

Working Paper 2024.2.4.3
- Vol 2, No 4

**TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI
Ý ĐỊNH SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG**

Ngô Kim Chi¹, Nguyễn Hà Phương, Phạm Trịnh Bảo Khang, Đặng Đình Hải

Sinh viên K61 Kinh tế Đối ngoại – Viện Kinh tế và Kinh doanh Quốc tế

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Trịnh Duy Tài

Sinh viên K61 TT Tài chính Ngân Hàng – Khoa Tài chính Ngân hàng

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Thị Bình

Giảng viên Viện Kinh tế và Kinh doanh Quốc tế

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Tóm tắt

Mục tiêu của bài viết là tổng hợp những nhân tố và mô hình được sử dụng để nghiên cứu về ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng (PTVTHKCC), từ đó đề xuất hướng phát triển cho các nghiên cứu liên quan về sau. Để đạt mục tiêu trên, nhóm tác giả đã tiến hành thống kê những bài nghiên cứu về ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng trong vòng 17 năm trở lại đây (từ 2007 đến 2023), qua đó tổng hợp và phân tích các yếu tố có thể ảnh hưởng đến ý định sử dụng PTVTHKCC và mô hình đo lường các yếu tố này. Kết quả nghiên cứu cho các yếu tố điển hình ảnh hưởng đến ý định sử dụng PTVTHKCC có thể phân nhóm thành các yếu tố được phát triển từ Mô hình Chấp nhận Công nghệ, các yếu tố được phát triển từ Mô hình Lý thuyết hành vi hoạch định và các yếu tố được phát triển từ Mô hình Lý thuyết chấp nhận và sử dụng công nghệ hợp nhất. Mô hình thường được sử dụng để đo lường mức độ ảnh hưởng của các yếu tố trên là Mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM).

Từ khóa: Ý định sử dụng, Phương tiện vận tải hành khách công cộng

¹ Tác giả liên hệ, Email: kimchingo1410@gmail.com

SYSTEMATIC REVIEW ON FACTORS AFFECTING THE USING INTENTION OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORTATION VEHICLES

Abstract

The aim of this article is to synthesize the factors and models used to study the intention to use public passenger transportation vehicles (PPTV), thereby proposing development directions for future related research. To achieve this objective, the authors conducted an analysis of research articles on the intention to use PPTV over the past 17 years (from 2007 to 2023). This allowed for the synthesis and analysis of factors that may influence the intention to use PPTV and the models used to measure these factors. The research results show that the typical factors influencing the intention to use public passenger transportation vehicles can be grouped into factors developed from the Technology Acceptance Model (TAM), factors developed from the Theory of Planned Behavior (TPB), and factors developed from the Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT). The most commonly used model to measure the influence of these factors is the Structural Equation Model (SEM).

Keywords: Using intention, Public passenger transportation vehicles

1. Đặt vấn đề:

Hiện nay, phương tiện giao thông cá nhân trên thế giới đang gia tăng rất nhanh, không chỉ làm tốn kém chi phí và gây ra tắc nghẽn giao thông mà còn ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường, sức khỏe con người và cảnh quan đô thị. Một trong những giải pháp để giải quyết vấn đề đó là thúc đẩy việc sử dụng các phương tiện vận tải hành khách công cộng. Phương tiện vận tải hành khách công cộng có thể góp phần giải quyết các vấn đề môi trường, giao thông, kinh tế và xã hội; do đó, cần khuyến khích người dân sử dụng phương tiện vận tải công cộng nhiều hơn. Nghiên cứu về các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng phương tiện giao thông công cộng đã và đang được các học giả trên thế giới quan tâm. Các nghiên cứu này tập trung về xe buýt, xe buýt tự vận hành không người lái, xe buýt điện,... Tuy nhiên, gần như chưa có nghiên cứu nào khái quát hoá các kết quả nghiên cứu và đưa ra một cái nhìn tổng quan cho các nhà hoạch định chính sách, các học giả và các bên liên quan về những yếu tố thực sự có ảnh hưởng đến ý định sử dụng hình thức vận tải này. Vì vậy, mục tiêu của nghiên cứu này là phân tích và hệ thống hoá các nhân tố có tác động đến ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng cũng như các mô hình lý thuyết đo lường; từ đó xác định mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố và đưa ra hàm ý chính sách cho các bên liên quan.

2. Phương pháp tiếp cận

Để thực hiện thu thập thông tin về các yếu tố ảnh hưởng tới ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng, nhóm tác giả sử dụng phương pháp nghiên cứu tài liệu. Mục tiêu của phương pháp này là tổng hợp các kết quả nghiên cứu của các tác giả khác nhau về chủ đề này, phân tích và hệ thống hoá các nhân tố có tác động đến ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng cũng như các mô hình lý thuyết đo lường; từ đó xác định mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố.

Phạm vi nghiên cứu bao gồm các tài liệu được xuất bản trong các tạp chí khoa học uy tín, sách, báo cáo, và các nguồn tài liệu đáng tin cậy khác trong vòng 17 năm qua (từ tháng 1 năm 2007 đến hết tháng 12 năm 2023). Các tài liệu được lựa chọn phải tập trung vào các yếu tố ảnh hưởng tới ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng trên thế giới.

Phương pháp thu thập dữ liệu bao gồm tìm kiếm tài liệu trên các cơ sở dữ liệu khoa học như Google Scholar, ScienceDirect, Elsevier, ResearchGate. Các từ khóa được sử dụng bao gồm "ý định sử dụng", "phương tiện vận tải hành khách công cộng", "yếu tố ảnh hưởng", "thế giới".

- Phương pháp phân tích dữ liệu bao gồm:
 - Phân tích nội dung các tài liệu được lựa chọn để xác định các yếu tố ảnh hưởng tới ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng.
 - Phân loại các yếu tố theo nguồn gốc mô hình (TAM, TPB, UTAUT).
 - Tổng hợp các kết quả nghiên cứu của các tác giả khác nhau về từng yếu tố.
 - Xác định những điểm tương đồng và khác biệt trong các kết quả nghiên cứu.
 - Đánh giá mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố tới ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng.

Các yếu tố và mô hình sẽ lần lượt được trình bày dưới dạng bảng biểu dưới đây.

3. Kết quả nghiên cứu

3.1. Tổng hợp yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng PTVTHKCC

Thông qua tìm hiểu tài liệu từ nhiều nguồn tài liệu uy tín, nhóm tác giả đã hệ thống hóa các yếu tố được sử dụng trong nghiên cứu tác động đến ý định sử dụng công nghệ nói chung hay PTVTHKCC nói riêng. Cụ thể nội dung được trình bày trong bảng sau:

Bảng 1: Tổng hợp yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng PTVTHKCC

STT	Tên biến	Giải thích	Nghiên cứu
1	Nhận thức dễ sử dụng	Sự nhận thức rằng một hệ thống hoặc công nghệ cụ thể dễ sử dụng.	Chen & Chao (2010)
2	Nhận thức tính hữu ích	Mức độ mà một cá nhân tin rằng việc sử dụng một công nghệ sẽ nâng cao hiệu suất của mình.	Chen & Chao (2010)

STT	Tên biến	Giải thích	Nghiên cứu
3	Chuẩn chủ quan	Nhận thức của cá nhân về các áp lực của xã hội đối với việc thực hiện hay không thực hiện một hành vi.	Chen & Chao (2010)
4	Nhận thức kiểm soát hành vi	Thể hiện cảm nhận của cá nhân về việc dễ hay khó khi thực hiện hành vi.	Chen & Chao (2010)
5	Thái độ với phương tiện công cộng	Thái độ đề cập đến cảm xúc tích cực hoặc tiêu cực của một người đối với việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng.	Wu và cộng sự (2021)
6	Niềm tin	Trong quá trình tiếp thị ban đầu của một công nghệ mới nổi, người tiêu dùng tiềm năng cần có đủ niềm tin vào công nghệ để vượt qua sự nhận thức về rủi ro và hình thành một thái độ tích cực.	Wu và cộng sự (2021)
7	Nhận thức sự thoải mái	Đề cập đến mức độ thoải mái khi đi PTVTHKCC được cá nhân cảm nhận. Sự thoải mái là một thuộc tính dịch vụ quan trọng đóng góp vào sự sẵn lòng sử dụng PTVTHKCC, đặc biệt là đối với những người đã có kinh nghiệm đi xe.	Wu và cộng sự (2021)
8	Nhận thức niềm vui	Đề cập đến "một niềm tin hoặc động cơ nội tại, được hình thành từ trải nghiệm của cá nhân khi sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng, được biết là những phương tiện sử dụng công nghệ mới như xe điện, xe tự động.	Chen (2019)
9	Sự hài lòng	Sự hài lòng là cảm xúc thoải mái hoặc không thoải mái của một người, kết quả từ hiệu suất tinh thần so sánh với mong đợi.	Saeidi và cộng sự (2023)

STT	Tên biến	Giải thích	Nghiên cứu
10	Chi phí di chuyển (Travel cost consciousness - TCC)	Thể hiện chi phí cá nhân phải bỏ ra khi di chuyển bằng PTVTHKCC (đặc biệt khi so sánh chi phí này với các phương tiện vận tải cá nhân).	Nazam Ali, Shoichiro Nakayama, Hiromichi Yamaguchi (2023)
11	Khả năng tiếp cận phương tiện công cộng (Accessibility to public transport - APT)	Thể hiện khả năng tiếp cận các điểm đến trong nhu cầu di chuyển thường xuyên của cá nhân của PTVTHKCC.	Nazam Ali, Shoichiro Nakayama, Hiromichi Yamaguchi (2023)
12	Hình ảnh tổng thể (Overall image)	Thể hiện nhận thức tổng thể của cá nhân về các đặc điểm, thuộc tính nổi bật của các phương tiện VTHKCC dựa trên quá trình cảm nhận và đánh giá thông qua việc sử dụng chúng.	Zailani, S., Iranmanesh, M., Masron, T. A., & Chan, T.-H. (2016)
13	Hành vi trong quá khứ (Past behaviour)	Thể hiện tần suất sử dụng PTVTHKCC cho các mục đích di chuyển thường xuyên trong một khoảng thời gian nhất định ở quá khứ.	Zailani, S., Iranmanesh, M., Masron, T. A., & Chan, T.-H. (2016)

Nguồn: Nhóm tác giả tự tổng hợp

Như vậy có thể nói rằng có rất nhiều nhân tố có thể ảnh hưởng đến ý định sử dụng PTVTHKCC của một cá nhân, một cách trực tiếp hoặc gián tiếp. Cùng với những yếu tố thường thấy trong các mô hình kinh điển về phân tích ý định sử dụng như Mô hình Chấp nhận công nghệ (TAM), nhiều yếu tố khác đã được các tác giả mạnh dạn bổ sung vào mô hình gốc. Ví dụ, nghiên cứu Wu và cộng sự (2021) đã bổ sung 3 nhân tố có ảnh hưởng đến ý định sử dụng xe buýt tự động là thái độ đối với phương tiện công cộng, niềm tin và nhận thức sự thoải mái vào mô hình TAM gốc; kết quả nghiên cứu cho thấy các nhân tố này có mối quan hệ chặt chẽ với nhau, trong đó thái độ với PTVTHKCC ảnh hưởng trực tiếp nhất tới ý định sử dụng. Một nghiên cứu khác của Saeidi và cộng sự (2023) cũng chỉ ra việc bổ sung biến “Sự hài lòng” vào mô hình là phù hợp trong nghiên cứu ý định sử dụng PTVTHKCC. Sự bổ sung này đã giúp mô hình ban đầu phù hợp hơn với các đặc điểm bối cảnh và đối tượng nghiên cứu, từ đó mang lại giá trị về cả lý luận và thực tiễn. Một mặt, mô hình mới giải thích đầy đủ hơn những yếu tố tác động tới ý định sử dụng PTVTHKCC của đối tượng, mặt khác mô hình mới giúp dễ dàng hơn khi đề xuất giải pháp giải quyết vấn đề trong địa bàn nghiên cứu.

Bên cạnh đó, các nghiên cứu về ý định sử dụng PTVTHKCC trên thế giới cũng rất đa dạng. Nhiều nghiên cứu đã chứng minh tính ảnh hưởng của các nhân tố nêu trên qua khảo sát ở những thành phố phát triển, hoặc trọng điểm về mạng lưới giao thông công cộng trên thế giới. Độ tuổi khảo sát chủ yếu khoảng 18-40 cho thấy các nghiên cứu này chủ yếu hướng tới người trẻ - đối tượng mong muốn sử dụng PTVTHKCC và các công nghệ mới liên quan nhiều hơn các độ tuổi khác. Ở các thành phố lớn của Việt Nam, những nhân tố nêu trên cũng được sử dụng trong nhiều nghiên cứu về ý định hoặc hành vi sử dụng PTVTHKCC, như “Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng tới hành vi lựa chọn phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt của người dân ở TP. Hà Nội” của Hoàng và Khoa (2021), hay “Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế” của Hùng và Hòa (2017),... Đáng nói rằng bởi sự khác biệt về vị trí địa lý, tình hình phát triển, hành vi của người sử dụng phương tiện,... nên mỗi nghiên cứu đều có sự tùy biến trong đề xuất mô hình và thu thập số liệu. Điều đó tạo nên sự phong phú cho các nghiên cứu đi trước khi mỗi bài lại cho ra những kết quả và đề xuất riêng biệt cho địa bàn nghiên cứu tương ứng.

3.2. Các mô hình được sử dụng đo lường mức độ ảnh hưởng các yếu tố đến ý định sử dụng PTVTHKCC

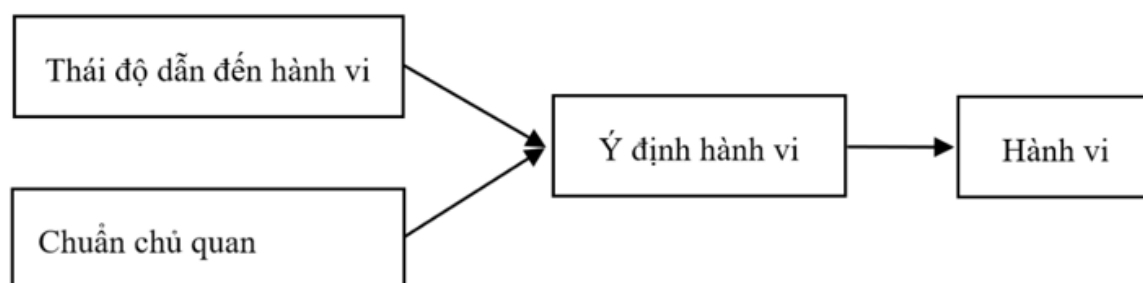
Thông qua tìm hiểu tài liệu từ nhiều nguồn tài liệu uy tín, nhóm tác giả đã hệ thống hóa các mô hình được sử dụng trong đo lường mức độ ảnh hưởng các yếu tố đến ý định sử dụng PTVTHKCC. Cụ thể nội dung được trình bày trong bảng sau:

Bảng 2: Các mô hình được sử dụng đo lường mức độ ảnh hưởng các yếu tố đến ý định sử dụng PTVTHKCC

STT	Tên mô hình	Nội dung/Phương pháp chứng minh	Nguồn
1	TAM	- Mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM)	Chen (2011), Motak et al. (2017), Chen (2019), Wu et al. (2020), Matubatuba et al. (2022), Saeidi et al. (2023)
2	TPB	- Mô hình cấu trúc bình phương nhỏ nhất từng phần (PLS-SEM) - Mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) (có thể sử dụng phân tích nhân tố khẳng định (CFA) để kiểm định sự phù hợp của mô hình)	Bamberg et al., (2007), Chen & Chao, (2011), Donald et al., (2014), Zailani et al., (2016); Lo, van Breukelen, Peters, & Kok, (2016), Fu & Juan, (2017, Ng & Phung, (2021)

3	UTAUT	- Hồi quy phân cấp đa biến (Hierarchical multiple regression) - Hồi quy tuyến tính đa biến (Multiple linear regression) - Mô hình cấu trúc tuyến tính dựa trên hiệp phương sai (CB-SEM) - Mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM)	Madigan et al. (2016), Fleury (2017), Jahanshahi et al. (2020), Korkmaz (2022)
---	-------	--	---

Đây là 3 mô hình phổ biến được ứng dụng trong nghiên cứu ý định sử dụng công nghệ nói chung và phương tiện vận tải hành khách công cộng nói riêng. Trong đó, 2 mô hình TAM và TPB được đánh giá là khá đơn giản do được phát triển trực tiếp từ mô hình cơ bản nhất về ý định sử dụng - Thuyết hành động hợp lý (TRA) (Hình 1); ngược lại UTAUT lại phức tạp hơn rất nhiều do được kết hợp bởi nhiều mô hình khác, trong đó có cả TAM và TPB. Cho dù có sự khác biệt về các biến sử dụng và độ phức tạp, mỗi mô hình lại có một điểm mạnh riêng. Điều đó thể hiện ở việc các mô hình đi trước như TPB và TAM vẫn được sử dụng nhiều ở các nghiên cứu gần đây. Sau đây nhóm tác giả sẽ phân tích tổng quan nhất 3 mô hình này để chỉ ra ứng dụng mà từng mô hình đem lại.

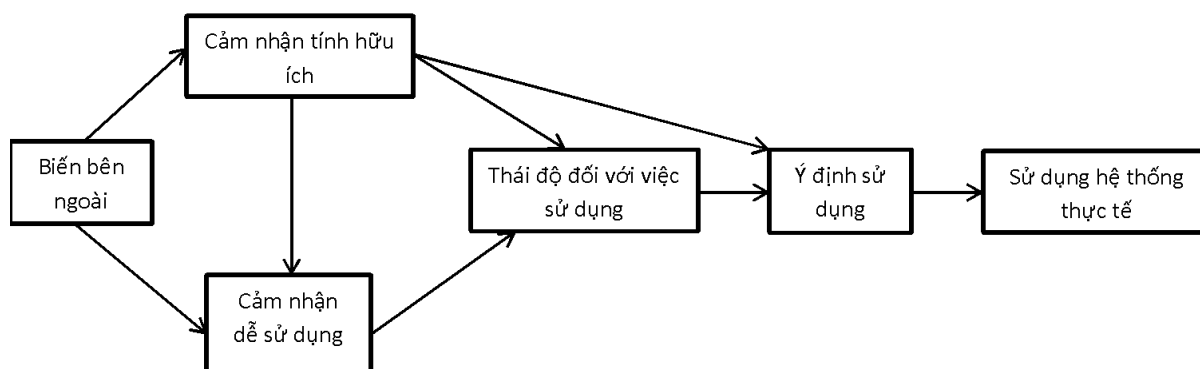


Hình 1: Mô hình Thuyết hành động hợp lý (TRA)

Nguồn: Fishbein & Ajzen (1975)

Mô hình Chấp nhận Công nghệ (Technology Acceptance Model - TAM) được phát triển bởi Davis (1989) là một trong những lý thuyết được áp dụng phổ biến nhất trong các nghiên cứu về hành vi của người sử dụng công nghệ ở nhiều lĩnh vực, từ ứng dụng công nghệ thông tin đến hệ thống thương mại điện tử và ứng dụng di động. Mô hình này giúp lý giải các yếu tố thúc đẩy người dùng tiếp nhận và sử dụng các công nghệ mới. TAM tập trung vào hai yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến sự chấp nhận công nghệ mới gồm: (i) Nhận thức tính hữu ích (mức độ mà một người tin rằng sử dụng một hệ thống cụ thể sẽ nâng cao hiệu quả công việc của mình); (ii) Nhận thức tính dễ sử dụng (mức độ mà một người tin rằng việc sử dụng một hệ thống cụ thể sẽ không cần nỗ lực). Chen và cộng sự (2011) sử dụng Mô hình Chấp nhận Công nghệ nhằm giải thích ý định sử dụng các phương tiện giao thông công cộng đã chứng minh ảnh hưởng trực tiếp của hai yếu tố nhận thức tính dễ sử dụng, nhận thức tính hữu ích đến ý định sử dụng cũng như ảnh hưởng gián tiếp của chúng qua thái độ đối với ý định sử dụng. Kết quả nghiên cứu của Motak và cộng sự (2017), nghiên cứu của Chen (2019), nghiên cứu của Wu và

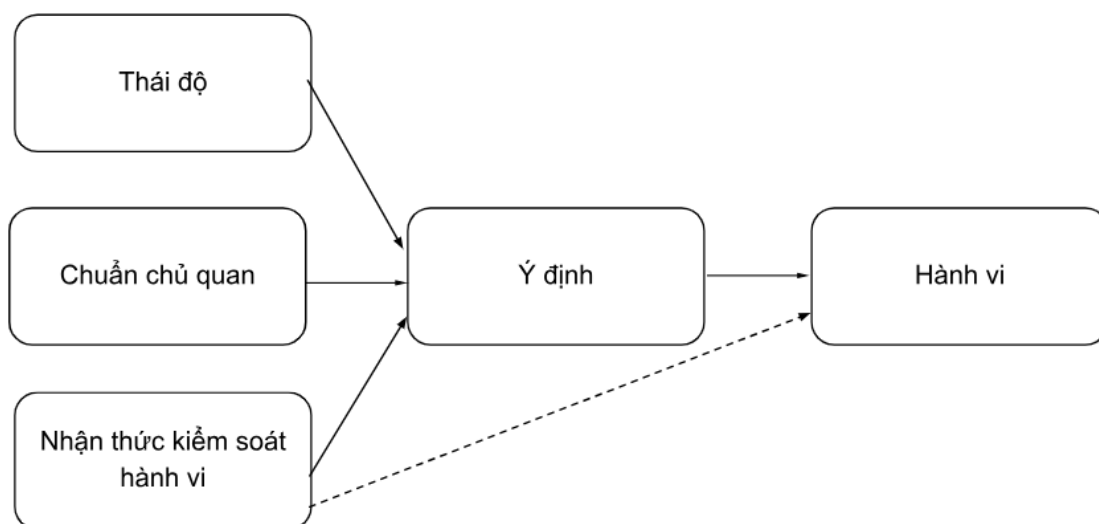
cộng sự (2020), nghiên cứu của Saeidi (2023) cũng hoàn toàn ủng hộ giả thuyết về ảnh hưởng của nhận thức tính hữu ích và nhận thức tính dễ sử dụng đến ý định sử dụng phương tiện vận tải công cộng, cụ thể là xe buýt tự hành. Ngoài ra, nghiên cứu của Chen cũng mở rộng mô hình TAM với hai yếu tố là niềm tin và nhận thức sự hưởng thụ cũng chỉ ra tác động tích cực của chúng đến ý định sử dụng của người dùng. Tuy nhiên, điều này không đồng nhất với kết quả nghiên cứu của Matubatuba (2022), bởi nghiên cứu của ông và cộng sự trong khi chỉ ra mối quan hệ trực tiếp đáng kể giữa nhận thức tính dễ sử dụng và thái độ của khách hàng đến hệ thống xe buýt nhanh, từ đó ảnh hưởng đến ý định sử dụng hệ thống này lại bác bỏ giả thuyết về tác động của nhận thức tính hữu ích.



Hình 2: Mô hình Chấp nhận Công nghệ (TAM)

Nguồn: Davis (1989)

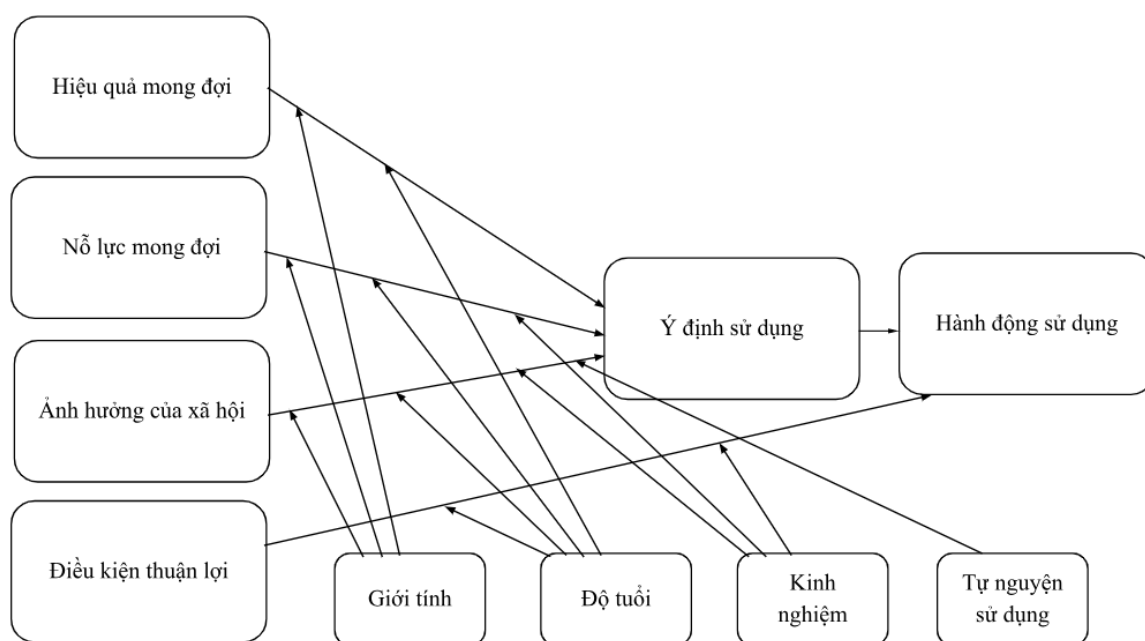
Năm 1991, Ajzen phát triển Mô hình Lý thuyết hành vi hoạch định của Ajzen (1991) giải thích ý định sử dụng công nghệ của người dùng một cách toàn diện hơn khi xem xét đến ảnh hưởng của xã hội và sự nhận thức của cá nhân về khả năng sử dụng công nghệ đó. Mô hình Lý thuyết hành vi hoạch định (TPB) bao gồm các yếu tố: (i) Thái độ đối với hành vi; (ii) Chuẩn chủ quan; (iii) Nhận thức kiểm soát hành vi. Đây là một mô hình đơn giản nhưng kinh điển trong việc giải thích các yếu tố ảnh hưởng đến ý định hành vi, và là nền tảng cho các mô hình được phát triển sau này như UTAUT. Mô hình này đã được kiểm định tính phù hợp, tức kiểm định mối quan hệ giữa các yếu tố trong mô hình, qua nhiều nghiên cứu định lượng, trong đó sử dụng mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) là chủ yếu. Tuy nhiên, mô hình này vẫn có nhược điểm là không giải thích được hoàn toàn sự ảnh hưởng đến ý định hành vi. Vì vậy, một số bài nghiên cứu gần đây đã mở rộng mô hình TPB bằng cách bổ sung một số biến có thể cũng ảnh hưởng đến ý định hành vi, như chuẩn cá nhân, chuẩn mô tả, thói quen,... Riêng về ý định hành vi sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng, cũng đã có những nghiên cứu sử dụng mô hình TPB hoặc các mở rộng của nó, như “Using the extensions of the theory of planned behavior (TPB) for behavioral intentions to use public transport (PT) in Kanazawa, Japan” (Nazam Ali, Shoichiro Nakayama & Hiromichi Yamaguchi, 2023), hay “Public transportation in Hanoi: Applying an integrative model of behavioral intention. Case Studies on Transport Policy” (Ng & Phung, 2021).



Hình 3: Mô hình Lý thuyết hành vi hoạch định (TPB)

Nguồn: Ajzen (1991)

Mô hình Lý thuyết chấp nhận và sử dụng công nghệ hợp nhất (UTAUT), phát triển bởi Venkatesh và cộng sự (2003) bằng cách tích hợp tám lý thuyết đã có, bao gồm TAM và TPB. Nhờ vậy, mô hình này có phạm vi rộng hơn, giúp giải thích nhiều yếu tố ảnh hưởng đến việc áp dụng công nghệ hơn, chẳng hạn như ảnh hưởng của xã hội, các điều kiện thuận lợi và kỳ vọng về hiệu suất. Do tính toàn diện, UTAUT có thể giải thích việc chấp nhận công nghệ một cách đa dạng hơn so với TAM hoặc TPB. Mặc dù TAM và TPB vẫn có giá trị bởi sự đơn giản và tầm quan trọng của việc đặt nền móng, nhưng UTAUT thường là mô hình được các nhà nghiên cứu ưa chuộng để nghiên cứu về việc áp dụng công nghệ trong bối cảnh công nghệ phức tạp ngày nay. Nhiều học giả trên thế giới đã vận dụng mô hình UTAUT để nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến ý định và hành vi sử dụng các phương tiện vận tải hành khách công cộng. Madigan và cộng sự (2016) áp dụng mô hình này nhằm nghiên cứu sự chấp nhận hệ thống giao thông tự động và đưa ra kết luận rằng mặc dù ba biến kỳ vọng về kết quả thực hiện được, kỳ vọng về nỗ lực và ảnh hưởng của xã hội có tác động mạnh nhất đến ý định sử dụng tuy nhiên các biến còn lại cần được đưa vào mô hình nhằm dự đoán chính xác hơn ý định sử dụng hệ thống này. Tương tự, nghiên cứu của Korkmaz và cộng sự (2022) cũng ủng hộ giả thuyết đưa ra với kỳ vọng về kết quả thực hiện được, kỳ vọng về nỗ lực và ảnh hưởng của xã hội, thói quen và niềm tin có tác động tích cực đáng kể đến ý định sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Tuy nhiên, Jahanshahi và cộng sự (2020) với nghiên cứu về sự chấp nhận và sử dụng hệ thống chia sẻ xe đạp chỉ ra rằng ngoài ý định hành vi và các điều kiện thuận lợi có tác động đáng kể đến ý định sử dụng thì các biến độ tuổi, thu nhập, trình độ học vấn và kinh nghiệm được chứng minh là không có tác động điều tiết trong mối quan hệ của các biến chính.



Hình 4: Mô hình Lý thuyết chấp nhận và sử dụng công nghệ hợp nhất (UTAUT)

Nguồn: Venkatesh và cộng sự (2003)

Tóm lại, mỗi mô hình đều có những điểm mạnh và điểm yếu riêng. Vì vậy một số nghiên cứu trước đây đã kết hợp các mô hình lại với nhau và có sự tinh chỉnh để toàn diện hơn trong việc tìm hiểu ý định sử dụng, như “Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit” của Chen và Chao (2010), “Using the sustainable modified TAM and TPB to analyze the effects of perceived green value on loyalty to a public bike system” của Chen (2016),...

3.3. Thảo luận

Bởi sự đa dạng của các nhân tố ảnh hưởng tới ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng, nhóm tác giả chưa thể tổng hợp toàn bộ các nhân tố đó và mô hình lý thuyết đo lường từ những nghiên cứu đi trước. Bên cạnh đó, vẫn có thể có nhiều nhân tố khác mà các nghiên cứu trước đây chưa phát hiện và sử dụng trong mô hình. Do đó, nhóm tác giả đề xuất một số hướng phát triển cho các nghiên cứu sau này về ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng như sau:

Thứ nhất, cần tìm hiểu kỹ về các đặc điểm của bối cảnh và đối tượng nghiên cứu để phát triển mô hình và tìm kiếm số liệu thích hợp. Các đặc điểm đó bao gồm tình hình phát triển mạng lưới giao thông nói chung và mạng lưới phương tiện vận tải hành khách công cộng nói riêng, mật độ dân số của khu vực, thói quen sử dụng phương tiện của người dân,... Nếu có kế thừa lý thuyết từ các nghiên cứu đi trước, cần chú ý các đặc điểm này để có sự kế thừa hợp lý, tránh gặp khó khăn trong tìm số liệu nghiên cứu hoặc mắc khuyết tật trong mô hình.

Thứ hai, nghiên cứu có thể mạnh dạn kết hợp các mô hình hoặc đề xuất các nhân tố ảnh hưởng mới sao cho phù hợp với bối cảnh và đối tượng nghiên cứu, bởi vì chỉ những nhân tố được tổng hợp từ các nghiên cứu đi trước có thể sẽ không đủ để thực hiện mục tiêu nghiên cứu

tại địa bàn mới hoặc ở thời điểm mới. Tuy nhiên, mô hình mới vẫn cần có nền tảng là cơ sở lý thuyết hoặc lý luận chặt chẽ nhằm đảm bảo tính có ý nghĩa.

Thứ ba, với mục tiêu hướng đến phát triển bền vững và hướng tới một tương lai có mức phát thải ròng là “0” đề tài nghiên cứu này có thể giúp cho các nhà hoạch định chính sách giao thông trong việc đưa ra các phương án và chủ trương nhằm thúc đẩy được mức độ sử dụng cũng như là nâng cao chất lượng sử dụng cho người dùng khi sử dụng các phương tiện di chuyển công cộng. Thêm vào đó những kết quả thu được từ nghiên cứu này có thể giúp cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng đưa ra được những chiến lược marketing phù hợp để thuyết phục và thuyết phục mọi người lựa chọn những phương tiện di chuyển được cung cấp điều này sẽ làm giảm khí thải môi trường và giảm ách tắc giao thông một cách đáng kể.

Để áp dụng những hướng phát triển cho các nghiên cứu sau này về ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng ở Việt Nam, đầu tiên, cần tiến hành nghiên cứu kỹ lưỡng về bối cảnh và đối tượng nghiên cứu tại Việt Nam.

Việt Nam đang trải qua một giai đoạn phát triển đô thị nhanh chóng, với sự tăng trưởng của các thành phố lớn và khu vực đô thị. Việc tìm hiểu mô hình phát triển của mạng lưới giao thông và phương tiện vận tải công cộng sẽ cung cấp thông tin quan trọng để hiểu rõ nguyên nhân và hệ quả của việc sử dụng phương tiện công cộng. Điều này đòi hỏi việc phân tích cẩn thận về tình hình phát triển mạng lưới giao thông cũng như mạng lưới phương tiện vận tải hành khách công cộng tại các thành phố lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Bên cạnh đó, Việt Nam là một trong những quốc gia có mật độ dân số cao và đang trong quá trình đô thị hóa. Nghiên cứu cần tập trung vào việc hiểu rõ mật độ dân số và thói quen sử dụng phương tiện của người dân ở các thành phố lớn và vùng đô thị nhằm đề xuất các giải pháp phù hợp để thúc đẩy sử dụng phương tiện vận tải công cộng.

Ngoài ra, có thể kết hợp mô hình dự báo vận tải với các yếu tố văn hóa, kinh tế, và chính trị địa phương để hiểu rõ hơn về hành vi sử dụng phương tiện vận tải công cộng tại Việt Nam. Các chính sách về giá cả, thuế và hỗ trợ từ chính phủ có thể ảnh hưởng đáng kể đến quyết định sử dụng phương tiện công cộng của người dân Việt Nam.

4. Kết luận

Dựa vào kết quả nhóm tác giả tổng hợp được, có thể khẳng định rằng trong 17 năm qua, các nghiên cứu về ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng trên thế giới rất đa dạng và phong phú. TPB, TAM và UTAUT là những mô hình phổ biến được sử dụng; tuy nhiên sẽ xuất hiện nhiều hạn chế nếu áp dụng một mô hình cho mọi bối cảnh và mọi đối tượng. Do đó, nhiều nghiên cứu đã mạnh dạn kết hợp các mô hình lại với nhau và đề xuất các nhân tố mới nằm ngoài mô hình ban đầu sao cho tùy biến với từng bối cảnh và từng đối tượng nghiên cứu. Nhờ tính linh hoạt đó, nhiều nghiên cứu đã mang lại giá trị cả về lý luận và thực tiễn đối với địa bàn thực hiện nghiên cứu trong việc tìm hiểu ý định sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng và hoạch định chính sách phù hợp.

Tài liệu tham khảo

Ajzen, I. (1991). 'The theory of planned behavior', *Organizational behavior and human decision processes*, Vol. 50, pp. 179–211.

Ali, N., Nakayama, S. & Yamaguchi, H. (2023). 'Using the extensions of the theory of planned behavior (TPB) for behavioral intentions to use public transport (PT) in Kanazawa, Japan', *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Vol. 17, pp. 100742.

Bamberg, S., Hunecke, M. & Blöbaum, A. (2007) 'Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies', *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 27 No. 3, pp. 190–203.

Chen, C.-F. (2019) 'Factors affecting the decision to use autonomous shuttle services: Evidence from a scooter-dominant urban context', *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 67, pp. 195–204.

Chen, C.-F. & Chao, W.-H. (2011) 'Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit', *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 14 No. 2, pp. 128–137.

Davis, F.D., Bagozzi, R.P. & Warshaw, P.R. (1989) 'User Acceptance of Computer Technology: A Comparison of Two Theoretical Models', *Management Science*, Vol. 35 No. 8, pp. 982–1003.

Donald, I.J., Cooper, S.R. & Conchie, S.M. (2014) 'An extended theory of planned behaviour model of the psychological factors affecting commuters' transport mode use', *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 40, pp. 39–48.

Eriksson, L. & Forward, S.E. (2011) 'Is the intention to travel in a pro-environmental manner and the intention to use the car determined by different factors?', *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 16 No. 5, pp. 372–376.

Fleury, S. *et al.* (2017) 'What drives corporate carsharing acceptance? A French case study', *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 45, pp. 218–227.

Fu, X. & Juan, Z. (2017) 'Understanding public transit use behavior: integration of the theory of planned behavior and the customer satisfaction theory', *Transportation*, Vol. 44 No. 5, pp. 1021–1042.

Jahanshahi, D., Tabibi, Z. & Van Wee, B. (2020) 'Factors influencing the acceptance and use of a bicycle sharing system: Applying an extended Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT)', *Case Studies on Transport Policy*, Vol. 8 No. 4, pp. 1212–1223.

Korkmaz, H. *et al.* (2022) 'User acceptance of autonomous public transport systems: Extended UTAUT2 model', *Journal of Public Transportation*, Vol. 24, pp. 100013.

Lo, S.H. *et al.* (2016) ‘Commuting travel mode choice among office workers: Comparing an Extended Theory of Planned Behavior model between regions and organizational sectors’, *Travel Behaviour and Society*, Vol. 4, pp. 1–10.

Madigan, R. *et al.* (2016) ‘Acceptance of Automated Road Transport Systems (ARTS): An Adaptation of the UTAUT Model’, *Transportation Research Procedia*, Vol. 14, pp. 2217–2226.

Matubatuba, R. & De Meyer-Heydenrych, C.F. (2022) ‘Moving towards smart mobility: Factors influencing the intention of consumers to adopt the bus rapid transit (BRT) system’, *Cogent Business & Management*, Vol. 9 No. 1, pp. 2089393.

Moták, L. *et al.* (2017) ‘Antecedent variables of intentions to use an autonomous shuttle: Moving beyond TAM and TPB?’, *European Review of Applied Psychology*, Vol. 67 No. 5, pp. 269–278.

Ng, P.Y. & Phung, P.T. (2021) ‘Public transportation in Hanoi: Applying an integrative model of behavioral intention’, *Case Studies on Transport Policy*, Vol. 9 No. 2, pp. 395–404.

Venkatesh, V. *et al.* (2003) ‘User Acceptance of Information Technology: Toward a Unified View’, *MIS Quarterly*, Vol. 27 No. 3, pp. 425–478.

Wu, Z. *et al.* (2021) ‘Analysing public acceptance of autonomous buses based on an extended TAM model’, *IET Intelligent Transport Systems*, Vol. 15 No. 10, pp. 1318–1330.

Zailani, S. *et al.* (2016) ‘Is the intention to use public transport for different travel purposes determined by different factors?’, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 49, pp. 18–24.