

MỤC LỤC

KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

- 1. Dư Thị Chung, Đinh Lê Uyên Phương, Trần Thị Ngọc Tuyên, Trương Bảo Trân và Nguyễn Tường Vi** - Các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng hệ thống đường sắt đô thị của người dân tại thành phố Hồ Chí Minh. *Mã số: 185.1Deco.11* 3
Factors affecting on habitants' intention towards using urban rail system in Ho Chi Minh city
- 2. Phạm Thu Hằng** - Đánh giá tác động của tiếp cận tài chính toàn diện đến tăng trưởng kinh tế: nghiên cứu thực nghiệm với dữ liệu cấp tỉnh ở Việt Nam. *Mã số: 185.1TrEM.11* 16
The impact of financial inclusion on economic growth: emperical study with provincial data in Vietnam
- 3. Nguyễn Thanh Hùng** - Các yếu tố tác động đến sự hài lòng của doanh nghiệp đối với cảng điện tử khu vực Đông Nam Bộ: Tích hợp các mô hình Hệ thống thông tin thành công và Chấp nhận công nghệ. *Mã số: 185.1SMET.11* 28
Factors affecting business satisfaction with ePorts in the Southeast region: Integrating Information System Success and Technology Acceptance Models
- 4. Doãn Nguyên Minh** - Đánh giá tác động của biện pháp kỹ thuật đến xuất khẩu thủy sản tươi sống và chế biến của Việt Nam. *Mã số: 185.1IBMg.11* 45
Analyzing the impact of technical measures on Vietnam's fresh and processed seafood

QUẢN TRỊ KINH DOANH

- 5. Nguyễn Hoàng Chung** - Nghiên cứu thực nghiệm các yếu tố tác động đến rủi ro phá sản của ngân hàng thương mại cổ phần tại Việt Nam. *Mã số: 185.2FiBa.21* 56
Factors Affecting Bankruptcy Risk In Vietnam: an Empirical Investigation

- 6. Nguyễn Thị Liên, Nguyễn Hùng Cường, Ngô Thị Mai, Đoàn Huy Hoàng, Đoàn Huy Hoàng, Lại Quang Huy và Hòa Thị Tươi** - Nghiên cứu ảnh hưởng của gắn kết công việc tới hiệu suất làm việc của nhân viên nhân sự. *Mã số: 185.2.HRMg.21* 70

The Impact of Job Engagement on Human Resources Employee Performance

- 7. Phạm Hùng Cường, Lê Sơn Đại và Lê Minh Thành** - Tác động của trò chơi hóa đến ý định mua hàng của người dùng trên ứng dụng thương mại điện tử Shopee. *Mã số: 185.2BMkt.21* 89

The impacts of gamification on consumers' purchase intention on the Shopee e-commerce application

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

- 8. Trịnh Hoàng Anh và Phạm Đức Chính** - Mối quan hệ giữa quản trị công ty và thành quả hoạt động doanh nghiệp tại Việt Nam: vai trò điều tiết của tính minh bạch và tiếp cận thông tin. *Mã số: 185.3BAdm.31* 105

The Relationship Between Corporate Governance And Firm Performance In Vietnam: The Moderating Role Of Transparency And Access To Information

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN Ý ĐỊNH SỬ DỤNG HỆ THỐNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ CỦA NGƯỜI DÂN TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Dư Thị Chung*

Email: duchung@ufm.edu.vn

Đinh Lê Uyên Phương*

Email: uyenphuongdinhle@gmail.com

Trần Thị Ngọc Tuyền*

Email: tntngoctuyen@gmail.com

Trương Bảo Trân*

Email: baotran.truong265@gmail.com

Nguyễn Tường Vi*

Email: nguyentuongvi27082002@gmail.com

***Trường Đại học Tài chính - Marketing**

Ngày nhận: 28/06/2023

Ngày nhận lại: 20/10/2023

Ngày duyệt đăng: 02/11/2023

Mục đích của nghiên cứu này nhằm đánh giá các yếu tố tác động đến ý định sử dụng hệ thống đường sắt đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) thông qua nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng. Nghiên cứu định tính được tiến hành thông qua phỏng vấn sâu với 5 người với mục đích làm rõ các nhân tố ảnh hưởng đến ý sử dụng đường sắt đô thị. Nghiên cứu định lượng chính thức được thực hiện nhằm kiểm định các giả thuyết nghiên cứu dựa trên bộ số liệu được thu thập từ 382 người dân tại TP.HCM. Kết quả phân tích dữ liệu với phương pháp bình phương tối thiểu từng phần (PLS-SEM) đã cho thấy các nhân tố Nhận thức tính dễ sử dụng, Nhận thức về môi trường và Giá cả có tác động cùng chiều đến Thái độ đối với hệ thống đường sắt đô thị. Kết quả nghiên cứu cũng khẳng định nhân tố Tìm kiếm sự mới lạ và Thái độ với hệ thống đường sắt đô thị có tác động cùng chiều đến Ý định sử dụng hệ thống Metro. Từ kết quả đạt được, nghiên cứu đề xuất một số hàm ý chính sách nhằm thúc đẩy người dân sử dụng đường sắt đô thị khi hệ thống được hoàn thành và đưa vào vận hành thương mại trong thời gian tới.

Từ khóa: đường sắt đô thị, phương tiện công cộng, Metro.

JEL Classifications: M38, R00, R40.

DOI: 10.54404/JTS.2023.185V.01

1. Giới thiệu

Phát triển hệ thống giao thông công cộng là chủ đề nhận được sự quan tâm từ nhiều nhà nghiên cứu cũng như hoạch định chính sách, các

nghiên cứu chủ yếu tập trung khai thác các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi lựa chọn phương tiện công cộng làm phương tiện di chuyển chủ yếu. Trên thế giới, nhiều nhà nghiên cứu đã khẳng định việc sử

dụng hình thức vận tải công cộng mang lại lợi ích lớn cho kinh tế xã hội và môi trường, tiết kiệm chi phí cho những người có nhu cầu đi lại thường xuyên theo một lộ trình nhất định (Ambak, Kasvar, Daniel, Prasetijo, & Abd Ghani, 2016). Được xem là một phương tiện giao thông công cộng “xanh” và hiệu quả, hệ thống đường sắt đô thị có vai trò quan trọng trong việc giải quyết tắc nghẽn và ô nhiễm môi trường. Việc sử dụng các phương tiện công cộng như đường sắt đô thị được người dân đánh giá cao vì các lợi ích thiết thực cho cộng đồng và xã hội (Pan, 2017). Với các lợi ích xã hội và hiệu quả kinh tế mà nó mang đường sắt đô thị đã trở thành một phương tiện giao thông công cộng phổ biến trên thế giới, và hành vi này trở nên quen thuộc với người dân, đặc biệt tại các quốc gia phát triển. Với một quốc gia đang phát triển như Việt Nam, việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị được xem hành vi mới mẻ đối với người dân bởi chủ trương phát triển và hoàn thiện mạng lưới đường sắt đô thị mới được Chính phủ quan tâm trong những năm gần đây.

Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định hoàn thiện mạng lưới đường sắt đô thị tại hai thành phố lớn nhất cả nước là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035; đề xuất các giải pháp thiết thực nhằm hoàn thành một số tuyến đường sắt đô thị tại các khu vực nội đô có quy mô trên 01 triệu dân. Theo trang tin điện tử Đảng Bộ Thành phố (2023), quy mô dân số thành phố sẽ đạt khoảng 10,6 triệu người vào năm 2025 và 12 triệu người vào năm 2030. Quy mô dân số chính là yếu tố góp phần thúc đẩy kinh tế tuy nhiên cũng tạo áp lực cho thành phố trong việc đảm bảo

các vấn đề về an sinh xã hội, cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị và ô nhiễm môi trường đến từ việc sử dụng các phương tiện giao thông. Những năm gần đây, dù kết quả thống kê cho thấy hành vi sử dụng ô tô có xu hướng gia tăng nhưng xe máy vẫn là phương tiện phổ biến của người dân Việt Nam. Theo thống kê của trang bản đồ thế giới vào năm 2019, lượng xe máy tiêu thụ tại Châu Á chiếm tới 58%; trong đó Việt Nam đứng thứ 2 với 86% hộ gia đình sử dụng xe máy làm phương tiện di chuyển chính (WorldAtlas, 2019). Theo Sở Giao thông Vận tải TP.HCM (2023), hiện thành phố tồn tại 24 điểm nguy cơ ùn tắc giao thông và có xu hướng phát sinh thêm nếu không có các giải pháp kịp thời.

Theo Nghị quyết số 48/NQ-CP (2022) chỉ đạo về tăng cường thực hiện bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2022-2025, Chính phủ yêu cầu năm thành phố lớn trong đó có TP.HCM hạn chế hoạt động của xe máy trên một số quận sau năm 2030. Để thực hiện đề án, Chính quyền chủ động xây dựng và ban hành chính sách cùng các kế hoạch nhằm phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, qua đó có thể khai thác những nguồn lực hiệu quả cho hạ tầng giao thông, khắc phục những yếu kém, nâng cao chất lượng đời sống người dân tại TP.HCM. Nhằm giải quyết căn bản vấn đề ách tắc giao thông, Thủ tướng Chính phủ đã có quyết định số 568/QĐ-TTg năm 2013, tiến hành xây dựng 08 tuyến xuyên tâm và vành khuyên nối các trung tâm chính của thành phố. Hệ thống đường sắt đô thị được xem là dự án trọng điểm của TP.HCM trong nỗ lực giảm thiểu ùn tắc giao thông cũng như gia tăng hình ảnh tích cực và hiện đại về thành phố. Tuy nhiên, việc chuyển đổi hành vi sử dụng các phương tiện cá nhân sang một phương

tiện công cộng mới là một rào cản lớn do yếu tố thói quen cũng như các yếu tố về đặc điểm của các phương tiện. Nhiều nghiên cứu trước đây về hành vi sử dụng phương tiện công cộng đã tập trung vào mối quan hệ giữa các yếu tố chủ quan và yếu tố khách quan đến việc sử dụng ô tô và vận tải công cộng. Tuy nhiên, còn ít nghiên cứu được tiến hành để phân tích ảnh hưởng các yếu tố trong việc sử dụng phương tiện đường sắt đô thị, đặc biệt tại các quốc gia đang phát triển như Việt Nam khi hệ thống đường sắt đô thị mới bắt đầu phát triển và được đưa vào vận hành với quy mô nhỏ. Với quyết tâm hoàn thiện tuyến Metro số 1 vào quý 3 năm 2023, TP.HCM đã và đang tiếp tục triển khai các hoạt động nhằm đảm bảo tiến độ cũng như đưa vào vận hành, khai thác hiệu quả và thông suốt. Ngoài các vấn đề liên quan đến yếu tố kỹ thuật, vận hành thì một trong những yếu tố cần quan tâm đó là tìm hiểu mức độ sẵn sàng sử dụng hệ thống đường sắt đô thị của người dân tại TP.HCM. Do đó, mục tiêu chính của nghiên cứu này nhằm xác định các nhân tố có vai trò quan trọng ảnh hưởng đến ý sử dụng hệ thống đường sắt đô thị của người dân tại TP.HCM, từ đó có cơ sở đề xuất một số chính sách khuyến khích người dân tăng cường hành vi sử dụng phương tiện Metro khi hệ thống đi vào hoạt động.

2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Trong các nghiên cứu về ý định hành vi hay hành vi chấp nhận một sản phẩm, hệ thống công nghệ mới, lý thuyết được vận dụng nhiều nhất là thuyết hành vi dự định (TPB) (Ajzen, 1991). Lý thuyết này cho rằng ý định là yếu tố quan trọng quyết định đến hành vi của con người và khi ý định tham gia vào hành vi càng mạnh, việc thực hiện hành vi thực sự sẽ càng tích cực (Ajzen,

1991), trong đó ý định hành vi chịu tác động của yếu tố thái độ, hình thành từ những hiểu biết, nhận thức về các đặc tính của sản phẩm và yếu tố chuẩn chủ quan - được hình thành từ quan điểm của nhóm người có liên quan tới người tiêu dùng với những niềm tin, chuẩn mực động lực cá nhân khác nhau. Ngoài ra, ý định hành vi cũng chịu tác động bởi nhân tố nhận thức kiểm soát hành vi, được xem là mức độ cản trở hay thúc đẩy việc thực hiện một hành vi.

Trong việc giải thích hành vi sử dụng hệ thống liên quan đến công nghệ, Davis (1989) đề xuất mô hình chấp nhận công nghệ (TAM) và cho rằng các nhân tố chính bao gồm nhận thức tính hữu ích và nhận thức tính dễ sử dụng có vai trò ảnh hưởng chính tới việc sử dụng một hệ thống công nghệ. Taylor and Todd (1995) tích hợp mô hình TAM và thuyết hành động hợp lý (TRA) để bổ sung hai yếu tố chuẩn chủ quan và nhận thức kiểm soát hành vi, hình thành nên mô hình kết hợp C-TAM-TPB. Đa phần các nghiên cứu trước đây đều vận dụng các mô hình phổ biến như TPB, TAM hay C-TAM-TPB nhằm giải thích ý định sử dụng hệ thống giao thông công cộng của người dân. Hệ thống đường sắt đô thị là phương tiện giao thông công cộng hiện đại, có liên quan đến yếu tố công nghệ mới và hiện được xem là phương tiện mới mẻ tại thành phố Hồ Chí Minh, do vậy nghiên cứu này vận dụng mô hình chấp nhận công nghệ TAM kết hợp với mô hình TPB để làm cơ sở chính để xây dựng mô hình lý thuyết giải thích ý định sử dụng hệ thống đường sắt đô thị tại TP.HCM.

2.2. Các nghiên cứu liên quan đến ý định sử dụng đường sắt đô thị

Chủ đề nghiên cứu về hành vi sử dụng phương tiện giao thông công cộng nói chung và phương tiện đường sắt đô thị nói riêng không là chủ đề

quá mới trên thế giới do sự phát triển của các phương tiện này. Các nghiên cứu trước đây đã tích hợp nhiều yếu tố để giải thích ý định sử dụng phương tiện giao thông công cộng nói chung và phương tiện đường sắt đô thị nói riêng, khẳng định yếu tố thái độ là nhân tố quyết định đến ý định sử dụng hệ thống đường sắt đô thị (Hsiao và Yang, 2010; Ambak và cộng sự, 2016). Nghiên cứu của nhóm tác giả khác (Mahardika, Irawan, & Bastarianto, 2022) đã bổ sung nhân tố nhận thức về đạo đức, tìm kiếm sự mới lạ, niềm tin và các yếu tố tác động bên ngoài, kết hợp với thuyết TPB để nghiên cứu và đưa các khuyến nghị thúc đẩy hành vi sử dụng hệ thống đường sắt đô thị của người dân tại Indonesia. Tại TP.HCM, phương tiện đường sắt đô thị được xem là phương tiện giao thông công cộng còn mới mẻ do hệ thống Metro chưa hoàn thiện và đưa vào khai thác thương mại nên các nghiên cứu thường tập trung vào tìm hiểu các nhân tố tác động đến ý định hành vi. Nghiên cứu Dung (2012) đã khẳng định một số nhân tố tác động đến ý định trải nghiệm đường sắt đô thị tại TP.HCM bao gồm nhận thức sự hữu ích, nhận thức về môi trường, chuẩn chủ quan, sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân và kết quả cho thấy nhận thức sự hữu ích có tác động mạnh nhất. Liên quan đến hành vi sử dụng phương tiện công cộng, nghiên cứu của Hùng và Hòa (2017) đã bổ sung nhân tố nhận thức kiểm soát hành vi để giải thích việc sử dụng phương tiện xe buýt của người dân thành phố Huế. Nghiên cứu của Hường (2022) đã khẳng định ý định sử dụng đường sắt đô thị của người dân Thủ đô Hà Nội chịu ảnh hưởng của ba nhân tố: thái độ, sự hấp dẫn của phương tiện cá nhân và chuẩn chủ quan, bên cạnh đó thái độ đối với đường sắt đô thị chịu tác động của ba nhân tố bao gồm: sự hữu ích, hình ảnh đường sắt đô thị và

nhận thức về môi trường. Nghiên cứu của Hiếu, Quỳnh, Quỳnh, Oanh, và Phương (2022) tìm hiểu các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng đường cao tốc đầu tư theo hình thức BOT đã xác nhận năm yếu tố có vai trò quan trọng, bao gồm nhân tố tính hữu ích cảm nhận, nhận thức kiểm soát hành vi, chuẩn chủ quan, điều kiện thuận lợi và cuối cùng là nhân tố sự mất niềm tin vào cơ quan quản lý. Như vậy, có thể thấy rằng vấn đề nghiên cứu về ý định sử dụng hệ thống Metro tại Việt Nam trong thời gian qua nhận được sự quan tâm của nhiều nhà nghiên cứu cũng như các nhà hoạch định chính sách. Nghiên cứu này được nhóm tác giả thực hiện trong thời điểm dự án Metro số 1 tại TP.HCM đang trong giai đoạn hoàn thành để có thể đạt mục tiêu vận hành thương mại vào năm 2024. Kết quả nghiên cứu kỳ vọng sẽ bổ sung thêm cơ sở khoa học để các cơ quan quản lý hoạch định các chính sách và đưa ra giải pháp nhằm thúc đẩy việc sử dụng đường sắt đô thị của người dân TP.HCM, góp phần giải quyết vấn đề tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm môi trường của TP.HCM trong giai đoạn hiện nay.

2.3. Phát triển giả thuyết

Nhận thức tính dễ sử dụng là mức độ mà cá nhân tin rằng việc sử dụng hệ thống cụ thể sẽ không tốn nhiều công sức (Davis, 1989). Về mặt lý thuyết, tính dễ sử dụng được nhận thức khi người tiêu dùng cảm thấy quy trình sử dụng là dễ hiểu và sử dụng. Điểm mới được sử dụng cho nghiên cứu là nhân tố nhận thức tính dễ sử dụng, do chưa phát hiện trong nghiên cứu trước đây đề cập nhân tố này. Tuy nhiên, nhóm tác giả nhận thấy nhận thức tính dễ sử dụng là quan trọng vì việc chấp nhận sử dụng một thiết bị công nghệ cao như Metro là mới mẻ với người dân. Do vậy, việc đưa ra nhân tố tính dễ sử dụng sẽ giúp

người dân dễ dàng sử dụng hệ thống tàu điện Metro. Vì thế, giả thuyết H1 phát biểu như sau:

H1: Nhận thức tính dễ sử dụng tác động cùng chiều đến thái độ với đường sắt đô thị.

Nhận thức về môi trường được đưa vào một số bài nghiên cứu về ý định sử dụng phương tiện công cộng. Nghiên cứu của Dung (2012) cho rằng Nhận thức về môi trường liên quan đến việc sử dụng Metro giúp giảm ô nhiễm môi trường, tắc nghẽn giao thông ở TP.HCM. Theo nghiên cứu của Hùng và Hòa (2017), nhận thức bảo vệ môi trường càng cao thì thói quen sử dụng phương tiện cá nhân sẽ giảm. Cả hai nghiên cứu đã chứng minh Nhận thức về môi trường tác động trực tiếp đến ý định hành vi của người dân. Tuy nhiên, nghiên cứu của Hường (2022) cho rằng Nhận thức về môi trường là yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến Thái độ đối với việc sử dụng đường sắt đô thị. Từ đó, nếu nhận thức về môi trường càng cao thì Thái độ của người dân đối với phương tiện giao thông công cộng như Metro càng tích cực. Vì vậy, nghiên cứu đề xuất hai giả thuyết sau:

H2: Nhận thức về môi trường tác động cùng chiều đến thái độ với hệ thống đường sắt đô thị.

H3: Nhận thức về môi trường tác động cùng chiều đến ý định sử dụng hệ thống đường sắt đô thị (Metro).

Thái độ là trạng thái đánh giá tích cực hoặc tiêu cực về một sự việc. Trong mô hình TPB, thái độ là nhân tố có ảnh hưởng đến ý định hành vi. Bên cạnh đó, nghiên cứu của Ambak và cộng sự (2016) cũng chỉ ra rằng sự tích cực trong thái độ là do người dân xem xét xe buýt như một phương tiện có mức chi phí sử dụng rẻ hơn so với phương tiện cá nhân và từ đó ảnh hưởng đến ý định sử dụng phương tiện công cộng. Nhiều nghiên cứu kết luận rằng thái độ chính là mấu chốt quan trọng

tác động nhiều nhất đến ý định sử dụng phương tiện đường sắt đô thị (Dung, 2012; Hường, 2022). Từ đó, giả thuyết H4 phát biểu như sau:

H4: Thái độ với hệ thống đường sắt đô thị tác động cùng chiều đến ý định sử dụng hệ thống Metro.

Nhiều nghiên cứu trước đây đã khẳng định tầm quan trọng của giá cả đến ý định sử dụng tàu Metro (Jung & Yoo, 2014; Park & Ha, 2006). Kết quả nghiên cứu của Pan (2017) cho thấy giá cả có tác động mạnh nhất đến ý định sử dụng hệ thống Metro của hành khách ở Trung Quốc vì họ có sự nhạy cảm về giá nên thường xem xét giá giữa các phương tiện di chuyển rồi đến ý định sử dụng Metro. Trước khi người dân có ý định sử dụng một phương tiện công cộng mới, họ có xu hướng so sánh chi phí giữa các phương tiện và chọn phương tiện có chi phí thấp. Qua quá trình tìm hiểu các đề tài liên quan, nhóm tác giả chưa phát hiện thấy có nghiên cứu nào xem xét mối quan hệ giữa giá cả và thái độ đối với hệ thống đường sắt đô thị. Tuy nhiên kết quả phỏng vấn sâu với người dân cho thấy yếu tố giá có thể ảnh hưởng đến thái độ của người dân với việc sử dụng hệ thống đường sắt đô thị. Do vậy, nhóm tác giả đề xuất các giả thuyết như sau:

H5: Giá cả tác động cùng chiều đến thái độ với hệ thống đường sắt đô thị.

H6: Giá cả tác động cùng chiều đến ý định sử dụng hệ thống Metro.

Hành vi tìm kiếm sự mới lạ là động lực khiến khách hàng trải nghiệm dịch vụ mới. Nhiều nghiên cứu chỉ ra rằng xu hướng tìm kiếm sự mới lạ cao thường có động lực nội tại mạnh hơn để sử dụng các sản phẩm công nghệ ((Mahardika & cộng sự, 2022). Mặc dù nghiên cứu của Hsiao và Yang (2010) đã đề cập rằng tìm kiếm sự mới lạ có

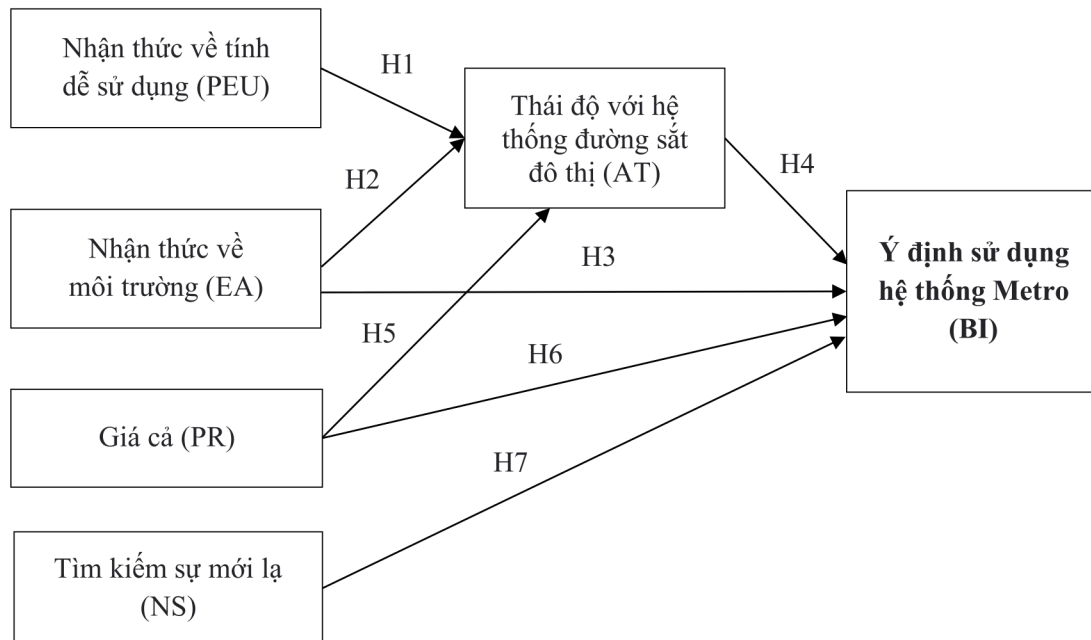
ảnh hưởng gián tiếp đáng kể đến ý định sử dụng đường sắt cao tốc của sinh viên thông qua thái độ. Nhưng kết quả nghiên cứu định tính của nhóm cho thấy người dân rất mong chờ vào dự án Metro, do có kỳ vọng trải nghiệm với phương tiện mới mẻ này. Kết quả cuộc thảo luận với những người tham gia cho thấy những người có tính cách cởi mở, có xu hướng tìm kiếm những trải nghiệm mới mẻ sẵn sàng thử nghiệm hệ thống Metro ngay khi hệ thống vận hành. Do vậy, giả thuyết sau đây được đề xuất:

H7: Tìm kiếm sự mới lạ tác động cùng chiều đến ý định sử dụng hệ thống Metro.

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu được tiến hành bằng hai phương pháp là nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng. Với nghiên cứu định tính, nhóm tác giả thực hiện phỏng vấn cá nhân với 5 đáp viên đã từng sử dụng tàu điện Cát Linh - Hà Đông hoặc

phương tiện đường sắt đô thị ở nước ngoài. Kết quả của nghiên cứu định tính nhằm hoàn thiện thang đo chính thức (bảng 1) và làm cơ sở thiết kế bảng hỏi cho nghiên cứu định lượng chính thức để kiểm định mô hình và giả thuyết nghiên cứu. Dữ liệu của đề tài được thu thập thông qua khảo sát trực tiếp bằng bảng câu hỏi, ngoài các câu hỏi về nhân khẩu học và hành vi di chuyển, nội dung chính của bảng hỏi tập trung vào ghi nhận mức độ đồng ý của người dân về các biến quan sát của các thang đo trong mô hình nghiên cứu, theo 5 mức độ từ 1: hoàn toàn không đồng ý đến 5: rất đồng ý. Về quy mô mẫu, nghiên cứu sử dụng tiêu chuẩn cỡ mẫu để phân tích SEM nên cỡ mẫu tối thiểu cần khảo sát là 300 (Hair & cộng sự, 2010). Do đó, để đảm bảo cỡ mẫu tối thiểu, nhóm tác giả đã thực hiện khảo sát với cỡ mẫu là 400, với phương pháp chọn mẫu thuận tiện. Sau khi sàng lọc 400 phiếu khảo sát được phân hồi,



(Nguồn: Nhóm tác giả đề xuất)

Hình 1: Mô hình nghiên cứu đề xuất

Bảng 1: Thang đo các khái niệm nghiên cứu

Thang đo (nguồn)	Ký hiệu	Diễn giải
Nhận thức tính dễ sử dụng (Davis, 1989)	PEU1	Những tấm biển chỉ dẫn trong ga tàu Metro sẽ giúp tôi dễ dàng đến đúng tuyến tàu điện ngầm
	PEU2	Sơ đồ tuyến Metro trên tàu sẽ giúp tôi theo dõi thông tin ga tàu dễ dàng
	PEU3	Tôi dễ sử dụng Metro nếu quy trình lên tàu được thiết kế đơn giản
	PEU4	Tôi dễ dàng mua vé tàu Metro nếu giao diện đặt mua vé tại quầy bán vé tự động dễ thao tác
	PEU5	Tôi dễ dàng mua vé tàu Metro nếu có nhân viên nhà ga hỗ trợ hành khách mua vé
	PEU6	Có nhiều ga tàu Metro nên tôi dễ dàng tìm ga có vị trí gần nhất hoặc thuận tiện nhất cho tôi
Nhận thức về môi trường (Dung, 2012; Hường, 2022)	EA1	Tôi quan tâm đến vấn đề bảo vệ môi trường
	EA2	Tôi luôn lo lắng về vấn đề môi trường ngày càng ô nhiễm nghiêm trọng
	EA3	Tôi cho rằng việc bảo vệ môi trường là trách nhiệm của mỗi cá nhân
	EA4	Tôi ưu tiên sử dụng những phương tiện giao thông thân thiện với môi trường
	EA5	Tôi cho rằng sử dụng Metro giúp giảm lượng phương tiện cá nhân
Thái độ với hệ thống đường sắt đô thị (Ambak et al., 2016; Hường, 2022)	AT1	Tôi nghĩ việc di chuyển bằng hệ thống Metro là một quyết định đúng đắn
	AT2	Tôi nghĩ việc di chuyển bằng Metro sẽ thú vị
	AT3	Tôi luôn có thái độ tích cực đối với việc sử dụng phương tiện công cộng như Metro
Giá cả (Pan, 2017)	PR1	Tôi nghĩ rằng giá vé tàu điện ngầm Metro rẻ
	PR2	Tôi nghĩ rằng giá vé tàu điện ngầm Metro là chấp nhận được
	PR3	Tôi nghĩ rằng giá vé tàu điện ngầm Metro phù hợp với khả năng chi trả của tôi
	PR4	Tôi cảm thấy hài lòng với mức giá được đề xuất
Tìm kiếm sự mới lạ (Hsiao & Yang, 2010; Mahardika et al., 2022)	NS1	Tôi luôn tìm kiếm những ý tưởng và sự trải nghiệm mới lạ
	NS2	Khi tôi cảm thấy nhàm chán, tôi thường tìm kiếm đến những trải nghiệm mới
	NS3	Tôi thích trải nghiệm sự mới lạ và muốn thay đổi thói quen hằng ngày
Ý định sử dụng hệ thống Metro (Ajzen, 1991)	BI1	Tôi sẵn sàng trải nghiệm Metro ngay khi hoàn thành
	BI2	Tôi sẽ xem xét sử dụng Metro là phương tiện di chuyển thay thế cho các phương tiện khác
	BI3	Tôi sẽ ưu tiên sử dụng Metro ngay cả khi được đề xuất sử dụng các phương tiện khác
	BI4	Tôi sẽ đề xuất bạn bè, người thân cùng sử dụng Metro
	BI5	Tôi muốn trở thành người tiên phong thử nghiệm Metro

(Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp)

nhóm nghiên cứu loại bỏ 18 phiếu vì các bảng hỏi có nhiều giá trị khuyết, còn lại 382 phiếu hợp lệ. Dữ liệu được nhập liệu và làm sạch bằng phần mềm máy tính Excel và SPSS 22 để chuẩn bị cho phân tích dữ liệu chính thức. Trong nghiên cứu này, nhóm nghiên cứu sử dụng kỹ thuật mô hình cấu trúc dựa trên phương pháp bình phương tối thiểu từng phần (PLS-SEM) để đánh giá mô hình đo lường và đánh giá mô hình cấu trúc với sự hỗ trợ của phần mềm SmartPLS 4.0.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Thông tin về đối tượng khảo sát

Kết quả khảo sát với 400 người dân đô thị tại TP.HCM đạt được 382 phiếu khảo sát hợp lệ. Về giới tính, nam (44%) và nữ (56%). Về độ tuổi, nhóm từ 18 đến 22 tuổi (60,2%), từ 23 đến 35 tuổi (20,4%), từ 36 đến 45 tuổi (10,7%) và nhóm tuổi còn lại (10%). Về nghề nghiệp, học sinh, sinh viên (58,6%); công việc nhân viên văn phòng (14,9%); công việc quản lý (3,4%); lao động tự do (11%); lao động phổ thông (7,1%); làm chủ (5%). Về thu nhập, nhóm từ 2 triệu đồng (25,1%), từ 2 đến 5 triệu đồng (27,5%), từ 5 đến 10 triệu đồng và từ 10 đến 15 triệu đồng đều chiếm 17%; từ 15 đến 30 triệu đồng (7,1%) và trên 30 triệu đồng (6,3%).

Ngoài ra, kết quả thống kê cho thấy số người biết thông tin về đường sắt đô thị thông qua báo đài, tạp chí (57,3%); theo dõi trang web đường sắt đô thị TP.HCM (19%); hơn 20% người đã từng sử dụng tàu điện trong và ngoài nước. Về phương tiện giao thông di chuyển, di chuyển bằng xe máy (36,8%); xe ô tô (16,2%); xe thuê (14,7%); xe buýt, xe đạp và đi bộ là phương tiện ít được di chuyển nhất. Về quãng đường di chuyển, từ 5 đến 10km/lần (33,2%); 10 đến 15km/lần (25,9%) và trên 15km/lần (25,7%); dưới 5km/lần (15,2%).

Về lộ trình tàu điện, có 57,3% người dân có tuyến đường đi trùng với lộ trình Metro và 29,8% người dân có tuyến đường đi không trùng lộ trình Metro, 12,8% trả lời không biết.

4.2. Đánh giá mô hình đo lường

Kết quả phân tích độ tin cậy của thang đo: Kết quả phân tích (bảng 2) cho thấy tiêu chí đánh giá độ tin cậy qua hệ số Cronbach's Alpha của các thang đo đều lớn hơn 0,7 và các giá trị độ tin cậy tổng hợp lớn hơn 0,7 nên các thang đo đều đạt độ tin cậy.

Đánh giá giá trị hội tụ: Các giá trị AVE dao động đều lớn hơn 0,5 và hệ số tải ngoài của các biến quan sát dao động đều lớn hơn 0,7 nên các thang đo đều đạt được giá trị hội tụ.

Đánh giá giá trị phân biệt: Dựa trên giá trị của chỉ số tương quan HTMT đều nhỏ hơn 0,9 và căn bậc hai của AVE lớn hơn các tương quan giữa các biến tiềm ẩn với nhau có thể kết luận rằng thang đo đạt giá trị phân biệt.

4.3. Đánh giá mô hình cấu trúc và thảo luận

Để kiểm định các giả thuyết và mô hình nghiên cứu, nhóm tác giả sử dụng kỹ thuật ước lượng mô hình cấu trúc tuyến tính dựa trên bình phương tối thiểu từng phần PLS-SEM, thông qua phương pháp lấy mẫu có hoàn lại (bootstrapping) với kích thước mẫu là 5000. Các tiêu chí phân tích và đánh giá mô hình cấu trúc được vận dụng theo đề xuất của Hair và cộng sự (2019), bao gồm kiểm tra vấn đề đa cộng tuyến trong mô hình; Ước lượng hệ số tác động của các biến ngoại sinh đến biến nội sinh (β) và kiểm định ý nghĩa thống kê của các giả thuyết; đánh giá hệ số xác định sự biến thiên của mô hình (R^2) và xem xét mức độ phù hợp của dữ liệu đối với mô hình lý thuyết hay mức độ dự báo thông qua các hệ số Q^2 . Các kết quả đạt được như sau:

Bảng 2: Tổng hợp hệ số tải ngoài và độ tin cậy tổng hợp của mô hình đo lường

Thang đo	Biến quan sát	Cronbach's Alpha	Hệ số tải ngoài	Độ tin cậy tổng hợp (CR)	Phương sai trích (AVE)
Thái độ với hệ thống đường sắt đô thị	3	0,703	0,746 - 0,829	0,835	0,628
Ý định sử dụng hệ thống Metro	5	0,788	0,743 - 0,850	0,863	0,612
Nhận thức về môi trường	5	0,807	0,809 - 0,876	0,886	0,722
Tìm kiếm sự mới lạ	3	0,837	0,847 - 0,882	0,902	0,755
Nhận thức tính dễ sử dụng	6	0,765	0,702 - 0,749	0,841	0,515
Giá cả	4	0,866	0,822 - 0,854	0,909	0,714

(Nguồn: Kết quả tính toán của nhóm tác giả)

Đánh giá vấn đề đa cộng tuyến trong mô hình: Tiêu chí đánh giá hiện tượng đa cộng tuyến của các biến quan sát bằng cách xem xét các hệ số phóng đại phương sai (VIF) của các biến tiềm ẩn. Trong nghiên cứu này, giá trị VIF đều có ngưỡng nhỏ hơn 5 (Hair và cộng sự, 2019) thì không có hiện tượng cộng tuyến.

Ước lượng hệ số tác động: Hệ số ước lượng hay hệ số tác động Beta (β) cung cấp thông tin về cường độ của mối quan hệ giữa biến ngoại sinh và biến nội sinh. Giá trị β cũng chỉ ra chiều hướng tác động (thuận hay nghịch) của biến ngoại sinh đến biến nội sinh (Hair và cộng sự, 2010). Kết quả phân tích dữ liệu với phương pháp PLS-SEM (bảng 3) cho thấy có năm giả thuyết được chấp nhận và hai giả thuyết bị bác bỏ, cụ thể như sau:

Giả thuyết H1: Nhận thức tính dễ sử dụng có tác động trực tiếp và cùng chiều đến Thái độ với hệ thống đường sắt đô thị ($\beta = 0,264$, P-value = 0,000). Kết quả này ủng hộ mô hình chấp nhận công nghệ TAM cũng như lý thuyết hành vi dự định TPB. Thực tế, với sự hiểu biết từ các hoạt động tuyên truyền, người dân đã nhận thức được đường sắt đô thị luôn gắn với những tiện ích thiết thực cho người sử dụng phương tiện. Và điều

quan trọng hơn là các thủ tục liên quan đến tiếp cận và sử dụng dịch vụ Metro càng dễ dàng thì người dân sẽ gia tăng thái độ tích cực với đối với hệ thống Metro.

Giả thuyết H2: Nhận thức về môi trường có tác động trực tiếp và cùng chiều đến Thái độ với hệ thống đường sắt đô thị ($\beta = 0,250$, P-value = 0,000). Kết quả này trùng khớp với kết quả nghiên cứu của Dung (2012); Hường (2022). Như vậy, tương tự như nghiên cứu trước đây, nếu người dân TP.HCM có nhận thức về môi trường tốt thì thái độ của họ đối với hệ thống đường sắt đô thị sẽ càng tích cực.

Giả thuyết H4: Thái độ với đường sắt đô thị có tác động trực tiếp và cùng chiều đến ý định sử dụng đường sắt đô thị ($\beta = 0,242$, P-value = 0,000). Kết quả này tương đồng với kết quả nghiên cứu của Hsiao and Yang (2010); Pan (2017), Ambak et al. (2016); Mahardika et al. (2022); Hường (2022). Trong bối cảnh nghiên cứu tại TP.HCM, tác động của thái độ tích cực đối với ý định sử dụng tàu đường sắt đô thị đạt mức cao.

Giả thuyết H5: Giá cả có tác động trực tiếp và cùng chiều đến thái độ với đường sắt đô thị ($\beta =$

0,143, P-value = 0,011). Kết quả cho thấy người dân cho rằng giá vé mà Ban quản lý đưa ra là giá vé dự kiến nhằm khuyến khích người dân trải nghiệm thay vì là giá vé chính thức nên giá vé chỉ mới là yếu tố tác động trực tiếp đến thái độ. Yếu tố giá cả được xem là nhân tố mới trong nghiên cứu này, vì vậy, xem xét về giá của hệ thống đường sắt đô thị theo cảm nhận của người dân cần được chú trọng khi đưa ra các chính sách về giá cả nhằm gia tăng thái độ tích cực của người dân trong việc sử dụng hệ thống đường sắt đô thị.

Giả thuyết H7: Tìm kiếm sự mới lạ có tác động trực tiếp và cùng chiều đến ý định sử dụng Đường sắt đô thị ($\beta = 0,471$, P-value = 0,000). Các nghiên cứu trước đây chỉ xem xét tác động của nhân tố tìm kiếm sự mới lạ đến thái độ (Hsiao & Yang, 2010; Mahardika và cộng sự, 2022) thì kết quả nghiên cứu này cho thấy người dân vì chờ đợi dự án tàu Metro hoàn thành khá lâu nên dần mất đi sự hào hứng, với người thích trải nghiệm mới lạ thì khi tàu Metro chính thức vận hành, họ sẽ có ý định sử dụng Metro để thỏa mãn nhu cầu trải nghiệm và tìm kiếm sự mới lạ của bản thân.

Giả thuyết H3, H6 bị bác bỏ cho thấy nhân tố nhận thức về môi trường và giá cả không có tác động trực tiếp đến ý định sử dụng đường sắt đô thị. Giả thuyết H3 có sự khác biệt với kết quả nghiên cứu của một số tác giả trước đây như nghiên cứu của Dung (2012); Hùng và Hòa (2017). Sự khác biệt này có thể do hai nghiên cứu này đều xây dựng thang đo dựa vào mô hình TPB và TAM, trong đó biến AT được loại bỏ khỏi mô hình TAM ban đầu nên hai nghiên cứu này chỉ xem xét tác động trực tiếp của EA đến BI. Tuy nhiên, kết quả kiểm định tác động gián tiếp cho thấy AT là nhân tố trung gian giữa tác động của EA và BI, PEU và BI, PR và BI.

Kết quả hệ số xác định R²: Giá trị R² được định nghĩa là phần trăm sự biến thiên của biến nội sinh được giải thích bởi các biến ngoại sinh. R² ở các ngưỡng 0,75; 0,5 và 0,25 tương ứng có khả năng dự báo đáng kể, trung bình hoặc yếu (Hair và cộng sự, 2019). Trong nghiên cứu này, giá trị R² hiệu chỉnh của biến nội sinh AT là 0,347. Như vậy, các biến độc lập giải thích 34,7% sự biến thiên của AT. Giá trị R² hiệu chỉnh của biến nội

Bảng 3: Kết quả kiểm định giả thuyết nghiên cứu

Mối quan hệ	Hệ số hồi quy	Giá trị T	Mức ý nghĩa	Kết luận
H1: PEU → AT	0,264	4,532	0,000	Chấp nhận
H2: EA → AT	0,250	4,106	0,000	Chấp nhận
H3: EA → BI	0,111	1,788	0,074	Bác bỏ
H4: AT → BI	0,242	5,579	0,000	Chấp nhận
H5: PR → AT	0,143	2,563	0,011	Chấp nhận
H6: PR → BI	0,033	0,744	0,457	Bác bỏ
H7: NS → BI	0,471	7,730	0,000	Chấp nhận
Mối quan hệ gián tiếp				
EA → AT → BI	0,061	3,173	0,002	Chấp nhận
PEU → AT → BI	0,064	3,220	0,001	Chấp nhận
PR → AT → BI	0,035	2,294	0,022	Chấp nhận

(Nguồn: Kết quả phân tích của nhóm tác giả)

sinh BI là 0,475. Như vậy các biến độc lập giải thích 47,5% sự biến thiên của BI. Theo Hair và cộng sự (2019), hệ số R^2 càng cao thể hiện mức độ giải thích của các nhân tố đến biến thiên của biến nội sinh càng tích cực, như vậy hệ số R^2 của yếu tố AT, BI lần lượt đạt 0,347 và 0,475 thể hiện mô hình có khả năng giải thích và dự báo.

Kết quả đánh giá mức độ dự báo của mô hình (Predictive relevance, Stone-Geisser's Q^2): Trong mô hình cấu trúc, giá trị Q^2 lớn hơn 0 đối với một biến tiềm ẩn nội sinh cho thấy các khái niệm ngoại sinh có ý nghĩa dự đoán cho các khái niệm nội sinh (Hair và cộng sự, 2019). Kết quả Q^2 trong nghiên cứu này đối với biến AT ($Q^2 = 0,215$) và với BI ($Q^2 = 0,289$) nằm trong khoảng từ $0,15 < Q^2 \leq 0,35$ đạt mức độ dự báo ở mức trung bình (Hair và cộng sự, 2019).

5. Kết luận và hàm ý quản trị

Kết quả cho thấy các nhân tố nhận thức tính dễ sử dụng, giá cả và nhận thức về môi trường tác động tích cực đến thái độ với hệ thống đường sắt đô thị. Yếu tố tìm kiếm sự mới lạ và thái độ với hệ thống đường sắt đô thị có ảnh hưởng đến ý định sử dụng Metro của người dân. Từ đó, nhóm tác giả đề xuất một số hàm ý quản trị như sau:

Nhân tố thái độ đối với hệ thống đường sắt đô thị vừa có tác động trực tiếp đến ý định sử dụng hệ thống Metro cũng vừa là nhân tố có vai trò trung gian, điều này cho thấy việc hình thành thái độ tích cực của người dân với việc sử dụng hệ thống Metro là rất quan trọng. Ban quản lý cần thiết kế những sơ đồ chỉ dẫn cũng như tích hợp thiết bị hỗ trợ giúp người dân dễ dàng và thuận tiện khi trải nghiệm tàu điện, điều này góp phần cho việc gia tăng thái độ tích cực cho người dân. Ban quản lý cần nâng cao thái độ tích cực hướng người dân cũng như người thân, bạn bè và những

người xung quanh cùng sử dụng đường sắt đô thị vì những lợi ích thiết thực mà Metro mang lại.

Để tăng thái độ tích cực của người dân với hệ thống Metro, nhận thức tính dễ sử dụng là yếu tố rất quan trọng. Ban quản lý cần thiết kế quy trình đến hệ thống ga tàu và quy trình mua vé nhanh chóng và dễ dàng. Quá trình qua cửa kiểm soát tàu cần có các nhân viên tại ga tàu hướng dẫn. Ban quản lý nên phát triển ứng dụng điện thoại tích hợp giọng nói ảo để thông báo thời gian chuyển tuyến và tích hợp nhiều phương thức thanh toán cho quầy bán vé tự động. Ngoài ra, có thể đưa hình thức mua vé tại các cửa hàng tiện lợi hoặc nạp tiền thẻ qua ví điện tử, internet banking để tránh tình trạng xếp hàng mua vé.

Nhận thức về môi trường là yếu tố quan trọng thứ hai ảnh hưởng đến thái độ, kết quả nghiên cứu cho thấy người dân có nhận thức tốt về môi trường thì thái độ của người dân đối với ý định sử dụng Metro sẽ tích cực hơn. Vì vậy, Chính quyền thành phố cần hợp tác với các khu phố, trường học để tuyên truyền việc di chuyển bằng tàu Metro sẽ góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường cũng như tuyên truyền sự thuận lợi trong việc sử dụng Metro đối với hành khách.

Giá cả là yếu tố tác động yếu nhất đến thái độ của người sử dụng. Hiện tại, mức giá được đề xuất cho hệ thống đường sắt đô thị được cho là chấp nhận được và phù hợp với khả năng chi trả của người dùng. Mức giá này cao hơn khoảng 78% so với giá vé xe buýt do chi phí vận hành khác nhau. Ban quản lý cũng có chính sách trợ giá và đề xuất nên tích hợp công nghệ thu phí và chính sách giá vé liên thông với các phương tiện công cộng khác như xe buýt.

Theo nghiên cứu tìm kiếm sự mới lạ là yếu tố tác động trực tiếp đến ý định sử dụng đường sắt

đô thị của người dân tại TP.HCM. Bài nghiên cứu chỉ ra rằng, người dân yêu thích sự mới lạ và muốn thay đổi thói quen hàng ngày, họ sẽ tìm kiếm những trải nghiệm mới lạ, từ đó họ chọn tàu Metro để sử dụng. Đây là nhóm đối tượng mục tiêu mà các nhà hoạch định chính sách có thể hướng đến trong giai đoạn đầu giới thiệu và vận hành hệ thống nhằm lan tỏa hành vi đến những người ưa thích khám phá và trải nghiệm mới, từ đó họ sẽ là những người truyền thông tích cực về hành vi sử dụng hệ thống đường sắt đô thị đến những người xung quanh.

6. Hạn chế của nghiên cứu

Dù đạt được một số kết quả nhất định, tuy nhiên bài viết không tránh khỏi những hạn chế nhất định. Bài viết mới chỉ thực hiện khảo sát với những người dân thuộc khu vực nội thành Thành phố Hồ Chí Minh và sử dụng phương pháp chọn mẫu theo thuận tiện nên đối tượng khảo sát tập trung nhiều vào nhóm những người trẻ tuổi, là học sinh - sinh viên vì thế kết quả này có thể chưa đạt được hiệu quả cao nhất về tính đại diện cho tổng thể nghiên cứu. Các nghiên cứu tiếp theo có thể lựa chọn phương pháp lấy mẫu có định mức và kiểm định sự khác biệt về tác động của các nhân tố đến ý định sử dụng hệ thống Metro theo các biến số nhân khẩu học. Ngoài ra, nghiên cứu này xem xét các nhân tố thuộc về nhận thức và thái độ của người dân đến ý định hành vi, các nghiên cứu tiếp theo có thể khám phá các nhân tố khác thúc đẩy hành vi sử dụng hệ thống Metro của người dân dựa trên các giá trị cá nhân mà họ theo đuổi và kỳ vọng cũng như ảnh hưởng của các yếu tố về marketing, truyền thông về hệ thống Metro. ♦

Tài liệu tham khảo:

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior human decision processes*, 50(2), 179-211.

Ambak, K., Kasvar, K. K., Daniel, B. D., Prasetijo, J., & Abd Ghani, A. R. (2016). *Behavioral intention to use public transport based on theory of planned behavior*. Paper presented at the MATEC Web of Conferences.

Davis, F. D. (1989). Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information technology. *MIS Quarterly*, 13(3), 319-340.

Dung, Đ. T. N. (2012). *Các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng hệ thống Metro tại thành phố Hồ Chí Minh* Trường ĐH Kinh tế TP.HCM,

Hair, J. F., Anderson, R. E., Tatham, R. L., & Black, W. C. (2010). *Multivariate Data Analysis*. London: Pearson Education.

Hair, J. F., Risher, J. J., Sarstedt, M., & Ringle, C. M. (2019). When to use and how to report the results of PLS-SEM. *European Business Review*, 31(1), 2-24.

Hiếu, N. H., Quỳnh, T. D., Quỳnh, L. K., Oanh, N. T., & Phương, N. T. T. (2022). Các yếu tố ảnh hưởng đến ý định sử dụng đường cao tốc đầu tư theo hình thức BOT của người dân. *Kinh tế & Phát triển*, 302(2), 91-100.

Hsiao, C.-H., & Yang, C. (2010). Predicting the travel intention to take High Speed Rail among college students. *Transportation research part F: traffic psychology behaviour*, 13(4), 277-287.

Hùng, H., & Hòa, T. V. (2017). Rào cản trong ý định sử dụng xe buýt làm phương tiện đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế. *Hue*

University Journal of Science: Economics Development, 126(5C), 101-114-101-114.

Hường, V. T. (2022). Mô hình cấu trúc các yếu tố ảnh hưởng đến dự định hành vi sử dụng đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội. *Tạp chí Khoa học và Công nghệ, Trường Đại học Giao thông vận tải*, 3, 142-146.

Jung, S.-Y., & Yoo, K.-E. (2014). Passenger airline choice behavior for domestic short-haul travel in South Korea. *Journal of Air Transport Management*, 38, 43-47.

Mahardika, M. D., Irawan, M. Z., & Bastarianto, F. F. (2022). Exploring the potential demand for Jakarta–Bandung high-speed rail. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 15, 100658.

Pan, J. Y. (2017). *Investigation of passengers' intentions to use high-speed rail and low-cost carriers in China*. Embry-Riddle Aeronautical University,

Park, Y., & Ha, H.-K. (2006). Analysis of the impact of high-speed railroad service on air transport demand. *Transportation Research Part E: Logistics*

Transportation Review, 42(2), 95-104.

Taylor, S., & Todd, P. A. (1995). Understanding information technology usage: A test of competing models. *Journal of Information systems research*, 6(2), 144-176.

WorldAtlas. (2019). Countries With The Highest Motorbike Usage [Press release]. Retrieved from <https://www.worldatlas.com/articles/countries-that-ride-motorbikes.html>.

Summary

The purpose of this study is to evaluate the factors affecting intention to use the urban railway system in Ho Chi Minh City (HCMC) through employing both qualitative and quantitative approaches. The qualitative research was conducted by indepth interviews with 5 respondents for the sake of discovering of the research variable on intention to use urban railways. The official quantitative data were collected from 382 habitants who are living in Ho Chi Minh City. Partial Least Squares Structural Equation Modelling (PLS-SEM) technique was used to test measurement and structural model. The results of quantitative analysis show that Perceived ease of use, Environmental awareness and Price Perception have direct and positive impact on Attitude to using Metro system. The study also indicates that Novelty seeking and Attitude to using Metro system have positive effects on Intention to use urban railways. From the results achieved, the study proposes some policy implications to encourage using urban railway system when the system is completed and put into commercial operation in the upcoming time.