

POSLOVNA DIPLOMATIJA U NOVIM TRENDOVIMA SAOBRAĆAJA, EKOLOGIJE I LOGISTIKE

Akademik prof. dr Slobodan Nešković, email: slobneskovic@gmail.com Univerzitet privredna akademija u Novom Sadu, FIMEK; Professor Honoris Causa St. Cyril and St. Methodius, University of Veliko Turnovo Bulgaria; CESNA B, Beograd, SKAIN; Ukrajinska Tehnološka Akademija, Kijev

Sažetak: Koncept poslovne diplomatijske predstavlja delatnost od esencijalnog uticaja na procese u savremenom ambijentu. To je nova akademska disciplina i profesionalni angažman u kontekstu privrednog i ukupnog društvenog razvoja. Koncepcija nazvana i ekonomskom diplomacijom podrazumeva angažman odabranih kadrova u konkretnoj zemlji, sa ciljem prodora na posmatrano i šire međunarodno tržište. Potrebno je formulisati adekvatan nastup sa precizno definisanim postupcima. Kroz permanentne sadržajne aktivnosti potrebno je obezbediti plasman, prodaju proizvoda, uvećanje profit-a kompanija i budžeta države. Suština nastupa u oblastima saobraćaja, ekologije i logistike jeste prikupljanje relevantnih informacija i druge aktivnosti u kontekstu realizacije korporacijskih ciljeva i nacionalnih strategija. Kompetitivnu prednost u navedenim i drugim sferama ostvaruju vrhunski osposobljene ličnosti sa implementacijom savremenih tehnologija.

Ključne reči: poslovna diplomacija, saobraćaj, ekologija, logistika, inovacije, razvojni trendovi, Evropska Unija

BUSINESS DIPLOMACY IN NEW TRENDS OF TRAFFIC, ECOLOGY AND LOGISTICS

Abstract: The concept of business diplomacy is a matter of essential influence on processes in a modern environment. It is a new academic discipline and professional engagement in the context of economic and overall social development. The concept called economic diplomacy implies the engagement of selected personnel in a particular country, with the aim of penetrating the observed and wider international market. It is necessary to formulate an adequate performance with precisely defined procedures. Through permanent content activities, it is necessary to ensure the placement, sale of products, increasing the profit of companies and the state budget. The essence of adventures in the fields of transport, ecology and logistics is the collection of relevant information and other activities in the context of the realization of corporate goals and national strategies. Competitive advantage in these and other spheres are achieved by highly qualified persons with the implementation of modern technologies.

Key words: business diplomacy, transport, ecology, logistics, innovation, development trends, European Union.

Uvod

Poslovna diplomacija u teoriji i praksi veoma često tretirana kao ekomska, internacionalna ili biznis diplomacija. Konceptualno predstavlja specifičan i istančan spoj klasične diplomatijske sa velikim brojem drugih nauka i disciplina u cilju razvoja nacionalne privrede, odnosno ukupnog društvenog kolektiviteta. Zasnovana na poimanju Francuske projekcije iz 17. veka i instrukcijama predsednika Fransa Mitterana iz 1988. godine, biznis diplomacija je evoluirala do prvorazredne spoljnopolitičke delatnosti svake moderne tvorevine.

Nauka i akademsko obrazovanje nesporno se implementiraju u sferu poslovnog diplomatskog angažmana. Esencijalna funkcija poslovne, odnosno ekomske diplomatije na državnom planu je zaštita i unapređenje normativno formulisanih strateških nacionalnih interesa u međunarodnoj konstelaciji. Razmatrajući taj koncept na mikro planu, težišno opredelenje je prisustvo i ostvarivanje profita kompanija na svetskom tržištu. Projekti diplomatskog nastupa moraju se inkorporirati u definisanisane politike socijalnog i privrednog progrusa koje su usvojene na nivou najviših institucija, to jest parlamenta i vlade države. To realno obezbeđuje stabilan, dugoročan prosperitet poslovnih subjekata, uvećanje budžeta, jasnou perspektivu i razvoj zemlje.

Novi koncept poslovne diplomatije podrazumeva prilagođavanje država i njihovih korporacija aktuelnim trendovima u globalnoj zajednici, savremenim ekonomskim tokovima i međunarodnom tržištu. Stoga je neophodno obezbediti osnovne prepostavke za uspešan nastup u različitim privrednim i vanprivrednim aktivnostima. Procesi mondijalizacije i objektivni pokazatelji stanja u svetu ukazuju na potrebu osmišljenog, sistematskog i temeljnog, naučno zasnovanog pristupa. Najviši značaj dobijaju ekomska špijunaža i obaveštajni poslovi. Poslove u biznis diplomacji moraju planirati, organizovati i sprovoditi vrhunski osposobljeni kadrovi sa najvišim

univerzitskim obrazovanjem u konkretnim oblastima.

Saobraćaj, ekologija i logistika u savremenom društvenom kontekstu označavaju područja od prvorazrednog značaja za egzistenciju svake zemlje, regionalne i međunarodne zajednice. Planetarne korelacije, vesternizacija međunarodnog okruženja, permanentna eskalacija bezbednosnih izazova u dramatična ugroženost ljudske populacije zahtevaju sadržajan nastup svih relevantnih činilaca. Pre svega, treba koncipirati dugoročne strategijske ciljeve u navedenim granama i oblastima angažmana, zatim usvojiti konzistentne saobraćajne, ekološke i inovacione politike, obezbediti adekvatne materijalne resurse i uključiti najkvalitetnije ljudske resurse nakog celovitog akademskog osposobljavanja.

1. Poslovna diplomacija i evropskezacija saobraćaja

Postmoderni poslovni ambijent prvenstveno karakteriše konstantna teška borba subjekata za ostvarivanje kompetitivne prednosti na svim nivoima organizovanja. Nadmetanje sa konkurencijom prevaziđa norme etičkog ponašanja, pri čemu se koriste i najsurovije metode za eliminisanje suparnika. Sve privredne grane i društvene delatnosti obeležavaju identični trendovi sa nastojanjem za supremacijom i po cenu uništenja protivnika. Mere, radnje i postupci ovlađavanja tržištem stalno se usavršavaju uz primenu inovacija u informaciono-komunikacionoj sferi. Temeljni postulati pislivne špijunaže i obaveštajne delatnosti implementiraju se u svaku aktivnost. Koncept poslovne diplomatije u oblasti saobraćaja obuhvata konglomerat složenih aktivnosti u državama gde se obavlja služba, prema sledećem:

- Svakodnevno praćenje aktivnosti na tržištu saobraćajno transportnih usluga,
- Snimanje kvaliteta saobraćajnih usluga, stavova javnog mnjenja i zvaničnih institucija u zemljama prijema,
- Uspostavljanje i negovanje poslovnih kontakata sa kompetentnim resornim akterima i preduzetnicima,
- Mogućnosti plasmana proizvoda i kapitala iz svoje zemlje,
- Razmena informacija o saobraćaju sa relevantnim faktorima i

ustanovama zemlje domaćina, Priprema i izrada publikacija o saobraćajno transportnim mogućnostima i resursima svoje države, □ Organizuju prezentacije, izložbe i druge vidove favorizovanja vlastitih kapaciteta, □ Učešće na sajmovima i manifestacijama koje organizuje zemlja prijema, □ Angažman u naučnim, odnosno stručnim konferencijama, simpozijumima i seminarima, □ Saradnja i učešće u pregovorima delegacija iz svoje države, □ Prikupljanje poverljivih informacija o tendencijama i inovacijama u proizvodnji saobraćajno transportnih sredstava, □ Vođenje poslovnih pregovora za potrebe svojih ustanova, □ Nastupi u sredstvima javnog informisanja sa tematikom od važnosti za afirmaciju potencijala sopstvene države, □ Stvaranje povoljnih uslova za nastup privrednih subjekata svoje države, □ Organizovanje međudržavne saradnje i razmene stučnih delegacija, □ Pružanje pomoći matičnim kompanijama kod poslovanja u dатој земљи, □ Preduzimanje adekvatnih mera i postupaka iz oblasti kontraobaveštajnog rada, posebno bezbednosti Informacija, □ Definisanje i predlaganje strateških koncepcija unapređenja saobraćaja u matičnoj državi, □ Redovno dostavljanje korisnih informacija i izveštaja nadređenim državnim organima, kompanijama i drugo.

Slobodnog kretanja ne bi bilo bez dobre saobraćajne povezanosti i bez dobrih saobraćajnih mreža. Zbog toga je saobraćajna politika Evropske Unije bila prvenstveno usmerena na savladavanje prepreka između država članica i na stvaranje jedinstvene evropske saobraćajne mreže u kojoj postoje uslovi poštene tržišne utakmice između različitih vrsta saobraćaja poput drumskog, vazdušnog, vodenog ili železničkog. Statistički, u saobraćajnoj industriji sada je zaposleno oko 10 miliona ljudi što prema podacima čini 4,5% ukupnog broja zaposlenih u Evropskoj Uniji.¹⁰ Sveukupni saobraćaj je značajan

faktor privrednog i društvenog razvoja svake zemlje. Saobraćajem se povezuju krajevi zemlje, integrišu se svi sektori proizvodnje. Bez saobraćaja nema razvoja privrede (ujedno to bi onemogućilo sam uvoz i izvoz u druge delove sveta), niti bilo kakve povezanosti sa ostalim zemljama.¹¹ Efikasan i jeftiniji saobraćaj omogućava brži protok različitih vrsta dobara a tako i usluga čime se utiče na smanjenje troškova proizvodnje pa time dobra, usluge postaju konkurentniji na svetskom tržištu. Ujedno razvijeniji saobraćaj bilo drumske, vazdušne, železnički ili vodenih utiče na sve veći broj zaposlenih lica što u jednoj zemlji može uticati na značajno povećanje standarda, a time kasnije i BDP-a. Dobre saobraćajne veze kao što je navedeno, od izuzetnog su značaja za privredu EU naročito u smislu izvoza (export) – u tom slučaju izvoz robe zastupljen je u 90% slučajeva što se obavlja različitim vidovima transporta (drumski, vodenih, vazdušni, železnički). Zahtevi savremenog saobraćaja danas podrazumevaju pored osnovnog znanja saobraćajnih propisa i veštine upravljanja ujedno i neophodnost kvalitetnije pripreme ljudi za saobraćaj, a time se misli na saobraćajni odgoj i ponašanje u toku i za vreme saobraćajnih aktivnosti, kako na putevima tako i van njih. Saobraćajna politika predstavlja deo opšte ekonomске politike i ujedno utiče na društveno-ekonomski razvoj jedne zemlje. Ciljevi, instrumenti i drugi faktori saobraćajne politike moraju biti komplementarni sa onima koji važe u Evropskoj Uniji. Stoga je cilj ujedno poboljšanje funkcionisanja unutrašnjeg tržišta time što bi se obezbedila sigurnost, efikasnost, dostupnost i kvalitet saobraćajnih usluga, zaštita interesa korisnika tih usluga i ujedno zaštita životne sredine. Cilj saobraćajne politike se stoga utvrđuje okvirnim uslovima za razne grane

Srbiji i Jugoistočnoj Evropi", Velika Plana 03 - 04. jul 2018, Proceedings, Edicija Bezbednost u postmodernom ambijentu, knjiga 26, Beograd: CESNA B i Internacionalni Univerzitet Travnik, BiH, 2018, str. 21.

¹¹ Jusufranić, I., Saobraćajni, ekološki i ekonomski problemi i perspektive rješavanja u zemljama Zapadnog Balkana s osvrtom na Bosnu i Hercegovinu, Nauka i Tehnologija br. 10, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2018, str. 17

¹⁰ Nešković, S., Saobraćajna politika Evropske Unije i koridori u Jugoistočnoj Evropi, Tematski Zbornik radova vodećeg nacionalnog značaja, Naučna konferencija sa međunarodnim učešćem "Koridori u

saobraćaja kako bi se omogućio prevoz robe i putnika unutar EU kao i na međunarodnom nivou čime bi se uklanjala ograničenja među državama. To bi ujedno doprinelo stabilnosti cena, poboljšanju udobnosti prevoza putnika kao i poboljšanju a ujedno i mogućem porastu životnog standarda. Današnji saobraćajni sistem EU suočen je sa narastajućim konfliktom između povećanog zahteva za mobilnošću, zbog čega pitanja negativnih uticaja na okruženje postaju sve kritičnija. Evropska zajednica (EZ) od osnivanja posebnu pažnju posvećuje problemu saobraćaja, što je potvrđeno Rimskim Ugovorom (1957), ali je činjenica da se dugo godina nije našao pravi okvir za razvoj efikasne saobraćajne politike. Prvi put je 1992. godine, komisija EZ objavila „Zelenu knjigu“, a nedugo potom i „Belu Knjigu“ o budućnosti zajedničke saobraćajne politike. U centru pažnje naročito u prvom dokumentu bio je održivi saobraćaj i njegovi efekti na ukupnu saobraćajnu politiku. Dodatno, u ovim dokumentima je saobraćaj okarakterisan kao glavni izvor različitih uticaja na životnu sredinu, naročito atmosferskih zagađenja, buke i promene namene zemljišta. Opšti je zaključak ovoga da je evropski transport postao „žrtva sopstvenog uspeha“. Zagrešenja se javljaju prvenstveno u drumskom i vazdunom saobraćaju, a rast transportnih aktivnosti viđen je kao osnovni uzrok aktuelnih problema zagađenja životne sredine.¹² Svrha saobraćajne politike EU je pomoći ljudima i zaštiti ih za vreme putovanja. Jedan od primera bilo je kroz osiguranje i zaštitu prava putnika. Sada kada bi došlo do kašnjenja putnici ne moraju sami da istražuju i muče se u cilju saznanja šta se desilo. Imaju pravo na osnovu toga na informacije koje bi upravo u tim momentima dobijali od saobraćajnog preduzeća. Putnici sa invaliditetom i oni sa ograničenom pokretnošću moraju dobiti posebnu pažnju. Kao deo projekta dovršetka Evropskog unutrašnjeg tržišta, osnovnu važnost predstavlja povezanost saobraćaja širom svih država članica EU. Tehnološki

napredak je u poslednjoj deceniji znatno povećao sigurnost vozila. Time se u daljoj budućnosti omogućava poboljšanje sigurnosti na putevima, posebno u području automatizovane i umrežene vožnje. Kako bi otvorila put prema automatizaciji Komisija namerava razviti glavni plan za razvoj kooperativnog intelligentnog transportnog sistema (ITS), dvostrane komunikacije između automobila i putne infrastrukture. Ti sistemi omogućavaju vozilima da međusobno šalju upozorenja kao npr. u slučaju naglog kočenja ili putem infrastrukture što za primer mogu poslužiti budući radovi na putevima.¹³ Cilj Evropske Unije je ostvariti evropski prostor bezbednosti drumskog saobraćaja u periodu od 2010 – 2020 godine. Kako bi to postigla podrazumeva se primena mera usmerenih na stanje vozila, prevoz opasne robe i sigurnosti putne infrastrukture. Prema Izveštaju Evropskog veća za sigurnost saobraćaja za 2017. godinu, u 2016. godini zabeleženo je 25.670 smrtnih slučajeva na putevima u EU, što je 530 manje u odnosu na 2015. godinu (smanjenje od 2%). EU je 2010. godine obnovila obavezu u vezi sa poboljšanjem sigurnosti drumskog saobraćaja i kao cilj do 2020. godine navela smanjenje smrtnosti na putevima za oko 50% u odnosu na 2010. godinu. Kako bi se postigao cilj EU za 2020. godinu bilo je potrebno godišnje smanjenje od 6.7%. Ali, po podacima od 2010. godine smrtnost na putevima u EU pala je za 19% što iznosi samo smanjenje od 3,4% na godišnjem nivou. Najugroženiji učesnici u saobraćaju (pešaci, biciklisti) čine veliki deo u saobraćaju (135.000 lica). U Evropskom akcijskom programu za sigurnost drumskog saobraćaja za period od 2011-2020. godine, postavljeni su zahtevni planovi za smanjenje broja poginulih na evropskim putevima na pola u sledećih deset godina. Postojeće ključne inicijative odnose se na uvođenje nove evropske vozačke dozvole i stupanje na snagu prekogranične direktive kojom će se omogućiti progon počinilaca prekograničnih saobraćajnih prekršaja.

¹² Nešković, S., Jokanović, I., Stefanović, G., Reconstruction of Dysfunctional Urban Corridors: Case Study Cairo, Journal of Road and Traffic Engineering, Belgrade, Vol 64, No 4, 2018, p. 12.

¹³ Bela knjiga - Plan za jedinstveni evropski saobraćajni prostor - Put prema konkurentnom saobraćajnom sistemu unutar kojeg se efikasno upravlja resursima, Bruxelles: Evropska komisija, 2011, str. 9.

Evropski Parlament doneo je na osnovu toga predlog za npr. uvođenje boljih i kvalitetnijih tehničkih pregleda kako za putnička tako i za teretna vozila u drumskom saobraćaju, a veliki pomak napravljen je i u odnosu na strategiju za smanjenje broja teško stradalih žrtava u saobraćajnim nezgodama. EU na raspolaganju ima različita sredstva raspoloživih akcija u pogledu bezbednosti saobraćaja na putevima: □ Član 71. ES Sporazuma dozvoljava EU da ozakoni usvojene mere kako bi se poboljšala bezbednost transporta unutar principa prenošenja ovlašćenja na niže nivoe; □ EU podržava istraživačke i projekte tehnološkog razvoja; □ EU ima finansijska sredstva koja joj omogućavaju da podrži inicijative usmerene ka podizanju svesti među donosiocima odluka, profesionalcima i javnosti, o glavnim bezbednosnim pitanjima i rešenjima; □ EU je igrala aktivnu ulogu u definisanju metoda za istraživanje nezgoda i stvaranju CARE baze podataka. Poštovanje osnovnih pravila u saobraćaju će biti tretirano edukacionim kampanjama i kampanjama za podizanje svesti, koje se uklapaju u cilj postavljen ovim programom i koje se tiču postojećih nacionalnih aktivnosti organizovanih od strane policije i drugih nadlećnih tela i organa. Ove akcije usmerene su na posebno ranjive korisnike, mlađe i stare vozače. Postoji revolucija u automobilskoj industriji koja može pružiti značajne koristi u pogledu aktivne bezbednosti i sprečavanju nezgoda. U vozila se sve više instaliraju moderni električni uređaji koji upravljaju sigurnosnim funkcijama vozila. Evropski program za procenu novih automobila (EuroNCAP) testira bezbednost novih automobila u skladu sa usklađenim protokolima za različite tipove nezgoda koje mogu izazvati ozbiljne povrede putnika a time i pešaka. Pasivna bezbednost – upotreba sigurnosnih pojaseva je takođe veoma važna oblast delovanja, jer se na taj način potencijalno može spasiti oko 4000 života. Bezbednost drumskog saobraćaja je naučna disciplina koja primenom naučne metodologije prati, izučava i objašnjava pojavnne oblike (fenomenologiju), uzroke, uslove i druge faktore zbog kojih nastaju pojave koje ugrožavaju ljude i imovinu u saobraćaju, a

posebno saobraćajne nezgode (etiologija) kao i strategiju i takтику saobraćajnih nezgoda i drugih negativnih pojava u saobraćaju pri čemu se pored sopstvenih rezultata koristi i rezultatima drugih naučnih disciplina. Osnovni faktori bezbednosti i sigurnosti u saobraćaju su: vozač, vozilo i put. Bezbednost saobraćaja predstavlja rezultat međusobnog dejstva ova tri elementa. Zbog velikih stopa smrtnosti Generalna skupština Ujedinjenih nacija je rezolucijom 64/255 od 2. marta 2010. godine razdoblje od 2011-2020. godine proglašila decenijom delovanja na bezbednost drumskog saobraćaja, sa ciljem davanja prioriteta prevenciji i sigurnosti u saobraćaju u sledećoj deceniji kako bi se time uspeli spasiti milioni života a ujedno kako bi se spričila milionska povređivanja i invaliditeti. Sam razvoj pametnih tzv. „smart“ automobila počeo je sa elektronskim ubrizgavanjem goriva, kontrolom raspodele snage za svaki točak, računarskom dijagnostikom, naprednim airbag sistemima i satelitskom navigacijom pa sve do message centra, mogućnost autonomnog parkiranja (bez vozača) itd.

Promovisanjem principa intermodaliteta, EU nastoji ostvariti integraciju različitih transportnih sektora u efektivne logističke lancе kako bi se sektori optimalno koristili, a time i smanjili transportni zastoje. Postojećа mrežа evropskih puteva, železnica, zračnih luka i kanala trebala bi biti pretvorena u transevropsku saobraćajnu mrežу (TEN-T) novom infrastrukturnom politikom Evropske Unije.¹⁴ Siim Kallas, potpredsednik Evropske komisije zadužen za promet, izjavio je: „Promet je temelj europskoga gospodarstva. Bez dobrih prometnih veza Europa neće rasti ni napredovati. Novom će se infrastrukturnom politikom EU uspostaviti snažna europska prometna mrežа u svih 28 država članica radi promicanja rasta i konkurentnosti. Njome će se povezati Istok sa Zapadom te će sadašnja rascepkana prometna mrežа postati uistinu europskom“. Novom se

¹⁴ Jusufranić, I., Saobraćajni, ekološki i ekonomski problemi i perspektive rješavanja u zemljama Zapadnog Balkana s osvrtom na Bosnu i Hercegovinu, Nauka i Tehnologija br. 10, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2018, str. 17.

politikom prvi put utvrđuje osnovna prometna mreža utemeljena na devet glavnih koridora: dva koridora sever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalna koridora. Tom će se osnovnom mrežom bitno izmeniti prometne veze između Istoka i Zapada, ukloniti uska grla, poboljšati infrastrukturu te pojednostaviti prekogranični promet za putnike i preduzeća u delovima EU. Poboljšaće se veze među različitim vrstama prevoza i doprineti ostvarenju ciljeva EU u području klimatskih promena. Osnovnu je mrežu potrebno dovršiti do 2030. Dostupnost finansiranja zavisiće od uspeha zaključenja pregovora o ukupnom višegodišnjem finansijskom okviru 2014 – 2020. godine.

2. Poslovna diplomacija i ekologija

Fenomeni ekologije, zaštite i unapređenja životne sredine predstavljaju temate od prvorazrednog interesovanja za sve istraživače društvenih pojava. Istovremeno, to su značajni izazovi i egzistencijalni problemi najvišeg stepena za svaku ljudsku zajednicu. Negativni trendovi konstantno se uvećavaju, pri čemu nema prihvatljivih odgovora i rešenja. Savremene pretnje i rizici proizvode brojne opasnosti, dovodeći u pitanje opstanak čovečanstva. Svedoci smo zabrinjavajuće, zločudne ekspanzije nevojnih destrukcija, koje ugrožavaju ljudsku populaciju na planeti Zemlji. Bezbednost životne okoline označava temelj realizacije svih čovekovih ličnih i poslovnih aktivnosti. To se naročito povezuje sa konceptom održivog razvoja u svim dimenzijama. Socijalna, ekonomска и еколошка димензија као структурална подручја пројекта одрžивог развоја сеобухватно инкорпорирају све relevantне параметре посматране zajednice. У средишту разматранja налазе се природни ресурси чије очување позиционира предмет од крцијалног nacionalног значаја. То подразумева prioritetu обавезу свих relevantних subjekata на nacionalном, regionalном и planetarnom нивоу. Међunarodна zajedница кроз аngažman постојећих institucija redovno tretira navedenu problematiku, пре svega fenomen еколошке безбедности. Kompetentni akteri

analiziraju stanje čovekovog ambijenta sa pet stanovišta: voda i sanitarni uslovi, energija, zdravstveno stanje ljudi, poljoprivredna proizvodnja sa produktivnošću i upravljanje ekosistemima i biodiverzitetom. Od 2002. godine realizuju se skupovi u svrsi razrešavanja akutnih kontroverzi. Dosadašnji samiti na najvišem nivou promovisali su neophodnost internacionalizacije ekoloških problema, saradnju uticajnih faktora i koncipiranje odgovarajućih dokumenata, što nije eliminisalo evidentne protivrečnosti. Poslovna diplomacija u ekološkoj sferi obuhvata:

- Praćenje parametara stanja životne sredine,
- Konstantno tretiranje barometra cena konkretnih artikala,
- Praćenje inovacija i naučnih dostignuća u zemlji domaćina,

- Prikupljanje podataka o indikatorima ugrožavanja čovekove okoline,
- Praćenje asortimana proizvoda na tržištu zemlje domaćina,
- Praćenje prisustva ekološki podobnih proizvoda, posebno organskog porekla,
- Praćenje uvođenja informaciono - komunikacionih tehnologija u oblasti životne sredine,
- Ukaživanje na plasman određene robe iz matične zemlje,
- Organizovanje nastupa u medijima sa akcentom na komparativne prednosti sopstvene države,
- Obilazak zemlje domaćina i organizovanje sastanaka sa ciljnim grupama,
- Kroz javne nastupe favorizovanje sopstvenih nacionalnih vrednosti, težišno u poljoprivredi, turizmu i prerađivačkoj industriji,
- Organizovanje izložbi i sajmova sa prezentovanjem naših proizvoda zdrave hrane,
- Ukaživanje na obim, asortiman i strategiju proizvodnje u određenim segmentima,
- Publikovanje biltena i marketinškog materijala,
- Izrada i redovno dostavljanje izveštaja sa konkretnim predlozima nadležnim institucijama.

Danas najčešće korišćene definicije održivog razvoja su: „... razvoj kojim se ide u susret potrebama sadašnjosti tako da se ne ugrožava mogućnost budućih generacija da zadovolje svoje sopstvene potrebe“ (WCED, 1987). Ova definicija data je u Izveštaju Komisije UN o životnoj sredini i razvoju (tako zavne Brundtland komisije) „Naša zajednička budućnost“ iz 1987. godine. Brundtland komisija, ili kako je

njen pravi naziv, Svetska komisija za zaštitu životne sredine i razvoj (The World Commission on Environment and Development - WCED), čiji zadatak je rešavanje problema ubrzanog uništavanja životne sredine i posledice koje to uništavanje ima na ekonomski i društveni razvoj. Problemi u životnoj sredini su globalne prirode i zajednički je interes svih naroda da se uspostave politike održivog razvoja. U definicije se mogu prepoznati dva osnovna koncepta:¹⁵ - koncept potreba koji zagovara postizanje ili očuvanje prihvatljivog životnog standarda za sve i - koncept ograničavanja (ili ograničenja) kapaciteta životne sredine, uslovljenog dostignutim nivoima u tehnološkom razvoju i društvenoj organizaciji. (WCED, 1987). Neadekvatna životna sredina ima negativan uticaj na zdravlje i kvalitet života. U toj situaciji najveće posledice degradacije životne sredine trpi najsiromašniji sloj stanovništva. Kada se razmatra pitanje zaštite životne sredine u zemljama u tranziciji potrebno je imati u vidu da je jedan od osnovnih razloga zašto se proizvodnja, naročito velikih transnacionalnih kompanija seli u inostranstvo i težnja da se mimoide sve strožija i razuđenija pravna regulativa, ali i svest, o potrebi zaštite životne sredine u najrazvijenijim zemljama (pre svega SAD i zemljama Evropske Unije). Seljenje „prljavih industrija“ i „prljavih“ tehnologija je nešto čega treba biti svestan kada se kreće u proces privatizacije i privlačenja stranih investicija. Fenomen međunarodne bezbednosti obuhvata širi kontekst, gde se uključuje i temat zaštite i zaštite životne sredine i ekološke bezbednosti.¹⁶ Može se reći da je stanje u kome se nalazi životna

sredina u značajnoj meri uslovljena ekonomskom situacijom u kojoj se određena država nalazi. Obzirom da zemlje u tranziciji prolaze kroz velike ekonomske i političke promene, one su podložne i ekološkim problemima zbog zastarelih tehnologija, loše pravne regulative i loše kontrole kompanija koje zagađuju životnu sredinu. Posledice tranzicije po životnu sredinu:¹⁷ - nasleđe socijalističkog perioda: - industrijski razvoj bez vođenja računa o životnoj sredini „industrial development with no concessions to the environment“ - najveći broj zagađivača izgrađen u samim gradovima ili blizu njih - smanjenje industrijske proizvodnje u devedesetim dovelo je do znatnog smanjenja zagađenja, - povećanje korišćenja automobila i saobraćajni haos u gradovima učinilo je nivo zagađenja još višim; - upravljanje otpadom kao najozbiljniji problem. U martu 2007. lideri EU postavili su klimatske i energetske ciljeve koje bi Unija trebalo da postigne do 2020. godine, podstičući Evropu da postane veoma energetski efikasna ekonomija sa niskom emisijom CO₂. Takozvani ciljevi „20-20-20“ - koji predstavljaju 20% smanjenja emisije gasova sa efektom staklene bašte (greenhouse gas – GHG) u EU, u odnosu na nivo iz 1990. godine; povećanje udela potrošnje energije iz obnovljivih izvora na 20%; i 20% poboljšanja energetske efikasnosti EU – doneti su kao klimatski i energetski paket 2009. godine. Opšti cilj „20-20-20“ jeste borba protiv klimatskih promena, povećanje energetske sigurnosti EU, učvršćenje konkurentnosti i obezbeđenje efikasnog korišćenja energije. Države bivše Jugoslavije su u Atini 25. oktobra 2005. godine, potpisale Ugovor o uspostavljanju Energetske zajednice, a 2009. godine su im se pridružile Moldavija i Ukrajina.

¹⁵ Nešković, S., Poslovna etika u saobraćaju, ekologiji i ekonomiji zemalja Jugoistočne Europe - metode i instrumenti implementacije, Nauka i Tehnologija, Broj 10, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, Bosna i Hercegovina, 2018, str. 34.

¹⁶ Jovanović, A., The Situation and Perspectives of Construction of International Security and Legal Instruments of the Republic of Serbia in Supporting Contemporary Terrorism, Tematski Zbornik radova: Društvenoekonomski razvoj i bezbednost zajednice sa akcentom na Grad Valjevo i Kolubarski okrug, Beograd: CESNA B i Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, 2019, str. 302.

¹⁷ Sarjanović, D., Biočanin, R., Prolović, A., Izazovi, rizici i pretnje u lokalnoj zajednici i predikcija u sistemu ekološke bezbednosti, Tematski Zbornik radova: Društveno-ekonomski razvoj i bezbednost zajednice sa akcentom na Grad Valjevo i Kolubarski okrug, Beograd: CESNA B i Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, 2019, str. 545.

Tabela br. 1 – Ciljevi energetske zajednice za obnovljive izvore energije¹⁸

Ugovorna strana	Udeo obnovljivih izvora energije u ukupnoj bruto potrošnji energije, 2009.	Ciljni udeo obnovljivih izvora energije u ukupnoj potrošnji energije, 2020.
Albanija	31,2%	38%
Bosna i Hercegovina	34%	40%
Hrvatska	12,6%	20%
Makedonija	21,9%	28%
Moldavija	11,9%	17%
Crna Gora	26,3%	33%
Srbija	21,2%	27%
Ukrajina	5,5%	11%
Kosovo* ¹¹	18,9%	25%

3. Biznis diplomacija i logistika

Logistika predstavlja područje sa najširim kapacitetima za unapređenje poslovanja kompanija, tako i državnih ustanova u svim segmentima angažovanja. Razmatrajući u najširem smislu, označava upravljanje procesima rada od početnog stadijuma do završnih aktivnosti uključujući aktuelne informacije u svim fazama prema projektovanim ciljevima. Na taj način ostvaruju se određene uštede, smanjuju gubici, obezbeđuje kompetitivna prednost na međunarodnom tržištu i značajno uvećanje profita. To podrazumeva angažovanje kompetentnih činilaca naročito u rukovodećim strukturama. Funkcije i delatnosti ekomske diplomatije u navedenoj oblasti obuhvataju:

- Stalno praćenje logističkih pokazatelja, prvenstveno troškova i ušteda kod kompanija u zamljama angažovanja,
- Uočavanje inovacija tehničko - tehnološkog, organizacionog i informatičkog karaktera,
- Prikupljanje podataka iz područja optimizacije logističkih i saobraćajno - transportnih delatnosti prvenstveno u urbanim sredinama,
- Praćenje procesa digitalizacije u različitim sferama, od organa državne uprave do osavremenjivanja korporacija,
- Učešće u radu naučno stručnih simpozijuma, seminara i drugih skupova,
- Uspostavljanje poslovnih kontakata u preduzetničkim krugovima zemlje prijema,
- Organizovanje stalne i

¹⁸ Brnavić, A., Turković, M., Putokaz za razvoj obnovljivih izvora energije u Srbiji i okruženju, Cirs, Beograd, 2015, str. 9.

efikasne mreže komuniciranja firmi i državnih organa,

- Preuzimanje i distribucija propagandnog materijala, prospekata i monografija,
- Preduzimanje predviđenih mera zaštite informacija i dokumenata,
- Kreiranje razmene delegacija, znanja i iskustava,
- Formulisanje predloga za optimizaciju poslovnih procesa u zemlji,
- Redovno informisanje i izveštavanje zainteresovanim kompanijama i prepostavljenim institucijama u zemlji.

Saobraćaj i transport prema dosadašnjim analizama jesu privredne delatnosti sa realno velikim logističkim troškovima. Problemi se pojavljuju u lošem korišćenju tehničkih sredstava, što se manifestuje svim etapama menadžmenta. Navedeno je vidljivo od neodgovarajućeg planiranja, slabe organizacije rada, neefikasnog upravljanja procesima do neadekvatne kontrole realizacije predviđenih tokova. Ovde je važno celovito posmatranje logističkih mreža, optimizacije aktivnosti i drugih postulata u poslovnom ambijentu. Može se reći da je izložena concepcija logistike primenljiva kod različitih delatnosti i ekonomskih aktera. Novi akademski pristupi povezuju logistiku i digitalizaciju, prvenstveno u transportnoj grani.¹⁹ Zahtevi za optimizacijom tokova podrazumevaju povećanje konkurentnosti društvenih subjekata na aktuelnom globalizovanom tržištu robe i kapitala. To se posebno primenjuje u uslovima urbanog saobraćaja i transperta. Uvođenjem digitalizacije povećava se razmena dokumenata sa visokim stepenom bezbednosti informacija. Zaštita prenosa, odnosno tajnosti sadržaja obavlja se kodiranjem i drugim sigurnosnim metodama prema međunarodnim standardima.

¹⁹ Nešković, S., Reforme visokog obrazovanja država Zapadnog Balkana sa implikacijama na saobraćaj, ekologiju i održivi razvoj, 17. Međunarodno savjetovanje Internacionali Univerzitet Travnik i Rezekne Univerzitet Latvija, Univerzitet Janusz Korczak Poljska, Univerzitet Udine Italija, Ekološki istraživački institut Italija, "Trendovi, tehnološke inovacije i digitalizacija u saobraćaju, ekologiji i logistici u funkciji održivog razvoja" Vlašić, Bosna i Hercegovina, 11 - 12. maj 2018, Travnik: Internacionali Univerzitet Travnik, 2018, str. 37.

Zaključak

Poslovna diplomacija označava kompleksnu naučno zasnovanu profesionalnu delatnost koja ima esencijalni značaj za privredni i ukupan društveni razvoj svake zemlje. Postmoderni trendovi u globalnoj zajednici iniciraju sadržajan i sistematski pristup svih relevantnih subjekata u realizaciji projektovanih biznis strategija. Ostvarivanje konkurentske prednosti na međunarodnom tržištu moguće je isključivo angažovanjem vrhunski sposobljenih kadrova uz primenu inovativnih informaciono - komunikacionih resursa. Navedeni postulati impliciraju zahteve za permanentnim učenjem i implementacijom savremenih trendova u svim oblastima javnog života. Saobraćaj, ekologija i logistika predstavljaju delatnosti od naročite važnosti za svaku državnu tvorevinu. Stoga inkorporiraju različite sadržaje poslovnih modaliteta, savremene paradigme i inovativne projekte. Novi trendovi u međunarodnoj zajednici ukazuju na primenu adekvatnih i proverenih akademskih koncepata. Evropeizacija saobraćaja i unapređenje životnog ambijenta obezbeđuje prosperitet zemlje na osnovu sprovođenja odgovarajućih poslovnih koncepcija kompanija i državnih institucija. Implementacija logistike i digitalizacije u datim područjima podrazumeva primenu inovacija u kontekstu unapređenja stanja i prosperiteta zajednice.

Literatura

[1] Brnavić, A., Turković, M., Putokaz za razvoj obnovljivih izvora energije u Srbiji i okruženju, Cirs, Beograd, 2015.

[2] Jovanović, A., The Situation and Perspectives of Construction of International Security and Legal Instruments of the Republic of Serbia in Supporting Contemporary Terrorism, Tematski Zbornik radova: Društveno-ekonomski razvoj i bezbednost zajednice sa akcentom na Grad Valjevo i Kolubarski okrug, Beograd:

CESNA B i Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, 2019.

[3] Jusufranić, I., Osnove drumskog saobraćaja, Travnik, 2007.

[4] Jusufranić, I., Savremeni trendovi u saobraćaju, logistici i ekologiji u funkciji održivog razvoja, Zbornik radova, V međunarodno savetovanje, Internacionalni univerzitet Travnik i Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, 2014.

[5] Jusufranić, I., Nešković, S., Ketin, S., Biočanin, R., Management of Transport of Hazardous Materials, Fresensus Environmental Bulletin - FEB, Volume 27 - No. 6 / 2018.

[6] Meadows, D., Randers J., Limits of Growth, New York, Universe Books, First Edition, 1972.

[7] Nešković S., Saobraćaj i ekologija u kontekstu urbanog održivog razvoja, Zbornik radova, V međunarodno savetovanje, Internacionalni univerzitet Travnik i Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, 2014.

[8] Nešković, S., Saobraćajna politika Evropske Unije i koridori u Jugoistočnoj Evropi, Tematski Zbornik radova vodećeg nacionalnog značaja, Naučna konferencija sa međunarodnim učešćem "Koridori u Srbiji i Jugoistočnoj Evropi", Velika Plana 03 - 04. jul 2018, Proceedings, Edicija Bezbednost u postmodernom ambijentu, knjiga 26, Beograd: CESNA B i Internacionalni Univerzitet Travnik, BiH, 2018.

[9] Nešković, S., Jokanović, I., Stefanović, G., Reconstruction of Dysfunctional Urban Corridors: Case Study Cairo, Journal of Road and Traffic Engineering, Belgrade, Vol 64, No 4, 2018.

[10] Nešković, S., Poslovna etika u saobraćaju, ekologiji i ekonomiji zemalja Jugoistočne Evrope - metode i instrumenti implementacije, Nauka i Tehnologija, Broj 10, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, Bosna i Hercegovina, 2018.

[11] Nešković, S., Reforme visokog obrazovanja država Zapadnog Balkana sa implikacijama na saobraćaj, ekologiju i održivi razvoj, 17. Međunarodno savjetovanje Internacionalni Univerzitet Travnik i Rezekne Univerzitet Latvija, Univerzitet Janusz Korczak Poljska, Univerzitet Udine Italija, Ekološki istraživački institut Italija, "Trendovi, tehnološke inovacije i digitalizacija u saobraćaju, ekologiji i logistici u funkciji održivog razvoja" Vlašić, Bosna i Hercegovina, 11 - 12. maj 2018, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2018.

[12] Sarjanović, D., Biočanin, R., Prolović, A., Izazovi, rizici i pretnje u lokalnoj zajednici i predikcija u sistemu ekološke bezbednosti, Tematski Zbornik radova: Društvenoekonomski razvoj i bezbednost zajednice sa akcentom na Grad Valjevo i Kolubarski okrug, Beograd: CESNA B i Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, 2019.