

Tomasz Łanowy, Grzegorz Czapski

## Problem znajomości praw i obowiązków pasażerów podróżujących komunikacją miejską w Polsce

JEL: O18. DOI: 10.24136/atest.2018.340.

Data zgłoszenia: 28.08.2018. Data akceptacji: 3.11.2018.

*Autorzy publikacji skupią się na omówieniu problemu znajomości praw i obowiązków pasażerów podróżujących komunikacją miejską, ze szczególnym zwróceniem uwagi na komunikację autobusową. Poruszone zostaną kwestie praw przysługujących pasażerom oraz obowiązków pasażera i przewoźnika, a także odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe podczas transportu. W publikacji zostaną omówione również przeprowadzone przez autorów badania, dotyczące znajomości praw pasażera i procedur związanych z ich przestrzeganiem przez pasażerów podróżujących komunikacją miejską w Toruniu.*

**Słowa kluczowe:** komunikacja miejska, prawa pasażera, prawo przewozowe, transport.

### Wprowadzenie

Komunikacja autobusowa w Polsce, obok samochodów, jest głównym środkiem codziennego transportu. Każdy z nas przynajmniej raz w życiu korzystał z komunikacji miejskiej, a wiele osób podróżuje tak każdego dnia do pracy czy też do szkoły. Wejście do autobusu lub tramwaju jest równoznaczne z akceptacją regulaminu obowiązującego w tym środku transportu, a nadrzędnym obowiązkiem pasażera jest posiadanie ważnego biletu, świadczącego o dokonaniu płatności za przejazd. Jednak czy jest to nasz jedyny obowiązek? Jakie mamy prawa, podróżując komunikacją autobusową i jakimi innymi obowiązkami, oprócz skasowania biletu, jesteśmy obarczeni? W jakim stopniu, jako pasażerowie, jesteśmy świadomi obowiązków i przysługujących nam praw podczas podróży?

### Obowiązki pasażera a obowiązki przewoźnika

Jak zauważono już we wstępie, pierwszym obowiązkiem pasażera jest posiadanie ważnego biletu, uprawniającego do przejazdu danym środkiem komunikacji. Wsiadając bowiem do autobusu, zawieramy umowę z przewoźnikiem, zdefiniowaną w art. 774 Kodeksu cywilnego, która polega na zobowiązaniu się przewoźnika do przewiezienia, w zakresie działalności swojego przedsiębiorstwa, za wynagrodzeniem osób lub rzeczy [8]. Kwestia wynagrodzenia jest tutaj szczególnie istotna, ponieważ wpływa z niej uprawnienie przewoźnika do kontroli biletów [11]. Jak wcześniej wspomniano, umowę przewozu uważa się za zawartą w momencie wejścia pasażera do autobusu, co w konsekwencji powoduje, że większość przewoźników wymaga, aby bilet uprawniający do przejazdu został skasowany niezwłocznie po wejściu do pojazdu; nie inaczej reguluje tę sprawę Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu, na którego przykładzie przeprowadzone i opracowane zostały badania opisane w dalszej części publikacji [4].

Mówiąc o obowiązkach, które nakładane są na przewoźnika, warto wspomnieć o rozporządzeniu 181/2011 UE, które weszło w życie 1 marca 2013 r. i ustanowiło minimalny katalog Praw związanych z odpowiedzialnością przewoźnika drogowego wobec pasażera oraz jego bagażu, zakresem odszkodowań

z tytułu znacznych opóźnień bądź odwołania przewozu, których spełnienie przewoźnik powinien umożliwić, niezależnie od dodatkowych uregulowań prawa krajowego [3]. Warto w tym miejscu przytoczyć postanowienia niniejszego rozporządzenia, a są nimi przepisy dotyczące:

- ♦ niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków transportu oferowanych przez przewoźników;
- ♦ praw pasażerów w przypadku wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru, których skutkiem jest śmierć czy odniesienie obrażeń albo utrata lub uszkodzenie bagażu;
- ♦ niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkowej pomocy dla nich;
- ♦ praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia;
- ♦ minimalnych informacji przekazywanych pasażerom;
- ♦ rozpatrywania skarg;
- ♦ ogólnych zasad egzekwowania przepisów [1].

Wyżej wymienione rozporządzenie powinno się traktować jako katalog uprawnień minimalnych, powstały w celu zunifikowania praw przysługujących pasażerom podróżującym komunikacją autobusową w Unii Europejskiej. Co ważne, obowiązki wynikające z omawianego rozporządzenia, stosowanego bezpośrednio w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej, nie podlegają ograniczeniu lub uchyleniu na podstawie klauzul zawartych w umowie transportowej. Przewoźnik może w niej jednak zaproponować warunki lepsze niż ustalone jako minimalne przez rozporządzenie [6].

W rozporządzeniu zawarto informacje dotyczące niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków usług oferowanych przez przewoźników. Pewnym odstępstwem od tej zasady jest możliwość specjalnego traktowania przez przewoźnika osób uprzywilejowanych ze względu na tak zwane „taryfy socjalne”. Taryfy socjalne to nic innego jak uprawnienie pasażerów do otrzymania bardziej konkurencyjnej oferty na przewóz, na przykład ze względu na wiek czy znaczny stopień niepełnosprawności [5].

### Kontrola biletów – skutki nieposiadania ważnego biletu i uprawnienia kontrolera

Uprawnienia kontrolne, wynikające z faktu odpłatności za przejazd oferowany przez przewoźnika, materializują się w osobie kontrolera biletów. Regulamin przewozu osób i bagażu w lokalnym publicznym transporcie zbiorowym w Toruniu statuuje dokładny przebieg kontroli biletów przeprowadzanej przez kontrolera, w tym informacje o możliwej blokadzie kasowników czy przypadkach związanych z zakupieniem czy skasowaniem biletu już w czasie trwania kontroli. Bilet zakupiony za pomocą aplikacji mobilnej lub skasowany podczas odbywającej się kontroli w autobusie, mimo braku zablokowanych kasowników, zgodnie z regulaminem, uważa się za nieważny, a co za tym idzie, dający podstawę do wystawienia przez kontrolera wezwania do zapłaty ustanowionej regulaminowo należności za przejazd bez ważnego biletu [4]. Innym przypadkiem, w którym możliwe jest uznanie przez kontrolera biletu za nieważny, jest podróżowanie na pod-

stawie biletu z taryfy socjalnej, bez dokumentu uprawniającego do otrzymania przedmiotowej ulgi.

Kontroler, aby rozpocząć czynności, musi posiadać w widocznym miejscu odpowiedni dokument potwierdzający uprawnienia do sprawdzania dokumentów będących podstawą do korzystania z przejazdu, pobierania opłat dodatkowych, przewozowych lub manipulacyjnych i wystawiania wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej. Dokumentem takim jest identyfikator służbowy, zawierający:

- 1) nazwę przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- 2) numer identyfikacyjny osoby dokonującej kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu;
- 3) zdjęcie kontrolującego;
- 4) zakres upoważnienia;
- 5) okres ważności;
- 6) pieczęć i podpis wystawcy (przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego).

W trakcie przeprowadzanej kontroli osoba uprawniona do jej przeprowadzenia, w celu weryfikacji danych osobowych, może żądać okazania odpowiedniego dokumentu od pasażera podróżującego komunikacją miejską. Sprawdzenie danych osobowych kontrolowanego pasażera czy też ważności okazanego dokumentu prowadzi do potwierdzenia okoliczności przejazdu na określonych warunkach, ze szczególnym zwróceniem uwagi na taryfy socjalne [7].

Zgodnie z regulacjami przyjętymi przez *Prawo przewozowe*, jeżeli podróżujący uchyla się od obowiązku okazania kontrolerowi dokumentu tożsamości i zapłacenia należności, podlega karze grzywny. Gdy kontroler stwierdza brak dokumentu uprawniającego do przejazdu, a podróżujący uchyla się od okazania dokumentu tożsamości lub go nie posiada, kontroler może go ująć do momentu przyjazdu policji lub innych organów porządkowych, które uprawnione są do zatrzymania i ustalenia jego tożsamość [2]. Dyskusyjny jest zakres działania, jakim może posłużyć się kontroler chcący uniemożliwić podróżującemu bez ważnego biletu uchylenie się od obowiązku zapłacenia kary. Ujęcie, na które pozwala kontrolerowi prawo, ma raczej charakter ujęcia obywatelskiego, na podstawie art. 45 §2 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia [9], który odsyła do art. 243 § 1 Kodeksu postępowania karnego [10], brzmiącego: „każdy ma prawo ująć osobę na gorącym uczynku przestępstwa lub w pościgu podjętym bezpośrednio po popełnieniu przestępstwa, jeżeli zachodzi obawa ukrycia się tej osoby lub nie można ustalić jej tożsamości”. W doktrynie przyjmuje się czasem również, że uprawnienie do ujęcia przez kontrolera wypływa bezpośrednio z zapisu prawa przewozowego, co jednak nie budzi wątpliwości – podczas takiego działania może zostać przekroczony jego zakres, a wtedy dojdzie do naruszenia dóbr osobistych [2]. W przypadku, gdy występowałoby uzasadnione podejrzenie, że kontroler przekroczył zakres swoich uprawnień, można złożyć skargę na jego działanie do organu upoważniającego.

Warto zauważyć, że „mandat” wystawiany przez kontrolera nie ma charakteru mandatu w świetle prawa wykroczeń. Jest to zwykła opłata dodatkowa, ponieważ przewoźnik nie ma możliwości nakładania mandatów w świetle przepisów prawa przewozowego – art. 33a ust. 3. Odpowiedzialnością z prawa wykroczeń podlega osoba, która notorycznie uchyla się od przejazdów zgodnie z obowiązującymi stawkami proponowanymi przez przewoźnika, zgodnie z brzmieniem art. 121 §1 Kodeksu wykroczeń: „kto, pomimo nieuiszczenia dwukrotnie nałożonej na niego kary pienięż-

nej określonej w taryfie, po raz trzeci w ciągu roku bez zamiaru uiszczenia należności wyłudza przejazd kolejną lub innym środkiem lokomocji, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny” [12].

### Odpowiedzialność przewoźnika za szkody powstałe podczas świadczenia usługi

Prawem, które posiada pasażer podróżujący komunikacją miejską, jest możliwość wystąpienia z żądaniem o odszkodowanie z OC przewoźnika za szkodę poniesioną przez pasażera na skutek wypadku. Jest to odpowiedzialność deliktowa, w której można podzielić poniesione szkody na dwie kategorie:

- ◆ szkody na osobie (uszczerbek na zdrowiu);
- ◆ szkody na rzeczach.

Gdy mówimy o szkodach na osobie, możemy zastosować kolęjne rozróżnienie, które dotyczy będzie szkody powstałej wskutek zdarzenia drogowego – na przykład kolizji czy wypadku oraz wskutek tak zwanego zdarzenia innego.

W sytuacji, gdy pasażer komunikacji miejskiej zostanie poszkodowany w wypadku czy kolizji, działania, które powinien podjąć, i dalszy ich przebieg, aż do uzyskania odszkodowania, nie różnią się w znacznym stopniu od zwykłego postępowania dotyczącego innych wypadków komunikacyjnych. Najważniejszą sprawą jest wykazanie, że w momencie powstania szkody było się pasażerem środka komunikacji biorącego udział w wypadku. Takie wykazanie może nastąpić na przykład przez notatkę sporządzoną przez personel medyczny udzielający pomocy po wypadku czy przez policję. Jeżeli jednak poszkodowany ubiegający się o odszkodowanie nie został uwzględniony w żadnej z notatek, powinien w tej sytuacji skorzystać z monitoringu znajdującego się w pojeździe lub z zeznań świadków zdarzenia, gotowych potwierdzić wersję wydarzeń poszkodowanego [11]. Zdarzeniem innym będzie zdarzenie, w którym poszkodowany doznał uszczerbku w pojeździe komunikacji miejskiej, który nie uczestniczył w kolizji czy wypadku. Takim zdarzeniem może być na przykład gwałtowne hamowanie kierowcy, którego konsekwencją jest złamanie jednej z kończyn pasażera. W tym wypadku wniosek o odszkodowanie oczywiście warto złożyć, jednak udowodnienie, że szkoda powstała ze względu na wyłączną lub znaczną winę przewoźnika, może przysporzyć znacznych trudności. W podanym wyżej przykładzie, dotyczącym gwałtownego hamowania, przewoźnik może podnosić, że takie zachowanie kierowcy było spowodowane sytuacją na drodze. Innymi liniami obrony przewoźnika może być powołanie się na zapisy regulaminowe czy zwykłe zasady logiki, które podróżujący powinien wziąć pod uwagę już w momencie wsiadania do środka komunikacji [11].

Z omówionymi wyżej trudnościami pasażer musi się również zmierzyć, gdy mówimy o szkodzie na rzeczy. W przypadku takiej szkody głównym problemem pasażera będzie udowodnienie, że szkoda na rzeczy powstała, co zawarto w art. 777 Ustawy *Prawo przewozowe*, „z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika” [7]. Przewoźnik może w takiej sytuacji powołać się na zapisy regulaminowe czy też okoliczności powstałe w trakcie przewozu, które zmusiły kierującego pojazdem do podjęcia np. gwałtownego hamowania. Podniesienie powyższego przez przewoźnika może uchronić go od odpowiedzialności deliktowej.

### Opinie pasażerów Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu dotyczące praw pasażera

Autorskie badania ankietowe przeprowadzone zostały w maju 2018 r. Badania były anonimowe oraz dobrowolne, a zawarte

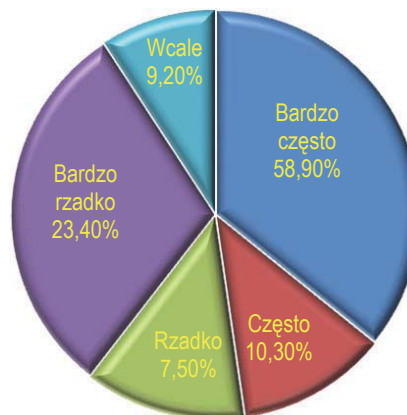
w nich odpowiedzi zostały wykorzystane w celach naukowych do opracowania niniejszego artykułu. Kwestionariusz został udostępniony na portalach i forach internetowych związanych z Toruniem. Ankieta była skierowana do osób korzystających z usług Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu, będących w różnym wieku, mieszkających w Toruniu albo dojeżdżających do tego miasta. Uzyskane w ten sposób wyniki badań zostały dokładnie przeanalizowane oraz opracowane z zastosowaniem wykresów i opisu. Badanie miało na celu ukazanie znajomości praw i obowiązków pasażerów – osób korzystających z usług Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu. Ankieta miała charakter poznawczy, który umożliwi przeprowadzenie w przyszłości dalszych badań szczegółowych. W wypełnianiu ankiet wzięło udział 107 osób. Strukturę respondentów przedstawiono w tab. 1.

Kwestionariusz zawierał 17 pytań jednokrotnego i wielokrotnego wyboru, jak również pytania otwarte i zakresowe. Ankieta została podzielona na 2 części: 1. metryczkę, 2. ocenę znajomości praw i obowiązków wśród pasażerów podróżujących komunikacją miejską w Toruniu.

Pierwsze pytanie, dotyczące MZK w Toruniu, odnosiło się do częstotliwości korzystania przez badanych z transportu oferowanego przez danego przewoźnika. Strukturę udzielonych odpowiedzi na to pytanie przedstawiono na rys. 1.

Drugie pytanie związane było z deklarowaną przez pasażerów znajomością ich praw. Pasażerowie raczej słabo znają przysługujące im prawa. Zaledwie 42,2% pasażerów ma wiedzę o swoich prawach w trakcie podróży. Praw nie zna 9,3% respondentów, a 41,1% ankietowanych nie potrafiło odpowiedzieć na to pytanie. Przypuszczać więc można, że ta grupa także nie zna praw pasażera.

Kolejne pytanie dotyczyło znajomości obowiązków pasażerów w autobusach; tutaj większość, bo 58,90%, uważa, że zna te pra-



Częstotliwość korzystania z transportu oferowanego przez Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu  
Źródło: oprac. własne.

wa, a 37,40% osób ciężko byłoby ocenić tę kwestię. Natomiast 3,70% respondentów nie zna swoich obowiązków w środkach komunikacji miejskiej. Respondenci w większości (54,20%) wiedzą o możliwości bezpłatnego podróżowania autobusami komunikacji miejskiej w Miejskim Zakładzie Komunikacji w Toruniu, a 45,80% nie wie o tym uprawnieniu. Znacząca większość badanych osób, 68,20%, korzysta z ulgi na przejazdy komunikacją miejską.

Kolejne pytanie związane było ze znajomością przepisów o przewożeniu bagażu i zwierząt w autobusach komunikacji miejskiej. Tu 49,50% pasażerów uważa, że zna te przepisy, a 29,00% nie zna. 21,50% ankietowanym trudno było to ocenić. Respondentów zapytano również o znajomość przepisów regulujących pracę kontrolerów w komunikacji miejskiej. 46,70% ankietowanych nie zna tych przepisów, a 33,60% osób ciężko było to określić. Tylko 19,60% odpowiadających zadeklarowało znajomość tych przepisów.

Ankietowanych spytano również o to, czy kontroler powinien wylegitymować się przed żądaniem okazania biletu. Większość, bo 84,10%, uważa, że tak – i, co ważne, dokumentem ze zdjęciem; 8,40% osób uważa, że dokument nie musi zawierać zdjęcia. 7,50% osób nie potrafiło udzielić odpowiedzi na to pytanie.

Pasażerów zapytano o to, czy kontroler może poprosić o okazanie dokumentu potwierdzającego tożsamość. 67,30% pasażerów uważało, że może w przypadku braku ważnego biletu, a 28,00% uważało, że zawsze może poprosić o okazanie dokumentu potwierdzającego tożsamość pasażera. Przeciwnego zdania było 4,70% ankietowanych.

Różnicowane były odpowiedzi na pytanie, czy kontroler może ująć pasażera, gdy ten nie posiada ważnego biletu. 53,30% badanych uważało, że tak, z kolei przeciwnego zdania było 30,80%. 15,90% osób nie potrafiło udzielić odpowiedzi.

Ankietowani odpowiadali wreszcie na pytanie, czy kontroler może wystawić mandat w rozumieniu prawa wykroczeń. 56,10% respondentów uważało, że tak, a 25,20% – że nie. 18,70% osób nie znało odpowiedzi na to pytanie.

## Podsumowanie

Przedstawione w artykule badania dowodzą, że znajomość praw i obowiązków pasażera w komunikacji miejskiej jest na poziomie podstawowym, mimo iż podróżujący stosują się do wspomnianych zasad korzystania z komunikacji miejskiej, takich jak podróżowanie z ważnym biletem czy zachowanie odpowiedniego bezpieczeństwa podczas jazdy i raczej nie są narażeni na negatywne konsekwencje podczas spotkania z kontrolerem biletów.

Tab. 1. Odpowiedzi respondentów na pytania metryczkowe

PRÓBA OGÓŁEM		
Wyszczególnienie	Liczność	Udział [%]
Kobiety	77	72,00
Mężczyźni	30	28,00
Wiek		
18–24 lat	68	63,60
25–34 lat	29	27,10
35–44 lat	9	8,40
45–54 lat	0	0,00
55–64 lat	0	0,00
65 lat i więcej	1	0,90
Wykształcenie		
Podstawowe	3	2,80
Zawodowe	6	5,60
Średnie	43	40,20
Wyższe niepełne	28	26,20
Wyższe	27	25,20
Status zawodowy		
Uczeń	7	6,50
Student	58	54,20
Pracujący	62	57,90
Bezrobotny	9	8,40
Rencista	3	2,80
Emeryt	0	0,00

Źródło: oprac. własne.



Świadomość swoich praw i obowiązków jest bardzo przydatna oraz umożliwia zachowanie równowagi pomiędzy starannie wykonywaną pracą przez pracowników przewoźnika a nienadużyciem ich kompetencji. Możemy mieć tylko nadzieję, że dzięki łatwemu dostępowi do informacji, również przez publikacje traktujące o prawach i obowiązkach pasażerów, świadomość podróżujących komunikacją miejską wzrośnie. Natomiast nieustanny rozwój sieci komunikacyjnych w polskich miastach zmniejszy liczbę pasażerów, którzy przez niespodziewaną i nieprzyjemną okoliczność zmuszeni będą do poznania swoich praw, mogących ułatwić uzyskanie należnego odszkodowania za szkodę spowodowaną przez przewoźnika.

## Bibliografia:

1. Dyr T., *Prawa pasażera w przewozach autobusami i autokarami*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 5.
2. Kawecka A., *Co narusza dobra osobiste pasażera?*, „Komunikacja Publiczna” 2013, nr 1.
3. Raczyńska J., *Prawa pasażera w Unii Europejskiej*, „Technika Transportu Szynowego” 2011, nr 3.
4. Regulamin przewozu osób i bagażu w lokalnym publicznym transporcie zbiorowym w Toruniu.
5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowymi autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.
6. Sobusiak A., *Prawa pasażerów autobusów i autokarów jako warunek rozwoju transportu w UE*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2017, T. VI, nr 3.

7. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983).
8. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1025).
9. Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz. U. z 2018 r. poz. 475).
10. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks postępowania karnego* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1904).
11. [www.dobry-prawnik.info/komunikacja-miejska-jakie-mamy-prawa-i-obowiazki](http://www.dobry-prawnik.info/komunikacja-miejska-jakie-mamy-prawa-i-obowiazki) (dostęp: 31.07.2018 r.).
12. [www.infor.pl/prawo/gmina/komunikacja/287482,Jakie-sa-prawa-pasazera-komunikacji-miejskiej.html](http://www.infor.pl/prawo/gmina/komunikacja/287482,Jakie-sa-prawa-pasazera-komunikacji-miejskiej.html) (dostęp: 2.08.2018 r.).

## The problem of ignorance of public transport regulations among passengers in Poland

The authors of the publications focus on the problem of ignorance of public transport regulation among passengers, in particular emphasis on bus. The main part of publication contain details about public transport passengers rights and obligation and liability of carrier for damage caused during transport will be discussed. The publication will also discuss the studies conducted by the authors regarding the knowledge of passenger rights and procedures with their compliance with the binding of passengers traveling by public transport in Torun.

**Keywords:** public transport, passenger's rights, transport law, transport.

## Autorzy:

mgr inż. **Tomasz Łanowy** – Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu  
mgr **Grzegorz Czapski** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu



**Tadeusz Dyr, Karolina Ziółkowska**

**Rozwój infrastruktury ekonomicznej jako czynnik konkurencyjności regionów**

ISBN 978-83-62805-47-1

Liczba stron: 192

Format: B5

Oprawa: twarda

Rok wydania: 2017

Cena 39,00 zł (w tym 5% VAT)

W publikacji tej, na tle rozważań teoretycznych, przedstawiono wyniki badań, przeprowadzonych z wykorzystaniem modeli ekonometrycznych i narzędzi statystycznych, dotyczących zróżnicowania przestrzennego konkurencyjności regionów i rozwoju infrastruktury ekonomicznej oraz współzależności występujących pomiędzy tymi kategoriami. Stanowić może ona zatem źródło wiedzy dla ekspertów, w tym pracowników administracji publicznej, zajmujących się problematyką rozwoju regionalnego oraz programowania inwestycji infrastrukturalnych. Odbiorcami mogą być także pracownicy nauki i studenci kierunków takich jak ekonomia, gospodarka przestrzenna, logistyka i transport oraz inne osoby zainteresowane zagadnieniami konkurencyjności regionów.