



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

13/2023

### Пассажирская компания Eurostar: влияние пандемии COVID-19, проблемы в связи с «Брэкситом», закрытие неприбыльных маршрутов и слияние с Thalys

В 1994 г. компания Eurostar начала осуществлять железнодорожные пассажирские перевозки через пролив Ла-Манш по недавно построенному Евротоннелю<sup>1</sup>, соединяя Великобританию, Францию и Бельгию (а с 2018 г. – Нидерланды). Новый сервис перевозок обещал пассажирам более комфортное по тем меркам путешествие до континентальной Европы – с увеличенным пространством для багажа, просторными сиденьями, вкусной едой и шаговой доступностью аэропортов от станций. Но несмотря на все это, в конце первого года компания уже понесла значительные убытки – в размере 925 млн фунтов стерлингов. Такая динамика продолжалась вплоть до 2007 г., когда станцию отправления было решено перенести с вокзала Лондон-Ватерлоо на Сент-Панкрас. Тогда компания впервые закончила год с прибылью.

Первоначально Eurostar планировала осуществлять перевозки не только от Лондона до Парижа, но и до Глазго и Эдинбурга в Шотландии (ночным поездом Nightstar). Однако этим планам помешала конкуренция в форме авиакомпаний-лоукостеров, в первую очередь – EasyJet. Затем тренд на дешевые авиаперевозки в Великобритании набрал обороты, и в итоге Eurostar пришлось отказаться от развития перевозок внутри страны и сосредоточиться на международном направлении.

---

<sup>1</sup> Строительство завершено в 6 мая 1994 г. В настоящее время Евротоннель эксплуатируется не зависимой от Eurostar компанией Getlink (ранее – Groupe Eurotunnel) со штаб-квартирой в Париже. Getlink также обладает собственным подвижным составом (грузовые локомотивы, вагоны-автомобилевозы, маневровые локомотивы и локомотивы для спасательных работ).

Стратегия окупилась: маршруты Eurostar Лондон – Париж и Лондон – Брюссель оказались довольно успешными, и компания отвоевала 80% рынка у авиалиний. Тем не менее, в другие, менее густонаселенные, города, поезда, а именно – стандартной для этой компании 18-вагонной составности вместимостью до 750 пассажиров, отправлять оказалось все так же невыгодно, при этом развивать подобные направления путем ввода в эксплуатацию более дешевого подвижного состава компания так и не решилась.

Eurostar изначально поставила перед собой амбициозные цели, но потребовалось очень много времени, чтобы их достигнуть. Так, компания планировала перевозить в год до 10 млн пассажиров к 1998 г., однако этот показатель был достигнут только к 2013 г. К 2018 г. он составил 11 млн. А через 2 года в мир пришла пандемия COVID-19, и Eurostar чуть не обанкротилась – спрос на пассажирские перевозки через Ла-Манш упал на 95%, а господдержка со стороны Великобритании оказалась недоступна, поскольку 55% компании принадлежит французской железнодорожной монополии SNCF, 5% – бельгийскому национальному оператору железнодорожной инфраструктуры SNCB, а оставшаяся доля – компаниям CDPQ (Канада) и Hermes Infrastructure (США). «Eurostar – не наша<sup>2</sup> компания, не нам ее спасать», – заявил Грант Шаппс, в то время – министр транспорта Великобритании.

Пандемия привела к падению выручки на 95% в течение 15 месяцев в 2020-2021 г., а вариант COVID-19 «Омикрон» стоил компании как минимум 50 млн фунтов стерлингов. В связи с возникшим кризисом кредиторы и акционеры подписали соглашение о рефинансировании компании в мае 2021 г.<sup>3</sup> В результате этого мероприятия пришлось сократить расходы и закрыть летние маршруты до Авиньона и Марселя, а также зимний маршрут до Мутье, Эм-Ла-Пань и Бур-Сен-Морис. Также компания прекратит перевозки до парижского «Диснейленда» начиная с июня 2023 г.

Вместо этого Eurostar решила сосредоточить все свои усилия на развитии перевозок между крупными городами, например, от Лондона до Амстердама и Роттердама. «Мы видим большой потенциал в этом направлении, – заявил представитель Eurostar. – Недавно мы решили переместить одну из остановок на Центральный вокзал Амстердама, что должно повысить нашу провозную

---

<sup>2</sup> В официальном письме специальному комитету Палаты общин Великобритании по транспорту Жак Дама (Jacques Damas), в то время – генеральный директор Eurostar, написал следующее: «В отличие от мер господдержки на общую сумму 7 млрд фунтов стерлингов, оказанным нашим конкурентам – авиакомпаниям (многие из которых также имеют зарубежных инвесторов, а в некоторых случаях акциями в той или иной форме владеют сами правительства других государств), Eurostar не получила никакой помощи в форме госзаймов».

<sup>3</sup> Соглашение включало в себя предоставление акционерами 250 млн фунтов стерлингов, 50 – в форме собственного капитала, 150 – в форме гарантированного займа. Также была проведена реструктуризация долга на сумму 50 млн фунтов стерлингов.

способность». Однако это будет не просто: выход Великобритании из Европейского союза («Брэкзит») создал ситуацию, в которой Eurostar не может продать все билеты на поезд. По словам генерального директора компании Гвендолин Казенаве, «Брэкзит» увеличил время прохождения пассажирами пограничного контроля на 30%, в связи с чем пришлось ограничить количество пассажиров, которые могли отправляться первым поездом на направлениях Лондон – Париж и Лондон – Брюссель. На пунктах паспортного контроля просто не хватает полицейских<sup>4</sup>, чтобы обработать весь пассажирский поток. Это, кстати, частично повлияло на закрытие некоторых промежуточных станций и дополнительных маршрутов.

«Особенно неприятно все это, когда ты вовсе не хотел выходить из Евросоюза. Я думаю, что путешествия очень важны, особенно для моего поколения очень важно иметь возможность свободно путешествовать. Вот сегодня я еду в командировку, и это фактически мешает мне выполнять свою работу в Европе. Это просто позор!» – говорит один из пассажиров.

Отмечаются инфляционные риски, новые, не выгодные для перевозчика, транспортные привычки пассажиров (продиктованные ростом цен на энергоносители и расширенными возможностями по работе «на удаленке») и крайне высокая (по сравнению с континентальной Европой) плата за доступ к британской высокоскоростной железнодорожной инфраструктуре<sup>5</sup>. Неуверенность в завтрашнем дне также подкрепляется введением в действие осенью этого года системы учета въезда/выезда граждан третьих стран в шенгенскую зону (EES) и Европейской информационной системы авторизации путешествий (ETIAS), которые повлияют на текущие процедуры пограничного контроля. Чтобы подготовиться к их внедрению, Eurostar ведет переговоры с французскими властями по добавлению большего количества автоматизированных систем пограничного контроля (e-gate). В компании также отмечают, что для прохождения пограничного контроля на Сент-Панкресе недостаточно пространства, поэтому там требуется перепланировка.

---

<sup>4</sup> Бывший генеральный директор Eurostar Жак Дама: «Поскольку 40% наших клиентов являются гражданами Великобритании, это [«Брэкзит» и связанное с ним ужесточение мер пограничного контроля] привело к значительному увеличению сроков прохождения пограничного контроля на станциях. Проставление отметок о пересечении границы сотрудниками полиции стран континентальной Европы продлевает этот процесс для каждого пассажира как минимум на 15 секунд. Автоматизированные системы пограничного контроля, такие как e-gate, менее эффективны».

<sup>5</sup> Бывший генеральный директор Eurostar Жак Дама: «Плата за доступ [к британской высокоскоростной магистрали HS1] уже в 3-4 раза выше, чем во Франции, и она продолжает расти стремительными темпами».

Но несмотря на все проблемы, для компании все же есть однозначно положительные новости. Одна из них – слияние с Thalys<sup>6</sup>, которая теперь тоже будет осуществлять перевозки под брендом Eurostar. Потенциально услугами этих пассажирских операторов могут воспользоваться до 245 млн жителей Великобритании, Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии. Перед пандемией в обращении находилось 112 поездов в сутки, которые перевозили более 18,5 млн пассажиров в год. В 2018 г. суммарный оборот двух операторов составил 1,67 млрд евро.

Согласно новым заявленным целям, к 2030 г. Thalys и Eurostar (управляемые холдингом Eurostar Group в Брюсселе) должны ежегодно перевозить до 30 млн пассажиров, однако неизвестно, насколько большая доля этого показателя придется на Великобританию. К тому же, данная цифра кажется достаточно амбициозной: в прошлом году Eurostar и Thalys перевезли вместе менее 15 млн человек.

Также открытым остается вопрос качества оказания услуг – возможно, чтобы сохранить доходность, придется пожертвовать комфортом пассажиров. «Они действуют с расчетом на то, что интенсивность перевозок не вернется к доковидному уровню, – рассуждает Марк Смит, энтузиаст в сфере туристических поездов и поездов класса «люкс», а также автор сайта The Man In Seat 61. – Они попытаются выжать из каждого билета максимум. А это значит – выше цена и меньше поездов в день. Пассажиры остались за бортом».

Возникает закономерный вопрос: почему нельзя тогда оставить уже не состоящую в Европейском союзе Великобританию и развивать маршруты в континентальной Европе до Брюсселя, Амстердама и Роттердама (а со слиянием с Thalys – до Кельна и Дортмунда)? Ответ – конкуренция. Даже на закрытые Eurostar маршруты в малонаселенные города и промежуточные станции придут другие компании – причем это будут компании, пользующиеся всеми льготами и законодательными преимуществами Европейского союза, осуществляя перевозки в рамках контракта на оказание общественно значимых услуг. А что до более крупных игроков, то в Европе рынок высокоскоростных пассажирских перевозок уже давно поделен между SNCF, Deutsche Bahn, Renfe, Trenitalia и т.п. Было бы глупо в данной ситуации не использовать серьезное конкурентное преимущество – наличие у Eurostar обширного и уникального опыта в осуществлении перевозок по Евротоннелю, а также единственного пассажирского подвижного состава (поезда Class 373 Eurostar e300 от Alstom и

---

<sup>6</sup> Компания Thalys является оператором международных высокоскоростных сообщений, осуществляющим железнодорожные пассажирские перевозки между Парижем, Брюсселем, Амстердамом, Кельном и Дортмундом. Часть маршрутов компании пролегает по тем же путям, что и у Eurostar с SNCF (высокоскоростные поезда TGV) и Deutsche Bahn (высокоскоростные поезда ICE). До слияния с Eurostar 70% компании принадлежали SNCF, а остальные 30% – бельгийскому национальному оператору железнодорожной инфраструктуры SNCB.

Class 374 Eurostar e320 от Siemens), допущенного к эксплуатации в Евротоннеле и соответствующего жестким нормам и стандартам этого участка железнодорожной инфраструктуры. К сожалению, теперь на это преимущество накладываются вышеупомянутые ограничения, и компании придется их преодолевать, адаптируясь к новым реалиям.

*Источники: telegraph.co.uk, 02.02.2023 (англ. яз.);  
theguardian.com, 24.01.2023 (англ. яз.);  
railway.supply.com, 26.01.2023;  
railwaygazette.com, 27.09.2022 (англ. яз.);  
committees.parliament.uk, 26.09.2022 (англ. яз.);  
railway-technology.com, 02.05.2022 (англ. яз.).*