

NHẬN THỨC CÔNG BẰNG PHÂN PHỐI VÀ THÁI ĐỘ CÔNG CHÚNG VỚI CHÍNH SÁCH CẤM XE XĂNG TẠI HÀ NỘI

● LÊ THỊ DUYÊN¹ - NGUYỄN THỊ PHƯƠNG LINH¹ - NGUYỄN NHỊ HÀ PHƯƠNG¹
- NGUYỄN NGỌC TRÂM ANH¹ - HÀ XUÂN BÁCH¹

¹Sinh viên K62 Kinh doanh quốc tế, Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế,
Trường Đại học Ngoại thương

TÓM TẮT:

Bài nghiên cứu sử dụng mô hình Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát (gologit2) để đánh giá tác động của nhận thức về công bằng phân phối từ phía Chính phủ, Doanh nghiệp và Người dân đến thái độ của công chúng đối với chính sách cấm xe xăng. Kết quả cho thấy, cả 3 nhóm yếu tố này đều có tác động đáng kể và làm thay đổi rõ rệt xu hướng tâm lý dư luận. Đáng chú ý, thay vì thúc đẩy sự ủng hộ như kỳ vọng lý thuyết, việc đề cập đến các khía cạnh công bằng trong bối cảnh thực tế lại làm gia tăng xác suất xuất hiện thái độ tiêu cực và làm suy giảm đáng kể các phản hồi tích cực hay trung lập. Kết quả này hàm ý công chúng đang nhìn nhận các vấn đề công bằng gắn liền với những bất cập và gánh nặng về chi phí chuyển đổi. Đây là cơ sở quan trọng để các nhà hoạch định chính sách điều chỉnh chiến lược truyền thông và phân bổ lợi ích nhằm cải thiện niềm tin cộng đồng.

Từ khóa: công bằng phân phối, chính sách cấm xe xăng, thái độ công chúng.

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh hiện nay, áp lực từ vấn đề ô nhiễm không khí và ùn tắc giao thông ngày càng tăng. Việc chuyển đổi từ phương tiện nhiên liệu hóa thạch sang các hình thức giao thông bền vững đã trở thành một xu hướng chính sách phổ biến trên thế giới. Tại Việt Nam, Hà Nội đã và đang chịu nhiều hậu quả từ những vấn đề trên. Vì vậy, Hà Nội sẽ thí điểm cấm xe máy xăng tại khu vực vành đai 1 từ ngày 01/07/2026. Kể từ thời điểm chính thức ban hành, chính sách đã thu hút nhiều ý kiến trái chiều từ công chúng. Thực tế, thái độ của người dân không chỉ chịu ảnh hưởng bởi mục tiêu môi trường mà còn từ nhận thức của công chúng về sự phân phối lợi ích giữa

các bên liên quan. Tuy nhiên, các nghiên cứu thực nghiệm tại Việt Nam về mối quan hệ này còn hạn chế, đặc biệt là dựa trên dữ liệu mạng xã hội. Do đó, việc phân tích ảnh hưởng của nhận thức công bằng phân phối theo bên liên quan đến thái độ công chúng đối với chính sách cấm xe chạy xăng tại Hà Nội là điều cần thiết để góp phần bổ sung cơ sở lý luận và hỗ trợ hoạch định chính sách hiệu quả.

2. Tổng quan nghiên cứu

2.1. Các nghiên cứu liên quan

Các nghiên cứu quốc tế chỉ ra lộ trình cấm phương tiện sử dụng động cơ đốt trong là một xu hướng tất yếu để đạt mục tiêu phát thải ròng bằng không. Tuy nhiên hiệu quả thực tế tùy thuộc vào tính

nghiêm ngặt của luật định [1] và khả năng chuyển đổi năng lượng sạch [6]. Thái độ công chúng đối với các chính sách này được đánh giá dựa trên 3 trụ cột chính: Tính hiệu quả; Tính công bằng; Mức độ xâm phạm [4]. Tại Việt Nam, thách thức chính khi ban hành chính sách cấm xe xăng tại một số khu vực nằm ở việc người dân hầu hết có phương tiện di chuyển chủ yếu là xe máy xăng và cũng là sinh kế cốt lõi [2].

Về mặt phương pháp luận, các bài nghiên cứu truyền thống thường sử dụng khảo sát tĩnh để dẫn đến thiên lệch mong muốn xã hội [3]. Gần đây, việc ứng dụng học máy cho phân tích cảm xúc và mô hình hóa chủ đề từ dữ liệu mạng xã hội [9] đã mở ra một hướng tiếp cận khách quan, cho phép theo dõi thái độ công chúng theo thời gian thực. Tại Việt Nam, dù đã có những nghiên cứu về xe điện và phát thải, song vẫn tồn tại khoảng trống nghiên cứu lớn trong việc kết hợp dữ liệu mạng xã hội quy mô lớn để giải mã các yếu tố ảnh hưởng tới thái độ người dân với lộ trình cấm xe xăng.

2.2. Cơ sở lý thuyết

Lý thuyết Công bằng Phân phối [9] nhấn mạnh sự phân bổ được xem là công bằng nếu gánh nặng và lợi

ích được chia sẻ hợp lý, đặc biệt để bảo vệ quyền lợi của những nhóm người yếu thế. Trong bối cảnh ban hành lệnh cấm xe xăng, quan điểm này thể hiện qua việc công chúng đánh giá công bằng về lợi ích và chi phí giữa ba bên liên quan chủ chốt: chính phủ, doanh nghiệp, và người dân.

Maestre-Andrés, Drews và van den Bergh (2019) [9] cũng từng khẳng định sự ủng hộ của người dân đối với các chính sách về môi trường phụ thuộc vào việc cách họ nhìn nhận sự công bằng của các nguyên tắc phân phối. Nếu người dân cảm thấy chính sách quá ưu tiên lợi ích của doanh nghiệp hoặc để lại gánh nặng lớn về tài chính cho nhóm người có thu nhập thấp mà không có sự giúp đỡ từ chính phủ thì sự phản ứng của họ với chính sách sẽ gia tăng.

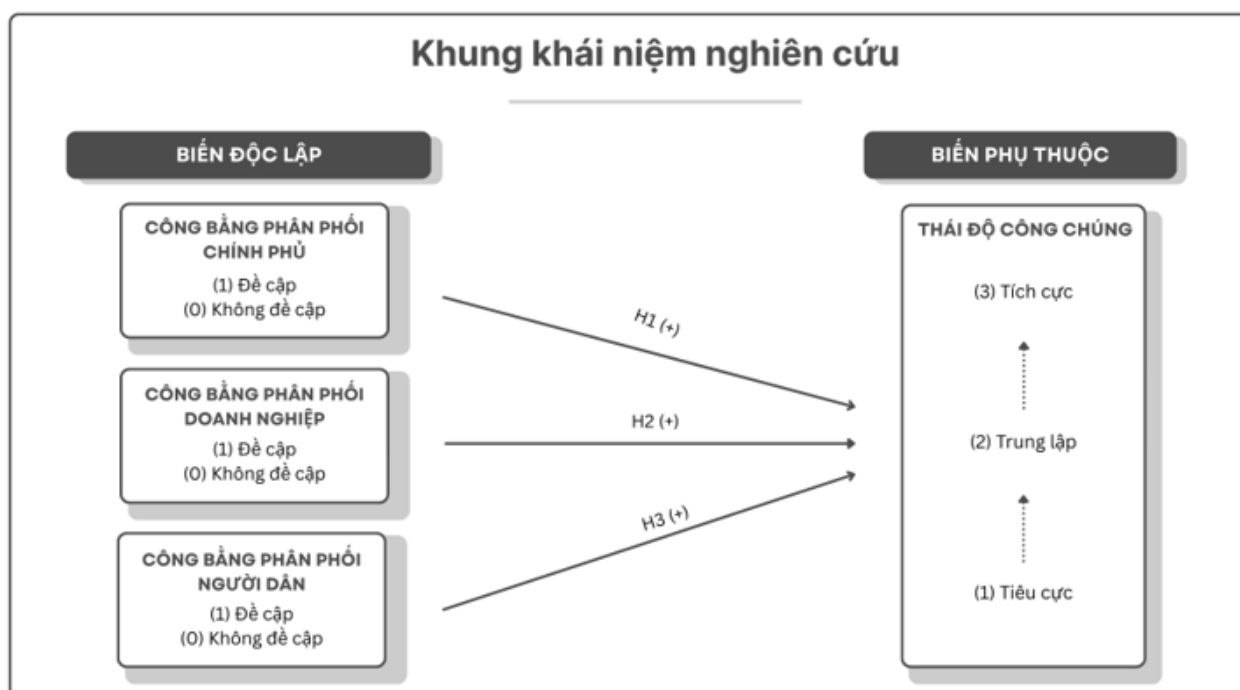
3. Phương pháp nghiên cứu:

3.1. Giả thuyết nghiên cứu

3.1.1. Công bằng phân phối chính phủ

Theo Rawls (1971) [8], chính phủ đóng vai trò thiết lập các thiết chế nền tảng nhằm đảm bảo quyền tự do bình đẳng và sự công bằng về cơ hội cho mọi công dân. Khi các thiết chế công vận hành minh bạch, không thiên vị cho nhóm có vị thế xã hội thuận

Hình 1: Khung khái niệm nghiên cứu



Nguồn: Nhóm nghiên cứu

lợi, công chúng sẽ hình thành một "ý thức về công lý" (sense of justice) và sẵn sàng ủng hộ các quyết định quản lý.

H1: Nhận thức về tính công bằng trong trách nhiệm và hành động của Chính phủ có tác động tích cực (+) đến sự chuyển dịch thái độ của công chúng.

3.1.2. Công bằng phân phối doanh nghiệp

Dựa trên "nguyên tắc khác biệt" (Difference Principle) [8], sự bất bình đẳng trong phân bổ lợi ích kinh tế chỉ được chấp nhận nếu nó mang lại lợi ích cho những thành viên kém may mắn nhất trong xã hội. Trong bối cảnh này, nếu việc phân chia nguồn lực của các doanh nghiệp không chỉ tập trung vào nhóm có lợi thế mà còn đóng góp vào sự công bằng chung, công chúng sẽ có cái nhìn thiện cảm hơn về vai trò của khối tư nhân trong chính sách.

H2: Nhận thức về tính công bằng trong phân bổ lợi ích của doanh nghiệp có tác động tích cực (+) đến sự chuyển dịch thái độ của công chúng.

3.1.3. Công bằng phân phối người dân

Dựa trên nguyên tắc công bằng [8], một chính sách được coi là công bằng khi gánh nặng không đổ dồn lên những nhóm yếu thế trong xã hội, cụ thể ở đây là lao động tự do và người có thu nhập thấp đang phụ thuộc vào xe máy xăng. Khi công chúng nhận thấy có sự bảo hộ quyền lợi và các giải pháp hỗ trợ chuyển đổi thiết thực dành cho người dân bình thường, rào cản về tâm lý sẽ giảm xuống, tạo điều kiện cho sự đồng thuận xã hội.

H3: Nhận thức về tính công bằng đối với quyền lợi và gánh nặng của Người dân có tác động tích cực (+) đến sự chuyển dịch thái độ của công chúng.

3.2. Cách thức thu thập dữ liệu

3.2.1. Thu thập và làm sạch dữ liệu

Dữ liệu được thu thập từ nền tảng Facebook bằng phương pháp lấy mẫu thuận tiện thông qua công cụ tự động hóa n8n tích hợp Facebook scraping APIs. Nhóm nghiên cứu sử dụng 10 từ khóa liên quan tới chính sách để quét dữ liệu. Tổng cộng 9.447 bình luận thô đã được thu thập. Sau bước lọc nội dung không liên quan, quảng cáo và các bình luận phi văn bản, tập dữ liệu còn 5.862 bình luận. Dù là mẫu thuận tiện, tính đại diện được đảm bảo khi Facebook là nền tảng thảo luận công cộng lớn nhất Việt Nam với 72,7 triệu người dùng, bao phủ 89,2% người

dùng Internet [5]. Để kiểm soát sai lệch mẫu, dữ liệu được quét đa dạng từ các trang báo chí đến các cộng đồng dân cư đô thị, phản ánh sát thực tế nhận thức của nhóm chịu tác động trực tiếp từ chính sách.

3.2.2. Xử lý ngôn ngữ tự nhiên và trích xuất biến số

Từ 5.862 bình luận ban đầu, nghiên cứu dùng mô hình học máy sàng lọc tự động, thu được 2.590 bình luận trực tiếp đề cập đến công bằng. Quy trình xử lý ngôn ngữ tự nhiên (NLP) gồm 2 giai đoạn cốt lõi. Đầu tiên, mô hình PhoBERT được ứng dụng phân tích cảm xúc (Sentiment Analysis), phân loại thành 3 sắc thái: Tích cực, Trung lập và Tiêu cực. Kết quả này là biến phụ thuộc biểu thị thái độ công chúng. Sau đó, mô hình XLM-RoBERTa với kỹ thuật học không mẫu (Zero-shot Learning) được triển khai gán nhãn dữ liệu vào 3 nhóm: (1) Công bằng Phân phối Chính phủ, (2) Công bằng Phân phối Doanh nghiệp, và (3) Công bằng Phân phối Người dân. Các nhãn này được chuyển thành biến giả (dummy variables), là biến độc lập đo lường nhận thức các bên liên quan trong mô hình hồi quy.

3.3. Mô hình nghiên cứu

3.3.1. Đặc tả biến số (Hình 2)

3.3.2. Mô hình Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát (Generalized Ordered Logit)

Do biến phụ thuộc sentiment là biến thứ tự ($1 < 2 < 3$) và vi phạm giả định tỷ lệ song song của mô hình Hồi quy Logit thứ bậc (Ordered Logit) thông thường (kiểm định Brant $p < 0,05$), nghiên cứu sử dụng mô hình Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát (gologit2). Mô hình này cho phép hệ số β thay đổi theo các ngưỡng thái độ, phản ánh sự dịch chuyển từ Tiêu cực sang Trung lập và từ Trung lập sang Tích cực.

Phương trình ước lượng có dạng:

$$P(Y_i > j) = \frac{\exp(\alpha_j + X_i\beta_j)}{1 + \exp(\alpha_j + X_i\beta_j)}, j = 1, 2$$

Trong đó:

$P(Y_i > j)$ là xác suất để bình luận i có thái độ cao hơn mức j .

$j = 1$: Ngưỡng so sánh giữa [Tiêu cực] và [Trung lập & Tích cực].

$j = 2$: Ngưỡng so sánh giữa [Tiêu cực & Trung lập] và [Tích cực].

α_j : Hệ số chặn ứng với mỗi ngưỡng j .

Hình 2: Mô tả và Diễn giải biến nghiên cứu

Biến	Diễn giải	Loại biến	Kí hiệu	Mã hoá
Thái độ công chúng	Đo lường mức độ phản hồi cảm xúc của người dùng đối với chính sách, phản ánh xu hướng tâm lý từ phản đối đến ủng hộ của công chúng.	Phụ thuộc	sentiment	1 - Tiêu cực 2 - Trung lập 3 - Tích cực
Công bằng phân phối chính phủ	Đo lường nhận thức về trách nhiệm của nhà nước, tính gương mẫu của cán bộ và sự đồng bộ trong việc thực thi lộ trình cấm xe xăng.	Độc lập	fairdis_gov	1 - Đề cập 0 - Không đề cập
Công bằng phân phối doanh nghiệp	Đo lường nhận thức về sự phân bổ lợi ích giữa các tập đoàn lớn như VinFast và gánh nặng đối với các doanh nghiệp nhỏ hoặc chuỗi cung ứng truyền thống.	Độc lập	fairdis_enter	1 - Đề cập 0 - Không đề cập
Công bằng phân phối người dân	Đo lường nhận thức về sự bất bình đẳng trong chi phí chuyển đổi, đặc biệt là ảnh hưởng trực tiếp đến sinh kế của nhóm người nghèo và lao động tự do.	Độc lập	fairdis_indi	1 - Đề cập 0 - Không đề cập

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

β_j : Tập hợp các hệ số hồi quy cho các biến độc lập (Gov, Enter, Indi) tại mỗi ngưỡng. Điểm đặc biệt của gologit2 là β thay đổi theo j .

$$P(Y_i > j) = \frac{\exp(\alpha_j + \beta_{1j}Gov_i + \beta_{2j}Enter_i + \beta_{3j}Indi_i)}{1 + \exp(\alpha_j + \beta_{1j}Gov_i + \beta_{2j}Enter_i + \beta_{3j}Indi_i)}$$

4. Kết quả và thảo luận

4.1. Thống kê mô tả và tần suất mẫu

Với 2.590 bình luận, kết quả cho thấy thái độ Tiêu cực chiếm gần 55%, cao hơn Trung lập và Tích cực. Trong các khía cạnh công bằng, nội dung về Người dân được đề cập nhiều nhất (46,64%), tiếp đến là Doanh nghiệp và Chính phủ, với tỷ lệ lần lượt 25,33% và 24,86%.

4.2. Kiểm định giả định mô hình

4.2.1. Ma trận tương quan

Kết quả ma trận tương quan cho thấy, các biến

độc lập đều có mối liên hệ nghịch biến. Các hệ số đều kèm dấu (*) với ý nghĩa thống kê $p < 0,05$. Tuy nhiên, giá trị tuyệt đối chỉ ở mức thấp đến trung bình, cao nhất là 0,3630 (giữa fairdis_enter và fairdis_indi). Điều này cho thấy, không có đa cộng tuyến nghiêm trọng, đảm bảo tính ổn định và độ tin cậy cho ước lượng hồi quy tiếp theo. (Hình 3)

4.2.2. Kết quả Hồi quy Logit thứ bậc và Kiểm định giả định hồi quy song song

Kết quả ước lượng từ mô hình Hồi quy Logit thứ bậc tại Hình 4 cho thấy, mô hình có độ phù hợp tổng thể với Prob > Chi2 = 0,000. Các biến công bằng phân phối đều có ý nghĩa thống kê ở mức 1% ($p < 0,01$). Tuy nhiên, Odds Ratio của cả 3 biến đều nhỏ hơn 1, cho thấy sự xuất hiện của các yếu tố này làm giảm khả năng công chúng đạt mức thái độ tích cực hơn trong thang đo thứ bậc.

Để đảm bảo tính chuẩn xác của các hệ số, nghiên

Hình 3: Ma trận tương quan giữa các biến Công bằng phân phối

	fairdis_gov	fairdis_enter	fairdis_indi
fairdis_gov	1,0000		
fairdis_enter	-0,1276*	1,0000	
fairdis_indi	-1,01153*	-0,3630*	1,0000

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

Hình 4: Kết quả ước lượng mô hình Hồi quy Logit thứ bậc (Model 1)

MODEL 1: MAIN EFFECT

.ologit sentiment fairdis_gov fairdis_enter fairdis_indi, or

Iteration 0: log likelihood = -2469,687
 Iteration 1: log likelihood = -2325,6284
 Iteration 2: log likelihood = -2324,2123
 Iteration 3: log likelihood = -2324,211
 Iteration 4: log likelihood = -2324,211

Ordered logistics regression	Number of obs	=	2.590
	LR chi2(3)	=	290,95
	Prob> chi2	=	0,0000
Log likelihood = -2324,211	Pseudo R2	=	0,0589

Sentiment	Odds Ratio	Std. Err	z	P> z	[95% Conf. Interval]	
fairdis_gov	.5079435	.0492985	-6.98	0.000	.4199543	.6143683
fairdis_enter	.4537248	.0456267	-7.86	0.000	.3725592	.552573
fairdis_indi	.2424836	.021615	-15.89	0.000	.2036133	.2887744
/cut1	-.8108012	.0747327			-.9572746	-.6643278
/cut2	1.136746	.0788218			.9822583	1.291234

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

cứ kiểm định giả định hồi quy song song tại Hình 5. Brant Test cho thấy, Chi2 toàn mô hình là 57,94 với p-value = 0,000 (<0,05), nghĩa là tác động các biến độc lập không đồng nhất trên các ngưỡng thái độ. Do vi phạm giả định này, các hệ số từ mô hình Hồi quy Logit thứ bậc không còn đảm bảo độ tin cậy, buộc

nghiên cứu chuyển sang phương pháp phân tích phù hợp hơn.

Do đó, việc bác bỏ mô hình Hồi quy Logit thứ bậc thông thường và sử dụng mô hình Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát là hoàn toàn phù hợp và cần thiết để tránh sai lệch ước lượng.

Hình 5: Kết quả kiểm định giả định tỷ lệ odds song song

	Chi ²	df	P>Chi ²
Brant	57,94	3	0,000

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

Hình 6: Kết quả ước lượng mô hình Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát

Generalized Ordered Logit Estimates			Number of obs	=	2.590	
			LR chi2(3)	=	346,90	
			Prob> chi2	=	0,0000	
Log likelihood = -2296,2392			Pseudo R2	=	0,0702	
Sentiment	Coef.	Std. Err	z	P> z	[95% Conf. Interval]	
NEG						
fairdis_gov	-.7895273	.1026634	-7.69	0.000	-.9907438	-.5883108
fairdis_enter	-1.059512	.1083463	-9.78	0.000	-1.271867	-.8471576
fairdis_indi	-1.590664	.0969748	-16.40	0.000	-1.780731	-1.400597
_cons	1.005918	.0841586	11.95	0.000	.8409704	1.170866
NEU						
fairdis_gov	-.4376769	.1483721	-2.95	0.003	-.7284809	-.1468729
fairdis_enter	-.041936	.1409002	-0.30	0.766	-.3180953	.2342233
fairdis_indi	-1.011409	.1428801	-7.08	0.000	-1.291449	-.731369
_cons	-1.482589	.1009361	-14.69	0.000	-1.68042	-1.284758

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

4.3. Phân tích kết quả Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát

Nghiên cứu sử dụng mô hình Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát nhằm cho phép các hệ số hồi quy thay đổi theo từng ngưỡng, từ đó phản ánh chính xác hơn hành vi và thái độ của công chúng.

Việc chuyển từ mô hình Hồi quy Logit thứ bậc truyền thống sang Hồi quy Logit thứ bậc tổng quát

không chỉ dựa trên Brant Test mà còn nhờ cải thiện Pseudo R². Cụ thể, mô hình tổng quát đạt Pseudo R² = 0,0702, cao hơn mô hình gốc. Trong nghiên cứu thái độ công chúng trên mạng xã hội có độ nhiều cao, sự gia tăng này cho thấy, việc cho phép hệ số thay đổi theo từng ngưỡng thái độ giúp mô hình phù hợp hơn với thực tế tâm lý công chúng. (Hình 6)

Kết quả ước lượng tác động cận biên trung bình

Hình 7: Tác động cận biên của nhận thức về công bằng phân phối theo bên liên quan đến thái độ công chúng

	NEG	NEU	POS
fairdis_gov	0,172	-0,126	-0,045
fairdis_enter	0,231	-0,226	-0,0043
fairdis_indi	0,346	-0,241	-0,105

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

cho thấy nhận thức về công bằng phân phối theo các bên liên quan tác động rõ rệt đến thái độ công chúng đối với chính sách cấm xe chạy xăng. Các bình luận đề cập đến bất công đều làm tăng xác suất xuất hiện (dy/dx) thái độ tiêu cực. Trong đó, Công bằng phân phối đối với Người dân có tác động mạnh nhất (0,346, tương ứng tăng 34,6% xác suất), tiếp theo là Doanh nghiệp (0,231) và Chính phủ (0,172). Điều này cho thấy khi người dân cảm nhận gánh nặng chi phí và khó khăn chuyển đổi phương tiện cá nhân, phản ứng tiêu cực trở nên rõ rệt hơn.

Ở chiều ngược lại, các yếu tố công bằng phân phối đều làm giảm xác suất duy trì thái độ trung lập. Mức giảm mạnh nhất thuộc về Công bằng phân phối đối với Người dân (-0,241) và Doanh nghiệp (-0,226), cho thấy các vấn đề phân phối lợi ích và chi phí có xu hướng kích hoạt thái độ rõ ràng hơn, khiến công chúng rời bỏ trạng thái trung lập.

Đối với thái độ tích cực, nhận thức về bất công trong phân phối nhìn chung làm giảm xác suất ủng hộ chính sách. Tác động này có ý nghĩa thống kê ở Công bằng phân phối đối với Người dân (-0,105) và Chính phủ (-0,045). Riêng đối với Doanh nghiệp, hệ số tác động không có ý nghĩa thống kê ($p > 0,05$), cho thấy khía cạnh này chưa đủ làm thay đổi xác suất ủng hộ chính sách. Kết quả hàm ý sự ủng hộ không chỉ phụ thuộc vào mục tiêu môi trường mà còn gắn với cảm nhận công bằng trong phân bổ chi phí chuyển đổi giữa các nhóm liên quan. (Hình 7)

4.3. Thảo luận và kiểm định giả thuyết

Mặc dù giả thuyết H1, H2, H3 được đặt dấu dương theo Lý thuyết Công bằng Phân phối, kết quả hồi quy lại cho dấu âm. Điều này không có nghĩa lý thuyết sai mà phản ánh thực tế trên không gian mạng, thảo luận về Công bằng thực chất là bày tỏ Bất công bằng. Khi nhắc đến Chính phủ hay Doanh

nh nghiệp, người dân thường gắn với các từ khóa tiêu cực như "Độc quyền", "Lợi ích nhóm", "Thiếu lộ trình". Sự hiện diện của các thực thể này trong bình luận trở thành tác nhân kích hoạt cảm xúc tiêu cực.

Nghiên cứu chỉ ra biến Doanh nghiệp có tác động âm mạnh nhất. Điều này cho thấy nghịch lý là chính sách dù có mục tiêu môi trường nhưng vấp phải rào cản từ nhận thức công bằng. Tại Hà Nội, việc một số tập đoàn xe điện hưởng lợi trực tiếp từ lộ trình cấm xe xăng tạo cảm giác người dân phải trả giá cho sự phát triển của doanh nghiệp, dẫn đến sụt giảm niềm tin nghiêm trọng.

Dữ liệu từ mô hình hóa chủ đề với các từ khóa "Muru sinh", "Người nghèo" giải thích cho hệ số âm của biến Người dân. Chính sách cấm xe xăng không chỉ là vấn đề môi trường mà là một cú sốc tài chính đối với nhóm lao động tự do. Khi Chính phủ chưa đưa ra được các phương án hỗ trợ chuyển đổi hoặc hạ tầng thay thế tương xứng, nhận thức về sự bất công trong gánh nặng chi phí sẽ tiếp tục thúc đẩy thái độ tiêu cực.

Nghiên cứu hiện tại tập trung bóc tách tác động của nhận thức công bằng từ dữ liệu văn bản, do đó chưa bao hàm các biến kiểm soát nhân khẩu học. Điều này có thể dẫn đến sai lệch do thiếu biến. Tuy nhiên, do đặc thù bảo mật của Facebook Scraping APIs, việc truy cập thông tin cá nhân (tuổi, thu nhập) là hạn chế. Các kết quả này nên được hiểu là lát cắt tâm lý chung của cộng đồng trực tuyến, tạo tiền đề cho các khảo sát thực nghiệm chi tiết hơn trong tương lai.

5. Kết luận và Hàm ý chính sách

5.1. Kết luận

Nghiên cứu cho thấy, thái độ công chúng đối với chính sách cấm xe xăng tại Việt Nam không chỉ phụ

thuộc vào mục tiêu môi trường mà còn bị chi phối mạnh bởi nhận thức về công bằng phân phối. Kết quả từ dữ liệu mạng xã hội phản ánh nghịch lý: việc đề cập đến công bằng giữa Chính phủ, Doanh nghiệp và Người dân đang giữ thái độ ở vùng tiêu cực thay vì thúc đẩy ủng hộ. Đặc biệt, hoài nghi về lợi ích doanh nghiệp lớn và lo ngại gánh nặng tài chính của người thu nhập thấp là rào cản lớn nhất cản trở sự chuyển dịch sang thái độ tích cực.

5.2. Hàm ý chính sách

Từ những phát hiện trên, nhóm tác giả đề xuất các giải pháp như sau:

Thứ nhất, tái cấu trúc truyền thông chính sách dựa trên sự công bằng. Chính phủ cần thay đổi cách tiếp cận truyền thông, vừa tập trung vào lợi ích môi trường vừa trả lời trực diện các câu hỏi về công bằng. Cần công khai các lộ trình hỗ trợ cụ thể cho nhóm đối tượng yếu thế hoặc các chính sách hỗ trợ rủi ro liên quan đến xe điện cho người dân để xóa bỏ nhãn dán "chính sách cho người giàu" hay "lợi ích nhóm".

Thứ hai, minh bạch hóa mối quan hệ giữa chính sách và lợi ích doanh nghiệp. Nhà nước cần ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật và hạ tầng sạc dùng chung,

tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho mọi loại hình doanh nghiệp. Việc doanh nghiệp cùng chia sẻ trách nhiệm xã hội thiết thực như giảm giá phương tiện, hỗ trợ đổi xe cũ cũng cần được truyền thông rộng rãi để chuyển đổi nhận thức từ "hưởng lợi" sang "đồng hành".

Thứ ba, thực hiện nguyên tắc "Chính phủ làm gương". Để hóa giải sự hoài nghi của công chúng, các cơ quan nhà nước cần tiên phong chuyển đổi toàn bộ hệ thống xe công vụ sang xe điện trước khi áp dụng lệnh cấm đối với người dân. Hành động này giúp công chúng củng cố niềm tin vào tính khả thi, sự quyết tâm của bộ máy quản lý và đặc biệt là tính công bằng giữa các bên liên quan, đặc biệt là giữa chính phủ và xã hội.

Thứ tư, thiết lập cơ chế giám sát phản hồi thời gian thực. Các cơ quan quản lý đô thị nên ứng dụng các mô hình học máy và phân tích dữ liệu mạng xã hội để lắng nghe những "điểm nóng" dư luận ngay khi chính sách mới được công bố, từ đó kịp thời điều chỉnh các biện pháp hỗ trợ định hình dư luận, tránh để những bức xúc về sự bất công tích tụ thành làn sóng phản đối diện rộng■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN VÀ THAM KHẢO:

- [1] Brand, C and Anable, J. (2019), 'Disruption' and 'continuity' in transport energy systems: the case of the ban on new conventional fossil fuel vehicles, in proceedings of the European Council for an Energy Efficient Economy (ECEEE) 2019 Summer Study, Hyères, France, pp. 1117-1127, truy cập từ <<https://eprints.whiterose.ac.uk/id/eprint/147678/>>.
- [2] Ha-Duong, M. (2025), Hanoi's transition to fossil fuel free streets [Hạn chế xe xăng: bước đi táo bạo cho mục tiêu bền vững], post-print hal-05196014, École des Ponts ParisTech - CNRS - Université Paris-Saclay, truy cập từ <<https://enpc.hal.science/hal-05196014/>>.
- [3] Haring, N., Ndwigwa, M., Nordén, A., Slunge, D. (2024), public acceptability of policy instruments for reducing fossil fuel consumption in East Africa, climate policy, 24(6), 812-827, <https://doi.org/10.1080/14693062.2024.2302319>.
- [4] Huber, R., Wicki, M., Bernauer, T. (2019), Public support for environmental policy depends on beliefs concerning effectiveness, intrusiveness, and fairness, environmental politics, 29(4), 649-673, <https://doi.org/10.1080/09644016.2019.1629171>.
- [5] Kemp, S. (2024), Digital 2024: Vietnam, DataReportal, We Are Social và Meltwater, truy cập từ <https://datareportal.com/reports/digital-2024-vietnam>
- [6] Kito, M., Nakamoto, Y., Kagawa, S., Hienuki, S., Hubacek, K. (2024), Environmental consequences of Japan's ban on sale of new fossil fuel-powered passenger vehicles from 2035, journal of cleaner production, 437, 140658, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.140658>.
- [7] Maestre-Andrés, S., Drews, S., van den Bergh, J. (2019), perceived fairness and public acceptability of carbon pricing: a review of the literature, climate policy, 19(9), 1186-1204, <https://doi.org/10.1080/14693062.2019.1639490>.
- [8] Rawls, J. (1971), a theory of justice, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, truy cập từ <<https://archive.org/details/theoryofjustice0000rawl>>.

[9] Wei, Y., Gong, P., Zhang, J., Wang, L. (2021), Exploring public opinions on climate change policy in “big data era”: a case study of the European Union emission trading system (EU-ETS) based on Twitter, energy policy, 158, 112569, <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2021.112569>.

Ngày nhận bài: 20/01/2026

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 26/01/2026

Ngày chấp nhận đăng bài: 5/02/2026

PERCEPTIONS OF DISTRIBUTIVE FAIRNESS AND PUBLIC ATTITUDES TOWARD THE BAN ON GASOLINE-POWERED VEHICLES IN HANOI

● **LE THI DUYEN¹**
● **NGUYEN THI PHUONG LINH¹**
● **NGUYEN NHI HA PHUONG¹**
● **NGUYEN NGOC TRAM ANH¹**
● **HA XUAN BACH¹**

¹Student, Institute of Economics and International Business, Foreign Trade University

ABSTRACT:

This study employs a generalized ordered logit (gologit2) model to examine how perceptions of distributive fairness among government, businesses, and citizens influence public attitudes toward a policy banning gasoline-powered vehicles. The findings reveal that all three dimensions of perceived fairness exert statistically significant effects and substantially reshape public sentiment. Contrary to theoretical expectations, references to fairness in real-world contexts are associated with a higher likelihood of negative attitudes and a marked decline in positive or neutral responses. This pattern suggests that the public interprets fairness concerns in relation to perceived inadequacies and the burdens of transition costs. Overall, the study offers important insights into the dynamics of public perception in policy acceptance.

Keywords: distributive justice, gasoline vehicle ban policy, public sentiment.