
Policy Brief

Το καθεστώς λειτουργίας των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη.

Πως διοικούνται, πως χρηματοδοτούνται, πως αξιοποιούν το
Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας;



8 Μαρτίου 2025

Κώστας Νικολόπουλος ©thinkbee

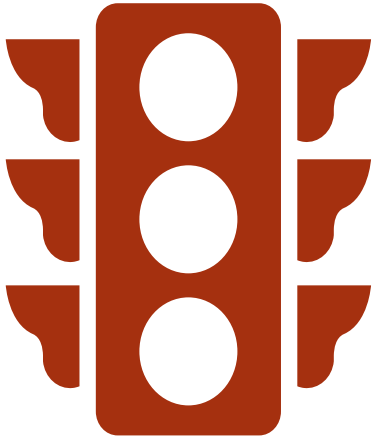
Εισαγωγή

Γιατί η κράτη της Ευρώπης επενδύουν τόσο μαζικά στις σιδηροδρομικές γραμμές; Είναι γνωστό πως στην καρδιά της Ευρώπης, όπου οι πόλεις είναι αιώνων και οι δρόμοι συχνά μπλοκαρισμένοι από την κίνηση, οι κυβερνήσεις επιλέγουν να επενδύουν δισεκατομμύρια στους σιδηρόδρομους διοχετεύοντας δημόσια κεφάλαια στα τρένα, αντί να αφήσουν την αγορά να καθορίσει τις μεταφορές. Οι λόγοι είναι κυρίως η κλιματική κρίση, η αποφυγή συμφόρησης στους δρόμους, η περιφερειακή ανάπτυξη στις απομακρυσμένες περιοχές αλλά και η διασφάλιση οικονομικά προσιτής ασφαλούς μετακίνησης για όλους.

Αν επιβιβαστείτε σε ένα τρένο στη Γαλλία, τη Γερμανία ή την Ελβετία, θα παρατηρήσετε ότι τα περισσότερα λειτουργούν με ηλεκτρισμό, όχι με ντίζελ. Αυτό δεν είναι τυχαίο. Το τρένο αποτελεί την πιο οικολογική μορφή μεταφοράς. Ένα τρένο υψηλής ταχύτητας εκπέμπει μόλις 28 γραμμάρια CO₂ ανά χιλιόμετρο ανά επιβάτη, ενώ ένα αεροπλάνο εκπέμπει 285 γραμμάρια ενώ τα αυτοκίνητα 158 γραμμάρια. Σε μια κοινωνία λοιπόν που προσπαθεί να μειώσει τις εκπομπές, οι σιδηρόδρομοι κερδίζουν.

Γι' αυτό η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία επενδύει στην ηλεκτροκίνηση και τις σιδηροδρομικές μεταφορές υψηλής ταχύτητας, περιορίζοντας την εξάρτηση από τα αεροπορικά ταξίδια και τις οδικές μεταφορές. Χώρες όπως η Ολλανδία, η Ελβετία και η Γαλλία έχουν ήδη ηλεκτροδοτήσει πάνω από το 50% των δικτύων τους. Ο τελικός στόχος είναι να γίνει το τρένο φθηνότερο, ταχύτερο και πιο αξιόπιστο από τα αεροπλάνα ή τα αυτοκίνητα.

Η μάχη κατά της κυκλοφοριακής συμφόρησης



Όποιος έχει κολλήσει στην κίνηση στο Λονδίνο ή στον περιφερειακό του Παρισιού, ξέρει ότι οι δρόμοι έχουν φτάσει στα όριά τους. Η λύση; Τα τρένα.

Στις μεγάλες πόλεις, ένα μόνο τρένο μετρό ή προαστιακού μπορεί να αντικαταστήσει χιλιάδες αυτοκίνητα.

Πέρα από τις αστικές μετακινήσεις, η Ευρώπη επενδύει στη σιδηροδρομική υψηλής ταχύτητας για να κάνει τα ταξίδια μεταξύ πόλεων ευκολότερα από την οδήγηση ή το αεροπλάνο.

Τα TGV στη Γαλλία, ICE στη Γερμανία και AVE στην Ισπανία έχουν μειώσει δραστικά τους χρόνους ταξιδιού:

- Παρίσι - Λυών: 2 ώρες
- Μαδρίτη - Βαρκελώνη: Κάτω από 3 ώρες

Για τις κυβερνήσεις, η εξίσωση είναι απλή: επένδυση στους σιδηρόδρομους σήμερα, εξοικονόμηση από την κυκλοφοριακή συμφόρηση αύριο.

Κινητήριοις Δύναμη για την Οικονομική Ανάπτυξη

Τα τρένα δεν μεταφέρουν μόνο ανθρώπους μεταφέρουν και οικονομική ανάπτυξη. Κάθε νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας δημιουργεί επιχειρηματικές ευκαιρίες, ενώνοντας πόλεις και τονώνοντας την οικονομία απομακρυσμένων περιοχών.

Η Πράγα πρόκειται να υποβληθεί σε μια τεράστια αναθεώρηση 6,1 δισεκατομμυρίων λιρών του σιδηροδρομικού δικτύου της, ιδιαίτερα του κεντρικού της σταθμού. Η ανακαίνιση στοχεύει στη μείωση των αποστάσεων με τα πόδια, στην ανακούφιση της πίεσης στα μέσα μαζικής μεταφοράς, στη μείωση των εκπομπών και στην εκτροπή της οδικής κυκλοφορίας. Αυτές οι βελτιώσεις αναμένεται να προσελκύσουν περισσότερους επισκέπτες και να τονώσουν την τοπική οικονομία.

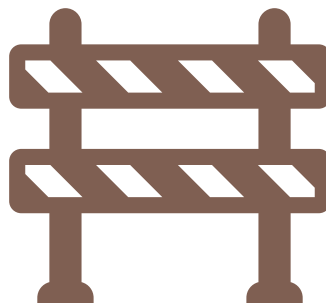
Η ανάπτυξη του σταθμού Old Oak Common στο Δυτικό Λονδίνο, ως μέρος του έργου High-Speed 2 (HS2), προβλέπεται να ενισχύσει σημαντικά την τοπική οικονομία. Έρευνα από την Arcadis, που ανατέθηκε από την HS2 Ltd,

προβλέπει μια οικονομική αύξηση 10 δισεκατομμυρίων λιρών σε μια δεκαετία, χάρη στη βελτίωση των συγκοινωνιακών συνδέσεων. Ο νέος σταθμός αναμένεται να δημιουργήσει 22.000 σπίτια και σχεδόν 19.000 νέες θέσεις εργασίας, συμπεριλαμβανομένων θέσεων στην τεχνολογία και τις δημιουργικές βιομηχανίες.

Ο σιδηρόδρομος Borders στη Σκωτία, που άνοιξε ξανά το 2015, έχει ενισχύσει σημαντικά τις τοπικές οικονομίες. Μια μελέτη που κυκλοφόρησε τον Ιούνιο του 2017 έδειξε ότι το 50% των χρηστών της γραμμής είχαν μετακομίσει στην περιοχή, με πάνω από το 80% όσων είχαν αλλάξει δουλειά να αναφέρουν τον σιδηρόδρομο ως παράγοντα στην απόφασή τους.

Η μελέτη υπολόγισε επίσης ότι 40.000 διαδρομές με αυτοκίνητο είχαν εξοικονομηθεί ετησίως, μαζί με 22.000 λιγότερες διαδρομές με λεωφορείο, υπογραμμίζοντας τον αντίκτυπο του σιδηροδρόμου στη μείωση της οδικής κυκλοφορίας. Επιπλέον, το 23% των επισκεπτών στην περιοχή δήλωσαν ότι δεν θα είχαν επισκεφθεί χωρίς τον σιδηρόδρομο, υπογραμμίζοντας τον ρόλο του στην προώθηση του τουρισμού.

Η Λιλ, στη Γαλλία μετατράπηκε από βιομηχανική πόλη σε ****εμπορικό κέντρο**** χάρη στο TGV. Η Σεβίλλη, στην Ισπανία αναπτύχθηκε ουσιαστικά, οικονομικά λόγω της γραμμής AVE υψηλής ταχύτητας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το πρόγραμμα Trans-European Transport Network (TEN-T) χρηματοδοτεί νέους διευρωπαϊκά δίκτυα σιδηροδρόμων, ενισχύοντας το εμπόριο και τη συνδεσιμότητα.



Εθνική Ασφάλεια & Ενεργειακή Αυτονομία

Οι σιδηρόδρομοι είναι κάτι περισσότερο από ένα μέσο μεταφοράς καθώς αποτελούν ένα στρατηγικό πλεονέκτημα. Σε περιόδους κρίσης, οι κυβερνήσεις χρειάζονται τον έλεγχο στα δίκτυα μεταφορών. Κατά την περίοδο της πανδημίας COVID-19, οι σιδηρόδρομοι διασφάλισαν τη μεταφορά ιατρικού εξοπλισμού και προσωπικού.



Επιπλέον εν μέσω ενεργειακών κρίσεων, τα ηλεκτροκίνητα τρένα μπορούν και μειώνουν την εξάρτηση από το πετρέλαιο. Γι' αυτό χώρες όπως η Γερμανία και η Γαλλία επιδοτούν τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων, ώστε να μειώσουν τη χρήση φορτηγών και καυσίμων.

Προσιτή Μετακίνηση για Όλους

Για τους Ευρωπαίους, το τρένο δεν είναι πολυτέλεια-είναι δικαίωμα. Γι' αυτό οι κυβερνήσεις επιδοτούν τα τρένα ως δημόσια υπηρεσία. Στη Γερμανία, το εισιτήριο των €49 επιτρέπει απεριόριστα ταξίδια με τοπικά τρένα. Στην Ισπανία, τα εισιτήρια των προαστιακών είναι δωρεάν για τους τακτικούς επιβάτες. Οι επενδύσεις αυτές εκ των πραγμάτων, δεν αποσκοπούν κέρδος, αλλά γίνονται για να διατηρηθεί η κοινωνική συνοχή.

Ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (RRF) για την Αναβάθμιση των Σιδηροδρόμων στην Ευρώπη

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες αξιοποίησαν τον Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (RRF) για τη βελτίωση των σιδηροδρομικών τους υποδομών, με στόχο την προώθηση βιώσιμων μεταφορών και οικονομικής ανάπτυξης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η Ιταλία με το έργο Νάπολη-Μπάρι, η Εσθονία, η Λετονία και η Λιθουανία που συνεργάζονται για την Rail Baltica. Πιο συγκεκριμένα:

Ιταλία

Στα λεγόμενα « Έργα Υψηλής Ταχύτητας» η Ιταλία έχει διαθέσει σημαντικά κονδύλια από το RRF για την ανάπτυξη σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας, κυρίως στις νότιες περιοχές. Περιλαμβάνουν τη γραμμή Νάπολη-Μπάρι και τη διαδρομή Μπρέσια-Βερόνα-Βιτσέντσα-Πάντοβα. Το έργο Νάπολη-Μπάρι, με χρηματοδότηση €1,4 δισ., στοχεύει στη μείωση του χρόνου ταξιδιού από 3,5 σε 2 ώρες. Η γραμμή Μπρέσια-Πάντοβα, με προϋπολογισμό €3,7 δισ, θα διαχωρίσει την κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας από τη συμβατική.

Παρά τις επενδύσεις, η Ιταλία αντιμετώπισε καθυστερήσεις στην απορρόφηση των κονδυλίων του RRF, μειώνοντας τον αναμενόμενο οικονομικό αντίκτυπο. Με αποτέλεσμα, έως τον Οκτώβριο του 2024, είχε δαπανηθεί λιγότερο από το 30% των €113,5 δισ., οδηγώντας την [πρόβλεψη ανάπτυξης του ΑΕΠ για το 2024 να μειωθεί στο 0,7% από 2,1%.](#)

Ισπανία

Η επένδυση για επέκταση και αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας σε προαστιακά και περιφερειακά δίκτυα όπως και ο εξηλεκτρισμός σιδηροδρομικών γραμμών για μείωση των εκπομπών άνθρακα αποτελούν βασικές προτεραιότητες. Επιπλέον προτεραιότητες, οι βελτιώσεις στους εμπορευματικούς διαδρόμους για τη μετατόπιση περισσότερων εμπορευμάτων από οδικές σε σιδηροδρομικές.

Γαλλία

Ο εκσυγχρονισμός σιδηροδρομικών υποδομών υλοποιείται με επίκεντρο τις περιφερειακές και προαστιακές γραμμές. Το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας αναλαμβάνει την υποστήριξη για τρένα που κινούνται με υδρογόνο σε μη ηλεκτροδοτούμενες περιοχές.

Πολωνία

Η Πολωνία για τον Εκσυγχρονισμό Σιδηροδρομικών Υποδομών [ζήτησε €10,34 δισ. από τα ταμεία ανάκαμψης της ΕΕ, με μέρος αυτών να προορίζεται για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών της υποδομών](#). Οι επενδύσεις αυτές στοχεύουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της οικονομίας, που προβλέπεται να φτάσει το 2,8% το 2024.

Βαλτικές Χώρες

Στο Έργο Rail Baltica, Η Εσθονία, η Λετονία και η Λιθουανία συνεργάζονται για ένα σιδηροδρομικό έργο υψηλής ταχύτητας που θα ενσωματώσει τις Βαλτικές χώρες στο ευρωπαϊκό δίκτυο. [Το έργο έχει λάβει περίπου €1,2 δισ. από την ΕΕ και εθνικούς πόρους](#), με επιπλέον χρηματοδότηση που εξασφαλίστηκε τον Οκτώβριο του 2023 για την περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών.

Πως διοικούνται οι σιδηροδρομικές εταιρείες;

Οι σιδηροδρομικές εταιρείες που συμμετέχουν στα χρηματοδοτούμενα από το RRF έργα αποτελούν κυρίως ιδιοκτησία του δημοσίου ή και σίγουρα αντικείμενο κρατικού ελέγχου. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, συμμετέχουν και ιδιωτικές εταιρείες, ιδίως στην κατασκευή τροχαίου υλικού, κατασκευή υποδομών και υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών.

Κρατικές επιχειρήσεις

Οι Δημόσιες σιδηροδρομικές εταιρείες είτε είναι εξ ολοκλήρου κρατικές είτε κατέχει το κράτος το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών που σημαίνει ότι διαχειρίζονται τις εθνικές σιδηροδρομικές υποδομές και υπηρεσίες επιβατών. Αυτές είναι:

Στην Ιταλία η [Ferrovie dello Stato Italiane](#) (FS Group) είναι μια πλήρως κρατική εταιρεία ελεγχόμενη μέσω του Ιταλικού Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών. Λειτουργεί την Trenitalia (για τις υπηρεσίες επιβατών) και το RFI (για την διαχείριση υποδομής).

Στην Ισπανία, λειτουργούν η [Renfe Operadora](#) & η [Adif](#). Η Renfe είναι 100% κρατική (για υπηρεσίες επιβατών και εμπορευμάτων) και η Adif αποτελεί κρατικό φορέα που διαχειρίζεται τη σιδηροδρομική υποδομή.

Στη Γαλλία, η SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) είναι υπό 100% κρατική ιδιοκτησία και η κυρίως υπεύθυνη για τις εθνικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Διαχειρίζεται επίσης τις υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας TGV και τις περιφερειακές υπηρεσίες.

Στη Γερμανία, η Deutsche Bahn (DB) ανήκει στη γερμανική κυβέρνηση μέσω της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας και παρέχει υπηρεσίες επιβατών και εμπορευμάτων.

Στην Πολωνία, η PKP (Polskie Koleje Państwowe) είναι κρατική σιδηροδρομική εταιρεία, που διαχειρίζεται υποδομές και λειτουργίες μέσω του PKP Intercity (για υπηρεσίες επιβατών) και του PKP Cargo (για υπηρεσίες εμπορευμάτων).

Στην Πορτογαλία, η Comboios de Portugal (CP) αποτελεί πλήρως κρατικό φορέα και διαχειρίζεται τις εθνικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στις Βαλτικές χώρες, η Rail Baltica Project είναι μια κοινοπραξία (RB Rail AS) που διοικείται από Εσθονία, Λετονία και Λιθουανία. Τις υποδομές τις διαχειρίζονται οι δημόσιες σιδηροδρομικές εταιρείες σε κάθε χώρα.

Ιδιωτικές επιχειρήσεις

Ενώ οι υποδομές και οι εθνικές υπηρεσίες είναι ως επί το πλείστον δημόσιες, οι ιδιωτικοί φορείς εμπλέκονται όλο και περισσότερο σε σιδηρόδρομους υψηλής ταχύτητας, περιφερειακές υπηρεσίες και εμπορευματικές μεταφορές λόγω της απελευθέρωσης των σιδηροδρόμων στην ΕΕ. Ιδιωτικούς σιδηροδρομικούς φορείς στην Ευρώπη αποτελούν οι:

- **Italo (NTV)** - Ιταλία: Ιδιωτικός ανταγωνιστής των τρένων υψηλής ταχύτητας στην Trenitalia.
- **Ouigo** (Γαλλία & Ισπανία): τρένα υψηλής ταχύτητας χαμηλού κόστους που διαχειρίζονται η SNCF αλλά ανταγωνίζονται με ιδιωτικούς φορείς.
- **RegioJet** (Τσεχία, Σλοβακία, Αυστρία, Πολωνία): Ιδιωτικές περιφερειακές και διεθνείς υπηρεσίες επιβατών.
- **FlixTrain** (Γερμανία & Σουηδία): Ιδιωτική υπηρεσία τρένων μεγάλων αποστάσεων που ανταγωνίζεται την Deutsche Bahn.
- Εταιρείες σιδηροδρομικής εφοδιαστικής: Ιδιωτικές εταιρείες δραστηριοποιούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ανταγωνιζόμενες τις κρατικές εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών.

Πόσο επιβαρύνουν τα κράτη οι σιδηρόδρομοι;

Η έκταση της δημόσιας χρηματοδότησης και της συνεισφοράς των φορολογουμένων σε σιδηροδρομικές εταιρείες στην Ευρώπη διαφέρει σημαντικά από χώρα σε χώρα, ανάλογα με τη δομή των επιδοτήσεων, τη χρηματοοικονομική απόδοση των σιδηροδρομικών εταιρειών και τις εθνικές πολιτικές μεταφορών. Ακολουθεί μια επισκόπηση των διαθέσιμων δεδομένων για επιλεγμένες χώρες της Ευρώπης.

Ελβετία

- Μεταφορές επιβατών (2012):
 - Συνολικά έξοδα: 8,88 δισ. CHF
 - Χρηματοδότηση από επιβάτες: 4,28 δισ. CHF (48,2%)
 - Δημόσιες επιδοτήσεις: 4,15 δισ. CHF (47%)
 - Άλλες συνεισφορές: 426 εκατ. CHF (4,8%) από ασφάλειες ατυχημάτων και υγείας, περιβαλλοντικά ταμεία κ.ά.
- Μεταφορές φορτίου (2012):
 - Συνολικά έξοδα: 2,063 δισ. CHF
 - Χρηματοδότηση από πελάτες: 1,058 δισ. CHF (51,3%)
 - Δημόσιες επιδοτήσεις: 555 εκατ. CHF (26,9%)
 - Άλλες συνεισφορές: 328 εκατ. CHF (15,9%) από ασφάλειες ατυχημάτων και υγείας, περιβαλλοντικά ταμεία κ.ά.

Γερμανία

- S-Bahn Berlin (2003-2017):
 - Συνολικές επιδοτήσεις: 3,54 δισ. € από τα κρατίδια του Βερολίνου και του Βρανδεμβούργου
 - Επιδοτήσεις ανά χιλιόμετρο τρένου: Αυξήθηκαν από 7,27 € (2003) σε 9,14 € (2017)
 - Επιπλέον πληρωμές: Περίπου 18 € ανά χιλιόμετρο τρένου, συνδυάζοντας έσοδα από εισιτήρια και επιδοτήσεις

Ηνωμένο Βασίλειο

- Southeastern Trains (2022):
 - Ετήσια επιδότηση: 415 εκατ. £, αύξηση από 402 εκατ. £ την προηγούμενη χρονιά
 - Σύγκριση με τα επίπεδα πριν την πανδημία: Η επιδότηση είναι πάνω από τέσσερις φορές υψηλότερη από ό,τι πριν την πανδημία, όταν η Southeastern ήταν ιδιωτική

Ευρωπαϊκή Ένωση (2005)

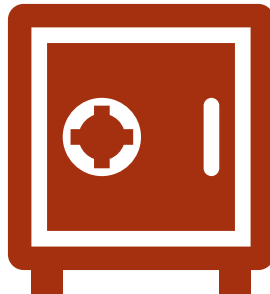
- Συνολικές επιδοτήσεις σιδηροδρόμων: 73 δισ. €

- Κατανομή επιδοτήσεων: Διαφέρει σημαντικά από χώρα σε χώρα· μερικές χώρες παρέχουν άμεσες επιδοτήσεις στους παρόχους υποδομών, ενώ άλλες επιδοτούν τις εταιρείες εκμετάλλευσης τρένων μέσω υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- Μακροχρόνια τρένα: Συνήθως δεν επιδοτούνται.

Συσχέτιση Απόδοσης και Επιδοτήσεων

Ο Ευρωπαϊκός Δείκτης Απόδοσης Σιδηροδρόμων του 2017 εντόπισε θετική συσχέτιση μεταξύ δημόσιων επενδύσεων και απόδοσης των σιδηροδρομικών συστημάτων. Ωστόσο, παρατήρησε και διαφορές στην αξία που αποκομίζουν οι χώρες σε σχέση με τη δημόσια δαπάνη τους.

Χώρες όπως η Δανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Σουηδία και η Ελβετία αποκομίζουν σχετικά υψηλή αξία από τις δημόσιες επενδύσεις τους, ενώ χώρες όπως το Λουξεμβούργο, το Βέλγιο, η Λετονία, η Σλοβακία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία και η Βουλγαρία εμφανίζουν μικρότερη απόδοση σε σχέση με τον μέσο όρο της απόδοσης ανά δαπάνη στην Ευρώπη.



Με τι καθεστώς απασχολούνται οι εργαζόμενοι στους σιδηρόδρομους;

Οι υπάλληλοι Δημόσιων Σιδηροδρόμων έχουν διαφορετικό καθεστώς από τους Δημοσίους υπαλλήλους Υπουργείου. Συχνά όσοι εργάζονται για κρατικές επιχειρήσεις (π.χ. SNCF, Deutsche Bahn) τελούν βάσει ιδιωτικού εργατικού δικαίου ή κλαδικών συμβάσεων. Απολαμβάνουν συνήθως υψηλή ασφάλεια εργασίας, αλλά όχι τόσο εγγυημένη όσο οι δημόσιοι υπάλληλοι. Ορισμένοι εργαζόμενοι σιδηροδρόμων μπορεί να έχουν μόνιμες συμβάσεις, αλλά η ιδιωτικοποίηση και ο ανταγωνισμός έχουν οδηγήσει σε μεγαλύτερη ευελιξία. Αντιθέτως, δημόσιοι υπάλληλοι έχουν καθεστώς μόνιμης εργασίας, γεγονός που καθιστά τις απολύσεις εξαιρετικά σπάνιες.

Οι μισθοί δομούνται με βάση τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας (CBA) και τις μισθολογικές κλίμακες ανά τομέα που διαπραγματεύονται τα συνδικάτα. Μπορεί να περιλαμβάνουν υπερωρίες, μπόνους βάρδιας και αμοιβή βάσει απόδοσης. Στο δημόσιο οι μισθοί καθορίζονται από κυβερνητικές μισθολογικές κλίμακες με μικρή ευελιξία. Η εξέλιξη του μισθού βασίζεται στην αρχαιότητα, συχνά χωρίς μπόνους βάσει απόδοσης.

Οι ώρες εργασίας στους σιδηροδρόμους έχουν συχνά απρόβλεπτες βάρδιες, συμπεριλαμβανομένων νυχτερινών, Σαββατοκύριακα και αργίες (ειδικά για τους μηχανοδηγούς, τους εργάτες συντήρησης και το προσωπικό του σταθμού). Στο κεντρικό δημόσιο είναι συνήθως σταθερές ώρες (π.χ. 9 π.μ. - 5 μ.μ., Δευτέρα έως Παρασκευή), με λιγότερες νυχτερινές βάρδιες ή Σαββατοκύριακα.

Οι εργαζόμενοι σιδηροδρόμων λαμβάνουν συχνά υπερωρίες, επιδόματα νυχτερινής βάρδιας και ταξιδιωτικά επιδόματα. Οι υπερωρίες στο κεντρικό δημόσιο είναι λιγότερο συχνές και συχνά αντισταθμίζονται με άδεια και όχι με επιπλέον αμοιβή.

Πολλοί υπάλληλοι του δημόσιου σιδηροδρόμου έχουν ειδικά συνταξιοδοτικά συστήματα, συχνά καλύτερα από τις συντάξεις του ιδιωτικού τομέα αλλά λιγότερο γενναιόδωρα από εκείνα των δημοσίων υπαλλήλων του υπουργείου. Οι υπάλληλοι των υπουργείων συνήθως έχουν καλύτερες συντάξεις, καθώς οι δημόσιοι υπάλληλοι λαμβάνουν

συχνά επιδόματα συνταξιοδότησης που χρηματοδοτούνται από το κράτος με ισχυρή εργασιακή ασφάλεια.

Συνδικαλιστική επιρροή & απεργίες




Οι σιδηρόδρομοι είναι κλάδος με υψηλό συνδικαλισμό με συχνές απεργίες σε ορισμένες χώρες (π.χ. Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία). Ισχυρή συλλογική διαπραγματευτική δύναμη. Συνδικάτα υπάρχουν αλλά οι απεργίες είναι λιγότερο συχνές λόγω των νομικών περιορισμών στις απεργίες των δημοσίων υπαλλήλων.


Πρώθηση και εξέλιξη σταδιοδρομίας

Η σταδιοδρομία συχνά βασίζεται σε τεχνικές δεξιότητες, εμπειρία και εσωτερικές προαγωγές σε σιδηροδρομικές εταιρείες. Οι προαγωγές ακολουθούν κανόνες που βασίζονται στην αρχαιότητα, με εξετάσεις ή επιλογή βάσει αξίας σε ορισμένες περιπτώσεις.

Κίνδυνοι στο χώρο εργασίας

Οι εργαζόμενοι σιδηροδρόμων (ειδικά οι μηχανοδηγοί, τα πληρώματα συντήρησης και οι μηχανικοί) αντιμετωπίζουν υψηλότερους κινδύνους ασφάλειας και σωματικές απαιτήσεις σε σύγκριση με το προσωπικό του υπουργείου που εδρεύει σε γραφεία. Γενικά ασφαλέστερες συνθήκες εργασίας, κυρίως σε περιβάλλοντα γραφείου.

| Καθεστώς Απασχόλησης Εργαζομένων ανά κράτος | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Κράτος | Δημόσιο ή Ιδιωτικό | Καθεστώς απασχόλησης | Συνθήκες Εργασίας | Επιρροή Συνδικάτων |
|  Ηνωμένο Βασίλειο | Κυρίως Ιδιωτικό | Με ιδιωτικές συμβάσεις | Ανταγωνιστικές αμοιβές αλλά παράτυπες μεταθέσεις | Πολύ υψηλή, συχνές απεργίες |
|  Ελβετία | Δημόσιο (SBB) | Συμβάσεις Δημοσίου αλλά όχι καθεστώς Δημοσίου Λειτουργού | Η Υψηλοί μισθοί, καλές συντάξεις, σταθερές θέσεις εργασίας | Υψηλή αλλά ισχυρή απεργιακά |
|  Γαλλία | Δημόσιο (SNCF) | Οι παλαιότεροι εργαζόμενοι με Συμβάσεις Δημοσίου όχι οι νεότεροι. | Ισχυρά συνδικαλιστικά δικαιώματα, υψηλή ασφάλεια εργασίας | Πολύ υψηλή, συχνές απεργίες |

| | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|  Γερμανία | Δημόσιο (DB) αλλά με ιδιωτικό/οικονομικά κριτήρια | Οι παλαιότεροι εργαζόμενοι με Συμβάσεις Δημοσίου οι νεότεροι με ιδιωτικού. | Σταθερές θέσεις εργασίας, ισχυρές συντάξεις, καλές αποδοχές | Υψηλή αλλά λιγότερο συχνές από τη Γαλλία απεργίες |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|

Δημόσιο με ιδιωτικό-οικονομικά κριτήρια

Ο όρος "Δημόσιο με ιδιωτικό-οικονομικά κριτήρια" αναφέρεται σε σιδηροδρομικές εταιρείες που παραμένουν κρατικές στην ιδιοκτησία, αλλά λειτουργούν σύμφωνα με εμπορικές αρχές και ιδιωτικού τομέα συμβάσεις για τους εργαζομένους τους. Αυτές οι εταιρείες καλούνται να είναι ανταγωνιστικές, να παράγουν κέρδη και να διατηρούν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, ενώ παράλληλα καλύπτουν τις ανάγκες του δημόσιου τομέα για μεταφορές και υποδομές.

Για παράδειγμα, η Deutsche Bahn (DB) στη Γερμανία είναι κρατική, αλλά λειτουργεί με εμπορικές πρακτικές. Η εταιρεία προσλαμβάνει εργαζομένους με συμβάσεις ιδιωτικού τομέα που ακολουθούν τις συλλογικές διαπραγματεύσεις και την ιδιωτική αγορά εργασίας. Παράλληλα, η κυβέρνηση ελέγχει τις στρατηγικές αποφάσεις και την ανάπτυξη υποδομών, αλλά η επιχείρηση πρέπει να λειτουργεί όπως κάθε ιδιωτική εταιρεία.

Συμπεράσματα

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί βασικό επίκεντρο του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (RRF) καθώς ευθυγραμμίζεται με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας της ΕΕ και πιο συγκεκριμένα με:

1. Μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές (οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι πιο ενεργειακά αποδοτικές από τις οδικές ή τις αεροπορικές μεταφορές).
2. Ενίσχυση της συνδεσιμότητας εντός και μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ.
3. Προώθηση της ψηφιοποίησης μέσω ERTMS και έξυπνων σιδηροδρομικών συστημάτων.

Οι πρωτοβουλίες των κυβερνήσεων ευθυγραμμίζονται με τη στρατηγική του RRF για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη, προωθώντας έτσι τη βιώσιμη μετακίνηση και τη διασύνδεση μεταξύ των χωρών.

Οι περισσότεροι μεγάλοι φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρόμων και διαχειριστές υποδομής στην ΕΕ είναι κρατικής ιδιοκτησίας. Οι ιδιωτικές εταιρείες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο, κυρίως στις περιφερειακές διαδρομές επιβατών και στην διαχείριση εμπορευμάτων.

Η αγορά σιδηροδρόμων της ΕΕ απελευθερώνεται σταδιακά, τα τελευταία χρόνια, χωρίς όμως να υποκαθιστά τα βασικά επίδικα των μετακινήσεων.

Το μοντέλο "Δημόσιος φορέας με ιδιωτικό-οικονομικά κριτήρια" επιτρέπει στις σιδηροδρομικές εταιρείες να είναι πιο ευέλικτες, ενώ παράλληλα παρέχουν δημόσια αγαθά και υπηρεσίες.

Στην Ελλάδα έχει εφαρμοστεί επιτυχημένα σε κρατικές εταιρείες όπως η ΕΡΤ, ή το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, η Enterprise Greece και έχει εξυπηρετήσει τους πολίτες και τις επιχειρήσεις αποτελεσματικά. Είναι ένας οδηγός για την επανακρατικοποίηση του σιδηρόδρομου σε συνδυασμό με τα επιτυχημένα παραδείγματα της Γερμανίας και της Ελβετίας.