

ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ



TRẦN THỊ MAI
PHÂN TÍCH CÁC NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN
HÀNH VI SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN GIAO
THÔNG THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG CỦA
NGƯỜI DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Ngành: Thống kê kinh tế

Mã số: 8310107

TÓM TẮT ĐỀ ÁN THẠC SĨ

Người hướng dẫn khoa học: TS. Phạm Quang Tín

Đà Nẵng, 2025

Công trình được hoàn thành tại
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ, ĐHQĐHN

Người hướng dẫn khoa học: TS. Phạm Quang Tín

Phản biện 1:

Phản biện 2:

Đề án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm Đề án tốt nghiệp
Thạc sĩ Thống kê kinh tế tại Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng
vào ngày ... tháng ... năm 2025

Có thể tìm hiểu đề án tại:

- Trung tâm Thông tin – Học liệu, Đại học Đà Nẵng.
- Thư viện trường Đại học Kinh tế, ĐHQĐHN.

MỞ ĐẦU

1. Giới thiệu vấn đề nghiên cứu

Trong bối cảnh toàn cầu đối mặt với biến đổi khí hậu và ô nhiễm môi trường, giao thông vận tải – đặc biệt là giao thông đô thị – được xem là một trong những nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất. Tại Việt Nam, tốc độ đô thị hóa nhanh kéo theo sự gia tăng mạnh mẽ của phương tiện cá nhân, gây áp lực lớn lên hạ tầng và môi trường đô thị. Thành phố Đà Nẵng đang hướng tới mục tiêu “thành phố môi trường” và “thành phố thông minh”, song tỷ lệ người dân sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường vẫn còn thấp. Việc hiểu rõ các nhân tố ảnh hưởng đến hành vi sử dụng phương tiện thân thiện với môi trường là cần thiết để định hướng chính sách phù hợp. Đề tài ***“Phân tích các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố Đà Nẵng”*** được thực hiện nhằm xác định các yếu tố chính ảnh hưởng đến hành vi và đề xuất giải pháp thúc đẩy xu hướng giao thông bền vững.

2. Mục tiêu nghiên cứu

- Mục tiêu cụ thể: Đề đạt được mục tiêu tổng quát, báo cáo chi tiết thành các mục tiêu cụ thể sau.

+ Hệ thống hóa cơ sở lý thuyết và các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố Đà Nẵng.

+ Phân tích các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố Đà Nẵng.

+ Đề xuất các giải pháp và chính sách nhằm nâng cao hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường tại thành phố Đà Nẵng, bao gồm các hoạt động giáo dục, tuyên truyền, cải thiện hạ tầng phục vụ việc sử dụng giao thông thân thiện với môi trường.

3. Câu hỏi nghiên cứu

Cơ sở lý thuyết nào nghiên cứu hành vi và các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường?

Các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố Đà Nẵng hiện nay như thế nào?

Làm thế nào để tăng cường hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố Đà Nẵng?

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của báo cáo là các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố đà nẵng.

- Phạm vi nghiên cứu:

+ Phạm vi về nội dung: Hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường và các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

+ Đối tượng khảo sát của đề tài là người dân đang sống tại thành phố Đà Nẵng, Việt Nam.

+ Không gian nghiên cứu: Thành phố Đà Nẵng.

5. Cơ cấu của đề tài

Chương 1: cơ sở lý thuyết về hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Chương 2: Thiết kế nghiên cứu.

Chương 3: Kết quả phân tích các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố Đà Nẵng.

Chương 4: Hàm ý chính sách.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ THUYẾT HÀNH VI SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG

1.1. Khái niệm và vai trò của hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện môi trường

1.1.1. Một số khái niệm

Giao thông bền vững (Sustainable Transportation): là hình thức di chuyển đáp ứng được nhu cầu hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng đáp ứng của thế hệ tương lai, đảm bảo hài hòa giữa ba yếu tố: kinh tế, xã hội và môi trường (Litman, 2017).

Phương tiện giao thông thân thiện với môi trường: là các loại phương tiện gây ra ít hoặc không phát thải khí nhà kính, tiêu biểu như xe đạp, xe điện, xe buýt công cộng nhiên liệu sạch, tàu điện,... (Kim & Kwon, 2013).

Hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường: là hành vi lựa chọn và sử dụng các phương tiện giao thông nhằm giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường (Steg & Vlek, 2009).

1.1.2. *Vai trò của hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân*

Góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường và phát thải khí nhà kính, thúc đẩy phát triển hệ thống giao thông bền vững và văn minh, Thể hiện trách nhiệm xã hội và đạo đức môi trường của cá nhân, Tăng cường hiệu quả sử dụng năng lượng và giảm chi phí dài hạn.

1.1.3. *Mô hình Hoạch định có kế hoạch – TPB*

Lý thuyết Hành vi có kế hoạch (TPB) do Ajzen (1991) phát triển nhằm giải thích các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi có chủ đích của con người.

1.1.4. *Mô hình Kích hoạt tiêu chuẩn – NAM*

Mô hình Kích hoạt Chuẩn (NAM) do Schwartz (1977) phát triển nhằm giải thích hành vi mang tính đạo đức và có lợi cho cộng đồng, đặc biệt trong lĩnh vực bảo vệ môi trường.

CHƯƠNG 2: THIẾT KẾ NGHIÊN CỨU

2.1. **Phát triển hệ thống giả thuyết nghiên cứu và mô hình nghiên cứu**

Theo Ajzen (Ajzen, 1991), trong mô hình Lý thuyết hành vi có kế hoạch (TPB), ý định hành vi là yếu tố dự báo trực tiếp và mạnh mẽ nhất đối với hành vi thực tế. Khi một cá nhân hình thành ý định rõ ràng trong việc lựa chọn và thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, khả năng họ hiện thực hóa hành vi này trong cuộc sống hàng ngày sẽ tăng đáng kể. (Kim & Lee, 2019), (Barbarossa, et al., 2015) chỉ ra rằng ý định tích cực là tiền đề quan trọng dẫn đến hành vi sử dụng phương tiện công cộng và xe điện ở cả châu Á và châu Âu.

Giả thuyết H1: Ý định hành vi có tác động thuận chiều đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Ajzen, 1991), kiểm soát hành vi cảm nhận (Perceived Behavioral Control – PBC) phản ánh niềm tin của cá nhân về khả năng kiểm soát hành vi của mình, bao gồm cả việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường. Khi người dân tin rằng họ có đủ kỹ năng, điều kiện và cơ hội để lựa chọn phương tiện xanh — chẳng hạn như cơ sở hạ tầng phù hợp, giá cả hợp lý và tiện lợi. Các nghiên cứu của (Bamberg & Schmidt, 2003), (Chen & Chao, 2011) đều chỉ ra rằng mức độ kiểm soát hành vi cảm nhận càng cao thì hành vi di chuyển xanh càng thường xuyên.

Giả thuyết H2: Kiểm soát hành vi cảm nhận có tác động thuận chiều đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Ajzen, 1991), trong mô hình TPB, kiểm soát hành vi cảm nhận không chỉ tác động trực tiếp đến hành vi mà còn gián tiếp thông qua ý định hành vi. Khi người dân tin rằng họ có khả năng, kiến thức và điều kiện cần thiết để thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, họ sẽ hình thành ý định mạnh mẽ hơn trong việc duy trì hành vi này. Các nghiên cứu thực nghiệm như (Han, et al., 2017), (Wang, et al., 2021) và (Zhao, 2023) đều chứng minh rằng khi người dân cảm thấy tự tin vào khả năng sử dụng các phương tiện xanh.

Giả thuyết H3: Kiểm soát hành vi cảm nhận có tác động thuận chiều đến ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Ajzen, 1991), chuẩn xã hội (Subjective Norms) phản ánh nhận thức của cá nhân về kỳ vọng và áp lực xã hội từ những người quan trọng xung quanh, như gia đình, bạn bè hoặc đồng nghiệp. Khi cá nhân nhận thấy những người họ tôn trọng đánh giá cao hoặc ủng hộ việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, họ sẽ có xu hướng hình thành ý định tích cực hơn trong việc thực hiện hành vi này.

Giả thuyết H4: Chuẩn xã hội tác động thuận chiều đến ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Ajzen, 1991), thái độ đối với hành vi (Attitude toward Behavior) thể hiện mức độ đánh giá tích cực hay tiêu cực của cá nhân về việc thực hiện một hành vi cụ thể. Khi người dân có cảm xúc tích cực, tin rằng việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường là hành động có lợi, tiết kiệm, an toàn và đóng góp cho xã hội, họ sẽ dễ dàng hình thành ý định hành vi mạnh mẽ hơn.

Giả thuyết H5: Thái độ tác động thuận chiều đến chiều đến ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Schwartz, 1977), chuẩn mực cá nhân (Personal Norms) là cảm giác nghĩa vụ đạo đức nội tại thúc đẩy cá nhân thực hiện những hành vi mà họ cho là đúng. Khi người dân cảm thấy có trách nhiệm đạo đức trong việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, họ sẽ hình thành ý định mạnh mẽ hơn nhằm duy trì hành vi này. Các nghiên cứu của (Stern, et al., 1999) và (Harland, et al., 2007) chỉ ra rằng chuẩn mực cá nhân đóng vai trò quan trọng trong việc dự báo ý định và hành vi bảo vệ môi trường.

Giả thuyết H6: Chuẩn mực cá nhân có tác động thuận chiều đến ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Davis, 1989), nhận thức hữu ích (Perceived Usefulness – PU) phản ánh mức độ mà một cá nhân tin rằng việc thực hiện hành vi hoặc sử dụng một hệ thống nhất định giúp họ đạt hiệu quả cao hơn. Trong bối cảnh giao thông xanh, khi người dân nhận thấy việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường giúp họ tiết kiệm thời gian, chi phí và đồng thời đóng góp tích cực cho môi trường, họ sẽ hình thành cảm giác tự hào và trách nhiệm đạo đức. Các nghiên cứu của (Jansson, et al., 2017) và (Bockarjova & Steg, 2014) cho thấy nhận thức về lợi ích xã hội và hiệu quả cá nhân có thể kích hoạt chuẩn mực đạo đức hướng tới hành vi xanh.

Giả thuyết H7: Nhận thức hữu ích có tác động thuận chiều đến chuẩn mực cá nhân sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Davis, 1989), trong mô hình TAM, nhận thức hữu ích là yếu tố dự báo trực tiếp mạnh mẽ nhất của ý định hành vi. Khi người dân tin rằng việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường mang lại lợi ích thiết thực như giảm ô nhiễm, tiết kiệm chi phí và góp phần vào phát triển bền vững, họ sẽ dễ dàng hình thành ý định mạnh mẽ hơn để tiếp tục thực hiện hành vi đó. Theo (Venkatesh & Davis, 2000), (Chen & Chao, 2011) và (Li, et al., 2020), nhận thức về lợi ích có ảnh hưởng tích cực đến ý định áp dụng công nghệ hoặc hành vi mới.

Giả thuyết H8: Nhận thức hữu ích có tác động thuận chiều đến ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Schwartz, 1992), *giá trị cá nhân (Personal Values)* là những niềm tin bền vững định hướng hành vi con người. Khi cá nhân coi trọng các giá trị như bảo vệ môi trường, trách nhiệm xã hội và phát triển bền vững, họ sẽ cảm thấy có nghĩa vụ đạo đức trong việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Giả thuyết H9: Giá trị cá nhân có tác động thuận chiều đến chuẩn mực cá nhân sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

- Mối quan hệ giữa giá trị cá nhân và thái độ:

Giá trị cá nhân không chỉ hình thành chuẩn mực mà còn ảnh hưởng mạnh mẽ đến thái độ đối với hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường. Theo (Schwartz, 1992), những người có hệ giá trị định hướng về môi trường, nhân văn hoặc cộng đồng sẽ đánh giá tích cực hơn hành vi xanh.

Giả thuyết H10: Giá trị cá nhân có tác động thuận chiều đến thái độ sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Theo (Anderson, 2003), chính sách công là công cụ định hướng hành vi xã hội thông qua các biện pháp khuyến khích, điều chỉnh và hỗ trợ cụ thể. Khi các chính sách về hạ tầng, ưu đãi thuế, và truyền thông môi trường được triển khai, người dân sẽ cảm nhận rõ hơn giá trị đạo đức của việc thực hiện hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

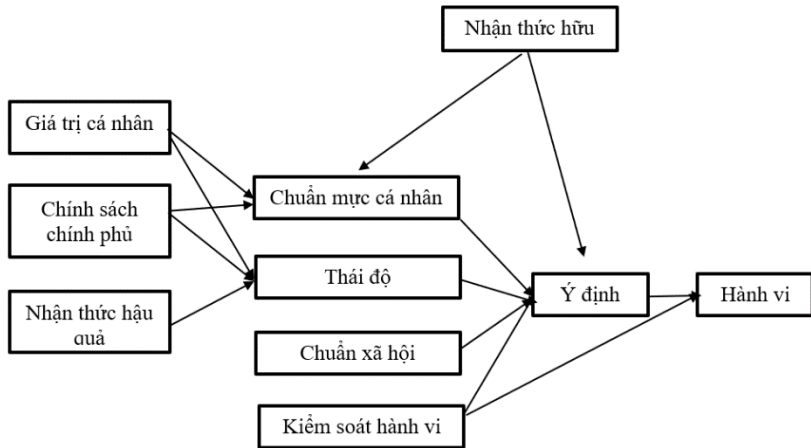
Giả thuyết H11: Chính sách chính phủ có tác động thuận chiều đến chuẩn mực cá nhân sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Chính sách chính phủ không chỉ định hướng hành vi mà còn tác động đến thái độ nhận thức của người dân đối với hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường. Khi Nhà nước triển khai các chương trình hỗ trợ, tuyên truyền, hoặc khuyến khích phương tiện xanh, người dân sẽ cảm thấy hành vi này tích cực và đáng được ủng hộ hơn.

Giả thuyết H12: Chính sách chính phủ có tác động thuận chiều đến thái độ sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Khi cá nhân hiểu rõ hơn về tác động tiêu cực của ô nhiễm không khí, tiếng ồn hay khí thải giao thông, họ có xu hướng phát triển thái độ tích cực đối với hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường. Theo (Schwartz, 1977) và (Steg, et al., 2014), nhận thức hậu quả không chỉ làm tăng hiểu biết mà còn kích hoạt cảm xúc trách nhiệm và niềm tin rằng hành vi xanh là cần thiết.

Giả thuyết H13: Nhận thức hậu quả có tác động thuận chiều đến thái độ sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.



Hình 2.1. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Trong mô hình 2.1, nhân tố tác động trực tiếp hành vi sử dụng phương tiện giao thông công cộng thân thiện với môi trường đó là nhân tố ý định và kiểm soát hành vi. Các nhân tố tác động còn lại bao gồm: chuẩn mực cá nhân, thái độ, chuẩn xã hội, nhận thức hữu ích sẽ tác động gián tiếp đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường thông qua việc tác động trực tiếp đến nhân tố ý định và các nhân tố lần lượt như chính phủ, giá trị cá nhân và nhận thức hậu quả.

2.2. Quy trình nghiên cứu

Bước 1: Xác định mục tiêu của nghiên cứu: Trong trường hợp này, mục tiêu của nghiên cứu là Phân tích các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông của người dân tại thành phố Đà Nẵng.

Bước 2: Thu thập dữ liệu: Dữ liệu được thu thập thông qua khảo sát bảng hỏi đối với người dân đang sinh sống và làm việc tại Đà

Những. Bảng hỏi được xây dựng dựa trên các thang đo của mô hình lý thuyết như TPB (Ajzen, 1991), NAM (Schwartz, 1977). Mẫu khảo sát được lựa chọn ngẫu nhiên, đảm bảo phản ánh đúng đặc điểm dân cư thành phố.

Bước 3: Sau khi thu thập, dữ liệu được xử lý và phân tích bằng phần mềm PLS-SEM và SPSS, nhằm đánh giá độ tin cậy thang đo, giá trị hội tụ – phân biệt, và kiểm định mối quan hệ giữa các nhân tố trong mô hình nghiên cứu.

Bước 4: Đưa ra kết luận: Dựa trên kết quả phân tích, nghiên cứu tổng hợp và đánh giá mức độ tác động của từng nhân tố đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Bước 5: Trình bày kết quả: Kết quả của nghiên cứu sẽ được trình bày qua báo cáo hoặc các tài liệu khác để chia sẻ với các cơ quan quản lý giao thông, tổ chức môi trường và cộng đồng địa phương.

2.3. Thiết kế thang đo

Nhân tố hành vi sử dụng được thiết kế bằng 6 câu hỏi thành phần (USE1; USE2; USE3; USE4; USE5; USE6). Trong đó 4 câu hỏi thành phần (USE1; USE2; USE3; USE4) được kế thừa từ (Kalhor, et al., 2021); USE5 được kế thừa từ (Dinesha, et al., 2021); USE6 được kế thừa từ (Chan, et al., 2023.).

Nhân tố ý định hành vi được thiết kế bằng 4 câu hỏi thành phần (PV1; PV2; PV3; PV4). Trong đó 2 câu hỏi thành phần (PV1; PV3; PV4) được kế thừa từ (Schwartz, 1992), câu hỏi thành phần PV2 được kế thừa từ (Van der Werff, et al., 2013).

Nhân tố thái độ được thiết kế bằng 5 câu hỏi thành phần (AT1; AT2; AT3; AT4; AT5). Trong đó tất cả câu hỏi thành phần được kế thừa từ (Kalhor, et al., 2021).

Nhân tố kiểm soát hành vi nhận thức được thiết kế bằng 5 câu hỏi thành phần (PBC1; PBC2; PBC3; PBC4; PBC5). Trong đó 3 câu hỏi thành phần (PBC1; PBC2; PBC3) được kế thừa từ (Kalhor, et al., 2021), 2 câu hỏi thành phần (PBC4; PBC5) được kế thừa từ (Chen & Chao, 2011).

Nhân tố chuẩn xã hội được thiết kế bằng 6 câu hỏi thành phần (SN1; SN2; SN3; SN4; SN5; SN6). Trong đó tất cả câu hỏi thành phần đều được kế thừa từ (Kalhor, et al., 2021).

Nhân tố chuẩn mực cá nhân được thiết kế bằng 5 câu hỏi thành phần (PN1, PN2, PN3, PN4, PN5). Trong đó câu hỏi thành phần PN1 được kế thừa từ (Kalhor, et al., 2021), 3 câu hỏi thành phần (PN2, PN3, PN4) được kế thừa từ (Hunecke, et al., 2001), PN5 được kế thừa từ (Waqas, et al., 2018).

Nhân tố nhận thức hữu ích được thiết kế bằng 5 câu hỏi thành phần (STBA1; STBA2, STBA3; STBA4; STBA5). Trong đó tất cả các câu hỏi thành phần đều được kế thừa từ (Waqas, et al., 2018).

Nhân tố chính sách chính phủ được thiết kế bằng 5 câu hỏi thành phần (GP1; GP2; GP3; GP4; GP5). Trong đó 3 câu hỏi thành phần (GP1; GP2; GP3) được thiết kế từ (Waqas, et al., 2018), 2 câu hỏi thành phần (GP4; GP5) được thiết kế từ (Khoo & Ong, 2015).

Nhân tố nhận thức về hậu quả được thiết kế bằng 4 câu hỏi thành phần (AC1, AC2, AC3, AC4). Trong đó tất cả câu hỏi thành phần đều được thiết kế từ (Hunecke, et al., 2001)

2.4. Phương pháp phân tích

2.4.1. *Kiểm định độ hội tụ thang đo nhân tố*

Độ hội tụ được đánh giá dựa trên hệ số tải nhân tố (factor loadings) của các biến quan sát, trong đó giá trị tối thiểu chấp nhận là 0,7. Đồng thời, chỉ số AVE (Average Variance Extracted) $\geq 0,5$ và Composite Reliability (CR) $\geq 0,7$ cũng được sử dụng để khẳng định rằng các biến quan sát phản ánh đầy đủ và nhất quán khái niệm tiềm ẩn mà chúng đo lường (Fornell & Larcker, 1981; Hair et al., 2017). (Fornell C & Larcker, 1981); (Hair, 2017).

2.4.2. *Kiểm độ phân biệt thang đo nhân tố*

Nghiên cứu sử dụng tiêu chí Fornell–Larcker (Fornell & Larcker, 1981) để đánh giá giá trị phân biệt giữa các khái niệm trong mô hình. Kết quả từ SmartPLS cho thấy căn bậc hai của AVE của mỗi khái niệm lớn hơn hệ số tương quan với các khái niệm khác, đáp ứng tiêu chuẩn Fornell–Larcker (Ab Hamid, Sami & Sidek, 2017).

2.4.3. *Phân tích mô hình đa cấu trúc tuyến tính – SEM*

Nghiên cứu sử dụng PLS-SEM (Partial Least Squares Structural Equation Modeling) để kiểm định giả thuyết và đánh giá mối quan hệ giữa các biến tiềm ẩn. Phương pháp này phù hợp với mô hình phức tạp và cỡ mẫu vừa, cho phép ước lượng hệ số đường dẫn, giá trị t/p và R^2 (Hair et al., 2017; Ringle et al., 2021). Đánh giá mô hình toàn diện ở mức ý nghĩa 5%.

2.4.4. *Công cụ phân tích*

Toàn bộ quá trình xử lý và phân tích dữ liệu được thực hiện bằng phần mềm Smart-PLS và SPSS.

2.5. Mẫu nghiên cứu và phương pháp điều tra.

2.5.1. *Mẫu nghiên cứu*

Mẫu nghiên cứu của đề tài này là người dân tại thành phố Đà Nẵng. Mẫu sẽ được lựa chọn ngẫu nhiên từ các khu dân cư trên địa bàn thành phố Đà Nẵng và sẽ được tiếp cận và thu thập dữ liệu bằng phương pháp điều tra khảo sát trực tuyến.

2.5.2. *Phương pháp điều tra*

Nghiên cứu sử dụng phương pháp bảng điểm (bảng hỏi định lượng) để thu thập dữ liệu về hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường của người dân Đà Nẵng.

CHƯƠNG 3: KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU HÀNH VI SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG CỦA NGƯỜI DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

3.1. *Mô tả mẫu nghiên cứu*

Tổng số người điều tra là 410 người, sau khi rà soát kết quả thu về được là 344 người. Với quy mô mẫu 344 được cơ cấu theo giới tính, độ tuổi, trình độ học vấn, thu nhập hàng tháng, là đảm bảo tính đại diện về nghiên cứu các nhân tố tác động đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

3.1.1. *Kết quả kiểm định độ hội tụ thang đo nhân tố*

Hầu hết các biến quan sát có hệ số tải lớn hơn 0,7, nhiều biến đạt trên 0,85–0,90 ($PV1 = 0,903$, $PV2 = 0,903$, $SN4 = 0,881$, $AT1 = 0,891$, $AC2 = 0,894$). Theo (Hair, et al., 2019) hệ số tải nhân tố lớn hơn 0,7 cho thấy các thang đo có độ hội tụ tốt, đảm bảo các chỉ báo phản ánh đúng khái niệm tiềm ẩn. Một số biến có giá trị thấp hơn

nhưng vẫn được chấp nhận: $PN3 = 0,766$, $USE6 = 0,801$, $STBA1 = 0,814$. Điều này phù hợp với ngưỡng hội tụ được đề xuất bởi (Bagozzi & Yi, 1988), theo đó các biến có hệ số tải lớn hơn 0,7 được giữ lại để đảm bảo tính đại diện cho khái niệm đo lường. Không có biến quan sát nào có hệ số tải bé hơn 0,7, do đó không cần loại bỏ chỉ báo nào khỏi mô hình (Nunnally & Bernstein, 1994).

Theo (Hair, et al., 2019), hệ số Cronbach's Alpha lớn hơn hoặc bằng 0,7 cho thấy thang đo có độ tin cậy nội tại tốt, phản ánh sự nhất quán giữa các biến quan sát. Trong bảng, các giá trị Alpha dao động từ 0,889 đến 0,938, đều vượt xa ngưỡng tối thiểu là 0,7. Điều này chứng tỏ các biến quan sát trong từng nhóm (như Chính sách chính phủ = 0,907, Chuẩn xã hội = 0,938, Hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường = 0,920) có mối liên hệ chặt chẽ và ổn định. Không có thang đo nào có hệ số dưới 0,8, cho thấy mức độ tin cậy rất cao.

3.1.2. Kết quả kiểm định độ phân biệt thang đo nhân tố

Các giá trị trên đường chéo in đậm như chính sách chính phủ = 0.853, chuẩn mực cá nhân = 0.831, chuẩn xã hội = 0.874, giá trị cá nhân = 0.874, hành vi sử dụng phương tiện thân thiện với môi trường = 0.845, kiểm soát hành vi = 0.859, nhận thức hậu quả = 0.875, nhận thức hữu ích = 0.859, Thái độ = 0.881, ý định = 0.868, đều lớn hơn so với các giá trị tương quan trong cùng cột/hàng.

3.1.3. Kết quả phân tích Đa cấu trúc tuyến tính

Kết quả kiểm định đa cộng tuyến được trình cho thấy các giá trị Outer VIF dao động trong khoảng 2,078–3,462, toàn bộ đều nhỏ hơn 5 ngưỡng được khuyến nghị bởi (Hair, et al., 2019). Điều này chứng tỏ các biến quan sát trong cùng một thang đo không có hiện

tượng đa cộng tuyến nghiêm trọng, nghĩa là mỗi biến đại diện cho một khía cạnh riêng biệt của khái niệm tiềm ẩn mà nó đo lường.

Đối với Inner VIF, các giá trị nằm trong khoảng 2,497–5,146. Hầu hết các biến độc lập có VIF dưới 10 cho thấy mối tương quan giữa các biến là vừa phải. Một số biến có giá trị VIF cao hơn 5 vẫn được chấp nhận, vì theo (O'Brien, 2007), mức VIF từ 5 đến dưới 10 vẫn nằm trong phạm vi cho phép nếu mối tương quan giữa các biến độc lập không quá mạnh.

3.2. Kết quả kiểm định hệ thống giả thuyết nghiên cứu

Bảng 3.1. Kết quả kiểm định đa cộng tuyến

Giả thuyết nghiên cứu		Original Sample (O)	P Values	Kết luận
H1	Y dinh -> Hạnh vi SDPTTT Môi Truong	0,535	0,000	Chấp nhận
H2	Kiểm Soat Hạnh Vi -> Hạnh vi SDPTTT Môi Truong	0,359	0,000	Chấp nhận
H3	Kiểm soát hạnh vi -> Y dinh	0,023	0,762	Bác bỏ
H4	Chuan xa hoi -> Y dinh	0,257	0,000	Chấp nhận
H5	Thai do -> Y dinh	0,393	0,000	Chấp nhận
H6	Chuan muc ca nhan -> Y dinh	0,129	0,000	Chấp nhận
H7	Nhan thuc huu ich -> Chuan muc ca nhan	0,348	0,000	Chấp nhận
H8	Nhan thuc huu ich -> Y dinh	0,119	0,077	Bác bỏ
H9	Gia tri ca nhan -> Chuan muc ca nhan	0,212	0,001	Chấp nhận
H10	Gia tri ca nhan -> Thai do	0,287	0,000	Chấp nhận
H11	Chinh sach chinh phu -> Chuan muc ca nhan	0,313	0,001	Chấp nhận
H12	Chinh sach chinh phu -> Thai do	0,487	0,000	Chấp nhận
H13	Nhan thuc hau qua -> Thai do	0,127	0,075	Bác bỏ
Hệ số xác định (R Square)	Chuan muc ca nhan	0,658		
	Thai do	0,703		
	Y dinh	0,736		
	Hạnh vi SDPTTT Môi Truong	0,712		

Hệ số xác định R²:

Kết quả phân tích cho thấy các giá trị R^2 của các biến phụ thuộc đều đạt mức cao, thể hiện khả năng giải thích tốt của mô hình nghiên cứu. Cụ thể, chuẩn mực cá nhân có $R^2 = 0,658$, cho thấy các yếu tố như chính sách, giá trị cá nhân và nhận thức hậu quả giải thích được khoảng 65,8% sự biến thiên của chuẩn mực cá nhân. Điều này chứng tỏ các nhân tố trên đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành cảm giác trách nhiệm đạo đức của người dân đối với việc sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Tiếp theo, Thái độ có $R^2 = 0,703$, nghĩa là mô hình giải thích được 70,3% sự thay đổi trong thái độ của người dân đối với phương tiện thân thiện với môi trường. Kết quả này phản ánh rằng nhận thức hữu ích, nhận thức hậu quả và chính sách hỗ trợ có tác động mạnh đến thái độ tích cực của người dân, điều đó phù hợp với các nghiên cứu trước đây của (Han, et al., 2017) và (Ajzen, 1991), khi thái độ được xem là cầu nối quan trọng giữa nhận thức và hành vi.

Đối với Ý định hành vi, giá trị R^2 đạt 0,736, thể hiện rằng mô hình có khả năng giải thích tới 73,6% sự thay đổi trong ý định sử dụng phương tiện thân thiện môi trường. Đây là mức rất cao theo tiêu chuẩn của (Hair, et al., 2019), cho thấy các yếu tố như thái độ, chuẩn mực xã hội, chuẩn mực cá nhân, kiểm soát hành vi cảm nhận và nhận thức hữu ích đều tác động mạnh đến việc hình thành ý định hành vi. Kết quả này củng cố lý thuyết Hành vi có kế hoạch (TPB) của (Ajzen, 1991), khẳng định ý định là biến trung gian chủ chốt giữa nhận thức và hành vi thực tế.

Cuối cùng, Hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường có $R^2 = 0,712$, cho thấy các nhân tố giải thích được 71,2% sự thay đổi trong hành vi thực tế. Theo hướng dẫn của Falk và Miller (1992), giá trị R^2 trên 0,70 thể hiện mô hình có độ phù hợp rất

tốt. Kết quả này chứng minh rằng ý định hành vi và kiểm soát hành vi cảm nhận là hai yếu tố dự báo chính cho hành vi thực tế, phù hợp với cả TPB (Ajzen, 1991) và kết quả của (Han, et al., 2017).

Đối với hệ thống giả thuyết nghiên cứu có 10 giả thuyết nghiên cứu được chấp nhận và 3 giả thuyết nghiên cứu bị bác bỏ, cụ thể:

Kết cho thấy p-value của nhân tố ý định hành vi là 0,000 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H1 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa ý định hành vi và hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,535 cho thấy nếu nhân tố ý định hành vi tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường tăng thêm 0,535 (thang điểm 5).

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố kiểm soát hành vi là 0,000 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H2 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa kiểm soát hành vi và hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,359 cho thấy nếu nhân tố ý kiểm soát hành vi tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường tăng thêm 0,359 (thang điểm 5).

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố kiểm soát hành vi là 0,762 lớn hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H3 bị bác bỏ. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa kiểm soát hành vi và ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường không có ý nghĩa thống kê.

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố chuẩn xã hội là 0,000 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H4 được chấp nhận.

Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa chuẩn xã hội và ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,257 cho thấy nếu nhân tố chuẩn xã hội tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường tăng thêm 0,257 (thang điểm 5).

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố thái độ là 0,000 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H5 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa thái độ và ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,393 cho thấy nếu nhân tố chuẩn xã hội tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường tăng thêm 0,393 (thang điểm 5).

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố chuẩn mực cá nhân là 0,000 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H6 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa chuẩn mực cá nhân và ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,129 cho thấy nếu nhân tố chuẩn xã hội tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường tăng thêm 0,129 (thang điểm 5).

Giá trị p-value với nhân tố nhận thức hữu ích nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H7 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa nhận thức hữu ích và chuẩn mực cá nhân có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,348 cho thấy nếu nhân tố chuẩn xã hội tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường tăng thêm 0,348 (thang

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố nhận thức hữu ích là 0,077 lớn hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H8 bị bác bỏ. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa nhận thức hữu ích và ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường không có ý nghĩa thống kê.

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố giá trị cá nhân là 0,001 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H9 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa giá trị cá nhân và chuẩn mực cá nhân có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,212 cho thấy nếu nhân tố giá trị cá nhân tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố chuẩn mực cá nhân tăng thêm 0,212 (thang điểm 5).

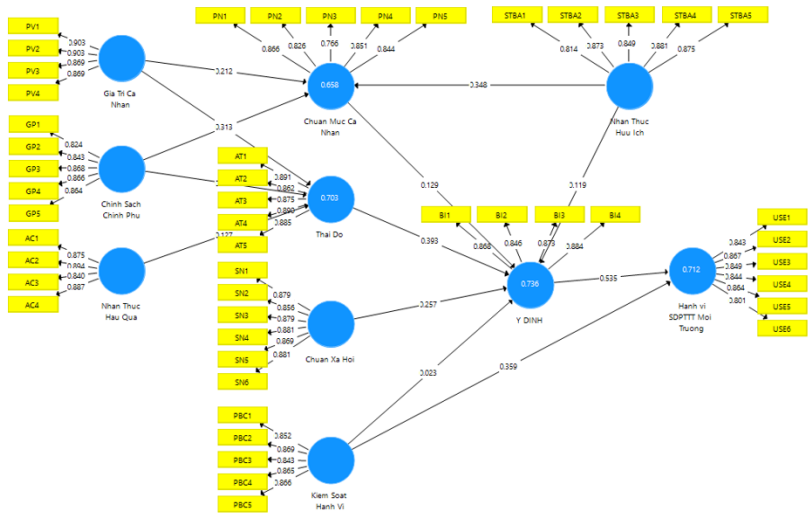
Giá trị p-value tương ứng với nhân tố giá trị cá nhân là 0,000 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H10 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa giá trị cá nhân và thái độ có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,287 cho thấy nếu nhân tố giá trị cá nhân tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố thái độ tăng thêm 0,287 (thang điểm 5).

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố chính sách chính phủ là 0,001 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H11 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa chính sách chính phủ và chuẩn mực cá nhân có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,313 cho thấy nếu nhân tố chính sách chính phủ tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố chuẩn mực cá nhân tăng thêm 0,313 (thang điểm 5).

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố chính sách chính phủ là 0,000 nhỏ hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H12 được chấp nhận. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa chính sách chính phủ và thái độ có ý nghĩa thống kê. Hệ số ước lượng là 0,487 cho thấy nếu

nhân tố chính sách chính phủ tăng thêm 1 điểm (thang điểm 5) thì nhân tố thái độ tăng thêm 0,487 (thang điểm 5).

Giá trị p-value tương ứng với nhân tố nhận thức hậu quả là 0.075 lớn hơn 0,05 (xác suất mắc sai lầm) giả thuyết H8 bị bác bỏ. Điều này chứng tỏ mối quan hệ giữa nhận thức hậu quả và thái độ sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường không có ý nghĩa thống kê. Nguyên nhân có thể xuất phát từ việc người dân tuy nhận thức được hậu quả tiêu cực của ô nhiễm môi trường, như khói bụi, tiếng ồn hay biến đổi khí hậu, nhưng nhận thức đó vẫn mang tính chung, chưa đủ mạnh để hình thành cảm xúc hay thái độ tích cực đối với hành vi xanh.



Hình 3.1. Sơ đồ kết quả mô hình cấu trúc PLS-SEM

CHƯƠNG 4: HÀM Ý CHÍNH SÁCH

4.1. Căn cứ đề xuất hàm ý chính sách

4.1.1. *Kết quả nghiên cứu thực nghiệm*

Kết quả cho thấy ý định hành vi ($R^2 = 0.736$), kế đến là thái độ ($R^2 = 0.703$), hành vi sử dụng ($R^2 = 0.712$) và chuẩn mực cá nhân ($R^2 = 0.658$). Điều này chứng tỏ các nhân tố độc lập trong mô hình đã giải thích được hơn 65% đến 73% sự biến thiên của các biến phụ thuộc. Theo hướng dẫn của (Hair, et al., 2019), giá trị R^2 lớn hơn 0.5 thể hiện mô hình có mức độ phù hợp, cho thấy các giả thuyết trong mô hình được thiết lập hợp lý và có ý nghĩa thực tiễn.

Hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường chịu ảnh hưởng trực tiếp mạnh nhất từ ý định hành vi, phù hợp với Thuyết hành vi có kế hoạch (Ajzen, 1991). Kiểm soát hành vi cũng có tác động trực tiếp đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường phản ánh việc người dân cảm thấy dễ dàng hơn khi sử dụng phương tiện xanh sẽ có xu hướng hành động tích cực hơn. Thái độ và chuẩn xã hội ảnh hưởng tích cực đến ý định, cho thấy cảm nhận tích cực và sự ủng hộ của cộng đồng đều thúc đẩy ý định hành vi. Chuẩn mực cá nhân, thể hiện trách nhiệm đạo đức, chịu tác động từ giá trị cá nhân, nhận thức hữu ích, đồng thời gián tiếp ảnh hưởng đến ý định, phù hợp với Mô hình Kích hoạt Chuẩn mực (Schwartz, 1977).

4.1.2. *Một số hàm ý chính sách*

Kết quả cho thấy ý định hành vi là nhân tố các tác động trực tiếp đến hành vi thực tế sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với

môi trường. Chính quyền cần tập trung tăng cường các chương trình truyền thông, chiến dịch cộng đồng và giáo dục hành vi thân thiện nhằm củng cố ý định của người dân.

Kiểm soát hành vi cảm nhận có ảnh hưởng trực tiếp đến hành vi sử dụng. Thành phố cần đầu tư đồng bộ hạ tầng giao thông xanh như bãi đỗ xe thân thiện, trạm sạc điện, làn đường ưu tiên cho xe điện hoặc xe đạp. Ngoài ra, nên phát triển ứng dụng giao thông thông minh, giúp người dân tra cứu tuyến xe buýt, trạm sạc hoặc chia sẻ phương tiện dễ dàng hơn.

Thái độ tích cực đối với phương tiện thân thiện môi trường ảnh hưởng mạnh đến ý định sử dụng. Cần đẩy mạnh các chiến dịch truyền thông sáng tạo, hoặc video thực tế về người dân chuyển sang phương tiện điện.

Kết quả cho thấy chuẩn xã hội – tức ảnh hưởng từ cộng đồng và người thân – có tác động trực tiếp đến ý định sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường. Chính quyền nên phát động phong trào, khuyến khích tổ dân phố, cơ quan, trường học đăng ký sử dụng phương tiện thân thiện.

Chuẩn mực cá nhân, tức cảm giác nghĩa vụ đạo đức và trách nhiệm môi trường, tác động mạnh đến ý định sử dụng. Cần đưa giáo dục đạo đức môi trường vào trường học. Song song, nên có chính sách ghi nhận và khen thưởng cá nhân có hành vi tích cực, để củng cố động lực đạo đức trong cộng đồng.

Người dân khi nhận thấy phương tiện thân thiện thật sự hữu ích giúp tiết kiệm, an toàn và cải thiện chất lượng sống thì sẽ hình thành chuẩn mực cá nhân tích cực. Chính quyền cần truyền thông về

lợi ích cụ thể của phương tiện thân thiện với môi trường, như chi phí bảo trì thấp, tiết kiệm năng lượng, giảm khói bụi.

Chính sách của chính phủ có ảnh hưởng rõ rệt đến chuẩn mực cá nhân, thể hiện qua việc người dân cảm thấy việc dùng phương tiện thân thiện với môi trường là hành động được khuyến khích. Chính quyền cần ban hành các chính sách ưu đãi cụ thể, như giảm thuế trước bạ, hỗ trợ vay mua xe điện, hoặc miễn phí trạm sạc cho người dùng phương tiện thân thiện với môi trường

4.2. Kết luận

4.2.1. *Kết quả đạt được của đề tài*

Về phương diện lý luận, nghiên cứu đã hệ thống hóa cơ sở khoa học về hành vi người tiêu dùng trong lĩnh vực giao thông thân thiện với môi trường của người dân thành phố Đà Nẵng, đồng thời tích hợp có chọn lọc các mô hình hành vi nổi bật như Lý thuyết hành vi có kế hoạch (TPB) - (Ajzen, 1991), Mô hình kích hoạt chuẩn mực (NAM) - (Schwartz, 1977).

Về phương diện thực nghiệm, đề tài đã xây dựng thang đo, thiết kế bảng hỏi và tiến hành khảo sát thực tế đối với người dân Đà Nẵng. Kết quả cho thấy các yếu tố ý định hành vi, thái độ, chuẩn mực cá nhân, chuẩn mực xã hội, kiểm soát hành vi cảm nhận và chính sách chính phủ đều có tác động tích cực đến hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường. Trong đó, ý định hành vi là biến ảnh hưởng trực tiếp mạnh nhất, trong khi các yếu tố như nhận thức hậu quả và giá trị cá nhân có tác động gián tiếp thông qua chuẩn mực và thái độ.

4.2.2. *Hạn chế của đề tài*

Do giới hạn về thời gian và nguồn lực, đề tài mới chỉ thực hiện khảo sát trong phạm vi thành phố Đà Nẵng, chưa phản ánh đầy đủ sự khác biệt giữa các khu vực khác.

4.2.3. *Hướng phát triển của đề tài*

Trong các nghiên cứu tiếp theo, có thể mở rộng phạm vi khảo sát ra các thành phố khác để so sánh hành vi sử dụng phương tiện giao thông thân thiện giữa các vùng, hoặc kết hợp yếu tố công nghệ số và hạ tầng thông minh (như hệ thống chia sẻ xe điện, ứng dụng giao thông bền vững).