

REJSY I SZKOLENIA ŻEGLARSKIE DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH JAKO MODYFIKACJA PRODUKTU TURYSTYCZNEGO SŁUŻĄCA INTENSYFIKACJI RUCHU TURYSTYCZNEGO W TYM SEGMENTCIE KONSUMENTÓW

ALEKSANDRA ŁAPKO¹, MAGDALENA KAMIŃSKA²

¹ Akademia Morska w Szczecinie
e-mail: a.lapko@am.szczecin.pl

² Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie
Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej
Wydział Nauk o Zdrowiu
e-mail: magdalena.kaminska@pum.edu.pl

SŁOWA KLUCZOWE

turystyka żeglarska, żeglarstwo osób niepełnosprawnych,
jachty dla osób niepełnosprawnych

STRESZCZENIE

W pierwszej części opracowania przedstawiono podstawowe informacje dotyczące osób niepełnosprawnych w Polsce. Zdefiniowano i omówiono charakterystyczne dla tej grupy potrzeby oraz wynikające z nich potencjalne ograniczenia w uprawianiu turystyki. Zwrócono uwagę na pozytywny wpływ turystyki żeglarskiej na zdrowie niepełnosprawnych osób żeglujących. W drugiej części artykułu poddano analizie dostępną w Polsce, w roku 2015, ofertę rejsów i szkoleń żeglarskich, organizowanych z myślą o osobach niepełnosprawnych. Omówiono również dostosowania w zakresie konstrukcji i wyposażenia jachtów uwzględniające różne rodzaje niepełnosprawności żeglujących na ich pokładach turystów. Skoncentrowano się na aspektach ekonomicznych, przeanalizowano sposób kalkulacji cen dostępnych rejsów oraz koszty, jakie uczestnicy musieliby ponieść w związku z uczestnictwem w wybranym szkoleniu żeglarskim.

Głównym celem analiz i rozważań zawartych w artykule było określenie dostępności i dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych wybranych elementów produktu turystyki żeglarskiej, przy założeniu, że odpowiednia oferta w tym zakresie warunkuje rozwój ruchu turystycznego w wybranym segmentcie turystów.

Wprowadzenie

Zgodnie z definicją, obsługa ruchu turystycznego obejmuje wszystkie formy świadczeń na rzecz turystów, które związane są z realizacją podróży turystycznej oraz zaspokojeniem innych potrzeb zgłaszanych przez turystów (Meyer, 2015, s. 14).

Celem badań prowadzonych na potrzeby niniejszego artykułu było przeanalizowanie dostosowania oferty świadczeń dostępnych na rynku turystyki żeglarskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przyjęto przy tym założenie, że brak odpowiednich modyfikacji uwzględniających specyficzne potrzeby tego segmentu turystów, wprowadzonych do standardowych produktów turystycznych, może doprowadzić do wykluczenia osób niepełnosprawnych z rynku turystycznego. Jest to jednoznaczne z ograniczeniem grona potencjalnych konsumentów, a co za tym idzie, jest zjawiskiem niekorzystnym z punktu widzenia ekonomii.

Osoby niepełnosprawne w Polsce

W Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych (Uchwała..., 1997) niepełnosprawni zostali określani jako „osoby, których sprawność fizyczna, psychiczna lub umysłowa trwale lub okresowo utrudnia, ogranicza lub uniemożliwia życie codzienne, naukę, pracę oraz pełnienie ról społecznych, zgodnie z normami prawnymi i zwyczajowymi”. Dalej znajduje się zapis mówiący, że niepełnosprawni mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji. W odniesieniu do turystyki oznacza to możliwość pełnego uczestnictwa w wyjazdach, zgodnie z zainteresowaniami i potrzebami.

Według wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 roku, liczba osób niepełnosprawnych na koniec marca 2011 roku wynosiła ogółem 4 miliony 697 tysięcy. Tym samym osoby niepełnosprawne w Polsce stanowiły 12,2% ogółu obywateli (www.niepełnosprawni.gov.pl)¹. Jest to więc duża część społeczeństwa, mogąca stać się potencjalnie znaczącym segmentem klientów wśród uczestników ruchu turystycznego, związanego również z żeglarstwem. Aby tak się stało, niezbędne jest dostosowanie do ich potrzeb oferty turystycznej związanej z tą formą turystyki. Jest to trudne, ponieważ grupa ta jest bardzo niejednorodna. Osoby niepełnosprawne różnią się między sobą nie tylko w zakresie stopnia niepełnosprawności, ale także pod względem wykształcenia, dochodu, zainteresowań i innych cech tożsamy z osobami pełnosprawnymi (Meyer, 2015, s. 317).

¹ Według danych zebranych podczas Narodowego Spisu Powszechnego przeprowadzonego w 2011 roku, 53,5% populacji osób niepełnosprawnych stanowią osoby starsze, powyżej 60. roku życia. Problematyka publikacji oscyluje wokół zagadnień dotyczących wszystkich osób niepełnosprawnych, we wszystkich grupach wiekowych. W dalszych rozważaniach zdecydowano się nie wydzielać grupy osób starszych z opisywanej populacji, przyjmując, że podstawowym kryterium brany pod uwagę przy kreowaniu oferty usług turystycznych kierowanych do osób niepełnosprawnych jest rodzaj posiadanej przez daną osobę niepełnosprawności, nie zaś jej wiek. Dopóki na skutek zmian zachodzących w organizmie wskutek procesu starzenia się lub chorób współistniejących, nie wystąpią ograniczenia powodujące niepełnosprawność, osoby starsze mogą korzystać ze standardowej oferty. Unikano również używania zwrotu: „osoby starsze i niepełnosprawne” uznając, że byłoby błędem merytorycznym prowadzenie jednakowych rozważań w odniesieniu do osób zachowujących (mimo zaawansowanego wieku) pełną sprawność i osób niepełnosprawnych.

Najczęstszą przyczynę niepełnosprawności stanowią w Polsce schorzenia narządu ruchu, układu krążenia oraz schorzenia neurologiczne. Relatywnie niższy jest udział procentowy osób z uszkodzeniami narządu wzroku i słuchu, z chorobą psychiczną oraz upośledzeniem umysłowym (www.niepelnosprawni.pl). Bez względu jednak na przyczynę, niepełnosprawni to miliony osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem wymagający szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy, w życiu codziennym, a także w turystyce.

Osoby niepełnosprawne jako uczestnicy ruchu turystycznego związanego z turystyką żeglarską

Mimo że turystyka żeglarska to forma turystyki aktywnej, to może być uprawiana przez zdecydowaną większość osób niepełnosprawnych. Żeglarstwo niekoniecznie musi być związane z dużym wysiłkiem fizycznym. Podczas regat żeglarskich – najbardziej wysiłkowej formy żeglarstwa – wydatek energii to ok. 9 do 20 kJ/min, co jest porównywalne z grą w siatkówkę lub tenisa stołowego. W przypadku pływania turystycznego, wydatek energetyczny jest dużo mniejszy. Ten umiarkowany wysiłek fizyczny, w połączeniu z oddziałującymi na organizm czynnikami meteorologicznymi, powoduje szereg pozytywnych zmian, wpływających na fizjologię człowieka (Błacha, Nowacki, 1997, s. 82–83; Jaskólski, Jaskólska, 2009, s. 387–389). Dla osób niepełnosprawnych ma to szczególne znaczenie. Podejmowana aktywność fizyczna pełni rolę czynnika pobudzającego ośrodkowy układ nerwowy, pozytywnie wpływa na funkcje poznawcze, rozwija pamięć ruchową, decyduje o szybkości oddziaływania na bodźce zewnętrzne oraz zapobiega zaburzeniom chodu i równowagi (Barnes, Ward, 2008, s. 413–430). Dodatkowo zwiększa wydolność tlenową organizmu oraz sprawność funkcjonowania układu krążenia, a także zwiększa sprawność mięśni gładkich, wydolność narządów jamy brzusznej i miednicy. Aktywność fizyczna zapewnia lepszą sprawność przepływu krwi w naczyniach krwionośnych, mniejsze ryzyko gęstnienia i wykrzepiania krwi w naczyniach krwionośnych, lepszą sprawność układu oddechowego, normalizację stężenia glukozy we krwi, mniejsze stężenie LDL – cholesterolu i triglicerydów, większe stężenie HDL – cholesterolu, większą odporność organizmu, przyspieszenie metabolizmu, lepsze samopoczucie fizyczne i psychiczne, a także większą efektywność (Plewa, Markiewicz, 2006, s. 30–37).

Blisko połowa osób niepełnosprawnych w Polsce to osoby powyżej 60. roku życia. W ich przypadku, umiarkowany wysiłek fizyczny opóźnia pojawienie się ogólnego spadku fizjologicznej sprawności, będącej efektem inwolucji starczej. Wpływa pozytywnie na jakość życia oraz zapobiega negatywnym konsekwencjom związanym z siedzącym trybem życia (Green, Crouse, 1995, s. 920–926).

Obecnie, dzięki zastosowaniu odpowiednich rozwiązań technologicznych, turystyka żeglarska może być uprawiana przez osoby z niemal każdym rodzajem i stopniem niepełnosprawności. Przykładem może być Hilary Lister, kobieta cierpiąca na odruchową dystrofię współczulną – sparaliżowana od szyi w dół, która w 2009 roku samotnie opłynęła jachtem żaglowym Wyspy Brytyjskie. Było to możliwe dzięki zastosowaniu specjalnego systemu sterowania jednostką, wykorzystującego oddech żeglarki (www.newtosailing.com/disabled.asp).

Za najczęstsze przeszkody w uprawianiu turystyki przez osoby niepełnosprawne uważa się bariery (Kaganek, 2015, s. 78):

- finansowe,
- społeczne,
- psychologiczne,
- organizacyjne,
- sprzętowe,
- architektoniczne,
- brak kadry,
- brak ofert turystycznych.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że na pierwszym miejscu wśród barier pojawiają się czynniki finansowe. Osoby niepełnosprawne są często uboższe niż pełnosprawne. Wynika to chociażby z trudności w podjęciu pracy zawodowej. Według danych z 2010 roku w Polsce współczynnik zatrudnienia wśród osób niepełnosprawnych w wieku 16–64 lata wynosił 42,7%, stopa bezrobocia wynosiła zaś 16,7%. Aż 21,4% osób niepełnosprawnych w kraju znajdowało się w owym czasie w sytuacji poważnej materialnej deprivacji (Gąciarz, Bartkowski, 2014, s. 30–31). Dlatego też uznano, że bariery ekonomiczne stanowią poważną przeszkodę w uprawianiu turystyki przez osoby niepełnosprawne. W związku z tym, w dalszych analizach poświęconych rejsom i szkoleniom żeglarskim uwzględniono również ich ceny.

Oferta rejsów i szkoleń żeglarskich kierowana do osób niepełnosprawnych w Polsce

W niniejszym artykule poddano analizie oferty rejsów i szkoleń żeglarskich dedykowanych osobom niepełnosprawnym, dostępne w Polsce w 2015 roku.

Rejsy i szkolenia żeglarskie stanowią dla potencjalnych uczestników ruchu turystycznego związanego w żeglarstwie bardzo ważne elementy produktu turystycznego. Te, które organizowane są z myślą o osobach niepełnosprawnych, muszą uwzględniać odpowiednie czynniki sprzętowe, rozumiane jako przystosowanie jachtu do ograniczeń występujących u tych użytkowników. Ograniczenia te uzależnione są od rodzaju i stopnia niepełnosprawności występującej u danej osoby.

W tabeli 1 przeanalizowano ofertę rejsów morskich organizowanych z myślą o osobach niepełnosprawnych. Uwzględniano te, podczas których żegluga odbywa się na jachtach zaadaptowanych do potrzeb osób z określonym rodzajem niepełnosprawności. Część z tych rejsów organizowana jest cyklicznie od lat. Przykładowo fundacja „Gniazdo Piratów” działa już od 10 lat i w ramach prowadzonego przez nią Projektu Zobaczyc Morze, w rejsach udział bierze 96 osób rocznie, w tym 48 osób niewidomych i słabowidzących, pozostali to załoga i wolontariusze (www.zobaczycmorze.pl).

Tabela 1. Wybrane przykłady rejsów żeglarskich dla osób niepełnosprawnych dostępne w 2015 roku

Organizator	Główna grupa docelowa	Jednostka	Trasa rejsu	Cena
Fundacja Imago Maris	osoby niewidome i słabowidzące	General Zaruski	Morze Bałtyckie: Gdańsk–Sztokholm–Kalmar–Gdańsk	454 euro – ok. 1910 zł (13 dni) 34,92 euro/dzień ok. 147 zł/dzień
		Ocean A	Morze Śródziemne: Barcelona–Majorka–Ibiza–Barcelona	560 euro (8 dni) ok. 2352 zł 70 euro/dzień 294 zł/dzień
Fundacja Gniazdo Piratów	osoby niewidome i słabowidzące	Zawisza Czarny	Gdynia–Oslo	1500 zł (18 dni) 83,33 zł/dzień
		Zjawa IV	Oslo–Bergen	j. w.
Pomorska Fundacja Sportu i Turystyki Osób Niepełnosprawnych „Keja”	osoby niewidome i słabowidzące	brak danych	Morze Śródziemne: Wybrzeże Toskańskie–Korsyka–Elba	2300 zł (10 dni) w cenę wliczony został koszt transportu, 230 zł/dzień
Fundacja Empatia	osoby z różnymi rodzajami niepełnosprawności	Empatia Polska	porty Trójmiasta	ok. 600 zł (5 dni) 120 zł/dzień

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.imagomaris.eu/pl ; www.zobaczycmorze.pl; fundacjaKeja.org.pl; <http://jachttempatia.pl>.

Z zaprezentowanego w tabeli 1 zestawienia wynika, że najczęściej grupą docelową dla organizatorów rejsów są osoby niewidome i słabowidzące. Powodowane jest to faktem, że dostosowanie jachtu do ich potrzeb jest stosunkowo proste. Dokonuje się tego najczęściej poprzez zastosowanie specjalnej aparatury nawigacyjnej. Na pokładach jednostek stosuje się udźwiękowione stery i kompas (reagujące na komendy wydawane głosem i potwierdzające słownie wykonanie komendy). Dodatkowym wyposażeniem są specjalne mapy nawigacyjne. Zawierają one wypukłe kształty, a wszelkie informacje zapisane są językiem Braille’a. Na żaglowcu „Zawisza Czarny”, na którym rejsy organizowane są w ramach programu „Zobaczyć Morze”, znajduje się mapa, na której zastosowano specjalne naklejki z informacją głosową, które niewidomi stosują do oznaczania rozmaitych przedmiotów. Sygnały głosowe dotyczące np. miejscowości czy portów umieszczono pod poszczególnymi nazwami w języku Braille’a. Opracowanie to jest odporne na niekorzystne warunki atmosferyczne (<http://geoforum.pl>). Dostosowania jachtu do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących nie mają więc trwałego, konstrukcyjnego charakteru.

Przystosowanie jachtu do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo jest bardziej skomplikowane i kosztowne. Wymaga zastosowania wielu rozwiązań o charakterze trwałym. Często adaptacja jachtu już istniejącego może okazać się droższa i bardziej pracochłonna niż budowa jednostki od podstaw.

Klasyfikację rozwiązań w zakresie dostosowania jednostki do potrzeb osób niepełnosprawnych w zależności od posiadanej niepełnosprawności w kompleksowy sposób przedstawił M. Cerveira (tab. 2). Rozwiązania te podzielone zostały przez niego na trzy grupy (Cerveira, 2011, s. 21):

- o charakterze stałym, które muszą zostać uwzględnione już na etapie projektowania jachtu, ponieważ wiążą się z konstrukcją jednostki, a ich wprowadzanie ma najczęściej wpływ na stateczność i zachowanie się jachtu podczas żeglugi,
- o charakterze niestałym, możliwe do wdrożenia na jachtach już istniejących, np. specjalistyczne wyposażenie,
- środki ochrony osobistej, stosowane przez poszczególnych członków załogi w celu ochrony ciała przed urazami, na które z racji swojej niepełnosprawności są szczególnie narażeni.

Na potrzeby niniejszego artykułu przyjęto za M. Cerveirą podział niepełnosprawności na następujące rodzaje: fizyczną, intelektualną, zmysłową i wtórną.

Do niepełnosprawności fizycznej zalicza się (Prusiński, 2005, s. 173–180, 208–245, 273–275):

- paraplegię, czyli porażenie dwukończynowe spowodowane uszkodzeniem rdzenia kręgowego na różnych poziomach lub też uszkodzeniem mózgu,
- hemiplegię, czyli porażenie połowiczne jednej połowy ciała, spowodowane uszkodzeniem drogi korowo-rdzeniowej w mózgu,
- tetraplegię, czyli porażenie czterokończynowe spowodowane uszkodzeniem rdzenia kręgowego w odcinku szyjnym.
- amputacje.

Tabela 2. Klasyfikacja rozwiązań w zakresie dostosowania jednostki do potrzeb osób niepełnosprawnych w zależności od rodzaju posiadanej niepełnosprawności

Rodzaj niepełnosprawności	Adaptacje o charakterze stałym				Adaptacje o charakterze niestałym			Środki ochrony osobistej	
	niski kąt nachylenia pokładu	urządzenia ułatwiające utrzymanie równowag	urządzenia ułatwiające poruszanie	wysoki bom	urządzenia ułatwiające wchodzenie na pokład	urządzenia ułatwiające obsługę żagli	urządzenia ułatwiające nawigację	ochrona ciała	duże kolorowe kontrolki
Fizyczna	X	X	X		X	X	X	X	X
Intelektualna		X		X	X	X	X	X	X
Zmysłowa				X			X	X	X
Wtórna									

Źródło: opracowanie własne na podstawie Cerveira (2011), s. 21.

Niepełnosprawność intelektualna obejmuje wrodzone lub urazowe uszkodzenia mózgu, a także porażenie mózgowie (Prusiński, 2005, s. 173–180, 208–245, 273–275).

Niepełnosprawność zmysłowa to, w odniesieniu do zmysłu wzroku: ślepotą lub upośledzenie wzroku, a w odniesieniu do zmysłu słuchu: głuchota lub upośledzenie słuchu. Do niepełnosprawności wtórnej zaliczono cukrzycę i astmę (www.niepelnosprawni.pl).

Adaptując jacht do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową zaleca się stosowanie różnych rozwiązań ułatwiających poruszanie się po pokładzie, np. handrelingów, albo ułatwiających wejście na pokład, np. mostków. Ważny jest również niewielki kąt nachylenia pokładu. Dzięki temu ogranicza się problemy załogi z utrzymaniem równowagi, umożliwia się również poruszanie

po pokładzie osobom na wózkach inwalidzkich. Jest to rozwiązanie możliwe do wdrożenia na etapie budowy jednostki, podobnie jak takie rozplanowanie przestrzeni na jachcie, które pozwoli na ograniczenie ruchu członków załogi podczas żeglugi.

W celu dostosowania jachtu do potrzeb osób z niepełnosprawnością intelektualną zalecane są podobne rozwiązania, jak w niepełnosprawności ruchowej. Istotne jest również, wyższe niż standardowe, zamocowanie bomu, czyli poziomego drzewca służącego do umieszczania dolnego liku żagla. Podczas żeglugi bom przemieszcza się (czasem gwałtownie) nad kokpitem, czyli strefą pokładu, na której najczęściej znajduje się załoga. Niezbędne jest więc zachowanie szczególnej ostrożności. Wyższe zamocowanie bomu ogranicza możliwość powstania urazów u członków załogi z niepełnosprawnością umysłową. Rozwiązanie to zalecane jest również w jednostkach, na których pokładzie będą żeglować osoby niewidome i słabowidzące.

Urządzenia ułatwiające obsługę żagli oraz nawigację pożądane są na jednostkach, na których podróżują żeglarze z niepełnosprawnością ruchową, intelektualną i zmysłową. Mogą one mieć różne postaci w zależności od potrzeb załogi. Zalicza się tu odpowiednio oznaczone liny ułatwiające identyfikację, specjalną konstrukcję, umożliwiającą sterowanie jachtem w pozycji siedzącej, dźwiękowy sprzęt nawigacyjny, ale także bardzo zaawansowane technologicznie systemy sterowania oddechem, stosowane w celu operowania żaglami i sterem przez osoby z tetraplegią.

Żeglarze z każdym rodzajem niepełnosprawności powinni stosować różne środki ochrony osobistej, dostosowane do ich indywidualnych potrzeb. Oprócz tak oczywistych rozwiązań jak kamizelki ratunkowe, można tu wyliczyć np. ochraniacze na różne części ciała i kaski.

W Polsce przykładem jachtu wybudowanego specjalnie z myślą o niepełnosprawnych żeglarzach z ograniczonymi możliwościami poruszania się jest s/y „Empatia Polska”. Jednostka ta powstała w szczecińskiej stoczni jachtowej w 2015 roku, a jej operatorem jest Fundacja Empatia. W budowie jachtu udział brały zarówno osoby pełnosprawne, jak i niepełnosprawne, które to konsultowały proces budowy i rozwiązania konstrukcyjne stosowane na jachcie (www.zagle.com.pl...). Jednostka jest przystosowana do przewożenia na pokładzie 6–7 osób, w tym 4–5 osób niepełnosprawnych. Elementy dostępne na pokładzie, stanowiące dostosowania do ich potrzeb, to m.in. reling biegnący wokół całego pokładu (z bramką ułatwiająca wejście na jacht), reling wokół koła sterowego, kosze przymasztowe, liczne handrelingi zainstalowane pod pokładem jednostki oraz wolne przejście wzdłuż całego jachtu (<http://jachtempatia.pl>...). Nie ma na nim windy dla wózków inwalidzkich, która byłaby z pewnością ogromnym ułatwieniem dla poruszających się na nich osób. Mimo to rejsy organizowane na „Empatii Polska” już w pierwszym roku jej pływania cieszyły się dużym zainteresowaniem. Operatorzy jachtu planowali rocznie w rejsach żeglarskich udział około 300 osób z różnymi formami niepełnosprawności. Aby ograniczyć niekorzystne zjawisko sezonowości – w okresie od października do maja – jacht będzie cumował w porcie w hiszpańskim Alicante i pływał po Morzu Śródziemnym. Dzięki temu, po odliczeniu niezbędnych przerw technicznych, jednostka będzie mogła być eksploatowana przez 10–11 miesięcy w roku (<http://fundacjaempatia.pl>). W 2015 roku na pokładzie jachtu żeglowały m.in. osoby chore na stwardnienie rozsiane, osoby po amputacjach kończyn oraz niewidomi i słabowidzący.

Prezentowana w tabeli 1 oferta jest bardzo zróżnicowana cenowo. Ceny uzależnione są od czasu trwania rejsu, a także akwenu żeglugi. Kierując się tym, co najczęściej wliczone jest w cenę rejsu, można je opisać według poniższego wzoru:

$$\text{Cena rejsu} = K_n + K_w + K_u + K_{sz} + K_o + K_p + K_m,$$

gdzie:

- K_n – koszt noclegów liczony jako udział w koszcie czarteru całego jachtu,
- K_w – koszty wyżywienia, niekiedy podawane przez organizatorów osobno, ale opłaty związane z wyżywieniem są obowiązkowe,
- K_u – koszty ubezpieczenia,
- K_{sz} – koszty szkolenia żeglarskiego,
- K_o – koszty opieki załogi i oficera wachtowego, w tym również koszty wynajęcia skippera,
- K_p – koszty paliwa,
- K_m – koszty opłat za postój w marinach i portach jachtowych.

Dodatkowo, ceny rejsów mogą zawierać koszty transportu do portu, w którym rejs się rozpoczyna i z portu, w którym rejs się kończy, choć najczęściej transport organizowany jest przez uczestników we własnym zakresie. Niekiedy w cenie ujęte są również inne opłaty, np. taksa klimatyczna, albo opłata za sprzątanie jachtu po rejsie.

Zasadniczo jednak, sposoby kalkulacji ceny oraz jej wysokość nie odbiegają od cen standardowych. Tylko pozornie oznacza to jednakową dostępność oferty dla odbiorców sprawnych i z niepełnosprawnością. Jak wspomniano wcześniej, osoby niepełnosprawne mają zazwyczaj niższe dochody niż pełnosprawne.

Mając na względzie aspekt ekonomiczny, zdecydowanie lepiej prezentowała się w badanym okresie oferta dotycząca szkoleń żeglarskich. Były one najczęściej bezpłatne dla uczestników, a koszty ponosił w dużej części Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON). Szkoleń takich w 2015 roku było jednak niewiele. Organizował je m.in. Polski Związek Żeglarzy Niepełnosprawnych we współpracy z Mazurską Szkołą Żeglarstwa (www.pzzn.pl). Szkolenia te współfinansowane były ze środków PFRON. Dla uczestników były bezpłatne i obejmowały: zakwaterowanie, wyżywienie, sprzęt, instruktorów i pomoce naukowe. Uczestnicy ponosili jedynie opłatę za egzamin (200 zł) i za wystawienie patentu (50 zł). W roku 2015 odbyły się cztery takie szkolenia, każde z nich trwało dwa tygodnie.

Ponadto, dwa obozy żeglarskie dla osób niepełnosprawnych w 2015 roku organizował Jacht Klub Arcus z Łomży. W trakcie ich trwania można było zdobyć patent żeglarza jachtowego. Obozy były dofinansowane przez PFRON, koszt dla uczestników to 1200 zł plus opłaty egzaminacyjne. Zgodnie z zapewnieniami organizatora, uczestnicy żeglowali na pokładach jachtów dostosowanych do ich potrzeb. Sam Klub Arcus jest operatorem ośrodka w Rajgrodzie, który został dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych (<http://ycarcus.pl>).

Również Polski Związek Żeglarski w 2015 roku zorganizował sześć kilkudniowych zgrupowań dla osób niepełnosprawnych pod hasłem „Sprawność w niepełnosprawności – żeglarze u steru”. Nie były to szkolenia na stopnie żeglarskie, a raczej szkolenia dla doświadczonych już żeglarzy.

Zgrupowania odbywały się w Gdańsku i Olsztynie. Były współfinansowane przez PFRON. Podczas spotkań uczestnicy doskonalili wiedzę praktyczną żeglując na sportowych jednostkach dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz teoretyczną, uczestnicząc w wykładach (<http://niepelnosprawni.pya.org.pl...>).

Podsumowanie

Obecnie w Polsce osoby niepełnosprawne rzadko bywają uczestnikami ruchu turystycznego związanego z żeglarstwem. Wynika to między innymi z faktu, że oferta kierowana do tych osób ciągle jest uboga. Tymczasem powinna być ona dostosowana do potrzeb tego segmentu turystów, w przeciwnym razie żeglarstwo będzie dla osób niepełnosprawnych mało dostępną formą turystyki. Obecna oferta rejsów żeglarskich dedykowana jest głównie osobom z niepełnosprawnością zmysłową, ponieważ dostosowanie jachtów do ich potrzeb jest stosunkowo najmniej kosztowne i skomplikowane.

Niewiele jest również szkoleń żeglarskich organizowanych z myślą o osobach niepełnosprawnych. Jest to zjawisko niekorzystne, ponieważ stanowią one najczęściej pierwszy kontakt z żeglarstwem. Mogą zachęcać do dalszego uprawiania tej formy turystyki, która, poza dostarczaniem odpoczynku i rozrywki, może mieć korzystny wpływ na zdrowie jej uczestników. W Polsce żeglarstwo osób niepełnosprawnych wciąż uprawiane jest głównie dzięki ich pasji, zapałowi oraz chęci pomocy ze strony osób pełnosprawnych – najczęściej wolontariuszy. Można uznać, że proces dostosowywania produktu turystycznego do ich potrzeb dopiero się rozpoczyna. Dalsze tego typu działania powinny przełożyć się na popularyzację żeglarstwa i wpłynąć na wzrost ruchu turystycznego związanego z tą formą turystyki. Duża liczba osób niepełnosprawnych, jak również duża dostępność akwenów zatnych w Polsce do uprawiania żeglarstwa sprawia, że potencjał rynku jest ogromny. Dla Polski przykładem w tym zakresie może być chociażby Wielka Brytania. Według danych statystycznych (www.gov.uk...) w kraju tym mieszka około 11,6 mln osób niepełnosprawnych. W Wielkiej Brytanii działa potężna organizacja Royal Yachting Association Sailability (RYA Sailability), która skupia ok. 100 klubów żeglarskich i innych organizacji dysponujących jachtami dostosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych. Poza ułatwieniem osobom niepełnosprawnym znalezienia jednostki najlepiej dostosowanej do ich potrzeb, RYA Sailability prowadzi szkolenia żeglarskie dla niepełnosprawnych, a także dla wolontariuszy z zakresu asystowania i pomocy niepełnosprawnym żeglarzom (www.rya.org.uk...). Organizacja ta szacuje, że rocznie na Wyspach Brytyjskich żeglarstwo uprawia 53 tys. niepełnosprawnych żeglarzy.

Niewątpliwie, porównanie działalności polskich organizacji zajmujących się popularyzacją żeglarstwa wśród osób niepełnosprawnych z działalnością RYA Sailability wykazuje znaczne dysproporcje. Można mieć jednak nadzieję, że w kolejnych latach podejmowane będą dalsze aktywności, służące adaptacji produktu turystycznego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przyniesie to wymierne korzyści osobom niepełnosprawnym i jednocześnie doprowadzi do rozwoju ruchu turystycznego związanego z turystyką żeglarską w tym segmencie konsumentów.

Literatura

- Barnes, M.P., Ward, A.B. (2008). *Podręcznik rehabilitacji medycznej*. Wrocław: Elsevier Urban & Partner.
- Błacha, R., Nowacki, M. (1997). Żeglarstwo w rekreacji. W: T. Wolańska, J. Lisowska (red.), *Sport dla wszystkich. Wybrane dyscypliny*. Warszawa: Biblioteka Polskiego Towarzystwa Naukowego Kultury Fizycznej, Tom VIII, Warszawa.
- Cerveira, F.J.V.M. (2011). *Development of a Sailing Yacht for Disabled People Inclusion 32*. Lisboa: Instituto Superior Tecnico.
- fundacjakeja.org.pl (14.10.2015).
- Gąciarz, B., Bartkowski, J. (2014). Położenie społeczno-ekonomiczne niepełnosprawnych w Polsce na tle sytuacji osób niepełnosprawnych w krajach Unii Europejskiej. *Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania, II* (11).
- Green, J.S., Crouse, S.F. (1995). The effects of endurance training on functional capacity in the elderly: a meta-analysis. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 27.
- <http://fundacjaempatia.pl> (5.11.2015).
- <http://geoforum.pl> (15.10.2015).
- <http://jachtempatia.pl/opis-jachtu/dostosowanie-dla-niepelnosprawnych> (17.10.2015).
- <http://niepelnosprawni.pya.org.pl/aktualnosci/ii-zgrupowanie-zeglarzy-niepelnosprawnych-w-ramach-15-konkursu-pfron-gorki-zachodnie> (17.10.2015).
- <http://ycarcus.pl> (15.10.2015).
- Jaskólski, A., Jaskólska A. (2009). *Podstawy fizjologii wysiłku fizycznego z zarysem fizjologii człowieka*. Wrocław: AWF.
- Kaganek, K. (2015). Bariery uprawiania turystyki przez osoby niepełnosprawne w kontekście statusu materialnego. *Medycyna Ogólna i Nauki o Zdrowiu*, 21.
- Meyer, B. (red.) (2015). *Obsługa uczestników turystyki i rekreacji. Wybrane aspekty*. Warszawa: Difin.
- Plewa, M., Markiewicz, A. (2006). Aktywność fizyczna w profilaktyce i leczeniu otyłości. *Endokrynologia, Otyłość i Zaburzenia Przemiany Materii*, 2 (1).
- Prusiński, A. (2005). *Neurologia praktyczna*. Warszawa: Wydawnictwo Lekarskie PZWL.
- Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych. M.P. 1997 nr 50, poz. 475.
- www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/321594/disability-prevalence.pdf (21.10.2015).
- www.imagomaris.eu/pl (14.10.2015).
- www.newtosailing.com/disabled.asp (21.10.2015).
- www.niepelnosprawni.pl (15.10.2015).
- www.pzzn.pl (17.10.2015).
- www.rya.org.uk/programmes/ryasailability/Pages/AwarenessTraining.aspx (21.10.2015)
- www.zagle.com.pl/wydarzenia/empatia-polska-pierwsza-lodz-dla-niepelnosprawnych-i-nie-ostatnia,1_15771.html#Scene_1 (17.10.2015).
- www.zobaczycmorze.pl (16.10.2015).

SAILING CRUISES AND TRAININGS DEDICATED TO DISABLED PEOPLE, AS THE EXAMPLE OF TOURISM PRODUCT MODIFICATION INTENSIFYING TOURIST MOVEMENTS

KEYWORDS | nautical tourism, sailing of disabled people, yachts for disabled people

ABSTRACT

The first part of the article provides basic information about disabled people in Poland. It defines and discusses characteristic needs of this group and the resulting potential restrictions in practicing tourism. Attention is drawn to the positive impact of nautical tourism on the health of disabled people. The second part of the article analyzes the offer for cruises and sailing trainings for disabled people organized in Poland in 2015. It also discusses the adaptation of the construction and equipment of yachts taking into account the different types of disabilities. It focuses on the economic aspects, analyzes the method of calculation of the cruise prices and costs that participants would incur for participating in selected sailing training. The main objective of analyzes and considerations contained in the article was to determine the availability of selected elements of nautical tourism and their adaptation to the needs of disabled people, assuming that a suitable offer in this area determines the development of tourism in selected segments of tourists.

Translated by Aleksandra Łapko