

NGHIÊN CỨU NHỮNG NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN Ý ĐỊNH SỬ DỤNG CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG BỀN VỮNG

● ĐỖ HẠNH TRANG - NGUYỄN THẾ PHÚC
- BUI LÊ NHẬT HÀ - TRẦN THỊ UYÊN - LÊ BẢO NGỌC

TÓM TẮT:

Tình trạng ô nhiễm môi trường đang ngày càng trở nên nghiêm trọng khiến cho các giải pháp bảo vệ môi trường đang ngày càng được quan tâm. Phát triển bền vững đang trở thành một xu hướng toàn cầu. Cùng với xu hướng này, việc khuyến khích sử dụng các phương tiện giao thông bền vững đang trở nên cấp thiết tại cả những nước phát triển và đang phát triển. Bài viết nghiên cứu các nhân tố tác động đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững và xây dựng mô hình nghiên cứu dựa trên nền tảng là sự kết hợp của Mô hình chấp nhận công nghệ (Technology Acceptance Model hay TAM) và lý thuyết Giá trị - Niềm tin - Chuẩn mực đạo đức (Value - Belief - Norm).

Từ khóa: niềm tin, giá trị, chuẩn mực đạo đức, phương tiện giao thông bền vững, sự chấp nhận công nghệ, ý định sử dụng.

1. Đặt vấn đề

Phát triển và khuyến khích sử dụng các phương tiện giao thông bền vững là một thách thức quan trọng ở các nước phát triển và cả những nước đang phát triển như Việt Nam. Với dân số khoảng 95 triệu người [1], người Việt Nam trải qua những khó khăn hàng ngày trên đường, đặc biệt là ở Thủ đô Hà Nội với 7,3 triệu dân và mật độ dân số trung bình ước tính là 2239 người/km² [2]. Mặc dù con số này cho thấy đây là một trong những nơi có mật độ cư dân thấp nhất đối với một thủ đô Đông Nam Á, nhưng Hà Nội lại có mức ô nhiễm không khí tồi tệ nhất trong khu vực. Hầu hết mọi người

sử dụng xe máy, đây là phương tiện hợp lý và thuận tiện nhất để di chuyển từ điểm này đến điểm khác, dẫn đến lượng khí thải carbon cao và ô nhiễm không khí nghiêm trọng. Hà Nội hiện có hơn 5,7 triệu xe máy, trong đó khoảng 2,5 triệu xe cũ, đăng ký trước năm 2000; trên 730.000 ô tô các loại. Số lượng phương tiện trên chưa bao gồm phương tiện từ ngoại tỉnh thường xuyên tham gia giao thông trên địa bàn thành phố [3]. Thành phố luôn có các chỉ số về chất lượng không khí không tốt và đã có nhiều ngày mức độ ô nhiễm không khí đạt tới ngưỡng ảnh hưởng nghiêm trọng tới sức khỏe [4]. Với mục tiêu bảo vệ môi trường song

song với duy trì tăng trưởng kinh tế, Việt Nam đang hướng tới các phương tiện giao thông bền vững và nỗ lực thay đổi các thói quen di chuyển bằng các phương tiện giao thông có nhiều khí thải của người dân.

Các phương tiện giao thông bền vững thường được hiểu là các phương thức đi lại thân thiện với môi trường, chẳng hạn như giao thông công cộng (xe buýt, xe điện, tàu điện ngầm, đường sắt nhẹ), đi bộ, đi xe đạp và đi chung xe [5]. Nhiều nghiên cứu đã chứng minh việc sử dụng các phương tiện giao thông công cộng tốt cho môi trường vì giúp giảm khí nhà kính, giảm khí thải carbon và vì vậy được coi là một giải pháp di chuyển cá nhân thân thiện với môi trường [6,7]. Theo nghiên cứu phát triển phương tiện giao thông điện tại Việt Nam năm 2021, loại phương tiện giao thông điện đường bộ gồm có xe điện 2 bánh (xe máy điện và xe đạp điện), xe điện 3 bánh, xe điện 4 bánh, ô tô điện, xe bus điện, xe tải điện.

Thị trường phát triển giao thông điện tại Việt Nam vẫn đang ở giai đoạn rất sơ khai. Cho đến nay, chỉ có xe đạp và xe máy điện đã được sản xuất trong nước và được đưa vào sử dụng phổ biến trong dòng xe lưu thông. Đối với thị trường xe ô tô điện trong nước, hiện nay vẫn chưa có doanh nghiệp trong nước nào sản xuất, lắp ráp ô tô điện ngoại trừ Công ty VinFast [8].

Hiện nay, các nghiên cứu về hành vi sử dụng các phương tiện giao thông bền vững được chia làm một số nhóm chính là nghiên cứu về ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững [5, 9, 10], chất lượng dịch vụ các phương tiện giao thông bền vững [11,12] và những rào cản đối với hành vi sử dụng các phương tiện giao thông bền vững [13]. Tại Việt Nam, để thúc đẩy ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững, chúng ta cần tìm hiểu những nhân tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững. Tuy nhiên, tại Việt Nam vẫn còn rất ít nghiên cứu về ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững. Cho đến nay, những nghiên cứu chủ yếu tập trung vào ý định sử dụng hệ thống xe buýt nhanh

BRT [12,14]. Hiện nay, Sở Giao thông Vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đang có phương án sử dụng xe buýt điện cho tuyến BRT thuộc dự án phát triển giao thông xanh. Vì vậy, cần có những nghiên cứu học thuật về những nhân tố tác động đến ý định sử dụng xe buýt điện như một phương tiện giao thông bền vững. Nghiên cứu này sẽ xây dựng mô hình nghiên cứu dựa trên sự kết hợp của mô hình chấp nhận công nghệ và lý thuyết Giá trị - Niềm tin - Chuẩn mực đạo đức, bổ sung thêm biến sự vui vẻ vì đã làm được việc tốt (warm glow). Kết quả nghiên cứu sẽ giúp các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ xe buýt điện đưa ra được những chiến lược marketing phù hợp để thuyết phục mọi người lựa chọn di chuyển bằng xe buýt điện, giảm khí thải môi trường và giảm ách tắc giao thông, đồng thời sẽ đề xuất một số khuyến nghị cho các nhà hoạch định chính sách giao thông trong việc quyết định liệu xe buýt điện có phải là một phương tiện giao thông bền vững không và làm thế nào để người dân chấp nhận di chuyển bằng phương tiện giao thông bền vững này.

2. Tổng quan lý thuyết

2.1. Khái niệm phương tiện giao thông bền vững

Theo Steg and Gifford [15], hệ thống giao thông bền vững là những phương tiện cho phép các nhu cầu tiếp cận cơ bản của các cá nhân và xã hội được đáp ứng một cách an toàn và phù hợp với con người, sức khỏe hệ sinh thái và với sự công bằng trong và giữa các thế hệ. Các phương tiện giao thông bền vững có giá cả phải chăng, hoạt động hiệu quả, cung cấp sự lựa chọn di chuyển và hỗ trợ cho nền kinh tế sôi động, hạn chế phát thải và chất thải cũng như giảm thiểu việc hấp thụ các chất thải của trái đất, giảm thiểu tiêu thụ những tài nguyên không có khả năng tái tạo, tái sử dụng và tái chế các thành phần của các phương tiện giao thông bền vững, giảm thiểu việc sử dụng đất và tạo ra tiếng ồn. Litman [17] bổ sung thêm là các phương tiện giao thông bền vững chú trọng tăng việc sử dụng phương tiện công cộng trong khu vực đô thị, giảm bớt những không loại bỏ việc sử dụng ô tô cá nhân.

2.2. Mô hình chấp nhận công nghệ

Mô hình chấp nhận công nghệ, còn được gọi là TAM, lần đầu tiên được đề xuất bởi Davis (1989) [21]. Mô hình này bắt nguồn từ lý thuyết về hành động hợp lý, một lý thuyết dựa trên tâm lý xã hội. Cụ thể, lý thuyết về hành động hợp lý cho rằng thái độ được thúc đẩy bởi niềm tin và đến lượt nó, ý chí thúc đẩy các ý định dẫn đến một hành vi thực tế. Dưới cơ sở lý thuyết này, lý thuyết ban đầu về mô hình áp dụng công nghệ được phát triển dựa trên 4 cấu trúc chính bao gồm nhận thức hữu ích, nhận thức dễ sử dụng, thái độ đối với hành vi sử dụng và hành vi có ý định sử dụng.

2.3. Lý thuyết Giá trị - Niềm tin - Chuẩn mực đạo đức

Lý thuyết Giá trị - Niềm tin - Chuẩn mực đạo đức lần đầu tiên được xây dựng để giải thích ảnh hưởng của các giá trị con người đối với các hành vi trong bối cảnh môi trường [28]. Khái niệm giá trị trong lý thuyết này là một nhóm các nguyên tắc chỉ dẫn cho bất kỳ hành vi nào dựa trên các mục tiêu mong muốn và những mục tiêu này cũng có mức độ quan trọng khác nhau [28-30]. Stern và cộng sự [28] đã phát triển một nhóm các giá trị cá nhân về môi trường gồm có ba loại giá trị là giá trị vị tha (altruistic value), giá trị sinh quyển (biospheric value), nhấn mạnh vào chất lượng môi trường và hệ sinh quyển và loại thứ ba là giá trị bản ngã (egoistic value), đặt trọng tâm vào quyền lợi cá nhân, bao gồm của cải, quyền lực và sức ảnh hưởng.

3. Các giả thuyết nghiên cứu

Dựa trên cơ sở những nghiên cứu trước đây, chúng ta có thể xây dựng những giả thuyết nghiên cứu như sau:

3.1. Nhận thức về sự hữu ích

Theo mô hình chấp nhận công nghệ, nhận thức về sự hữu ích liên quan đến mức độ mà một người sử dụng công nghệ nhận thức được công nghệ đó sẽ cải thiện hiệu suất công việc của họ như thế nào [21]. Theo mô hình chấp nhận công nghệ, nhận thức về sự hữu ích có mối quan hệ tỷ lệ thuận với ý định thực hiện một hành vi [21].

Ambak và cộng sự (2016) [26] đã tìm ra nhận thức về sự hữu ích có ảnh hưởng tích cực đến sự chấp nhận sử dụng xe ô tô điện. Do đó, chúng ta có giả thuyết H_1 .

H_1 : Nhận thức về sự hữu ích có ảnh hưởng tích cực đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững

3.2. Nhận thức về tính dễ sử dụng

Theo Davis (1989) [21], nhận thức về tính dễ sử dụng là mức độ một người nhận thức được việc sử dụng một thiết bị hoặc hệ thống công nghệ không đòi hỏi sự cố gắng quá nhiều. Ambak và cộng sự (2016) [26] đã chứng minh nhận thức về tính dễ sử dụng có ảnh hưởng tích cực đến ý định sử dụng xe ô tô điện. Do đó, chúng ta có giả thuyết H_2 .

H_2 : Nhận thức về tính dễ sử dụng có ảnh hưởng tích cực đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững.

3.3. Giá trị vị tha

Theo Heberlein (1972) [27], những động cơ xuất phát từ sự vị tha hay giá trị vị tha rất cần thiết để dẫn đến những hành vi bảo vệ môi trường. Một số nghiên cứu cũng chứng minh giá trị vị tha có quan hệ tỷ lệ thuận với ý định mua các sản phẩm có bao bì thân thiện với môi trường. Do đó, giả thuyết H_3 được xây dựng:

H_3 : Giá trị vị tha có ảnh hưởng tích cực đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững.

3.4. Giá trị sinh quyển

Giá trị sinh quyển đã được chứng minh là có tác động mạnh và tích cực đến thái độ, ý định và hành vi bảo vệ môi trường. Do đó, chúng ta có giả thuyết H_4 .

H_4 : Giá trị sinh quyển có ảnh hưởng tích cực đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững.

3.5. Giá trị bản ngã

Một số nghiên cứu đã tìm ra giá trị bản ngã có tác động ngược chiều đến thái độ và ý định thực hiện các hành vi bảo vệ môi trường do những cá nhân có giá trị bản ngã cao thường để tâm đến lợi

ích, sự thuận tiện và quyền lợi của bản thân nên sẽ không sẵn sàng thực hiện những hành vi bảo vệ môi trường nếu phải hy sinh lợi ích cá nhân. Sử dụng các phương tiện giao thông bền vững để di chuyển tuy có thể giúp mọi người hạn chế hít phải khói bụi trên đường, nhưng có những sự không thuận tiện, ví dụ, cần có thời gian đợi xe, cần phải đi bộ đến bến xe. Do đó, chúng ta có giả thuyết H_5 như sau:

H_5 : Giá trị bản ngã có ảnh hưởng tiêu cực đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững.

3.6. Sự vui vẻ vì làm được việc tốt (Xem Hình)

Sự vui vẻ và hài lòng vì đã làm được việc tốt có thể trở thành động cơ cho các hành vi bảo vệ môi trường. Isen (1970) [32] đã tìm ra rằng những người có những cảm giác tích cực từ việc giúp đỡ mọi người sẽ có nhiều khả năng lại giúp đỡ người khác nhiều hơn. Nhiều nghiên cứu ứng dụng lý thuyết về sự vui vẻ vì làm được việc tốt đã ghi nhận tác động tích cực của yếu tố này đến các hành vi bảo vệ môi trường, ví dụ như tiết kiệm

Hình: Mô hình nghiên cứu đề xuất



Nguồn: Nhóm tác giả đề xuất

điện, mua các sản phẩm giảm khí thải carbon. Dựa trên kết quả những nghiên cứu trước, chúng ta có giả thuyết H_6 như sau:

H_6 : Sự vui vẻ vì làm được việc tốt có ảnh hưởng tích cực đến ý định sử dụng các phương tiện giao thông bền vững ■

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Học viện Công nghệ Bưu chính Viễn thông cho đề tài có mã số 73-SV-2022-MAR.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. World Bank. Retrieved from: <http://worldbank.org>.
2. G. S. O. o. Vietnam (2022). Innovation of Public Transportation Services. Retrieved from: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?.
3. Dương Lâm (2021). Hà Nội có khoảng gần 6 triệu mô tô, xe máy thải khí ra môi trường. Truy cập tại: <https://www.congluan.vn/ha-noi-co-khoang-gan-6-trieu-mo-to-xe-may-thai-khi-ra-moi-truong-post164018.html>.
4. Xuân Long (2021). Hà Nội ô nhiễm không khí tới ngưỡng ảnh hưởng nghiêm trọng sức khỏe. Báo Tuổi trẻ, truy cập tại: <https://tuoitre.vn/ha-noi-o-nhiem-khong-khi-toi-nguong-anh-huong-nghiem-trong-suc-khoe-20210105075148501.htm>.
5. J. A. Molina, J. I. Giménez-Nadal, and J. Velilla (2020). Sustainable Commuting: Results from a Social Approach and International Evidence on Carpooling. *Sustainability*, 12(22). doi: 10.3390/su12229587.
6. L. Chapman (2017). Transport and Climate Change: A Review. *Journal of Transport Geography*, 15(5):354-367.DOI:10.1016/j.jtrangeo.2006.11.008.
7. M. J. Holian and M. E. Kahn (2016). Household carbon emissions from driving and center city quality of life. *Ecological Economics*, 116, 362- 368.
8. Hà Mai (2022). Xe buýt điện thông minh của VinFast chính thức lăn bánh tại TP. Hồ Chí Minh. Truy cập tại: <https://thanhnien.vn/xe-buyt-dien-thong-minh-cua-vinfast-chinh-thuc-lan-banh-tai-tp-hcm-post1436501.html>.

9. M. Hamurcu and T. Eren (2020). Electric Bus Selection with Multicriteria Decision Analysis for Green Transportation. *Sustainability*, 12(7), doi: 10.3390/su12072777.
10. H. Ahn and E. Park (2022). For sustainable development in the transportation sector: Determinants of acceptance of sustainable transportation using the innovation diffusion theory and technology acceptance model. *Sustainable Development*, doi: 10.1002/sd.2309.
11. R. G. Mugion, M. Toni, H. Raharjo, L. Di Pietro, and S. P. Sebathu (2018). Does the service quality of urban public transport enhance sustainable mobility?. *Journal of Cleaner Production*, 174, 1566-1587, doi: 10.1016/j.jclepro.2017.11.052.
12. P. Y. Ng and P. T. Phung (2021). Public transportation in Hanoi: Applying an integrative model of behavioral intention. *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 395-404, doi: 10.1016/j.cstp.2020.10.012.
13. S. Rajak, P. Parthiban, and R. Dhanalakshmi (2021). Analysing barriers of sustainable transportation systems in India using Grey-DEMATEL approach: A supply chain perspective. *International Journal of Sustainable Engineering*, 14(3), 419-432, doi: 10.1080/19397038.2021.1929553.
14. P. Y. Ng and P. T. Phung (2015). From motor biking to public transportation: what matters in Hanoi?. *World Journal of Management*, 6(2), 1-15.
15. L. Steg and R. Gifford (2008). Sustainable transport and quality of life. In *Obstacles, Trends, Solutions Building Blocks for Sustainable Transport*, vol. 1: Emerald Group Publishing Limited, ch. 11.
16. T. Litman (2003). Measuring transportation: Traffic, mobility and accessibility. *Social Research in Transport*, 73(10), 28-32.
17. M. Björklund (2011). Influence from the business environment on environmental purchasing - Drivers and hinders of purchasing green transportation services. *Journal of Purchasing and Supply Management*, 17(1), 11 - 22.
18. R. Scarinci, A. Zanarini, and M. Bierlaire (2019). Electrification of urban mobility: The case of catenary-free buses. *Transport Policy*, 80, 39 - 48.
19. M. Mahmoud, R. Garnett, M. Ferguson, and P. Kanaroglou (2016). Electric buses: A review of alternative powertrains. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 62(C), 673 - 684.
20. F. D. M. Davis (1989). Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information technology. *Management Information Systems Quarterly*, 13(3), 319 - 340.
21. V. Venkatesh, M. G. Morris, G. B. Davis, and F. D. Da-vis (2003). User acceptance of information technology: Toward a unified view. *Management Information Systems Quarterly*, 27(3), 425 - 478.
22. P. C. Stern, T. Dietz, T. Abel, and G. A. Guagnano (1999). Value-belief-norm theory of support for social movements: The case of environmentalism. *Research in Human Ecology*, 6, 81-97.
23. P. C. Stern (2000). Toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407-424.
24. H. Choi, J. Jang, and J. Kandampully (2015). Application of the extended VBN theory to understand consumers decisions about green hotels. *International Journal of Hospitality Management*, 51, 87-95.
25. T. A. Heberlein (1972). The land ethic realized: some social psychological explanations for changing environmental attitudes. *Journal of Social Issues*, 28(4), 79-87.
26. E. Ojea and M. L. Loureiro (2007). Altruistic, egoistic and biospheric values in willingness to pay (WTP) for wildlife. *Ecological Economics*, 63(4), 807-814.
27. D. Kahneman and I. Ritov (1994). Determinants of stated willingness to pay for public goods: A study in the headline method. *Journal of Risk and Uncertainty*, 9(1), 5-37.
28. J. R. Irwin and J. S. Spira (1997). Anomalies in the values for consumer goods with environmental attributes. *Journal of Consumer Psychology*, 6(4), 339-363.
29. P. Hartmann, M. Eisend, V. Apaolaza, and C. D'Souza (2017). Warm glow vs. altruistic values: How important is intrinsic emotional reward in proenvironmental behavior?. *Journal of Environmental Psychology*, 52, 43-55, doi: 10.1016/j.jenvp.2017.05.006.

Ngày nhận bài: 3/8/2022

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 3/9/2022

Ngày chấp nhận đăng bài: 13/9/2022

Thông tin tác giả:

1. ĐỖ HẠNH TRANG¹

2. NGUYỄN THẾ PHÚC¹

3. BÙI LÊ NHẬT HÀ¹

4. TRẦN THỊ UYÊN¹

5. LÊ BẢO NGỌC²

¹Sinh viên ngành Marketing, Học viện Công nghệ Bưu chính Viễn thông

²Giảng viên Bộ môn Marketing, Học viện Công nghệ Bưu chính Viễn thông

A STUDY ON THE FACTORS AFFECTING THE INTENTION OF PEOPLE TO USE MEANS OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION

● DO HANH TRANG¹

● NGUYEN THE PHUC¹

● BUI LE NHAT HA¹

● TRAN THI UYEN¹

● LE BAO NGOC²

¹Students, Faculty of Marketing,

Posts and Telecommunications Institute of Technology

²Lecturer, Department of Marketing

Posts and Telecommunications Institute of Technology

ABSTRACT:

Environmental pollution is becoming an increasingly serious problem and people are paying more attention to environmental protection solutions including sustainable transportation. Sustainable transportation is becoming a priority for both developed and developing countries. This paper analyzes the factors affecting the intention of people to use means of sustainable transportation and develops a research model by integrating the Technology Acceptance Model with the Value - Belief - Norm theory.

Keywords: value - belief - norm, sustainable transportation, technology acceptance model, behavioral intention.