

Khảo sát đặc điểm xã hội của những người tham gia hoạt động thể thao giải trí ở các quận nội thành Hà Nội

TÓM TẮT:

Sử dụng các phương pháp phân tích tổng hợp tài liệu, phỏng vấn (phiếu hỏi), chuyên gia và căn cứ vào các chỉ tiêu đã lựa chọn, tiến hành khảo sát đặc điểm xã hội của đối tượng tham gia hoạt động thể thao giải trí (TTGT) ở các quận nội thành Hà Nội về: Lứa tuổi, giới tính, địa điểm, thời gian tập và một số ảnh hưởng đến người tham gia TTGT.

Từ khóa: Đặc điểm xã hội, thể thao giải trí, Quận nội thành, Thành phố Hà Nội...

ABSTRACT:

Using the meta-analysis method, interview (by questionnaires) method, expert opinion method and basing on the selected criteria, the author conducted a survey on social traits of the subjects participating in sporting and entertaining activities in the urban districts of Hanoi regarding age, gender, location, practicing time and some influences on sporting and entertaining participants.

Keywords: Social traits, sports and entertainment, Urban District, Hanoi City...

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

TTGT được xác định thuộc nội hàm và giữ vị trí quan trọng nhất trong thể dục thể thao quần chúng. Hiện nay, TTGT ở Hà Nội đang được phát triển mạnh mẽ, đã có nhiều nhà khoa học trong và ngoài nước nghiên cứu về TTGT, tuy nhiên chưa có những nghiên cứu đi sâu về đặc điểm, giá trị của thể dục TTGT. Nghiên cứu đặc điểm của TTGT giới hạn ở các đặc điểm có liên quan tới hoạt động TTGT trong xã hội. Nghiên cứu giá trị xã hội của TTGT tức là nghiên cứu những giá trị đối với sức khỏe thể chất (bao gồm sức khỏe tâm, sinh lý); sức khỏe tinh thần và giá trị xã hội của TTGT có liên quan đến công việc lao động, học tập, năng lực lao động, quan hệ xã hội... Chính nhờ những giá trị đối với xã hội của TTGT, lĩnh vực này mới có triển vọng phát triển mạnh mẽ sau này. Trong phạm vi nghiên cứu này, tác giả tiến hành khảo sát đặc điểm xã hội của đối tượng tham gia hoạt động TTGT ở các quận nội thành Hà Nội.

TS. Lê Hoài Nam



(Ảnh minh họa)

Phương pháp nghiên cứu: phân tích tổng hợp tài liệu, phỏng vấn (phiếu hỏi), phương pháp chuyên gia và toán học thống kê

2. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

2.1. Lựa chọn chỉ tiêu khảo sát và đánh giá

Sử dụng phương pháp phân tích tổng hợp tài liệu (trong nước và nước ngoài), phương pháp phỏng vấn (phiếu hỏi) và căn cứ vào điều kiện thực tiễn về nhu cầu hưởng thụ TTGT của người dân Hà Nội, điều kiện thực tiễn về cơ sở vật chất, điều kiện thực tiễn về các cơ sở cung cấp TTGT ở Hà Nội cũng như căn cứ vào Chiến lược TDTT Việt Nam đến năm 2020, Quy hoạch TDTT Việt Nam đến năm 2020 định hướng đến năm 2030, Quy hoạch TDTT Hà Nội đến năm 2020 định hướng đến năm 2030 và nhiều văn bản chỉ thị, nghị quyết, quyết định của Đảng và Nhà nước, của các bộ ban ngành về công tác TDTT, tác giả tổng hợp được 40 chỉ tiêu cơ bản nhất, sau đó sử

Bảng 1. Các thông tin về người tham gia hoạt động TTGT (n = 2015)

TT	Nội dung	Số lượng	Tỷ lệ %	Lứa tuổi					
				Dưới 18	18-24	25-34	35-44	45-64	Trên 65
1	Số lượng	2015	100.0	145	395	274	358	389	454
2	Giới tính								
	Nam	1083	53.7	84	212	106	175	221	285
	Nữ	932	46.3	61	183	168	183	168	169
3	Nghề nghiệp								
	Học sinh, sinh viên	395	19.6	145	124	26			
	Cán bộ, viên chức	918	45.6		145	105	212	231	135
	Kinh doanh	394	19.6		45	68	85	121	95
	Lao động chân tay	168	8.3		36	45	32	21	104
	Nghề nghiệp tự do	140	6.9		45	30	29	16	120
4	Trình độ học vấn								
	THPT	606	30.1	145	151	56	46	54	144
	Đại học	1284	63.7		234	195	285	295	255
	Trên Đại học	125	6.2		10	23	27	40	55
5	Hình thức và địa điểm tập luyện								
	Ngoài trời, nơi công cộng (công viên, cây xanh, hồ...)	1409	69.9	72	256	167	269	302	253
	Trong nhà không thu phí (Nhà văn hóa phường)	415	20.6	54	91	72	68	45	135
	Trong nhà có thu phí (Các cơ sở dịch vụ TDTT)	191	9.5	19	48	35	21	42	66
6	Thời điểm tập luyện								
	Sáng sớm	675	33.5	46	101	89	83	176	150
	Buổi trưa	178	8.8	10	45	35	29	23	21
	Buổi chiều	204	10.1	34	35	57	22	45	61
	Buổi tối	784	38.9	36	172	75	168	132	168
	Bất cứ lúc nào	174	8.6	19	42	18	56	13	54

dụng phương pháp chuyên gia để lựa chọn chỉ tiêu đánh giá. Kết quả, về đánh giá các đặc điểm xã hội, tác giả lựa chọn được 21 chỉ tiêu. Trong phạm vi nghiên cứu này, tác giả đánh giá về đặc điểm xã hội của người tập TTGT trên một số mặt: Số lượng, giới tính, nghề nghiệp, trình độ học vấn, hình thức địa điểm tập luyện, thời điểm tập luyện; Ảnh hưởng của phương tiện giao thông, điều kiện kinh tế, thời gian đối với các nhóm người tham gia hoạt động TTGT; Về việc tham gia các câu lạc bộ TTGT...

2.2. Đánh giá một số đặc điểm xã hội của những người tham gia hoạt động TTGT ở các quận nội thành Hà Nội

2.2.1. Về đặc điểm người tham gia hoạt động TTGT

Để đánh giá sát thực trạng hoạt động thể thao của các đối tượng tham gia tập luyện thể thao trên 12 quận nội thành, chúng tôi tiến hành phỏng vấn các

thông tin cá nhân của từng người tập, kết quả thể hiện tại bảng 1.

Qua bảng 1 có thể bộc lộ rõ một số nét tiêu biểu sau đây:

- Về giới tính: nam giới chiếm đa số (53.7%) so với nữ giới ($X^2 = 11.2$ với $P < 0.001$).

- Về lứa tuổi: đông đảo nhất ở nhóm ≥ 65 , chiếm 22.5%. Điều này dễ hiểu bởi ở tuổi này, nhiều người đã nghỉ hưu nên quan tâm tới tập luyện và có nhiều thời gian hơn. Ở các nhóm tuổi 18 - 24 đến 45 - 64 là tương đương nhau theo xử lý bằng test X^2 với $P > 0.05$. Nhóm < 18 kém hơn hẳn so với các nhóm còn lại (chỉ chiếm 7.2%). Điều này cũng dễ hiểu bởi lứa tuổi < 18 là lứa tuổi đang học phổ thông, mà như ai cũng biết gánh nặng phải học văn hóa suốt ngày đang là nỗi lo của toàn xã hội và đang hướng tới việc đổi mới toàn diện và cơ bản nền giáo dục nước nhà.

- Về nghề nghiệp của những người tham gia hoạt động TTGT: trong các nghề nghiệp hiện hành, cán bộ viên chức là những người tham gia đông đảo hơn cả (45.6%) và sự vượt trội đó hoàn toàn mang ý nghĩa thống kê so với các nghề nghiệp còn lại với $X^2 > 208.3$ và $P < 0.05$. (Lưu ý nghề nghiệp này tính đến cả những người đã nghỉ hưu). Thứ đến là học sinh, sinh viên và những người làm kinh doanh, so với những người lao động chân tay và làm nghề tự do cũng có tỉ lệ hơn hẳn (19.6% so với 15.2%), sự so sánh ấy cũng hoàn toàn mang ý nghĩa thống kê ($X^2 = 10.5$ với $P < 0.05$).

- Về trình độ học vấn của người tham gia TTGT: trong số những người tham gia trình độ đại học chiếm ưu thế (63.7%), thứ đến là trình độ phổ thông (30.1%) và trên đại học chỉ chiếm 6.2%. Trình độ THPT chủ yếu ở nhóm tuổi dưới 18 ($P < 0.001$), càng lên nhóm tuổi cao càng ít dần. Trình độ đại học và trên đại học chủ yếu ở nhóm tuổi sau 18 và về cơ bản tăng dần khi nhóm tuổi càng cao.

- Về hình thức và địa điểm tập luyện: người dân tham gia tập luyện TTGT ở nơi công cộng, ngoài trời chiếm tỉ lệ khá lớn (69.9%) và về cơ bản tăng lên theo tuổi, tiếp đến là tập trong nhà (30.1%) và chủ yếu là dưới hình thức không thu phí. Còn về việc có thu phí hay không thì có 1 nơi không thu phí là nhà văn hóa phường (20.6%), nơi có thu phí là ở các cơ sở dịch vụ tư nhân (9.5%), có 1 nơi vừa có thu vừa không thu, đó là tập luyện ngoài trời ở khu công cộng

- Về thời điểm tập luyện của những người tham gia tập luyện TTGT: thường không cố định nhưng có thể thấy đa số tập vào buổi sáng sớm (33.5%) và buổi tối (38.9%), nhưng tập vào buổi tối vẫn chiếm ưu thế ($X^2 = 8.15$ với $P < 0.01$). Đi sâu phân tích về thời điểm tập luyện TTGT của người dân thuộc các nhóm tuổi khác nhau cho thấy: tập sáng sớm chủ yếu ở những người từ 45 tuổi trở lên, sự khác biệt này so với từng nhóm khác hoàn toàn mang ý nghĩa thống kê ($X^2 > 9.57$ với $P < 0.01$). Còn tập vào buổi tối đa phần lại

Bảng 2. Ảnh hưởng các phương tiện giao thông đến sự tham gia

Ảnh hưởng	Số lượng	Tỷ lệ (%)
Có	1354	67.2
Không	661	32.8

thuộc các nhóm tuổi 18-44. Sự khác biệt này cũng mang ý nghĩa thống kê ($X^2 > 4.01$ với $P < 0.05$).

2.2.2. Khảo sát về ảnh hưởng của các phương tiện giao thông, ảnh hưởng của điều kiện kinh tế, thời gian, dịch vụ phục vụ... đối với người tham gia hoạt động TTGT

Về ảnh hưởng của các phương tiện giao thông đến sự tham gia hoạt động TTGT được minh chứng ở bảng 2.

Điều tra ở 2015 người tham gia TTGT chứng tỏ phương tiện giao thông không thuận lợi đã ảnh hưởng tiêu cực đến việc tham gia của họ (67.2%), trong khi đó chỉ có 32.8% số người được hỏi là chẳng có ảnh hưởng gì.

Về ảnh hưởng của điều kiện kinh tế, thời gian, dịch vụ phục vụ... đối với người tham gia hoạt động TTGT: Điều tra ở 2015 người tham gia TTGT (chia theo nhóm) về vấn đề này chủ yếu về các mặt: chi phí cho hoạt động tập luyện, thời gian tập đều đặn, các dịch vụ đi kèm... cho thấy: nhóm đối tượng học sinh tiểu học và học sinh trung học có tỷ lệ cao từ 93.1-100% và cả sinh viên đại học (72.3%) lựa chọn không đủ điều kiện tham gia hoạt động TTGT. Trong khi đó: chỉ có 1.2%-4.3% người trung niên, người cao tuổi cho rằng không đủ điều kiện tham gia hoạt động TTGT. Tuy nhiên sự khác biệt giữa hai nhóm đối tượng này cũng đáng kể ($X^2 = 16.8$ với $P < 0.001$). Nhóm đối tượng phụ nữ trẻ có gia đình (23.6%) cũng như người sống độc thân (24.7%) và đàn ông trẻ có gia đình (11.7%) có tỷ lệ lựa chọn chênh lệch đáng kể ($X^2 = 40.8$ với $P < 0.001$). Kết quả được trình bày ở bảng 3.

Nhóm đối tượng học sinh tiểu học và học sinh trung học có tỷ lệ cao từ 93.1-100% và cả sinh viên

Bảng 3. Ảnh hưởng của điều kiện kinh tế, thời gian, dịch vụ phục vụ đối với các nhóm người tham gia hoạt động TTGT

Nội dung	Học sinh mẫu giáo	Học sinh tiểu học	Học sinh trung học	Sinh viên đại học	Phụ nữ trẻ đã có gia đình	Đàn ông trẻ đã có gia đình	Người trung niên	Người lớn tuổi	Người độc thân	Các thành phần khác
Số lượng	2015	1986	1876	1456	476	235	86	25	498	695
Tỷ lệ (%)	100.0	98.6	93.1	72.3	23.6	11.7	4.3	1.2	24.7	26.2
X^2					40.8 ($P < 0.001$)		16.8 ($P < 0.001$)			

đại học (72.3%) lựa chọn không đủ điều kiện tham gia hoạt động TTGT. Có thể lý giải ở lứa tuổi này các em còn phải tập trung vào học tập, không có nhiều thời gian tham gia các hoạt động khác. Bên cạnh đó các em vẫn còn phụ thuộc thời gian, kinh phí và mọi hỗ trợ đều từ bố mẹ, ông bà. Do vậy, các em khó có thể chủ động trong việc tham gia nhiều hoạt động TTGT.

Nhóm đối tượng người trung niên, người cao tuổi có tỷ lệ lựa chọn thấp từ 1.2-4.3% cho rằng không đủ điều kiện tham gia hoạt động TTGT. Tuy nhiên sự khác biệt giữa hai nhóm đối tượng này cũng đáng kể ($X^2 = 16.8$ với $P < 0.001$). Có thể lý giải nhóm người trung niên là những người đang còn lao động, chịu áp lực về thời gian, thậm chí cả về kinh tế... nên khó khăn trong việc tham gia các hoạt động TTGT, còn nhóm người lớn tuổi nói chung đã về hưu và phạm vi hoạt động không rộng rãi, nên kinh tế, thời gian, điều kiện dịch vụ... không quá ảnh hưởng đến hoạt động TTGT.

Nhóm đối tượng phụ nữ trẻ có gia đình (23.6%) và đàn ông trẻ có gia đình (11.7%) có tỷ lệ lựa chọn chênh lệch đáng kể ($X^2 = 40.8$ với $P < 0.001$). Có thể lý giải, người phụ nữ trẻ còn bận chăm sóc gia đình, con cái còn nhỏ nên không có nhiều thời gian để tham gia các hoạt động TTGT. Ngược lại, đàn ông trẻ có tỷ lệ lựa chọn không cao hơn phụ nữ trẻ, có thể do họ không dành nhiều thời gian chăm lo cho con cái như phụ nữ trẻ, do vậy họ có thể tham gia nhiều hơn các hoạt động TTGT.

2.2.3. Về tham gia các câu lạc bộ giải trí

Kết quả được trình bày ở bảng 4.

Kết quả bảng 4 cho thấy: Có tới 51.3% không là

Bảng 4. Tham gia các câu lạc bộ TTGT (n = 2015)

Kết quả phỏng vấn	Số lượng	Tỷ lệ (%)
Có	981	48.7
Không	1034	51.3

thành viên của một CLB TTGT nào, chỉ có 48.7% là thành viên của các CLB TTGT. Kết quả này thấy rằng, phần lớn người dân tham gia các hoạt động TDTT chỉ tự phát, thiếu tổ chức chặt chẽ.

3. KẾT LUẬN

Qua khảo sát một số đặc điểm xã hội của người tập TTGT ở các quận nội thành Hà Nội cho thấy có sự khác biệt:

Về giới tính: người tập chủ yếu là nam giới (chiếm 53.7%)

Về lứa tuổi: phổ biến là ≥ 65 tuổi (chiếm 22,5%).

Nghề nghiệp: thường là cán bộ viên chức, trình độ đại học chiếm ưu thế (chiếm 45.6%)

Địa điểm và thời gian tập: nơi công cộng, ngoài trời là chính và thường tập vào buổi sáng sớm hoặc buổi chiều,

Ngoài ra tác giả còn khảo sát:

Ảnh hưởng của các phương tiện giao thông: đa phần có ảnh hưởng;

Ảnh hưởng của điều kiện kinh tế, thời gian, dịch vụ phục vụ...theo từng nhóm đối tượng tham gia hoạt động TTGT.

Và cuối cùng khảo sát về việc tham gia các CLB TTGT (51.3 % đối tượng được khảo sát trả lời không tham gia).

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Dương Nghiệp Chí và cộng sự (2001), *TDTT giải trí Nxb TDTT*, Hà Nội.
 2. Dương Nghiệp Chí, Nguyễn Ngọc Cừ (2009) "*TDTT phục vụ an sinh xã hội*", tạp chí Khoa học thể thao, số (3), Viện Khoa học TDTT, Hà Nội
 3. Dương Nghiệp Chí, Lương Kim Chung, Lê Tấn Đạt (2009), "*TDTT giải trí là nhu cầu tất yếu của xã hội hiện đại*", Tạp chí Khoa học thể thao, số (2), Viện Khoa học TDTT, Hà Nội
 4. HanDan (2005), "*Bàn về giải trí, ngành giải trí và giải trí thân thể*", Tạp chí khoa học thể thao số 6/2006 (Tiếng TQ).
 5. Lê Hoài Nam (2012), *Nghiên cứu giải pháp phát triển thể dục TTGT ở nội thành Hà Nội*, Đề tài KHCN cấp trường, Trường Đại học TDTT Bắc Ninh.
 6. Sở Văn hóa, thể thao và Du lịch Hà Nội(2013), *Báo cáo tổng kết năm*.
 7. Nguyễn Đức Văn (1987), *Phương pháp thống kê trong TDTT*, Nxb TDTT, Hà Nội.
- Nguồn bài báo: trích từ kết quả nghiên cứu đề tài luận án Tiến sĩ: "Nghiên cứu đặc điểm và giá trị xã hội của TTGT ở Hà Nội", Lê Hoài Nam.

(Ngày Tòa soạn nhận được bài: 22/9/2020; ngày phản biện đánh giá: 19/10/2020; ngày chấp nhận đăng: 14/12/2020)