**CHÍNH PHỦ ANH SỬA LẠI**

**HỆ THỐNG ĐƯỜNG SẮT “BỊ HỎNG”**

**Dựa trên Nghiên cứu đánh giá về đường sắt Williams Review (do ông Keith Williams làm chủ biên), chính phủ Anh đã công bố chương trình cải tổ nhằm mang lại “sự lãnh đạo đoàn kết, có trách nhiệm” cho ngành đường sắt Anh**

Thay thế “sự lãnh đạo phân mảnh trong một phần tư thế kỷ” bằng “sự lãnh đạo duy nhất, có trách nhiệm trên toàn quốc” là trọng tâm của Kế hoạch William-Shapps để cải tổ đường sắt tại Vương quốc Anh, kế hoạch do ông Grant Shapps, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố ngày 20/5/2021.

Gần ba thập kỷ sau khi Luật Đường sắt 1993 phân tách Đường sắt Anh thành hơn 100 đơn vị riêng rẽ để tư nhân hóa và 15 năm sau khi Cơ quan Đường sắt Chiến lược bị chết yểu, Chính phủ Anh dự kiến triển khai một “ý chí định hướng” duy nhất nhằm giám sát ngành đường sắt tái cơ cấu, hiện đại hóa cách thức làm việc và các hiệu quả khác đồng thời với việc xác định đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong việc khử khí thải các-bon cho lĩnh vực giao thông.

Một tổ chức công mới, có tên gọi là Đường sắt Vương quốc Anh (GBR) sẽ đảm trách toàn bộ hoạt động hiện đang do Bộ Giao thông vận tải (DfT), Tập đoàn Giao nhận Đường sắt và Đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng Network Rail đảm nhận. Tuy nhiên, dự kiến là hầu hết các dịch vụ hành khách vẫn sẽ do các đơn vị nhượng quyền khu vực tư nhân đảm nhận.

DfT nói rằng mục đích là “đơn giản hóa nhưng không tái quốc hữu hóa”, trong đó Chính phủ “tiếp tục tin tưởng vào ngành đường sắt đã từng thất bại”. Dự tính cơ cấu mới sẽ đem lại một vai trò “đáng kể và quan trọng hơn” cho khu vực tư nhân.

Sách trắng đã đưa ra 10 “kết quả dự kiến” (Bảng I) cùng với khoảng 62 “cam kết” về cách thức có được kết quả. Những cam kết này được chia thành 6 nhóm sau:

* Hợp nhất đường sắt (20);
* Thay thế nhượng quyền (9);
* Thỏa thuận mới cho vận tải hành khách (15);
* Khai thác tiềm năng khu vực tư nhân (7);
* Thúc đẩy đổi mới sáng tạo và hiện đại hóa (7);
* Trao quyền cho nhân viên đường sắt (4).

Cải tổ dựa trên Nghiên cứu đánh giá Williams Review với cơ cấu ngành đường sắt đã được ông Chiris Grayling, nguyên Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, thử nghiệm vào tháng 9/2018. Tuy nhiên, chiến lược đã phải điều chỉnh lại để ứng phó với tác động của đại dịch Covid-19 trong 18 tháng qua. Theo thông tin từ Văn phòng Đường sắt và Đường bộ Anh (ORR), đại dịch đã khiến lượng hành khách đi tàu trong năm tài chính 2020-2021 giảm đến mức thấp nhất kể từ năm 1872.

Một số nhà bình luận bày tỏ quan ngại rằng nguồn vốn cần có để duy trì dịch vụ đường sắt trong đại dịch, cộng với chi phí cao của Network Rail để bảo trì và tăng cường kết cấu hạ tầng sẽ tạo áp lực làm Kho bạc cắt giảm chi tiêu. Chính phủ nhấn mạch rằng Kế hoạch William-Shapps “củng cố thêm cam kết của Chính phủ trong việc phát triển, chứ không làm tụt hậu mạng đường sắt, với hàng chục tỷ bảng Anh đầu tư cho mở rộng điện khí hóa, xây dựng tuyến mới, khôi phục tuyến cũ và một cuộc cách mạng đường sắt”.

**Hợp nhất đường sắt**

Sách trắng dự tính Chính phủ Anh sẽ tiếp tục đưa ra định hướng chiến lược tổng thể cho ngành đường sắt, bao gồm đầu tư KCHT và chính sách giá cước thông qua kế hoạch 30 năm nhằm đảm bảo tiền được “đầu tư có mục tiêu và sử dụng hiệu quả”. Tuy nhiên, hiện trạng tại Scotland và xứ Wales sẽ giữ nguyên, và chưa rõ mức độ liên quan của hai chính quyền này hoặc các cơ quan đại diện khác trong việc định hình các mục tiêu tổng thể.

Việc thực hiện là trách nhiệm của GBR và dự kiến sẽ mang lại “sự lãnh đạo duy nhất, thống nhất và có trách nhiệm”, sử dụng “một thương hiệu duy nhất, quen thuộc - nâng cấp thương hiệu mũi tên kép nổi tiếng của Đường sắt Quốc gia Anh”. Tổ chức công mới sẽ hợp nhất Network Rail, đơn vị sở hữu và bảo trì phần lớn kết cấu hạ tầng đường sắt tại Vương quốc Anh cũng như lập biểu đồ chạy tàu và vận hành mạng đường sắt. Đơn vị này cũng sẽ tính toán “hầu hết” giá cước, tổng hợp doanh thu và thống nhất các hợp đồng vận hành. Sự hợp nhất này được kỳ vọng “đem lại hiệu quả đáng kể cho ngành đường sắt”, giảm chi phí bị thổi phồng, giảm phức tạp và chồng chéo, tăng mức độ linh hoạt, thay đổi cách làm khiến đường sắt trở nên đầu tư dễ dàng hơn, ít tốn kém hơn.

GBR sẽ được cơ cấu “để tạo ra sự cân bằng” giữa quan điểm hệ thống tổng thể và các mục tiêu cụ thể. Các quyết định chiến lược chính sẽ trọng tâm, trọng điểm trong đó việc triển khai sẽ do năm bộ phận khu vực đảm nhận dựa trên cơ cấu do Network Rail thiết lập gần đây. Các bộ phận “tập trung vào khách hàng” sẽ phản ứng nhanh và có trách nhiệm với toàn bộ hệ thống trong lĩnh vực mình đảm nhiệm, bao gồm cả nguồn vốn. Các nhóm phân theo tuyến đường sẽ chịu trách nhiệm điều phối hàng ngày “theo tuyến đường và đoàn tàu, đưa kết cấu hạ tầng, dịch vụ hành khách, quản lý nhà ga và điều hành chạy tàu lại gần nhau”.

**Thay thế nhượng quyền**

Một trong những nhân tố cốt lõi dẫn đến việc ra đời Nghiên cứu đánh giá về đường sắt Williams Review là nhờ nhận thức được mô hình nhượng quyền theo Luật 1993 không còn phù hợp với điều kiện hiện nay. Hàng loạt nhượng quyền đã có vấn đề về tài chính, trong khi các nhóm sở hữu nhượng quyền bày tỏ quan ngại ngày càng tăng về việc cân bằng giữa rủi ro và lợi ích mà họ nhận được.

Chính quyền Scotland đã công bố kế hoạch đưa Đường sắt Scotland quay trở lại kiểm soát công khi nhượng quyền Abellio hiện tại kết thúc vào tháng 3/2022 trong khi chính quyền xứ Wales đã chuyển giao nhượng quyền của mình cho một “đơn vị vận hành resort cuối cùng” vào đầu năm 2021.

Đại dịch đã mang lại cơ hội để kết thúc nhượng quyền tại Anh với việc Chính phủ đảm nhận rủi ro về doanh thu từ tháng 3/2020 theo các Thỏa thuận Biện pháp Khẩn cấp, theo đó các hợp đồng được trao thầu trực tiếp qua thương thảo để thực hiện trong giai đoạn chuyển tiếp cho đến khi thực hiện xong cải tổ. Hợp đồng đầu tiên của các Hợp đồng Đường sắt Quốc gia tạm thời đã được ký, các hợp đồng còn lại được kỳ vọng sẽ sớm hoàn tất.

GBR sẽ trao các Hợp đồng Dịch vụ Hành khách (PSC) để vận hành hầu hết các tàu khách tại Anh theo biểu đồ chạy tàu và giá cước do GBR xây dựng, sử dụng mô hình nhượng quyền mà DfT cho rằng tương tự với mô hình được Cơ quan Giao thông London áp dụng. Các PSC sẽ dựa trên việc cung cấp “chào hàng cạnh tranh và lấy khách hàng làm trung tâm, mang lại giá trị nhiều hơn cho đồng tiền của người nộp thuế”. Sẽ có “những khuyến khích mạnh” với các đơn vị vận hành để cung cấp dịch vụ chất lượng cao và tăng số lượng hành khách.

Chính phủ dự kiến các hợp đồng mới sẽ giúp xây dựng ngành đường sắt ổn định về tài chính hơn và loại bỏ những rào cản với các đơn vị mới, vì cạnh tranh nhượng quyền sẽ không còn dựa trên “những dự báo doanh thu phức tạp và không đáng tin cậy”. Sách trắng cũng xem xét “những cơ hội mới đáng kể” cho khu vực tư nhân để đổi mới sáng tạo trong các lĩnh vực như bán vé và dữ liệu kế hoạch hành trình. Sách trắng cũng đề xuất mô hình mới có thể tạo điều kiện cho các đối tác đường sắt địa phương tham gia đấu thầu các hợp đồng vận hành tuyến nhánh tại địa phương.

**Thỏa thuận mới cho hành khách**

Sách trắng giải thích rằng các Hợp đồng Dịch vụ Hành khách sẽ không phải là loại hợp đồng phù hợp cho mọi đối tượng. Các đơn vị vận hành trên một số tuyến đường, đặc biệt là tuyến dài, sẽ có nhiều tự do thương mại hơn. Tuy nhiên, chính phủ nhấn mạnh rằng “giá vé mua ngay với giá cả phải chăng và giá vé mua theo mùa sẽ được bảo vệ”.

Các kế hoạch để “đơn giản hoá hệ thống vé khó hiểu, rắc rối hiện nay” bao gồm việc triển khai vé theo mùa linh hoạt và một thay đổi “quan trọng” là đi bao nhiêu thanh toán bấy nhiêu, vé không tiếp xúc và trên điện thoại thông minh. Một Website và App duy nhất của GBR sẽ cung cấp thông tin và bán vé đồng thời với việc sẽ có một hệ thống đối soát thống nhất.

GBR được kỳ vọng sẽ làm việc với chính quyền địa phương để lập kế hoạch cung cấp dịch vụ và các lãnh đạo địa phương sẽ được trao quyền kiểm soát lớn hơn với việc bán vé, biểu đồ chạy tàu và nhà ga. Tuy nhiên, các cơ quan địa phương như Cơ quan Giao thông miền Bắc và Kết nối Trung du đã bày tỏ hoài nghi về việc thực hiện những đề xuất này như thế nào, việc đánh đổi quyền ưu tiên khác nhau giữa chính quyền quốc gia và khu vực.

Chưa rõ ở giai đoạn hiện nay có triển vọng cho vận hành khai thác mở hay không mặc dù ông Louise Cheeseman, Giám đốc Điều hành của Hull Trains, cảm thấy rằng “báo cáo đã nhận ra tầm quan trọng của vận hành khai thác mở - nội dung đóng vai trò quan trọng trong việc cải tổ ngành đường sắt tiến lên phía trước. 10 kết quả báo cáo dự kiến đạt được phù hợp với tất cả những gì chúng tôi ủng hộ”.

**Tạo điều kiện cho khu vực tư nhân**

Kế hoạch Williams-Shapps nhấn mạnh rằng “đường sắt sẽ không trở nên hiệu quả, hiện đại và sáng tạo đổi mới hơn nếu không có sự tham gia của khu vực tư nhân, bao gồm chuỗi cung ứng toàn diện, thị trường hàng hoá, các đơn vị cấp vốn và các công ty đầu máy toa xe”.

Lưu ý rằng vận tải hàng hoá đường sắt đã hồi phục nhanh chóng sau “cú sốc ban đầu” của đại dịch, sách trắng lưu ý rằng đường sắt “dường như sẽ chiếm thị phần vận tải và doanh thu lớn hơn trong tương lai”, nhờ lợi ích có được từ việc khử khí thải các-bon và giảm tắc nghẽn cho đường bộ. “Các biện pháp an toàn quan trọng” sẽ được áp dụng để đảm bảo rằng các đơn vị vận tải hàng hoá được sử dụng mạng đường sắt công bằng theo “cơ chế sử dụng đường dựa trên những quy định mới” được “thiết kế phù hợp với thị trường”. Điều này sẽ được củng cố bằng pháp luật, trong đó ORR đóng vai trò là đơn vị quyết định quyền sử dụng đường sắt và mức phí.

GBR sẽ có “trách nhiệm theo luật định trong việc thúc đẩy vận tải hàng hoá đường sắt đảm bảo lợi ích kinh tế, môi trường và xã hội cho quốc gia” trong khi chính phủ dự kiến ban hành “hướng dẫn về ưu tiên của chính phủ cho vận tải hàng hoá đường sắt trong mỗi lần phân bổ vốn”. Quá trình hợp tác xây dựng đề xuất nhằm “củng cố mạng đường sắt chính để nâng cao năng lực và giúp phát triển thị trường vận tải hàng hoá đường sắt, bao gồm phát triển các Đầu mối Hàng hoá Đường sắt Chiến lược”.

Cho rằng “trong một thời gian quá dài, các vấn đề đã được triển khai không công bằng, thiên vị cho các đơn vị vận tải hành khách”, ông Andrea Rossi, Tổng Giám đốc Công ty Vận tải Hàng hoá Đường sắt Đức tại Vương quốc Anh (DB Cargo UK) nói các đề xuất “dường như mang lại cơ hội để cân bằng sân chơi và thực sự tối đa hoá lợi ích về môi trường và kinh tế mà vận tải hàng hoá đường sắt có thể đem lại. Chúng tôi sẽ nỗ lực để đảm bảo rằng trường hợp đầy thuyết phục của chúng tôi cho tương lai phát triển của vận tải hàng hoá đường sắt sẽ tiếp tục được lắng nghe”.

Trong khi đó, các công ty vận tải hành khách sẽ được khuyến khích để “hợp tác chặt chẽ với các đối tác”, kể cả các công ty cho thuê đầu máy toa xe. Cải tổ được dự kiến sẽ “tạo văn hoá trong ngành nơi mọi tổ chức, công lập hoặc tư nhân, được đặt vào vị trí và tạo động lực để đạt được hiệu suất cao, từ chế tạo và bảo trì đoàn tàu đến cung cấp dịch vụ”.

Sách trắng giải thích rằng “Ở đâu các đối tác tư nhân được đặt vào vị trí tốt nhất để thực hiện công việc, họ sẽ có thể cạnh tranh và sẽ ký hợp đồng theo cách khuyến khích đổi mới sáng tạo, hợp tác và hiệu quả. Cạnh tranh nhiều hơn sẽ tạo cơ hội mới cho chuỗi cung ứng năng động hơn, cạnh tranh hơn, bao gồm cam kết của địa phương trong việc hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng như các doanh nghiệp khởi nghiệp”. GBR được kỳ vọng sẽ “hợp tác với chuỗi cung ứng” nhằm tăng năng suất, kể cả việc nâng cấp tầm nhìn với công việc trong tương lai.

Ông Darren Caplan, Chủ tịch Hiệp hội Công nghiệp Đường sắt nói rằng “Đúng là cần tiếp cận dài hạn để có được sự tăng trưởng và suy thoái uyển chuyển và kết quả chắc chắn hơn cho những kế hoạch đường sắt. Quan tâm chính của chúng tôi ở giai đoạn hiện nay là cải tổ không gây bất kỳ gián đoạn nào trong công việc đang thực hiện nhằm khôi phục và nâng cấp kết cấu hạ tầng hay đầu máy toa xe”.

**Tăng cường đổi mới sáng tạo**

Giả sử “mạng đường sắt hiện đại đòi hỏi một sự tiếp cận đầy tham vọng để khử khí thải các-bon, thích ứng với biến đổi khí hậu và chuyển đổi số”, sách trắng tin rằng “điều này chỉ có thể đạt được nếu tập trung nhiều hơn vào kết quả, suy nghĩ tích cực và cân bằng các ưu tiên cạnh tranh một cách cẩn trọng”.

Để tăng cường đóng góp của đường sắt với “phục hồi xanh” và giúp đạt phát thải khí thải các-bon bằng không, một kế hoạch môi trường “toàn diện và tốn kém” sẽ được công bố trong năm 2022 cùng với một kiểm toán khả năng tiếp cận quốc gia. Kế hoạch này “sẽ coi đường sắt là xương sống của một hệ thống giao thông sạch hơn trong tương lai”.

Sách trắng lưu ý rằng “điện khí hoá có thể là con đường chính để khử khí thải các-bon trên phần lớn mạng đường sắt” vì điều này cũng thu hút khách hàng và chủ hàng mới đến với đường sắt. Lưu ý rằng vốn đã được phân bổ để bắt đầu điện khí hoá tuyến Trans-Pennine nằm giữa các thành phố Leeds và Manchester, sách trắng dự kiến rằng “các dự án điện khí hoá tiếp theo tại Anh sẽ sớm được công bố”.

Ngoài ra, “các công nghệ thay thế như năng lượng hydrô và ắc quy” cũng được kỳ vọng góp giảm ô nhiễm không khí. Những sáng kiến xanh khác sẽ được tăng cường, bao gồm các biện pháp cải thiện hiệu quả năng lượng và tăng cường sử dụng các nguồn năng lượng có thể tái tạo.

Lưu ý rằng trách nhiệm nghiên cứu và đổi mới đường sắt hiện được chia cho “quá nhiều tổ chức công với các ưu tiên khác nhau”, sách trắng dự tính rằng GBR “sẽ trở thành đơn vị cấp vốn công chính cho các sáng kiến nghiên cứu phát triển và đổi mới sáng tạo trong toàn ngành đường sắt, theo ưu tiên do các Bộ trưởng đưa ra”. Điều này sẽ cho thấy việc hình thành liên kết mạnh hơn với “các trung tâm của ngành đường sắt và các đơn vị sáng tạo đổi mới của khu vực tư nhân”. Các đơn vị địa phương của GBR sẽ hợp tác chặt chẽ với với các cơ quan như Mạng lưới Đổi mới sáng tạo & Nghiên cứu Đường sắt, các trường Đại học và Cao đẳng Quốc gia về Giao thông và Kết cấu hạ tầng Tiên tiến.

Trong khi sách trắng dự tính rằng kênh cung cấp vốn “sẽ tìm kiếm để mở thị trường cung ứng đường sắt” và thúc đẩy đổi mới sáng tạo, sách trắng cũng cho rằng “nguồn vốn cho nghiên cứu, phát triển và đổi mới sáng tạo sẽ được đơn giản hoá để tập trung nhiều hơn vào kết quả”. Chuẩn hóa liên khu vực sẽ giúp “đo lường hiệu quả, thúc đẩy sử dụng vốn hiệu quả và tăng cường trách nhiệm giải trình”.

**Trao quyền cho nhân viên đường sắt**

Nhận thức rằng “người lao động và người sử dụng lao động” phải liên quan đến việc định hình tương lai cho Đường sắt Anh, sách trắng cho rằng cải tổ mang lại “cơ hội duy nhất” cho tất cả các bên, kể cả công đoàn “để tạo một cách tiếp cận mới với công việc”. Điều này sẽ được xây dựng trên cơ sở “lực lượng lao động linh hoạt và bền vững” với việc phát triển một “văn hoá toàn diện và đa dạng nơi mọi người thấy thỏa mãn với công việc và trả công cho lao động một cách thích đáng”. Đầu tư vào đào tạo sẽ đảm bảo cho mọi người đều có cơ hội “phát triển kỹ năng và năng lực để họ có thể phát triển nghề nghiệp hiệu quả hơn”.

Ngày 15/6/2021, Nhóm Hồi phục Ngành Đường sắt, được thành lập để xác định con đường làm cho ngành bền vững hơn về tài chính trong đại dịch Covid-19, thông báo rằng Nhóm đã thống nhất những nguyên tắc chung và lĩnh vực trọng tâm cho “các cuộc thảo luận ý nghĩa” để xử lý vấn đề về tính hiệu quả và tiết kiệm chi phí theo yêu cầu. Một thỏa thuận khung được áp dụng cho cả Network Rail, các công ty vận tải ký hợp đồng với DfT, Hiệp hội Kỹ sư đầu máy và Lính cứu hoả (ASLEF), Hiệp hội các Công nhân Đường sắt, Đường thuỷ & Giao thông (RMT), Hiệp hội Người lao động hưởng lương ngành Giao thông (TSSA) và Công đoàn Thống nhất. Thảo luận chi tiết về luồng công việc dự kiến sẽ hoàn tất vào 31/10/2021 với việc triển khai theo giai đoạn đến 31/12/2021.

**Chuyển tiếp bắt đầu từ bây giờ**

Khi trình bày sách trắng trước Nghị viện Anh ngày 20/5/2021, Bộ trưởng Shapps nói: “Đường sắt của chúng ta được xây dựng và phát triển để phục vụ đất nước này, để tạo ra kết nối mạnh mẽ hơn giữa các khu vực và cung cấp cho nhân dân một dịch vụ nhanh chóng, đáng tin cậy với giá cả phải chăng”. “Sau nhiều năm phân tán, lộn xộn và quá phức tạp, tầm nhìn đó mờ dần, làm cho hành khách thất vọng. Hệ thống phức tạp và ốm yếu như vậy đã kết thúc ngày hôm nay”.

“Đại dịch đã chứng kiến việc Chính phủ thực hiện những bước đi chưa từng có để duy trì dịch vụ và việc làm. Đã đến lúc tiến hành cải tổ mang lại nền móng vững chắc và ổn định cho đường sắt trong tương lai, giải phóng cạnh tranh, đổi mới sáng tạo và năng lực chuyên gia của khu vực tư nhân”.

Ngày 23/6/2021, ông Andrew Haines, Tổng Giám đốc Network Rail, nói với Tạp chí Railway Gazette rằng “Đây là thời điểm phù hợp để xem xét việc định hình lại ngành đường sắt. Chúng tôi có sách trắng có mục tiêu rõ ràng và có một Thủ tướng đam mê phát triển kết cấu hạ tầng. Chúng tôi cần thay đổi cách thức thực hiện, cần có một ngành đường sắt đơn giản hơn, bền vững và độc lập hơn. Chúng tôi không thể làm cho đường sắt tụt hậu - mất quá nhiều thời gian để thích ứng với thị trường đang thay đổi vì những quan hệ hợp đồng phức tạp. Và chúng tôi cần phải bền vững hơn: giá cả phải chăng, hướng tới khách hàng và thân thiện với môi trường”.

Theo ông Haines, Kế hoạch Williams-Shapps là một tài liệu ở “cấp độ cao” và “có rất nhiều việc cần làm để triển khai chi tiết”. Ông Haines là người đứng đầu nhóm công tác liên ngành được thành lập để xây dựng một “khuôn khổ chuyển tiếp” và triển khai những quy trình cốt lõi này trong phạm vi cấu trúc hợp đồng hiện nay. Ông hy vọng có thể trình bày những đề xuất ban đầu với Bộ trưởng vào cuối tháng 7/2021 để triển khai công việc vào mùa thu.

Nhấn mạnh rằng không mong muốn “triển khai quá nhanh”, ông Haines nói rằng Chính phủ dự kiến tham vấn các bên liên quan trong những tháng tới để hoàn tất các đề xuất và dự thảo pháp luật để thành lập GBR. Ông không kỳ vọng lắm về việc có thể trình bày nhiều với Nghị viện về vấn đề này vào trước cuối năm 2022 (Sơ đồ cơ cấu tổ chức hiện tại và tương lai của Ngành đường sắt tại Vương quốc Anh được trình bày tại Bảng 2).

Ông John Larkinson, Tổng Giám đốc ORR nói rằng các nhà làm luật sẽ tiếp tục hợp tác chặt chẽ với Chính phủ và ngành đường sắt để thúc đẩy cải tổ. “Giám sát độc lập và sự đảm bảo của chúng tôi sẽ quan trọng trong việc mang lại sự minh bạch cho các quyết định”.

Lưu ý rằng các đơn vị vận tải hành khách “đã từ lâu kêu gọi thực hiện nhiều cải tổ có trong sách trắng này và các đề xuất đó có thể mang lại những thay đổi lớn nhất cho một thế hệ”, ông Andy Bagnall - Tổng Giám đốc Tập đoàn Giao nhận Đường sắt cảnh báo rằng “nắm bắt đúng chi tiết sẽ là yếu tố then chốt đảm bảo cho sách trắng phát huy hết tiềm năng của nó”.

*(Nguồn tài liệu: Ban HTQT&KHCN dịch từ Tạp chí Railway Gazette International, số tháng 7/2021 và Tạp chí Railway International Journal, số tháng 6/2021)*

**BẢNG 1: 10 KẾT QUẢ DỰ KIẾN CỦA CẢI TỔ ĐƯỜNG SẮT**

|  |
| --- |
| **1. Trải nghiệm hành khách hiện đại:** Hành khách phải nhận được các dịch vụ chất lượng cao và ổn định. Các hành trình dễ tiếp cận, tin cậy, được kết nối tốt hơn và cung cấp các dịch vụ khách hàng mới tại ga và trên tàu. |
| **2. Cuộc cách mạng bán lẻ:** Các hình thức thanh toán cho hành trình đơn giản hơn và hiện đại cộng với đối soát minh bạch. Giá cả rõ ràng, bán vé điện tử và sự linh hoạt sẽ là nền tảng cho chuyển đổi này. |
| **3. Cách thức làm việc mới với khu vực tư nhân:** Hợp đồng Dịch vụ Hành khách sẽ thay thế nhượng quyền. Cơ hội mới cho các đơn vị đổi mới sáng tạo, nhà cung cấp (bao gồm các đối tác nhỏ và đối tác địa phương) và đơn vị cấp vốn sẽ được kiến tạo qua các hợp đồng được sắp xếp hợp lý và cạnh tranh hơn. |
| **4. Hồi phục kinh tế và đường sắt bền vững hơn về tài chính:** Đường sắt là dịch vụ công, phục vụ những người đóng thuế và hành khách, trách nhiệm trang trải chi phí và tạo ra doanh thu của GBR sẽ đảm bảo cho đường sắt bền vững hơn về tài chính. |
| **5. Kiểm soát tốt hơn cho người dân và các khu vực địa phương:** Đường sắt sẽ đáp ứng tốt hơn nhu cầu của người dân địa phương. Các nhóm được trao quyền, được lãnh đạo tại địa phương sẽ hỗ trợ đổi mới và chịu trách nhiệm với người dân và địa phương nơi họ phục vụ. |
| **6. Đường sắt sạch hơn, xanh hơn:** Đường sắt sẽ “dẫn đầu tham vọng của quốc gia” thành đứng đấu thế giới về vận tải xanh với việc khử khí thải các-bon, đa dạng sinh học và cải thiện chất lượng không khí hơn nữa. |
| **7. Cơ hội mới cho vận tải hàng hóa:** Điều phối quốc gia mang lại sự linh hoạt và thích ứng tốt hơn sẽ tạo cơ hội mới cho vận tải hàng hóa đường sắt. Các hợp đồng hiện đại sẽ đảm bảo ngành đường sắt tiếp tục vận chuyển hàng hóa mang lại lợi ích lớn về kinh tế và môi trường. |
| **8. Tăng tốc hoàn thành nâng cấp và nâng cao hiệu quả:** Khôi phục các tuyến đường bị mất và đẩy nhanh hoàn thành công việc nâng cấp thiết yếu cho mạng đường sắt sẽ hỗ trợ tăng trưởng kinh tế và kết nối mới. |
| **9. Lực lượng lao động có kỹ năng và đổi mới sáng tạo:** Một văn hóa cộng tác, tăng cường sự lãnh đạo và nâng cao kỹ năng trong toàn ngành đường sắt là cốt yếu để cung cấp dịch vụ tốt hơn cho hành khách. Những cơ hội có “Giá trị cao và đầy đủ” cho nhân viên sẽ đảm bảo để họ có thể phục vụ tốt nhất các nhu cầu của khách hàng. |
| **10. Cơ cấu ngành đơn giản hơn:** Đường sắt Vương quốc Anh sẽ mang lại “ý chí định hướng” cho các đường sắt khu vực với con người, văn hoá và sáng kiến tập trung vào phục vụ tất cả khách hàng. Sẽ có phân công trách nhiệm rõ ràng, ra quyết định tốt hơn và một hệ thống tài chính duy nhất với chiến lược 30 năm tạo điều kiện cho ngành “chuyển đổi và hiện đại hoá một cách hiệu quả”. |

**BẢNG 2:**

**CƠ CẤU TỔ CHỨC HIỆN TẠI CỦA NGÀNH ĐƯỜNG SẮT TẠI ANH**

Bộ trưởng

Các đối tác khu vực

Văn phòng Đường sắt và Đường bộ

Cơ quan cấp vốn KCHT

Cơ quan nhượng quyền

Tổ chức độc lập, giám sát lợi ích cho hành khách
(Transport Focus)

Đơn vị quản lý KCHT
(Network Rail)

Đơn vị khai thác hệ thống và thực hiện các chức năng chính

Đường sắt Scotland

Đường sắt phía Tây & xứ Wales

Đường sắt Tây Bắc & Miền Trung

Đường sắt phía Đông

Đường sắt phía Nam

Các công ty vận tải hành khách theo nhượng quyền với Bộ GTVT

Các công ty vận tải hành khách được ủy thác

Các đơn vị vận tải
hàng hóa

Các đơn vị khai thác theo phương thức mở

Các cơ quan được ủy thác

Liên ngành

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tập đoàn Giao nhận ĐS | Tổ chức độc lập, phi lợi nhuận giúp giải quyết khiếu nại của hành khách (Rail Ombudsman)  | Ủy ban An toàn & Tiêu chuẩn ĐS | Chi nhánh Điều tra Tai nạn ĐS | Chuỗi cung ứng bao gồm các công ty ĐMTX |

**CƠ CẤU TỔ CHỨC TƯƠNG LAI CỦA NGÀNH ĐƯỜNG SẮT TẠI ANH**

Bộ trưởng

Các đối tác khu vực và các cơ quan được ủy thác

Văn phòng Đường sắt và Đường bộ

Tổ chức độc lập, giám sát lợi ích cho hành khách
(Transport Focus)

Đường sắt Vương quốc Anh

Thực hiện tất cả các chức năng với mạng ĐS

Các đơn vị cung cấp dịch vụ hành khách đường sắt theo khu vực

Các đơn vị vận tải hàng hóa

Các đơn vị vận tải hành khách được ủy thác và vận hành theo phương thức mở

Tổ chức độc lập, phi lợi nhuận giúp giải quyết khiếu nại của hành khách (Rail Ombudsman)

Các đường sắt khu vực

Liên ngành

Ủy ban An toàn
& Tiêu chuẩn ĐS

Chi nhánh Điều tra Tai nạn ĐS

Chuỗi cung ứng bao gồm các công ty ĐMTX