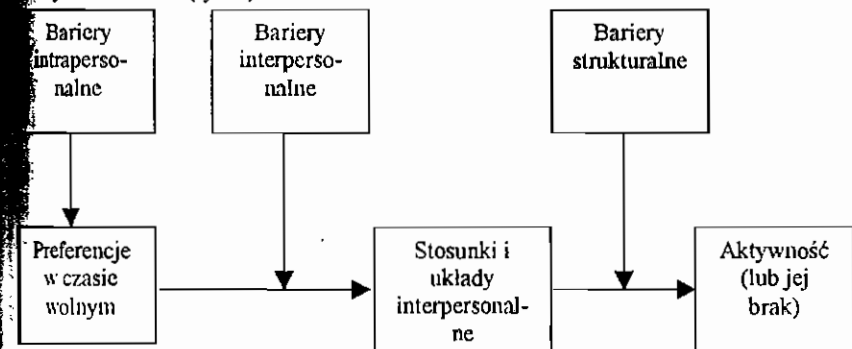


# HIERARCHICZNY MODEL BARIER A AKTYWNOŚĆ ŻEGLARSKA

Marek Nowacki

Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu

Bariery aktywności żeglarskiej to przeszkody utrudniające lub niemożliwiające uprawianie żeglarstwa. Crawford i in. (1991) zaproponowali hierarchiczny model barier aktywności w czasie wolnym. Model opiera się na dwóch założeniach: (1) problem barier może być rozpatrywany tylko w szerokim kontekście relacji: preferencje a poziom aktywności i (2) bariery nie oddziałują jedynie pomiędzy preferencjami a aktywnością, ale wpływają także na same preferencje oraz na aktywność. Model zawiera trzy kategorie barier: intrapersonalne (stres, depresja, postawy, postrzeganie własnych umiejętności), interpersonalne (wynik interakcji społecznych) i strukturalne (faza cyklu życia, finanse, okazja). Z przyjętego modelu wynikają następujące wnioski: aktywność w czasie wolnym jest procesem, na który oddziałuje sekwencyjnie wiele czynników. Sekwencyjne oddziaływanie zawiera w sobie hierarchię ważności: w początkowej fazie bariery oddziałują na formowanie się preferencji, następnie w zależności od typu aktywności mogą wystąpić bariery interpersonalne (w przypadku gdy do aktywności potrzebny jest co najmniej jeden partner) i wreszcie, jeśli wymienione wcześniej bariery zostaną pokonane, pojawiają się bariery strukturalne (rys. 1).



Rys. 1. Hierarchiczny model barier aktywności fizycznej (Crawford i in. 1991, s. 313)

Badania Crawford i in. (1991) potwierdziły przyjętą koncepcję. Jak stwierdzono dochód i wykształcenie wykazują ścisły związek z postrzeganym poziomem barier, zaś poziom barier strukturalnych wzrastał wraz ze wzrostem dochodu i wykształcenia. Pozycja społeczna może mieć najsilniejszy wpływ na aktywność, zaś odczuwanie barier zależy w dużym stopniu od miejsca w hierarchii społecznej (Crawford i in. 1991).

Celem niniejszych badań było sprawdzenie prawdziwości hierarchicznego modelu barier na przykładzie aktywności żeglarskiej.

#### Material i metoda

Badaniami objęto osoby uprawiające różne formy żeglarstwa, w różnych środowiskach, o zróżnicowanym doświadczeniu i kwalifikacjach. Kwestionariusze ankiety rozesłano drogą pocztową lub rozdano do samodzielnego wypełnienia. Badania przeprowadzono w sezonie żeglarskim 1998 roku. W sumie zebrano 511 kwestionariuszy ankiety, z czego do analizy zakwalifikowano 495. 75,8% stanowiły mężczyźni, a 24,2% kobiety. Wiek badanych osób zawierał się w przedziale od 12 do 81 lat. Największy staż żeglarski wynosił 62 lata, lecz w grupie znalazły się również osoby, dla których rok badania był pierwszym rokiem uprawiania żeglarstwa.

W pracy zastosowano metodę sondażu diagnostycznego. Do pomiaru barier aktywności żeglarskiej wykorzystano skalę złożoną z 15 pozycji (6 wymiarów) wzorowaną na skali do pomiaru barier aktywności w czasie wolnym Jacksona (1993). Respondentów zapytano: *które z wymienionych czynników utrudniają Ci uprawianie żeglarstwa?*

Skala dostępności: *Wysokie koszty dojazdów do akwenów żeglarskich, Brak możliwości dojazdu do akwenów żeglarskich, Brak możliwości żeglowania blisko domu.* Skala izolacji społecznej: *Nie wiem, gdzie można zepsać się na rejs ku wyczerpaniu jacht, Mam trudności ze znalezieniem towarzystwa do . . .owania.* Skala powodów osobistych: *Moje kwalifikacje żeglarskie są niewystarczające, Moja sprawność fizyczna jest niewystarczająca.*

*Mam trudności ze znalezieniem się w nowym towarzystwie.* Skala kosztów: *Wysokie koszty sprzętu i ekwipunku żeglarskiego, Wysokie koszty rejsów / regat (czarteru, opła wyżywienia).* Skala braku czasu: *Jestem zbyt zajęty w pracy/szkole, Jestem zbyt zajęty rodziną, Jestem zbyt zajęty innymi sportami/turystyką.* Skala urządzeń i sprzętu: *Zb*

*duże zatłoczenie akwenów i portów, Trudności z wyczerpaniem jachtu, zapisaniem się na rejs.* W ocenie twierdzeń wykorzystano pięciostopniową skalę od *tak – 4* do *nie – 0*.

#### Wyniki badań

W celu uproszczenia struktury zmiennych oraz identyfikacji bardziej ogólnych wymiarów barier przeprowadzono analizę czynnikową. W jej wyniku otrzymano pięć czynników. Czynnik pierwszy - koszty (22,5% wyjaśnionej wariancji 15 barier) - wyraża sobą koszty związane z uprawianiem żeglarstwa: koszty rejsów, sprzętu i dojazdu do miejsc umożliwiających żeglowanie. Czynnik drugi (10,0% wariancji) - czynniki osobiste - społeczne - uosabia sobą czynniki związane z postrzeganiem własnych kompetencji i zdolności żeglarskich, zdolności towarzyskich i organizacyjnych. Czynnik trzeci - brak czasu (9,0% wariancji) - oznacza brak czasu ze względu na pracę, szkołę, rodzinę oraz inne zajęcia w czasie wolnym. Czynnik czwarty - dostępność przestrzenna (8,3% wyjaśnionej wariancji) - oznacza bariery związane z trudnościami z dojazdem do akwenów oraz brakiem możliwości żeglowania blisko domu. Czynnik piąty - warunki (7,2% wariancji) - oznacza zbyt duże zatłoczenie akwenów oraz brak odpowiednich jachtów i przystani. Wszystkie uzyskane czynniki w znacznym stopniu wyjaśniają wariancję ogólną (w największym stopniu koszty - 22,5%, w najmniejszym warunki - 7,2%). Całkowity procent wyjaśnionej wariancji wyniósł 56,97%, co pozwala na przyjęcie otrzymanej struktury czynnikowej.

Na bazie uzyskanych czynników utworzono pięć skal pomiarowych. Rzetelność utworzonych skal sprawdzono obliczając współczynnik  $\alpha$ -Cronbacha. Jego wartości wyniosły dla poszczególnych skal od 0,52 do 0,73 (tab. 1), co świadczy o stosunkowo wysokiej rzetelności otrzymanego narzędzia badawczego. Obliczone średnie z próby dla każdej ze skal osobno wykazały, że największą barierę stanowią koszty (1,65). Stosunkowo wysoki wynik (wyższy od średniej dla całej skali) uzyskał także brak czasu (1,10). Najmniej znaczącymi barierami aktywności żeglarskiej okazały się powody osobiste (0,59) i warunki (0,87).

Tab. 1. Wyniki analizy czynnikowej barier aktywności żeglarskiej

Pozycje kwestionariusza	Czynniki				
	1	2	3	4	5
10. Wysokie koszty rejsów / regat (czarteru, opłat, wyżywienia).	0.90	0.03	0.04	0.06	0.10
9. Wysokie koszty sprzętu i ekwipunku żeglarskiego.	0.85	0.12	0.07	0.10	0.10
1. Wysokie koszty dojazdów do akwenów żeglarskich.	0.58	-0.04	-0.05	0.48	0.00
6. Moje kwalifikacje żeglarskie są niewystarczające.	0.03	0.71	-0.03	0.16	0.06
7. Moja sprawność fizyczna jest niewystarczająca.	0.05	0.71	-0.05	0.02	-0.11
4. Nie wiem, gdzie można zapisać się na rejs, kurs, obóz żeglarski, wyczarterować jacht.	0.13	0.56	0.12	0.12	0.25
5. Mam trudności ze znalezieniem towarzystwa do żeglowania.	0.13	0.47	0.24	0.16	0.15
8. Mam trudności ze znalezieniem się w nowym towarzystwie.	0.30	0.47	0.15	-0.08	0.01
11. Jestem zbyt zajęty pracą / szkołą.	0.10	-0.01	0.78	-0.02	0.08
12. Jestem zbyt zajęty rodziną.	0.00	0.01	0.73	0.10	-0.18
13. Jestem zbyt zajęty innymi sportami / turystyką.	0.10	0.15	0.46	0.07	0.36
2. Brak możliwości dojazdu do akwenów żeglarskich.	0.02	0.09	0.01	0.84	0.03
3. Brak możliwości żeglowania blisko domu.	0.14	0.10	0.10	0.73	0.14
14. Zbyt duże zatłoczenie akwenów i portów.	0.13	-0.04	0.00	0.02	0.79
15. Brak odpowiednich jachtów, przystani żeglarskich.	0.18	0.14	-0.05	0.17	0.66
% wyjaśnionej wariancji	22.47	9.96	9.03	8.25	7.25
skumulowany % wariancji	22.47	32.44	41.47	49.73	56.97
średnia	1.65	0.50	1.10	0.97	0.87
odchylenie standardowe	1.20	0.59	0.86	1.13	0.97
$\alpha$ -Cronbacha	0.73	0.61	0.51	0.59	0.52

Analizę zależności pomiędzy zmiennymi socjo-demograficznymi oraz doświadczeniem i kompetencjami a poszczególnymi wymiarami barier przeprowadzono za pomocą testu rang H Kruskala-Wallisa oraz U Manna - Whitneya. W artykule przedstawiono jedynie wyniki analizy testem H.

Poziomy barier osobisto-społecznych oraz bariery dostępności przestrzennej są wyraźnie wyższe dla kobiet ( $p < 0,01$  i  $p < 0,05$ ) (tab. 2). Przez mężczyzn zaś, jako ważną

bariera, postrzegany jest brak czasu ( $p < 0,01$ ). Ogólny poziom barier w wyższym stopniu postrzegają kobiety. Koszty stanowią największą barierę dla osób w wieku 19-24 lat i bariera ta maleje wraz ze wzrostem wieku. Pod względem czynników osobisto-społecznych wyraźnie różnią się od siebie dwie najstarsze i dwie najmłodsze grupy. Brak czasu zdecydowanie wyróżnia osoby w wieku 25-50 lat ( $p < 0,001$ ). Dostępność przestrzenna stanowi barierę dla osób młodszych, zaś wyraźnie najniższa jest dla osób w wieku powyżej 51 lat. Warunki stanowią największą barierę dla osób w wieku do lat 24 i wraz ze wzrostem wieku maleją. Ogólny poziom barier najwyższy jest dla osób w wieku do 37 i wraz z wiekiem maleje. Studenci w największym stopniu odczuwają barierę kosztów ( $p < 0,01$ ) oraz bariery osobisto-społeczne ( $p < 0,001$ ). Bariera czasu w najwyższym stopniu dotyczy osób z wykształceniem wyższym, poziom średni przyjmuje dla uczniów i studentów oraz osób z wykształceniem średnim, zaś najwyższy dla osób z wykształceniem zawodowym. Bariera dostępności przestrzennej w największym stopniu dotyczy uczniów i studentów. Warunki stanowią największą barierę dla studentów i uczniów, zaś nieco mniejszą dla osób z wykształceniem średnim oraz wyższym. Koszty w największym stopniu ograniczają grupę o najniższych dochodach i bariera ta zmniejsza się wraz ze wzrostem dochodów. Odwrotnie jest w przypadku bariery czasu. Jednak wyróżnia się tutaj tylko grupa o najwyższych dochodach, która postrzega tę barierę najintensywniej. Ogólny poziom barier maleje wraz ze wzrostem dochodów ( $p < 0,01$ ).

Tab. 2. Czynniki barier a zmienne społeczno- demograficzne

Zmienna	Czynniki barier					Średni poziom barier
	Koszty	Osobisto- społeczne	Brak czasu	Dostępność przestrzenna	Warunki	
Płeć						
kobiety	1.82	0.65	0.90	1.19	0.99	1.05
mężczyźni	1.60	0.47	1.17	0.90	0.83	0.94
test U	-1.80	-2.69**	-2.56**	-2.22*	-1.52	-1.96
Wiek						
do 18	1.56	0.69	0.97	1.14	1.02	1.07
19-24	2.10	0.58	0.94	1.06	1.03	1.08
25-37	1.80	0.54	1.32	1.19	0.86	1.08
38-50	1.40	0.39	1.32	0.91	0.73	0.89
ponad 51	1.31	0.35	0.92	0.52	0.68	0.72
test H	28.63***	21.28***	21.67***	19.45***	19.03***	29.11*
Wykształcenie						
zawodowe	1.65	0.30	0.72	0.79	0.63	0.76
uczeń	1.62	0.69	0.98	1.22	0.95	1.04
średnie	1.56	0.42	0.95	0.92	0.85	0.88
student	2.10	0.64	0.95	1.03	1.09	1.11
wyższe	1.53	0.44	1.38	0.86	0.77	0.95
test H	13.69**	19.95***	29.58***	11.23*	12.19*	12.36*
Dochód (w zł)						
do 700	2.09	0.56	1.06	1.13	0.94	1.09
701- 1000	1.70	0.54	1.07	0.93	0.87	0.98
1001- 1300	1.47	0.55	1.08	0.90	0.74	0.91
od 1301	1.16	0.43	1.33	0.85	0.84	0.87
test H	40.08***	4.79	8.17*	4.86	2.11	11.39*

• - p < 0,05; \*\* - p < 0,01; \*\*\* - p < 0,001.

Większość czynników barier jest w silny sposób związana z doświadczeniem i poziomem kompetencji (tab. 3). W największym stopniu z doświadczeniem i kompetencjami związana jest bariera powodów osobistych, w nieco mniejszym bariera warunków i dostępności przestrzennej. Bariera kosztów maleje wraz ze wzrostem doświadczenia, nie różnicuje zaś grup o różnych kompetencjach.

Tab. 3. Bariery aktywności żeglarskiej a doświadczenie i kompetencje

Zmienna	Czynniki barier					N
	Koszty	Osobisto- społeczne	Czas	Warunki	Dostępność przestrzenna	
Doświadczenie						
do 4	1.76	0.81	1.08	1.35	1.00	107
5-9	1.95	0.63	1.03	1.09	1.03	89
10-14	1.85	0.43	1.17	1.13	0.82	70
15-24	1.52	0.36	1.13	0.73	0.89	92
25-34	1.31	0.31	1.07	0.62	0.70	136
test H	21.23***	54.05***	1.82	33.38***	15.85***	494
Kompetencje						
bez stopnia	1.57	1.05	1.08	1.38	0.96	65
żeglarz j.	1.84	0.52	1.10	1.18	0.95	132
stermnik jacht.	1.74	0.47	1.20	0.94	1.06	109
stj.pu.	1.53	0.32	1.01	0.82	0.85	107
st.m., kpt.	1.38	0.31	1.06	0.44	0.48	81
test H	8.81	66.61***	3.18	41.38***	21.60***	494

### Dyskusja i wnioski

Najistotniejszą barierą aktywności żeglarskiej są koszty rejsów/ regat, barierów, ekwipunku żeglarskiego i koszty dojazdów do akwenów żeglarskich. Związane jest to nie tylko z trudną sytuacją materialną społeczeństwa. Żeglarstwo należy do form aktywności, które realizowane są w specjalnym środowisku i warunkach, podobnie jak np. golf lub narciarstwo, przy uprawianiu których, koszty są główną barierą. Dla takich form aktywności, jak pływanie, sporty zespołowe koszty są mniej istotną barierą (por. Jackson 1993).

Barieri osobisto-społeczne w największym stopniu maleją wraz ze wzrostem doświadczenia, co jest zgodne z wynikami uzyskanymi przez Alexandrisa i Carrolla (1997). Ponieważ bariery te znajdują się na początku hierarchii barier zaproponowanej przez Crawford i in. (1991) (są to bariery intra- i interpersonalne) i wraz z rozwojem aktywności maleją, co stanowi to potwierdzenie dla modelu hierarchicznego. W podobnie znaczący sposób maleje jedynie bariera „warunków”, którą Crawford zalicza do barier strukturalnych. Może to oznaczać, że bariera ta odgrywa również znaczącą

rolę w początkowym okresie żeglowania. Pozostałe bariery są barierami strukturalnymi i maleją wraz ze wzrostem doświadczenia. Wyjątkiem jest bariera czasu, która nie różnicuje się wraz ze wzrostem doświadczenia.

Ponieważ większość z badanych osób posiadała znaczne doświadczenie żeglarskie, bariery towarzyszące początkowym etapom aktywności są postrzegane jako mniej istotne. Poziom barier maleje wraz z wiekiem, z wyjątkiem bariery czasu, której maksimum przypada dla osób w wieku 25-50 lat. Wynika to z faktu maksymalnej aktywności zawodowo-rodzinnej, która przypada na ten okres życia (por. Dower i in. 1981). Poziom niemal wszystkich barier jest wyższy wśród kobiet, za wyjątkiem bariery czasu, która jest związana z większym zaangażowaniem w pracę zawodową. Jest to zapewne wynikiem specyficznych ról odgrywanych przez kobiety w społeczeństwie.

Brakiem czasu wyróżniają się osoby z wyższym wykształceniem, tzn. te, które więcej czasu przeznaczają na prace zawodową. Jak można było przypuszczać, bariery kosztów silnie różnicuje pomiędzy sobą grupy o różnych dochodach (osoby o niższych dochodach postrzegają ją jako bardziej istotną). Podobna zależność (lecz o przeciwnym kierunku) charakterystyczna jest dla bariery czasu (osoby o niższych dochodach postrzegają ją jako mniej istotną). Zależności te można skomentować popularnym stwierdzeniem: „kto ma pieniądze, ten nie ma czasu, a kto ma czas, ten nie ma pieniędzy”.

#### Piśmiennictwo

Alexandris K., Carroll B. (1997). *An Analysis of Leisure Constraints Based on Different Recreational Sport Participation Levels - Results from a Study in Greece*. Leisure Sciences, 19(1), ss. 1-15.

Crawford D., Jackson E., Godbey G. (1991). *Leisure constraints*. Leisure Sciences, 13(4), ss. 309-320.

Dower M., Rapoport R., Strelitz Z. (1981). *Leisure provision and People's needs*. Institute of Family and Environmental Research. London.

Jackson E.J. (1993). *Recognizing Patterns of Leisure Constrains: Results from Alternative Analyses*. Journal of Leisure Research, 2, ss. 129-149

## NOWOCZESNE FORMY RUCHOWE PRZY MUZYCE W OCENIE UCZESTNIKÓW KRAKOWSKICH KLUBÓW REKREACYJNYCH

Zofia Pelc

Akademia Wychowania Fizycznego w Krakowie

Wraz z rozwojem cywilizacji nieustannie stawiamy sobie pytanie dotyczące organizacji wypoczynku, jego form i treści, tak aby był on możliwie pełną rekompensatą sił do dalszej pracy. Mając świadomość korzyści jakie czerpać możemy nie tylko jako jednostki, ale i społeczeństwo, poprzez czynne uprawianie rekreacji zastanawia fakt, że działalność ta jest ciągle tak bardzo wąskim marginesem naszego życia.

Powszechnie wiadomo, że praca i wypoczynek to nieodłączne elementy życia ludzkiego. W Polsce ciągle jeszcze występuje model biernego spędzania wolnego czasu, który w znacznym stopniu uwarunkowany jest naszą tradycją. Nadal do rzadkości należy obraz aktywnie wypoczywających ludzi lub nawet całych rodzin w weekendowe dni. Mała aktywność ruchowa stanowi duże zagrożenie dla zdrowia. Ważne jest również to, aby działalność rekreacyjna nie była pojedynczym aktem spontanicznej działalności ruchowej, ale ciągłym procesem korzystania z atrakcyjnych form ruchowych, aby stała się codziennym nawykiem.

W ciągu ostatnich lat coraz większe zainteresowanie budzi możliwość wykorzystania ciekawych form aktywności ruchowej, jako środka wpływającego na stan psychoemocjonalny człowieka.

Niniejsze doniesienie ma na celu przedstawienie nowoczesnych form ruchowych przy muzyce w ocenie uczestników krakowskich klubów rekreacyjnych, a przede wszystkim uzyskanie odpowiedzi na następujące zagadnienia;

1. czy wiek i wykształcenie mają wpływ na model aktywnego spędzania wolnego czasu,