

BÁO CÁO KHẢO SÁT HIỆN TRẠNG VÀ QUYẾT ĐỊNH ÁP DỤNG DỊCH VỤ GỬI XE THEO HÌNH THỨC MỚI TẠI ĐẠI HỌC CẦN THƠ

1. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

1.1 Đặt vấn đề

Với phương châm phục vụ cho sinh viên, học viên và công chức, viên chức, người lao động (CCVC-NLĐ) của Trường Đại học Cần Thơ tốt hơn, theo chỉ đạo của Ban Giám hiệu, Trung tâm Chuyển giao công nghệ và Dịch vụ đã tiến hành thực hiện nghiên cứu, lựa chọn phương án thuê các công ty chuyên nghiệp để gửi xe bằng thẻ từ (GXBT) đối với toàn bộ các nhà xe, bãi xe trong toàn Khu II – Trường Đại học Cần Thơ. Theo đó, sinh viên, học viên và CCVC-NLĐ của Trường chỉ sử dụng một thẻ gửi xe duy nhất (có thể là thẻ sinh viên/học viên hay thẻ CCVC-NLĐ) và nộp phí gửi xe theo học kỳ/năm để gửi xe cá nhân vào các nhà xe, bãi xe trong Khu II của Trường.

1.2 Mục tiêu nghiên cứu

Đánh giá tính khả thi của việc áp dụng phương án GXBT đối với toàn bộ các nhà xe, bãi xe trong Khu II, Trường Đại học Cần Thơ.

Ước lượng mức sẵn lòng trả (SLT) của sinh viên/học viên đối với phương án dịch vụ gửi xe đổi mới này.

2. PHƯƠNG PHÁP KHẢO SÁT

2.1 Phương pháp chọn cỡ mẫu

Bảng 1: Thống kê số lượng sinh viên học tập tại Trường phân theo loại hình đào tạo

Loại hình đào tạo	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
Chính quy	31.437	84,25
Vừa làm, vừa học (VLVH) tại Trường	2.043	5,47
Liên thông	1.002	2,69
Sau đại học	2.833	7,59
Tổng cộng	37.315	

Nguồn: Báo cáo Thống kê định kỳ quý IV, năm 2017. (Phòng Kế hoạch Tổng hợp)

Để ước lượng cỡ mẫu phù hợp cho khảo sát, nghiên cứu sử dụng công thức Slovin. Vì biết được tổng thể nghiên cứu nên công thức sẽ là:

$$n = N / [1 + N(e)^2] \quad (1)$$

Trong đó, n : Cỡ mẫu
 N : Số lượng tổng thể (37.315 sinh viên)
 e : Sai số chuẩn, nghiên cứu sử dụng sai số 5% để tính toán.

Theo công thức trên, kết quả ước lượng cỡ mẫu cho giá trị 395,75. Nên nghiên cứu này sẽ tiến hành khảo sát tối thiểu 396 sinh viên/học viên.

Mặc khác, theo khảo sát thực tế bằng cách thống kê số lượng xe tại một số nhà/bãi xe (Nhà học A3, Khoa Kinh tế, Trung tâm Học liệu, Nhà Điều hành, Văn phòng Đoàn và Khoa Khoa học Chính trị) trong Khu II, Trường Đại học Cần Thơ, kết quả cho thấy tỷ lệ trung bình lượng xe máy (và xe đạp điện) và xe đạp là 80/20 trong một nhà xe/bãi xe.

Dựa trên tỷ lệ về loại hình đào tạo, tỷ lệ về loại hình phương tiện di chuyển và cỡ mẫu tối thiểu được tính toán theo công thức Slovin (1), bảng 2 dưới đây trình bày số lượng quan sát (người) tối thiểu được phân chia theo hình thức đào tạo và phương tiện sử dụng.

Bảng 2: Số lượng tối thiểu sinh viên dự kiến khảo sát phân chia theo loại hình đào tạo và tỷ lệ sử dụng xe máy/xe đạp điện và xe đạp.

	Số lượng tối thiểu (người)	Tỷ lệ (%)
Cỡ mẫu tối thiểu - Phân chia theo hình thức đào tạo		
Chính quy	334	84,25
VLVH tại trường & Liên thông	32	8,16
Sau đại học	30	7,59
Tổng cộng	396	100
Cỡ mẫu tối thiểu - Phân chia theo phương tiện sử dụng		
Xe máy/xe đạp điện	317	80
Xe đạp	79	20
Tổng cộng	396	100

Tuy nhiên, số lượng đáp viên tham gia khảo sát khá lớn và vượt xa cỡ mẫu tối thiểu. Chi tiết về cỡ mẫu sẽ được trình bày tại mục 3.1 bên dưới.

2.2 Phương pháp thu thập số liệu

Bảng câu hỏi được xây dựng nhằm tìm hiểu những đánh giá của người sử dụng (sinh viên/học viên) về dịch vụ gửi xe tại Trường nói chung, thái độ và sự sẵn lòng trả (*Willingness To Pay - WTP*¹) của sinh viên/học viên về việc áp dụng hình thức gửi xe mới tại Trường.

Số liệu trong nghiên cứu được thu thập thông qua thư điện tử (e-mail), được Phòng Đạo tạo và Khoa Sau Đại học hỗ trợ gửi cho toàn bộ sinh viên/học viên đang theo học tại Trường.

2.3 Phương pháp phân tích số liệu

Phương pháp thống kê mô tả: để đánh giá những thông tin chung và thái độ của sinh viên/học viên về chất lượng dịch vụ gửi xe tại Trường Đại học Cần Thơ.

Đo lường trung bình WTP theo phương pháp phi tham số:

Với j giá trị WTP khác nhau,

- t_j là các mức giá mà các đáp viên sẵn lòng chi trả.
- h_j là số lượng đáp viên sẵn lòng chi trả tương ứng với các mức giá t_j .
- n_j là tổng số hộ sẵn lòng chi trả cao hơn mức t_j .

N là tổng số mẫu quan sát.

$$n_j = \sum_{k=j+1}^j h_k \quad (2)$$

- $S(t_j)$ là hàm “survivor function”.

$$S(t_j) = \frac{n_j}{N} \quad (3)$$

¹ Theo Chương trình môi trường Liên Hiệp Quốc UNEP: WTP được định nghĩa như là một khoản tiền mà một cá nhân sẵn lòng chi trả để có được hàng hóa hay dịch vụ nào đó.

WTP trung bình là:

$$\text{MeanWTP} = \sum_{j=0}^j S(t_j)[t_{j+1}-1] \quad (4)$$

Ngoài ra, nghiên cứu còn sử dụng *phương pháp “trực giác” [intuitionnal]* và *phương pháp tính giá dựa trên số lần sử dụng dịch vụ gửi xe trung bình* của đáp viên (theo giá gửi xe hiện hành).

2.4 Thiết kế bảng câu hỏi

Phần câu hỏi ước lượng mức sẵn lòng trả cho việc áp dụng dịch vụ gửi xe theo loại hình mới được thiết kế theo phương pháp định giá ngẫu nhiên (*Contingent valuation method – CVM*). Phương pháp này đặt đáp viên vào một tình huống giả định và cho đáp viên phát biểu sự ưa thích (*Stated preference*).

Tình huống giả định trong nghiên cứu này là: Trường Đại học Cần Thơ dự định trong thời gian tới sẽ thực hiện việc thu phí giữ xe cho sinh viên/học viên theo phương thức thu trước mỗi đầu học kỳ hoặc cả năm với một mức phí nào đó, không giới hạn số lần gửi trong học kỳ/cả năm và cũng không giới hạn nhà/bãi xe nào trong khuôn viên Khu II, Trường ĐHTC (ngoại trừ KTX A và B). Để đánh giá tính khả thi của cách thu phí giữ xe này và để làm cơ sở cho việc đưa ra quyết định áp dụng cách làm này hay vẫn giữ như cách thu phí hiện tại, vì vậy đáp viên sẽ được phát biểu đồng ý hoặc không đồng ý đối với các mức giá mà giả định đưa ra.

Các mức giá trong bảng câu hỏi được tính toán dựa trên cơ sở:

- (1) Trong một học kỳ sinh viên/học viên sẽ học tập 16 tuần;
- (2) Sinh viên/học viên sẽ gửi xe tối thiểu là 05 buổi/tuần và tối đa là 10 buổi/1 tuần.
- (3) Thay vì sử dụng dạng câu hỏi mở (trực tiếp): “Anh/chị đồng ý trả mức giá bao nhiêu?” để đáp viên tự đề xuất những mức giá. Nghiên cứu áp dụng dạng câu hỏi đóng: “Anh/chị có đồng ý với mức giá này hay không?” để đáp viên phát biểu “đồng ý” hoặc “không đồng ý”. Cách hỏi này phù hợp với khuyến nghị của NOAA (Cơ quan quản lý khí quyển và đại dương quốc gia Mỹ) năm 1973, về việc hạn chế sử dụng dạng câu hỏi open-ended.
- (4) Yêu cầu của việc sử dụng câu hỏi đóng (không phép đáp viên tự đề xuất mức giá) mà các mức giá này sẽ được tính toán bởi nhóm nghiên cứu. Theo đòi hỏi việc xây dựng các mức giá để tính mức sẵn lòng chi trả, các mức giá này phải nằm trong khoảng từ thấp nhất đến cao nhất mà sinh viên có thể đồng ý trả được. Do yêu cầu việc phân chia các mức giá hợp lý nên nhóm nghiên cứu sẽ sử dụng số buổi học tối thiểu và tối đa làm cơ sở để tính toán (theo bảng 3). Theo đó, sẽ có sáu mức giá (bảng 3) sẽ được cung cấp thành sáu phiên bản bảng câu hỏi tương ứng với từng mức giá khác nhau cho hai loại hình phương tiện sử dụng.

Bảng 3: Khung giá giả định của nghiên cứu để tính mức WTP

Số buổi học trong tuần	Số tuần học trong một học kì	Thành tiền = số buổi x số tuần học x giá đơn vị (*)	
		Xe máy/xe đạp điện (VNĐ)	Xe đạp (VNĐ)
5 (tối thiểu)	16	80.000	40.000
6	16	96.000	48.000
7	16	112.000	56.000
8	16	128.000	64.000
9	16	144.000	72.000
10 (tối đa)	16	160.000	80.000

(*) Xe máy/xe đạp điện: 1.000 VNĐ, xe đạp: 500 VNĐ

Nguồn: Kết quả tính toán của nghiên cứu, 2018

3. KẾT QUẢ KHẢO SÁT

3.1 Thông tin chung

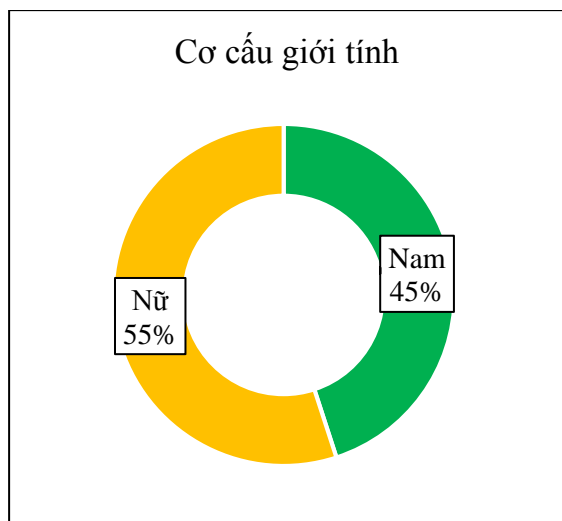
Bảng 4: Số lượng đáp viên phân chia theo loại hình đào tạo

Phân loại	Số lượng đáp viên (người)
Theo loại hình đào tạo	
Đại học Chính quy	2.061
Liên thông – Vừa học vừa làm tại Trường	87
Sau Đại học	90
Tổng cộng	2.238
Theo loại phương tiện sử dụng	
Xe máy/xe đạp điện	1.980
Xe đạp	258
Tổng cộng	2.238

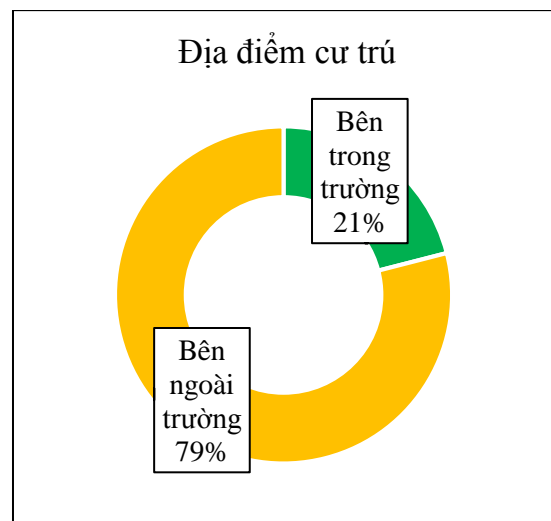
Nguồn: Khảo sát thực tế, 2018

Sau khi tiến hành khảo sát, nghiên cứu đã nhận được số lượng lớn câu trả lời từ các đáp viên (2238 quan sát) vượt xa cỡ mẫu tối thiểu được tính toán trước đó (396 quan sát). Trong 2238 quan sát, số quan sát là sinh viên Đại học chính quy và liên thông – VLVH tại Trường là 2148 (trong đó 1890 đáp viên sử dụng xe máy/xe đạp điện và 258 đáp viên sử dụng xe đạp) và 90 đáp viên (sử dụng xe máy) là Học viên cao học và Nghiên cứu sinh.

Theo đó, với mỗi phiên bản bảng câu hỏi (phiên bản mức giá) nghiên cứu đã khảo sát 330 người sử dụng xe máy và 43 người sử dụng xe đạp.

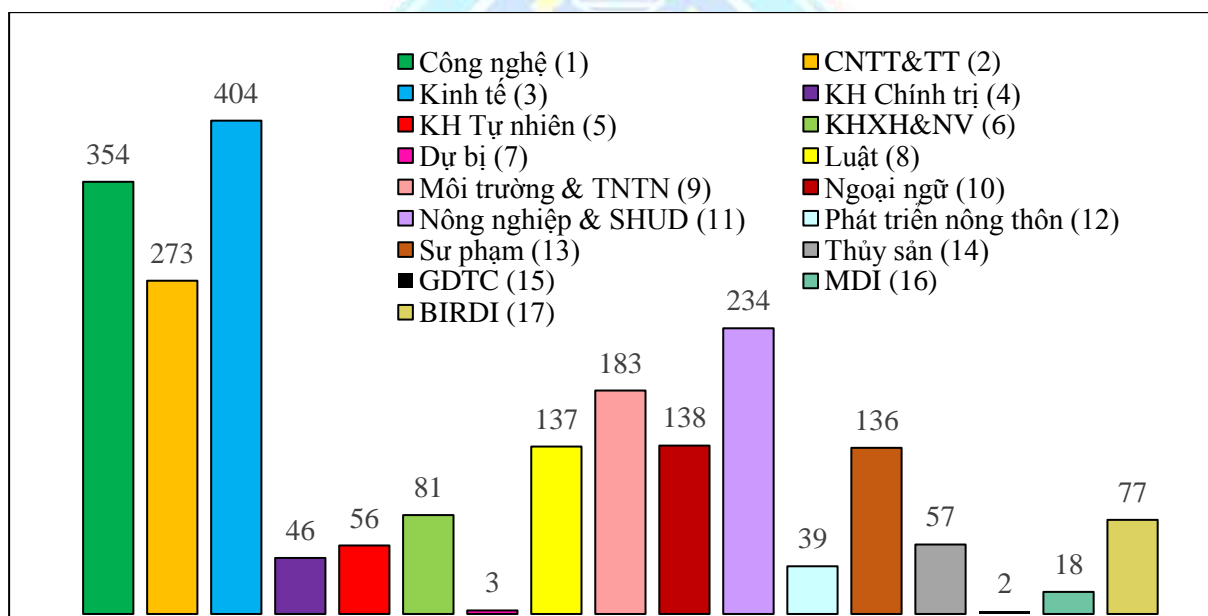


Hình 1: Cơ cấu giới tính của đáp viên trong mẫu



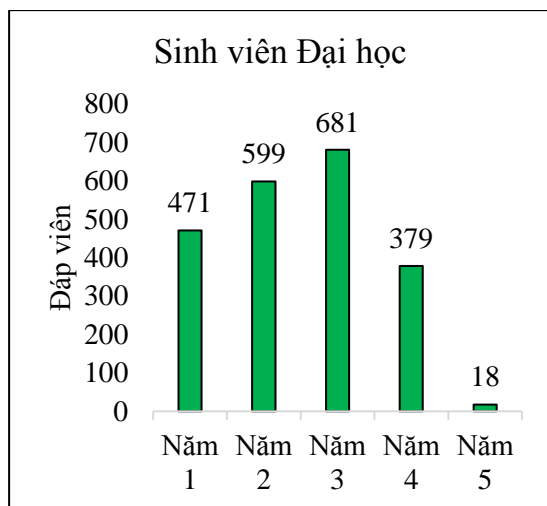
Hình 2: Địa điểm cư trú của đáp viên trong mẫu

Tỷ lệ giới tính của đáp viên trong nghiên cứu là 45% nam (1017 quan sát) và 55% nữ (1221 quan sát). Đa số đáp viên cư trú bên ngoài trường (chiếm 79%) và 21% cư trú bên trong Trường tại các Kí túc xá Khu A và Khu B.

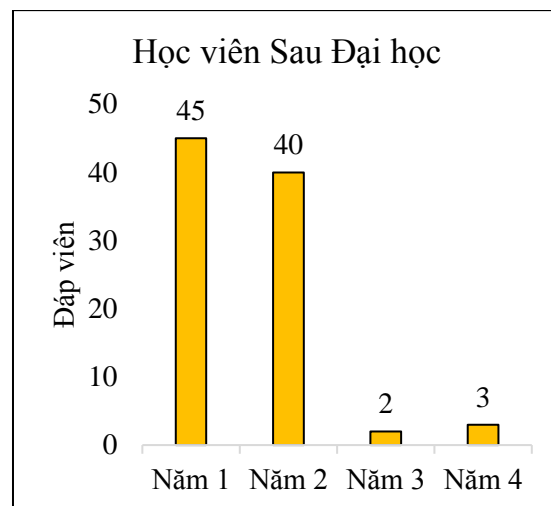


Hình 3: Số lượng đáp viên phân chia theo từng khoa/viện quản lý

Số lượng đáp viên phân chia theo Khoa/viện quản lý được trình bày tại hình 3 phía trên. Trong đó, số lượng sinh viên, học viên từ Khoa Kinh tế, Công nghệ, Công nghệ thông tin và Truyền thông, Nông nghiệp và Sinh học ứng dụng chiếm tỷ lệ cao nhất.



Hình 4: Đáp viên là sinh viên hệ Đại học phân chia theo số năm đào tạo



Hình 5: Đáp viên là học viên Sau Đại học phân chia theo số năm đào tạo

Số lượng đáp viên là sinh viên Đại học năm thứ 2 và 3 chiếm đa số. Số lượng đáp viên là học viên Sau Đại học năm nhất và thứ 2 là đa số. Điều này sẽ thể hiện sự quan tâm của nhóm sinh viên vẫn còn đang tiếp tục theo học tại trường và bị ảnh hưởng trực tiếp từ việc áp dụng dịch vụ gửi xe bằng thẻ từ.

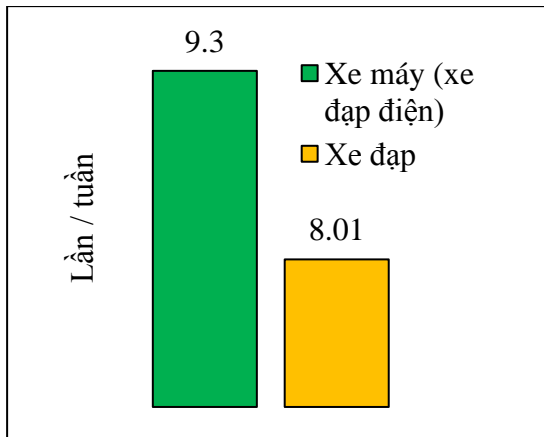
Bảng 5: Thu nhập trung bình của đáp viên

Đơn vị tính: triệu đồng/tháng

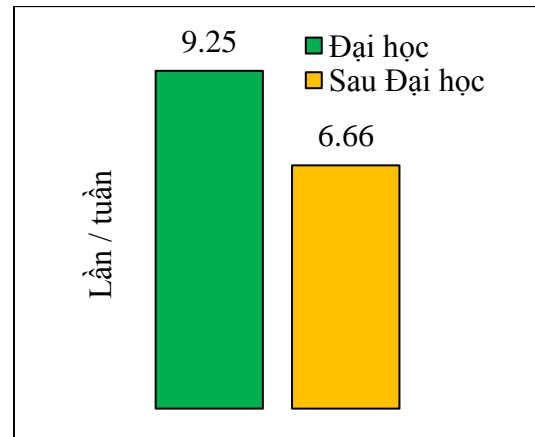
Loại hình đào tạo	Thu nhập trung bình (trợ cấp + lương)
Liên thông - Vừa làm, vừa học tại trường	2,74
Đại học Chính quy	2,21
Sau Đại học	4,82

Nguồn: Khảo sát thực tế, 2018

Thu nhập trung bình của đáp viên được tính toán và trình bày tại bảng 5. Kết quả cho thấy không có sự khác biệt đáng kể giữa thu nhập của sinh viên Đại học Chính quy (2,21 triệu đồng/tháng) và sinh viên hệ Liên thông – VLVH tại Trường (2,74 triệu đồng/tháng). Tuy nhiên, có sự khác biệt rõ rệt giữa thu nhập của học viên Sau Đại học với sinh viên các hệ đào tạo khác. Thu nhập trung bình tháng của học viên Sau Đại học gấp 2,18 lần thu nhập của sinh viên Đại học Chính quy và gấp 1,76 lần thu nhập của sinh viên hệ Liên thông – VLVH tại Trường. Điều này có thể được lý giải là vì học viên Sau Đại học là những người đã đi làm và có thu nhập ổn định từ công việc. Trong khi đó, sinh viên các hệ còn phụ thuộc vào nguồn trợ cấp của gia đình là chính.



Hình 6: Số lần sử dụng dịch vụ gửi xe trung bình theo phương tiện sử dụng



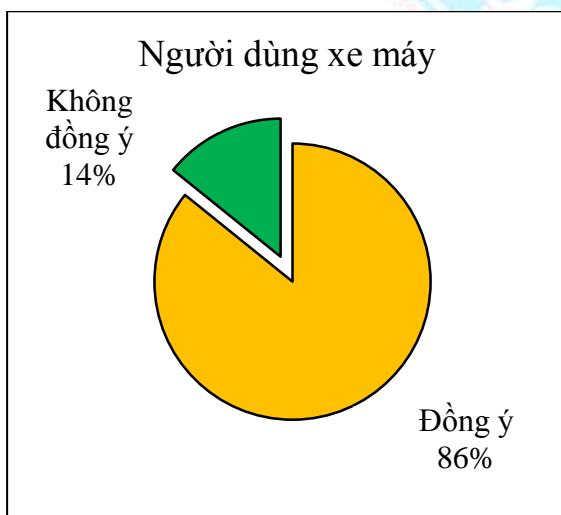
Hình 7: Số lần sử dụng dịch vụ gửi xe trung bình theo loại hình đào tạo

Số lần sử dụng dịch vụ gửi xe của đáp viên được phân chia theo loại hình đào tạo và phương tiện sử dụng lần lượt được trình bày tại hình 6 và hình 7. Nếu phân chia theo phương tiện sử dụng của đáp viên thì người sử dụng xe máy có số lần gửi xe trung bình là 9,3 lần/tuần và người sử dụng xe đạp có số lần gửi xe trung bình là 8,01 lần/tuần.

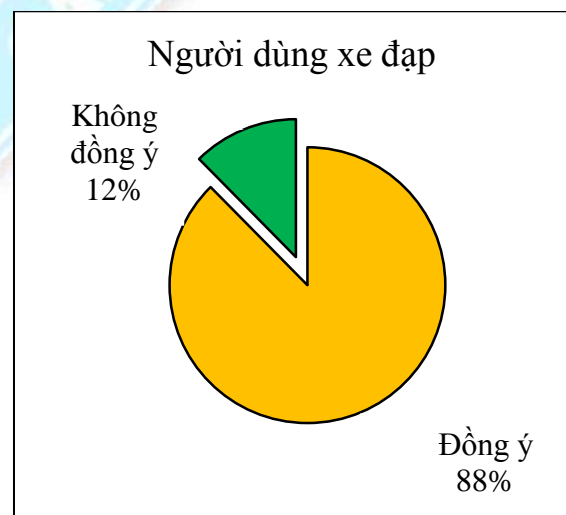
Nếu phân chia theo loại hình đào tạo, ở đây nghiên cứu chia ra thành hai cấp học là Đại học nói chung và Sau Đại học. Sinh viên Đại học các hệ nói chung có số lần gửi xe trung bình là 9,25 lần/tuần, học viên Sau Đại học có số lần gửi xe trung bình là 6,66 lần/tuần. Do số lần sử dụng dịch vụ gửi xe của học viên Sau Đại học thấp hơn nhiều so với sinh viên Đại học. Vì vậy, nghiên cứu sẽ không phân chia loại hình đào tạo khi tính mức sẵn lòng trả, mà chỉ tính một mức giá chung cho tất cả các hệ đào tạo.

3.2 Phân tích mong muốn sẵn lòng chi trả (WTP) để áp dụng loại hình dịch vụ gửi xe mới.

3.2.1 Tỷ lệ chấp nhận sử dụng dịch vụ gửi xe mới



Hình 8: Tỷ lệ chấp nhận sử dụng dịch vụ gửi xe mới của người dùng xe máy



Hình 9: Tỷ lệ chấp nhận sử dụng dịch vụ gửi xe mới của người dùng xe đạp

Theo kết quả thống kê, tỷ lệ đáp viên sử dụng xe máy đồng ý chấp nhận việc áp dụng dịch vụ gửi xe bằng thẻ từ mới là 86%. Đối với các đáp viên sử dụng phương tiện xe đạp, tỷ lệ này là

88%. Những đáp viên không đồng ý sử dụng dịch vụ đa số cho rằng họ vẫn muốn chi trả theo từng lượt gửi, điều này có thể sẽ là một bất lợi cho họ khi phải trả giá mức giá cao hơn hoặc phải đổi ý và chấp nhận trả phí học kỳ nếu Trường áp dụng dịch vụ GXBT.

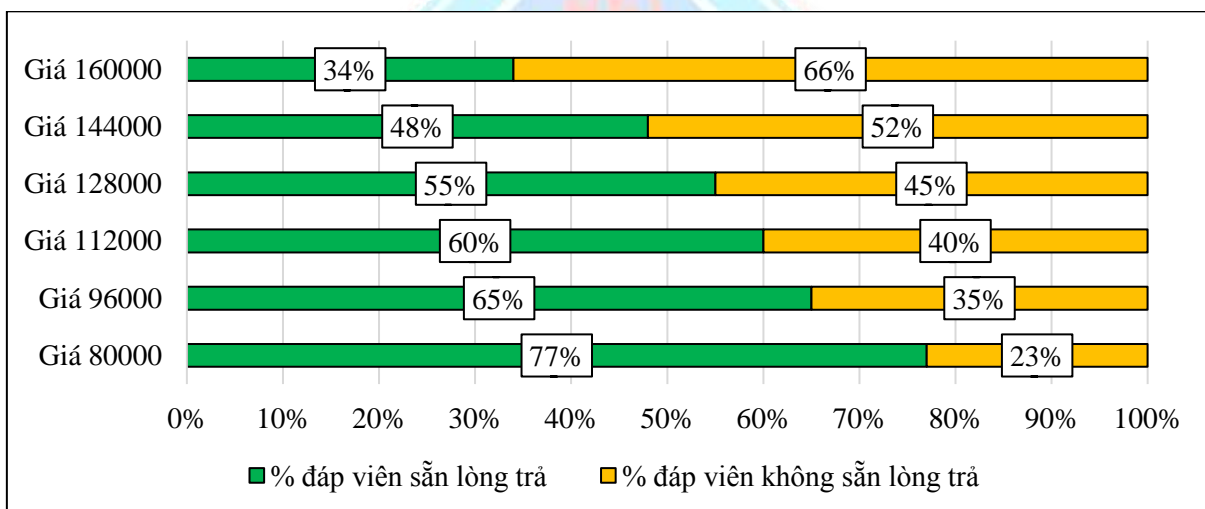
3.2.2 Tỷ lệ đáp viên sẵn lòng chi trả cho dịch vụ gửi xe mới

3.2.2.1 Đối tượng sử dụng xe máy/xe đạp điện

Hình 10 cho thấy tỷ lệ đáp viên sẵn lòng chi trả để áp dụng dịch vụ gửi xe theo hình thức mới đối với đối tượng sử dụng xe máy/xe đạp điện. Và tỷ lệ đáp viên sẵn lòng chi trả để áp dụng dịch vụ gửi xe mới giảm dần khi các mức giá tăng lên: 77% đáp viên đồng ý trả ở mức giá 80.000 VNĐ/học kỳ, 65% ở mức giá 96.000 VNĐ/học kỳ, 60% ở mức giá 112.000 VNĐ/học kỳ, 55% ở mức giá 128.000 VNĐ/học kỳ, 48% ở mức giá 144.000 VNĐ/học kỳ và 34% ở mức giá 160.000 VNĐ/học kỳ.

Phương pháp “trực giác”

Dựa theo tỷ lệ đồng ý sẵn lòng trả, một cách “trực giác” đa số đáp viên (82% - tức 48% cộng 34%) sẽ đồng ý trả với mức giá **144.000 VNĐ/học kỳ**. Điều này là do những đáp viên đồng ý trả với giá 160.000 cũng sẽ đồng ý trả ở mức giá 144.000. Như vậy, mức giá phổ biến mà các đáp viên đồng ý trả là 144.000 VNĐ/học kỳ.



Nguồn: Số liệu điều tra thực tế, 2018.

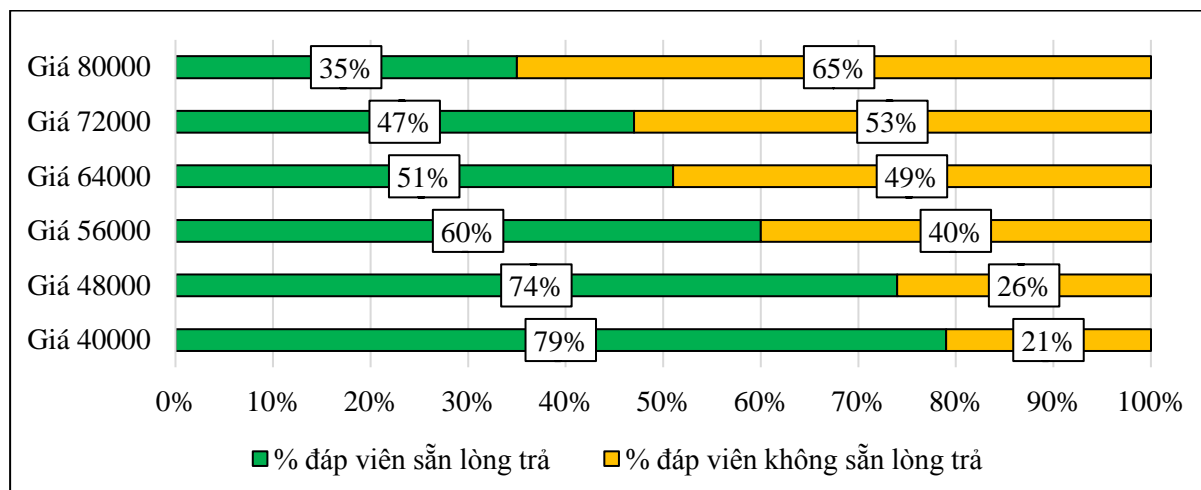
Hình 10 : Tỷ lệ đáp viên SLT cho dịch vụ gửi xe mới, đối tượng sử dụng xe máy/xe đạp điện

3.2.2.2 Đối tượng sử dụng xe đạp

Hình 11 cho thấy tỷ lệ đáp viên sẵn lòng chi trả để áp dụng dịch vụ gửi xe theo hình thức mới đối với đối tượng sử dụng xe đạp. Và tỷ lệ đáp viên sẵn lòng chi trả để áp dụng dịch vụ gửi xe mới giảm dần khi các mức giá tăng lên. 79% đáp viên đồng ý trả ở mức giá 40.000 VNĐ/học kỳ, 74% ở mức giá 48.000 VNĐ/học kỳ, 60% ở mức giá 56.000 VNĐ/học kỳ, 51% ở mức giá 64.000 VNĐ/học kỳ, 47% ở mức giá 72.000 VNĐ/học kỳ và 35% ở mức giá 80.000 VNĐ/học kỳ.

Phương pháp “trực giác”

Dựa theo tỷ lệ đồng ý sẵn lòng trả, một cách trực giác đa số đáp viên (82% - tức 47% cộng 35%) sẽ đồng ý trả với mức giá **72.000 VNĐ/học kì**. Điều này là do những đáp viên đồng ý trả với giá 80.000 cũng sẽ đồng ý trả ở mức giá 72.000. Như vậy, mức giá phổ biến mà các đáp viên đồng ý trả là 72.000 VNĐ/học kì.



Nguồn: Số liệu điều tra thực tế, 2018.

Hình 11 : Tỷ lệ đáp viên SLT cho dịch vụ gửi xe mới, đối tượng sử dụng xe đạp

3.2.3 Đo lường sự sẵn lòng chi trả (WTP)

3.2.3.1 Đối tượng sử dụng xe máy/xe đạp điện

WTP trung bình được ước lượng theo phương pháp phi tham số cho đối tượng sử dụng xe máy/xe đạp điện, được thể hiện ở bảng 6 dưới đây:

Bảng 6: Đo lường giá trị WTP trung bình đối với người sử dụng xe máy/xe đạp điện

j	t _j	h _j	n _j	S(t _j)	S(t _j)[t _{j+1} - t _j]
0	0	0	1.119	1	80.000
1	80.000	255	864	0,77	12.353,89
2	96.000	214	650	0,58	9.294,01
3	112.000	199	451	0,40	6.448,61
4	128.000	181	270	0,24	3.860,59
5	144.000	157	113	0,10	1.615,73
6	160.000	113	0	0	0
Tổng cộng					113.572,83

Nguồn: Số liệu khảo sát, 2018

Kết quả ước lượng giá trị WTP trung bình cho người sử dụng xe máy/xe đạp điện là **113.573** đồng/người.

Mặt khác, theo *phương pháp sử dụng số lần sử dụng dịch vụ gửi xe trung bình* của sinh viên sử dụng xe máy/xe đạp điện (9,30 lần/tuần) để tính giá. Với giả định sinh viên học 16 tuần trong một học kì và mức giá đơn vị 1.000 VNĐ/lượt được áp dụng theo giá thu hiện hành tại Trường đối với xe máy/xe đạp điện. Ta có:

$$9,30 \times 16 \times 1000 \text{ (VNĐ)} = \mathbf{148.800 \text{ (VNĐ)}}$$

3.2.3.2 Đối tượng sử dụng xe đạp

WTP trung bình được ước lượng theo phương pháp phi tham số cho đối tượng sử dụng xe đạp, được thể hiện ở bảng 7 dưới đây:

Bảng 7: Đo lường giá trị WTP trung bình đối với người sử dụng xe đạp

j	t _j	h _j	n _j	S(t _j)	S(t _j)[t _{j+1} – t _j]
0	0	0	149	1	40.000
1	40.000	34	115	0,77	6.174,50
2	48.000	32	83	0,56	4.456,38
3	56.000	26	57	0,38	3.060,40
4	64.000	22	35	0,23	1.879,19
5	72.000	20	15	0,10	805,37
6	80.000	15	0	0	0
Tổng cộng					56.375,84

Nguồn: Số liệu khảo sát, 2018

Kết quả ước lượng giá trị WTP trung bình cho người sử dụng xe đạp là **56.375,84** đồng/người.

Mặc khác, bằng cách sử dụng số lần sử dụng dịch vụ gửi xe trung bình của sinh viên sử dụng xe đạp (8,01 lần/tuần) để tính giá. Giá định tương tự với giá đơn vị 500 VNĐ/lượt đối với xe đạp. Ta có:

$$8,01 \times 16 \times 500 \text{ (VNĐ)} = \mathbf{64.080 \text{ (VNĐ)}}$$

3.3 Tổng nguồn thu của Trường được tính toán theo từng mức giá

3.3.1 Dự đoán số lượng sinh viên sử dụng dịch vụ

Vì nghiên cứu không có số liệu khảo sát thực tế số lượng người không sử dụng dịch vụ gửi xe, nên việc dự đoán số lượng sinh viên sử dụng dịch vụ sẽ dựa trên các cơ sở:

- (1) Sử dụng tổng số lượng sinh viên theo thống kê định kỳ của Phòng Kế hoạch Tổng hợp (2017) là 37.315 sinh viên;
- (2) Tỷ lệ trung bình 80/20 giữa lượng người sử dụng phương tiện sử dụng xe máy và xe đạp trong một nhà xe/bãi xe đã được khảo sát thực tế;
- (3) Thực tế không phải toàn bộ số sinh viên/học viên đều sử dụng dịch vụ gửi xe tại Trường vì có các trường hợp sinh viên đi bộ (khoảng 6000 sinh viên đang ở kí túc xá bên trong Trường), được đưa rước, sử dụng chung xe hoặc sử dụng không thường xuyên;
- (4) Có khoảng 12% đến 14% người sử dụng dịch vụ gửi xe không đồng ý thay đổi sang dịch vụ GXBTT;
- (5) Tham khảo một số giảng viên về tỷ lệ sinh viên vắng trong giờ lên lớp (khoảng 10 đến 15% sinh viên vắng trong giờ lên lớp).

Từ đó, nghiên cứu sẽ sử dụng mức giả định 80% số sinh viên/học viên sẽ nộp tiền cho việc sử dụng dịch vụ gửi xe theo hình thức mới này tại Trường để tính toán tổng nguồn thu. Để tiện cho nhà quản lý dễ dàng xem xét mức độ chênh lệch trong tổng nguồn thu, nghiên cứu đưa thêm một mức giả định khác là 70% vào trong việc tính toán.

Việc lựa chọn con số 80% và 70% cho tính toán là mang tính thận trọng, vì khi Trường đưa vào áp dụng dịch vụ GXBT này số đáp viên không đồng ý tham gia có thể sẽ đổi ý khi phải trả mức giá cao hơn cho một lượt gửi xe lẻ.

Bảng 8: Số sinh viên sử dụng dịch vụ gửi xe theo giá định

Đơn vị tính: người

Mức giả định	Số sinh viên/học viên sử dụng dịch vụ gửi xe	Phương tiện	Số sinh viên/học viên sử dụng dịch vụ gửi xe phân chia theo loại hình phương tiện
Mức 80%	29.852	Xe máy	23.882
		Xe đạp	5.970
Mức 70%	26.121	Xe máy	20.897
		Xe đạp	5.224
Tổng số sinh viên đang theo học: 37.315 (người) năm 2017.		Tỷ lệ xe máy/xe đạp là 80/20	

Nguồn: Phòng Kế hoạch Tổng hợp, 2017.

3.3.2 Tổng nguồn thu

Bảng 9: Tổng nguồn thu theo ba phương thức tính giá, mức giá định 80%.

Đơn vị tính: nghìn đồng/học kỳ

Phương pháp	Các mức giá (xe máy)	Tổng thu từ xe máy	Các mức giá (xe đạp)	Tổng thu từ xe đạp	Tổng cộng
“Trực giác” (82% người đồng ý trả mức giá)	144	3.439.008	72	429.840	3.868.848
Số lần gửi xe trung bình	149	3.558.418	64	382.080	3.940.498
Phi tham số	114	2.722.548	57	340.290	3.062.838
(*) Số lượng người dùng được tính ở bảng 8.	Tổng thu = mức giá x số lượng người dùng xe máy (23.882)*		Tổng thu = mức giá x số lượng người dùng xe đạp (5.970)*		

Bảng 10: Tổng nguồn thu theo ba phương thức tính giá, mức giá định 70%.

Đơn vị tính: nghìn đồng/học kỳ

Phương pháp	Các mức giá (xe máy)	Tổng thu từ xe máy	Các mức giá (xe đạp)	Tổng thu từ xe đạp	Tổng cộng
“Trực giác” (82% người đồng ý trả mức giá)	144	3.009.168	72	376.128	3.385.296
Số lần gửi xe trung bình	149	3.113.653	64	334.336	3.447.989
Phi tham số	114	2.382.258	57	297.768	2.680.026
(*) Số lượng người dùng được tính ở bảng 8.	Tổng thu = mức giá x số lượng người dùng xe máy (20.897)*		Tổng thu = mức giá x số lượng người dùng xe đạp (5.224)*		

Như vậy, Nhà trường có thể thu được thấp nhất **2,680 tỷ đồng/học kỳ** và hơn **3,941 tỷ đồng/học kỳ** tùy theo phương thức tính toán mà Nhà trường lựa chọn để áp dụng.

Bên cạnh đó, Nhà trường cũng có thể áp dụng một mức giá dịch vụ khác cao hơn mức giá hiện tại (giá hiện hành trên thị trường) để áp dụng cho các đối tượng gửi xe theo lượt (đối tượng không đóng phí học kỳ).

4. KẾT LUẬN

Tóm lại tỷ lệ đáp viên đồng ý chấp nhận việc áp dụng dịch vụ GXBT là khá cao (86% đối với người sử dụng xe máy và 88% đối với người sử dụng xe đạp).

Nghiên cứu đã tính toán được ba mức sẵn lòng trả theo ba phương pháp khác nhau để Nhà trường tiện tham khảo. Các mức giá được trình bày tại bảng 11 bên dưới đây:

Bảng 11: Các mức giá dịch vụ được tính toán trong nghiên cứu

Phương pháp	Đơn vị tính: nghìn đồng/học kỳ	
	Xe máy/xe đạp điện	Xe đạp
Trực giác (82% sinh viên đồng ý trả)	144	72
Dựa trên số lần sử dụng dịch vụ trung bình (nhân với giá lượt gửi xe hiện tại)	148	64
Phương pháp phi tham số ước lượng WTP (công thức 2,3,4)	114	57

Nguồn: Tổng hợp từ nghiên cứu

Tổng thu dự kiến sẽ tùy thuộc vào phương thức mà Nhà trường lựa chọn để áp dụng được trình bày tóm tắt tại bảng 12. Cụ thể tổng số tiền mà Nhà trường thu được từ ít nhất là 2,680 tỷ đồng/học kỳ đến hơn 3,941 tỷ đồng/học kỳ. Lưu ý, tổng nguồn thu trên được tính toán và cân nhắc đến yếu tố thận trọng (bao gồm hai giả định 80% và 70% số sinh viên sẽ đóng phí), trên thực tế số tiền thu được có thể sẽ lớn hơn vì sau khi cân nhắc về nhiều khía cạnh những sinh viên trước đây không ủng hộ có thể sẽ chuyển sang đồng ý trả cho dịch vụ này.

Bảng 12: Tổng nguồn thu theo từng phương thức tính toán

Phương pháp	Đơn vị tính: tỷ đồng/học kỳ	
	Tổng nguồn thu	
	Giả định 80%	Giả định 70%
Trực giác (82% sinh viên đồng ý trả)	3,869	3,385
Dựa trên số lần sử dụng dịch vụ trung bình (nhân với giá lượt gửi xe hiện tại)	3,941	3,448
Phương pháp phi tham số ước lượng WTP (công thức 2,3,4)	3,063	2,680

Nguồn: Tổng hợp từ nghiên cứu

Trong quá trình khảo sát thử và tổng hợp từ những “ý kiến khác” trong bảng khảo sát, nghiên cứu cũng đã tổng hợp và ghi nhận được nhiều góp ý. Trong đó có những góp ý về việc sẽ có một trở ngại lớn đối với những sinh viên/học viên có hoàn cảnh khó khăn khi Trường áp dụng dịch vụ gửi xe theo hình thức mới này. Với lý do những sinh viên/học viên khó khăn sẽ không

có khả năng chi trả một lần cho dịch vụ gửi xe thay vì chỉ “trả góp” như hình thức cũ. Vì vậy, Nhà trường có thể xem xét miễn hoặc giảm chi phí này cho các sinh viên có hoàn cảnh khó khăn nếu đưa vào áp dụng cách vận hành dịch vụ mới này. Theo các cán bộ quản lý, khó khăn có thể xảy ra trong quản lý là: khi có trường hợp nhân viên của công ty có thái độ phục vụ không tốt với SV, lúc đó lực lượng bảo vệ của Trường can thiệp sẽ khó khăn do nhân viên giữ xe không thuộc quyền quản lý của trường; thủ tục bồi thường xe khi có mất mát xảy ra có khả năng sẽ kéo dài, gây khó khăn cho việc đi lại, học tập của SV; tình trạng SV đóng học phí chậm cũng sẽ kéo theo đóng phí gửi xe chậm; tâm lý sinh viên xem khoảng phí này học phí. Cuối cùng, có khả năng nguồn thu của Trường bị sụt giảm.

