


Figura 6: Preferencat e Trajnimit ESG



Perspektiva e ESG-së në të ardhmen

Duke parë përpara, organizatat treguan optimizëm të moderuar drejt rritjes së praktikave ESG. Rreth 40% treguan se kanë shumë të ngjarë të përqendrohen më shumë në ESG në tre vitet e ardhshme, me një 36% të tjerë që kanë disi të ngjarë. Të anketuarit theksuan fuqimisht nevojën për udhëzime më të qarta rregullatore (44%), stimuj qeveritarë (24%), dhe qasje në programe të specializuara trajnimi ESG (20%) për të lehtësuar integrimin më të thellë të praktikave ESG.

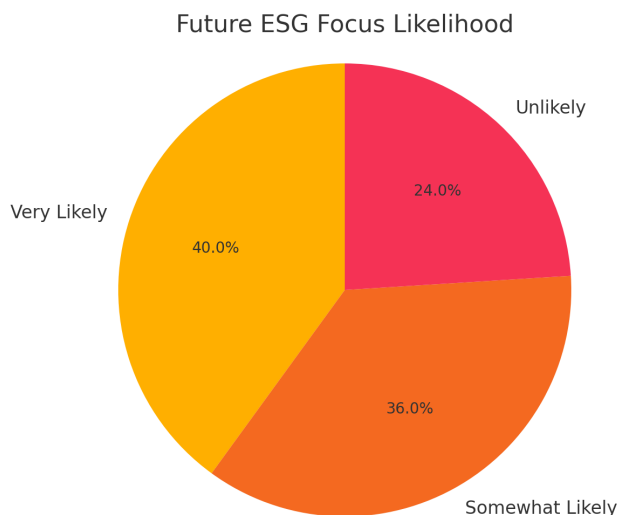


Figura 7: Mundësia e rritjes së praktikave ESG në tre vitet e ardhshme

Përfundim

Organizatat kroate të transportit dhe logjistikës shfaqin ndërgjegjësim bazë, por integrim të kufizuar praktik të parimeve ESG. Sfidat kryesore përfshijnë njohuri, trajnime dhe kompleksitet rregullator të pamjaftueshëm. Megjithatë, ekziston një njohje e qartë e përfitimeve strategjike të ESG dhe hapje ndaj integrit të ardhshëm, me kusht që të krijohen burime dhe struktura mbështetëse të mjaftueshme. Kjo nxjerr në pah një mundësi për iniciativë të fokusuar për të kapërcyer boshllëqet ekzistuese, duke rritur kështu qëndrueshmërinë dhe konkurrueshmërinë brenda sektorit.



5.3 Kosova

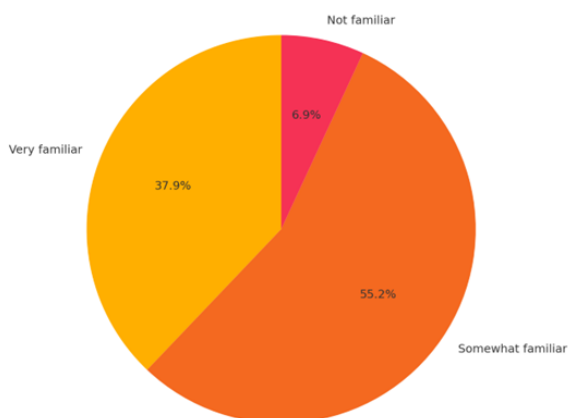
Ky raport paraqet gjetjet nga një anketë e kryer për të vlerësuar nivelin e ndërgjegjësimit, përvetësimit dhe nevojave për trajnim në lidhje me parimet Mjedisore, Sociale dhe Qeverisëse (ESG) midis profesionistëve në sektorin e transportit dhe logjistikës në Kosovë. Qëllimi ishte të mblidheshin njohuri sasiore që do të informonin iniciativat e ardhshme ESG dhe përpjekjet për ndërtimin e kapaciteteve brenda industrisë.

Anketa u zhvillua duke përdorur një model të ofruar nga udhëheqësi i projektit dhe përfshinte 16 pyetje që mbulonin ndërgjegjësimin e përgjithshëm për ESG, praktikatat aktuale, disponueshmërinë e trajnimit, sfidat e perceptuara dhe perspektivat e ardhshme. Pyetësi u shpërnda në internet tek një grup i synuar prej 29 të anketuarish nga sektori i transportit dhe logjistikës, duke përfshirë profesionistë të industrisë, trajnerë të arsimit dhe trajnimit profesional (AFP) dhe anëtarë të shoqatave tregtare. Pjesëmarrësit ishin të vendosur kryesisht në Kosovë, me disa përgjigje nga vendet fqinje në rajonin e Ballkanit Perëndimor.

Midis 29 të anketuarve, shumica (62.1%) u identifikuan si punonjës, të ndjekur nga trajnerë ose edukatorë (27.6%) dhe menaxherë/ekzekutivë (10.3%). Shumica e të anketuarve (86.2%) vinin nga organizata të mesme (51–200 punonjës), ndërsa 13.8% përfaqësonin ndërmarrje të vogla (1–50 punonjës). Përhapja gjeografike ishte kryesisht Kosova (89.7%), me pjesëmarrje të kufizuar nga Bosnja dhe Hercegovina, Kroacia, Mali i Zi dhe Sllovenia.

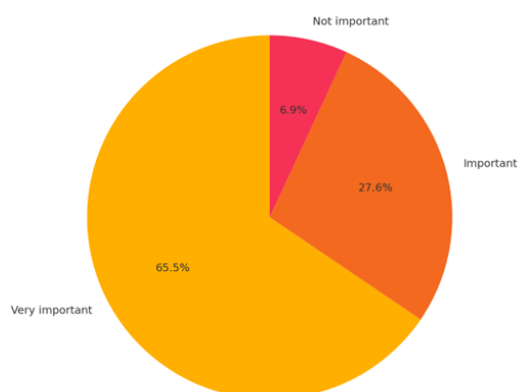
Niveli i Ndërgjegjësimit ESG

Të anketuarve iu kërkuar informacioni për njohuritë e tyre me parimet ESG. Shumica (55.2%) raportuan një kuptim mesatar, ndërsa 37.9% e konsideronin veten shumë të njohur. Një pakicë e vogël (6.9%) tregoi se nuk kishin njohuri për ESG-në.



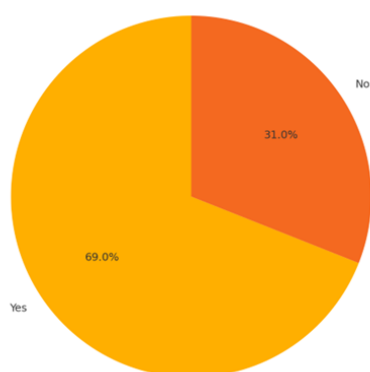
Rëndësia e ESG-së në Transport dhe Logjistikë

Të anketuarve iu kërkuar se sa të rëndësishme janë parimet ESG për sektorin e tyre. Një shumicë e fortë (65.5%) e vlerësuan ESG-në si shumë të rëndësishme, ndërsa 27.6% e konsideruan të rëndësishme. Vetëm 6.9% besonin se ESG nuk ishte e rëndësishme për sektorin.



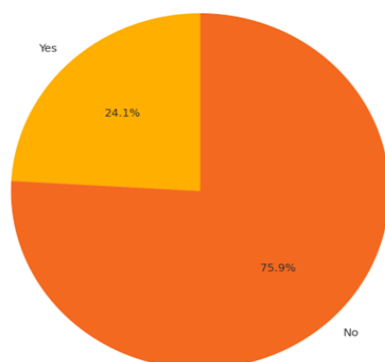
Kornizat ose standardet kombëtare ose ndërkombëtare ESG të zbatueshme për sektorin tuaj

69% e të anketuarve janë në dijeni të kornizave të zbatueshme ESG, ndërsa 31% nuk janë, duke treguar njohuri të moderuara të udhëzimeve formale ESG.



I nënshtuar kërkesave të raportimit ESG, a duhet të përfshihet në procesin e raportimit si pjesë e zinxhirit të furnizimit?

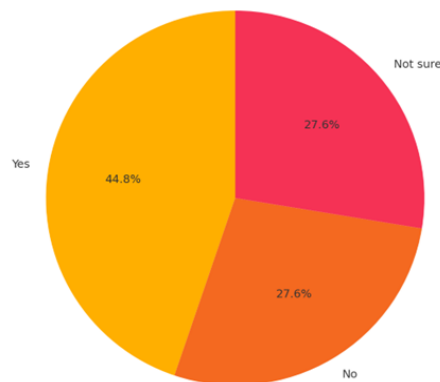
Vetëm 24.1% janë të vetëdijshëm për rolin e tyre të raportimit ESG nëpërmjet zinxhirit të furnizimit, duke sugjeruar një boshllëk në kuptimin e detyrimeve indirekte të ESG-.





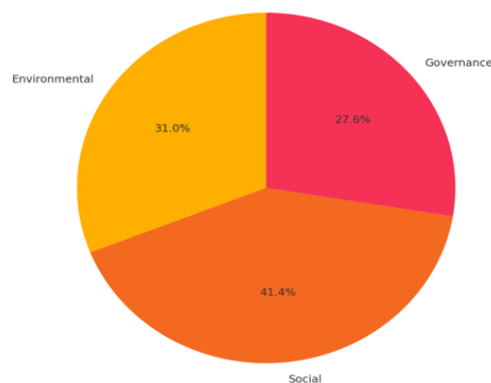
Zbatimi i Praktikës Aktuale ESG

Për të vlerësuar zbatimin, të anketuarve iu kërkua të kuptonin nëse organizatat e tyre aktualisht zbatojnë praktikën ESG. 44.8% konfirmuan se i zbatojnë, ndërsa 27.6% thanë se jo, dhe 27.6% të tjerë nuk ishin të sigurt.



Fushat e Fokusit ESG

Ndër ata që praktikojnë ESG, 41.4% thanë se fokusi i tyre ishte në iniciativat sociale, të tilla si mirëqenia e punonjësve dhe angazhimi i komunitetit. Shqetësimet mjedisore u prioritetizuan nga 31%, ndërsa praktikën e qeverisjes, të tilla si transparenca dhe standardet etike, u përmendën nga 27.6%.



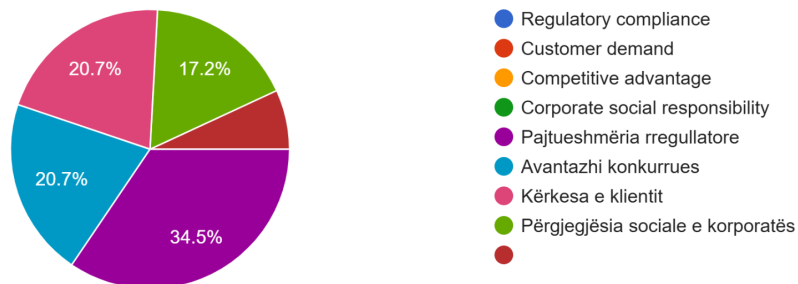
Faktorët nxitës të miratimit të ESG-së

Motivimet kryesore për miratimin e ESG-së u identifikuan si përgjegjësia sociale e korporatave (34.5%), kërkesa e klientëve (20.7%), avantazhi konkurrues (20.7%) dhe përputhshmëria rregullatore (17.2%).



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

29 responses

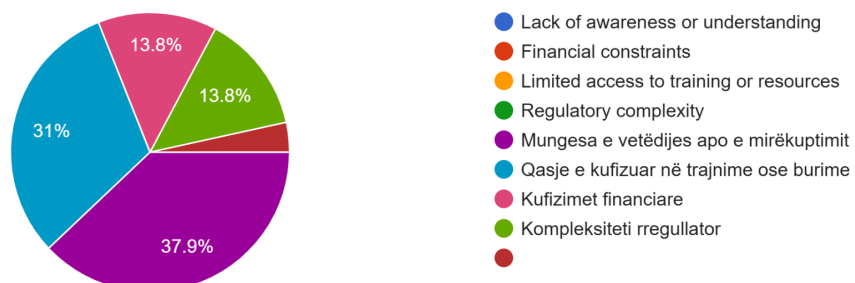


Pengesa për Përshtatjen e ESG-së

Të anketuarit identifikuan kompleksitetin rregullator (37.9%) si pengesën kryesore, e ndjekur nga kufizimet financiare (31%), aksesit i kufizuar në trajnime ose burime (13.8%) dhe mungesa e ndërgjegjësimit (13.8%).

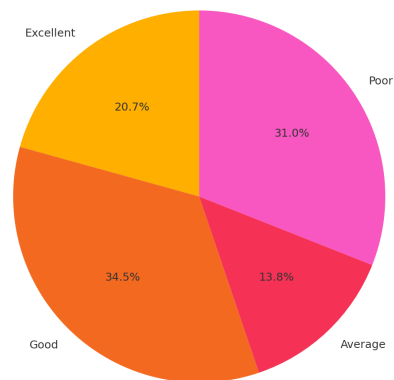
8. What are the main challenges your organization faces in adopting ESG practices? (Select all that apply)

29 responses



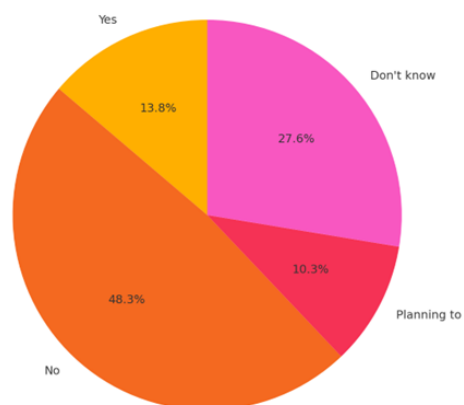
Disponueshmëria e Trajnimit

Gjatë vlerësimit të burimeve të trajnimit, 34.5% i vlerësuan ato si të mira, 31% si të ulëta, 20.7% si të shkëlqyera dhe 13.8% si mesatare.



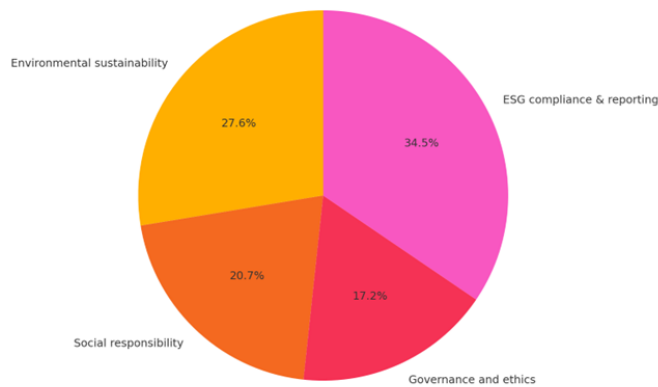
Trajnimi ESG i Ofruar

Vetëm 13.8% e të anketuarve deklaruan se organizata e tyre kishte ofruar trajnim ESG. Pothuajse gjysma (48.3%) thanë se nuk kishin marrë asnjë trajnim dhe 27.6% ishin të pasigurt. 10.3% raportuan se trajnimi ESG ishte planifikuar.



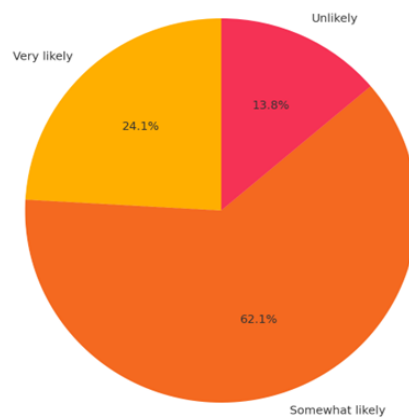
Llojet e preferuara të trajnimit ESG

Kur u pyetën se cili lloj trajnimi do të ishte më i dobishëm, 34.5% zgjedhën pajtueshmërinë dhe raportimin ESG. Pas tyre erdhën qëndrueshmëria mjedisore (27.6%), përgjegjësia sociale (20.7%) dhe qeverisja dhe etika (17.2%).



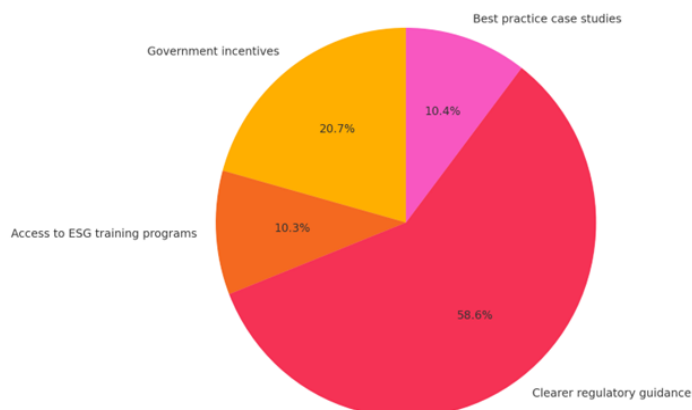
Fokusi ESG në të ardhmen

Duke parë përpara, 62.1% e të anketuarve besonin se organizatat e tyre ka të ngjarë të rrisin fokusin e tyre ESG në tre vitet e ardhshme. 24.1% e konsideruan disi të mundshme, ndërsa 13.8% e gjetën të pamundur.



Mbështetje e Nevojshme për Integrimin e ESG-së

Forma më e kërkuar e mbështetjes për integrimin e ESG-së ishte udhëzimi më i qartë rregullator (58.6%). Gjithashtu u përmendën stimujt qeveritarë (20.7%), qasja në programe trajnimi (10.3%) dhe ndarja e praktikave më të mira (10.3%).





Përfundime për Kosovën

Rezultatet e anketës tregojnë një ndërgjegjësim dhe vlerësim në rritje të parimeve ESG brenda sektorit të transportit dhe logjistikës, veçanërisht midis profesionistëve në Kosovë. Ndërsa shumë organizata e njohin rëndësinë e ESG dhe kanë filluar të zbatojnë praktikatat përkatëse, mbeten disa pengesa, duke përfshirë kompleksitetin rregullator dhe burimet e pamjaftueshme të trajnimit. Gjetjet sugjerojnë nevojën për iniciativë arsimore të synuara, korniza rregullatore më të qarta dhe një angazhim më të gjerë të palëve të interesuara për të mbështetur kalimin e sektorit drejt praktikave më të qëndrueshme dhe të përgjegjshme.

5.4 Mali i Zi

Kjo analizë paraqet rezultatet e pyetësorit "Zbatimi i ESG-së në Transport dhe Logjistikë", i kryer midis profesionistëve në sektorin e transportit dhe logjistikës së Malit të Zi. Anketa synonte të vlerësonte ndërgjegjësimin, zbatimin, sfidat dhe perspektivat e ardhshme në lidhje me parimet ESG në industri.

Pyetësori ishte strukturuar në gjashtë seksione: ndërgjegjësimi i përgjithshëm për ESG-në, praktikatat aktuale të ESG-së, sfidat dhe pengesat, trajnimi dhe zhvillimi, perspektiva e ardhshme dhe njohuritë demografike. Të anketuarit ndanë nivelin e tyre të njohjes me parimet ESG, shkallën në të cilën ESG është e integruar në organizatat e tyre, faktorët nxitës dhe kufizimet që ndikojnë në miratim, si dhe nevojat e tyre për trajnime të mëtejshme dhe ndërtim kapacitetesh.

Duke analizuar këto gjetje, ne synojmë të kuptojmë se si ESG po zbatohet aktualisht në sektorin e transportit dhe logjistikës së Malit të Zi dhe të identifikojmë mbështetjen e nevojshme arsimore dhe institucionale për zbatim më të gjerë. Rezultatet do të informojnë zhvillimin e programeve të trajnimit të përshtatura dhe materialeve të kursit të hartuara për të pajisur profesionistët në sektor me njohuritë dhe mjetet për të zbatuar standardet ESG në mënyrë efektive.

Përmbledhje e të dhënave të pyetësorëve për Malin e Zi

Anketa mbledhi përgjigje nga një sërë palësh të interesuara, duke përfshirë përfaqësues nga firmat private të logjistikës, organet e sektorit publik, akademitë dhe shoqatat e industrisë.

Njohja me Parimet ESG

Një gjetje kryesore është se ESG mbetet një koncept relativisht i ri për shumë palë të interesuara: 66.7% e të anketuarve raportuan njohuri të kufizuara ose aspak me parimet ESG (Figura 5.4.1).

Rëndësia e ESG për Sektorin

Pavarësisht mungesës së njohurive të lartpërmendura, 57.1% e pjesëmarrësve besojnë se ESG është të paktën disi e rëndësishme për sektorin e transportit dhe logjistikës së Malit të Zi, duke treguar një njohje në rritje të rëndësisë së saj (Figura 5.4.2).

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

21 responses

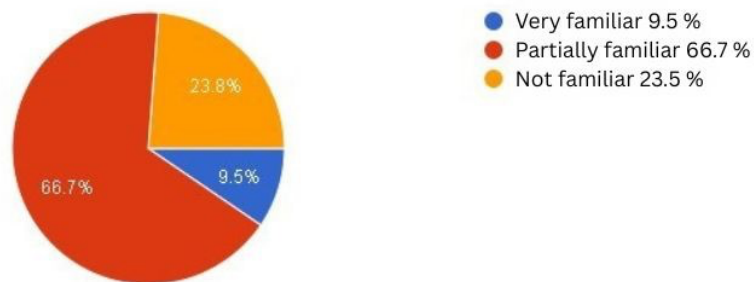


Figura 5.4.1

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

21 responses

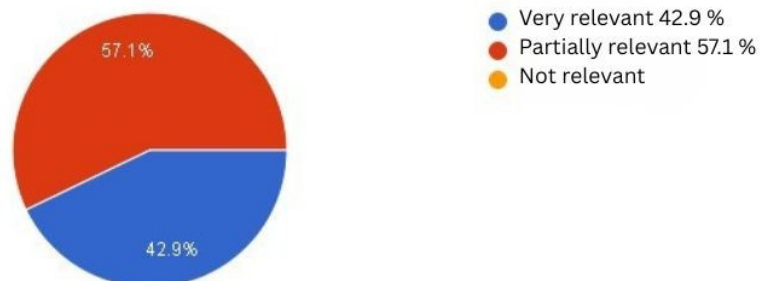


Figura 5.4.2

Ndërgjegjësimi për Kornizat ose Standardet ESG

Vetëm 28.6% e pjesëmarrësve janë në dijeni të çdo standardi kombëtar ose ndërkombëtar ESG të zbatueshëm për sektorin (Figura 5.4.3).

Përfshirja ESG në Zinxhirin e Furnizimit

61.9% e të anketuarve nuk ishin në dijeni se mund të ishin të përfshirë në mënyrë indirekte në detyrimet e raportimit ESG përmes pozicionit të tyre në zinxhirët ndërkombëtarë të furnizimit (Figura 5.4.4). Kjo nxjerr në pah një boshllëk të madh njohurish dhe nënvizon nevojën për fushata ndërgjegjësimi.



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

21 responses

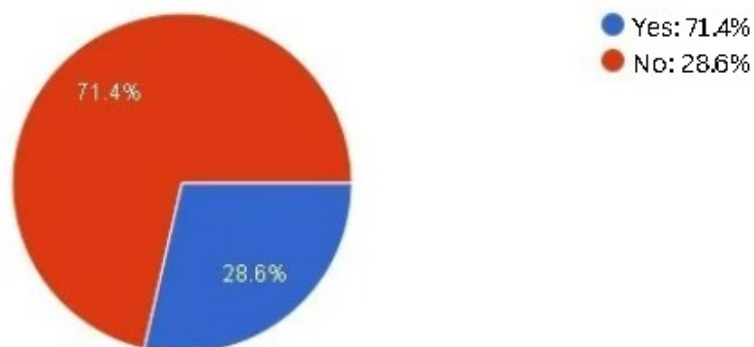


Figura 5.4.3

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

21 responses

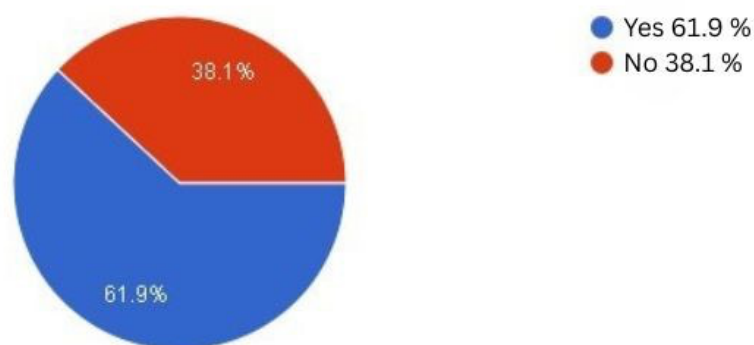


Figura 5.4.4

Praktikat Aktuale ESG

Lidhur me zbatimin, vetëm 28.6% e organizatave të përfaqësuara në anketë kanë ndërmarrë ndonjë hap konkret drejt miratimit të ESG-së, ndërsa shumica e pjesëmarrësve nuk janë as të sigurt nëse ka ndodhur ndonjë zbatim apo jo (Figura 5.5.5).

Fushat e Fokusit të SG-së

Fokusi aktual i ESG-së është kryesisht në fushën e Shoqërisë (p.sh., mirëqenia e punonjësve, angazhimi i komunitetit) me 27.8%.

5. Does your organization currently implement ESG practices?

21 responses

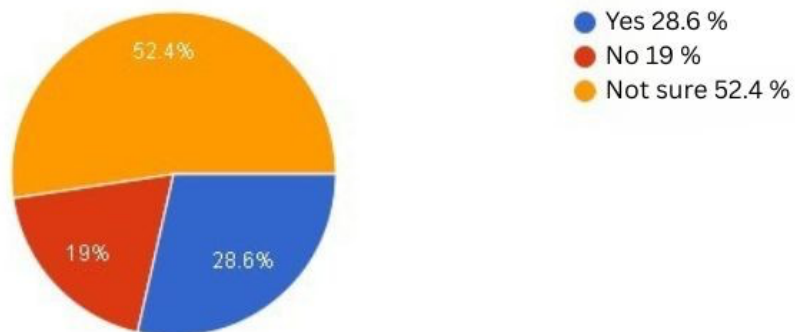


Figura 5.4.5

Faktorët nxitës për miratimin e ESG-së

Përgjegjësia Sociale e Korporatave (CSR) është motivuesi kryesor, me përputhshmërinë gjithashtu të dukshme. Një pjesë e konsiderueshme është e paqartë në arsyetimin e saj (Figura 5.4.6)

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

19 responses



Figura 5.4.6

Sfidat Kryesore për Përshtatjen e ESG-së

Arsimi dhe ndërgjegjësimi janë pengesat më të mëdha për zbatimin, mungesa e ndërgjegjësimit/kuptimit arrin në 50%, e ndjekur nga kufizimet financiare, qasja e kufizuar në trajnime/burime dhe kompleksiteti rregullator.



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

20 responses



Figura 5.4.7

Disponueshmëria e Trajnimit ESG në Vend

Me vetëm 9.5% të pjesëmarrësve që e konsiderojnë disponueshmërinë e trajnimit ESG në Mal të Zi si të mirë, krahasuar me 33.3% që e konsiderojnë atë të dobët, ekziston një nevojë e qartë për një infrastrukturë më të mirë trajnimi ESG në nivel kombëtar (Figura 5.4.8)

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

21 responses

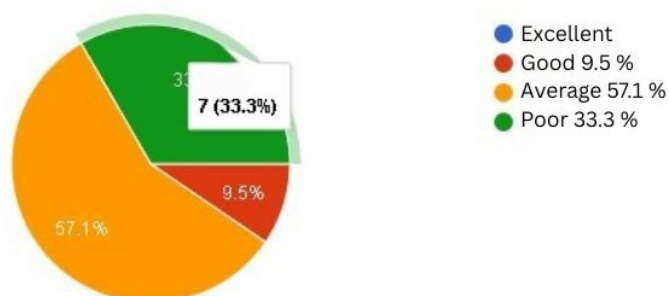


Figura 5.4.8

Programet e Trajnimit ESG Brenda Organizatave

Trajnimi ESG mungon kryesisht ose nuk komunikohet brenda organizatave në Mal të Zi, me vetëm 23.3% të pjesëmarrësve që u është ofruar trajnim ESG në organizatat e tyre.

Llojet e Trajnimit ESG të Preferuar



Kur u pyetën në lidhje me trajnimin ESG, pothuajse të gjithë të anketuarit shprehën një interes të fortë për të marrë pjesë në programe zhvillimi profesional mbi temat ESG (Figura 5.4.9). Temat me interes përfshijnë standardet e qeverisjes dhe etikës, raportimin dhe pajtueshmërinë ESG dhe Përgjegjësinë Sociale të Korporatave (CSR).

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

21 responses



Figura 5.4.9

Fokusi i ardhshëm i ESG-së

Pothuajse gjysma e të anketuarve dyshojnë në çdo zgjerim të ESG-së, duke treguar besim të ulët ose përparësi, me 47.8% që e quajnë të pamundur.

Mbështetja e Nevojshme për Integrimin e ESG-së

Në çdo lëvizje drejt integritit më të mirë të ESG-së në Mal të Zi, mbështetja qeveritare dhe qasja në trajnime shihen si mundësues kritikë. 52.4% e pjesëmarrësve përmendin stimujt qeveritarë dhe 33.3% deklarojnë nevojën për qasje në trajnime si çelës në këtë rrugë.

Roli në Organizatë dhe Madhësia e Organizatës

Shumica e të anketuarve (66.7%) janë punonjës, dhe 23.8% janë menaxherë nga organizata kryesisht të vogla, duke sugjeruar se ndërgjegjësimi dhe kapaciteti i ESG-së mund të jenë më të ulëta se në korporatat e mëdha.

Përfundim

Në Mal të Zi, ESG njihet si i rëndësishëm, por nuk kuptohet mirë, me shumë organizata të pasigurta nëse ESG po zbatohet. Përgjegjësia Sociale e Korporatave dhe pajtueshmëria janë motivues kryesorë, por boshllëqet në njohuri dhe qasja e kufizuar në trajnime janë pengesa kryesore. Ekziston një thirrje e fortë për stimuj qeveritarë, rregullore më të qarta dhe trajnime të arritshme. Këto rezultate konfirmojnë se, ndërsa ESG është ende në një fazë të hershme në sektorin e transportit dhe logjistikës së Malit të Zi, ka një ndërgjegjësim dhe interes në rritje për të miratuar praktika të qëndrueshme. Ndërhryjet edukative dhe udhëzimet rregullatore do të jenë thelbësore për përshpejtimin e këtij tranzicioni dhe ndërtimin e kapaciteteve institucionale për integrimin e ESG në të gjithë industrinë.



5.5 Sllovenia

Njohuri mbi Parimet ESG

Pyetja 1: Sa mirë e njihni konceptin e parimeve ESG (mjedisore, sociale dhe të qeverisjes)?

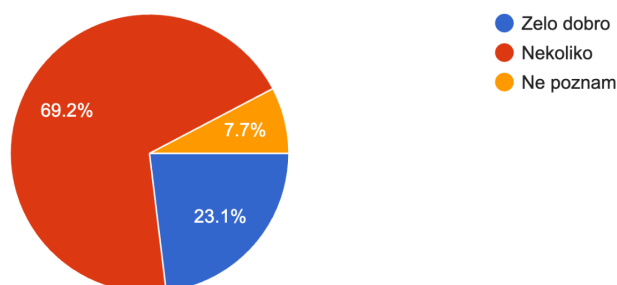
Rezultatet:

- Shumë mirë: 23.1%
- Disi mirë: 69.2%
- Jo i njohur: 7.7%

Rezultatet tregojnë se shumica e të anketuarve (69.2%) kanë një kuptim mesatar të parimeve ESG, ndërsa një pjesë më e vogël (23.1%) pretendon se i njeh ato shumë mirë. Një segment i vogël (7.7%) nuk është i njohur me konceptet ESG, duke reflektuar një mundësi për iniciativë edukative që synojnë njohuritë themelore në ESG. Përpjekjet duhet të përqendrohen në rritjen e ndërgjegjësimit dhe edukimit në lidhje me parimet ESG brenda sektorit të transportit dhe logjistikës për të mbushur boshllëkun e njohurive.

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

13 responses



Rëndësia e Parimeve ESG

Pyetja 2: Deri në ç'masë i konsideroni parimet ESG të rëndësishme për sektorin e transportit dhe logjistikës?

Rezultatet:

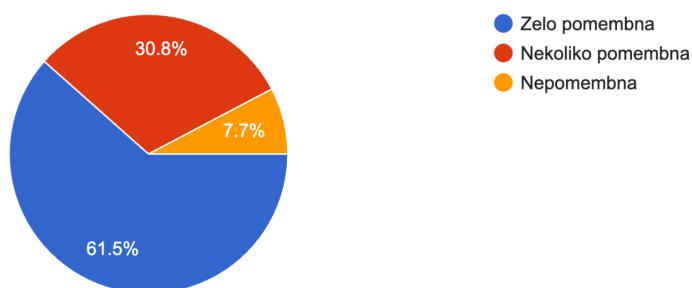
- Shumë e rëndësishme: 61.5%
- Disi e rëndësishme: 30.8%
- Jo e rëndësishme: 7.7%



Një shumicë e konsiderueshme (61.5%) e të anketuarve e njohin rëndësinë e parimeve ESG për sektorin e transportit dhe logjistikës. Kjo tregon një pranim të fortë të rolit të qëndrueshmërisë në të ardhmen e industrisë, megjithëse 30.8% i konsiderojnë ato vetëm disi të rëndësishme. Gjetjet sugjerojnë se palët e interesuara në Slloveni janë të prirura drejt njohjes së ndikimeve të mundshme të angazhimit ESG, duke hapur rrugën për integrimin e mëtejshëm të praktikave të qëndrueshme.

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

13 responses



Ndërgjegjësimi për Kornizat ESG

Pyetja 3: A jeni të njohur me ndonjë kornizë ose standard ESG kombëtar ose ndërkombëtar që zbatohet për sektorin në të cilin veproni?

Rezultatet:

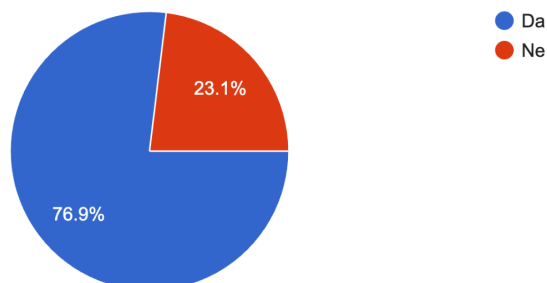
- Po: 76.9%
- Jo: 23.1%

Ndërgjegjësimi për kornizat ESG është dukshëm i lartë, me 76.9% të të anketuarve që pranojnë njohjen e standardeve përkatëse ESG. Ky ndërgjegjësim është thelbësor për përpjekjet e pajtueshmërisë dhe integritit brenda sektorit. Promovimi i vazhdueshëm i kornizave ekzistuese dhe komunikimi i qartë rreth rëndësisë së tyre është i nevojshëm për të siguruar që organizatat i shfrytëzojnë këto standarde në mënyrë efektive.



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

13 responses



Përfshirja në Detyrimet e Raportimit ESG

Pyetja 4: A jeni në dijeni se, megjithëse mund të mos i nënshtroheni detyrimeve të raportimit ESG, do të përfshihen në procesin e raportimit si pjesë e zinxhirit të furnizimit?

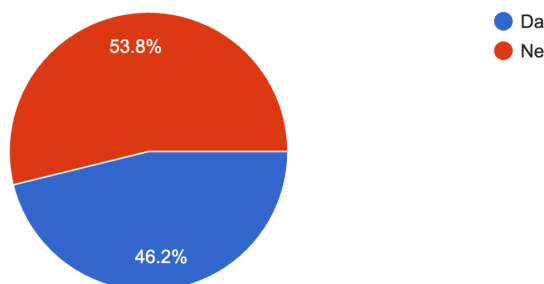
Rezultatet:

- Po: 46.2%
- Jo: 53.8%

Një shifër e konsiderueshme prej 53.8% e të anketuarve nuk janë në dijeni të detyrimeve të tyre indirekte të raportimit në lidhje me ESG si pjesë e zinxhirëve të tyre të furnizimit. Kjo mungesë ndërgjegjësimi mund të pengojë pajtueshmërinë dhe zbatimin e duhur të praktikave të raportimit. Ekziston nevoja për të zhvilluar programe edukative që nxjerrin në pah implikimet e kërkesave të raportimit ESG dhe për të sqaruar rolet që luajnë organizatat në zinxhirin e furnizimit.

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

13 responses



Zbatimi i Praktikave Aktuale ESG

Pyetja 5: A po zbaton organizata juaj aktualisht praktikat ESG?

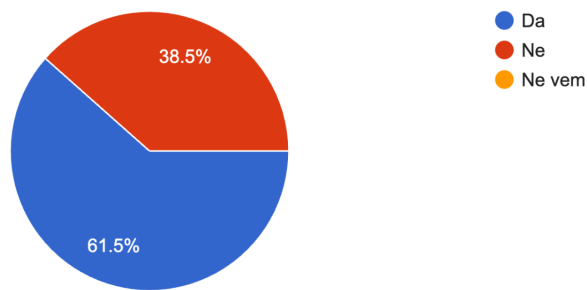
**Rezultatet:**

- Po: 61.5%
- Jo: 38.5%

Shumica (61.5%) e organizatave janë të angazhuara në mënyrë aktive në praktikat ESG. Kjo pasqyron një nivel angazhimi që ende lejon përmirësim të konsiderueshëm, pasi 38.5% e të anketuarve tregojnë se nuk ka zbatim të tillë. Të kuptuarit e pengesave me të cilat përballen organizatat që nuk praktikojnë ESG është thelbësore për të nxitur një përvetësim më të gjerë dhe për të përmirësuar qëndrueshmërinë e përgjithshme të sektorit.

5. Ali vaša organizacija trenutno izvaja prakse ESG?

13 responses

**Fushat e Fokusit për Praktikrat ESG**

Pyetja 6: Nëse po, në cilat fusha ESG përqendrohet organizata juaj? (Zgjidhni të gjitha që aplikohen)

Rezultatet:

- Sociale (p.sh., mirëqenia e punonjësve): 6
- Mjedisore (p.sh., ulja e emetimeve): 11
- Qeverisja (p.sh., praktikrat etike): 8
- Menaxhimi i Mbeturinave: 11
- Angazhimi i Komunitetit: 6

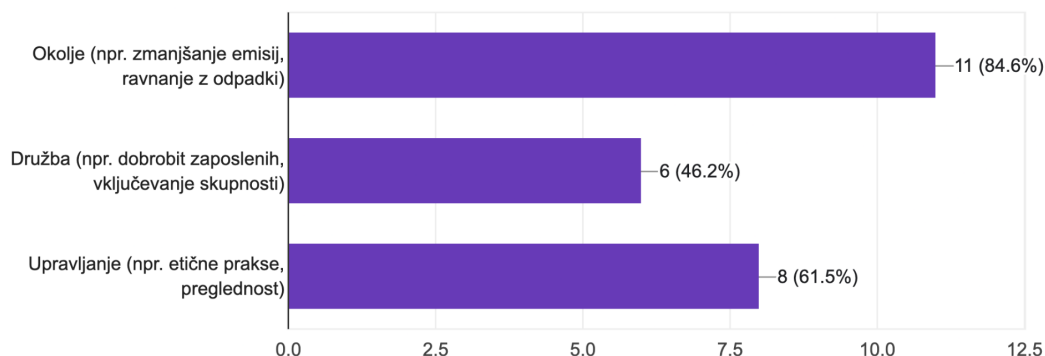
Të anketuarit treguan fusha të shumëfishta fokusi, ku praktikrat mjedisore dhe menaxhimi i mbetjeve u prioritetizuan (të dyja morën nga 11 përgjigje), të ndjekura nga iniciativat e qeverisjes dhe sociale.



Fokusi në praktikat mjedisore dhe të menaxhimit të mbetjeve pasqyron një prirje drejt adresimit të ndikimeve ekologjike, ndërsa angazhimi i mëtejshëm në aspektet sociale dhe të qeverisjes është i nevojshëm për një qasje holistike ndaj ESG-së.

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

13 responses



Faktorët nxitës për miratimin e praktikave ESG

Pyetja 7: Cilat janë arsyet kryesore për zbatimin e praktikave ESG në organizatën tuaj? (Zgjidhni të gjitha që aplikohen)

Rezultatet:

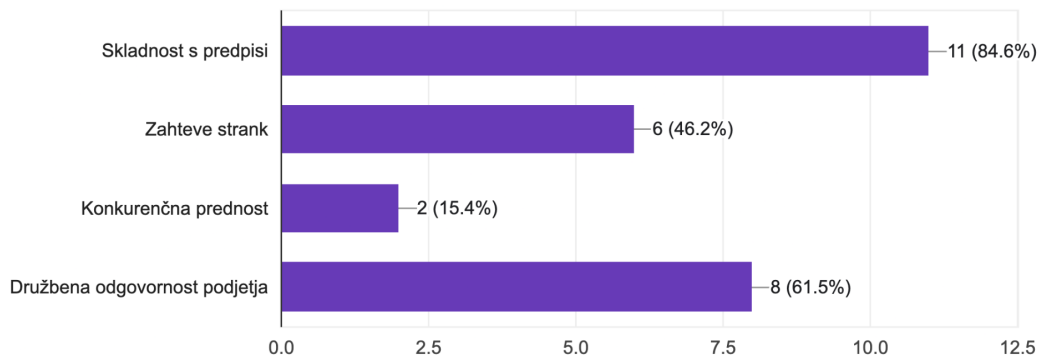
- Pajtueshmëria Rregullatore: 11
- Kërkesat e Klientëve: 6
- Përgjegjësia Sociale e Korporatës: 8
- Avantazhi Konkurrues: 2

Pajtueshmëria rregullatore del si nxitësi kryesor për zbatimin e praktikave ESG, me theks të konsiderueshëm edhe në përgjegjësinë sociale të korporatës. Njohja e kuadrit rregullator si një motivues kryesor mund t'i udhëheqë politikëbërësit në hartimin e legjislacionit mbështetës që inkurajon integrimin e ESG.



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

13 responses



Sfidat Kryesore në Përshtatjen e ESG-së

Pyetja 8: Cilat janë sfidat kryesore me të cilat përballlet organizata juaj në zbatimin e praktikave ESG? (Zgjidhni të gjitha që aplikohen)

Rezultatet:

- Kompleksiteti Rregullator: 9
- Kufizime Financiare: 8
- Mungesë Ndërgjegjësimi: 6
- Qasje e Kufizuar në Trajnim: 3

Sfidat më të mëdha që pengojnë miratimin e ESG-së përfshijnë kompleksitetin rregullator (9 përgjigje) dhe kufizimet financiare (8 përgjigje), me mungesën e ndërgjegjësimit që është e rëndësishme, por më pak e përhapur. Programet e mbështetjes së synuar janë thelbësore për të kapërcyer këto pengesa, duke u përqendruar në shtrirjen edukative dhe ndihmën financiare.

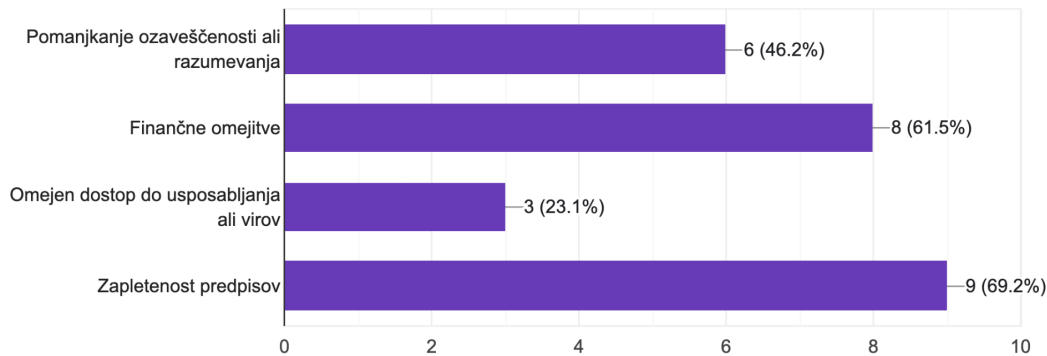


SEE-GL

SKILLS AND EMPLOYMENT
ENHANCEMENT IN GREEN LOGISTICS

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

13 responses



Disponueshmëria e Trajnimit ESG

Pyetja 9: Si e vlerësoni disponueshmërinë e burimeve të trajnimit ose edukimit që lidhen me ESG-në në vendin tuaj?

Rezultatet:

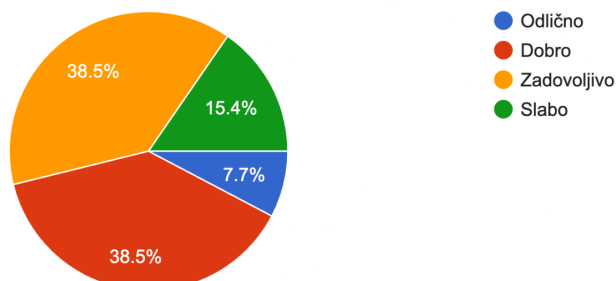
- Mirë: 38.5%
- Mjaftueshëm: 38.5%
- Dobët: 15.4%
- Shkëlqyeshëm: 7.7%

Përgjigjet tregojnë perceptime të moderuara deri pozitive në lidhje me disponueshmërinë e burimeve të trajnimit ESG, megjithëse me hapësirë për përmirësim, veçanërisht duke pasur parasysh se 15.4% e vlerësojnë atë si të dobët. Një ofertë më e gjerë e programeve të trajnimit është e nevojshme për të adresuar boshllëqet ekzistuese dhe për të përmirësuar njohuritë e përgjithshme ESG në sektor.



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

13 responses



Trajnimi ESG i Ofruar

Pyetja 10: A ka ofruar organizata juaj ndonjë trajnim të lidhur me ESG-në për punonjësit?

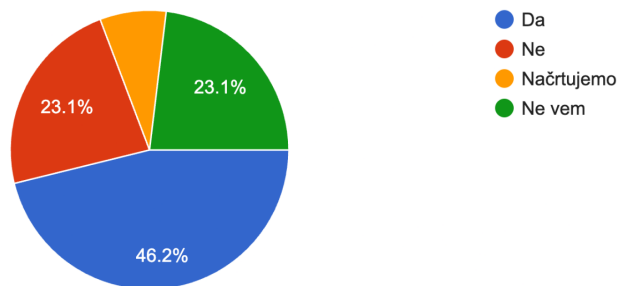
Rezultatet:

- Po: 46.2%
- Jo: 23.1%
- Nuk e di: 23.1%
- Po planifikojmë: 7.7%

Më pak se gjysma e organizatave të anketuara (46.2%) kanë ofruar tashmë trajnime të lidhura me ESG-në për punonjësit e tyre, ndërsa pothuajse një e katërta (23.1%) raportojnë në mënyrë të qartë se deri më sot nuk janë ofruar programe të tilla. Një pjesë ekuivalente (23.1%) është e pasigurt për ekzistencën e trajnimit të brendshëm ESG, duke sugjeruar ose komunikim të kufizuar ose mungesë të mbikëqyrjes qendrore. Vetëm një pjesë e vogël (7.7%) tregon se trajnimi është aktualisht në përgatitje e sipër. Përhapja e trajnimit formal ESG në organizatat slovene të transportit dhe logjistikës mbetet e moderuar. Nivelet e konsiderueshme të moszbatimit dhe pasigurisë nxjerrin në pah si një boshllëk informacioni ashtu edhe një nevojë për nisma edukative të strukturuar në të gjithë organizatën. Inkurajimi i një komunikimi më të qartë të brendshëm dhe përshpejtimi i programeve të planifikuara të trajnimit do të forconte kompetencën e fuqisë punëtore dhe do të nxiste integrimin e qëndrueshëm të ESG-së në të gjithë sektorin.



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



Llojet e Trajnimit ESG të Preferuar

Pyetja 11: Çfarë lloj trajnimi ESG do të ishte më i dobishëm për organizatën tuaj?
(Zgjidhni të gjitha që aplikohen)

Rezultatet:

- Raportimi dhe Pajtueshmëria ESG: 5
- Praktikrat e Zhvillimit të Qëndrueshëm: 11
- Standardet dhe Etika e Qeverisjes: 7
- Iniciativat e Përgjegjësisë Sociale: 4

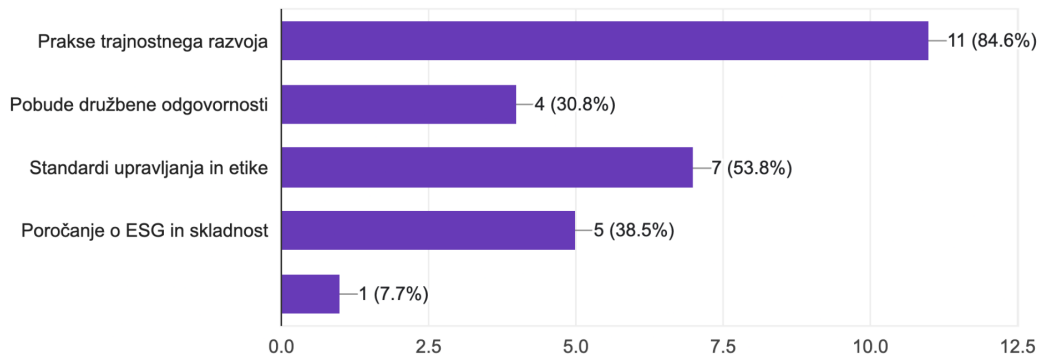
Preferenca për trajnim favorizon kryesisht praktikrat e zhvillimit të qëndrueshëm, duke treguar një kërkesë për njohuri praktike që mund të përmirësojnë drejtpërdrejt operacionet organizative.

Përqendrimi i përpjekjeve të trajnimit në praktikrat e qëndrueshme do të rezonojë me nevojat organizative dhe do të përparojë integrimin ESG në një nivel të praktikueshëm.



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

13 responses



Fokusi i ardhshëm i ESG-së

Pyetja 12: Sa e mundshme është që organizata juaj të rrisë fokusin e saj në praktikat ESG në 3 vitet e ardhshme?

Rezultatet:

- Shumë e mundshme: 38.5%
- Disi e mundshme: 53.8%
- Pa gjasa: 7.7%

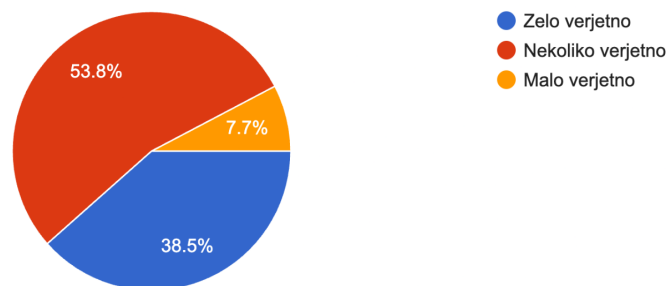
Shumica (92.3%) e të anketuarve janë optimistë për rritjen e fokusit të tyre në ESG brenda tre viteve të ardhshme, duke zbuluar një besim të fortë në rëndësinë e qëndrueshmërisë.

Kjo perspektivë pozitive duhet të shfrytëzohet për të ndërtuar mbi iniciativat ekzistuese dhe për të rritur më tej angazhimin e sektorit ndaj qëndrueshmërisë.



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

13 responses



Mbështetje e Nevojshme për Integrimin ESG

Pyetja 13: Çfarë mbështetjeje ose burimesh do ta ndihmonin organizatën tuaj të integronte më mirë parimet ESG? (Zgjidhni të gjitha që aplikohen)

Rezultatet:

- Udhëzime të Qarta Rregullatore: 7
- Stimuj Qeveritarë: 10
- Qasje në Programet e Trajnimit ESG: 4

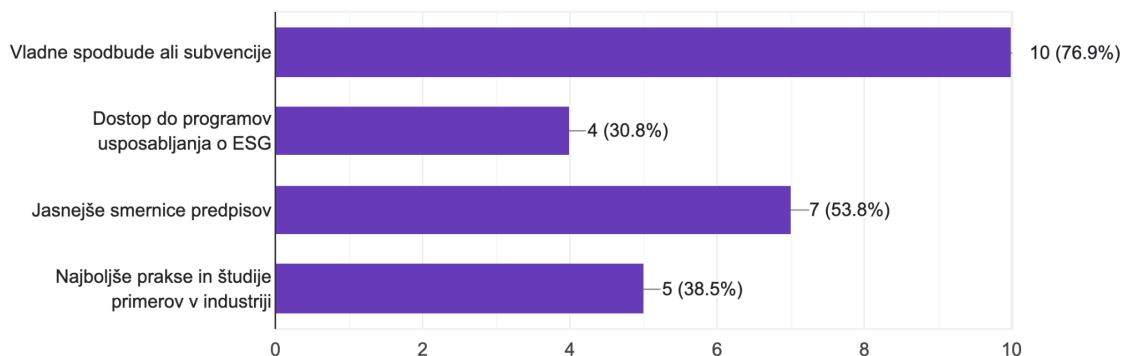
Të dhënat pasqyrojnë një nevojë të konsiderueshme për udhëzime dhe stimuj më të qartë qeveritarë për të mbështetur integrimin ESG, duke theksuar rolin e kornizave rregullatore mbështetëse.

Sigurimi i mekanizmave të strukturuar mbështetës do të nxisë një mjedis të favorshëm për organizatat që të angazhohen në përpjekje kuptimplote ESG.



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

13 responses



Roli në Organizatë

Pyetja 14: Cili është roli juaj në organizatë?

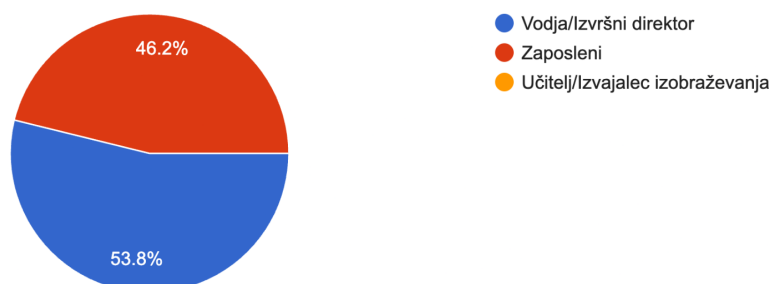
Rezultatet:

- Menaxher/Drejt看 Ekzekutiv: 53.8%
- Punonjës: 46.2%

Një përfaqësim i balancuar i roleve është i dukshëm, me pjesëmarrje pothuajse të barabartë nga drejtuesit dhe punonjësit, gjë që është e dobishme për adresimin e ESG-së nga perspektiva strategjike dhe operacionale. Ky përfaqësim i balancuar duhet të inkurajojë angazhimin kolektiv në nismat ESG, duke nxitur integrimin si nga nivelet e lidershipit ashtu edhe nga ato operacionale.

14. Kakšno vlogo imate v organizaciji?

13 responses





Madhësia e Organizatës

Pyetja 15: Cila është madhësia e organizatës suaj?

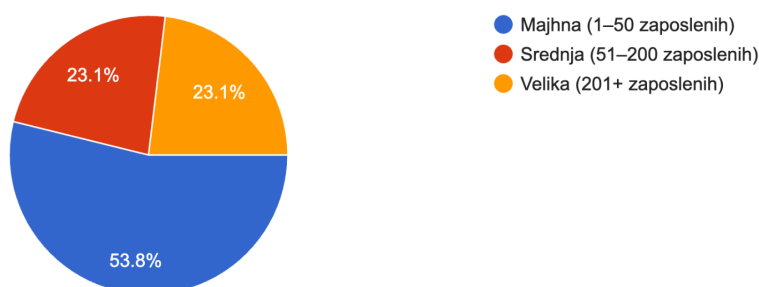
Rezultatet:

- E vogël (1–50 punonjës): 53.8%
- E mesme (51–200 punonjës): 23.1%
- E madhe (201+ punonjës): 23.1%

Shumica e të anketuarve vijnë nga organizata të vogla, me organizata të mesme dhe të mëdha të përfaqësuara në mënyrë të barabartë. Kjo sugjeron një segment të konsiderueshëm të firmave më të vogla të angazhuara në sektor. Strategjitë e përshtatura për organizatat më të vogla janë thelbësore për të rritur kapacitetin e tyre për të zbatuar dhe mbështetur praktikatat ESG.

15. Kakšna je velikost vaše organizacije?

13 responses



Vendi i Organizatës

Pyetja 16: Në cilin vend ndodhet organizata juaj?

Rezultatet:

- Sllovenia: 100%

Të gjithë të anketuarit janë të vendosur në Slloveni, duke konfirmuar fokusin ekskluziv të anketës në këtë rajon. Përfaqësimi i plotë i organizatave sllovene ofron një pamje të qartë të praktikave dhe kushteve lokale që lidhen me integrimin e ESG brenda sektorit të transportit dhe logjistikës.

**16. V kateri državi je vaša organizacija?**

13 responses

**Përfundim**

Analiza e përgjigjeve të anketës nga sektori i transportit dhe logjistikës së Sllovenisë zbulon një mundësi dhe nevojë të konsiderueshme për angazhim të shtuar me parimet Mjedisore, Sociale dhe Qeverisëse (ESG). Gjetjet tregojnë një njohuri të moderuar me konceptet ESG, me 69.2% të të anketuarve që pretendojnë një kuptim disi të ditur dhe vetëm 23.1% ndihen shumë të informuar. Kjo sugjeron që iniciativat edukative që synojnë rritjen e ndërgjegjësimit dhe të kuptuarit të ESG brenda sektorit janë të nevojshme. Për më tepër, ndërsa një pjesë e konsiderueshme prej 61.5% e të anketuarve e njohin rëndësinë e parimeve ESG, një pjesë e konsiderueshme është ende e pasigurt për kërkesat e tyre të raportimit indirekt, me 53.8% të pavetëdijshëm për përfshirjen e tyre të mundshme në detyrimet e zinxhirit të furnizimit në lidhje me raportimin ESG. Prandaj, fushatat e synuara të ndërgjegjësimit dhe të ndërgjegjësimit mund të jenë të dobishme në zbutjen e kësaj pasigurie. Angazhimi ndaj praktikave ESG duket premtues, me 61.5% të organizatave që aktualisht zbatojnë masa të tilla. Megjithatë, pengesat si kompleksiteti rregullator dhe kufizimet financiare janë sfida të rëndësishme, siç theksohen përkatësisht nga 69.2% dhe 61.5% e të anketuarve. Kjo përforcon nevojën për korniza rregullatore më të qarta dhe mbështetje të mundshme financiare për të lehtësuar miratimin më të gjerë të praktikave ESG. Lidhur me mundësitë e trajnimit, ndërsa 38.5% e vlerësojnë disponueshmërinë e burimeve të trajnimit si të mirë, 15.4% të tjera i perceptojnë këto burime si të dobëta, duke treguar një kërkesë për zhvillimin e programeve më gjithëpërfshirëse të trajnimit. Kjo mbështetet më tej nga fakti se 46.2% e organizatave kanë ofruar trajnime të lidhura me ESG-në, duke theksuar si angazhimin ashtu edhe një boshllëk ku nevojitet trajnim shtesë. Përgjigjet e anketës sugjerojnë gjithashtu një perspektivë pozitive në lidhje me angazhimin e ardhshëm me praktikën ESG, me 92.3% të pjesëmarrësve që tregojnë një gjasë për të rritur fokusin e tyre në këto parime gjatë tre viteve të ardhshme. Duke pasur parasysh se një pjesë e konsiderueshme e të anketuarve mbajnë pozicione menaxheriale, angazhimi strategjik nga lidhshirësi do të jetë kritik për të nxitur ndryshimin. Ndërsa industria e transportit dhe logjistikës së Sllovenisë tregon gatishmëri për integrimin e ESG-së, nxitja e një kulture të qëndrueshmërisë përmes arsimit të fuqishëm, programeve gjithëpërfshirëse të trajnimit dhe masave rregullatore mbështetëse do të jetë thelbësore për arritjen në mënyrë efektive të qëllimeve të saj të qëndrueshmërisë.



6. Analiza Krahasesue

Kornizat Ligjore dhe Rregullatore

Qasjet rajonale ndaj ESG-së në transport dhe logjistikë ndryshojnë shumë, duke reflektuar statusin e integritetit në BE të secilit vend dhe qeverisjen e brendshme. Sllovenia dhe Kroacia, si anëtarë të BE-së, veprojnë sipas mandateve të forta të raportimit të qëndrueshmërisë. Miratimi nga Sllovenia i Direktivës së BE-së për Raportimin Jo-Financiar dhe Direktivës së ardhshme të Raportimit të Qëndrueshmërisë së Korporatave (CSRD) ka përmirësuar ndjeshëm transparencën e korporatave dhe ESG-në. Legjislacioni kroat është i harmonizuar në mënyrë të ngjashme me direktivat e BE-së: Ligji i Kontabilitetit dhe Ligji i Auditimit (i harmonizuar me CSRD) kërkojnë që kompanitë e mëdha të publikojnë raporte qëndrueshmërie që mbulojnë mjedisin, socialin dhe qeverisjen. Këto korniza të harmonizuara me BE-në i detyrojnë organizatat në Slloveni dhe Kroaci të mbledhin të dhëna ESG, t'i nënshtrohen auditimeve dhe të raportojnë publikisht progresin, duke krijuar presion ligjor për integrimin e ESG-së. Në të kundërt, shtetet e Ballkanit Perëndimor janë ende duke zhvilluar korniza të krahaseshme. Politika e transportit e Bosnjës dhe Hercegovinës përfshin disa elementë ESG, por i mungon zbatimi dhe zbatimi efektiv; rregulloret e dobëta (veçanërisht në hekurudhë dhe aviacion) dhe mbikëqyrja e kufizuar pengojnë. Mali i Zi ka hartuar në mënyrë proaktive një Strategji ambicioze për Zhvillimin e Transportit 2019-2035, duke përfshirë parimet e Marrëveshjes së Gjellbër të BE-së dhe objektivat e emetimeve, dhe ka përditësuar ligjet mbi vlerësimin e ndikimit në mjedis, standardet e emetimeve rrugore, sigurinë hekurudhore dhe ndotjen detare për të pasqyruar BE-në. Megjithatë, zbatimi në Mal të Zi ka mbetur prapa, një rishikim i OECD-së vuri në dukje vonesa pasi plani fillestar i veprimit skadoi në vitin 2015. Kosova, e cila aspiron anëtarësimin në BE, po përputhet me politikat e gjelbra evropiane përmes planeve kombëtare si Plani Kombëtar i Veprimit Mjedisor dhe Plani i Veprimit për Qytetin e Gjellbër të Prishtinës. Këto iniciativa, të mbështetura nga partnerët ndërkombëtarë, prezantojnë kritere qëndrueshmërie për transportin urban dhe infrastrukturën. Megjithatë, Kosova dhe fqinjët e saj ende nuk kanë vendosur detyrime të gjera për raportimin ESG mbi kompanitë. E përbashkët në të gjithë rajonin është njohja se nevojiten rregullore më të qarta: anketat në shumë vende tregojnë se palët e interesuara kërkojnë udhëzime më të qarta ESG dhe kërkesa ligjore për të nxitur pajtueshmërinë në të gjithë sektorin. Peizazhi ligjor kështu varion nga regjimet gjithëpërfshirëse të raportimit të drejtuara nga BE në Slloveni dhe Kroaci deri te kornizat e sapolindura ose të pjesshme në Bosnjë dhe Hercegovinë, Mal të Zi dhe Kosovë, ku harmonizimi i politikave me standardet e BE-së është një proces i vazhdueshëm.

Angazhimi i Palëve të Interesuara

Integrimi efektiv i ESG-së në transport dhe logjistikë mbështetet në angazhimin shumë-nivelësh të palëve të interesuara, dhe ekosistemi i secilit vend pasqyron pikat e forta të ndryshme. Agjencitë qeveritare luajnë një rol kyç kudo. Në Bosnjë dhe Hercegovinë, një strukturë komplekse qeverisjeje (ministritë shtetërore, të entiteteve dhe të kantoneve të transportit) ndan përgjegjësinë për politikën e transportit të qëndrueshëm dhe mbikëqyrjen e sigurisë. Fragmentimi paraqet sfida koordinimi, por organet kombëtare si Dhoma e Tregtisë së Jashtme kanë ndërhyrë për të promovuar ndërgjegjësimin për ESG-në, duke inkurajuar në mënyrë aktive kompanitë të miratojnë praktika të qëndrueshme për të rritur konkurrueshmërinë. Kroacia përfiton nga angazhimi i fortë i industrisë dhe institucioneve: Dhoma e Tregtisë Kroate madje ka



zhvilluar një pyetësor vlerësimi ESG për të nxitur kompanitë të përmirësojnë standardet e qëndrueshmërisë. Shoqata e Punëdhënësve Kroatë (HUP) dhe organe të tjera ofrojnë trajnime dhe udhëzime ESG për firmat, duke treguar një nivel të lartë të iniciativës dhe partneritetit të sektorit privat me institucionet arsimore. Në Kosovë, hartëzimi i palëve të interesuara zbulon përfshirje të konsiderueshme të organizatave ndërkombëtare së bashku me autoritetet lokale. Ministria e Infrastrukturës ka lançuar një Strategji të Transportit Multimodal që thekson transportin e gjelbër, dhe Bashkia e Prishtinës bashkëpunon me UNDP-në në fushata për të zhvendosur udhëtarët drejt lëvizshmërisë së qëndrueshme. Projektet e financuara nga donatorët (p.sh. "Prishtina Urban Transport II" e BERZH-it) dhe ndërmarrjet publike si Trainkos (hekurudhat) dhe kompania e autobusëve të Prishtinës po modernizojnë flotat dhe infrastrukturën, duke ilustruar partneritetet publik-privat dhe ndërkombëtarë që nxisin përmirësime ESG. Mali i Zi tregon një model të ngjashëm: strategjia kombëtare e transportit u zhvillua së bashku nga Universiteti i Malit të Zi dhe Ministria e Transportit, duke ilustruar bashkëpunimin akademik-qeveritar. Partneritetet publik-private po shfaqen për të mbështetur objektivat ESG, për shembull, qeveria dhe UNDP kanë mbështetur edukimin për veprimin klimatik, dhe madje edhe subjektet private si Dhoma Amerikane e Tregtisë në Mal të Zi dhe bankat lokale kanë nisur iniciativat e tyre ESG. Mjedisi i palëve të interesuara të Sllovenisë është relativisht i përparuar. Rregullatorët jo vetëm që zbatojnë raportimin ESG të harmonizuar me BE-në, por gjithashtu punojnë me industrinë në iniciativat e ekonomisë së gjelbër, duke përdorur stimuj politikash dhe mbështetje fiskale për të inkurajuar praktikën e logjistikës së qëndrueshme. Kompanitë kryesore sllovene të transportit/logjistikës (p.sh. Porti i Koperit, Pošta Slovenije) janë adaptues të hershëm të ESG, duke zbatuar iniciativat të porteve të gjelbra, elektrifikimin e flotës dhe inovacionet e efikasitetit që vendosin standardet e industrisë. Në të pesë vendet, po pranohet gjithnjë e më shumë se koalicionet e gjera të palëve të interesuara, qeveritë, shoqatat e industrisë, kompanitë, edukatorët dhe partnerët ndërkombëtarë, janë thelbësore për integrimin e ESG-së. Çdo vend ofron modele për angazhim: nga koalicionet e udhëhequra nga industria në Kroaci deri te projektet e mbështetura nga donatorët në Kosovë. Forumet rajonale, siç është Traktati i Komunitetit të Transportit i BE-së, janë të gatshme të lehtësojnë një bashkëpunim më të gjerë, duke u mundësuar palëve të interesuara nga vende të ndryshme të ndajnë praktikën më të mira dhe të koordinojnë përmirësimet e qëndrueshme të infrastrukturës.

Disponueshmëria dhe Edukimi i Trajnimit ESG

Ndërtimi i kapacitetit ESG përmes trajnimit është një nevojë e qartë në të gjithë rajonin, megjithëse disponueshmëria e arsimit specifik ESG ndryshon. Bosnja dhe Hercegovina aktualisht raporton boshllëqet më të mëdha. Të dhënat e anketës tregojnë se vetëm ~3.6% e organizatave boshnjake të transportit dhe logjistikës ofrojnë ndonjë trajnim ESG për stafin, dhe gati 40% e profesionistëve të industrisë i vlerësojnë mundësitë e trajnimit ESG si të dobëta. Kjo korrespondon me ndërgjegjësimin e ulët ESG në BiH dhe nënvizon nevojën për iniciativat themelore arsimore. Mali i Zi përballet me një mungesë të ngjashme: vetëm rreth 9.5% e të anketuarve në Mal të Zi i vlerësojnë burimet vendase të trajnimit ESG si të mira, ndërsa një e treta i etiketuan ato si të dobëta. Vetëm 23% prej tyre kishin marrë ndonjëherë trajnim ESG në organizatën e tyre. Këto shifra nxjerrin në pah një infrastrukturë trajnimit në zhvillim e sipër. Të gjitha rastet e Ballkanit Perëndimor tregojnë kërkesë të fortë për të mësuar në Bosnje, 64% e profesionistëve të anketuar kërkuan edukim mbi qëndrueshmërinë mjedisore dhe gati gjysma mbi qeverisjen dhe etikën, dhe në Mal të Zi pothuajse të gjithë të anketuarit shprehën interes në programet profesionale të zhvillimit ESG. Në të kundërt, Sllovenia dhe Kroacia demonstrojnë



mbështetje arsimore ESG më të zhvilluar, megjithëse ende me hapësirë për rritje. Në Kroaci, disa universitete dhe institute kanë përfshirë qëndrueshmërinë në kurrikulat e transportit dhe logjistikës (p.sh., programet e Universitetit të Zagrebit mbi inxhinierinë e transportit përfshijnë tema ESG) dhe organizata si CISD dhe HUP organizojnë rregullisht seminare ESG. Megjithatë, vetëm 20% e të anketuarve kroatë thanë se kompania e tyre ofron trajnime të brendshme ESG, dhe mbi gjysma ishin të pasigurt, duke treguar se shumë firmave u mungojnë programe formale. Sllovenia dallohet: rreth 46% e organizatave sllovene të transportit/logjistikës u kanë ofruar punonjësve trajnime të lidhura me ESG. Të anketuarit kombëtarë gjithashtu kishin pikëpamje relativisht pozitive mbi disponueshmërinë e trajnimit, mbi 77% i vlerësuan burimet nga të mjaftueshme deri në të mira. Kjo sugjeron që ekosistemi më i pjekur ESG i Sllovenisë shtrihet në arsim, duke reflektuar ndoshta mbështetjen e saj më të fortë institucionale për qëndrueshmëri. Kosova bie në mes: ndërsa vetëm 13.8% e profesionistëve të anketuar kosovarë raportojnë se kanë marrë trajnim ESG, një pjesë e konsiderueshme i konsideron burimet ekzistuese të përshtatshme ose edhe të shkëlqyera. Rreth një e treta e vlerësuan disponueshmërinë e trajnimit ESG të Kosovës si të mirë, dhe 20.7% si të shkëlqyer, ndoshta për shkak të seminareve ad-hoc dhe programeve të udhëhequra nga donatorët. Sondazhet e preferencave zbulojnë nevojën të përbashkët për trajnim në të gjitha vendet, për shembull, të anketuarit kroatë dhe kosovarë i dhanë përparësi qeverisjes/etikës dhe njohurive për raportimin ESG në trajnimet e ardhshme, ndërsa palët e interesuara malazeze shprehën interes në standardet e qeverisjes dhe temat e përgjegjësisë sociale të korporatave. Këto trende tregojnë një mundësi për zhvillimin bashkëpunues të kurrikulave të trajnimit ESG. Partneritetet e projekteve Erasmus+ ose qendrat rajonale të ekselencës mund të harmonizojnë përpjekjet e trajnimit, duke shfrytëzuar iniciativat më të avancuara arsimore në shtetet anëtare të BE-së për të përfituar të gjithë rajonin. Forcimi i rrjeteve të trajnimit ESG do të adresonte drejtpërdrejt një nga pengesat kryesore për miratimin e ESG të identifikuar në çdo vend, mungesën e njohurive dhe ekspertizës.

Praktikat e Zbatimit dhe Integrimi ESG

Shkalla e zbatimit të praktikave ESG në sektorin e transportit dhe logjistikës ndryshon dukshëm në të pesë vendet, megjithëse të gjitha janë në një fazë të hershme deri në të ndërmjetme të pjekurisë. Sllovenia aktualisht kryeson në integrimin praktik ESG. Sipas të dhënave të fundit të anketës, 61.5% e organizatave sllovene të transportit dhe logjistikës raportojnë se po zbatojnë në mënyrë aktive masa ESG, përqindja më e lartë midis vendeve. Këto firma kanë tendencë të japin përparësi menaxhimit mjedisor dhe eko-efikasitetit operacional: për shembull, praktikën e reduktimit të mbeturinave dhe uljes së emetimeve u përmendën më shpesh nga të anketuarit sllovenë (në deri në 11 raste secila, nga 13 të anketuar). Përmirësimet e qeverisjes (praktikat etike, transparenca) dhe iniciativat sociale (mirëqenia e punonjësve, angazhimi i komunitetit) po adresohen gjithashtu, megjithëse në një masë pak më të vogël, duke treguar nevojën për një qasje më të balancuar në të ardhmen. Kroacia dhe Kosova kanë një nivel të moderuar të miratimit të ESG. Në sektorin e logjistikës së Kosovës, rreth 45% e organizatave kanë filluar të zbatojnë praktikën ESG, dhe një shumicë dërrmuese (93% e të anketuarve) e konsiderojnë ESG të rëndësishme për të ardhmen e industrisë. Kompanitë në Kosovë që zbatojnë ESG-në kanë tendencë të përqendrohen në aspektet sociale (p.sh. programe për mirëqenien e punonjësve, iniciativa komunitare) me 41.4%, të ndjekura nga veprimet mjedisore (31%) dhe reformat e qeverisjes (27.6%). Ky theksim sugjeron që përgjegjësi sociale e korporatave ka qenë një pikë hyrëse për ESG-në në sektorin e transportit të Kosovës. Përshtatja e kësaj strategjie në Kroaci është disi e kujdesshme:



vetëm 16% e të anketuarve kroatë konfirmuan se organizatat e tyre aktualisht kryejnë raportim ESG ose praktika të ngjashme të strukturuar.

Shumë profesionistë kroatë të logjistikës fillimisht e perceptuan ESG-në si jo drejtpërdrejt të rëndësishme për operacionet e tyre (56% thanë "jo të rëndësishme" në vitin 2025), duke reflektuar një shkëputje që po kapërcehet gradualisht. Megjithatë, ato kompani kroate që përqafulan ESG-në shpesh e bëjnë këtë për arsye strategjike, avantazhi konkurrues ishte nxitësi kryesor për miratim (47.4% e të anketuarve) dhe kanë tendencë të përputhen me standardet ndërkombëtare duke pasur parasysh detyrimet e Kroacisë ndaj BE-së. Mali i Zi dhe Bosnja dhe Hercegovina janë në fazat më të hershme të zbatimit të ESG-së, me relativisht pak firma që kanë ndërmarrë veprime konkrete deri më tani. Në Mal të Zi, vetëm rreth 28.6% e organizatave të anketuara kanë filluar ndonjë masë ESG, dhe një pjesë e madhe e praktikuesve mbeten të pasigurt nëse kompanitë e tyre po bëjnë diçka në këtë fushë. Përpjekjet aktuale ESG të Malit të Zi duket se përqendrohen në përgjegjësinë sociale dhe bazat e pajtueshmërisë; përgjegjësia sociale e korporatave (CSR) u vu re si motivuesi kryesor për marrjen e ESG-së, dhe shumë të anketuar nuk ishin të qartë mbi arsyetimet më të thella strategjike. Një nivel bazë po aq i ulët vërehet në Bosnjë dhe Hercegovinë, ku raportimi ESG nuk është ende praktikë e zakonshme, 46.4% e profesionistëve të logjistikës boshnjake thanë se organizatat e tyre nuk angazhohen në raportimin ESG, dhe 32.1% ishin të pasigurt. Ndër iniciativat e kufizuara ESG në BiH, fokusi kryesor ka qenë në çështjet sociale si mirëqenia e punonjësve (gati 47% e përmendën këtë), me përpjekjet mjedisore (35.3%, p.sh. efikasitet modest i karburantit ose hapa të reduktimit të emetimeve) të dytat, dhe përmirësimet e qeverisjes që mbeten prapa. Këto modele ilustrjnë se në mungesë të mandateve të forta rregullatore, kompanitë në Ballkanin Perëndimor shpesh fillojnë me aktivitete të tipit CSR dhe masa mjedisore ad-hoc në vend të strategjive gjithëpërfshirëse ESG.

Pavarësisht niveleve të ndryshme të pjekurisë, ka nxitës dhe pengesa të përbashkëta që ndikojnë në zbatimin e ESG në të gjithë rajonin. Presionet e jashtme janë një temë dominuese. Në Slloveni, përputhshmëria rregullatore është arsyeja kryesore e përmendur për zbatimin e ESG, e ndjekur nga një ndjenjë e përgjegjësisë sociale të korporatave. Kjo pasqyron Kroacinë, ku rregullimi dhe konkurrueshmëria strategjike nxisin vendimet ESG. Në Bosnjë dhe Hercegovinë, Kosovë dhe Mal të Zi, përgjegjësia sociale dhe kërkesat e klientëve zënë një vend të spikatur si motivime, për shembull, 67.9% e të anketuarve boshnjakë theksuan "përgjegjësinë sociale" dhe mbi gjysma kërkesat e klientëve si nxitës kryesorë për miratimin e ESG-së. Këto gjetje sugjerojnë se reputacioni dhe pritjet e palëve të interesuara (nga klientët ose partnerët e huaj) po i shtojnë kompanitë të marrin në konsideratë ESG-në, edhe në mjedisë ku zbatimi formal është i dobët. Anasjelltas, motivimet e brendshme (siç është lidhshimi etik ose menaxhimi afatgjatë i riskut) rrallë renditeshin në krye, duke treguar një fushë për rritje ndërsa ndërgjegjësimi për ESG-në rritet. Të pesë vendet përballen gjithashtu me pengesa të ngjashme që pengojnë praktikën më të gjerë të ESG-së. Kompleksiteti dhe pasiguria rregullatore është një çështje e përsëritur: kompanitë kanë vështirësi kur udhëzimet e ESG-së janë të paqarta ose në zhvillim të vazhdueshëm. Në Kosovë, 37.9% e të anketuarve shënuan rregulloret e ndërlikuara si pengesën kryesore për zbatimin e ESG-së, dhe firmat sllovene gjithashtu identifikuan kompleksitetin rregullator si sfidën e tyre më të madhe (e vënë re nga 9 nga 13 të anketuar). Kufizimet financiare janë pengesa tjetër e madhe - kostoja e teknologjive të reja, pajtueshmërisë ose certifikimit mund të jetë penguese. Mbi një e treta e palëve të interesuara malazeze dhe rreth gjysma e atyre sllovene treguan se burimet e kufizuara financiare kufizojnë përpjekjet e tyre ESG. Boshllëqet në njohuri dhe kapacitete vazhdojnë gjithashtu, veçanërisht në Ballkanin Perëndimor: mungesa e ndërgjegjësimit/kuptimit ishte pengesa më e madhe



në Mal të Zi (50% e të anketuarve) dhe Bosnjë dhe Hercegovinë (67.9%), megjithëse ishte një faktor më pak dominues në Kroaci dhe Kosovë ku ndërgjegjësimi bazë është disi më i lartë. Qasja e kufizuar në trajnim ose mbështetje nga ekspertë, siç është vërejtur nga rreth një e treta e të anketuarve kroatë, i përkeqëson më tej këto sfida. Efekti neto është se, ndërsa ekzistojnë xhepa progresi (veçanërisht në kontekstet e përafruara me BE-në), pengesat sistematike ende e pengojnë ESG-në të bëhet praktikë standarde në ndërmarrjet e transportit dhe logjistikës në të gjithë rajonin.

Përfundim dhe Mundësi për Bashkëpunim Rajonal

Në Bosnjë dhe Hercegovinë, Kroaci, Kosovë, Mal të Zi dhe Slloveni, kjo analizë krahasuese zbulon si konvergjencën ashtu edhe divergjencën në standardet dhe praktikatat ESG. Nga njëra anë, ekziston një trajektore e përbashkët: të pesë vendet janë gjithnjë e më të vetëdijshme për rëndësinë e parimeve ESG për zhvillimin e qëndrueshëm në transport dhe logjistikë. Palët e interesuara pranojnë në mënyrë të njëtrajtshme se përmirësimi i performancës mjedisore, rezultateve sociale dhe qeverisjes në këtë sektor është thelbësor për konkurrueshmërinë e tij afatgjatë dhe përputhshmërinë me trendet evropiane (në Slloveni, 92.3% e praktikuesve të anketuar janë optimistë për zgjerimin e fokusit ESG në tre vitet e ardhshme, dhe një ndjenjë e ngjashme për të ardhmen ndihet edhe në vende të tjera). Për më tepër, secili vend ka filluar të krijojë blloqet ndërtuese për integrimin e ESG, qoftë përmes ligjeve të reja, projekteve pilot, programeve arsimore apo iniciativave të industrisë. Megjithatë, ritmi dhe thellësia e miratimit të ESG ndryshojnë dukshëm. Anëtarët e BE-së, Sllovenia dhe Kroacia, janë përpara në kornizat formale dhe përvetësimin e korporatave, të dëshmuara nga kërkesat e rrepta të raportimit dhe normat më të larta të aktivitetit ESG. Në shtetet e Ballkanit Perëndimor, integrimi i ESG-së mbetet në fazat e hershme: Bosnja dhe Mali i Zi ende përballen me sfida themelore të ndërgjegjësimin dhe kapacitetin institucional, ndërsa Kosova po bën hapa përpara nën shtytjen e reformave të orientuara drejt BE-së dhe mbështetjes ndërkombëtare. Këto mospërputhje nxjerrin në pah fushat ku ndërhyrjet e synuara mund të sjellin përfitime të konsiderueshme.

Me rëndësi, studimi identifikon disa modele dhe praktika premtuese që mund të imitohen ose shkallëzohen përmes bashkëpunimit rajonal. Përvoja e Sllovenisë nënvizon vlerën e një mandati të fortë ligjor të kombinuar me stimujt qeveritarë: zbatimi i rregullave të zbulimit të ESG-së të harmonizuara me BE-në ka përmirësuar ndjeshëm raportimin e qëndrueshmërisë edhe midis firmave më të vogla, dhe qeverisja shumë-nivëlëshe ka shfrytëzuar partneritetet publik-privat për të gjelbëruar industrinë e logjistikës. Kroacia demonstroi se si angazhimi i udhëhequr nga industria mund të plotësojë rregulloren, krijimi i mjeteve të vetëvlerësimit të ESG-së nga Dhoma e Tregtisë dhe roli aktiv i shoqatave profesionale në trajnim kanë nxjerrur një atmosferë bashkëpunuese për qëndrueshmëri në logjistikë. Në Ballkanin Perëndimor, inovacionet lokale dhe iniciativat e mbështetura nga donatorët shërbejnë si pilotë të vlefshëm. Për shembull, miratimi i Planeve të Lëvizshmërisë Urbane të Qëndrueshme në qytetet boshnjake si Sarajeva dhe Bijeljina tregon se si veprimi në nivel bashkie mund të integrojë qëllimet ESG në planifikimin e transportit. Në Kosovë, investimet në modernizimin e transportit urban (autobusë të rinj me emetime të ulëta dhe përmirësime hekurudhore) përmes projekteve të BERZH-it dhe Bankës Botërore ilustrojnë se si financimi dhe ekspertiza e jashtme mund të nxisin rezultatet e ESG-së në terren. Strategjia gjithëpërfshirëse kombëtare e Malit të Zi, megjithëse e ngadaltë në zbatim, ofron një plan rrugor që përafron zhvillimin e transportit me standardet ESG dhe bën thirrje shprehimisht për trajnime ESG dhe partneritete inovative publik-private, një vizion që mund të informojë hartimin e politikave të vendeve fqinje. Këta shembuj përfaqësojnë një bazë njohurish të praktikave efektive që, nëse shkëmbehen në nivel rajonal, mund të përshpejtojnë progresin e ESG-së.



Analiza gjithashtu nxjerr në pah fushat kryesore ku bashkëpunimi rajonal ose harmonizimi i politikave është i dobishëm. Një fushë e tillë është harmonizimi i standardeve dhe rregulloreve. Meqenëse zinxhirët e furnizimit dhe rrjetet e transportit në Evropën Juglindore janë të ndërlidhura, një qasje më e harmonizuar ndaj ESG-së (për shembull, miratimi i standardeve të ngjashme të raportimit ose kërkesave mjedisore në të gjitha vendet) do të lehtësonte barrën e pajtueshmërisë dhe do të rriste nivelin bazë për të gjithë. Vendet e Ballkanit Perëndimor, në veçanti, mund të koordinonin miratimin e direktivave të BE-së për ESG-në në mënyrë që kompanitë që operojnë përtej kufijve të përballen me pritje të qëndrueshme. Organet dhe iniciativat rajonale si Traktati i Komunitetit të Transportit, CEFTA, ose partneritetet e dedikuara Erasmus+ ofrojnë platforma për të zhvilluar udhëzime të unifikuara dhe për të ndarë njohuri teknike. Një fushë tjetër kritike është ndërtimi i kapaciteteve dhe trajnimi, ku përpjekjet e përbashkëta mund të shfrytëzojnë ndjeshëm burimet. Duke pasur parasysh nevojën e përhapur për edukim ESG, një zhvillim bashkëpunues i kurrikulave (për shembull, një program i financuar nga Erasmus+ për të trajnuar profesionistë të transportit dhe logjistikës në menaxhimin ESG) mund të mbështetë në ekspertizën nga universitetet në Slloveni ose Kroaci dhe të adresonte boshllëqet në Bosnjë, Kosovë dhe Mal të Zi. Të anketuarit në të gjitha vendet kërkuar posaçërisht më shumë stimuj qeveritarë, udhëzime më të qarta dhe qasje në trajnim për të mbështetur integrimin ESG, duke nënvizuar se sistemet e përmirësuara të mbështetjes do të mirëpriteshin në të gjithë industrinë. Një konsorcium rajonal mund të hartojë module trajnimi të specializuara, skema certifikimi ose punëtori që u shërbejnë shumë vendeve, duke krijuar ekonomi shkalle dhe duke nxitur një kulturë të përbashkët ESG.

Ndërsa pesë vendet ndryshojnë në nivelet e tyre aktuale të zbatimit të ESG-së, ato përballen me sfida të përbashkëta dhe kanë për të fituar nga veprimi kolektiv. Duke mësuar nga sukseset e njëri-tjetrit; rigoroziteti rregullator i Sllovenisë, angazhimi i palëve të interesuara të Kroacisë, partneritetet ndërkombëtare të Kosovës, planifikimi strategjik i Malit të Zi dhe iniciativat bazë të Bosnjës dhe Hercegovinës, sektori i transportit dhe logjistikës së Evropës Juglindore mund të ecë drejt një të ardhmeje më të qëndrueshme dhe të harmonizuar. Bashkëpunimi rajonal, përmes harmonizimit të politikave dhe përpjekjeve të përbashkëta për ndërtimin e kapaciteteve, do të jetë thelbësor në tejkalimin e boshllëqeve. Një qasje e tillë premton jo vetëm të rrisë performancën ESG në secilin vend, por edhe të rrisë sinergjinë dhe qëndrueshmërinë ndërkufitare, duke e përshtatur të gjithë rajonin me standardet evropiane në zhvillim të transportit dhe logjistikës së qëndrueshme. Gjetjet e kësaj analize krahasuese ofrojnë kështu një bazë për hartimin e politikave të informuara dhe projekte bashkëpunuese (siç është iniciativa Erasmus+ në fjalë) që synojnë ngulitur parimet ESG më thellë në strukturën e industrive të transportit dhe logjistikës së Evropës Juglindore.



7. Përfundimi

Rekomandimet e mëposhtme ofrojnë një plan akademik, por praktik, për hartimin e një kurrikule mbi Mjedisin, Socialin dhe Qeverisjen (ESG) në sektorin e transportit dhe logjistikës. Ato bazohen në gjetjet e hulumtimit nga analiza e projektit SEE-GL mbi praktikën ESG në të gjithë Bosnjën dhe Hercegovinën, Kroacinë, Kosovën, Malin e Zi dhe Slloveninë. Theksi është në udhëzimet e zbatueshme për Arsimin dhe Trajnimin Profesional (AFP), arsimin e vazhdueshëm dhe programet e të nxënies gjatë gjithë jetës, duke siguruar që kurrikula të jetë e informuar nga njohuritë e botës reale dhe e përshtatur sipas nevojave rajonale. Duke integruar studimet lokale të rasteve dhe duke nxitur bashkëpunimin midis palëve të interesuara, këto rekomandime synojnë të ndërtojnë kapacitete për logjistikë të qëndrueshme dhe të përshtasin Ballkanin Perëndimor me standardet evropiane të ESG-së në zhvillim.

Integrimi i të Dhënave të Hulumtimit në Zhvillimin e Kurrikulës

Adresoni boshllëqet e identifikuara të njohurive: Hulumtimi zbulon një mungesë të përhapur të ndërgjegjësimit për ESG-në dhe trajnimit formal në fuqinë punëtore të transportit dhe logjistikës në rajon. Për shembull, në Bosnjë dhe Hercegovinë mbi 82% e profesionistëve të anketuar raportuan se nuk ishin të informuar mirë rreth parimeve ESG, dhe vetëm ~3.6% e organizatave ofrojnë ndonjë trajnim të lidhur me ESG-në për stafin. Edhe në Kroacinë, anëtarë e BE-së, vetëm 20% e të anketuarve të transportit/logjistikës thanë se kompania e tyre ofron trajnime të brendshme ESG. Këto gjetje nënvizojnë nevojën për module kurrikulare që fillojnë me konceptet themelore ESG, duke siguruar që nxënësit të kuptojnë parimet thelbësore (administrimi mjedisor, përgjegjësia sociale, qeverisja korporative) dhe pse ato kanë rëndësi për konkurrueshmërinë dhe pajtueshmërinë. Modulet e hershme duhet të çmtojnë terminologjinë, standardet dhe përfitimet ESG, duke adresuar drejtpërdrejt ndërgjegjësimin e ulët bazë të dokumentuar në anketa. Duke ndërtuar njohuri bazë në qëndrueshmëri dhe etikë, kurrikula mund të mbushë një boshllëk kritik dhe t'u mundësojë profesionistëve të angazhohen në mënyrë kuptimplote me iniciativat ESG.

Përputhja me nevojat dhe standardet e industrisë: Kurrikula duhet të përkthejë njohuritë kërkimore në aftësi praktike dhe fusha njohurish të kërkuara nga peizazhi në zhvillim i sektorit. Analiza nga SEE-GL thekson se kompanitë në të gjithë Ballkanin Perëndimor po fillojnë të përballen me kërkesa të reja ESG përmes rregulloreve të përafruara me BE-në dhe presioneve të tregut. Për shembull, Kroacia, si anëtarë e BE-së, ka përfshirë Standardet Evropiane të Raportimit të Qëndrueshmërisë (ESRS) në ligjin kombëtar, duke i detyruar kompanitë e mëdha të zbulojnë performancën mjedisore, sociale dhe të qeverisjes. Megjithatë, mungesa e specialistëve të kualifikuar për të zbatuar këto standarde është e dukshme. Sektori kroat i logjistikës "kërkon një fuqi punëtore të kualifikuar" në menaxhimin e qëndrueshëm të zinxhirit të furnizimit, por aktualisht "i mungojnë specialistë të përshtatshëm", gjë që tashmë po kufizon rritjen në industri. Në Kosovë dhe në vendet e tjera të pranimit, studimet në mënyrë të ngjashme vërejnë boshllëqe në kurrikulat e AFP-së kur bëhet fjalë për kompetencat specifike ESG për transportin dhe logjistikën. Prandaj, kurrikula duhet të jetë e hartuar në mënyrë të qartë për të dhënë kompetencat e nevojshme për të përmbushur detyrimet e reja të raportimit dhe pajtueshmërisë ESG (p.sh. kontabiliteti i karbonit, menaxhimi i shëndetit dhe sigurisë, etika dhe antikorrupsioni në logjistikë) dhe për t'iu përgjigjur pritjeve të palëve të interesuara. Kjo përfshin module mbi tema si menaxhimi i qëndrueshëm i flotës, strategjitë e reduktimit të emetimeve, siguria në vendin e punës dhe të drejtat e punës, kujdesi i duhur i zinxhirit të furnizimit dhe raportimi i të dhënave ESG. Përfshirja e



kornizave aktuale, siç janë objektivat e Marrëveshjes së Gjelbër të BE-së, Direktiva e Raportimit të Qëndrueshmërisë së Korporatave (CSRD) dhe rregulloret përkatëse kombëtare - do të sigurojë që kurrikula të jetë në përputhje me standardet që kompanitë duhet të ndjekin. Duke i pajisur nxënësit me njohuri rregullatore të përditësuara dhe aftësi praktike (për shembull, si të përgatitet një raport bazë i qëndrueshmërisë ose si të zbatohet operacione logjistike me efikasitet të lartë karburanti), programi i bën parimet ESG të zbatueshme në praktikën e përditshme të biznesit.

Përvetësoni një perspektivë holistike ESG: Hartimi i kurrikulës duhet të pasqyrojë se ESG në transport/logjistikë është shumëplanëshe. Hulumtimet nga përvoja e Sllovenisë tregojnë se firmat kryesore integrojnë të tre dimensionet ESG - mjedisore, sociale dhe të qeverisjes - në operacionet e tyre. Për ta pasqyruar këtë, përmbajtja e kursit duhet të shkojë përtej vetëm çështjeve mjedisore. Për shembull, krahas mësimdhënies së teknikave të logjistikës së gjelbër (optimizimi i itinerarit, transporti intermodal, lëndët djegëse alternative), duhet t'i jepet peshë e barabartë aspekteve sociale (p.sh. trajnimi për shëndetin dhe sigurinë e punonjësve, diversiteti dhe përfshirja në fuqinë punëtore të logjistikës) dhe temave të qeverisjes (p.sh. etika e korporatave, transparenca në zinxhirët e furnizimit). Analizat e rasteve nga rajoni ilustronë këtë ekuilibër: Kompanitë sllovene të transportit kanë investuar në trajnime gjithëpërfshirëse të punëtorëve mbi sigurinë dhe teknologjitë e reja si pjesë e përpjekjeve të tyre ESG, dhe shumë firma theksojnë angazhimin e komunitetit dhe qeverisjen etike si pjesë integrale të qëndrueshmërisë. Një kurrikulë e mirë-harmonizuar do t'i përgatisë nxënësit për të zbatuar ESG në mënyrë holistike, për shembull, duke përfshirë simulime ose detyra mbi përmirësimin e gjurmës së karbonit të një kompanie dhe praktikën e saj të punës. Një qasje e tillë siguron që të diplomuarit e programit të mund të nxisin përmirësime në të gjitha shtyllat ESG, duke reflektuar njohuritë kërkimore se performanca e qëndrueshmërisë është e lidhur si me efikasitetin operacional ashtu edhe me përgjegjësinë sociale.

Përfshirja e Studimeve Rajonale të Rastit për Rëndësinë Kontekstuale

Përdorni shembuj lokalë për të lidhur teorinë dhe praktikën: Për t'i bërë konceptet ESG të prekshme, kurrikula duhet të integrojë studime praktike të rasteve të nxjerra nga rajoni në mënyrë që nxënësit të lidhin parimet abstrakte me rezultatet e botës reale. Secili prej pesë vendeve ofron shembuj ilustrues që mund të endur në kurse, duke pasuruar përvojën e të nxënësve me njohuri specifike për kontekstin:

- Bosnja dhe Hercegovina: Iniciativat komunale si miratimi i Planeve të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane në qytete si Sarajeva dhe Bijeljina tregojnë qëllimet ESG në veprim në nivel lokal, duke përafruar planifikimin e transportit urban me standardet mjedisore dhe sociale. Një studim rasti mbi SUMP-në e Sarajevës mund të tregojë se si përmirësimi i transportit publik dhe infrastrukturës për këmbësorë jep përfitime ESG (emetime të reduktuara, siguri të përmirësuar rrugore) dhe cilat sfida lindin në zbatim.

- Kosova: Projektet e transportit të gjelbër të mbështetura nga donatorët ofrojnë materiale të pasura mësimore. Për shembull, modernizimi i "Transportit Urban të Prishtinës" i financuar nga BERZH (duke futur autobusë me emetime të ulëta dhe përmirësime hekurudhore) ilustron se si financimi dhe ekspertiza e jashtme mund të nxisin rezultate të qëndrueshmërisë në terren. Shqyrtimi i këtij projekti në kurrikulë do të nxirrte në pah kompromiset kosto-përfitim të investimit në flota më të pastra dhe se si iniciativa të tilla lidhen me Planin më të gjerë të Veprimit për Qytetin e Gjellbër të Kosovës. Studentët mund të analizojnë të dhënat e projektit për të kuptuar ndikimet në konsumin e karburantit dhe cilësinë e ajrit urban.



- **Mali i Zi:** Përprojekjet e politikave kombëtare ofrojnë një perspektivë strategjike. Strategjia gjithëpërfshirëse e Zhvillimit të Transportit të Malit të Zi 2019–2035 kërkon në mënyrë të qartë integrimin e standardeve ESG dhe madje mandaton trajnimin ESG në menaxhimin e transportit, së bashku me partneritetet e inovacionit publik-privat. Ky shembull mund të përdoret si një rast ku nxënësit vlerësojnë hartimin e politikave kundrejt zbatimit, veçanërisht, OECD ka vërejtur vonesa në ekzekutimin e kësaj strategjie, duke nxitur diskutime mbi sfidat e qeverisjes. Përfshirja e këtij rasti në kurrikulë lidh mësimin në klasë me planifikimin e nivelit të lartë dhe rëndësinë e vullnetit politik, koordinimin ndër-agjenci dhe monitorimin e progresit në objektivat e qëndrueshmërisë.

- **Kroacia:** Iniciativat ESG të drejtuara nga industria mund të shërbejnë si modele të angazhimit të palëve të interesuara. Zhvillimi i një pyetësi vetëvlerësimi ESG nga Dhoma e Tregtisë Kroate, së bashku me Shoqatën e Punëdhënësve Kroatë që ofron shërbime edukimi ESG, ilustron se si shoqatat e biznesit po promovojnë në mënyrë aktive standardet dhe trajnimet ESG midis kompanive. Një modul kurrikular mund t'i bëjë studentët të përdorin pyetësorë të tillë për të vlerësuar performancën ESG të një kompanie hipotetike, duke u mësuar atyre se si funksionojnë mjetet e matjes dhe standardet vullnetare. Përvoja e Kroacisë tregon vlerën e bashkëpunimit ndërsektorial (qeveria, dhomat dhe firmat) në përmirësimin e praktikave të qëndrueshmërisë, një qasje që mund të imitohet në nivel rajonal.

- **Slovenia:** Si një lider rajonal, Sllovenia ofron raste të avancuara të integritit ESG. Kompanitë kryesore të logjistikës si Luka Koper (Porti i Koperit) dhe Pošta Slovenije kanë bërë hapa të rëndësishëm përmes iniciativave të gjelbra nga infrastruktura e portit të gjelbër deri te elektrifikimi i flotës, duke vendosur standarde të industrisë për Evropën Juglindore. Përfshirja e një studimi rasti sloven u mundëson nxënësve të eksplorojnë skenarët më të mirë në klasën e tyre: për shembull, se si rregullimi i fuqishëm i përafruar me BE-në dhe angazhimi i korporatave rezultuan në ulje të matshme të emetimeve ose mbeturinave. Shembuj të tillë mund të frymëzojnë diskutime mbi transferimin e praktikave më të mira në kontekste të tjera, duke pranuar ndryshimet në burime dhe mjedise rregullatore.

Duke përfshirë këto dhe studime rastesh të ngjashme nga bota reale, kurrikula mbetet kontekstualisht relevante dhe tërheqëse. Studentët dhe praktikantët do t'i kuptojnë më mirë konceptet ESG kur të shohin fqinjët në Ballkanin Perëndimor që përballen me sfida të njohura, qoftë një qytet që përballlet me ndotjen e trafikut apo një kompani që përpaket të përbushë rregullat e reja të raportimit të BE-së. Rastet duhet të përdoren në ushtrime, projekte në grup dhe skenarë të të nxënësve të bazuar në probleme (p.sh. "Si do ta kështilloni Qytetin X të zbatojë një plan logjistik të gjelbër duke pasur parasysh kufizimet buxhetore?"). Kjo qasje siguron që pas përfundimit të programit, pjesëmarrësit mund t'i zbatojnë lehtësisht mësimet e nxjerra në mjediset e tyre të punës, pasi të kenë shqyrtuar tashmë situata analoge në klasë.

Nxitja e Bashkëpunimit Rajonal dhe Shkëmbimit të Njohurive

Shfrytëzimi i rrjeteve rajonale për zhvillimin dhe ofrimin e kurrikulës: Analiza shumëvendore tregon fuqimisht se bashkëpunimi i vazhdueshëm midis palëve të interesuara të Ballkanit Perëndimor është thelbësor për rritjen e aftësive dhe standardeve ESG. Duke pasur parasysh që zinxhirët e transportit dhe logjistikës kalojnë kufijtë kombëtarë, një qasje e koordinuar ndaj trajnimit ESG do të krijojë sinergji dhe qëndrueshmëri. Një rekomandim është të krijohet një konsorcium rajonal ose grup pune i institucioneve të AFP-së, ministrive, përfaqësuesve të industrisë dhe ekspertëve për të zhvilluar dhe përditësuar së bashku kurrikulën ESG. Projekti SEE-GL vetë ofron një bazë



për këtë konsorcium; si një partneritet Erasmus+, ai tregon se si bashkimi i ekspertizës nga shtetet anëtare të BE-së (p.sh. Sllovenia, Kroacia) dhe partnerët e Ballkanit Perëndimor mund të prodhojë burime të përbashkëta. Një grup i tillë mund të vazhdojë përtej kohëzgjatjes së projektit për të ruajtur rëndësinë e kurrikulës, për ta harmonizuar atë me direktivat e reja ESG të BE-së dhe për të shmangur dyfishimin e përpjekjeve në secilin vend. Veçanërisht, të anketuarit në të gjithë rajonin kanë kërkuar udhëzime më të qarta, stimuj qeveritarë dhe mbi të gjitha qasje më të mirë në trajnim për të mbështetur integrimin ESG. Një përpjekje bashkëpunuese rajonale mund t'i përgjigjet kësaj kërkesë duke krijuar module të përbashkëta trajnimi dhe skema certifikimi që njihen përtej kufijve, duke arritur kështu në mënyrë efikase një audiencë më të gjerë.

Harmonizimi i standardeve dhe ndarja e praktikave më të mira: Për të nxitur ndarjen e njohurive, iniciativa e kurrikulës duhet të përputhet me kornizat më të gjera rajonale. Platformat ekzistuese si Traktati i Komunitetit të Transportit të BE-së (i cili bashkon ministritë e transportit të Ballkanit Perëndimor) dhe CEFTA mund të përfshihen për të promovuar udhëzime të unifikuara ESG dhe për të përhapur rezultatet e trajnimit. Për shembull, Komuniteti i Transportit mund të organizojë punëtori vjetore ose një depo online ku edukatorët e VET shkëmbejnë materiale mësimore dhe studime rastesh, duke siguruar që një mësim i nxjerrë në një vend (p.sh., një pilot i suksesshëm i logjistikës së gjelbër në Slloveni ose një protokoll i ri sigurie në Kroaci) t'u komunikohet të tjerëve. Hulumtimi sugjeron që harmonizimi i standardeve ESG, siç është miratimi i kërkesave të ngjashme të raportimit mjedisor ose normave të efikasitetit të karburantit, do të "lehtësonte barrën e pajtueshmërisë dhe do të rriste nivelin bazë për të gjithë" në rajon. Arsimi luan një rol kyç në këtë harmonizim: nëse programet e VET në të gjithë Evropën Juglindore mësojnë rezultate të krahasueshme të të nxënit mbi ESG, kompanitë që operojnë në vende të shumta do të hasin një grup aftësish dhe mirëkuptimi më të qëndrueshëm midis punonjësve. Prandaj, këto rekomandime përfshijnë punën drejt një kuadri rajonal të kompetencave ESG për sektorin e logjistikës (potencialisht i miratuar nga ministritë ose Komuniteti i Transportit), të cilin kurrikula e AFP-së në secilin vend mund ta miratojë. Kjo mund të përfshijë përcaktimin e përbashkët të kompetencave kryesore (p.sh. llogaritja e gjurmës së karbonit, kryerja e vlerësimeve të ndikimit social, sigurimi i qeverisjes dhe etikës në zinxhirët e furnizimit) dhe zhvillimi i moduleve të standardizuara të kurseve ose përmbajtjes së mësimi elektronik që mund të lokalizohet sipas nevojës.

Lehtësimi i angazhimit të vazhdueshëm të palëve të interesuara: Së fundmi, ndërtimi i një kulture bashkëpunimi kërkon kanale të institucionalizuara për shkëmbimin e njohurive. Kolegjet profesionale, qendrat e trajnimit, shoqatat e logjistikës dhe politikëbërësit e palëve të interesuara të secilit vend duhet të përfshihen aktivisht në rishikimin dhe rafinimin e kurrikulës ndërsa ajo evoluon. Mund të organizohen konferenca të rregullta rajonale ose seminare virtuale mbi "ESG në Transport dhe Logjistikë" (potencialisht nën kujdesin e një platforme të financuar nga BE ose komunitetit të praktikës Erasmus+), duke bashkuar instruktorët dhe ekspertët e industrisë për të ndarë përditësime, studime të reja rastesh dhe strategji pedagogjike. Krijimi i qendrave të të nxënit ESG në Ballkanin Perëndimor, siç parashikohet nga projekti SEE-GL, do ta mbështesë këtë qëllim duke vepruar si pika fokale ku bashkohen burimet dhe shkëmbehet ekspertiza. Me kalimin e kohës, këto rrjete do të ushqejnë një kulturë të përbashkët ESG në të gjithë rajonin, duke i ndihmuar kontekstet më pak të zhvilluara të arrijnë ritmin duke mësuar nga pionierët. Si përmbledhje, një etos partneriteti "duke mësuar nga sukseset e njëri-tjetrit", siç e thotë analiza krahasuese, duhet të informojë jo vetëm përmbajtjen e kurrikulës (duke paraqitur histori suksesi rajonale), por edhe zbatimin e saj (përmes bashkëpunimit të vazhdueshëm ndërkufitar në mësimdhënie dhe trajnim).



Hapat e mëtejshëm: Nga Pilotimi në Zbatimin e Shkallës së Lartë

Për të përkthyer rekomandimet e mësipërme në veprim, propozohen hapat e mëposhtëm afatshkurtër dhe afatgjatë, duke përcaktuar një rrugë nga finalizimi i hulumtimit deri në zbatimin e plotë të programit:

Afatshkurtër (6-12 muajt e ardhshëm):

- Finalizimi dhe shpërndarja e rezultateve të hulumtimit: Publikimi i analizës së përfunduar të standardeve dhe praktikave të industrisë ESG (deri në mesin e vitit 2025) dhe ndarja e gjetjeve kryesore me të gjithë palët e interesuara (esg-logistic.eu). Këto gjetje do të validojnë fushat e fokusit të kurrikulës me prova. Organizimi i punëtorive ose tryezave të rrumbullakëta të palëve të interesuara në secilin vend për të paraqitur rezultatet e hulumtimit dhe për të mbledhur reagime, kjo do të sigurojë pranimin dhe që kurrikula adreson nevojat reale të identifikuara nga udhëheqësit e industrisë dhe politikave.

- Hartimi dhe validimi i kurrikulës pilot: Mblidhni ekspertë të hartimit të kurrikulës nga institucionet dhe universitetet partnere të AFP-së (p.sh. Universiteti i Sarajevës, Universiteti i Zagrebit, etj.) për të zhvilluar një modul pilot ESG ose seri kursesh, duke u mbështetur në njohuritë e hulumtimit dhe studimet e rasteve të mësipërme. Kjo duhet të përfshijë hartimin e rezultateve të të nxënësve, planeve të mësimi dhe materialeve (potencialisht në gjuhë të shumta). Para zbatimit të plotë, kryeni një rishikim nga kolegët ose një vlerësim nga palët e interesuara të përmblajtjes së programit pilot, për shembull, kërkoni nga zyrtarët e ministrisë, trajnerët e burimeve njerëzore të kompanisë dhe ekspertët e shoqërisë civile të rishikojnë skicën e kurrikulës për të siguruar rëndësinë dhe saktësinë. Përshtatni përmblajtjen bazuar në këtë reagim dhe kërkoni çdo akreditim ose miratim të nevojshëm për kursin pilot përmes autoriteteve kombëtare të arsimit.

Trajnioni trajnerët dhe lançoni një ofertë pilot: Identifikoni një grup të parë instruktorësh (nga shkollat AFP, politeknikët ose qendrat private të trajnimit) dhe u ofroni atyre një trajnim të shkurtër përgatitor mbi përmblajtjen e kurrikulës ESG dhe metodologjitë e të nxënësve aktiv. Me instruktorë të trajnuar në vend, zbatoni kursin pilot në një mjedis të kontrolluar, për shembull, si një program arsimor i vazhdueshëm për një grup të vogël menaxherësh të kompanive logjistike, ose si lëndë zgjedhore në një kolegji profesional partner. Ky zbatim pilot (ndoshta një për vend ose një program pilot i përbashkët rajonal) do të shërbejë si një provë e konceptit për të rafinuar kurrikulën. Mblidhni të dhëna mbi reagimet e nxënësve dhe rezultatet e të nxënësve për të informuar përmirësimet e mëvonshme.

Afatgjatë (1–3 vjet):

- Integrim i plotë në programet e AFP-së: Bazuar në suksesin e pilotit, bashkëpunim me autoritetet arsimore për të integruar kurrikulën ESG në ofertat standarde të AFP-së dhe programet e të nxënësve gjatë gjithë jetës në të gjithë rajonin. Kjo mund të nënkuptojë krijimin e një certifikate ose diplome formale ESG në Transport dhe Logjistikë që ofrojnë institucionet e AFP-së në shumë vende, ose përfshirjen e moduleve ESG brenda kualifikimeve ekzistuese të logjistikës dhe transportit. Qëllimi është institucionalizimi i kurrikulës në mënyrë që ajo të bëhet një pjesë e rregullt e zhvillimit të aftësive për hyrësit e rinj dhe punëtorët ekzistues njësoj. Duhet të krijohen korniza monitorimi dhe vlerësimi për të ndjekur ndikimin tek nxënësit (p.sh., kompetencat e përmirësuara të ESG-së,



rezultatet e karrierës) dhe në industri (p.sh., rritja e adoptimit të praktikave ESG në kompani).

- Shkallëzimi përmes mbështetjes rajonale dhe të BE-së: Shfrytëzimi i fondeve dhe partneriteteve për të zgjeruar shtrirjen e kurrikulës. Një projekt pasues Erasmus+ ose fonde të tjera të BE-së (siç janë Instrumenti për Para-Anëtarësim ose iniciativat e Tranzicionit të Gjelbër) mund të ndiqen për të rritur ofrimin e trajnimeve, për të zhvilluar përmbajtje shumëgjuhëshe të mësimit elektronik dhe për ta zgjeruar programin në më shumë institucione ose vende të tjera. Për shembull, mund të krijohet një qendër rajonale e ekselencës për trajnimin ESG, duke koordinuar përditësimet e kurrikulës dhe duke ofruar trajnime të avancuara për trajnerë. Platformat e BE-së si Fondacioni Evropian i Trajnimit (ETF) dhe Komuniteti i Transportit mund të angazhohen për mbështetje teknike dhe për të përafruar kurrikulën me kornizat evropiane të kualifikimeve. Vizioni afatgjatë është të krijohet një rrjet i qëndrueshëm i arsimit ESG në Evropën Juglindore që përditësohet vazhdimisht përmes kërkimit dhe bashkëpunimit, duke siguruar jetëgjatësi përtej projektit fillestar.
- Bashkëpunim dhe përmirësim i vazhdueshëm: Mbajtja e konsorciumit rajonal ose rrjetit të palëve të interesuara për të mbikëqyrur evolucionin e kurrikulës. Përmes rishikimeve vjetore, kurrikula mund të përditësohet në përputhje me rregulloret e reja ESG, inovacionet teknologjike (p.sh. dixhitalizimi i logjistikës) dhe reagimet nga punëdhënësit dhe ish-studentët. Aktivitetet e ndarjes së njohurive - të tilla si një "Forum vjetor ESG i Ballkanit Perëndimor në Logjistikë" - do t'i mbajnë palët e interesuara të lidhura dhe të përkushtuara. Me kalimin e kohës, kjo qasje bashkëpunuese do të forcojë një komunitet praktikash rreth ESG në transport dhe logjistikë. Gjithashtu do të ndihmojë në përafrimin e praktikave rajonale me standardet e BE-së, ndërsa vendet përgatiten për anëtarësim në BE ose thellojnë pajtueshmërinë e tyre me direktivat e qëndrueshmërisë të BE-së.

Këto rekomandime hartojnë një qasje gjithëpërfshirëse për zhvillimin e një kurrikule të fokusuar në ESG që është e informuar nga kërkimi, e rëndësishme në kontekst dhe e zbatuar në mënyrë bashkëpunuese. Duke e bazuar përmbajtjen arsimore në realitetet e Bosnjës dhe Hercegovinës, Kroacisë, Kosovës, Malit të Zi dhe Sllovenisë, dhe duke mobilizuar një rrjet aktorësh rajonalë, kurrikula e propozuar do t'i pajisë profesionistët e tanishëm dhe të ardhshëm të logjistikës me kompetencat për të nxitur ndryshime të qëndrueshme. Një ndërtim i tillë kapacitetesh është thelbësor për sektorin e transportit dhe logjistikës së Ballkanit Perëndimor për të avancuar performancën ESG, për të rritur bashkëpunimin ndërkufitar dhe për të përmbushur pritjet e një ekonomie më të gjelbër evropiane në vitet që vijnë.



8. Referencat

1. Abdić, B., Muslić, A., & Efendić, A. (2023). Smart connected products as a driver of sustainable supply chain management. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(5), 552–562.
2. Aragonés-Jeremías, R., Baranova, P., & Moreno, R. (2023). Efficiency and resilience in public investing: The regulation curve model. *Sustainability*, 15(17), 13071.
3. Baranova, P., Macias, A., & Moreno, R. (2018). The Regulation Curve Model: Application to European public investing. *Journal of Economic Policy Reform*, 21(4), 321–345.
4. Bavec, C., & Bavec, M. Č. (2016). Gender diversity in management as a tool of corporate governance. *Transformations in Business & Economics*, 15(1), 4–21.
5. Bekő, J., Bez nec, N., & Sagaria, S. D. (2021). Labor market policy measures during the COVID-19 pandemic: A qualitative review. *IZA Journal of Labor Policy*, 11(1), 1–28.
6. Bobek, S., Tominc, M., & Vuk, D. (2015). Factors influencing e-government development: Lessons from Slovenia. *Transforming Government: People, Process and Policy*, 9(3), 318–338.
7. Bratkovič Kregar, T., Crnjar, K., & Gomezelj, D. (2019). Determinants of non-financial reporting: Evidence from Slovenia. *Journal of Cleaner Production*, 220, 425–434.
8. Črnjar, K., Bratkovič Kregar, T., & Gomezelj, D. (2020). EU non-financial reporting directive: The impact of legal origin and enforcement on corporate social responsibility transparency. *Journal of Applied Accounting Research*, 21(4), 585–605.
9. Družić, J., Žgaljić, D., & Pavlić, M. (2021). Implementing sustainable transport measures in logistics companies: Case study of Croatian and Slovenian companies. *Sustainability*, 13(11), 6029.
10. Ferjan, M., Klemencic, A., & Logar, V. (2023). Upskilling and reskilling for green transition: A case study of the Slovenian automotive industry. *Sustainability*, 15(14), 11172.
11. Filipič, B., & Škrinjar, R. (2022). Sustainable corporate performance and stakeholder engagement: Evidence from Slovenian companies. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 29(6), 1854–1866.
12. Glušič, T., Groff, M., & Jaklič, J. (2018). Adoption of shared e-government services: Exploring the case of Slovenia. *Government Information Quarterly*, 35(3), 488–497.
13. Glušič, T., Jaklič, J., & Groff, M. (2017). Factors influencing e-procurement adoption: Empirical evidence from Slovenia. *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, 12(1), 1–15.
14. Klančnik, S. (2021). The importance of local population welfare for tourism development: A case study of Slovenian rural areas. *European Planning Studies*, 29(8), 1481–1500.
15. Knezevic, S., Zarkovic, M., & Glavan, M. (2024). The role of alternative fuels in achieving sustainable mobility: A case study of Slovenia. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 128, 104030.



16. Mastilica, M., Keco, D., & Besic, C. (2024). Green transport corridors: A strategic approach to sustainable logistics in Southeast Europe. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 9(1), 1–15.
17. Primec, A. (2021). The impact of EU non-financial reporting directive on corporate social responsibility: Evidence from Slovenia. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, 12(3), 457–478.
18. Primec, A., & Belak, J. (2020). Corporate social responsibility reporting in small and medium-sized enterprises: Evidence from Slovenia. *Business Ethics: A European Review*, 29(3), 574–591.
19. Pucihar, A., Podbregar, I., & Vidmar, D. (2021). Sustainable public procurement and digital transformation: A case study of Slovenia. *Electronic Government, an International Journal*, 17(3), 288–305.
20. Sambt, J. (2021). Fiscal policy responses to the COVID-19 pandemic: Evidence from Slovenia. *Economic Modelling*, 97, 105420.
21. Svetlik, I., Vodopivec, M., & Laporšek, S. (2017). Promoting gender equality through flexible work arrangements: The case of Slovenia. *International Journal of Manpower*, 38(2), 237–251.
22. Trilar, M., Mulej, M., & Zenko, Z. (2020). Social responsibility and sustainable development in the context of systems thinking: The case of Slovenia. *Kybernetes*, 49(9), 2321–2344.
23. Tušek, B., Kušar, J., & Dabić, M. (2022). Corporate social responsibility practices and firm performance: Evidence from Slovenian firms. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 35(1), 5263–5280.
24. Zaucer, M., Vukelic, G., & Trcek, D. (2023). A model for assessing the sustainability of intermodal transport chains. *Promet-Traffic & Transportation*, 35(4), 575–585.
25. Ackermann, F. (2012). Stakeholder management. In *Systems approaches to managing change: A practical guide* (pp. 143–164). Springer.
26. Association of Logistics Providers. (2025). About us. <https://associationoflogisticsprovider.com/about-us/>
27. Chamber of Commerce and Industry of Slovenia (CCIS). (2025). About us. <https://eng.gzs.si/vsebina/About-Us>
28. Ecologists Without Borders. (2022). About us. <https://ebm.si/en/>
29. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (n.d.). Slovenia. <https://www.ebrd.com/home/what-we-do/where-we-invest/slovenia.html>
30. Energy Agency. (n.d.). About us. <https://www.iea.org/about>
31. European Commission. (n.d.). Mobility and transport. https://transport.ec.europa.eu/index_en
32. Focus Association for Sustainable Development. (n.d.). About us. <https://focus.si/english/>
33. Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Pitman.
34. Gorenje. (2014). Sustainability. <https://www.hisense-europe.com/en/gorenje-group/sustainability>
35. Intereuropa. (2017). Sustainability. <https://www.intereuropa.si/en/about-us/social-responsibility/environmental-protection>
36. Jožef Stefan Institute. (n.d.). About us. <https://jozefstefan.org/en/about-us/>



37. Ministry of Infrastructure. (2025). About us. <https://www.gov.si/en/state-authorities/ministries/ministry-of-infrastructure/about-the-ministry/>
38. Ministry of the Environment and Spatial Planning. (2025). About us. <https://www.gov.si/en/state-authorities/ministries/ministry-of-natural-resources-and-spatial-planning/about-the-ministry/#:~:text=The%20Ministry%20of%20Natural%20Resources%20and%20Spatial%20Planning%20is%20responsible,resources%20and%20ensuring%20social%20wellbeing.>
39. NOA. (2025). About us. <https://www.mynoa.com/noa>
40. Port Koper. (2025). Sustainability development. <https://www.luka-kp.si/en/company/sustainable-development/>
41. Slovenian Railways. (2025). About us. <https://www.sz.si/en/about/who-we-are/>
42. University of Ljubljana. (2025). About us. <https://www.uni-lj.si/en/university/about-us>
43. World Bank. (2025). Slovenia. <https://data.worldbank.org/country/slovenia>
44. European Commission, Bosnia and Herzegovina 2024 Report: https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/451db011-6779-40ea-b34b-a0eeda451746_en?filename=Bosnia%20and%20Herzegovina%20Report%202024.pdf
45. Biznis.ba; Poslovni magazin: <https://biznis.ba/kompanije/primjena-esg-standarda-uslov-konkurentnosti-bh-kompanija/91585>
46. U.S. Department of State, 2024 Investment Climate Statements: Bosnia and Herzegovina: <https://www.state.gov/reports/2024-investment-climate-statements/bosnia-and-herzegovina/>
47. Delova-Jolevska, E., Ilievski, A., Jolevski, L., Csiszárík-Kocsir, Á., & Varga, J. (2024). The Impact of ESG Risks on the Economic Growth in the Western Balkan Countries. *Sustainability*, 16(19), 8487. <https://doi.org/10.3390/su16198487>
48. UNDP, Izgradnja održive budućnosti: Poslovni priručnik za ESG standarde: https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-08/izgradnja_odr_zive_buducnosti_poslovni_prirucnik_za_esg_standarde.pdf?
49. International Academy of Sustainable Development: <https://esgbh.com/esg/esg-edukacija/#prijava>
50. Accounting law: <https://www.zakon.hr/z/118/Zakon-o-ra%C4%8Dunovodstvu>
51. Audit Law: <https://www.zakon.hr/z/417/Zakon-o-reviziji>
52. Capital Market Law: <https://www.zakon.hr/z/171/Zakon-o-tr%C5%BEi%C5%A1tu-kapitala-1-2>
53. Green supply chain management in Croatian companies (scientific paper): <https://hrcak.srce.hr/210866>
54. <https://www.poslovni.hr/hrvatska/ulaze-se-kao-nikad-ali-logistika-jos-nije-prepoznata-kao-strateska-grana-4447173>
55. Croatian Chambers of Commerce: <https://www.hgk.hr/hrvatski-esg-rating>
56. Croatian Employer Association: <https://www.hup.hr/odjel-esg>
57. Croatian commerce of Crafts: <https://www.hok.com/projects/discipline/sustainable-design/esg-consulting/>
58. Croatian Postal Service: <https://hrvatska.posta.hr/hr/odrzivost>



59. https://ebrdgreencities.com/assets/Uploads/PDF/Pristina-GCAP_ENG_August-2021.pdf
60. <https://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/51923.html>
61. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099041723104545397/pdf/bosib0a3dc36ae0c40be3c058429f10a40d.pdf>
62. South-East Europe Transport Observatory (SEETO) | Public Private Partnership
63. World Bank Document
64. https://bkt-ks.com/content/2024/07/ESG-REPORT-FINAL_18.7_-edit_compressed-1-1.pdf
65. kosovo-country-strategy.pdf
66. <https://www.esilv.fr/en/esg-investing-farm-management-green-cities-three-student-projects-for-sustainability/>
67. Ministry of Transport and Maritime Affairs of Montenegro. (2019). Transport development strategy 2019–2035 with action plan 2019–2020. Government of Montenegro. <https://www.gov.me/dokumenta/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534>
68. OECD (2024), Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Montenegro, Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ead1588e-en>.
69. European Commission. (2024). Montenegro 2024 report (Commission Staff Working Document SWD(2024) 694 final). https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/a41cf419-5473-4659-a3f3-af4bc8ed243b_en?filename=Montenegro%20Report%202024.pdf
70. Nikčević, J., & Škurić, M. (2021). A Contribution to the Sustainable Development of Maritime Transport in the Context of Blue Economy: The Case of Montenegro. *Sustainability*, 13(6), 3079. <https://doi.org/10.3390/su13063079>
71. Ministry of Ecology, Spatial Planning and Urbanism of Montenegro. (2021). Third biennial update report of Montenegro to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). United Nations Development Programme (UNDP). <https://www.undp.org>
72. <https://www.addiko.com/static/uploads/Addiko-Bank-AG-Sustainability-Report-2023-EN-1.pdf>

Ovo istraživanje izrađeno je u sklopu projekta SEE-GL, sufinanciranog sredstvima Europske unije kroz program Erasmus+, i predstavlja temelj za razvoj regionalno relevantnog ESG kurikuluma u području transporta i logistike, osiguravajući dugoročan utjecaj kroz pilot-testiranje, integraciju u politike te prekograničnu suradnju među pružateljima strukovnog obrazovanja i osposobljavanja (VET) i dionicima iz industrije.

2025

Pripremili:



PUČKO OTVORENO
UČILIŠTE AMC
Nova Gradiška



PANNONIA
CONSULTING

