

Marek Nowacki
AWF w Poznaniu

Bariery aktywności żeglarskiej

W pracy tej zidentyfikowano bariery aktywności żeglarskiej oraz zbadano ich związek z wybranymi zmiennymi socjoekonomicznymi. Badania przeprowadzono za pomocą kwestionariusza–ankiety wśród 280 żeglarzy. Za pomocą analizy czynnikowej zidentyfikowano wymiary barier, zaś w wyniku analizy skupień otrzymano segmenty rynku żeglarskiego charakteryzujące się podobnymi barierami. Zbadano związek pomiędzy wymiarami barier i segmentami rynku a zmiennymi demograficznymi i społeczno-ekonomicznymi.

Dotychczasowy dorobek badawczy w dziedzinie żeglarstwa obejmuje zagadnienia związane z biologicznymi aspektami żeglowania (Shephard 1990; Suchanowski, Radomska 1983; Kostański 1991), wpływem warunków żeglugi na psychikę żeglarzy, dobozem osobowym załóg i motywacją żeglarzy (Stankowska 1991; Leach 1978; Leksowski 1980; Levy 1980; Bouet 1982), wychowawczą rolą żeglarstwa (Wróblewska, Mazurkiewicz 1990; Drogosiewicz 1997), rehabilitacją i resocjalizacją przez żeglarstwo (Piskorz 1989; Grzelak 1995; Tomaszewski 1997). Nieliczne prace dotyczące uwarunkowań aktywności żeglarskiej (Macbeth 1982, 1992; Aversa 1986; Csikszentmihalyi 1996) oparte były na obserwacji oraz analizie jakościowej, co w znacznej mierze ogranicza ich wartość eksplanacyjną. W piśmiennictwie brak jest opracowań dotyczących barier aktywności żeglarskiej.

Wśród różnorodnych barier uprawiania sportu, rekreacji i turystyki najczęściej wymieniane są: brak czasu, pełnione role zawodowe, brak tradycji i wzorców, słaba motywacja, brak potrzeb i aspiracji, słaba infrastruktura, a w małych miejscowościach niska kultura czasu wolnego (Wolańska 1989; Krawczyk 1989). Kunicki (1984) wyróżnia bariery poznawcze, ideologiczne, psychologiczne i kulturalne. Lipoński (1990) dzieli bariery na: zewnętrzne (deficyt czasu, utrudnienia organizacyjne, warunki atmosferyczne), osobowościowe (trudności decyzyjne, poczucie wartości, nastawienie, poziom samo-kontroli, brak mobilności wewnętrznej, brak celów). Zastosowanie analizy czynnikowej pozwoliło na empiryczną weryfikację przyjmowanej często

w sposób intuicyjny struktury barier. W jej wyniku zidentyfikowano 6 głównych wymiarów barier (Jackson 1993; Hultsman 1995):

- ◆ izolację społeczną,
- ◆ dostępność przestrzenną,
- ◆ powody osobiste,
- ◆ koszty,
- ◆ czas,
- ◆ urządzenia i warunki środowiskowe.

Celem pracy jest identyfikacja barier aktywności żeglarskiej, określenie ich poziomu, zbadanie związku barier z wybranymi zmiennymi socjoekonomicznymi oraz identyfikacja i charakterystyka segmentów rynku żeglarskiego.

1. Materiał i metoda badań

Badania przeprowadzono wśród osób biorących udział w rejsach turystycznych na Pojezierzu Mazurskim (badania prowadzono w portach w Giżycku i Mikołajkach w lipcu 1997 i czerwcu 1998 roku) oraz wśród załóg turystycznych jachtów morskich (badania prowadzono w Gdańsku w sierpniu 1997 roku). Ogółem rozprawdzono 424 kwestionariusze, z czego otrzymano 297 zwrotów, zaś 8 osób odmówiło wypełnienia kwestionariusza. Do analizy zakwalifikowano 280 prawidłowo wypełnionych kwestionariuszy. Większość, tj. 70,5% badanych osób stanowili mężczyźni, zaś 29,5% to kobiety.

Ankietowani reprezentowali zróżnicowany poziom żeglarski: 15,3% osób nie posiadało żadnego stopnia żeglarskiego, wśród pozostałych było: 27,4% żeglarzy jachtowych, 20,6% sterników jachtowych, 19,9 sterników jachtowych p.u., 10,7% sterników morskich i 6,0% kapitanów. Staż żeglarski wśród ankietowanych wynosił: 0 do 4 lat – 24,0%, 5–9 lat – 17,7%, 10–14 lat – 15,0%, 15–24 lata 17,7%, powyżej 25 lat – 18,1%.

Utworzono 4 grupy porównawcze ze względu na poziom wykształcenia: wykształcenie mniej niż średnie posiadało 20,3% osób, średnie 19,9%, studenci stanowili 26,3%, wyższe miało 33,5% badanych. Wiek badanych osób zawierał się w przedziale od 13 do 75 lat. Średnia wieku wyniosła 33 lata. Utworzono 7 grup porównawczych ze względu na wiek (por. McGuire i in. 1986): do 18 lat – 22 osoby, 18 do 21 lat – 64 osoby, 22 do 28 lat – 64 osoby, 29 do 36 lat – 17 osób, 37 do 43 lat – 28 osób, 44 do 50 lat – 33 osoby, powyżej 50 lat – 50 osób. Osoby z miejscowości o liczbie mieszkańców do 30 tys. stanowiły 15,2%, od 30 do 100 tys. – 20,3%, od 100 do 400 tys. – 19,9%, od 400 do 1000 tys. – 36,9%, powyżej 1000 tys. (mieszkańcy Warszawy) – 7,6%. Średni dochód miesięczny netto w zł na osobę w gospodarstwie domowym w badanej populacji wyniósł: do 450 dla 13,4% osób, od 450 do

700 dla 26,8%, od 700 do 1000 dla 21,6% od 1000 do 1300 dla 17,7%, powyżej 1300 dla 20,3%. W obliczeniach wykorzystano pakiet Statistica.

W badaniach wykorzystano kwestionariusz zawierający 15 opinii dotyczących barier aktywności żeglarskiej. Opinie te sformułowano na podstawie wcześniejszych badań pilotażowych zawierających pytania otwarte oraz na podstawie literatury przedmiotu (Jackson 1993; Hultsman 1995). Respondentów poproszono o ocenę ważności poszczególnych typów barier. Użyto następujących sformułowań:

1. Skala dostępności: wysokie koszty dojazdów do akwenów żeglarskich, brak możliwości dojazdu do akwenów żeglarskich, brak możliwości żeglowania blisko domu.
2. Skala izolacji społecznej: nie wiem, gdzie można zapisać się na rejs, kurs, wyczarterować jacht; mam trudności ze znalezieniem towarzystwa do żeglowania.
3. Skala powodów osobistych: moje kwalifikacje żeglarskie są niewystarczające; moja sprawność fizyczna jest niewystarczająca; mam trudności ze znalezieniem się w nowym towarzystwie.
4. Skala kosztów: wysokie koszty sprzętu i ekwipunku żeglarskiego, wysokie koszty rejsów/regat (czarteru, opłat, wyżywienia).
5. Skala czasu: jestem zbyt zajęty w pracy/szkole, jestem zbyt zajęty rodziną, jestem zbyt zajęty innymi sportami/turystyką.
6. Skala urządzeń, sprzętu: zbyt duże zatłoczenie akwenów i portów; trudności z wyczarterowaniem jachtu, zapisaniem się na rejs.
7. Respondenci oceniali twierdzenia za pomocą 5-stopniowej skali Likerta, zawierającej następujące stwierdzenia: zdecydowanie tak (wartość – 4), raczej tak (3), nie wiem (2), raczej nie (1), zdecydowanie nie (0).

2. Wyniki badań

2.1. Ogólna analiza barier

We wstępnej fazie analizy danych zbadano, do których typów barier odnosiła się największa liczba stwierdzeń „zdecydowanie tak”. Najczęściej wymienianą barierą aktywności żeglarskiej są „wysokie koszty rejsów, regat, czarteru, opłat, wyżywienia” (22,8% osób) (tab.16). Niemal równie często wymieniane są wysokie koszty sprzętu i ekwipunku żeglarskiego (20,2%). Dwie inne bariery podawało jako bardzo ważne ponad 10% osób. Były to: brak czasu ze względu na pracę/szkolę (17,0%) brak możliwości żeglowania blisko domu (12,8%). Cztery inne bariery uważa za bardzo ważne 5 do 10% osób. Są to: wysokie koszty dojazdów do akwenów żeglarskich (7,8%), niewystar-

czające kwalifikacje żeglarskie (7,1%), trudności z wyczarterowaniem jachtu, zapisaniem się na rejs (7,1%), oraz zbyt duże zatłoczenie akwenów i portów (6,4%). Pozostałe pozycje jako bardzo ważne oceniło mniej niż 5% osób.

Tabela 16. Procentowy rozkład odpowiedzi

Bariery	Tak	Raczej tak	Trudno powiedzieć	Raczej nie	Nie
1. Wysokie koszty dojazdów do akwenów żeglarskich	7,8	9,6	3,5	31,6	47,5
2. Brak możliwości dojazdu do akwenów żeglarskich	4,3	5,7	1,1	18,8	70,2
3. Brak możliwości żeglowania blisko domu	12,8	9,6	2,5	15,7	59,4
4. Nie wiem, gdzie można zapisać się na rejs, kurs, obóz żeglarski wyczarterować jacht	1,8	0,3	8,1	87,9	1,8
5. Mam trudności ze znalezieniem towarzystwa do żeglowania	3,2	7,8	2,1	15,6	71,3
6. Moje kwalifikacje żeglarskie są niewystarczające	7,1	8,5	1,1	15,9	67,4
7. Moja sprawność fizyczna jest niewystarczająca	1,8	2,8	2,1	10,3	82,9
8. Mam trudności ze znalezieniem się w nowym towarzystwie	0,7	2,8	2,8	14,2	79,4
9. Wysokie koszty sprzętu i ekwipunku żeglarskiego	20,2	22,3	4,6	18,8	34,0
10. Wysokie koszty rejsów/regat (czarteru, opłat, żywienia)	22,8	22,4	4,6	18,9	31,3
11. Jestem zbyt zajęty pracą/szkołą	17,0	18,1	2,1	23,4	39,4
12. Jestem zbyt zajęty rodziną	3,9	7,8	4,3	25,2	58,9
13. Jestem zbyt zajęty innymi sportami/turystyką	1,8	8,9	3,5	22,7	63,1
14. Zbyt duże zatłoczenie akwenów i portów	6,4	6,7	3,2	20,9	62,8
15. Brak odpowiednich jachtów, przystani żeglarskich	7,1	9,2	2,5	15,9	65,2

Średni wynik z wszystkich 15 rodzajów barier uzyskany przez każdą jednostkę, obliczono przez zsumowanie wartości poszczególnych 15 pozycji i podzielenie otrzymanej sumy przez 15. Operowanie taką formą zmiennej bariery, mimo nieuwzględnienia poszczególnych wymiarów barier, pozwala na identyfikację grup w większym lub mniejszym stopniu ograniczanych przez wszystkie bariery łącznie. Obliczone wartości można interpretować w następujący sposób: 0 – brak jakichkolwiek barier; 4 – najwyższy poziom bariery. Najwyższy osiągnięty wynik wynosił 2,87, zaś najmniejszy 0. Średnia dla wszystkich barier w próbie wyniosła 0,84.

W celu uproszczenia struktury zmiennych, oraz zidentyfikowania bardziej ogólnych wymiarów barier przeprowadzono analizę czynnikową. Jest to technika statystyczna używana do zidentyfikowania relatywnie małych grup czynników mogących reprezentować relacje pomiędzy grupami wielu wzajemnie skorelowanych zmiennych (Zakrzewska 1994). Zastosowano metodę *principal components* (analiza składowych głównych) i rotację VARIMAX. W wyniku analizy otrzymano 5 czynników (tab. 17):

1. Koszty.
2. Powody osobiste.
3. Brak czasu.
4. Warunki środowiska.
5. Izolacja.

Uzyskane wysokie wartości ładunków czynnikowych świadczą o silnym skorelowaniu uzyskanych czynników z poszczególnymi barierami (jedynie jeden ładunek osiągnął wartość poniżej 0,5 – „zajęty innymi sportami” – 0,42) (tab. 17).

Tabela 17. Wyniki analizy czynnikowej 15 typów barier (rotacja VARIMAX)

Lp.	Barierzy	Czynniki				
		1	2	3	4	5
		Koszty	Powody osobiste	Brak czasu	Warunki środowiska	Izolacja
1.	Koszty dojazdów	0,509	0,044	0,046	0,468	0,011
2.	Możliwość dojazdu	0,180	0,245	-0,107	0,705	0,065
3.	Warunki żeglowania	0,211	0,225	0,004	0,662	0,039
4.	Gdzie zapisać się	0,019	0,299	0,024	0,010	0,656
5.	Znalezienie towarzystwa	0,071	0,247	0,050	-0,069	0,739
6.	Brak kwalifikacji	0,042	0,711	0,007	0,259	0,215
7.	Brak sprawności fizycznej	-0,019	0,736	0,084	0,153	0,066
8.	Znalezienie się w towarzystwie	0,436	0,521	0,063	-0,297	0,064
9.	Koszty sprzętu	0,856	0,049	-0,025	0,106	0,068
10.	Koszty rejsów	0,830	0,007	0,069	0,165	0,119
11.	Zajęty pracą/szkołą	0,019	-0,065	0,838	0,013	0,033
12.	Zajęty rodziną	0,058	0,176	0,756	-0,025	-0,004
13.	Zajęty innymi sportami	-0,134	0,188	0,353	0,425	0,258
14.	Zatłoczenie akwenów	0,286	-0,215	0,160	0,561	0,032
15.	Trudności z czarterem	0,285	-0,226	-0,009	0,285	0,660
% wyjaśnionej wariancji		22,643	11,812	9,127	8,276	7,222
skumulowany % wariancji		22,643	34,455	43,582	51,858	59,080
średnia dla skali		1,53	0,44	1,12	0,73	0,51
α – Cronbacha		0,74	0,55	0,51	0,59	0,50

Wszystkie uzyskane czynniki w znacznym stopniu wyjaśniają wariację ogólną (w największym stopniu koszty – 22,6%, w najmniejszym izolacja – 7,2%). Całkowity procent wyjaśnianej wariacji wyniósł 59,08%, co pozwala na przyjęcie otrzymanej struktury czynnikowej.

W celu zbadania uwarunkowań barier na wyższym poziomie uogólnienia, a jednocześnie dla uzyskania narzędzia badawczego o większej rzetelności, utworzono 5 skal reprezentujących poszczególne czynniki. W skład każdej ze skal weszły pozycje charakteryzujące się największym ładunkiem czynnikowym (tab. 17). Rzetelność utworzonych skal sprawdzono, obliczając współczynnik α – Cronbacha, którego wartości wyniosły dla poszczególnych skal od 0,50 do 0,74. Świadczy to o stosunkowo wysokiej rzetelności otrzymanego narzędzia badawczego. Obliczone średnie z próby dla każdej ze skal osobno wykazały, że największą barierę stanowią „Koszty” (1,53). Stosunkowo wysoki wynik (wyższy od średniej dla całej skali) uzyskała także pozycja „Brak czasu” (1,12). Najmniej znaczącymi barierami aktywności żeglarskiej okazały się „Powody osobiste” (0,44) i „Izolacja” (0,51).

Analiza skupień służy do wyodrębniania homogenicznych podpopulacji spośród obiektów pochodzących z populacji heterogenicznej. Wykonuje się to poprzez poszukiwanie grup (skupień) obiektów, które są bardziej podobne do obiektów współtworzących dane skupienie, niż do obiektów innych skupień. Grupy te wyodrębnia się opierając się wyłącznie na danych empirycznych, bez jakichkolwiek wcześniejszych schematów klasyfikacyjnych (Marek, Noworol 1987). Analizę przeprowadzono wyodrębniając grupy żeglarzy podobnych do siebie pod względem typów barier i stopnia ich natężenia. Wykorzystano technikę k-średnich. Jest to technika niehierarchiczna, w której podstawą tworzenia skupień jest przyjęcie pewnej liczby k punktów jako wstępnych środków ciężkości skupień. Obiekty przydzielone do tych skupień znajdują się w najbliższej odległości w stosunku do swoich środków ciężkości (Marek, Noworol 1987). Podstawowym problemem, z którym badacz się styka, wykorzystując tę technikę, jest określenie liczby skupień. Zastosowano następujące kryteria określenia liczby skupień (Jackson 1993):

1. Żadna z grup nie powinna być tak liczna, aby nie zawierała w sobie większości badanych i nie posiadała zbyt dużej wariacji wewnątrz grupowej.
2. Żadna z grup nie powinna być też zbyt mała, aby możliwa była jej dalsza analiza statystyczna.
3. Cechy barier w każdej z grup powinny być łatwe dla ich intuicyjnej interpretacji.

Analiza 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10 grupy wykazała jako optymalny (tzn. najlepiej spełniający podane wyżej kryteria) wariant 6 – grupowy (tab. 18).

Tabela 18. Średnie wartości barier w poszczególnych skupieniach

Lp.	Bariery	Skupienia						Średnie z próby
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
		Koszty	Brak czasu	Bez barier	Większość oprócz kosztów	Dostępność, koszty, czas, warunki	Dostępność, koszty	
1.	Koszty dojazdów	0,89	0,64	(0,44)	0,63	2,87	2,12	0,98
2.	Możliwość dojazdu	0,25	(0,14)	(0,17)	1,27	1,29	1,81	0,55
3.	Warunki żeglowania	(0,21)	(0,62)	(0,35)	2,63	1,33	3,56	1,01
4.	Gdzie zapisać się	0,14	(0,07)	(0,04)	1,13	0,41	0,15	0,20
5.	Znalezienie towarzystwa	0,55	0,41	0,22	2,54	0,79	0,28	0,56
6.	Brak kwalifikacji	0,71	0,58	(0,26)	2,18	0,75	1,21	0,72
7.	Brak sprawności fizycznej	0,28	0,30	(0,10)	1,09	0,29	0,34	0,30
8.	Znalezienie się w towarzystwie	0,75	0,16	0,08	0,54	0,12	0,43	0,31
9.	Koszty sprzętu	3,32	(0,69)	(0,50)	2,13	3,12	3,15	1,76
10.	Koszty rejsów	3,23	(0,83)	(0,60)	2,18	3,58	3,37	1,87
11.	Zajęty pracą/szkołą	1,37	3,55	(0,23)	1,59	1,95	1,34	1,50
12.	Zajęty rodziną	0,55	1,28	(0,32)	1,36	0,75	0,78	0,73
13.	Zajęty innymi sportami	0,51	1,00	(0,21)	1,09	1,04	0,81	0,63
14.	Zatłoczenie akwenów	0,62	0,46	(0,35)	0,59	2,70	1,09	0,73
15.	Trudności z czarterem	0,71	(0,33)	(0,23)	2,36	3,00	(0,31)	0,76

Pogrubioną czcionką wyróżniono wynik wysoki, w nawiasie zaś umieszczono wyniki niskie.

Poszczególne skupienia można scharakteryzować w następujący sposób:

1. Koszty. W grupie znalazło się 56 osób z próby (20%). Głównymi barierami w tej grupie żeglarzy są koszty związane ze sprzętem, ekwipunkiem żeglarskim oraz rejsami. Koszty dojazdów do akwenów nie odgrywają w tej grupie istotnej roli. Istotną barierą jest też umiejętność „znalezienia” się w towarzystwie.
2. Czas (56 osób – 20%). Główną barierą aktywności żeglarskiej dla tych osób jest brak czasu. Jest on spowodowany głównie pracą zawodową lub szkołą oraz zajęciami rodzinnymi. Istotną przeszkodą jest również zaangażowanie w inne formy sportu lub turystyki.

3. Bez przeszkód (90 osób – 32%). Grupa osób w najmniejszym stopniu ograniczana przez bariery. Wszystkie bariery oceniono w grupie dużo poniżej średniej w badanej populacji.
4. Większość barier (prócz kosztów) (22 osoby – 8%). Członkowie tej grupy są w największym stopniu ograniczani przez bariery. Jednak – co ciekawe – koszty nie stanowią dla nich znaczącej przeszkody, nie mają też większych problemów w kontaktach interpersonalnych.
5. Dostępność, koszty, czas, warunki (24 osoby – 8,5%). Są to osoby, których aktywność żeglarska jest ograniczana przez dostępność przestrzenną (brak możliwości dojazdów), koszty (wszystkie rodzaje), brak czasu (oprócz zajęć rodzinnych) oraz zatłoczenie i brak możliwości korzystania ze sprzętu żeglarskiego.
6. Dostępność i koszty (32 osoby – 11%). Są to osoby ograniczane w głównym stopniu przez dostępność przestrzenną oraz koszty.

Przedstawiony podział na homogeniczne grupy żeglarzy jest dość czytelny z wyjątkiem skupienia piątego, w którym trudno jest w prosty sposób określić charakterystyczny dla niej rodzaj barier. Skupienia 3 i 4 są niejako przeciwstawne. Skupienie 3 zawiera osoby, które w niewielkim stopniu podlegają działaniom barier, zaś skupienie 4 to osoby dla których niemal wszystkie bariery są znaczące.

2.2. Analiza poszczególnych wymiarów barier

Analizę zależności pomiędzy zmiennymi demograficznymi i socjoekonomicznymi a poszczególnymi wymiarami barier przeprowadzono za pomocą testu rang Kruskala-Wallisa. W przypadku uzyskania istotnych różnic testem Kruskala-Wallisa, istotność różnic dla poszczególnych par sprawdzono testem U Manna-Whitneya. Ze względu na oszczędność miejsca szczegółową analizę testem U przedstawiono jedynie dla barier: „możliwości dojazdu” i „brak kwalifikacji” względem grup wiekowych (tab. 20). Np. dla bariery „możliwości dojazdu” istotne różnice występują pomiędzy grupą powyżej 50 lat a grupami do 18 lat, 18–21, 29–36 i 44–50 oraz pomiędzy grupą 18–21 a grupami 22–28, 37–43 i powyżej 50. Podobne analizy wykonano dla wszystkich barier, dla których stwierdzono istnienie różnic międzygrupowych testem Kruskala-Wallisa. Dane z tej analizy wykorzystano przy interpretacji wyników. W tabelach umieszczono średnie wartości wymiarów barier uzyskane w każdej z grup (wiek, wykształcenie, miejscowość, dochód) (tab. 19, 21, 22).

Pod względem wieku istotne różnice międzygrupowe stwierdzono dla czynnika kosztów ($H = 18,82$, $p = 0,0045$), czasu ($H = 39,79$, $p = 0,0000$) oraz izolacji ($H = 14,72$, $p = 0,023$). Czynnikiem kosztów stanowi największą barierę dla grupy wiekowej 18–21, zaś najmniejszą dla grupy powyżej 50 lat i w istot-

ny sposób wyróżnia je pod tym względem od pozostałych. Brak czasu jest największą barierą dla osób w wieku 37–43 lat, z tendencją malejącą dla grup pozostałych (najmniejszą dla grupy 18–21 lat). Czynniki izolacji przyjmuje najmniejszą wartość dla grupy powyżej 50 lat, wyróżniając ją od pozostałych. Grupy wiekowe nie są zróżnicowane pod względem średniego poziomu barier (tab. 19).

Tabela 19. Wyniki testu Kruskala-Wallisa czynników barier względem wieku

Lp.	Wiek [lata]	Bariery					Wynik średni
		Koszty	Powody osobiste	Czas	Warunki	Izolacja	
1.	do 18	1,63	0,54	0,84	1,07	0,57	0,95
2.	18 do 21	2,01	0,49	0,55	0,81	0,67	0,92
3.	22 do 28	1,51	0,57	1,10	0,78	0,44	0,86
4.	29 do 36	1,76	0,23	1,14	0,67	0,60	0,85
5.	37 do 43	1,20	0,48	2,00	0,62	0,51	0,87
6.	44 do 50	1,49	0,38	1,59	0,71	0,65	0,91
7.	powyżej 50	1,09	0,27	1,18	0,49	0,23	0,61
H		18,82	7,69	37,79	9,32	14,72	11,33
p		0,0045	n.i.	0,0000	n.i.	0,023	n.i.

Tabela 20. Wyniki testu Manna-Whitneya dla czynników kosztów i czasu, względem grup wiekowych

Grupy wiekowe	do 18 lat	18 do 21	22 do 28	29 do 36	37 do 43	44 do 50	powyżej 50
do 18 lat	–	–	–	–	**	**	–
18 do 21	–	–	**	–	**	**	**
22 do 28	–	*	–	–	**	*	–
29 do 36	–	–	–	–	*	–	–
37 do 43	–	**	–	–	–	–	**
44 do 50	–	–	–	–	–	–	–
powyżej 50	*	**	–	*	–	–	–

* – oznacza istotną różnicę na poziomie $p < 0,05$, zaś ** – na poziomie $p < 0,01$.

Ze względu na wykształcenie stwierdzono istotny związek poziomu wykształcenia z następującymi czynnikami barier: koszty ($H = 11,91$, $p = 0,0077$), czas ($H = 34,78$, $p = 0,0000$) (tab. 21). Koszty stanowią najmniejszą barierę

dla osób z wykształceniem wyższym, przy czym wartość ta rośnie wraz z malejącym poziomem wykształcenia. Odwrotnie jest z barierą czasu, którą osoby z wykształceniem wyższym postrzegają jako najbardziej znaczącą.

Tabela 21. Wyniki testu Kruskala-Wallisa czynników barier względem wykształcenia

Wykształcenie	Bariery					Wynik średni
	Koszty	Powody osobiste	Czas	Warunki	Izolacja	
Poniżej średniego	1,85	0,36	0,81	0,71	0,57	0,85
Średnie	1,53	0,36	1,24	0,57	0,56	0,80
Student	1,70	0,65	0,68	0,91	0,57	0,91
Wyższe	1,25	0,39	1,59	0,71	0,41	0,81
H	11,91	4,72	34,78	4,46	3,90	1,00
p	0,0077	n.i.	0,0000	n.i.	n.i.	n.i.

Nie stwierdzono istotnego związku pomiędzy wielkością miejscowości rodzinnej a którymkolwiek z wymiarów barier.

Stwierdzono istotny związek dochodów z czynnikiem kosztów ($H = 27,09$, $p = 0,0000$) i czynnikiem izolacji ($H = 13,56$, $p = 0,00892$). Koszty stanowią największą barierę aktywności żeglarskiej dla osób o dochodach 700 do 1000 zł. Również bariera izolacji społecznej jest oceniana przez tę grupę najwyżej (tab. 22).

Tabela 22. Wyniki testu Kruskala-Wallisa czynników względem dochodu

Dochód [zł]	Bariery					Wynik średni
	Koszty	Powody osobiste	Czas	Warunki	Izolacja	
do 450	1,87	0,62	1,01	0,65	0,43	0,89
od 450 do 700	1,75	0,55	1,21	0,82	0,53	0,94
od 700 do 1000	2,03	0,45	1,09	0,87	0,75	1,02
od 1000 do 1300	1,24	0,34	1,13	0,48	0,33	0,66
powyżej 1300	0,95	0,29	1,56	0,70	0,41	0,73
H	27,09	8,09	7,12	6,56	13,56	13,77
p	0,0000	n.i.	n.i.	n.i.	0,0089	0,0081

2.3. Analiza poszczególnych skupień

Analizę różnic pomiędzy skupieniami przeprowadzono za pomocą testu χ^2 . W tabelach przedstawiono procentowy udział żeglarzy z przedziałów wiekowych i wykształcenia itd., którzy znaleźli się w poszczególnych skupieniach. Dla poszczególnych skupień obliczono χ^2 , traktując przynależność do danego skupienia jako zmienną nominalną dwuwartościową (należy lub nie). Dodatkowo obliczono χ^2 łącznie dla wszystkich skupień (traktując poszczególne skupienia jako wartości jednej zmiennej nominalnej, zaś przedziały wiekowe, wykształcenia itd. jako drugą zmienną).

Stwierdzono istotny i silny związek pomiędzy przynależnością do poszczególnych skupień, a wiekiem ($\chi^2 = 62,0445$, $p = 0,00052$). Jednak szczegółowa analiza poszczególnych skupień wykazała, że istotnie wyróżnia się pod tym względem jedynie skupienie 1 – „koszty” ($\chi^2 = 17,19$, $p < 0,0086$) i skupienie 2 – „czas” ($\chi^2 = 35,67$, $p = 0,0000$) (tab. 23). Do pierwszego z nich należy istotny procent osób z grupy 18–21 (31,75%) i z grupy 29–36 lat (29,41%), przy tendencjach malejących wraz ze wzrostem i zmniejszaniem się wieku. W grupie ograniczanej przez brak czasu dużą część stanowią osoby w wieku 37–43 lata.

Tabela 23. Liczebności procentowe w skupieniach względem grup wiekowych

Lp.	Wiek [lata]	Skupienia					
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
		Koszty	Brak Czasu	Bez barier	Większość	Dostęp, koszty, warunki	Dostęp, koszty
1.	do 18	18,18	4,55	36,36	13,64	9,09	18,18
2.	18 do 21	31,75	1,59	31,75	7,94	15,87	11,11
3.	22 do 28	25,00	18,75	32,81	4,69	4,69	14,06
4.	29 do 36	29,41	17,65	29,41	5,88	11,76	5,88
5.	37 do 43	3,57	46,43	21,43	10,71	10,71	7,14
6.	44 do 50	6,00	30,30	27,27	15,15	3,00	18,18
7.	powyżej 50	14,30	32,65	38,78	5,62	4,88	6,12
	χ^2	17,19	35,67	3,08	4,08	8,66	5,23
	df	6	6	6	6	6	6
	p	0,0086	0,0000	n.i.	n.i.	n.i.	n.i.

$$\chi^2 = 62,0445; df = 30; p = 0,00052.$$

Wykształcenie bardzo silnie różnicuje poszczególne rodzaje skupień ($\chi^2 = 48,98$, $p = 0,0000$) (tab. 24). Istotne zróżnicowanie ze względu na wykształcenie stwierdzono dla skupienia 1 – „koszty” ($\chi^2 = 15,08$, $p = 0,0017$). Należy do niego istotnie wysoki procent osób z wykształceniem poniżej średniego (33,33%) i udział w nim maleje wraz ze wzrostem wykształcenia. Istotnie zróżnicowane jest także skupienie 2 – „brak czasu” ($\chi^2 = 37,60$, $p = 0,0000$), przy czym zależność jest tutaj odwrotna: wraz ze wzrostem wykształcenia procent osób przynależących do skupienia rośnie. Podobna zależność istnieje w skupieniu 3 – „bez barier” ($\chi^2 = 37,60$, $p = 0,0000$).

Tabela 24. Liczebności procentowe w skupieniach względem grup wykształcenia

Lp.	Wykształcenie	Skupienie					
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
		Koszty	Brak Czasu	Bez barier	Większość	Dostęp, koszty, warunki	Dostęp, koszty
1.	poniżej średniego	33,33	3,51	3,51	5,26	12,28	10,53
2.	średnie	25,45	23,61	23,64	9,09	5,45	7,27
3.	student	20,55	6,85	6,85	9,59	10,96	13,70
4.	wyższe	8,51	38,30	38,30	7,45	6,38	12,77
χ^2		15,08	37,60	37,60	0,96	2,78	1,52
df		3	3	3	3	3	3
p		0,0017	0,0000	0,0000	n.i.	n.i.	n.i.*

$\chi^2 = 48,98$; $df = 15$; $p = 0,0000$; * n.i. – nieistotne statystycznie.

Nie stwierdzono istotnych związków dla żadnego ze skupień ze względu na wielkość miejscowości rodzinnej.

Dochód w istotny sposób wyróżnia tylko skupienie osób ograniczanych przez brak czasu ($\chi^2 = 14,33$, $p = 0,0063$) – należy do niego aż 38% osób o najwyższych dochodach i procent ten maleje wraz z obniżaniem się dochodów.

3. Dyskusja i wnioski

W wyniku przeprowadzonej analizy zidentyfikowano najistotniejsze bariery aktywności żeglarskiej. Okazały się nimi: koszty rejsów/regat, czarterów oraz koszty ekwipunku żeglarskiego. Wynik ten jest związany z trudną sytuacją materialną społeczeństwa i jest spowodowany po części nowym mode-

lem finansowania żeglarstwa, w którym całość kosztów związanych z uprawianiem tego sportu pokrywają sami żeglarze.

Średni poziom barier dla próby wyniósł 0,83 i wydaje się dość niski, np. Jackson (1993) w próbie amerykańskiej uzyskał wynik od 1,67 do 1,88. Jednak należy wziąć pod uwagę, że badania przeprowadzono wśród osób, które już uprawiają żeglarstwo, a więc bariery w ich przypadku odgrywają relatywnie mniejszą rolę (zostają jednak pokonane – bo osoby te żeglują – a przez to są postrzegane jako mniej istotne).

Analiza czynnikowa pozycji testowych wykazała nieco inną strukturę barier od przyjętej początkowo (por. Jackson 1995; Hultsman 1995): czynnik kosztów dojazdu przesunął się ze skali dostępności przestrzennej do skali kosztów, co oznacza, że w warunkach polskich problem dojazdu do akwenu kojarzony jest raczej z kosztem dojazdu niż z trudnościami natury komunikacyjnej. Bariera „braku czasu ze względu na uprawianie innych dyscyplin sportów” przesunęła się do wymiaru 4 (warunki środowiska), zaś „trudności z czarterem” do wymiaru izolacji społecznej. Otrzymany w ten sposób czynnik 4 łączy w sobie dostępność przestrzenną z zatłoczeniem, co może powodować wybór innej dyscypliny sportu i turystyki. Skład czynnika 5 sugeruje, że trudności z czarterem mogą wynikać także z powodu izolacji społecznej. Operowanie w ten sposób utworzonymi zmiennymi pozwala na większe uogólnienie wniosków i zwiększa rzetelność narzędzia badawczego. Najważniejszym czynnikiem ograniczającym aktywność żeglarską są koszty. Bardzo ważną barierą jest też brak czasu.

Osoby najmłodsze najsilniej odczuwają przeszkody związane z kosztami, zaś praca i rodzina w największym stopniu absorbuje osoby w wieku 37–43 lat (osoby w tym wieku wydają się być w szczytowym okresie aktywności zawodowej, są też silnie absorbowane przez wychowanie dzieci). Również poziom wykształcenia w istotny sposób determinuje postrzeganie barier (szczególnie istotny związek uchwycono dla bariery „brak czasu” oraz „koszty”). Brak związku wielkości miejscowości zamieszkania z barierami może wynikać z bardzo niewielkiej liczby osób z małych miejscowości i wsi, które znalazły się w próbie (co zmusiło autora do utworzenia pierwszego przedziału liczebności dla osób zamieszkałych w miejscowościach o 30 tys. mieszkańców lub mniej). Oznacza to, że nie było grupy porównawczej zawierającej tylko osoby zamieszkałe na wsi. Jednak sam fakt, że w próbie losowej znalazło się tak mało osób ze wsi i małych miejscowości wskazuje, że związek miejsca zamieszkania z barierami aktywności żeglarskiej jest niezwykle silny.

Analiza skupień pozwoliła na wyodrębnienie grup żeglarzy ograniczanych przez podobne bariery. Zidentyfikowano, a następnie scharakteryzowano za pomocą zmiennych demograficznych i socjoekonomicznych 6 segmentów

ryнку żeglarskiego. Charakterystyka poszczególnych segmentów może posłużyć do planowania działań, które pozwolą przełamać najistotniejsze bariery oraz opracować strategie marketingowe skierowane do odpowiednich segmentów rynku (por. Holloway 1997). Np. w skupieniu „koszty” znalazł się znaczny odsetek osób w wieku 18–36 lat, zaś w skupieniu „czas” powyżej 36 lat. Oznacza to, że dla grupy osób w wieku nawet do 36 lat powinna być skierowana oferta niskobudżetowa, zaś dla osób powyżej 36 lat krótsze rejsy. Podobnie w istotny sposób różnicuje skupienia posiadane wykształcenie, a w niewielkim tylko stopniu dochód.

Zidentyfikowano także dość liczny segment osób (32% próby) o relatywnie niskim poziomie barier, w którym dużą część stanowią osoby z wyższym wykształceniem. Nie zauważono w niej prawidłowości ze względu na żadną inną z analizowanych zmiennych niezależnych, co pozwala wnioskować, że osoby te wyróżnia jakaś inna nie uwzględniana cecha (być może typ osobowości, zaradność życiowa). Wbrew oczekiwaniom grupa osób ograniczanych w największym stopniu przez koszty nie różni się w istotny sposób od innych grup ze względu na dochody. Natomiast istnieje związek pomiędzy dochodem a grupą ograniczaną przez niemal wszystkie bariery. Może to prowadzić do wniosku, że co prawda koszty są najczęściej podawaną barierą aktywności żeglarskiej, to jednak nie są one czynnikiem zasadniczym, lecz dodatkowym, przeważnie współwystępującym z czynnikami innego rodzaju.

Uzyskane wyniki dowodzą, że zmienne społeczno-ekonomiczne i demograficzne w niewielkim tylko stopniu tłumaczą poziom postrzeganych barier. Można się zgodzić z Alexandrisem, Carroll (1997), który sugeruje potrzebę porównania barier z czynnikami motywacyjnymi, co mogłoby się przyczynić do pełniejszego wyjaśnienia uwarunkowań postrzegania barier. Wiele użytecznych informacji mogłoby przynieść również zbadanie związku barier aktywności żeglarskiej z poziomem tej aktywności.

4. Podsumowanie

- Przeprowadzono analizę barier aktywności żeglarskiej, w wyniku której:
 - ◆ zidentyfikowano 5 wymiarów barier aktywności żeglarskiej. Są nimi: czas, koszty, powody osobiste, izolacja społeczna, warunki środowiskowe i sprzętowe;
 - ◆ zidentyfikowano 6 segmentów rynku konsumentów usług żeglarskich, wyróżnionych ze względu na bariery, oraz dokonano ich charakterystyki demograficznej i społeczno-ekonomicznej;
 - ◆ stwierdzono, że badani żeglarze są ograniczani przez różnego rodzaju bariery, z których dominującą jest bariera kosztów, oraz – dla niektórych grup społecznych – bariera czasu. Bariera kosztów nie jest czynnikiem

samodzielnym, lecz towarzyszą jej niemal zawsze inne bariery aktywności żeglarskiej.

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*, nr 19 (1), s. 1–15.
- Aversa A. (1986) Notes on Entry Routes into Sport/Recreational Role. The Case of Sailing. *Journal of Sport and Social Issues*, nr 10 (2).
- Bouet M. A. (1982) Some Psycho-Social Aspects of Decision-Making in Sailing, Gliding and Alpine Skiing, [w:] F. Gras (red.) *Koerperkultur und sport in der lebensweise sozialer gruppen*. VII Internationales Symposium. Halle/Saale (August 25–29 1981), s. 159–162.
- Csikszentmihalyi M. (1996) *Przeptyw*. Psychologia optymalnego doświadczenia. Studio Emka, Warszawa.
- Drogosiewicz M. (1997) Funkcje wychowawcze praktyki żeglarskiej podchorążych Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej, [w:] *Jednostki żaglowe w szkoleniu kadr marynarskich i kształtowaniu postaw młodzieży*. AMW, Gdynia, s. 25–30.
- Grzelak B. (1995) Mistrzostwa niepełnosprawnych. *Żagle*, nr 12.
- Holloway J. C., Robinson C. (1997) *Marketing w turystyce*, PWE, Warszawa.
- Hultsman W. (1995) Recognizing Patterns of Leisure Constraints: An Extension of the Exploration of Dimensionality. *Journal of Leisure Research*, nr 3.
- Jackson E.J. (1993) Recognizing Patterns of Leisure Constraints: Results from Alternative Analyses. *Journal of Leisure Research*, nr 2.
- Kostański L. (1991) Obciążenia startowe w żeglarstwie regatowym. Aktualny stan wiedzy. *Zeszyty Naukowe AWF w Gdańsku*, nr 12.
- Krawczyk Z. (1989) Kultura fizyczna a sposób i styl życia, [w:] *Sport w kształtowaniu kultury i osobowości*, AWF, Warszawa.
- Kunicki B. (1984) Społeczne bariery rekreacji ruchowej, [w:] *Społeczne wartości kultury fizycznej*, AWF, Warszawa.
- Leach R. D. (1978) The medicine of ocean yacht racing. *British Medical Journal*, nr 2, s. 1771–1773.
- Leksowski W. (1980) Zaburzenia psychiki żeglarzy w sytuacjach stresowych długotrwałego rejsu [praca doktorska].
- Levy N.B. (1980) The Psychology of Sailing. *Psychiatric Annals*, nr 10 (2), s. 51–53.

- Lipoński W. (1990) Psychologiczne bariery w uprawianiu sportu rekreacyjnego, [w:] Psychologiczne i społeczne uwarunkowania rekreacyjnej działalności sportowej, AWF, Poznań.
- Macbeth J. (1982) Studies of Flow: Activity vs. Life Style in Sailing. Proceedings of the VII Commonwealth and International Conference, 9 Socio-Historical Perspectives, Brisbane.
- Macbeth J. (1992) Ocean cruising: a sailing subculture. *The Sociological Review*, nr 1, s. 319–343.
- Marek T., Noworol Cz. (1987) Zarys analizy skupień (niehierarchiczne i hierarchiczne techniki skupiania), [w:] (red.) Z. Brzeziński Wielozmiennowe modele statystyczne w badaniach psychologicznych, PWN, Warszawa–Poznań.
- McGuire F. A., Dottavio D., O’Leary J. T. (1986) Constraints to participation in outdoor recreation across the life span: A nationwide study of limitors and prohibitors, *The Gerontologist*, nr 26.
- Piskorz Cz. (1989) Rehabilitacja pod żaglami, [w:] W. R. Dąbrowski (red.) Szkolenie i wychowanie w żeglarstwie turystycznym, AWF, Kraków.
- Shephard R. J. (1990) The Biology and Medicine of Sailing. *Sports Medicine*, nr 9 (2), s. 86–99.
- Stańkowska K. (1991) Sportowo-medyczne aspekty dalekich wypraw żeglarskich. *Zeszyty Naukowe AWF w Gdańsku*, nr 12.
- Suchanowski A., Radomska M. (1983) Wydolność wysiłkowa i restytucyjna żeglarzy klasy Finn w obniżonej temperaturze otoczenia. *Sport Wyczerpany*, nr 12.
- Tomaszewski W. (1997) Znaczenie rewalidacyjne rejsów na żaglowcach ze szczególnym uwzględnieniem rehabilitacji skutków inwalidztwa słuchu, [w:] Jednostki żaglowe w szkoleniu kadr marynarskich i kształtowaniu postaw młodzieży, AMW, Gdynia, s. 85–92.
- Wolańska T. (1977) Wychowanie do rekreacji w szkolnym systemie wychowania fizycznego, AWF, Warszawa.
- Wolańska T. (1989) Rekreacja ruchowa, [w:] Raport o kulturze fizycznej w Polsce, AWF, Warszawa.
- Wróblewska K., Mazurkiewicz B. (1990) Wychowawcze wartości żeglarstwa. *Zeszyty Naukowe AWF w Gdańsku*, nr 12.
- Zakrzewska M. (1994) Analiza czynnikowa w budowaniu i sprawdzaniu modeli empirycznych, UAM, Poznań.