

从宿营车走红透视汽车文旅消费新趋势

——访中国文化产业促进会汽车文旅分会会长周子程



周子程近照

■中国城市报记者 巩静

《中共中央关于制定国民经济和社会发展的第十五个五年规划的建议》(以下简称《建议》)提出“加快建设新型能源体系”“完善现代化综合交通运输体系”等发展目标,为“十五五”时期充电基础设施适度超前布局、自驾车旅居车旅游场景拓展,以及汽车文旅行业由小众体验向规模化、高质量发展指明了方向,也让汽车文旅成为激活消费潜力、推动乡村全面振兴的重要抓手。

近日,中国城市报记者专访中国文化产业促进会汽车文旅分会会长周子程,就其参与“AI+房车+营地+特色游”生态搭建、智能房车、宿营车研发的实践经验,以及对行业痛点的深刻洞察,解读政策、链接产业,共同探寻“十五五”时期汽车文旅产业的破局之道与发展机遇。

中国城市报:今年国庆、中秋双节期间,全社会跨区域人员流动量达24.33亿人次,自驾出行占比约八成。这组数据是否意味着汽车文旅已进入规模化发展新阶段?结合《建议》,您认为当前行业最核心的变革是什么?

周子程:这组数据确实印证了汽车文旅市场的爆发潜力,当前行业最核心的变革,是价值维度的重构,推动汽车从“移动的交通工具”向“可交互的生活空间”转变。

我曾深度参与山海赋“AI+房车+营地”生态搭建以及星程耀智能房车研发,这两个案例很有代表性。星程耀旗舰车型的“AI伴游系统”,能实现全语音控制智能家居、能源智能切换,甚至在行车中播

报沿途非遗故事,用户还能语音预约营地水电桩,彻底打破传统房车的功能边界。山海赋北京怀柔5A营地已升级成“房车文化体验中心”,通过亲子、研学、自然探索等营地活动,让游客获得更丰富的沉浸式体验及情绪价值。

中国城市报:您提到了产业价值的重构,在推动这一变革的过程中,行业组织在衔接政策、服务企业时,还需要填补哪些缺口?

周子程:目前主要存在两大缺口,“碎片化”和“单一化”。政策衔接“碎片化”很突出,在完善自驾游服务体系方面,地方执行时没有统一的“营地认证—线路规划—补能配套”指引。不少县域营地想对接乡村振兴政策,却不知道如何申请补贴、整合资源,最后只能闲置。补能网络也是,建设光储充一体化驿站是政策引导的方向,但跨区域建设协同难、补贴标准不统一,导致西部县域充电桩覆盖率不足。

企业服务“单一化”则让中小企业举步维艰。现在行业组织多聚焦标准制定,而中小企业最缺的是运营培训、资源对接。像房车租赁,旺季一车难求、淡季车辆闲置,中小企业没有跨区域调车渠道,无法实现平衡供需。

中国城市报:《建议》强调科技创新以及推进文旅深度融合,这两大导向在汽车文旅领域该如何落地?比如特色旅游线路开发或场景打造上,有没有具体路径?

周子程:这需要从车辆端、场景端、线路端三端发力,实现“科技+文化”双轮驱动。车辆端要靠智能化升级,

星程耀的“AI智能驾控系统”已经落地360°全景影像、疲劳驾驶预警这些功能。今年国庆、中秋假期数据显示,安装了该系统的房车事故率下降了30%,既安全又优化了体验。场景端则要做“AI+出行”融合,例如山海赋川西小环线,游客开到四川省阿坝藏族羌族自治州汶川县时,AR技术能还原地震遗址变迁,AI还会推荐羌族非遗工坊,让科技成为文化传播的载体。

针对线路同质化问题,我们提出“客群精准匹配+区域协同开发”。针对亲子家庭主推“非遗研学线”,如北京到河北承德的“避暑山庄+满族刺绣”;针对年轻人主推“户外探险线”,如四川成都到甘孜藏族自治州稻城亚丁的“318支线+星空摄影”;面向银发族主推“慢游文化线”,如陕西西安到河南洛阳的“古都遗址+中医康养”。跨省份则需要打破壁垒,如京津冀蒙的“红尘作伴”线路,整合避暑山庄、乌兰布统草原等资源,实行“一票通”和跨区域应急保障,实现品牌共建。

中国城市报:《建议》明确了经济社会绿色转型要求,当前新能源房车普及和绿色营地建设,面临哪些瓶颈?政策层面该如何突破?

周子程:主要是补能、成本、标准三大瓶颈。补能是最突出的,今年国庆、中秋假期新能源车自驾日均增长70%,但西部县域充电桩覆盖率不足30%，“里程焦虑”没有解决。建议政策向“光储充一体化驿站”倾斜,可借鉴中国石化“百城千站”模式,建立全域覆盖的充电网络。

绿色营地建设主要卡在成本上,前期投入比传统营地高,中小企业承担困难。建议试行绿色营地分级补贴政策,激励引导企业走绿色路线。

针对目前车型分类,新能源车续航、充电接口规范以及企业研发标准滞后等问题,希望有关部门尽快出台相应政策并提供支持。

中国城市报:面对基础设施区域失衡、标准滞后等长期存在的问题,您对“十五五”期间跨部门协同有何建议?

周子程:要从标准统一、协同联动两个层面入手。标准统一方面,关键是加快新版

国标《自驾车旅居车营地质量等级划分》(计划号20243522-T-357)落地,避免地方标准不统一造成资源浪费。同时,加强营地标准化建设,完善标准贯彻细则。

协同联动方面,目前部分基层单位因标准执行细则滞后,造成标准难落地。汽车文旅行业要发展得更快,就需要文旅、交通、农业等部门联动起来。例如,川东北三国文化环线能实现“30分钟服务圈”,就是因为交通部门增设了旅游驿站,农业部门把“营地+民宿”纳入乡村全面振兴项目库,文旅部门则负责统筹线路。建议打造全国性的跨部门协调平台,明确各部门职责,整合资源、协同政策,形成发展合力。

中国城市报:最近房车产业出现“宿营车激增、旅居车下滑”的分化,这反映了消费需求哪些变化?未来5年,营地如何摆脱“停车场”定位?

周子程:这背后是消费需求的三大转变:一是,从“重资产旅居”到“轻负担体验”。宿营车均价在10万—20万元,约为传统旅居车的三分之一,兼具通勤与露营功能。例如,福田风景i、依维柯得意、江铃福顺等车型,日常可正常通勤,周末通过加装模块即可实现露营,适合轻度户外爱好者,很适配长三角72%的2日短途订单。二是,从“长途穿越”到“短途场景”。现在游客更倾向周边游,与宿营车的外放电、轻量化设计较为契合。三是,从“功能堆砌”到“文化适配”。年轻群体喜欢“宿营车+在地文化”,山西永和县线路结合黄河剪纸、陶艺等体验,产品复购率超40%,就是很好的例子。

在乡村全面振兴的背景下,营地建设要走“营地+”生态融合路。可大力发展“营地+农业”模式,如湖北神农架通过与农户联合实施“果树认购+采摘”模式,实现猕猴桃预售2.5万公斤,农产品附加值翻3倍;发展“营地+非遗”模式,如广东雷州处井村营地联动蒲草编织、醒狮表演,游客既能体验手作还能买文创,村集体也实现增收;发展“营地+适老服务”模式,针对约1亿银发自驾群体,在乡村营地安装无障碍卫生间、设医疗应急点,解决老人的安全顾虑。

中国城市报:目前,一些县域发展“营地+民宿”,却陷入重建设、轻运营的困境。中小城市应如何设计“低投入、高适配”路径?行业组织能提供哪些帮助?

周子程:中小城市要走“轻资产、强在地、灵运营”的路径。在轻资产改造方面,可用闲置校舍、民房改民宿,依托乡村广场、停车场建营地;在强化在地资源方面,不能简单复制网红打卡点,要深挖“小众文化+特色物产”,如四川眉山青神县结合竹编非遗,推出“竹艺DIY+竹林露营”,使人均消费提升了20%;在灵运营模式方面,可主推“淡季托管+旺季自营”模式,湖北神农架的民宿将淡季托给OTA,旺季则联合农户做“在地餐饮”,空房率明显下降。

行业组织会从三方面提供帮助:一是开展运营培训,开设“县域营地运营课”,围绕线上营销、会员维护、成本控制等进行培训,今年已经培训了云南、贵州200多位从业者;二是协助对接资源,把县域营地接入“全国房车线路库”,目前已为42条线路匹配了县域营地,还对接了携程、飞猪等平台,进一步扩大客户资源;三是给予差异化指引,编制“县域营地文化定位手册”,帮助县域在发展房车营地中避开同质化竞争。

中国城市报:“十五五”时期,汽车文旅产业会迎来哪些新机遇?行业组织还会有哪些重点布局?

周子程:《建议》给汽车文旅搭好了“四梁八柱”,政策红利、基础设施完善、业态融合深化,会推动行业从小众探索走向规模化高质量发展,成为拉动消费、乡村全面振兴以及绿色发展的重要引擎。

行业组织接下来会重点做三件事:一是持续完善标准体系,除了营地标准,还会聚焦新能源房车、线路设计等相关标准;二是深化“车—线—营”协同,让更多车企、OTA、营地融入协同机制,帮助中小企业对接资源;三是加强县域赋能,把“低投入、高适配”模式推广到更多地方,让汽车文旅真正扎根乡村、服务民生,最终让“车轮上的美好生活”惠及更多家庭。(图片由受访者提供)