

2024/10/26

星期六

甲辰年九月廿四

中国百强畅销报刊

年长者的精神家园

北京、广州、哈尔滨、西安、南京、济南、郑州、石家庄同步印刷

## 5天10万元

# 高端火车都是谁在坐?

五天四晚,从西宁到敦煌,一路坐着火车“慢”游,全程五星级住宿、米其林餐饮,还有专人带领观光风景名胜,票价2.5万-11万,你愿意乘坐吗?

今年7月,这样一列高端火车“丝路梦享号”在青海省西宁市正式开行。

如此奢华的价格并没有打消旅客乘坐的热情,“星享铁旅”公众号售票链接显示,7月至10月,该列车多个房型已售罄。

近几年,“新东方快车号”“呼伦贝尔号”“林都号”等高端火车先后推出,国内高端火车越来越多。它们的票价都在2万元/人以上,载客数普遍在100人之内,最多不过200人。

坐几天火车花了几万元,高端火车都是谁在坐?

### 价格不菲,上座率不错

资料显示,“丝路梦享号”由西宁始发,经海晏、格尔木、大柴旦至敦煌,沿途可观赏沙漠、戈壁、盐湖等地貌,打卡莫高窟、塔尔寺等文化名胜。

五天四晚的行程在2.5万元-11万元,而九天八晚的行程则是3.9万元-18万元,包含了旅行中所有的餐食、住宿、门票以及特色体验活动。

“丝路梦享号”列车共15节车厢38个房间,配备酒吧、雪茄吧、KTV包间、娱乐车厢。车上有32位列车管家、5位度假大使提供24小时服务,2位旅拍摄影师陪伴乘客记录旅途时光。

载客数少是高端火车的一个标志。列车满载80人,有双床、大床、亲子房、套房等4种房型,其中套房22平米,其他客房均为11平米,均配备有独立卫浴。

“星享铁旅”公众号售票链接显示,7月至10月,“丝路梦享号”多个房间已售罄。

近两年,中国的高端火车越来越多。

“丝路梦享号”之前,国内先后推出了“新东方快车

号”“呼伦贝尔号”“林都号”等高端火车,它们的票价都在2万元/人以上,均以豪华住宿环境、米其林级别餐饮以及高端旅行服务著称,都由第三方运营商与当地铁路局合作运营。

市场反响普遍不错。呼伦贝尔号在2022年上线,与“丝路梦享号”一样由“星享铁旅”主导运营,票价2万元起步,推出时也曾出现一票难求的盛况。

呼伦贝尔号定位为“全场景度假旅游新产品”,同样主打高端,满载人数44位,服务配比1:2.2。运营方在介绍“丝路梦享号”时,曾提及“呼伦贝尔号”两年运营的数据,其上座率达到80%以上。

高端火车价格不菲,为何销售火热?

高端火车,相当于一座移动的五星级宾馆,坐上火车,就能享受五星级宾馆的待遇,还能实现交通工具“零”换乘的便利,免去了转换城市反复收拾行李的劳累。

更重要的是,在西部和东北,火车出行比汽车自驾更省时间。以“丝路梦享号”其中一天的行程“大柴旦-格尔木-察尔汗-西宁”为例,火

车可以在一天内由大柴旦抵达西宁,且在中途带领乘客前往大柴旦翡翠湖、大柴旦营地、察尔汗盐湖等多个景点进行游览。而汽车自大柴旦至西宁,即使全程高速不下车参观景点,车程就要8个小时左右。

### 中老年人撑起消费市场?

陆地邮轮,这是“丝路梦享号”“呼伦贝尔号”运营方对产品的定义。

提到邮轮上的人群,一般都会联想到中老年群体,毕竟上万的价格与几天几夜的旅行,需要既有钱又有“闲”。

一位同时代理多款高端火车产品的深圳某旅游公司负责人印证了这一点,他表示,火车高端旅游是新产品,许多人都感兴趣,客群以中老年人为主。

对有钱有“闲”的银发群体而言,高端火车能够一次性解决交通、住宿、餐饮等问题,免去服务信息搜索的麻烦,降低异地旅游不确定性,提升旅行的体验。

相关数据显示,截至2023年9月,我国银发人群旅游用户规模已达到3.25亿,其线上消费能力、消费意愿也在提升,2023年9月,在线旅游行业银发人群同比增速超过70%。

中国未来研究会旅行分会副会长刘思敏认为,中国市场现在的中老年人大多经历过苦日子,消费理念相对物化,不愿意为服务买单。在短期内,豪华旅游列车在国内仍将属于小众产品。等到10年以后,更多70



日本的豪华卧铺列车“四季岛号”。

后、80后成为消费主力,这部分消费者更注重体验感,彼时,高端火车将迎来更广阔的市场。

四川成都铁路国际商旅集团公司旅游管理部部长钟树则更为乐观,他认为高端火车在国内刚刚起步,国内市场足够大,出游需求也足够多元,不必担心客源问题。

“在需求端,高端专列旅行满足了很多有铁路情结游客的需求,他们把坐火车旅行当作了一种出游目的,去哪反而不再重要;散客化时代,旅游方式越来越多元,慢下来,享受旅途的风景已经成为一种时尚,而高端旅游专列为这一类游客提供了一种选择。”

在供给端,钟树认为,铁路系统对旅游专列发展的推动也是这一市场发展的原因。高铁的发展让很多普速列车闲置,高端火车会是闲置普速列车探索的新方向。

### 改造挺贵,挣钱挺难

尽管高端火车游受追捧,但商业模式仍没有完全明确,原因在于火车改造与运营的高昂成本。

打造高端火车,常见的合作模式为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。

据了解,“新东方快车”车体改造持续一年,总体改造成本超过5000万元。改造要求很高。新车体家具全部使用实木,每节车厢配备小冰箱,空调可调节风速,金钻包厢配备保险柜。

“2021年7月3日,第一趟车有200个位子,只收了70多名游客,那次是亏损开行。”上海华运国际旅行社有限公司总经理沈训铁表示,打造高端火车收益有难度,初期

投资大,运营门槛高,回报周期长,是普遍情况。

浙江华运旅行社负责人钱日文指出,加上人员成本、酒店餐饮成本、各旅行社分销成本,运营商的利润仅在10%左右。

相比之下,呼伦贝尔号的改造成本接近1亿元,席位仅44个,盈利之路更为漫长。

在国外,高端火车已经相对成熟。欧洲的“东方快车”最负盛名,最早运营于1883年,拥有长达140年的历史,至今仍在运行。

日本目前有3列高端火车正在运营,九州七星号、四季岛号和瑞风号,分别由不同的铁路公司经营,价格超万元人民币,市场供不应求,3列车均通过预售抽签制度售票,通常中签率不到5%。

相比之下,国内高端火车刚刚起步。对比国外已然成熟的高端火车,国内高端火车在细节上仍需不断打磨。

北京执惠集团创始人、董事长刘照慧提到,“目前国内的旅游专列,大多还只停留在初级的整合层面。”高铁本身是一个大交通解决方案,能够将多个旅游景点串起来,并且能重新组织旅游产品的体验和消费。未来,高端火车应向高端体验、深度游持续深化,在旅游产品的体验和消费上进一步深入资源整合,满足游客对高端旅游品质的追求。

虽然并非一门“一本万利”的生意,近年来,投身高端火车产业的企业越来越多了。“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。 潘桢甄



“林都号”列车包厢