

THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG THỂ CHẤT VÀ MỘT SỐ YẾU TỐ CÓ LIÊN QUAN CỦA SINH VIÊN NGÀNH LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

THE CURRENT STATUS OF PHYSICAL ACTIVITY AND SOME RELATED FACTORS OF STUDENTS IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT AT HO CHI MINH CITY UNIVERSITY OF TRANSPORT

ThS. Nguyễn Thị Nở

Trường Đại học GTVT TP.HCM

Tóm tắt: Nghiên cứu đánh giá mức độ hoạt động thể chất và phân tích mối liên hệ với các yếu tố nhân khẩu học của 786 sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, trường Đại học Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh. Kết quả cho thấy có sự khác biệt có ý nghĩa thống kê giữa mức độ hoạt động thể chất và các yếu tố giới tính, BMI, và phương tiện di chuyển. Sinh viên nam, nhóm có BMI bình thường và nhóm đi bộ/xe đạp có mức độ hoạt động thể chất cao hơn. Ngược lại, yếu tố năm học không cho thấy sự khác biệt có ý nghĩa thống kê.

Từ khóa: Hoạt động thể chất, sinh viên, Đại học Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh.

Abstract: This study assessed the level of physical activity and analyzed its relationship with demographic factors among 786 students majoring in Logistics and Supply Chain Management at Ho Chi Minh City University of Transport. The results showed statistically significant differences between physical activity levels and factors such as gender, BMI, and mode of transportation. Male students, those with normal BMI, and those who walked/cycled had higher levels of physical activity. Conversely, the year of study did not show a statistically significant difference.

Key word: Physical activity, Students; Ho Chi Minh City University of Transport.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hoạt động thể chất (HĐTC) đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì sức khỏe, nâng cao thể lực, hỗ trợ khả năng học tập và giảm thiểu nguy cơ mắc các bệnh không lây nhiễm ở sinh viên. Tổ chức Y tế Thế giới khuyến nghị người trưởng thành nên tham gia ít nhất 150-300 phút hoạt động thể lực mức trung bình hoặc 75-150 phút hoạt động mạnh mỗi tuần. Tuy nhiên, nhiều nghiên cứu gần đây tại Việt Nam và trên thế giới cho thấy tỷ lệ sinh viên không đạt khuyến nghị HĐTC đang gia tăng đáng lo ngại. Việc thiếu vận động không chỉ ảnh hưởng tiêu cực đến sức khỏe thể chất mà còn liên quan đến stress, giảm khả năng tập trung và chất lượng cuộc sống của sinh viên.

Đối với nhóm sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, yêu cầu nghề

ng nghiệp trong tương lai đòi hỏi sự linh hoạt, sức bền và thể trạng tốt để đáp ứng các hoạt động quản lý kho vận, giám sát vận hành, di chuyển nhiều trong môi trường làm việc. Tuy nhiên, thực tế cho thấy phần lớn sinh viên nhóm ngành này phải học tập với cường độ cao, thời gian ngồi trước máy tính kéo dài, di chuyển chủ yếu bằng phương tiện cơ giới và ít tham gia thể thao thường xuyên. Điều này làm gia tăng nguy cơ lối sống tĩnh tại một yếu tố nguy cơ chính của nhiều vấn đề sức khỏe như thừa cân, rối loạn chuyển hóa và bệnh cơ xương khớp.

Tại Trường Đại học Giao thông Vận tải (GTVT) Thành Phố Hồ Chí Minh, tuy đã triển khai nhiều hoạt động nhằm khuyến khích rèn luyện thể chất, song vẫn thiếu các nghiên cứu chuyên sâu phản ánh mức độ HĐTC của sinh viên, đặc biệt là sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng nhóm ngành đang có

Lý luận Giáo dục thể chất và thể thao trường học

số lượng theo học tăng nhanh trong những năm gần đây. Việc đánh giá thực trạng HĐTC và phân tích các yếu tố liên quan như giới tính, năm học, BMI, thói quen di chuyển... là hết sức cần thiết để xác định những yếu tố nguy cơ và cơ sở hoạch định các chương trình can thiệp, tuyên truyền nhằm nâng cao sức khỏe sinh viên.

Hơn nữa, các nghiên cứu hiện có tại Việt Nam chủ yếu tập trung vào sinh viên khối sức khỏe hoặc giáo dục thể chất; trong khi sinh viên khối kinh tế kỹ thuật như Logistics lại ít được chú ý, dẫn đến khoảng trống học thuật đáng kể. Do đó, nghiên cứu này không chỉ có giá trị thực tiễn đối với nhà trường trong việc xây dựng chiến lược rèn luyện thể chất mà còn mang ý nghĩa khoa học khi bổ sung dữ liệu vào lĩnh vực nghiên cứu hành vi sức khỏe của sinh viên đại học.

Xuất phát từ những lý do trên, việc thực hiện đề tài “*Thực trạng HĐTC và một số yếu tố liên quan của sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh*” là cần thiết, có ý nghĩa cả về mặt lý luận và thực tiễn, góp phần nâng cao sức khỏe, chất lượng học tập và phát triển toàn diện của sinh viên.

Đối tượng nghiên cứu: 786 sinh viên chính quy ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, trường Đại học GTVT Thành Phố Hồ Chí Minh

Phương pháp nghiên cứu:

- Thiết kế nghiên cứu: Nghiên cứu cắt ngang
- Thời gian nghiên cứu: Từ tháng 02 năm 2025 đến tháng 10 năm 2025.
- Công cụ nghiên cứu: Bộ câu hỏi được xây dựng dựa trên bộ câu hỏi về HĐTC (GPAQ) của WHO Bộ câu hỏi gồm 32 câu, được chia làm 2 phần:

Phần A: Yếu tố cá nhân, 6 câu bao gồm: giới tính, năm học, nơi sinh sống, tham gia CLB của sinh viên.

Phần B: Bộ câu hỏi về HĐTC, 16 câu bao gồm: hoạt động tại nơi làm việc (công việc), du lịch - giao thông, giải trí và hành vi ít vận động.

=> **Cách tính điểm:** Mỗi câu trả lời được tính điểm, đơn vị tính điểm là MET-phút/tuần (1MET khi ngồi yên và tương đương với mức tiêu thụ calo là 1 kcal/kg/giờ; 4 METS được áp dụng cho thời gian dành cho các hoạt động vừa phải và 8 METS cho thời gian dành cho các hoạt động mạnh).

HĐTC cao:

- $(P2+P5+P8+P11+P14) \geq 7$ ngày và MET phút/tuần ≥ 3000

HĐTC trung bình:

- Khi không đạt tiêu chí mức độ HĐTC cao
- Hoặc $(P2+P5+P8+P11+P14) \geq 5$ ngày và MET-phút/tuần ≥ 600

HĐTC thấp: Khi không đạt 2 tiêu chí nêu trên

Việc thu thập dữ liệu được thực hiện thông qua phỏng vấn, do các sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng trường Đại học GTVT Thành Phố Hồ Chí Minh tiến hành sau khi được hướng dẫn, cách xác định cường độ, thời lượng HĐTC.

- **Xử lý và phân tích số liệu:** Số liệu được phân tích bằng phần mềm STATA 16. Thống kê phân tích bằng phép kiểm phi tham số Man Whittney, Krusal-Wallis và Tương quan Spearman.

2. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

2.1 Đặc điểm của đối tượng nghiên cứu:

Bảng 1. Đặc điểm của đối tượng nghiên cứu

Biến phân loại	Phân nhóm	Số lượng	Tỷ lệ (%)
Giới tính	Nam	408	51.9
	Nữ	378	48.1
Năm học	Năm 1	198	25.2
	Năm 2	196	24.9
	Năm 3	204	26
	Năm 4	188	23.9

Lý luận Giáo dục thể chất và thể thao trường học

Biến phân loại	Phân nhóm	Số lượng	Tỷ lệ (%)
Chỉ số BMI	Thiếu cân	82	10.4
	Bình thường	512	65.1
	Thừa cân	170	21.6
	Béo phì	22	2.8
Phương tiện di chuyển	Xe có động cơ	552	70.2
	Đi bộ	144	18.3
	Xe đạp	90	11.5
Tổng cộng		786	100

Kết quả khảo sát 786 sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng cho thấy tỷ lệ nam (51.9%) và nữ (48.1%) khá cân đối, tương tự nghiên cứu của. Phân bố sinh viên giữa các năm học đồng đều, đảm bảo tính đại diện mẫu, phù hợp với các nghiên cứu trước. Về BMI, 65,1% sinh viên ở mức bình thường, 21,6% thừa cân, 2,8% béo phì và 10,4% thiếu cân. Cơ cấu này tương đồng với nghiên cứu trong nước và phản ánh xu hướng thừa cân béo phì đang tăng ở sinh viên Việt Nam. Đáng chú ý, 70,2% sinh viên sử dụng xe có động cơ, chỉ

18,3% đi bộ và 11,5% đi xe đạp, cho thấy mức độ vận động hàng ngày còn hạn chế. Kết quả này tương tự các nghiên cứu tại các trường đại học ở Việt Nam và quốc tế (Koohsari và cộng sự, 2021).

Nhìn chung, sinh viên ngành Logistics có mức độ HĐTC thấp, BMI biến đổi, và thói quen di chuyển ít vận động, phản ánh nhu cầu cần các chương trình can thiệp và khuyến khích rèn luyện thể lực.

2.2 Mức độ HĐTC

Bảng 2. Mức độ HĐTC

Mức độ HĐTC	Số lượng	Tỷ lệ (%)
Cao	128	16.3
Trung bình	341	43.4
Thấp	317	40.3
Tổng cộng	786	100

Kết quả khảo sát cho thấy trong 786 sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, 43.4% duy trì mức độ HĐTC trung bình, 40.3% ở mức thấp và chỉ 16.3% ở mức cao. Điều này phản ánh rằng phần lớn sinh viên chỉ tham gia vận động vừa phải, đủ để duy trì sức khỏe cơ bản, trong khi nhóm vận động tích cực còn hạn chế.

Tỷ lệ cao của nhóm hoạt động thấp tương tự với nghiên cứu của tại Đại học Kinh tế Quốc dân, khi 38% sinh viên thuộc nhóm ít vận động. Nghiên cứu quốc tế cũng cho thấy xu hướng tương tự: Guthold và cộng sự (2018) báo cáo hơn 30% thanh niên trong độ tuổi đại học không

đạt mức HĐTC tối thiểu, đặc biệt ở các nước đang phát triển và các đô thị lớn.

Nguyên nhân có thể liên quan đến thói quen di chuyển chủ yếu bằng xe cơ giới, áp lực học tập và thiếu các HĐTC thường xuyên tại trường (Koohsari và cộng sự, 2021). Kết quả này nhấn mạnh nhu cầu thiết lập các chương trình khuyến khích vận động tích cực và nâng cao ý thức rèn luyện thể chất trong sinh viên, đặc biệt với nhóm ngành học tập cường độ cao như Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng.

2.3. Mối liên hệ giữa HĐTC và các yếu tố nhân khẩu học

Bảng 3. Mối liên hệ giữa HĐTC và các yếu tố nhân khẩu học

Đặc điểm		Mức độ HĐTC						p
		Thấp		Trung bình		Cao		
		n	%	n	%	n	%	
Giới tính	Nam	138	33.8	187	45.8	83	20.3	0.000
	Nữ	179	47.4	154	40.7	45	11.9	
Năm học	Năm 1	90	45.5	83	41.9	25	12.6	0.153
	Năm 2	78	39.8	92	46.9	26	13.3	
	Năm 3	74	36.3	92	45.1	38	18.6	
	Năm 4	75	39.9	74	39.4	39	20.7	
Chỉ số BMI	Thiếu cân	47	57.3	28	34.1	7	8.5	0.000
	Bình thường	183	35.7	236	46.1	93	18.2	
	Thừa cân	75	44.1	69	40.6	26	15.3	
	Béo phì	12	54.5	8	36.4	2	9.1	
Phương tiện di chuyển	Xe có động cơ	259	46.9	224	40.6	69	12.5	0.001
	Đi bộ	27	18.8	79	54.9	38	26.4	
	Xe đạp	31	34.4	38	42.2	21	23.3	

Ở yếu tố giới tính và mức độ HĐTC, sự khác biệt giữa nam và nữ có ý nghĩa thống kê rất cao ($p < 0.001$). Nam giới có tỷ lệ HĐTC trung bình và cao cao hơn (45.8% và 20.3%). Nữ giới có tỷ lệ HĐTC thấp cao hơn đáng kể (47.4%). Điều này phù hợp với nhiều nghiên cứu trước đây, cho thấy nam sinh thường tham gia các hoạt động thể lực nhiều hơn nữ sinh do yếu tố sinh lý, thói quen vận động và văn hóa.

Ở đặc điểm năm học và mức độ HĐTC, sự khác biệt không có ý nghĩa thống kê ($p > 0.05$). Các năm học có phân bố mức độ HĐTC tương đối tương đồng. Sinh viên năm 1 có tỷ lệ HĐTC thấp cao nhất (45.5%), nhưng sự khác biệt này không đủ mạnh để kết luận có mối liên hệ rõ ràng. Kết quả cho thấy năm học không ảnh hưởng đáng kể lên mức độ HĐTC của sinh viên. Có thể sinh viên duy trì thói quen vận động tương tự qua các năm, hoặc môi trường đào tạo đồng nhất về yêu cầu HĐTC.

Đặc điểm chỉ số BMI và mức độ HĐTC, kết quả cho thấy mối liên hệ có ý nghĩa thống kê rất mạnh ($p < 0.001$). Nhóm thiếu cân và béo phì có tỷ lệ HĐTC thấp cao hơn (57.3% và 54.5%). Nhóm bình thường có tỷ lệ HĐTC trung bình và cao cao nhất (46.1% và 18.2%). Những người có BMI bình thường thường duy

trì thói quen vận động tốt hơn. Ngược lại, sinh viên thiếu cân hoặc béo phì có xu hướng ít vận động hơn, phù hợp với xu hướng được ghi nhận trong các nghiên cứu về mối liên hệ giữa hình thái cơ thể và mức độ HĐTC.

Ở góc độ phương tiện di chuyển và mức độ HĐTC, sự khác biệt giữa các nhóm phương tiện di chuyển có ý nghĩa thống kê cao với $p < 0.01$. Sinh viên đi bộ và đi xe đạp có mức độ HĐTC cao nhiều hơn (26.4% và 23.3%). Sinh viên dùng xe có động cơ có tỷ lệ HĐTC thấp rất cao (46.9%). Việc sử dụng phương tiện chủ động (đi bộ, xe đạp) góp phần làm tăng khối lượng vận động hàng ngày. Điều này phù hợp với các nghiên cứu khẳng định đi bộ/đạp xe là yếu tố góp phần cải thiện sức khỏe và tăng mức độ HĐTC.

Như vậy: Có mối liên hệ có ý nghĩa thống kê giữa HĐTC và các yếu tố: giới tính, BMI, phương tiện di chuyển. Không có mối liên hệ có ý nghĩa giữa HĐTC và năm học. Các yếu tố sinh học (giới tính, BMI) và hành vi (phương tiện di chuyển) là những yếu tố ảnh hưởng rõ rệt đến mức độ HĐTC của sinh viên. Kết quả này gợi ý nhà trường và các chương trình can thiệp có thể tập trung vào nhóm nữ sinh, sinh viên sử dụng xe máy, và sinh viên có BMI lệch chuẩn để thúc đẩy HĐTC phù hợp.

3. KẾT LUẬN

Nghiên cứu cho thấy sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh có mức độ HĐTC chưa đáp ứng khuyến nghị ở tỷ lệ khá cao. Cụ thể, 41.3% sinh viên có mức HĐTC thấp, 43.8% có mức HĐTC trung bình và chỉ 14.9% đạt mức HĐTC cao.

Kết quả kiểm định cho thấy mức độ HĐTC khác biệt có ý nghĩa thống kê theo giới tính, BMI và phương tiện di chuyển, trong khi năm học không tạo ra khác biệt đáng kể. Đáng lưu ý, tỷ lệ sinh viên có mức HĐTC thấp tập trung nhiều ở các nhóm nữ, thiếu cân hoặc béo phì, và sử dụng phương tiện di chuyển bằng xe có động cơ, phản ánh mối liên hệ rõ rệt giữa đặc điểm cá nhân, hành vi di chuyển thụ động và mức độ vận động.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ekelund, U., Tarp, J., Steene-Johannessen, J., Hansen, B. H., Jefferis, B., & others. (2020), *Dose-response associations between accelerometry measured physical activity and sedentary time and all cause mortality: Systematic review and harmonised meta-analysis*, **BMJ**, **366**, 14570.

2. Guthold, R., Stevens, G. A., Riley, L. M., & Bull, F. C. (2018), *Worldwide trends in insufficient physical activity from 2001 to 2016: A pooled analysis of 358 population-based surveys with 1.9 million participants*, *The Lancet Global Health*, *6*(10), e1077–e1086.

3. Sallis, J. F., Bull, F., Burdett, R., Frank, L. D., Griffi, M., Giles-Corti, B., ... & Owen, N. (2016), *Use of science to guide city planning policy and practice: How to achieve healthy and sustainable future cities*, *The Lancet*, *388*(10062), 2936–2947.

4. Trost, S. G., Owen, N., Bauman, A. E., Sallis, J. F., & Brown, W. (2002), *Correlates of adults' participation in physical activity: Review and update*, *Medicine & Science in Sports & Exercise*, *34*(12), 1996–2001.

Nguồn bài báo: Trích từ khảo sát thực tế tại trường Đại học Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh”.

Ngày nhận bài: 10/01/2026; Ngày đánh giá: 05/02/2026; Ngày duyệt đăng: 15/03/2026.



Ảnh: Sinh viên trường Đại học GTVT Tp. Hồ Chí Minh