



RÀO CẢN TRONG Ý ĐỊNH SỬ DỤNG XE BUÝT LÀM PHƯƠNG TIỆN ĐI LẠI CỦA NGƯỜI DÂN TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THỪA THIÊN HUẾ

Hoàng Hùng^{1,2*}, Trần Văn Hòa²

¹Trường Cao đẳng Giao thông Huế, 365 Điện Biên Phủ, Huế, Việt Nam

²Trường Đại học Kinh tế – Đại học Huế, 99 Hồ Đắc Di, Huế, Việt Nam

Tóm tắt: Xe buýt là phương tiện giao thông đường bộ được sử dụng phổ biến trên toàn quốc, nhưng đối với Thừa Thiên Huế, số người tham gia sử dụng xe buýt còn rất khiêm tốn. Mục đích của nghiên cứu là phân tích, đánh giá và đo lường mức độ ảnh hưởng của các rào cản ảnh hưởng đến ý định sử dụng xe buýt của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế. Phương pháp phân tích nhân tố được sử dụng với tập hợp 20 biến, đại diện cho 5 nhóm nhân tố. Các bước phân tích độ tin cậy và phân tích hồi quy tương quan, cho thấy có 15/20 biến quan sát được người dân đánh giá từ trung bình đến khá tốt (3,04–3,67), chỉ có 5/20 biến được đánh giá tốt (> 4,00). Điển hình, một số biến có sự khác biệt lớn như: sử dụng xe buýt tiết kiệm chi phí hơn so với phương tiện khác (4,32) với biến Sử dụng phương tiện cá nhân có chi phí thấp hơn xe buýt (4,12). Kết quả hồi quy cho thấy cả 5 nhóm nhân tố là rào cản ảnh hưởng đến ý định sử dụng xe buýt. Trong đó, tác động mạnh nhất là nhân tố Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân, kế đến Nhận thức kiểm soát hành vi, Chuẩn chủ quan (Ảnh hưởng của xã hội), Nhận thức về môi trường và cuối cùng là nhân tố Sự hữu ích của xe buýt.

Từ khóa: rào cản, ý định sử dụng, phương tiện xe buýt

1 Đặt vấn đề

Mặc dù chưa phải là một điểm nóng về ùn tắc và tai nạn giao thông đô thị cũng như quy mô giao thông đô thị không lớn như một số tỉnh, thành phố lớn khác, nhưng hơn mười năm qua, Thừa Thiên Huế đã có những bước đi nhảy vọt về hạ tầng cơ sở, về chính sách, đặc biệt là ưu đãi cho các doanh nghiệp để phát triển hệ thống xe buýt. Tuy nhiên, thực tế cho thấy mức đáp ứng nhu cầu cũng như hiệu quả mang lại cho Nhà nước, doanh nghiệp và xã hội của hệ thống vận tải xe buýt chưa cao [1]. Do đó, chủ đề về vận tải hành khách bằng xe buýt luôn được sự quan tâm của nhiều nhà nghiên cứu, quản lý của địa phương, trong nước, và quốc tế. Vì vậy, đã có nhiều nghiên cứu về hoạt động vận tải bằng xe buýt dưới nhiều góc độ khác nhau được thực hiện. Có thể nói đến nghiên cứu của Nguyễn Văn Điệp (2011) về đánh giá hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt ở các đô thị Việt Nam, nghiên cứu của Đinh Thị Thu (2013) về giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, đặc biệt

* Liên hệ: hhung.gtvthue@gmail.com

mới đây nghiên cứu của Nguyễn Thị Hồng Mai (2014) tập trung chủ yếu vào chủ đề nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống vận tải hành khách công cộng trong đô thị, v.v... Trong bài viết này, chúng tôi kế thừa những kết quả nghiên cứu trước đây và tiếp cận nghiên cứu về hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt với những nét riêng chưa được thực hiện ở các nghiên cứu trước. Bài viết tập trung vào phân tích và lượng hoá các yếu tố là rào cản ảnh hưởng đến ý định sử dụng xe buýt của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế, làm cơ sở cho việc khuyến khích nhu cầu sử dụng và nâng cao hiệu quả cho các doanh nghiệp vận tải hành khách bằng xe buýt.

2 Nội dung nghiên cứu

2.1 Tình hình sử dụng xe buýt trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế có 3 doanh nghiệp đang tham gia hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe buýt, với 17 tuyến buýt, trong đó có 5 tuyến được Nhà nước trợ giá và 12 tuyến hoạt động theo hình thức xã hội hóa. Chỉ tính riêng năm 2016, số lượt khách mà các doanh nghiệp đã vận chuyển là 1.244.211 lượt, trong đó các tuyến có trợ giá đã vận chuyển được 763.256 lượt, tương ứng 61,34 %. 12 tuyến không trợ giá vận chuyển được 480.955 lượt hành khách, tương ứng 38,66 % (Bảng 1).

Có thể nhận thấy nhu cầu sử dụng xe buýt của người dân trên địa bàn Thừa Thiên Huế tăng đều qua các năm, nhưng mức tăng này không đáng kể. Năm 2014 chỉ có 13 tuyến, đến năm 2016 tăng thêm 3 tuyến, số lượng khách được vận chuyển năm 2015 bằng 171,64 % so với năm 2014, số lượt khách năm 2016 đã vận chuyển chỉ tăng 6,32 % so với năm 2015. Điều này cho thấy do số lượng tuyến tăng nên số lượt khách đã vận chuyển tăng theo.

Bảng 1. Tình hình sử dụng xe buýt của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế giai đoạn 2014–2016

Tuyến số	Lộ trình	Số lượt khách sử dụng xe buýt				
		Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016	2015/2014 (%)	2016/2015 (%)
1	Bến xe (BX) Phía Nam (P. Nam) – BX Phía Bắc (P. Bắc)	9.104	79.416	39.252	872,32	49,43
2	BX P.Bắc – BX P. Nam – KCN Phú Bài	20.193	19.080	10.816	94,49	56,69
3	BX P. Nam – Thị trấn Thuận An	55.073	148.248	155.980	269,18	105,22
4	BX P. Nam – Thị trấn Phong Điền	308.363	446.508	488.164	144,80	109,33
5	BX P. Nam – Thị trấn Sịa	59.272	68.208	69.044	115,08	101,23
6	BX P. Nam – Phong Mỹ	17.325	19.800	22.864	114,29	115,47
7	BX Phía Bắc – Phú Bài – Lăng Cô	15.435	19.988	27.898	129,5	139,57
8	BX Đông Ba – Hương Giang	21.329	26.512	36.789	124,3	138,76

Tuyến số	Lộ trình	Số lượt khách sử dụng xe buýt				
		Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016	2015/2014 (%)	2016/2015 (%)
9	BX Đông Ba-Vinh Hung	53.380	64.428	65.152	120,7	101,12
10	BX Đông Ba-Cầu Hai	12.805	19.932	21.150	155,66	106,11
11	BX Phía Bắc-KCN Phú Bài-Vinh Hiền	28.439	33.232	35.130	116,85	105,71
12	BX Đông Ba-Điền Hương	40.756	57.576	60.813	141,27	105,62
13	BX Đông Ba-Phong Bình	57.645	64.184	78.520	111,34	122,34
14	BX Phía Nam-A Lưới	-	42.450	45.562	100	107,33
15	BX Đông Ba-Vinh Hà	-	20.196	23.609	100	116,9
16	Cánh Dương-BX Đông Ba	-	19.463	30.260	100	155,47
17	Lăng Cô-BX Đông Ba	-	21.041	33.208	100	157,83
Tổng		681.794	1.170.262	1.244.211	171,64	106,32

Nguồn: sở Giao thông vận tải tỉnh Thừa Thiên Huế

2.2 Thông tin dữ liệu và đặc điểm mẫu khảo sát

Thông tin dữ liệu thứ cấp được thu thập từ Bộ Giao thông vận tải, Sở Giao thông vận tải Thừa Thiên Huế và các doanh nghiệp kinh doanh vận tải xe buýt tại địa phương. Số liệu sơ cấp thu được thông qua phương pháp điều tra chọn mẫu ngẫu nhiên có điều kiện bằng bảng hỏi bán cấu trúc. Đối tượng phỏng vấn là cán bộ quản lý, nhân viên phục vụ và hành khách sử dụng dịch vụ xe buýt mà các doanh nghiệp đang phục vụ. Mẫu được xác định theo công thức Slovin (1984), với cỡ mẫu có kích thước biết trước (N). Công thức xác định như sau:

$$n = \frac{N}{1 + N(\varepsilon^2)}$$

trong đó, n là cỡ mẫu; N là quan sát tổng thể; ε là sai số cho phép (có thể là $\pm 3\%$, $\pm 4\%$, $\pm 5\%$, $\pm 7\%$... thường lấy bằng mức ý nghĩa $\alpha = 5\%$ trong xử lý).

Cách lấy mẫu: nghiên cứu được thực hiện theo phương pháp phát bảng khảo sát trực tiếp đối với hành khách sử dụng dịch vụ xe buýt tại các điểm đầu, điểm trung chuyển và điểm cuối của các tuyến xe buýt nằm trên địa bàn tỉnh. Theo số liệu thống kê, hiện nay tại tỉnh Thừa Thiên Huế có 17 tuyến xe buýt đang hoạt động, với tổng số phương tiện là 60 chiếc xe. Để đánh giá một cách chính xác, tác giả dự kiến thu thập mỗi tuyến 300 mẫu; tổng thể là 5.100, với sai số cho phép là 5%. Như vậy, cỡ mẫu sẽ là $n = 370$. Ngoài ra, để đảm bảo tính đại diện và độ bao phủ của mẫu trên địa bàn nghiên cứu, tác giả đã phân phân bố số mẫu theo tuyến (Số lượt khách sử dụng xe buýt của tuyến/Tổng số lượt khách sử dụng xe buýt $\times n$ với sai số 5%). Từ số phiếu điều tra được thu thập từ hành khách sử dụng xe buýt, tác giả loại bỏ các phiếu không hợp lệ, chỉ giữ lại 350 phiếu đủ tiêu chuẩn để đưa vào phân tích. Kết quả tính toán phân bố cho

các tuyến được trình bày tại Bảng 2.

Bảng 2. Đặc điểm mẫu khảo sát và số phiếu điều tra được phân bố

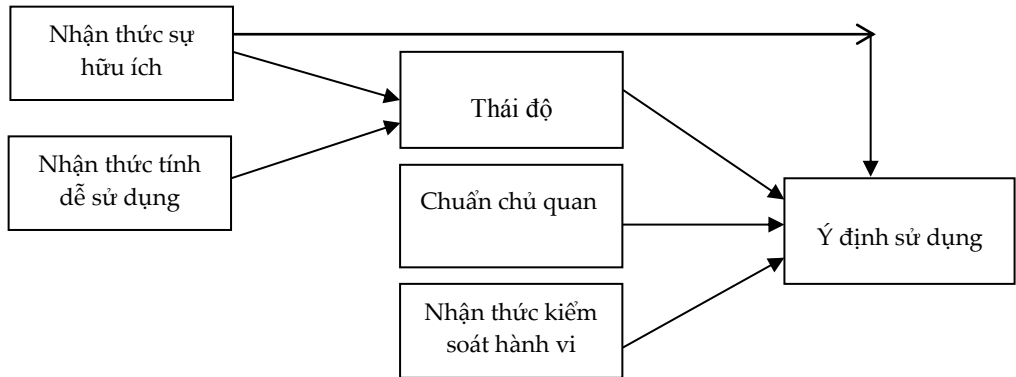
Tuyến số	Lộ trình	Số lượt khách sử dụng xe buýt	Số phiếu phân bố	Tỷ trọng (%)
1	Bến xe (BX) Phía Nam (P. Nam)–BX Phía Bắc (P. Bắc)	39.252	12	3,15
2	BX P.Bắc –BX P.Nam –KCN Phú Bài	10.816	3	0,87
3	BX P.Nam–Thị trấn Thuận An	155.980	47	12,54
4	BX P.Nam– Thị trấn Phong Điền	488.164	146	39,23
5	BX P.Nam–Thị trấn Sịa	69.044	21	5,55
6	BX P.Nam –Phong Mỹ	22.864	7	1,84
7	BX Phía Bắc–Phú Bài–Lăng Cô	27.898	8	2,24
8	BX Đông Ba–Nam Đông	36.789	11	2,96
9	BX Đông Ba–Vinh Hưng	65.152	19	5,24
10	BX Đông Ba–Cầu Hai	21.150	6	1,70
11	BX Phía Bắc–KCN Phú Bài–Vinh Hiền	35.130	10	2,82
12	BX Đông Ba–Điền Hương	60.813	18	4,89
13	BX Đông Ba–Phong Bình	78.520	23	6,31
14	BX Phía Nam–A Lưới	45.562	13	3,66
15	BX Phía Nam–Nam Đông	23.609	7	1,90
16	Cánh Dương–BX Đông Ba	30.260	9	2,43
17	Lăng Cô–BX Đông Ba	33.208	10	2,67
Tổng		1.244.211	370	100

Nguồn: số Giao thông vận tải tỉnh Thừa Thiên Huế

2.3 Thang đo, mô hình nghiên cứu kết hợp Thuyết hành vi dự định và mô hình chấp nhận công nghệ

Trên cơ sở nền tảng hai học thuyết hành vi dự định (TPB) và mô hình chấp nhận công nghệ (TAM) mô hình lý thuyết áp dụng cho nghiên cứu bao gồm các biến phụ thuộc: Nhận thức sự hữu ích; Nhận thức tính dễ sử dụng; Thái độ; Chuẩn chủ quan; Nhận thức kiểm soát hành vi; Ý định sử dụng. Tuy nhiên, dựa trên các nghiên cứu thực nghiệm sau khi mô hình TAM đầu tiên được công bố, biến “Thái độ” đã được loại bỏ ra khỏi mô hình TAM nguyên thủy vì nó không làm trung gian đầy đủ cho sự tác động của Nhận thức sự hữu ích lên ý định hành vi (Venkatesh, 1999, trích trong Jyoti, 2009, Tr. 393). Đồng thời, trong nghiên cứu về ý định sử

dụng một hệ thống mới, Davis, Bagozzi và Warshaw (1989, trích trong Chutter, 2007, Tr. 10) đã chứng minh rằng Nhận thức kiểm soát hành vi có ảnh hưởng trực tiếp đến ý định sử dụng. Trên cơ sở đó, nghiên cứu chỉ xem xét tác động trực tiếp lên hành vi áp dụng và yếu tố “dễ sử dụng” không được xét đến trong mô hình nghiên cứu này theo Chen, C. F. & Chao, W. H., (2010), được thể hiện qua Sơ đồ 1:



Nguồn: Chen và Chao, 2010, Tr. 4

Sơ đồ 1. Mô hình nghiên cứu kết hợp giữa TPB và TAM

Để nội dung nghiên cứu phù hợp với mô hình kết hợp giữa TPB và TAM, tác giả thay các biến tương ứng đối với các biến độc lập như: Sự hữu ích của xe buýt; Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân; Chuẩn chủ quan (hay Ảnh hưởng của xã hội); Nhận thức kiểm soát hành vi; Nhận thức về môi trường và biến phụ thuộc là Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại vào trong mô hình nghiên cứu. Các biến trên được đề xuất trên cơ sở của các nghiên cứu trước đó và phù hợp với thực tiễn Việt Nam cũng như địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế. Đề xuất Mô hình kết hợp TPB – TAM đã được kiểm chứng thực tế trong nghiên cứu của Chen và Chao (2010) về hiệu quả sử dụng hệ thống Kaohsiung Mass Rapid Transit (KMRT): Hệ thống vận chuyển khối lượng lớn với tốc độ nhanh Kaohsiung (KMRT) ở thành phố Kaohsiung, Đài Loan Chen, C. F. & Chao, W. H., (2010) và nghiên cứu của Đặng Thị Ngọc Dung (2012) về Các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng hệ thống tàu điện ngầm Metro tại thành phố Hồ Chí Minh Đặng Thị Ngọc Dung, (2012).

Bảng 3. Các giả thuyết H1 trong mô hình nghiên cứu

Giả thuyết H1: Sự hữu ích của xe buýt tác động đồng biến đến ý định sử dụng xe buýt		
Sử dụng xe buýt rất thuận tiện	 H1+	
Sử dụng xe buýt rất an toàn		
Sử dụng xe buýt rất thoải mái		
Sử dụng xe buýt tiết kiệm chi phí so với phương tiện khác		
Sử dụng xe buýt chủ động và tiết kiệm được thời gian		
Giả thuyết H2: Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân tác động nghịch biến đến ý		

định sử dụng xe buýt		Ý định sử dụng xe buýt
Sử dụng phương tiện cá nhân thuận tiện hơn xe buýt	H2- →	
Sử dụng phương tiện cá nhân có chi phí thấp hơn xe buýt		
Sử dụng phương tiện cá nhân chủ động về mặt thời gian hơn xe buýt		
Sử dụng phương tiện cá nhân là thói quen đi lại hằng ngày		
Giả thuyết H3: Chuẩn chủ quan tác động đồng biến đến ý định sử dụng xe buýt		
Sử dụng xe buýt là văn minh, lịch sự	H3+ →	
Sử dụng xe buýt rất dễ dàng, thuận tiện		
Sử dụng xe buýt là do tôi quyết định		
Sử dụng xe buýt theo xu hướng phát triển của xã hội hiện đại		
Giả thuyết H4: Nhận thức kiểm soát hành vi tác động đồng biến đến ý định sử dụng xe buýt		
Sự ảnh hưởng của công việc đến việc sử dụng xe buýt	H4+ →	
Sự ảnh hưởng của xã hội đến việc sử dụng xe buýt		
Sự ảnh hưởng của các chính sách Nhà nước đến việc sử dụng xe buýt		
Giả thuyết H5: Nhận thức về môi trường tác động đồng biến đến ý định sử dụng xe buýt		
Sử dụng xe buýt giảm ô nhiễm môi trường	H5+ →	
Sử dụng xe buýt giảm ùn tắc giao thông		
Sử dụng xe buýt giảm tai nạn giao thông		
Sử dụng xe buýt giảm phương tiện cá nhân		
Giả thuyết H6: Các yếu tố về nhân khẩu học tạo nên sự khác biệt đối với ý định sử dụng xe buýt		
Các yếu tố về nhân khẩu học		

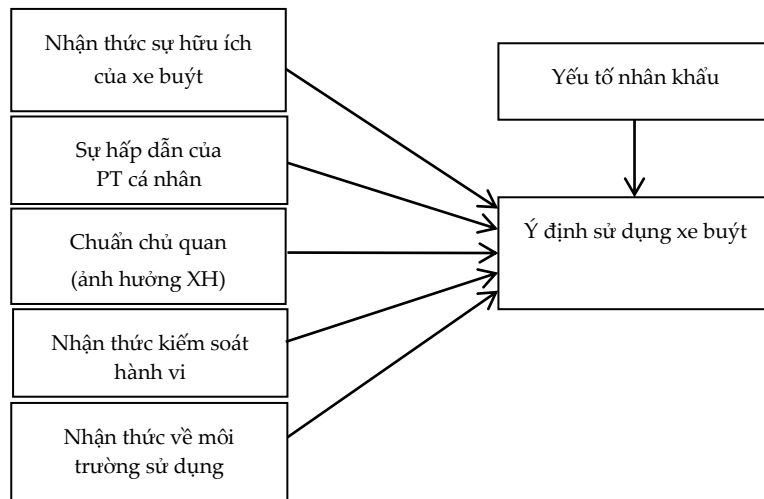
Nguồn: đề xuất của tác giả

Tại Bảng 3, đây là giả thuyết của các thang đo trong biến độc lập. Như vậy, có 5 nhân tố được hình thành từ cơ sở lý thuyết, đó là: Sự hữu ích của xe buýt; Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân; Chuẩn chủ quan; Nhận thức kiểm soát hành vi; Nhận thức về môi trường và các yếu tố khác của nhân khẩu. Biến phụ thuộc của mô hình nghiên cứu là Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại. Trong 5 giả thuyết được đưa ra, chỉ có giả thuyết Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân có tác động nghịch biến, 4 giả thuyết còn lại có tác động đồng biến với Ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại.

2.4 Mô hình nghiên cứu đề xuất

Trên cơ sở tìm hiểu, phân tích các mô hình nghiên cứu trước đây về rào cản sử dụng

phương tiện đi lại Đặng Thị Ngọc Dung, (2012); Chen, C. F. & Chao, W. H., (2010), đồng thời xuất phát từ mục tiêu nghiên cứu về rào cản trong ý định sử dụng xe buýt. Mô hình nghiên cứu Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế được xây dựng thể hiện qua sơ đồ 2:



Sơ đồ 2. Mô hình phân tích kết hợp giữa TPB và TAM được đề xuất

Nguồn: đề xuất của tác giả

2.5 Kết quả nghiên cứu, thảo luận

Kiểm định chất lượng thang đo bằng hệ số Cronbach's Alpha

Nghiên cứu đã chỉ ra rằng đánh giá các biến thông qua hệ số Cronbach's Alpha sẽ cho biết mức độ tương quan giữa các biến trong bảng hỏi để tính toán sự thay đổi của từng biến và mối tương quan của chúng. Do đó, những biến có hệ số tương quan biến tổng (Corrected Item Total Correlation) lớn hơn 0,3 và hệ số Cronbach's Alpha lớn hơn 0.6 sẽ được chấp nhận để đưa vào xử lý, phân tích cho phân tích hồi quy và phân tích tương quan các biến Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008).

Bảng 4. Kết quả kiểm định các biến điều tra bằng hệ số Cronbach's Alpha

TT	Nhóm biến	Số biến	Cronbach's Alpha
1	Nhận thức sự hữu ích của xe buýt	5	0,845
2	Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân	4	0,816
3	Chuẩn chủ quan (Ảnh hưởng của xã hội)	4	0,844
4	Nhận thức kiểm soát hành vi	3	0,904
5	Nhận thức về môi trường	4	0,861
6	Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt	3	0,835

Nguồn: số liệu điều tra và xử lý trên SPSS

Kết quả kiểm định chất lượng thang đo ở Bảng 4 cho thấy hệ số Cronbach's Alpha của 6 biến đều lớn hơn 0,8. Như vậy, hệ thống được xây dựng gồm 5 thang đo đảm bảo yêu cầu để phân tích với 20 biến số đặc trưng.

Kết quả phân tích hồi quy các biến điều tra về rào cản trong ý định sử dụng xe buýt

Sau khi đánh giá thang đo bằng hệ số Cronbach Alpha và phân tích nhân tố ta đã xác định được 5 nhân tố ảnh hưởng đến Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế. Phương trình hồi quy của mô hình trong nghiên cứu này được xây dựng:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + U$$

trong đó, U là sai số ngẫu nhiên

Để đánh giá ảnh hưởng của các nhân tố đến rào cản trong ý định sử dụng xe buýt, tác giả sử dụng mô hình hồi quy bội để xem xét mức độ tương quan giữa các nhân tố, trong đó 5 nhân tố từ kết quả phân tích trên đây là 5 biến độc lập được ký hiệu tương ứng: X_1 là Sự hữu ích của xe buýt (SHI), X_2 là Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân (SHD), X_3 là Chuẩn chủ quan (Ảnh hưởng của xã hội) (CCQ), X_4 là Nhận thức kiểm soát hành vi (NTHV), X_5 là Nhận thức về môi trường (NTMT). Biến phụ thuộc Y là Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt (RCTYĐSDXB). Như vậy, phương trình hồi quy được viết như sau:

$$RCTYĐSDXB = \beta_0 + \beta_1.SHI + \beta_2.SHD + \beta_3.CCQ + \beta_4.NTHV + \beta_5.NTMT$$

Bảng 5. Kết quả ma trận hệ số tương quan về Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt

Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt	Hệ số tương quan	SHI	SHD	CCQ	NTHV	NTMT
		0,260	0,478	0,301	0,396	0,291
	Giá trị Sig.	0,048	0,007	0,050	0,010	0,040

Nguồn: số liệu điều tra và phân tích trên SPSS

Bảng 5 cho thấy biến phụ thuộc có quan hệ tương quan tuyến tính với 5 biến độc lập. Trong đó, hệ số tương quan giữa Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân với biến phụ thuộc là cao nhất đạt 0,478. Hệ số tương quan giữa Nhận thức kiểm soát hành vi với biến phụ thuộc cao thứ hai, đạt 0,396, có nghĩa là biến Nhận thức kiểm soát hành vi có tác động mạnh đến việc sử dụng phương tiện xe buýt. Hệ số tương quan giữa Chuẩn chủ quan (Ảnh hưởng của xã hội) với biến phụ thuộc cao thứ ba, đạt 0,301, đối với biến này có giá trị sig. tương đối lớn (0,050) nhưng vẫn phù hợp với mô hình nghiên cứu. Theo Hoàng Trọng và Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008) thì giá trị sig. thường nhỏ hơn hoặc bằng 0,05). Hệ số tương quan giữa biến Nhận thức về môi trường với biến phụ thuộc đạt ở mức khá thấp (0,291). Hệ số tương quan giữa Sự hữu ích của xe buýt với biến phụ thuộc thấp nhất, chỉ đạt 0,260.

Bảng 6. Kết quả mô hình hồi quy sử dụng phương pháp Stepwise

Mô hình	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa		Hệ số hồi quy chuẩn hóa	t	Giá trị Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
	B	Sai số chuẩn	Beta			Độ chấp nhận	Hệ số phóng đại phương sai
(Hằng số)	0,487	0,427		1,147	0,257		
SHI	0,143	0,068	0,473	3,577	0,161	0,981	1,020
SHD	0,251	0,075	0,329	2,014	0,050	0,824	1,214
CCQ	0,359	0,053	0,223	1,130	0,041	0,903	1,108
NTHV	0,278	0,058	0,392	3,087	0,003	0,918	1,089
NTMT	0,197	0,054	0,417	3,651	0,001	0,818	1,222

Nguồn: số liệu điều tra và phân tích trên SPSS

$$RCTY\text{ĐSDXB} = 0,487 + 0,473SHI + 0,329SHD + 0,223CCQ + 0,392NTHV + 0,417NTMT$$

Kết quả phân tích mô hình hồi quy sử dụng phương pháp Stepwise (Bảng 6) cho thấy chỉ có 4 biến có ý nghĩa thống kê ($p < 0,05$), bao gồm Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân; Chuẩn chủ quan (Ảnh hưởng của xã hội); Nhận thức kiểm soát hành vi và Nhận thức về môi trường, bởi 4 biến này phần lớn được hành khách cho rằng có sự hiện hữu về rào cản trong ý định sử dụng xe buýt, trên cơ sở đó đã chỉ ra được các lý do chưa tích cực mà hệ thống vận tải xe buýt mang lại cho người dân trong việc sử dụng để làm phương tiện đi lại. Biến Sự hữu ích của xe buýt; có $p = 0,161 > 0,05$ nên có thể loại biến, phương trình hồi quy được viết lại như sau:

$$RCTY\text{ĐSDXB} = 0,487 + 0,329SHD + 0,223CCQ + 0,392NTHV + 0,417NTMT$$

Như vậy, với phương trình hồi quy Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt được điều chỉnh, ta thấy các biến độc lập của mô hình như: Sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân (0,329); Chuẩn chủ quan (0,223); Nhận thức kiểm soát hành vi (0,392) và Nhận thức về môi trường (0,417) có tương quan chặt chẽ và ảnh hưởng lớn đến Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế.

Kết quả đánh giá của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế về ý định sử dụng xe buýt

Kết quả đánh giá của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế về ý định sử dụng xe buýt được thể hiện qua Bảng 7.

Bảng 7. Điểm trung bình đánh giá của người dân về ý định sử dụng xe buýt

TT	Các biến phân tích	Số quan sát		Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn	Nhỏ nhất	Lớn nhất
		Hạn định	Sự hỏng				
1	Sử dụng xe buýt rất thuận tiện	350	0	3,07	0,808	1	5
2	Sử dụng xe buýt rất an toàn	350	0	3,05	0,815	1	5
3	Sử dụng xe buýt rất thoải mái	350	0	3,04	0,760	1	5
4	Sử dụng xe buýt tiết kiệm chi phí so với phương tiện khác	350	0	4,23	0,709	1	5
5	Sử dụng xe buýt chủ động và tiết kiệm được thời gian	350	0	3,17	0,815	1	5
6	Sử dụng phương tiện cá nhân thuận tiện hơn xe buýt	350	0	4,57	0,820	2	5
7	Sử dụng phương tiện cá nhân có chi phí thấp hơn xe buýt	350	0	4,12	0,715	1	5
8	Sử dụng phương tiện cá nhân chủ động về mặt thời gian hơn xe buýt	350	0	4,69	0,811	1	5
9	Sử dụng phương tiện cá nhân là thói quen đi lại hằng ngày	350	0	4,74	0,826	2	5
10	Sử dụng xe buýt là văn minh, lịch sự	350	0	3,15	0,841	2	5
11	Sử dụng xe buýt rất dễ dàng, thuận tiện	350	0	3,20	0,785	2	5
12	Sử dụng xe buýt là do tôi quyết định	350	0	3,42	0,716	2	5
13	Sử dụng xe buýt theo xu hướng phát triển của xã hội hiện đại	350	0	3,54	0,792	2	5
14	Sự ảnh hưởng của công việc đến việc sử dụng xe buýt	350	0	4,15	0,627	2	5
15	Sự ảnh hưởng của xã hội đến việc sử dụng xe buýt	350	0	3,18	0,668	1	5
16	Sự ảnh hưởng của các chính sách Nhà nước đến việc sử dụng xe buýt	350	0	3,35	0,725	1	5
17	Sử dụng xe buýt giảm ô nhiễm môi trường	350	0	3,67	0,798	1	5
18	Sử dụng xe buýt giảm ùn tắc giao thông	350	0	3,36	0,692	1	5
19	Sử dụng xe buýt giảm tai nạn giao thông	350	0	3,25	0,719	1	5
20	Sử dụng xe buýt giảm phương tiện cá nhân	350	0	3,04	0,808	1	5

Nguồn: kết quả xử lý số liệu điều tra với SPSS-Thang đo Likert từ 1-5

Kết quả đánh giá cho thấy độ lệch chuẩn của các biến điều tra là không lớn, đều nhỏ hơn 1. Điều đó có nghĩa việc đánh giá của người dân tương đối đồng đều và không có sự khác biệt lớn. Qua đánh giá của của người dân về Ý định sử dụng xe buýt bao gồm 20 biến điều tra, trong đó có 5 biến được người dân đánh giá từ khá tốt đến tốt (trên 4 điểm) như: Sử dụng phương tiện cá nhân thuận tiện hơn xe buýt (4,57); Sử dụng phương tiện cá nhân có chi phí thấp hơn xe buýt (4,12); Sử dụng phương tiện cá nhân chủ động về mặt thời gian hơn xe buýt (4,69); Sử dụng phương tiện cá nhân là thói quen đi lại hằng ngày (4,74) và Sử dụng xe buýt tiết kiệm chi phí hơn

so với phương tiện khác (4,23). Sở dĩ các biến này được đánh giá cao là do lâu nay người dân trên địa bàn chủ yếu sử dụng phương tiện cá nhân cho việc đi lại của mình. Mặt khác, thành phố Huế nói riêng và địa bàn toàn tỉnh Thừa Thiên Huế nói chung, có mật độ dân số không lớn, địa bàn hẹp, Huế là thành phố di sản nên việc mở rộng các tuyến đường để xe buýt hoạt động, đặc biệt là trong nội thành là điều không thể. Bên cạnh đó, có một số địa điểm có nhu cầu sử dụng xe buýt cao như khu ký túc xá Trường Bina thuộc Đại học Huế – nơi có nhiều sinh viên tham gia học tập, nghiên cứu nhưng lại không bố trí tuyến xe buýt chạy qua. Vì vậy, việc sử dụng phương tiện cá nhân là điều không thể tránh khỏi. Do đó, đây là những rào cản vô cùng lớn đối với nhu cầu sử dụng xe buýt trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế.

Bên cạnh đó có 15/20 biến còn lại được người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế đánh giá chưa cao, từ mức trung bình đến khá tốt (từ 3 đến dưới 4 điểm). Đây chính là các rào cản rất lớn ảnh hưởng đến ý định sử dụng xe buýt, được thể hiện qua các biến như: Sử dụng xe buýt rất thuận tiện (3,07); Sử dụng xe buýt rất an toàn (3,05); Sử dụng xe buýt rất thoải mái (3,04); Sử dụng xe buýt chủ động và tiết kiệm được thời gian (3,17); Sử dụng xe buýt là văn minh, lịch sự (3,15); Sử dụng xe buýt rất dễ dàng, thuận tiện (3,20)... Nguyên nhân là do:

– Năng lực vận tải của các doanh nghiệp xe buýt có giới hạn, hoạt động theo tuyến, thời gian hoạt động trong ngày thường được giới hạn; tình trạng xe buýt đang xuống cấp, không có máy lạnh; khâu vệ sinh trên xe không đảm bảo. Vào lúc cao điểm, xe buýt thường chở nhiều người trong khi đó ghế ngồi trên xe được bố trí có hạn, nên phần đông là đứng, do đó chưa thể đáp ứng nhu cầu đi xe buýt của người dân.

– Theo số liệu điều tra, có đến 74,3 % người sử dụng xe buýt là học sinh, sinh viên, buôn bán nhỏ hoặc cán bộ nhân viên đang công tác đúng trên tuyến mà xe buýt đi qua cho rằng sử dụng xe buýt là khá phù hợp. Tuy nhiên, biến Sự ảnh hưởng của xã hội đến việc sử dụng xe buýt (3,18); Sự ảnh hưởng của các chính sách Nhà nước đến việc sử dụng xe buýt (3,35) chưa được đánh giá cao bởi sự ảnh hưởng của xã hội cũng như các chính sách của Nhà nước đối với lĩnh vực xe buýt chưa thật sự phát huy tác dụng tích cực. Mục đích của việc trợ giá cho xe buýt là để giảm mật độ phương tiện cá nhân, giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông, giảm ô nhiễm môi trường... Tuy nhiên, thói quen của người dân rất khó thay đổi bởi họ cho rằng sử dụng phương tiện cá nhân rất thuận tiện và cơ động. Vì vậy, đây là một cản trở rất lớn.

– Ngoài ra, phân tích cho thấy có sự chênh lệch trong cách nhìn nhận, đánh giá của người dân có chiều hướng gia tăng khác biệt giữa các biến Sử dụng xe buýt tiết kiệm chi phí so với phương tiện khác (4,32) và biến Sử dụng phương tiện cá nhân có chi phí thấp hơn xe buýt (4,12). Như vậy, có thể hiểu rằng nếu triệt tiêu các khoản chi phí khác ngoài chi phí xe buýt thì sử dụng xe buýt tiết kiệm hơn sử dụng phương tiện khác. Tuy nhiên, nếu ngoài chi phí xe buýt ra còn có thêm các chi phí khác như: gửi xe cá nhân, đi bộ, chờ xe buýt, xe ôm... thì xe buýt không thể cạnh tranh được.

3 Kết luận

Trên cơ sở nghiên cứu, phân tích, đánh giá, kết quả nghiên cứu về rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế đã chỉ ra một số yếu tố ảnh hưởng đến nhu cầu đi lại bằng xe buýt như sau:

Thứ nhất, kết quả điều tra cho thấy, có 15/20 biến quan sát được người dân đánh giá chưa cao (từ 3,04–3,67), chỉ có 5/20 biến quan sát được đánh giá > 4,00. Điều đó có nghĩa rằng vẫn còn nhiều rào cản trong việc khuyến khích để thu hút một lượng lớn hành khách sử dụng dịch vụ xe buýt.

Thứ hai, qua điều tra cho thấy, cần điều chỉnh mạng lưới tuyến xe buýt hiện tại cho phù hợp với nhu cầu mới của người dân, đặc biệt là đối tượng học sinh, sinh viên, tăng mức độ phủ rộng của mạng lưới tuyến nhằm làm tăng khả năng tiếp cận của người tham gia giao thông với dịch vụ xe buýt, giảm mức độ trùng tuyến để tiết kiệm thời gian.

Thứ ba, nghiên cứu đã chỉ ra rằng có một số biến như: Sử dụng xe buýt rất thoải mái; Sử dụng xe buýt là văn minh, lịch sự; Sử dụng xe buýt rất dễ dàng, thuận tiện; Sử dụng xe buýt giảm tai nạn giao thông và Sử dụng xe buýt giảm phương tiện cá nhân ... chưa được đánh giá cao là lực cản làm ảnh hưởng đến nhu cầu sử dụng xe buýt. Bởi lẽ, hiện nay 100 % xe buýt chưa triển khai lắp đặt ca-mê-ra trên xe buýt, chưa ứng dụng phần mềm trên thiết bị di động cho hành khách tra cứu lộ trình và xác định thời gian xe đến và đi từ các trạm, chưa triển khai lắp đặt hệ thống thẻ xe buýt thông minh, chưa lắp đặt bản điện tử thông báo tuyến trên các trạm chờ nhằm giúp hành khách tra cứu thông tin cũng như tạo điều kiện thuận lợi trong việc thanh toán.

Thứ tư, qua đánh giá của hành khách sử dụng xe buýt cho thấy có sự khác biệt lớn giữa biến Sử dụng xe buýt tiết kiệm chi phí hơn so với phương tiện khác (4,32) và biến Sử dụng phương tiện cá nhân có chi phí thấp hơn xe buýt (4,12). Qua đó, đòi hỏi chính quyền địa phương cần duy trì chính sách trợ giá nhằm thu hút được nhiều người hơn trong việc sử dụng dịch vụ xe buýt.

Thứ năm, để giảm bớt các rào cản cũng như những định kiến trong việc sử dụng xe buýt, đòi hỏi các cấp, các ngành, các nhà quản lý giao thông đô thị, chính quyền địa phương cần hướng các doanh nghiệp kinh doanh vận tải xe buýt sử dụng phương tiện thân thiện với môi trường, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân (kể cả đối với người tàn tật), tạo sự văn minh, lịch sự cho hành khách sử dụng xe buýt.

Tài liệu tham khảo

1. Đặng Thị Ngọc Dung (2012), *Các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng hệ thống tàu điện ngầm Metro tại thành phố Hồ Chí Minh*, Luận văn Thạc sỹ kinh tế, Trường Đại học Kinh tế TP. HCM.
2. Nguyễn Văn Điệp (2011), *Nghiên cứu đánh giá hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt ở các đô thị Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải, Hà Nội.
3. Nguyễn Thị Hồng Mai (2014), *Nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống vận tải hành khách công cộng trong đô thị*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải, Hà Nội.
4. Đinh Thị Thu (2013), *Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt của Tổng công ty vận tải Hà Nội*, Luận văn thạc sỹ kinh tế, Trường Đại học Nông nghiệp, Hà Nội.
5. Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008), *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS – tập 1 và tập 2*, Nxb. Hồng Đức, Thanh Hóa.
6. Chen, C. F. & Chao, W. H., (2010), 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* 14: 128 – 137. doi: 10.1016/j.trf.2010.11.

OBSTACLES TOWARDS USING BUSES IN THUA THIEN HUE PROVINCE

Hoang Hung^{1,2*}, Tran Van Hoa²

¹ Hue College of Transport, 365 Dien Bien Phu St., Hue, Vietnam

² HU – University of Economics, 99 Ho Duc Di St., Hue, Vietnam

Abstract: Buses are widely used over the whole country, but only a moderate number of people use this means of transport in Thua Thien Hue province. This paper aims at analyzing, accessing and measuring the influence of the obstacles towards the desire of using buses among the residents of the province. Exploratory factor analysis was utilized with 5 factor groups representing 20 factors. The results showed that 15 over 20 observational variables were not highly appreciated (from 3.04 to 3.67), and the rest of 5 was highly appreciated (> 4.00). Typically, Using buses saves much money than other means (4.32); Ease of personal vehicles is cheaper than buses (4.12). The regression analysis revealed that all the five groups were the obstacles towards the use of public buses. The most influential was Attractiveness of personal vehicles, followed by Awareness of behaviour control, Social impact, and Environmental awareness, and the last was Usefulness of buses.

Keywords: obstacles, personal vehicles, using buses