

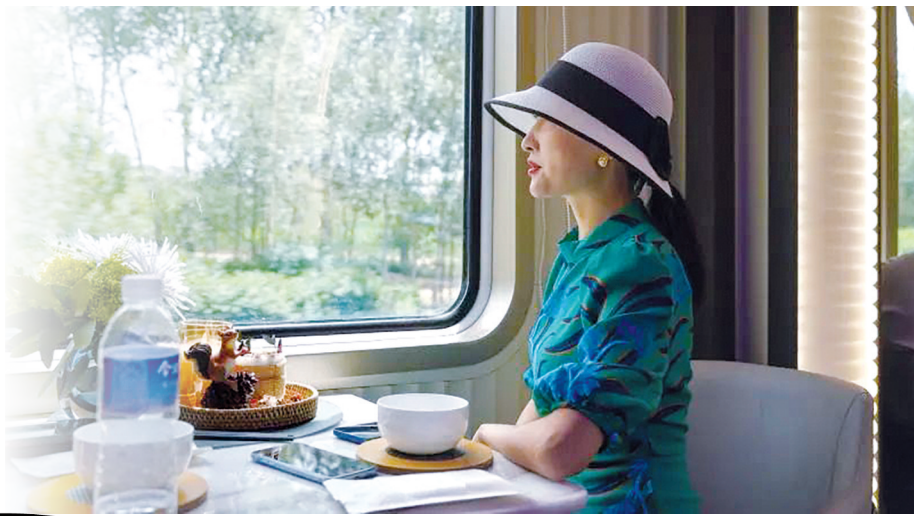
坐绿皮火车从青海西宁到甘肃敦煌旅游5天,车票能花多少钱?其中一种答案是24999元起。

今年7月初,“丝路梦享号”旅游专列在青海西宁正式开行,经海晏、格尔木、大柴旦到甘肃敦煌,共五天四晚,票价24999元起,最高票价超过10万元。这一价格包含住宿、饮食、门票等系列服务。票价高昂,车票却很快售罄。

近几年,配置可媲美星级酒店的高端旅游列车正逐渐打开市场,成为人们出行新选择。

实际上,旅游专列是一件“舶来品”。火车旅游在国外是更加常见的旅游方式。历史超过百年的“东方快车”是世界流行文化的标签之一;号称需提前半年抽签的“九州七星号”,也成为日本乃至全世界豪华列车的代表;美国的“加州微风号”列车、“非洲之傲”列车、“印度大王号”列车,均已成为顶级豪华列车代名词。

高端旅游列车在本地化过程中遭遇了一些“成长的烦恼”,不过行业和市场仍对这一新兴旅游产品保持期待。



2023年6月18日,黑龙江开行“林都号”旅游列车驶离哈尔滨火车站,奔向“中国林都”伊春。
新华社发

票价24999元起步还一票难求

现在坐绿皮火车旅游这么贵了?

『水土不服』

上世纪90年代,我国曾有过一批“游”字头旅游列车。随着高铁、飞机逐渐普遍,旅游列车一度式微。直到2021年起,国内旅游列车相关业务开始恢复,乌鲁木齐铁路局率先改造推出旅游专列“新东方快车”。

浙江华运文旅集团通过竞标招商,成为“新东方快车”的运营方——这种合作模式很常见,铁路局或当地政府出资改造车体,相关运营公司根据需求设计具体路线,并将产品推向市场,服务游客。

“2021年7月3日,第一趟车有200个位子,只收了70多名游客,那次亏损开行。”上海华运国际旅行社有限公司总经理沈训铁说,“实际上,打造高端旅游列车收益有难度。”

初期投资大、运营门槛高、回报周期长,是旅游列车存在的普遍情况。

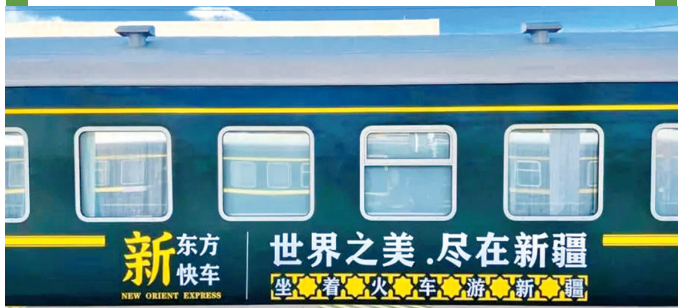
以“新东方快车”为例。车体改造持续一年,耗资4800万元,软装花费200万元,总体改造成本超过5000万元。改造要求很高,家具全部是实木的,每节车厢配备小冰箱,空调可调节风速,部分车厢配有保险柜,外观专门刷成了绿皮火车,以增加复古气息。

“新东方快车”满载约200人,目前最基础价格为每人31999元。2024年全年计划开行17趟,一年满载收益超亿元。不过,车体改造成本、人员成本、酒店餐饮成本、各旅行社分销成本等,林林总总算起来,运营列车的利润目前仅在10%左右。

就目前的情况看,旅游专列仍难收获稳定客源。一方面,高昂的票价让不少消费者望而却步。很多人在社交平台留言,“太贵了,不如自驾游划算”。另外,旅游专列的设计无法满足部分旅游需求。有旅客吐槽:“很长时间在车上,窗外风景普通。”有旅客对车上设施不太满意:“卫生间和淋浴间需要共享,洗澡要等位。”

旅游列车在我国的发展仍面临一些制约因素。比如,列车在改造过程中,讲究“安全第一”,只能在有限范围内改造。另外,我国共有18个铁路局,旅游列车的运营范围由此受到一定限制,“新东方快车”号旅游专列便仅在新疆运行,游客各自出发,统一到乌鲁木齐集合上车。

改造和运营成本高,市场需求却不太稳定。“到目前为止,得益于列车的‘明星效应’,只有‘新东方快车’实现了快速回本,其他改造列车盈利比较困难。”沈训铁说。



“新东方快车”外观。

定义『豪华』

7月6日,国内首列世界级顶奢旅游列车“丝路梦享号”在西宁正式开行。

该旅游列车由复星基础设施产业发展集团与中国铁路青藏集团有限公司合作打造,是国内第一个真正按照“国际化旅游列车”标准打造的旅游列车产品,堪称旅游专列市场的“火车头”。

和所有高端产品的打造思路一样,高端火车旅游产品主打的也是一个“食不厌精,脍不厌细”,重点在于如何把火车的豪华属性“拉满”。

从硬件层面上来看,在这类火车上,游客不仅能获得移动“五星级酒店”的体验,甚至还能欣赏到多件艺术藏品。

另一方面,私人管家服务等都是“基操”,有的还把米其林大厨也“请上车”了。

具体来看,“丝路梦享号”作为“呼伦贝尔号”的姊妹专列,是继“呼伦贝尔号”后推出的又一奢华观景旅游列车,住宿标准超越五星酒店,两者都由相同的公司打造、运营。

两年前,“呼伦贝尔号”推出,有效填补国内稀缺的高端旅行产品市场,正有给高端火车旅游产品“打样”之意,以至于有行业媒体评价2022年为国内的“高端铁路游元年”。

如今,“丝路梦享号”可谓刷新了国内“豪华”列车的天花板。

如何直观地去衡量一趟列车是否属于“豪华”行列?载客量或许是指标之一。

以“丝路梦享号”和“呼伦贝尔号”为例,前者有15节车厢,38间房,满载一般不会超过80人;后者共12节车厢,满载为44人。

极致自然也就意味着稀缺,豪华旅游专列自然也是和其载客数量一样极为有限。

再回归列车本身,“丝路梦享号”由全球知名设计公司HBA装修设计,并打造了全国首个全车均为手绘的列车,由清华美院涂装车体外观,涂装元素以汉代的云纹为主,颜色采用青绿山水色调,配以汉代漆器的大红色。

车上除了配置如五星级酒店式上下客大堂和超大景观车窗之外,全车床品、布草以及卫浴用品等均选用了最优质的产品,车内摆放了诸多国内外精选艺术品和具有收藏价值的古董珍品,餐车上选用的餐具则为欧洲古董银器,甚至在车上摆放了一架顶级品牌的钢琴,只为将极致高品质落于每一个细节之上。

未来市场

沈训铁观察到,虽然并非一门“一本万利”的生意,近年来,投身旅游专列产业的企业却越来越多了。

“旅游产品和经济社会发展程度相匹配。”他分析,我国居民生活水平不断提高,对旅游产品供应多样化的要求也会越来越高。

在热门时间段,旅游专列“一票难求”。“新东方快车”的金钻车票,5到9月的席位一般需要提前半年预订。暑假的几趟“熊猫专列”也提前一个月便全部售罄。2022年7月,“呼伦贝尔号”一经推出便颇为抢手,后面两年,夏秋线路也要提前几个月预约。

旅游专列有其独特优势。依托铁路局的列车资源,旅游专列能够实现交通工具“零”换乘;在旅游旺季,一张机票动辄四五千元,此时旅游专列的“性价比”优势也能显现出来。

旅游列车的受众以“银发族”为主。以“新东方快车”为例,国内乘客基本是65周岁左右的老人。这样的旅游专列能够“一站式”解决交通、住宿、餐饮、门票等系列旅游服务,省去不少搜索服务信息的麻烦,降低异地旅游的心理不确定性,从而获得不少有钱又有闲的“银发”游客喜爱。另外,随着144小时过境免签政策实施范围的不断扩大,入境客户也成为高端旅游专列的另一大主力客户群体。

我国铁路资源越来越丰富,更先进快捷的高速铁路逐渐编制成网,原本被替代的普速列车“摇身一变”成为旅游专列,“旧”火车从而有了“新”去处,这也是对闲置资源的再利用和再开发。

“国家已基本明确提出要加快推进铁路市场化改革,鼓励和引导民间资本投资铁路产业。”沈训铁表示,旅游专列正是铁路产业发展的重要方向。

“经过几年探索,我们看到了旅游专列越来越多的可能性。”沈训铁对旅游列车未来发展信心满满。下一步,他们计划持续参与,甚至投资改造车体,获得车体的优先使用权,争取运营更多旅游列车。

综合《解放日报》、《每日经济新闻》、央视财经报道



国内首列世界级顶奢旅游列车“丝路梦享号”。