

**ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
ĐẠI HỌC GIÁO DỤC**

BOUYHEAK LIM

**TÁC ĐỘNG CỦA YẾU TỐ TÂM LÝ XÃ HỘI LÊN HÀNH VI LÁI XE
MẠO HIỂM CỦA THANH THIẾU NIÊN CAMPUCHIA**

**CHUYÊN NGÀNH: TÂM LÝ LÂM SÀNG TRẺ EM VÀ VỊ THÀNH
NIÊN**

Mã số: 9210401.01

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

HÀ NỘI – 2023

**LUẬN ÁN TIÊN SĨ ĐƯỢC HOÀN THIỆN
Ở ĐẠI HỌC GIÁO DỤC, ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI**

Giáo viên hướng dẫn: PGS. TS. Đặng Hoàng Minh

GS. TS. Cindy J. Lahar

Luận án được trình bày trước Hội đồng Đánh giá Luận án Đại học Quốc gia
Hà Nội năm 2023

Luận văn có thể được tìm thấy ở:

- Thư viện Quốc gia Việt Nam
- Trung tâm Thông tin và Thư viện, Đại học Quốc Gia Hà Nội

GIỚI THIỆU

Tai nạn giao thông là một vấn đề y tế công cộng nghiêm trọng trên toàn thế giới. Theo Tổ chức Y tế Thế giới [WHO] (2015; 2018), tai nạn giao thông đã gây ra cái chết của hơn 1.2 triệu người trên thế giới vào năm 2015, 1.35 triệu người vào năm 2016, và hơn 1 triệu người mỗi năm chịu hệ quả sức khỏe kéo dài sau va chạm giao thông. Các nước thu nhập thấp và trung bình (LMIC) chiếm hơn 80% dân số thế giới và hơn 90% tử vong do tai nạn giao thông xảy ra tại các khu vực này (WHO, 2015). Đồng thời, tỉ lệ tử vong do tai nạn giao thông tại đây cao gấp đôi số tai nạn giao thông ở các nước thu nhập cao (WHO, 2015; 2018). Tử vong từ tai nạn giao thông kéo theo thất thoát kinh tế lên đến 5% GDP các quốc gia có thu nhập thấp đến trung bình, gây tác động đặc biệt lớn đến phát triển kinh tế. Ngoài ra, đa số trường hợp tử vong là người trẻ, tuổi từ 15 đến 29, vốn là nguồn lao động tiềm năng của gia đình và đất nước (WHO, 2015; 2018). Do vậy, tai nạn giao thông với người trẻ là nạn nhân đang là mối lo lớn đối với các nước đang phát triển như Campuchia (Dy, 2016; UNDP Campuchia, 2021).

Nguyên nhân đằng sau tai nạn giao thông đa phần bắt nguồn từ hành vi con người. Vì thế, hiểu được các yếu tố ảnh hưởng tới hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm là vô cùng quan trọng (e.g., Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014). Những khác biệt tính cách của cá nhân và mối quan hệ của nó với hành vi là những yếu tố quan trọng có thể giải thích hành vi con người. Tìm kiếm cảm giác kích thích và các hành vi lệch chuẩn chống xã hội thường được thấy ở người trẻ và bao hàm trong hành vi lái xe mạo hiểm. Nhận thức về rủi ro cũng là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng tới hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm vì yếu tố này có liên quan tới cách cá nhân nhận thức về nguy hiểm, đánh giá rủi ro và hậu quả của hành vi (Ferrer & Klein, 2015).

Hành vi lái điều khiển phương tiện cũng thay đổi dựa theo tác động của giới tính. Nghiên cứu chỉ ra nam vị thành niên thường thực hiện các hành vi vi phạm luật giao thông nhiều hơn so với nữ giới (Bina, Graziano, & Bonino, 2006). Nữ giới điều khiển phương tiện có xu hướng hạn chế lái xe trong các tình huống khó khăn hơn so với nam (Okonkwo, Wadley, Crowe, Roenker, & Ball, 2014). Nam giới điều khiển phương tiện phản hồi rằng bản thân tận hưởng các hành vi lái xe mạo hiểm và ít thấy các hành vi đó nguy hiểm hơn so nữ giới về cùng các hành vi trên (Rhodes & Pivik, 2011). Vì vậy, tổng quan các nghiên cứu trước đó chỉ ra

(a) khác biệt giới tính, (b) nhận thức về rủi ro, (c) ảnh hưởng đồng trang lứa, (d) tìm kiếm cảm giác kích thích và (e) các hành vi lệch chuẩn chống xã hội nói chung là những yếu tố quan trọng cần được đề tâm khi nghiên cứu các hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm của người trẻ.

Từ đó, nghiên cứu này đánh giá mối quan hệ giữa giới tính, nhận thức rủi ro, ảnh hưởng đồng trang lứa, tìm kiếm cảm giác kích thích và hành vi lệch chuẩn chống xã hội trong mối quan hệ với hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm của một mẫu trẻ vị thành niên ở Campuchia. Nghiên cứu tập trung vào thành phố Phnôm Pênh dựa trên tỉ lệ tai nạn giao thông và tử vong cao nhất so với cả nước. Mục đích của nghiên cứu này nhằm đánh giá mức độ những yếu tố tâm lý xã hội trên dự đoán về mặt thống kê những hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm, và tác động của giới tính đối với mối quan hệ giữa các yếu tố tâm lý xã hội với hành vi điều khiển phương tiện người Campuchia tuổi vị thành niên. Câu hỏi nghiên cứu bao gồm: (1) Các yếu tố tâm lý xã hội như nhận thức rủi ro, ảnh hưởng đồng trang lứa, tìm kiếm cảm giác kích thích và hành vi lệch chuẩn chống xã hội có dự đoán thống kê các hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm không?; (2) mối quan hệ giữa những yếu tố tâm lý xã hội và hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm có thay đổi dưới tác động của giới tính không?. Giả thiết nghiên cứu bao gồm: (1) Những yếu tố tâm lý xã hội sẽ dự đoán đáng kể những hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm gia tăng; (2) mối quan hệ giữa các yếu tố tâm lý xã hội và hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm sẽ thay đổi đáng kể dưới tác động của giới tính.

Nghiên cứu này đã hoàn thành. Kết quả nghiên cứu có thể hỗ trợ các hoạt động can thiệp y tế công cộng ở Campuchia. Ví dụ, kết quả chỉ ra nhận thức rủi ro không có tương quan đáng kể đối với các hành vi lái xe mạo hiểm. Từ đây, mục tiêu của hoạt động can thiệp y tế công cộng có thể bao gồm việc giúp trẻ vị thành niên hiểu được tác động của tai nạn giao thông đối với cuộc sống của họ.

CHƯƠNG 1: KHUNG LÝ THUYẾT

1.1. Tổng quan lý thuyết

1.1.1 Vị thế kinh tế xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

Một số nghiên cứu thực nghiệm chỉ ra một mối quan hệ đáng kể giữa vị thế kinh tế – xã hội với những hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm và thương tích giao thông. Ví dụ, những người nghèo thường có nguy cơ thương vong và bị chấn thương từ tai nạn giao thông (Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014; WHO, 2018).

1.1.2 Khác biệt tuổi tác và hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra mối quan hệ mật thiết giữa tuổi tác và kinh nghiệm điều khiển phương tiện của người lái xe và va chạm giao thông (Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014). Ví dụ, dữ liệu thu thập ở Trung Quốc chỉ ra rằng, người lái càng nhiều kinh nghiệm thì càng ít nguy cơ gặp lỗi hơn người mới lái xe (Shi, Bai, Ying, & Atchley, 2010). Các lái xe trẻ hơn có liên quan tới một số lượng lớn các thương vong từ tai nạn giao thông (WHO, 2018; Dy, 2016). Thiếu niên lái xe thường có nguy cơ thực hiện hành vi lái xe mạo hiểm hơn so với người lớn (Rhodes & Pivik, 2011). Hơn 90% trẻ vị thành niên phản hồi rằng họ thường xuyên xao nhãng khi điều khiển phương tiện (Carter, et. al., 2014; Shope, 2016).

1.1.3 Khác biệt cá nhân và hành vi lái xe mạo hiểm

Mô hình sinh thái về hành vi con người đã khái quát hoá các tác động tới những hành vi có liên quan tới sức khoẻ (Rural Health Information Hub, 2017). Yếu tố nội tâm hay cá nhân bao gồm các yếu tố như kiến thức, thái độ, niềm tin và tính cách. Yếu tố liên nhân tập trung vào những hỗ trợ hay cản trở xã hội trong mối quan hệ với củng cố xã hội các hành vi có lợi hoặc không có lợi với sức khoẻ (Rural Health Information Hub, 2017). Ví dụ, một yếu tố là sự nhận thức rủi ro được định nghĩa là “mức độ nhạy trong nhận thức của cá nhân đối với một mối đe dọa” (Ferrer & Klein, 2015, p. 85).

Ảnh hưởng đồng trang lứa cũng là một yếu tố ảnh hưởng tới hành vi điều khiển phương tiện. Lý thuyết chuẩn mực xã hội nhấn mạnh tầm quan trọng của tác động đối với những thay đổi hành vi ở cá nhân. Nhiều nghiên cứu sức khoẻ cộng đồng chỉ ra rằng chuẩn mực xã hội hay ảnh hưởng đồng trang lứa có tác động lên các hành vi liên quan tới sức khoẻ của người trẻ, bao gồm hành vi lái xe mạo hiểm (LaMorte, 2016). Ví dụ, thiếu niên nam thường thực hiện hành vi lái xe mạo hiểm

nếu hành khách có xu hướng chấp nhận mạo hiểm (Simons-Morton et al., 2014). Tìm kiếm cảm giác kích thích là đặc điểm tích cách cá nhân có nền tảng sinh học, thể hiện qua sự tìm kiếm “những cảm giác hay trải nghiệm đa dạng, mới lạ, phức tạp và mãnh mẽ, và sự sẵn sàng nhận lấy mạo hiểm về thể chất, xã hội và những mặt khác để có được trải nghiệm đó” (Zuckerman, 2015, p. 607). Người điều khiển phương tiện đạt kết quả cao trong thang kiểm kê tìm kiếm cảm giác kích thích thường có xu hướng thực hiện các hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm (Bachoo et al., 2013).

Một yếu tố quan trọng khác có tác động tới với hành vi lái xe mạo hiểm là hành vi lệch chuẩn chống xã hội, là những hành vi phản ánh xu hướng của cá nhân tìm tới các hành vi hung hăng, phá luật và nổi loạn. Nghiên cứu thực nghiệm chỉ ra mối quan hệ giữa hành vi chống xã hội và hành vi mạo hiểm, bao gồm lái xe mạo hiểm. Ví dụ, người điều khiển phương tiện với các mức độ giận dữ, bốc đồng, và hung hăng cao thì khả năng cao sẽ tham gia vào các hành vi mạo hiểm như sai phạm vô ý, vi phạm pháp luật và vi phạm công kích (Berdoulat, Vavassori & Sastre, 2013).

1.1.4 Khác biệt giới tính

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra khác biệt giới tính trong hành vi điều khiển phương tiện. Ví dụ, nữ lái xe thường hạn chế điều khiển phương tiện trong các tình huống khó khăn hơn so với nam giới (Okonkwo, Wadley, Crowe, Roenker, & Ball, 2014). Nam giới thường có xu hướng sử dụng điện thoại khi đang lái xe nhiều hơn nữ giới (Li et al., 2014). Va chạm giao thông thường có nguy cơ xảy ra giữa những người nam giới trẻ tuổi; họ cũng có xu hướng lái xe tốc độ cao do áp lực đồng trang lứa (Jafarpour & Rahimi-Movaghar, 2014).

1.2. Khung khái niệm

1.2.1 Định nghĩa thuật ngữ chính

Các thuật ngữ quan trọng trong nghiên cứu được trình bày trong phần này, bao gồm sự nhận thức rủi ro, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi lệch chuẩn chống xã hội, và hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm. “Nhận thức mạo hiểm” được định nghĩa là “mức độ nhạy trong nhận thức của cá nhân đối với một mối đe dọa” (Ferrer & Klein, 2015, p. 85). “Tìm kiếm cảm giác kích thích là một đặc điểm sinh học của cá nhân tìm kiếm “những cảm giác hay trải nghiệm đa dạng, mới lạ, phức tạp và mãnh mẽ, và sự sẵn sàng đánh đổi rủi ro về thể chất, xã

hội, luật pháp, và tài chính để có những trải nghiệm đó” (Zucherman, 1994). “Hành vi lệch chuẩn chống xã hội” được định nghĩa là hành vi hung hăng, phá luật và nổi loạn (Achenbach, 1991). “Hành vi lái xe mạo hiểm” liên quan tới bất kì hành động nào từ người điều khiển phương tiện có khả năng dẫn tới tai nạn giao thông, bao gồm chấn thương hoặc thương vong đối với người lái hoặc người khác (Schmidt, 2012).

1.2.2 Khái niệm chấp nhận rủi ro trong phát triển con người

Tuổi vị thành niên, từ 10 đến 18 tuổi, là giai đoạn đặc biệt quan trọng trong phát triển con người. Đó là giai đoạn khám phá căn tính của cá nhân qua những vai và vị trí tư tưởng khác nhau (Portland State University [PSU], 2021). Tuổi dậy thì tạo nên những thay đổi thể chất do học môn, khiến cho trẻ vị thành niên càng có xu hướng thực hiện các hành vi mạo hiểm (PSU, 2021). Mối quan hệ với bạn đồng trang lứa là nguồn động viên lớn và đồng thời có thể dẫn đến các hành vi mạo hiểm (PSU, 2021). Nghiên cứu cũng chỉ ra rằng trẻ vị thành niên thường đề cao phần thưởng xã hội, đặc biệt là sự gần gũi xã hội và tình bạn hơn người lớn (PSU, 2021).

CHƯƠNG 2: PHƯƠNG PHÁP LUẬN

2.1 Tổng quan thiết kế nghiên cứu

Nghiên cứu này sử dụng thiết kế nghiên cứu cắt ngang, tương quan và chọn mẫu có mục đích từ 425 trẻ vị thành niên Campuchia, tuổi từ 16 đến 18, từ bốn trường cấp ba ở Phnom Pênh, Campuchia. Nghiên cứu này điều tra liệu các yếu tố tâm lý xã hội – nhận thức rủi ro, ảnh hưởng đồng trang lứa, tìm kiếm cảm giác kích thích và hành vi lệch chuẩn chống xã hội – có dự đoán hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm và mức độ ảnh hưởng của giới tính đối ảnh hưởng của yếu tố tâm lý xã hội với những hành vi trên.

2.2 Phương pháp nghiên cứu

Mục này mô tả những công cụ chuẩn hoá được sử dụng trong nghiên cứu. Vì các công cụ ban đầu được phát triển bằng tiếng Anh, phần bản luận về phương pháp dịch và độ tin cậy của của các công cụ đã được chỉnh sửa cũng sẽ được trình bày.

2.3 Người tham gia

Tổng cộng 425 người phản hồi (M = 213, F = 209, 3 vắng) tham gia vào

nghiên cứu. Mẫu được chọn thông qua phương pháp chọn mẫu thuận tiện từ bốn trường cấp ba – Bak Touk, Preah Sisowath, Chea Sim Samaky và Boeung Trabek – tại Phnôm Pênh, Campuchia. Tiêu chí lựa chọn bao gồm: (a) công dân Campuchia; (b) hiện đang học lớp 11; (c) tuổi từ 16 đến 18; (d) các bạn hoặc gia đình các bạn có xe mô tô sử dụng bởi trẻ vị thành niên; (e) lái xe tới trường ít nhất 4 ngày một tuần; (f) có ít nhất kinh nghiệm 6 tháng điều khiển xe mô tô. Người phản hồi được mời tham dự phỏng vấn một cách tự nguyện nếu các bạn đáp ứng các tiêu chí đề ra, đồng thời được cung cấp thông tin về mục đích và quy trình nghiên cứu, quyền từ chối hoặc rút khỏi nghiên cứu, tính bảo mật và các thông tin có liên quan về nghiên cứu dưới dạng mô tả bằng lời nói và văn bản đồng thuận (Phụ lục A).

2.4 Quy trình nghiên cứu

Nghiên cứu được gửi tới Hội đồng về Đạo đức Nghiên cứu Quốc gia Campuchia để xin phê duyệt (xem phần 2.5 để biết thêm chi tiết) qua Bộ Giáo dục, Thanh niên và Thể thao Campuchia [MoEYS]. Sau khi được phê duyệt, người nghiên cứu liên hệ với hiệu trưởng bốn trường cấp ba để xin phép liên lạc những lớp học có sẵn thuộc Khối 11 để thực hiện khảo sát. Các vấn đề về mục đích nghiên cứu, quy trình, tính bảo mật, phiếu đồng thuận cha mẹ, phiếu đồng ý của học sinh, và các vấn đề đạo đức trong nghiên cứu được cung cấp cho học sinh. Sau khi nhận được sự đồng ý của học sinh và đồng thuận của cha mẹ, các bạn được yêu cầu hoàn thành một bảng hỏi bằng tiếng Khmer. Người nghiên cứu và trợ lý có mặt trong toàn bộ quá trình trong để giải đáp thắc mắc và trả lời câu hỏi.

2.5 Cần nhắc đạo đức

Nghiên cứu này bám theo tất cả các quy trình về đạo đức từ cấp đại học, đất nước, bộ, tổ chức tới cá nhân. Trước khi trình bản nghiên cứu để xin xét duyệt tại Campuchia, nghiên cứu đã được xem xét và phê duyệt bởi Đại học Quốc gia Việt Nam và khoa giám sát. Sau khi nhận được thư phê duyệt từ Bộ Campuchia, người nghiên cứu đã nộp bản đề xuất nghiên cứu cùng với thư phê duyệt lên Hội đồng Đạo đức Quốc gia Campuchia về Khoa học Sức khỏe. Học sinh mỗi lớp được kêu gọi để tham gia nghiên cứu một cách tự nguyện nếu đạt đủ tiêu chí. Phiếu đồng ý được gửi cho những học sinh đồng ý tham gia và không phát cùng bảng hỏi để duy trì bảo mật tuyệt đối. Thông tin cá nhân như tên không được đề cập tới trong bảng hỏi.

2.6 Phân tích dữ liệu

Dữ liệu được xử lý bởi phần mềm thống kê SPSS. Dữ liệu thống kê mô tả được sử dụng để trình bày thông tin nhân khẩu (ví dụ: giới tính, kinh nghiệm điều khiển xe).

Bốn phân tích tuần tự được trải khai: (1) Phân tích tương quan chính tắc để điều tra mối quan hệ bao trùm giữa hai tập biến: (a) Tập 1: yếu tố tâm lý xã hội và (b) Tập 2: những hành vi điều khiển xe mô tô mạo hiểm nằm chỉ ra mối quan hệ tổng quát giữa hai tập biến. Mỗi biến dự báo và tiêu chí được nhập riêng vào Mô hình Tuyến tính Tổng quát [GLM] để đo Tác động Tổng hợp của mỗi yếu tố rủi ro tâm lý xã hội (nhận thức rủi ro, tác động đồng trang lứa, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi phá luật, hành vi hung hăng) và khả năng dự đoán độc lập mỗi hành vi mạo hiểm trong điều khiển phương tiện (lái xe hung hăng, lái xe khi say rượu, lái xe xao nhãng, vi phạm luật lái xe), đối với tổng cộng 20 phân tích (5 yếu tố rủi ro, với 4 hành vi lái xe mạo hiểm là biến phụ thuộc). Tác động Tổng hợp của một biến đại diện cho mối quan hệ tổng quát giữa hai biến và giống với giữa hệ số tương quan cặp. (3) Tất cả các yếu tố tâm lý xã hội được nhập cùng lúc vào mô hình GLM dưới dạng biến dự báo, với mỗi hành vi lái xe mạo hiểm là biến phụ thuộc trong các mô hình riêng biệt.

Bốn phân tích trên (bộ yếu mạo hiểm, với 4 hành vi mạo hiểm là biến phụ thuộc) đo “Tác động Cá biệt” của mỗi yếu tố tâm lý xã hội kiểm soát các yếu tố tâm lý xã hội khác, đóng góp đặc biệt hoặc cụ thể của mỗi yếu tố tâm lý xã hội trong quá trình kiểm soát các biến dự báo tâm lý xã hội. Phân tích cả tác động tổng hợp và tác động cá biệt có một vài lợi thế. Tác động Tổng hợp đại diện cho tác động toàn bộ của một biến đối với nhữn biến còn lại, bao gồm tác động Trực tiếp (tác động không qua biến trung gian) và tác động gián tiếp (tác động qua biến trung gian trong mô hình). Do đó, nếu tác động trực tiếp và gián tiếp khác nhau, điều đó chỉ ra rằng có những biến khác trong mô hình đang đóng vai trò là biến trung gian trong mối tương quan. Biến tại nơi Tác động tổng hợp và Tác động Cá biệt tương đối giống nhau ít có khả năng tồn tại biến trung gian; theo đó, nó có thể là mục tiêu đáng kể để can thiệp (Howell, 2016). (4) Bộ phân tích cuối cùng đo tác động của Giới tính là một biến điều tiết ảnh hưởng mối quan hệ giữa mỗi yếu tố ro và mỗi hành vi điều khiển phương tiện mạo hiểm giữa nam và nữ. Những phân tích này bao gồm tương tác GLM trong đo hiệu ứng điều tiết của Giới tính.

CHƯƠNG 3: KẾT QUẢ VÀ BÀN LUẬN

3.1. Kết quả sơ bộ

Tiểu mục này báo cáo kết quả thống kê mô tả về xuất thân của người phản hồi, và ma trận tương quan giữa những biến chính được nghiên cứu. Gần 86% người phản hồi sống với bố mẹ của họ. Khoảng 30% trả lời rằng cha họ chỉ học hết cấp ba và khoảng 31% nói rằng mẹ của họ học hết cấp ba. Khoảng thời gian người phản hồi điều khiển xe gắn máy kéo dài từ 6 tháng (dựa trên tiêu chí lựa chọn của nghiên cứu) tới tối đa 11 năm. Trung bình, trẻ vị thành niên đã lái xe khoảng 2,70 năm ($SD = 1.77$). Khoảng một nửa trẻ vị thành niên chở một người trên mỗi chuyến đi, và hơn $\frac{1}{4}$ thường tự đi một mình. Về tai nạn giao thông, dưới một nửa trẻ vị thành niên (khoảng 40%) nói rằng các bạn chưa gặp tai nạn bao giờ, với gần 30% nói rằng đã có một vụ tai nạn xảy ra.

Tất cả các hành vi lái xe mạo hiểm đều có tương quan thuận với tai nạn giao thông. Không có khác biệt đáng kể về giới tính trong số các vụ tai nạn. Nữ vị thành niên nhận thức rủi ro đáng kể hơn so với nam vị thành niên. Nam giới đạt kết quả cao hơn đối với hành vi lái xe mạo hiểm của bạn mình. Cuối cùng, không có khác biệt giới tính đối với hành vi lái xe hung hăng hay lái xe xao nhãng, nhưng nam giới thể cho thấy độ vi phạm pháp luật và lái xe say rượu cao hơn so với nữ.

3.2. Mối quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

3.2.1 Tổng quan quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

Phân tích tương quan chính tắc được sử dụng để đánh giá mối quan hệ tổng quát giữa hai tập biến. Tập biến thứ nhất bao gồm các yếu tố rủi ro tâm lý xã hội (nhận thức rủi ro, ảnh hưởng đồng trang lứa, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi phá luật và hành vi hung hăng nói chung), đóng vai trò làm biến dự đoán. Tập biến thứ hai bao gồm những hành vi lái xe mạo hiểm (lái xe hung hăng, lái xe xao nhãng, lái xe say rượu và vi phạm luật lái xe), đóng vai trò làm biến tiêu chí. Bởi vì số lượng biến tối thiểu ở mỗi tập biến là bốn, phân tích này đưa ra bốn hàm chính tắc (cụ thể là quan hệ và tương quan) giữa hai tập biến. Mô hình toàn bộ để đánh giá mối quan hệ giữa bốn quan hệ chính tắc có ý nghĩa thống kê lớn, với Wilks's $\lambda = .42$, $F(20, 1380.67) = 20.57$, $p < .001$, và $R^2 = .58$ đối với tập bốn hàm chính tắc.

Hàm chính tắc đầu tiên là đáng kể, $F(20,1381) = 20.27$, $p < .0001$. Đối với

hàm chính tắc đầu tiên về Yếu tố Tâm lý xã hội, tất cả các yếu tố tâm lý xã hội đầu thể hiện một tương quan trung bình tới mạnh đối với biến chính tắc, ngoại trừ Nhận thức Rủi ro. Vì vậy, hàm chính tắc đầu được gọi là “Hành vi Lệnh chuẩn” vì hệ số tải nhân tố mạnh hơn so với bốn yếu tố còn lại. Với hàm Hành vi Lái xe Mạo hiểm song song (đầu tiên), tất cả các hành vi lái xe mạo hiểm (lái xe hung hăng, lái xe xao nhãng, lái xe khi say rượu, và vi phạm luật lái xe) thể hiện tương quan mạnh với biến chính tắc. Vì vậy, hàm chính tắc đầu này được gọi là “Lái xe Mạo hiểm Nói chung”, thể hiện một mối quan hệ lớn ($R^2=.54$) giữa Hành vi Lệnh chuẩn và Hành vi Lái xe Mạo hiểm chung.

Hàm chính tắc thứ hai diễn giải những hiệp phương sai còn lại giữa hai tập biến sau khi muối quan hệ ở hàm chính tắc thứ nhất được kiểm soát. Hàm thứ hai là đáng kể, với $F(12,1104) = 2.99$, $p < .001$. Trong mỗi quan hệ này, hàm Yếu tố Tâm lý xã hội có hành vi phát luật chung là biến có tương quan lớn nhất ($-.65$), và tương quan nhỏ hơn đối với ảnh hưởng đồng trang lứa ($.40$). Vì hai tương quan di chuyển theo hai hướng khác nhau (Yếu tố Tâm lý xã hội $r = -.65$; Hành vi Phá luật $r = .40$), hàm chính tắc này được đặt là “Hành vi Phá luật Độc lập.” Đối với hàm chính tắc “Hành vi Lái xe Mạo hiểm” tương ứng, biến với tương quan lớn nhất ($-.65$) là Lái xe Say rượu, với tương quan nhỏ hơn một các tương đối so với Lái xe Hung hăng ($.44$). Vì hai tương quan ở hai hướng khác nhau (Lái xe Say rượu $r = -.65$; Lái xe Hung hăng $r = .44$), hàm này được đặt là “Hành vi Say rượu không Hung hăng.” Điều này chỉ ra một mối quan hệ nhỏ ($R^2=.06$) nhưng đáng kể giữa “Hành vi Phá luật Độc lập” và “Hành vi Say rượu không Hung hăng.” Hàm chính tắc số 3 và 4 đều không đáng kể.

Để đánh giá liệu những đặc điểm nhân học có bị nhiễu với biến dự báo của biến dự báo và biến kết quả hành vi lái xe liều lĩnh và ảnh hưởng tới những phân tích này hay không, phân tích tương quan chính tắc được thực hiện lần hai, bao gồm các biến nhân khẩu làm hiệp phương sai. Nhìn chung, không có thay đổi đáng kể nào xảy ra.

3.2.2 Tác động tổng hợp và cá biệt của yếu tố tâm lý xã hội đối với hành vi lái xe mạo hiểm

Trong tương quan chính tắc, những phân tích đã đánh giá mối quan hệ tổng quan giữa những biến yếu tố tâm lý xã hội và biến hành vi lái xe mạo hiểm. Trong phần tới, những phân tích đo cách những yếu tố tâm lý xã hội (nhận thức rủi ro,

ảnh hưởng động trang lứa, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi phá luật và hành vi hung hăng) dự đoán thống kê những hành vi lái xe mạo hiểm ở cá nhân (lái xe hung hăng, lái xe mất tập trung, lái xe say rượu và vi phạm luật lái xe) nhằm hiểu rõ hơn những mối quan hệ trên.

Hai tập phân tích GLM được triển khai. Phân tích đầu tiên đánh giá tác động tổng hợp của mỗi yếu tố tâm lý xã hội trong dự đoán những hành vi lái xe mạo hiểm riêng lẻ. Như phần trên, “Tác động tổng hợp” của một biến đại diện cho mối quan hệ tổng quan giữa hai biến và giống với tương quan cặp. Trong bước tiếp theo của phân tích GLM, tất cả các yếu tố tâm lý xã hội được gộp cùng lúc trong mô hình để đánh giá tác động cá biệt đối với mỗi hành vi lái xe mạo hiểm, tác động của một biến và loại bỏ những mối quan hệ trùng lặp với những biến khác. Xem xét thống kê tác động tổng hợp và tác động cá biệt có ích về một số khía cạnh. Tác động tổng hợp là mối quan hệ hoàn thiện giữa hai biến, bao gồm có hoặc không có hiệu ứng trung gian từ một số biến khác. Do đó, nếu tác động tổng hợp và cá biệt không giống nhau, có thể tồn tại một biến trung gian giữa biến độc lập và phụ thuộc (Howell, 2016).

Với lái xe mất tập trung là biến phụ thuộc, các biến như hành vi lái xe mạo hiểm của bạn bè, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi phá luật nói chung và hung hăng đều liên quan dương với lái xe mất tập trung, cả về tác động tổng hợp và cá biệt. Tuy nhiên, nhận thức rủi ro không dự đoán lái xe mất tập trung cả về tác động tổng hợp hay cá biệt. Với lái xe say rượu là biến phụ thuộc, hành vi lái xe mạo hiểm ở bạn bè, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi phá luật chung và hung hăng đều liên quan dương một cách đáng kể đối với lái xe say rượu xét về tác động tổng hợp. Tuy nhiên, hành vi hung hăng không thể hiện tác động cá biệt đáng kể, ngầm chỉ ra rằng tác động tổng hợp đáng kể của nó đối với lái xe say rượu có qua tác động trung gian. nhận thức rủi ro không dự đoán lái xe mất trung cả về tác động tổng hợp hay cá biệt đối với lái xe say rượu.

Với lái xe hung hăng là biến phụ thuộc, các biến lái xe mạo hiểm ở bạn bè, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi phá luật chung và hung hăng đều liên quan thuận với lái xe mất tập trung, xét về tác động tổng hợp. Tuy nhiên, tìm kiếm cảm giác kích thích không cho ra một tác động cá biệt đáng kể, ngầm chỉ ra rằng tác động tổng hợp đáng kể của nó đối với lái xe hung hăng có chịu tác động trung gian. Nhận thức rủi ro không dự đoán lái xe hung hăng là tác động tổng hợp nhưng

thể hiện một tác động cá biệt âm và nhỏ đối với lái xe hung hăng; nhận thức rủi ro ở mức càng cao thì lái xe hung hăng ở mức càng thấp.

Cuối cùng, đối với hành vi vi phạm luật lái xe là biến phụ thuộc, các biến lái xe mạo hiểm ở bạn bè, tìm kiếm cảm giác kích thích, hành vi phá luật chung và hung hăng đều có tương quan dương xét về tác động tổng hợp, ngoại trừ nhận thức rủi ro. Xét về tác động cá biệt, hành vi lái xe ở bạn bè, phá luật nói chung, và hành vi hành hung hăng thể hiện mối quan hệ thuận với hành vi phá luật, trong khi nhận thức rủi ro cho thấy mối quan hệ nghịch đáng kể đối với hành vi vi phạm luật.

Tương tự như phân tích tương quan chính tắc, để xem liệu các đặc tính nhân khẩu có vô tình bị lẫn với biến số dự đoán của biến dự đoán và biến kết quả hành vi lái xe mạo hiểm và ảnh hưởng tới phân tích hay không, phân tích thống kê tác động tổng hợp và cá biệt được thực hiện lần thứ hai, bao gồm các biến nhân khẩu. Nhìn chung, các hiệp phương sai không gây ra thay đổi đáng kể. Một số quan hệ tăng nhẹ hoặc giảm nhẹ, nhưng không quan hệ đáng kể nào trở nên không đáng kể khi phân tích bao gồm hiệp phương sai.

3.2.3 Tác động điều tiết của giới tính đối với mối quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

Những kết quả trên chỉ ra rằng nhiều yếu tố tâm lý xã hội có khả năng dự đoán đáng kể những hành vi lái xe mạo hiểm như giả thiết đề ra. Giới tính cũng cần được xem trong vai trò điều tiết những mối quan hệ này (ví dụ: những mối quan hệ giữa những yếu tố này có khác biệt giữa nam và nữ không?). Sử dụng phân tích GLM với các hiệu ứng tương tác, có ba hiệu ứng là đáng kể trong tổng số 20. Đầu tiên, giới tính có tác động điều tiết lớn trong mối quan hệ giữa ảnh hưởng đồng trang lứa và lái xe xao nhãng, $F(1, 418) = 8.82, p < .01$. Phân tích quy hồi giữa hai nhóm cho thấy nữ giới ($\beta = .52$) có giá trị lớn hơn nam giới ($\beta = .38$). Hay, nữ vị thành niên chịu tác động bởi hành vi lái xe mạo hiểm của bạn xét về ảnh hưởng của nó tới hành vi lái xe mất tập trung hơn so với nam. Tương tự, tác động của ảnh hưởng đồng trang lứa đối với vi phạm pháp luật cũng thay đổi đáng kể dưới sự tác động của giới tính, với $F(1, 418) = 7.34, p < .01$. Kết quả này cũng cho thấy chỉ số beta đã chuẩn hoá của nữ ($\beta = .59$) lớn hơn chỉ số beta đã chuẩn hoá của nam ($\beta = .42$). Nữ vị thành niên chịu nhiều ảnh hưởng bởi hành vi lái xe mạo hiểm của bạn bè đối xét về hành vi vi phạm luật lái xe trong khi lái xe so với nam. Cuối cùng, giới tính điều tiết đáng kể hành vi phá luật nói chung và

hành vi vi phạm pháp luật khi lái xe, với $F(1, 418) = 5.41, p < .05$. Nữ ($\beta = .52$) có chỉ số beta lớn hơn so với nam ($\beta = .39$). Kết quả cho thấy mối quan hệ giữa hành vi vi phạm luật lái xe với hành vi phá luật nói chung chặt chẽ hơn đối với nữ so với nam.

3.2.4 Tác động điều tiết của số đường đi trung bình mỗi ngày đối với mối quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

Số Kilomet Đi Trung bình Mỗi Ngày là biến điều tiết được phân tích tiếp theo. Có bốn tương tác đáng kể và đều có liên quan tới Bạn bè Lái xe. Bốn tương tác trên có mô hình giống nhau, với trẻ vị thành niên lái xe nhiều một ngày cho thấy mối quan hệ mạnh hơn giữa biến phụ thuộc và độc lập hơn so với các bạn lái xe quãng đường ít hơn mỗi ngày. Ví dụ, đối với Lái xe Xao nhãng, trẻ vị thành niên có mức độ lái xe thấp mỗi ngày cho thấy quan hệ nhỏ tới tương đối ($\beta = 0.30$) giữa Lái xe Xao nhãng và Bạn bè Lái xe. Ngược lại, trẻ vị thành niên với mức độ lái xe cao mỗi ngày cho thấy quan hệ lớn ($\beta = 0.67$) giữa Lái xe Xao nhãng và Bạn bè Lái xe.

Nhìn chung, trẻ vị thành niên lái xe càng nhiều mỗi ngày, mối quan hệ giữa Bạn bè Lái xe và bốn hành vi lái xe mạo hiểm trở nên lớn hơn; ví dụ, có thể nói rằng trẻ vị thành niên có xu hướng lái xe nhiều hơn bị ảnh hưởng bởi nhận thức của bản thân về hành vi lái xe của bạn bè. Các hiệu ứng điều tiết đáng kể khác đều cho ra kết quả tương tự.

3.2.5 Hiệu ứng điều tiết của tuổi khi trẻ vị thành niên bắt đầu lái xe tới quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

Tuổi Bắt đầu Lái xe (độ tuổi mà trẻ vị thành niên bắt đầu lái xe) là biến điều tiết được phân tích tiếp theo. Dựa trên Bảng 3.14, không tương tác nào là đáng kể. Điều này có nghĩa là, độ tuổi trẻ vị thành niên bắt đầu lái xe không có ảnh hưởng tới mối quan hệ giữa biến độc lập yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm.

3.2.6 Hiệu ứng điều tiết của số lần tai nạn trẻ vị thành niên trải nghiệm tới mối quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

Số lần Tai nạn trong cuộc đời trẻ vị thành niên trải nghiệm là biến điều tiết tiếp theo được phân tích. Có 5 tương tác đáng kể, trong đó có 2 tương tác liên quan tới Bạn bè Lái xe, 2 liên quan tới Tìm kiếm Cảm giác Kích thích, và 1 liên quan tới Hành vi Hung hăng (từ YSR). Cả 5 tương tác đều cho ra mô hình tương tự. Trẻ vị

thành niên trải qua nhiều tai nạn cho thấy mối quan hệ mạnh hơn giữa biến phụ thuộc và độc lập so với trẻ vị thành niên trải nghiệm ít tai nạn hơn. Ví dụ, xét tới Lái xe Xao nhãng, trẻ vị thành niên trải qua ít tai nạn hơn cho thấy mối quan hệ nhỏ ($\beta = 0.17$) giữa Lái xe Xao nhãng và Tìm kiếm Cảm giác Kích thích. Ngược lại, trẻ vị thành niên trải nghiệm số lần tai nạn cao hơn cho thấy mối quan hệ tương đối ($\beta = 0.34$) giữa Lái xe Xao nhãng và Tìm kiếm Cảm giác Kích thích. Nhìn chung, trẻ vị thành niên gặp càng nhiều tai nạn, mối quan hệ giữa tìm kiếm cảm giác kích thích và lái xe xao nhãng càng lớn.

3.3. Bàn luận kết quả nghiên cứu

Nghiên cứu cắt ngang này khám phá các yếu tố tâm lý xã hội (nhận thức rủi ro, ảnh động đồng trang lứa và hành vi lệch chuẩn chống xã hội – hành vi hung hăng và phá luật) trong mối quan hệ với hành vi lái xe mạo hiểm trong một mẫu gồm 425 người Campuchia lái xe mô tô (tuổi từ 16 đến 18). Giả thiết #1 cho rằng các yếu tố tâm lý xã hội sẽ dự đoán đáng kể các hành vi lái xe mạo hiểm. Giả thiết được củng cố với đa số các yếu tố tâm lý xã hội liên quan mạnh mẽ tới bốn phạm trù của hành vi lái xe mạo hiểm. Chỉ số ít củng cố giả thiết #2 cho rằng mối quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm thay đổi đáng kể dựa trên giới tính.

3.3.1 Mối quan hệ giữa yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm

Nghiên cứu chỉ ra trẻ vị thành niên đạt cho kết quả cao về hành vi lái xe mạo hiểm của bạn bè, trẻ càng đạt kết quả cao về bốn hành vi lái xe mạo hiểm. Ngược lại, kết quả càng thấp về hành vi lái xe mạo hiểm của bạn bè, kết quả về hành vi lái xe hung hăng, lái xe say rượu, lái xe xao nhãng và hành vi phá luật. Một diễn giải từ kết quả này đó là trẻ vị thành niên thường có xu hướng trọng phần thưởng xã hội hơn do những thay đổi về hoóc-môn nhiều hơn so với người lớn, và những phần thưởng xã hội đó là sự gần gũi xã hội và tình bạn (Crone & Dahl, 2021). Do đó, những người điều khiển xe mô tô trẻ thường có xu hướng thực hiện hành vi lái xe mạo hiểm vì họ cho rằng bạn bè mình cũng làm vậy, và họ nhận lại sự gần gũi xã hội và tình bạn dưới dạng phần thưởng xã hội thông qua cách bắt chước bạn đồng trang lứa (Scott-Parker & Weston, 2017). Điều này được củng cố bởi lý thuyết nhận thức xã hội vì có tương tác qua lại giữa ba yếu tố: yếu tố cá nhân (nhận thức, cảm giác, hoặc sinh học), yếu tố môi trường (như ảnh hưởng đồng trang lứa), và hành vi. Lý thuyết này cho rằng học quan sát là một

trong những phạm trù quan trọng, đề cập tới sự học của cá nhân qua quan sát về môi trường và các hoạt động làm mẫu; trong trường hợp này, đó có thể là hành vi lái xe mạo hiểm của bạn đồng trang lứa.

Khía cạnh văn hoá đằng sau việc trẻ vị thành niên ở Campuchia đề cao bạn đồng trang lứa hơn là gia đình có thể bắt nguồn từ tác động của cách thức nuôi dạy con cái và sự chuyển tiếp sang chấn tâm lý từ thế hệ trước. Lịch sử của Campuchia chứng kiến thảm kịch chế độ Khmer Đỏ diễn ra vào giai đoạn 1975-1979 dẫn đến cái chết của gần 2 triệu người (Campuchia Tribunal Monitor, n.d.). Người bố với kết quả triệu chứng sang chấn tâm lý cao thường có kết quả cao trong cách thức dạy con đảo vai, trong khi đó, người mẹ đạt kết quả cao về triệu chứng sang chấn có xu hướng dạy con theo phong cách bảo vệ quá mức (Field, Om, Kim, & Vorn, 2011). Điều này thường làm cho con cái tách biệt khỏi cha mẹ và tìm đến bạn bè của mình (Field, Moun, & Sochanvimean, 2013).

Nghiên cứu cũng phát hiện rằng mức độ tìm kiếm cảm giác càng cao thì mức độ thực hiện hành vi lái xe mạo hiểm (lái xe hung hăng, lái xe say rượu, lái xe xao nhãng, và vi phạm luật lái xe) càng lớn. Kết quả này tương tự với những kết quả nghiên cứu trước đó (Bachoo et al., 2013; Swarna Steffy Grace, Sumit, & Chakraborty, 2020). Những kết quả này có thể phản ánh một sự thật rằng “sự tìm kiếm cảm giác kích thích, định nghĩa bởi xu hướng tìm kiếm những trải nghiệm đa dạng, phức tạp, mới lạ, và mạnh mẽ,” đã được nhận diện như một đặc điểm chung trong nghiên cứu tâm lý từ những năm 1960” (Patoine, 2019, p. 1). Nghiên cứu này đề xuất rằng trẻ vị thành niên với nhu cầu tìm kiếm cảm giác kích thích cao thường thực hiện những hành vi lái xe mạo hiểm để thoả mãn nhu cầu trải nghiệm mạnh và khác lạ.

Nghiên cứu này cũng thấy rằng trẻ vị thành niên đạt kết quả cao trong các hành vi phá luật chung, các bạn càng đạt kết quả cao trong bốn loại hành vi lái xe mạo hiểm. Hành vi phá luật được coi là một phần của hành vi lệch chuẩn chống xã hội (Luk et al., 2016). Mỗi quan hệ đáng kể giữa hành vi lái xe mạo hiểm và hành vi phá luật chung ngầm định rằng hành vi lái xe mạo hiểm là một hình thức của hành vi phá luật chung (Bina, Graziano & Bonino, 2006). Hành vi hung hăng cũng là một dạng hành vi lệch chuẩn chống xã hội. Nghiên cứu tìm thấy rằng trẻ em với điểm số hành vi hung hăng càng cao, càng thực hiện nhiều hành vi lái xe mạo hiểm. Điều này có thể là bởi hành vi lái xe mạo hiểm là một dạng đặc biệt

của hành vi hung hăng (Berdoulat et al., 2013).

Tuy nhiên, nghiên cứu cũng thấy rằng nhận thức rủi ro không dự đoán đáng kể bất kì dạng thức nào của hành vi lái xe mạo hiểm. Phần trước đã chỉ ra rằng trẻ vị thành niên coi trọng bạn đồng trang lứa và những phần thưởng xã hội hơn là hậu quả của hành vi; điều này khiến các bạn bỏ qua các rủi ro nhận thức và chỉ tập trung vào phần thưởng (PUS, 2021). Khi trẻ vị thành niên tin rằng bạn mình cũng sẽ thực hiện bất kì hành vi lái xe mạo hiểm nào đó, các bạn có xu hướng thực hiện chính hành vi lái xe mạo hiểm đó.

3.3.2 Tác động điều tiết của giới tính lên mối quan hệ giữa các yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe nguy hiểm

Fernandes, Soames Job và Hatfield (2007) cho rằng các hành vi lái xe nguy hiểm khác nhau sẽ không hoàn toàn giống nhau và không phải lúc nào cũng có thể dùng các yếu tố tương tự nhau để diễn giải chúng. Nghiên cứu được trình bày ở đây cho thấy điều này đúng khi tìm ra được những tác động điều tiết của giới tính lên các mối quan hệ. Nghiên cứu này đã tìm ra được ba phát hiện quan trọng. Đầu tiên, việc lái xe mạo hiểm của bạn bè, như lái xe mất tập trung ảnh hưởng lên thanh thiếu niên nữ nhiều hơn so với thanh thiếu niên nam. Kết quả nghiên cứu này khác với một số nghiên cứu trước đây, các nghiên cứu trước phát hiện ra rằng thanh thiếu niên nam nhận được nhiều sự tán thành của xã hội đối với hành vi lái xe mất tập trung hơn so với nữ giới. Tuy nhiên, theo báo cáo, cả thanh thiếu niên nam và nữ đều có mức độ hành vi lái xe mất tập trung như nhau (Carter và cộng sự, 2014). Tài xế nữ có nhiều khả năng và có xu hướng kiểm chế việc lái xe trong những tình huống khó khăn hơn so với nam giới (Okonkwo và cộng sự, 2014).

Các kết quả của các nghiên cứu về mối quan hệ giữa giới tính và việc lái xe mất tập trung hoặc hành vi lái xe nguy hiểm đều không nhất quán. Một số nghiên cứu phát hiện ra rằng nam giới có hành vi lái xe mất tập trung hoặc lái xe nguy hiểm nhiều hơn nữ giới, còn nữ giới có xu hướng lái xe mất tập trung nhiều hơn nam giới. Tuy nhiên, nghiên cứu này không tìm thấy mối liên hệ nào giữa giới tính và việc lái xe mất tập trung, tương tự như với kết quả của Carter et. al. (2014). Phụ nữ có khả năng thực hiện việc lái xe mất tập trung hơn nam giới là do nhận thức của họ về hành vi lái xe nguy hiểm của bạn bè. Giải thích cho điều này là do thanh thiếu niên nữ có xu hướng coi trọng tình bạn hơn là quan tâm đến hậu quả từ hành động của họ, vì vậy dễ được chấp nhận hoặc thuộc về nhóm bạn đồng trang lứa,

nữ giới phải học cách đồng hóa sở thích hoặc hành vi của mình theo nhóm bạn đó.

Lời giải thích trên cũng giải thích được cho phát hiện thứ hai rằng việc lái xe mạo hiểm của bạn bè ảnh hưởng đến nữ giới nhiều hơn nam giới trong hành vi vi phạm luật lái xe. Nghiên cứu này tìm thấy những phát hiện tương tự về sự khác biệt giới tính liên quan đến hành vi lái xe nguy hiểm. Thanh thiếu niên nam cho biết họ lái xe trong tình trạng say xỉn và vi phạm luật giao thông nhiều hơn nữ giới. Thanh thiếu niên nam được báo cáo là vi phạm giao thông nhiều hơn thanh thiếu niên nữ (Bina và cộng sự, 2006). Tương tự, trong một cuộc khảo sát qua điện thoại lớn ở Mỹ, người ta phát hiện ra tài xế nam có hành vi lái xe nguy hiểm hơn so với tài xế nữ (Rhodes & Pivik, 2011). Nhìn chung, thanh thiếu niên nữ ít có khả năng vi phạm luật giao thông hơn so với nam giới. Tuy nhiên, ảnh hưởng từ bạn bè đồng trang lứa có làm tăng nguy cơ thanh thiếu niên nữ vi phạm luật giao thông. Thanh thiếu niên nam sẽ vi phạm luật lái xe mà không xét đến nhận thức của họ về hành vi lái xe nguy hiểm của bạn bè là gì.

Cuối cùng, nghiên cứu này cho thấy việc vi phạm luật giao thông có liên quan chặt chẽ hơn đến việc vi phạm quy tắc chung ở thanh thiếu niên nữ so với thanh thiếu niên nam. Thanh thiếu niên nữ có mức độ vi phạm quy tắc chung cao cho thấy mức độ vi phạm luật giao thông của họ cao hơn so với nam giới. Phát hiện này nhất quán với nghiên cứu trước đây (Bina và cộng sự, 2006).

Nhìn chung, vai trò điều chỉnh của giới tính lên quan hệ giữa các yếu tố nguy cơ tâm lý xã hội và hành vi lái xe mạo hiểm dường như phức tạp và nan giải hơn những điều đã được đề xuất ban đầu trong nghiên cứu này. Bằng việc sử dụng cỡ mẫu lớn hơn trong các nghiên cứu trong tương lai, bao gồm những tài xế ở độ tuổi đa dạng hơn và các đối tượng điều khiển các loại phương tiện giao thông khác có thể giúp làm sáng tỏ hơn tác động của giới tính.

3.3.3 Hạn chế và hướng nghiên cứu trong tương lai

Nghiên cứu gần đây của Gunson và các đồng nghiệp (Gunson, Beanland và Salmon, 2019) đưa ra các mô hình lý thuyết về cảm giác tức giận trong khi lái xe có sự khác nhau giữa người lái xe máy và tài xế ô tô. Chẳng hạn như, họ cho rằng những tình huống khơi gợi sự tức giận nhất đối với tài xế ô tô có liên quan đến hành vi của những tài xế khác trong khi những tình huống khơi gợi sự tức giận hơn đối với người điều khiển xe máy có thể liên quan đến điều kiện đường sá kém. Nếu cho rằng sự tức giận thường có thể được bộc lộ ra bên ngoài và góp phần dẫn

đến việc lái xe hung hăng cũng như các hành vi lái xe nguy hiểm khác, các tình huống khơi gợi sự tức giận khi lái xe khác nhau ở người điều khiển xe máy so với tài xế ô tô có thể là một biến số đáng quan tâm trong những nghiên cứu sau này.

Một hạn chế chính là nghiên cứu sử dụng thiết kế cắt ngang. Do đó, không thể xác định được liệu (a) các yếu tố nguy cơ như nhận thức về việc lái xe của bạn bè có dẫn đến hành vi lái xe nguy hiểm hay không, (b) việc lái xe nguy hiểm gây ra nhận thức của thanh thiếu niên về việc lái xe của bạn bè, hoặc (c) yếu tố thứ ba dẫn đến cả hai trường hợp; tức là không thể xác định được chiều hướng của quan hệ nhân quả. Chẳng hạn như, thanh thiếu niên thường xuyên so sánh bản thân với bạn bè cùng trang lứa nhằm mục đích được bạn bè chấp nhận. Nếu họ tin vào việc bạn bè của họ lái xe một cách nguy hiểm, họ có thể cảm thấy áp lực phải làm điều tương tự để được chấp nhận, và niềm tin của họ về việc điều khiển xe của bạn bè sẽ khiến họ lái xe nguy hiểm. Mặt khác, theo hướng nhân quả, thanh thiếu niên có thể cho rằng bạn bè cùng trang lứa cũng giống họ, và do đó nhận thức của họ về cách lái xe của bạn bè sẽ bị ảnh hưởng bởi cách lái xe của chính họ. Vì vậy, một lĩnh vực quan trọng cho nghiên cứu sau này sẽ là nghiên cứu theo chiều dọc - có thể dùng để xác định được chiều hướng của quan hệ nhân quả.

Việc lựa chọn mẫu trong nghiên cứu này làm hạn chế việc khái quát hóa kết quả. Nghiên cứu này chỉ tập trung vào học sinh trung học ở tuổi vị thành niên, nhưng trong nghiên cứu sau này, cần phải xem xét đến những thanh thiếu niên không đi học hoặc thanh niên đang học đại học hoặc đang đi làm tại thành phố hoặc các tỉnh khác có tỷ lệ tai nạn hoặc va chạm giao thông đường bộ cao hơn. Dựa trên các khái niệm chấp nhận rủi ro, thanh thiếu niên hoặc thanh niên có thể cư xử khác nhau do sự thay đổi hormone hoặc sự phát triển về cảm xúc và nhận thức, đặc biệt là cách họ đặt phần thưởng hoặc hậu quả của một hành động lên bàn cân (PSU, 2021). Mặc dù kết quả của nghiên cứu này cũng giống với kết quả các báo cáo khác, nhưng việc thu được cỡ mẫu lớn hơn và đa dạng hơn sẽ giúp ích hơn nữa cho nghiên cứu. Có thể thêm đối tượng là những thanh niên không còn học trung học hoặc lấy mẫu từ khắp các tỉnh của Campuchia trong các nghiên cứu sau này để có thể khái quát hóa sâu sát hơn trong phạm vi quốc gia.

Nghiên cứu chỉ khảo sát những người trả lời sống ở thủ đô Phnom Penh. Tuy nhiên, tỷ lệ tai nạn giao thông cao không chỉ xảy ra ở thành phố. Vị trí thứ hai và thứ ba có tỷ lệ tai nạn giao thông cao hơn là tỉnh Kandal và Svay Rieng

(Kuntear, 2021). Cách người dân lái xe trong thành phố có thể khác với những người sống ở tỉnh do sự khác biệt về cơ sở hạ tầng đường bộ. Hơn nữa, nghiên cứu này chỉ chọn những người lái xe máy trẻ tuổi do tỷ lệ người tử vong cao nhất nằm ở trong nhóm này. Tuy nhiên, vẫn chưa thể biết được là do tài xế xe máy hay ô tô là nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông. Tài xế ô tô có thể dễ gây tai nạn hơn nhưng lái xe ô tô vẫn an toàn hơn lái xe máy. Vì vậy, điều cần làm phải xem xét các hành vi lái xe nguy hiểm của tài xế ô tô trẻ tuổi so với người điều khiển xe máy và tìm ra được điểm khác biệt giữa người điều khiển xe máy và tài xế ô tô ở thành thị và nông thôn. Điều này sẽ cung cấp thông tin toàn diện hơn cho các chương trình an toàn đường bộ hoặc giúp thiết kế ra các biện pháp can thiệp hiệu quả trên toàn quốc.

Nghiên cứu này xem xét dự đoán về các yếu tố tâm lý xã hội (yếu tố nguy cơ) đối với hành vi lái xe nguy hiểm và sự điều tiết giới tính lên các mối quan hệ dự đoán đó. Việc đưa vào các biến số bổ sung có liên quan đến các hành vi nguy cơ sức khỏe như lái xe nguy hiểm sẽ rất có ích cho các nghiên cứu về sau. Dựa trên lý thuyết nhận thức xã hội, khái niệm về việc tin tưởng vào năng lực bản thân được cho là quan trọng vì năng lực bản thân đề cập đến cách một cá nhân tin tưởng vào khả năng kiểm soát thành công hành động hoặc bất kỳ sự kiện nào trong cuộc sống của họ (iSALT Team, 2014). Nghiên cứu trước đây đã phát hiện ra rằng sự tự tin vào năng lực bản thân có thể điều hòa tác động của việc tìm kiếm cảm giác lên các hành vi gây nguy hiểm cho sức khỏe. Nghiên cứu này đề xuất việc nghiên cứu sâu hơn về các yếu tố bảo vệ như sự tự tin vào năng lực bản thân đối với các hành vi lái xe nguy hiểm.

Các biến số tình huống và nhân khẩu học khác cũng có thể là những biến quan trọng để đưa vào các nghiên cứu trong tương lai. Nghiên cứu của Gildasis, Christoforou và Seidowsky (2021) cho thấy thời lượng chuyến đi có thể là một biến số quan trọng, vì họ phát hiện ra rằng tài xế trên những chuyến hành trình dài hơn có hành vi nguy cơ nhiều hơn so với tài xế trên những chuyến đi ngắn hơn. Số năm lái xe tích lũy cũng được coi là một yếu tố quan trọng liên quan đến hành vi lái xe nguy hiểm (Song và cộng sự, 2021). Có thể thực hiện nghiên cứu sâu hơn về dữ liệu hiện tại, chẳng hạn như kiểm tra tác động điều tiết của số năm kinh nghiệm điều khiển xe và số km lái xe trung bình mỗi ngày. Tuy nhiên, nghiên cứu hiện tại chỉ bao gồm thanh thiếu niên trong độ tuổi từ 16 đến 18, do đó, tác động điều tiết

có thể sẽ giảm hơn so với mẫu có biên độ tuổi rộng hơn.

Cuối cùng, một hạn chế quan trọng cần xem xét với bất kỳ nghiên cứu nào sử dụng các biện pháp tự báo cáo là những hạn chế cố hữu trong chính các biện pháp đó. Cụ thể là đều có khả năng xảy ra sai lệch phản hồi khi thu thập đánh giá tự báo cáo và điều này có thể ảnh hưởng đến độ chính xác. Nghiên cứu hiện tại này chỉ tập trung vào các yếu tố nguy cơ tâm lý xã hội và các hành vi lái xe nguy hiểm do thanh thiếu niên tự báo cáo. Các cá nhân hoàn thành khảo sát có thể bị ảnh hưởng bởi thành kiến trong báo cáo về mức độ mong muốn xã hội và ít có khả năng báo cáo các hành vi không mong muốn về mặt xã hội và có nhiều khả năng báo cáo các hành vi mong muốn về mặt xã hội hơn. Hầu hết mọi người đều thích tạo ấn tượng tốt và không thích thừa nhận những hành vi không mong muốn hoặc trái pháp luật. Bởi vì nhiều cấu trúc được đo lường trong nghiên cứu hiện tại (chẳng hạn như vi phạm luật lái xe và hành vi lái xe hung hãn) không đại diện cho hành vi mong muốn điển hình, nên các thước đo ở đây có thể đặc biệt dễ bị ảnh hưởng bởi sai lệch phản ứng. Người ta chú ý nhiều đến việc đảm bảo với người trả lời rằng câu trả lời của họ sẽ hoàn toàn ẩn danh và bí mật và hy vọng tính ẩn danh của câu trả lời sẽ giúp giảm thiểu sai lệch phản hồi ở mức tối thiểu.

KẾT LUẬN

1. Kết luận

Theo hiểu biết của chúng tôi, đây là nghiên cứu quy mô lớn đầu tiên về các yếu tố liên quan đến việc lái xe rủi ro ở thanh thiếu niên ở Campuchia. Để bổ sung những mảnh ghép còn thiếu trong các nghiên cứu trước đây, nghiên cứu này xem xét mối quan hệ giữa một tập hợp các yếu tố rủi ro tâm lý xã hội và một tập hợp các hành vi lái xe rủi ro. Hơn nữa, nghiên cứu này cũng đánh giá tác động tổng thể và riêng biệt của từng yếu tố tâm lý xã hội đối với từng loại hành vi lái xe nguy hiểm và xem xét tác động điều tiết của giới tính liên mối liên hệ giữa từng yếu tố tâm lý xã hội và từng loại hành vi lái xe nguy hiểm. Các phát hiện đều nhất quán với các nghiên cứu trước đây và các khía cạnh lý thuyết về góc độ nhận thức xã hội và phát triển con người, như đã được dự đoán từ trước. Các yếu tố tâm lý xã hội, bao gồm ảnh hưởng của bạn bè, tìm kiếm cảm giác, hành vi hung hăng nói chung và hành vi vi phạm quy tắc chung, có liên quan đáng kể và tích cực đến cả bốn loại hành vi lái xe nguy hiểm.

Dựa trên sự phát triển của con người, thanh thiếu niên, từ 10 đến 18 tuổi, là

nhóm dân số có xu hướng tham gia các hoạt động rủi ro hơn so với nhóm dân số khác vì sự phát triển về thể chất, thần kinh, cảm xúc và nhận thức. Hơn nữa, họ coi trọng mối quan hệ ngang hàng của mình hơn và điều này có thể khiến họ cảm thấy bị áp lực phải chấp nhận bản thân để hòa nhập với các nhóm ngang hàng, chẳng hạn như lái xe mạo hiểm. Đúng như dự đoán, nghiên cứu hiện tại này phù hợp với các khái niệm lý thuyết này rằng thanh thiếu niên hiểu rõ hơn về hành vi lái xe mạo hiểm của bạn bè họ (ảnh hưởng của bạn bè) đã báo cáo điểm cao hơn trong cả bốn loại hành vi lái xe mạo hiểm.

Tương tự, việc tìm kiếm cảm giác dự đoán một cách đáng kể và tích cực bốn loại hành vi lái xe nguy hiểm. Phát hiện này ủng hộ các nghiên cứu trước đây và các khía cạnh lý thuyết cho rằng thanh thiếu niên có xu hướng tìm kiếm những trải nghiệm phức tạp, mới lạ và mãnh liệt, và những trải nghiệm đó có thể được tìm thấy trong các hành vi lái xe mạo hiểm. Hơn nữa, điều này không chỉ liên quan đến xu hướng tìm kiếm cảm giác của trẻ mà còn bị ảnh hưởng bởi giai đoạn phát triển khi sự phát triển trí não thôi thúc trẻ tham gia vào các hoạt động mạo hiểm hơn.

Các nghiên cứu trước đây đã tìm thấy mối liên hệ giữa các hành vi lệch lạc chống đối xã hội và các hoạt động gây nguy hiểm cho sức khỏe hoặc hành vi lái xe nguy hiểm. Nghiên cứu này cho kết quả tương tự rằng các hành vi lệch lạc chống đối xã hội, bao gồm các hành vi vi phạm quy tắc và hành vi hung hăng – có liên quan đáng kể và tích cực với cả bốn loại hành vi lái xe nguy hiểm: lái xe hung hãn, lái xe trong tình trạng say xỉn, lái xe mất tập trung, vi phạm luật giao thông. Thanh thiếu niên có điểm cao hơn trong các hành vi vi phạm quy tắc và hung hăng nói chung có điểm cao hơn ở các hành vi lái xe hung hãn, lái xe trong tình trạng say xỉn, lái xe mất tập trung và vi phạm luật lái xe và ngược lại. Hành vi lệch lạc chống đối xã hội có thể được coi là một đặc điểm tính cách ảnh hưởng đến hành vi của con người và như đã thảo luận trong lý thuyết nhận thức xã hội, các yếu tố cá nhân và hành vi tương tác với nhau. Không có gì đáng ngạc nhiên khi những người có hành vi lệch lạc chống đối xã hội có thể thực hiện các hoạt động nguy hiểm khác như hành vi lái xe nguy hiểm vì những hành vi lái xe nguy hiểm đó không được chấp nhận trong dân chúng nói chung.

Nghiên cứu hiện tại cho thấy thanh thiếu niên nữ có mức độ vi phạm quy tắc chung cao báo cáo mức độ vi phạm luật lái xe cao hơn so với nam giới; tức là

giới tính đóng vai trò điều tiết trong mối quan hệ giữa các hành vi vi phạm quy tắc chung và vi phạm luật giao thông. Tương tự, giới tính điều tiết đáng kể mối quan hệ giữa ảnh hưởng của bạn bè và hành vi lái xe mất tập trung, và nghiên cứu này cho thấy phụ nữ có liên quan đến hành vi lái xe mất tập trung nhiều hơn nhận thức của nam giới về hành vi lái xe nguy hiểm của bạn bè họ (ảnh hưởng của bạn bè). Một lý do cho những phát hiện này có thể là do nữ thanh thiếu niên có xu hướng coi trọng tình bạn hơn là hậu quả của hành vi lái xe mạo hiểm của họ. Các em có thể học cách điều chỉnh sở thích hoặc hành vi của mình tùy theo nhóm bạn cùng lứa để được chấp nhận hoặc thuộc về các bạn cùng lứa.

Điều thú vị là nghiên cứu này không tìm thấy mối quan hệ đáng kể giữa nhận thức rủi ro và bất kỳ loại hành vi lái xe rủi ro nào. Dựa trên giai đoạn phát triển của mình, thanh thiếu niên coi trọng bạn bè cùng lứa hơn vì phần thưởng xã hội của họ nhiều hơn là hậu quả của một hành động và điều này khiến họ tham gia vào nhiều hoạt động có nguy cơ gây hại cho sức khỏe như lái xe mạo hiểm. Khi thanh thiếu niên nghĩ rằng bạn bè của họ sẽ thực hiện bất kỳ hành vi lái xe nguy hiểm nào, họ có xu hướng thực hiện hành vi lái xe nguy hiểm tương tự bất kể nhận thức của họ về những hành vi lái xe nguy hiểm đó.

Nghiên cứu này tìm thấy nhiều phát hiện tương tự được báo cáo trong các nghiên cứu trước đây. Có một số phát hiện không nhất quán về tác động của nhận thức nguy cơ đối với hành vi lái xe rủi ro và tác động điều tiết của giới tính lên mối quan hệ giữa các yếu tố rủi ro tâm lý xã hội và hành vi lái xe rủi ro. Các nghiên cứu trong tương lai nên xem xét những phát hiện này và nghiên cứu nhiều hơn về những yếu tố dự đoán cũng như tác động điều tiết đó lên các yếu tố tâm lý xã hội và hành vi lái xe nguy hiểm để có được hình dung và hiểu biết tốt hơn.

2. Khuyến nghị

Những khuyến nghị đầu tiên nên được đưa ra đối với các chương trình hoặc biện pháp can thiệp an toàn đường bộ, cơ sở giáo dục, phụ huynh, thanh thiếu niên và các nghiên cứu trong tương lai dựa trên những phát hiện và kết luận nêu trên. Tuy nhiên, điều quan trọng cần lưu ý là nghiên cứu này chỉ tập trung vào thanh thiếu niên lái xe máy người Campuchia ở Phnom Penh và nghiên cứu chỉ xem xét tác động dự đoán của năm yếu tố rủi ro tâm lý xã hội. Các khuyến nghị được trình bày có tính đến hạn chế và phạm vi nghiên cứu này. Đầu tiên, đối với chương trình hoặc biện pháp can thiệp an toàn đường bộ, điều quan trọng là phải điều chỉnh

chương trình dựa trên sự khác biệt về độ tuổi và giới tính vì tuổi tác và giới tính có liên quan đến hành vi lái xe nguy hiểm. Ví dụ, thanh thiếu niên có nhiều nguy cơ hơn trong bất kỳ hoạt động nào liên quan đến sức khỏe, bao gồm cả các hành vi lái xe nguy hiểm, do giai đoạn phát triển của họ khi não, cơ thể, tâm trí và nhận thức của họ liên tục thay đổi nhanh chóng. Để ngăn thanh thiếu niên khỏi những hành vi lái xe nguy hiểm, điều quan trọng là tạo cho họ cơ hội tham gia vào các tình huống hoặc hoạt động tích cực như các môn thể thao mạo hiểm, các hoạt động sáng tạo và căng thẳng hoặc một chiến dịch hoặc hoàn thành chiến dịch an toàn đường bộ có liên quan. Ngoài ra, chương trình an toàn đường bộ nên xem xét kết hợp sự phát triển tích cực của thanh thiếu niên vào chương trình của họ để trao quyền cho thanh niên và bạn bè của họ tham gia nhiều hơn vào các chương trình an toàn đường bộ hoặc đào tạo lái xe có liên quan. Khi cung cấp sự can thiệp hoặc đào tạo cho các nhóm thanh thiếu niên, sẽ rất hữu ích khi xem xét sự hỗ trợ và sự tham gia của phụ huynh. Như đã báo cáo trong các nghiên cứu trước đây, sự hỗ trợ của cha mẹ có tác động gián tiếp và trực tiếp đến hành vi lái xe nguy hiểm của con cái họ. Hơn nữa, việc đào tạo hoặc nâng cao nhận thức về an toàn giao thông đường bộ cần chú ý nhiều hơn đến ảnh hưởng của bạn bè và các yếu tố tâm lý cá nhân khác ảnh hưởng đến hành vi của thanh thiếu niên hoặc liên quan đến các hành vi lái xe nguy hiểm hoặc bất kỳ hoạt động nào có nguy cơ về sức khỏe hơn là nhận thức về rủi ro của cá nhân họ.

Đối với các cơ sở giáo dục, điều quan trọng là phải phát triển các hoạt động sáng tạo, phiêu lưu và sôi nổi hơn theo hướng tích cực để thanh thiếu niên được dùng năng lượng của mình trong các hoạt động đó thay vì các hoạt động lái xe nguy hiểm hoặc có nguy cơ ảnh hưởng đến sức khỏe. Thanh thiếu niên dành nhiều thời gian ở trường với bạn bè hơn là gia đình; do đó, các cơ sở giáo dục đóng vai trò quan trọng trong việc đào tạo và trao quyền cho thanh niên nhằm phát huy tối đa tiềm năng của các em để hỗ trợ bạn bè và xã hội. Việc đào tạo lái xe không chỉ nên được thực hiện ở trường dạy lái xe mà còn ở các cơ sở giáo dục chính quy. Như đã thấy trong nghiên cứu này, một số thanh thiếu niên đã học điều khiển xe mô tô sớm hơn thời điểm họ được phép lái xe hợp pháp. Ngoài ra, các hành vi lệch lạc chống đối xã hội (vi phạm quy định và hành vi hung hăng) cũng có liên quan đến hành vi lái xe nguy hiểm. Các trường học cũng nên xem hành vi lái xe nguy hiểm là một phần của hành vi lệch lạc chống đối xã hội cần được giải quyết trong

môi trường học đường.

Bên cạnh môi trường học đường, phụ huynh cũng là nhân tố quan trọng giúp thanh thiếu niên tránh khỏi những hành vi lái xe nguy hiểm. Sự hỗ trợ, giám sát của cha mẹ và kỷ luật ép buộc là những khía cạnh quan trọng trong việc nuôi dạy con cái và những điều này có thể giúp cha mẹ ngăn chặn con mình khỏi bất kỳ hoạt động tìm kiếm cảm giác tiêu cực nào hoặc các hoạt động rủi ro khác. Cha mẹ nên hỗ trợ và quan tâm nhiều hơn đến con mình trong giai đoạn phát triển dậy thì, đặc biệt là định hướng các em tham gia vào các nhóm hỗ trợ đồng trang lứa cũng như các hoạt động tích cực và sáng tạo mà các em quan tâm. Mặc dù con cái họ dành nhiều thời gian ở trường hơn nhưng cha mẹ vẫn có thể tạo ra thời gian chất lượng ở nhà cho con mình, đặc biệt khi các em cần được hỗ trợ hoặc trải qua những tình huống khó khăn như áp lực đồng trang lứa. Điều quan trọng là sử dụng kỷ luật tích cực hơn là kỷ luật truyền thống như trừng phạt về mặt thể xác, đồ lỗi, v.v.

Bản thân thanh thiếu niên cần hiểu rõ các giai đoạn phát triển của chính mình và các rủi ro liên quan như ảnh hưởng từ bạn bè, việc tìm kiếm cảm giác và các hành vi lệch lạc chống đối xã hội có thể dẫn đến các hành vi lái xe nguy hiểm hoặc bất kỳ hoạt động nguy hại nào đến sức khỏe. Họ có thể vận dụng những vấn đề này và những thay đổi trong quá trình phát triển của mình theo những cách tích cực như thành lập các nhóm đồng trang lứa để hỗ trợ nhau, tham gia vào các hoạt động xã hội hoặc chiến dịch an toàn đường bộ để khích lệ các bạn đồng trang lứa tham gia vào các hoạt động lành mạnh và các khóa đào tạo để học hỏi kỹ năng mới, khám phá những sở thích mới và nâng cao kiến thức của mình.

Nghiên cứu này cho thấy các yếu tố tâm lý xã hội, bao gồm ảnh hưởng của bạn bè đồng trang lứa, tìm kiếm cảm giác, hành vi phá vỡ quy tắc và hành vi hung hăng đều có liên quan đến bốn loại hành vi lái xe nguy hiểm ở thanh thiếu niên lái xe máy ở Phnom Penh, Campuchia. Các nghiên cứu trong tương lai nên xem xét thêm về cách thức và lý do tại sao các yếu tố tâm lý xã hội này có liên quan đến bốn loại hành vi lái xe nguy hiểm và các yếu tố bảo vệ gồm có những yếu tố nào. Ngoài ra, các nghiên cứu sau này nên tìm hiểu sự khác biệt giữa người điều khiển xe máy và tài xế ô tô cũng như sự khác biệt giữa các nhóm tuổi như thanh thiếu niên, thanh niên và người trưởng thành để hiểu được các mô hình hành vi cụ thể trong mỗi nhóm. Do hành vi của con người phức tạp hơn nhiều nên các nghiên

cứu trong tương lai nên xem xét đến các yếu tố rủi ro, yếu tố bảo vệ và hành vi lái xe rủi ro trong các phân tích phức tạp hơn như phân tích phương trình cấu trúc để hiểu rõ hơn về vấn đề này.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

Lim, B., Lahar, C.J., Dang, H.M., & Weiss, B. (2022). Relations between behavioral risk factors and risky driving among Cambodian adolescents. *Proceedings of the International Scientific Conference on the World in Crisis* (pp. 207 – 216). Vietnam National University Press.

Lim, B., Lahar, C.J., Dang, H.M., & Weiss, B. (2023). Relations between risk perception, perceptions of peers' driving, and risky driving among Cambodian adolescents. *Frontiers in Psychology: Personality and Social Psychology*, 14, doi: 10.3389/fpsyg.2023.1238945

Retrieved from

http://journal.frontiersin.org/article/10.3389/fpsyg.2023.1238945/full?&utm_source=Email_to_authors_&utm_medium=Email&utm_content=T1_11.5e1_author&utm_campaign=Email_publication&field=&journalName=Frontiers_in_Psychology&id=1238945