

# Các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định của học sinh về việc chọn phương tiện giao thông công cộng xanh ở Thành phố Hồ Chí Minh

Tăng Minh Hưởng\*, Võ Như Thảo\*\*, Hồ Ngọc Kim Tuyền\*\*, Nguyễn Hoàng Phú Tài\*\*

\*Trường Đại học Công nghệ Thành phố Hồ Chí Minh

\*\* Trường Đại học Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh

Received: 15/02/2024; Accepted: 26/02/2024; Published: 8/3/2024

**Abstract:** This research discovers the motivation behind the students' decisions to use green public transportation in Vietnam by surveying over 200 university students in Ho Chi Minh City (HCMC). The results revealed that the convenience and comfortability of services mainly influence students in HCMC. The fact that using public transportation helps save cost and time and environmental awareness also affects students' choices but not significantly. Based on these factors, authorities can have more appropriate strategies to attract more young people to choose green public transportation, which is a good solution for environmental issues.

**Keywords:** Green public transportation, students, Ho Chi Minh City

## 1. Đặt vấn đề

Nền kinh tế toàn cầu ngày càng phát triển kéo theo những tác động tiêu cực đến môi trường. Các hoạt động như công nghiệp hóa, phá rừng và đốt nhiên liệu hóa thạch đã khiến trái đất ngày càng nóng hơn. Đã có nhiều sáng kiến bền vững nhằm giải quyết các vấn đề môi trường và sử dụng phương tiện giao thông công cộng xanh là một trong số đó. Thật không may, ở nhiều quốc gia nơi cơ sở hạ tầng giao thông có thể tốt hơn hoặc ở những quốc gia có phương tiện cá nhân chiếm ưu thế như Việt Nam, việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng vẫn chưa phổ biến. Bằng cách khám phá các động lực ảnh hưởng đến Quyết định sử dụng phương tiện giao thông công cộng của người dân, các chiến lược phù hợp sẽ được áp dụng để cải thiện tình hình.

Ở Việt Nam, học sinh trung học và đại học chiếm phần lớn tổng dân số nên hành vi của họ có thể đại diện cho thế hệ trẻ. Vì vậy, qua quan sát thói quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng xanh của các học sinh này, chúng ta có thể rút ra kết luận về thực tế và các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thực hiện hành vi xanh này của học sinh. Sau khi phân tích kết quả khảo sát, nghiên cứu này sẽ đưa ra một số khuyến nghị để các cơ quan chức năng có chiến lược phù hợp giúp giao thông công cộng xanh trở nên phổ biến hơn trong giới trẻ.

## 2. Nội dung nghiên cứu

### 2.1. Mối quan hệ giữa các nhân tố và quyết định sử dụng giao thông công cộng

SV TP.HCM quyết định sử dụng phương tiện giao

thông công cộng xanh dựa vào cân nhắc giữa giá trị cá nhân và điều kiện thực tế như khoảng cách, thời gian di chuyển, sự thuận tiện, an toàn và nhận thức về môi trường. Nghiên cứu của Nguyen (2019) chỉ ra rằng sự hài lòng, chất lượng dịch vụ, giá vé, và hiệu quả vận tải là các yếu tố chính ảnh hưởng đến sự lựa chọn dịch vụ xe buýt công cộng. Thêm vào đó, Nguyen và cộng sự (2015) nhấn mạnh tác động của các yếu tố tâm lý và điều kiện giao thông đến việc lựa chọn phương tiện thân thiện với môi trường.

H1: Nhận thức về môi trường sẽ có tác động cùng chiều đến quyết định lựa chọn giao thông công cộng xanh của SV.

H2: Tính sẵn có của phương tiện giao thông công cộng xanh sẽ có tác động cùng chiều đến quyết định lựa chọn giao thông công cộng xanh của SV.

H3: Giá vé hợp lý sẽ có tác động cùng chiều đến quyết định lựa chọn giao thông công cộng xanh của SV.

H4: Chất lượng dịch vụ trường sẽ có tác động cùng chiều đến quyết định lựa chọn giao thông công cộng xanh của SV.

H5: Việc di chuyển bằng phương tiện giao thông công cộng giúp giảm âu lo sẽ có tác động cùng chiều đến quyết định lựa chọn giao thông công cộng xanh của SV.

Dữ liệu nghiên cứu

Bài nghiên cứu sử dụng nguồn dữ liệu sơ cấp bằng hình thức biểu mẫu trực tuyến thông qua bảng câu hỏi chi tiết với thang đo tuyên tính 5 bậc từ 1 đến 5. Mô hình có 23 biến quan sát. Nhận được 204 phiếu trả lời

với 192 phiếu hợp lệ. Thời gian phỏng vấn từ ngày 25/12/2023 – 10/01/2024.

Thang đo: Thang đo các biến quan sát các khái niệm trong mô hình nghiên cứu được phát triển dựa trên các thang đo của các nghiên cứu trước đây và được hiệu chỉnh chỉnh sau nghiên cứu định tính.

*Bảng 2.1. Thang đo các khái niệm trong mô hình và nguồn gốc các thang đo*

Khái niệm nghiên cứu	Số biến quan sát	Nguồn gốc
1. Sự nhận thức môi trường	5	Van và cộng sự, 2020
2. Sự sẵn có của các phương tiện công cộng	5	Van và cộng sự, 2020
3. Giá vé hợp lý	3	Nguyễn Xuân Phương, 2019
4. Chất lượng dịch vụ	5	Nguyễn Xuân Phương, 2019
5. Tính di chuyển giảm ãu lo	2	Nguyen và cộng sự, 2015
6. Quyết định lựa chọn phương tiện công cộng	3	Tác giả tổng hợp

## 2.2. Kết quả nghiên cứu

Bộ dữ liệu đầu tiên được đánh giá bằng chỉ số độ tin cậy Cronbach Alpha để đánh giá mức độ tương quan giữa các mục trong thang đo. Sau đó dùng phương pháp thống kê Phân tích nhân tố khám phá (EFA) để xác định các yếu tố tiềm ẩn trong các biến quan sát. Hai phương pháp thống kê được sử dụng để nghiên cứu mối quan hệ giữa các biến là Phân tích tương quan (Correlation analysis) và Phân tích hồi quy (Regression analysis).

Có 2 biến gồm EA4 và PTA5 bị loại sau khi được đánh giá mức độ tương quan. Kết quả phân tích nhân tố khám phá (EFA) cho thấy 16 biến quan sát của 5 thành phần nhân tố quyết định được chia thành các nhóm 4 nhân tố. Hệ số KMO= 0,869 nên EFA phù hợp với dữ liệu này. Ngoài ra, mức ý nghĩa của kiểm định Bartlett đạt 0,000 nên các biến quan sát được coi là có mối tương quan chặt chẽ với nhau. Tổng phương sai tích lũy đạt 61,66% cho thấy 4 nhân tố giải thích được gần 62% sự biến thiên của dữ liệu, từ đó đưa ra thang đo chấp nhận được. Điểm dừng trích nhân tố là ở nhân tố thứ 4 với Eigenvalue=1.190. Các hệ số tải nhân tố đều lớn hơn 0,5 (trong đó nhân tố nhỏ nhất rơi vào biến quan sát PTA3 có hệ số tải nhân tố là 0,62). Có 2 yếu tố mới được đặt tên là Dịch vụ tiện lợi và thoải mái (CCS) và Tiết kiệm chi phí và thời gian (CTS) đã được đánh giá lại về độ tin cậy bằng Cronbach Alpha. Kết quả cho thấy Cronbach Alpha của CCS đạt 0,834 và Hệ số tương quan tổng biến nhỏ nhất đạt 0,539, trong khi kết quả của CTS lần lượt là 0,715 và 0,484.

Kết quả phân tích hồi quy cho thấy tất cả các mối quan hệ đều có ý nghĩa thống kê ( $p < 5\%$ ). Theo đó, quyết định lựa chọn phương tiện công cộng xanh cho

SV Tp. HCM có tác động lớn nhất đến yếu tố dịch vụ thuận tiện, thoải mái ( $\beta = 0,566$ ). Ngoài ra, chi phí hợp lý và hạn chế thời gian chờ đợi cũng làm tăng nhu cầu sử dụng loại hình vận tải này ( $\beta = 0,147$ ). Bên cạnh đó, yếu tố nhận thức về môi trường cũng là yếu tố quyết định việc học sinh sử dụng phương tiện công cộng khi tham gia giao thông, tuy nhiên vai trò quyết định của yếu tố này không cao ( $\beta = 0,110$ ). Cuối cùng, yếu tố về sự sẵn có của phương tiện công cộng không có ý nghĩa trong mô hình hồi quy này nên không ảnh hưởng đến quyết định sử dụng phương tiện công cộng xanh của SV TP.HCM.

## 3. Kết luận

Với việc sử dụng kết hợp các phương pháp phân tích như Cronbach's Alpha, EFA, tương quan Pearson và phân tích hồi quy 192 dữ liệu hợp lệ, kết quả cho thấy rằng có 3 yếu tố chính ảnh hưởng đến quyết định sử dụng phương tiện công cộng xanh của SV ở TP.HCM, bao gồm dịch vụ thân thiện và thoải mái, tiết kiệm chi phí và thời gian, và sự nhận thức về môi trường. Từ kết quả này, tác giả đề xuất một số kiến nghị nhằm tăng tỷ lệ SV sử dụng phương tiện công cộng xanh cụ thể như:

- Các cơ quan chức năng cần duy trì và tăng cường sự thuận tiện và thoải mái của giao thông công cộng xanh.

- Duy trì các đặc điểm tiết kiệm chi phí của giao thông công cộng thân thiện với môi trường đồng thời phát triển đặc tính tiết kiệm thời gian.

- Thúc đẩy việc tổ chức các hoạt động xanh, bảo vệ môi trường trong khuôn viên nhà trường cũng như ngoài cộng đồng để nâng cao nhận thức về môi trường đối với mọi người đặc biệt là thế hệ SV đồng đảo.

Mặc dù kết quả nghiên cứu đã rút ra được một vài ý nghĩa, kết luận có giá trị tuy nhiên vẫn không thể tránh khỏi được những hạn chế. Hạn chế của nghiên cứu này liên quan đến quy mô mẫu thu thập được, vì quy mô mẫu còn tương đối nhỏ nên cũng đã gây không ít khó khăn trong quá trình nghiên cứu. Các nghiên cứu sâu hơn được khuyến khích sử dụng số lượng mẫu lớn hơn để đạt được sự thay đổi số liệu cao hơn cũng như khám phá được những quan điểm sâu sắc hơn.

## Tài liệu tham khảo

1. Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

2. Mishra, D., Akman, I., & Mishra, A. (2014). Theory of reasoned action application for green information technology acceptance. *Computers in human behavior*, 36, 29-40.