

EMDDI - MÔ HÌNH MỚI VỀ ĐẶT VÀ ĐIỀU XE TRỰC TUYẾN

Từ khi xuất hiện các hãng taxi công nghệ Uber, Grab, nhiều hãng taxi truyền thống cũng phát triển ứng dụng (app) đặt, điều xe trực tuyến cho riêng mình. Tuy nhiên, hầu hết đều thất bại do người dân ít biết đến app riêng của các hãng taxi, và nếu có biết, có ưu tiên cho dịch vụ của người Việt thì cũng không mấy người cài đặt cả chục app trên điện thoại. Càng cài nhiều app thì lại càng khó lựa chọn, càng có thêm các đơn vị taxi sử dụng app riêng thì càng làm loãng thương hiệu và tình hình sẽ càng tồi tệ. Trước thực trạng đó, các nhà khoa học của Đại học Quốc gia Hà Nội đã xây dựng phần mềm đặt, điều xe trực tuyến có tên gọi là EMDDI. Ưu điểm nổi trội của EMDDI là: app duy nhất cho tất cả, dùng đồng thời cho nhiều đơn vị vận tải, công nghệ lõi mạnh... EMDDI là nền tảng đặt, điều vận xe trực tuyến có triển vọng thành công cao khi chứng tỏ được khả năng lôi kéo hàng trăm đơn vị vận tải tham gia, tạo được một cộng đồng người dùng lên tới hàng triệu người bằng giải pháp công nghệ mạnh và giải pháp tổ chức thông minh.

Hiện tượng Uber

Uber là một công ty khởi nghiệp tại San Francisco vào năm 2009. Với sự bùng nổ của thiết bị di động, công nghệ dẫn đường bằng định vị vệ tinh, tương tác tức thời qua Internet, Uber đã làm được một điều khó tưởng tượng là khách hàng và lái xe có thể giao tiếp trực tiếp với nhau qua một giao diện rất trực quan trên bản đồ số với nhiều thông tin hữu ích. Việc đặt, điều xe trở nên rất dễ dàng, tiện lợi, an toàn và rẻ. Phương thức này đã thay đổi tận gốc cách thức gọi xe trong vận tải hành khách và hiện nay đã được sử dụng trong cả lĩnh vực giao hàng (logistic). Không những thế, Uber còn cho phép mọi người dân có thể dùng xe riêng tham gia vận tải hành khách như taxi một cách đơn giản, góp phần mang lại công ăn việc làm, tăng thu nhập, giảm chi phí xã hội. Trong cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 mà nội dung chủ yếu là tương tác, kết nối khắp nơi qua Internet (IoT) trên nền tảng của trí tuệ nhân tạo (AI), của tính toán

với dữ liệu lớn (Big Data), phần mềm đặt, điều vận xe của Uber được coi là một ứng dụng điển hình. Uber đang tham gia dịch vụ vận tải hành khách ở hơn 630 thành phố lớn trên thế giới và có giá trị vốn hóa lên tới 65 tỷ USD.

Sau Uber, hàng loạt ứng dụng tương tự đã được thực hiện. Tại Nga có Yandex (có giá trị vốn hóa 13,2 tỷ USD), Trung Quốc có Didi Chuxing (chiếm tới 70% thị phần gọi xe taxi và có giá trị vốn hóa 50 tỷ USD), Indonesia có Go Jek (chỉ điều hành xe mô tô, đạt giá trị vốn hóa 5 tỷ USD), Malaysia có Grab (đạt giá trị vốn hóa 6,5 tỷ USD). Các con số này cho thấy phương thức gọi xe điện tử có sức mạnh như thế nào.

Uber triển khai chủ yếu ở Mỹ, châu Âu, sau đó mở ra thị trường Đông Nam Á, còn Grab thì triển khai ở Đông Nam Á gồm Việt Nam, Thái Lan, Singapore và tại chính Malaysia. Từ tháng 3/2018, Grab đã chính thức mua lại toàn bộ Uber ở Đông Nam Á.

Xe hợp đồng điện tử ở Việt Nam

Loại hình vận tải hành khách như Uber/Grab chưa có tiền lệ cũng như các điều chỉnh của pháp luật Việt Nam nên Bộ GTVT đã thực hiện một đề án thí điểm 2 năm (theo Quyết định 24/QĐ-BGTVT ngày 7/1/2016) để tạo tiền đề cho ứng dụng công nghệ, đưa hoạt động kết nối thông tin vận tải hành khách vào khuôn khổ pháp luật, tạo điều kiện cho các đơn vị kinh doanh vận tải nâng cao chất lượng dịch vụ. Trong đó, Grab được xếp vào loại chạy theo hợp đồng và gọi là *Xe hợp đồng điện tử* (còn được gọi bằng một thuật ngữ không chính thức là *taxi công nghệ*). 10 đơn vị gồm Uber, Grab và một số công ty taxi tự mua/làm phần mềm của mình được cho phép thí điểm tại 5 tỉnh/thành phố là Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Khánh Hòa và Quảng Ninh.

Tại thị trường Việt Nam, Uber/Grab đã “làm mưa, làm gió” bằng lợi thế công nghệ và khuyến mại hấp dẫn. Tính đến tháng 11/2017, đã có 886 đơn vị vận tải với hơn

36000 ô tô tham gia phương thức vận tải này. Trong thời gian qua, Grab đã chịu lỗ chiến thuật gần 1700 tỷ để chi phí cho khuyến mại nhằm giành thị phần. Đáng nói là Uber/Grab không chỉ sử dụng xe ô tô nhân rồi mà còn sử dụng cả xe máy, chiếm gần hết thị phần xe ôm ở 2 thành phố lớn, tạo ra một sự nhận diện thương hiệu rất mạnh. Uber/Grab đã chiếm một tỷ lệ khách hàng đáng kể, gây ảnh hưởng nặng nề tới thị phần taxi truyền thống. Trước tình hình đó, một số công ty taxi truyền thống đã đầu tư làm app riêng tương tự như Uber/Grab để tăng tính hấp dẫn, nhưng trên thực tế hiệu quả thu được rất thấp so với đầu tư, các công ty taxi Việt Nam hầu như không cải thiện được thị phần.

Lý do của sự thất bại này là ở chỗ, người dân ít biết đến app riêng của các hãng taxi, và nếu có biết, có ưu tiên cho dịch vụ của người Việt thì cũng không mấy người cài đặt cả chục app trên điện thoại, và cài càng nhiều app thì lại càng khó lựa chọn. Càng có thêm các đơn vị taxi sử dụng app riêng thì càng làm loãng thương hiệu và tình hình sẽ càng tồi tệ. Đó là chưa kể về mặt chất lượng, nhiều app của Việt Nam chất lượng kém hơn, độ chịu tải thấp, dùng cho vài trăm xe đã có thể quá tải, hoặc hay bị lỗi.

Tháng 3/2018, Uber chính thức chuyển giao toàn bộ thị phần ở Đông Nam Á cho Grab. Đổi lại họ giữ 27,5% cổ phần tại Grab. Từ 8/4/2018, Uber không còn hiện diện ở Việt Nam. Các lái xe chạy cho Uber sẽ chuyển sang Grab và sẽ phải đóng góp tới 28,5% thu nhập cho Grab. Với tình trạng độc quyền (nếu xảy ra) thì chính người dân sẽ phải chịu giá cao - ưu thế duy nhất còn lại chỉ là sự tiện lợi.

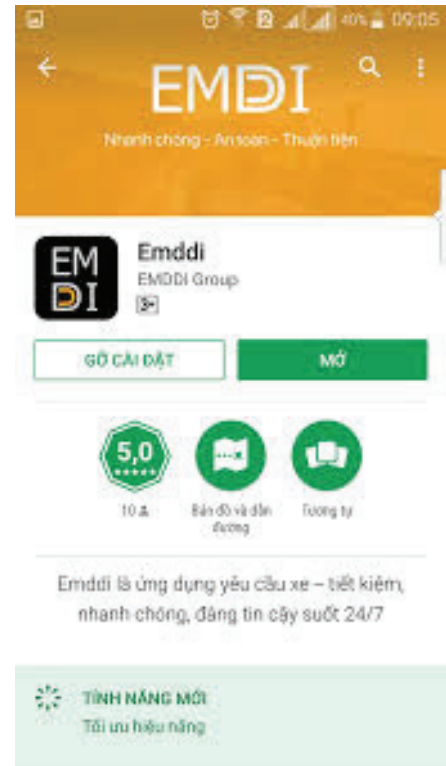
Các đơn vị vận tải, các nhà cung cấp phần mềm kết nối Việt Nam đang đứng trước một cơ hội và một thách thức trong tình hình mới. Grab không thể kéo dài khuyến mại mãi được. Thực tế là giá của Grab hiện nay không còn thấp hơn đáng kể so với taxi truyền thống và đặc biệt cao vào lúc cao điểm. Đây sẽ là cơ hội cho những ai có giải pháp hợp lý. Chính Go Jek của Indonesia đang có những toan tính vào thị trường Việt Nam qua công ty họ thành lập ở Việt Nam là Go Việt. Có thông tin một công ty của Hàn Quốc là MVLChain sẽ vào Việt Nam triển khai dịch vụ này. Vậy các doanh nghiệp Việt có thể cạnh tranh được với các tổ chức nước ngoài kể cả về mặt công nghệ và tổ chức kinh doanh hay không, và chúng ta phải làm gì?

EMDDI - Một mô hình mới về đặt và điều vận xe trực tuyến

EMDDI được phát triển bởi các nhà khoa học tại Đại học Quốc gia Hà Nội từ năm 2016 và đã được đăng ký bảo hộ sở hữu trí tuệ. Một số tính năng cốt lõi sau đây khiến EMDDI trở thành hệ thống hàng đầu về đặt, điều vận xe trực tuyến ở Việt Nam.

Một app duy nhất cho tất cả: với việc dùng một app duy nhất cho tất cả các đơn vị vận tải hành khách trên phạm vi cả nước, EMDDI giúp khách hàng cảm thấy dễ dàng trong việc gọi xe (nếu không muốn tự lựa chọn) mà không cần phải biết sẽ sử dụng đơn vị vận tải nào tại địa phương. Việc sử dụng chung cộng đồng hành khách sẽ tạo ra sự cộng hưởng giữa các đơn vị vận tải, nâng cao sức cạnh tranh, tạo điều kiện dễ dàng cho người sử dụng (bằng 1 app duy nhất).

Dùng đồng thời cho nhiều



(hàng trăm) đơn vị vận tải trên cùng hệ thống mà không làm mất tính chủ động của các đơn vị vận tải: khi sử dụng EMDDI, các đơn vị vận tải chỉ phải trả tiền cho dịch vụ kết nối, rẻ hơn rất nhiều so với việc đầu tư làm phần mềm, không phải đầu tư máy chủ và không phải chi phí duy trì đội ngũ kỹ sư công nghệ thông tin. Không đơn thuần là một phần mềm ứng dụng, EMDDI thực sự là một nền tảng, cung cấp dịch vụ kết nối và quản trị cho các đơn vị vận tải hành khách. EMDDI không kinh doanh vận tải mà thực sự cung cấp dịch vụ công nghệ thông tin kết nối, không chỉ cho lái xe và hành khách mà còn cho các đơn vị vận tải hành khách.

Công nghệ lõi mạnh: EMDDI sử dụng công nghệ lõi tương tự như Uber, có sức chịu tải rất cao, khả năng kháng lỗi tốt, có thể hoạt động ngay cả khi mất kết nối 3G tạm thời, hoặc ứng dụng bị ngắt đột ngột. Việc xây dựng một



Các đơn vị taxi ở Hà Nội ký thỏa thuận hợp tác với chủ sở hữu EMDDI.

phần mềm có giao diện tương tự như Uber/Grab thì dễ, nhưng để phần mềm có thể phục vụ hàng trăm nghìn giao dịch đồng thời thì hoàn toàn không đơn giản. Người ta có thể dễ dàng tìm mua trên mạng những phần mềm được gọi là Uber Clones giá chỉ vài nghìn USD nhưng không thể sử dụng trên quy mô lớn. Hiện nay, EMDDI đã xây dựng xong hệ thống thanh toán điện tử với hai chế độ thanh toán: dùng ví điện tử của EMDDI và dùng QR code.

Hỗ trợ tốt cho hoạt động điều vận taxi: sử dụng EMDDI, các đơn vị hoạt động taxi, ngoài cách gọi và điều vận qua điện thoại truyền thống sẽ có thêm 3 cách điều vận: 1) Dùng app gọi xe của EMDDI nếu khách đã đăng ký EMDDI; 2) Dùng EMDDI để điều xe trong trường hợp khách gọi qua điện thoại; 3) Sử dụng đồng hồ điện tử của EMDDI khi bắt khách giữa đường.

Nhiều tiện ích được lồng ghép trong phần mềm, tạo điều kiện tốt nhất cho người dùng: việc chăm sóc người dùng bằng cách tạo ra các tiện ích và giao diện thân thiện là những đầu tư không hề

nhỏ của các tác giả phần mềm EMDDI.

Triển vọng thành công cao

EMDDI đã có một thời gian nhất định triển khai cho nhiều đơn vị vận tải hành khách ở các địa phương như Thái Nguyên (tháng 9/2016); các tỉnh Quảng Ninh, Lâm Đồng, Khánh Hòa, Đắk Lắk, Bình Thuận (cuối năm 2017). Các đơn vị đều đánh giá cao hiệu quả của phần mềm và cho rằng, EMDDI là giải pháp công nghệ hiệu quả, tối ưu cho việc kết nối doanh nghiệp và khách hàng trong bối cảnh taxi công nghệ đang dần có lợi thế hơn taxi truyền thống, đồng thời giải quyết được những hạn chế mà phần mềm điều xe riêng của từng hãng đang gặp phải. Các doanh nghiệp này cũng khẳng định, EMDDI chạy nhanh, dễ sử dụng, chưa từng có sự cố trong quá trình sử dụng. Theo báo cáo của Giám đốc Công ty TNHH Đồng Thúy (sở hữu Taxi Lado, ở Lâm Đồng), có khoảng 100000 người đã tải app về dùng, có hơn 800 xe đăng ký dùng EMDDI để chở khách và trong thời gian từ cuối

năm 2017 đến tháng 6/2018, đã có hơn 600000 lượt đặt xe thành công của Lado qua app EMDDI. Đây là những con số rất ấn tượng.

Mới đây, Đại học Quốc gia Hà Nội đã tổ chức giới thiệu EMDDI với sự tham gia của đại diện một số bộ/ngành và các doanh nghiệp vận tải. Tại hội nghị này, ông Trần Quang Hà - Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học và Công nghệ của Bộ Giao thông Vận tải khẳng định: Phần mềm EMDDI đã cơ bản giải quyết các vấn đề mấu chốt về thực trạng quản lý kinh doanh vận tải thời gian qua, giúp các doanh nghiệp kinh doanh taxi truyền thống cởi bỏ nút thắt trong thực tế cạnh tranh với các hãng taxi công nghệ. Thông qua phần mềm EMDDI, doanh nghiệp kinh doanh vận tải hoàn toàn tự chủ trong việc quyết định giá dịch vụ, đây là cốt lõi của giao dịch thương mại điện tử. Ông Hà cũng bày tỏ tin tưởng và kỳ vọng với năng lực chủ động trong việc xây dựng phần mềm và phối hợp với các đơn vị vận tải, EMDDI có thể mở rộng sang lĩnh vực vận tải hàng hóa trong thời đại các nền tảng công nghệ phát triển mạnh mẽ.

Cũng tại hội nghị này, đã có gần 20 đơn vị kinh doanh vận tải, trong đó có 10 đơn vị taxi Hà Nội đã ký kết thỏa thuận hợp tác. Chỉ sau vài ngày tổ chức hội nghị giới thiệu, đã có hơn 100 đơn vị kinh doanh vận tải trên cả nước liên hệ với EMDDI. Việc triển khai tại Hà Nội đã được tiến hành từ tháng 7/2018. Tại TP Hồ Chí Minh, dự kiến sẽ triển khai dịch vụ EMDDI vào khoảng tháng 11/2018. Ở các tỉnh sẽ tiến hành song song.

Vũ Văn Hưng