当车变成“移动的家”

这种旅行方式火了

□记者 张申博 包庆龄

睁眼是山川湖海，抬头是满天星斗。后排座椅放倒铺上床垫，便成为“卧室”；车尾支起天幕，就有了“客厅”；外放电接上电煮锅、咖啡机甚至投影仪，一辆普通家用轿车变成一个微型营地……

假日期间，越来越多人开始尝试这一新的旅行方式。在小红书等社交平台上，“床车旅行”相关话题浏览量破亿。

从小众到潮流，从标准化住宿到沉浸式体验，当旅行住宿不再局限于酒店，车轮上的“家”，究竟能开多远？

车上的“诗与远方”

夕阳西下，天津漫旅途房车露营地上亮起星星点点的灯光，点缀于绿地之间，氛围感十足。

国庆假期，游客王先生一家从山东自驾到天津，在这里歇脚。营地内除了能停放车辆外，水电补给、公共卫生间等配套服务一应俱全。营地负责人吴振川说，“十一”假期的营位从8月中旬就开始预订了，“挺火爆的。”

西安的赵先生和家人驾驶纯电轿车去甘南旅行。“车就是我们的移动小家。白天看风景，晚上找观景台停车场、露营点停车，放倒座椅就是床。主要开销是过路费、充电和吃饭，整体比住酒店少一大半。”

所谓床车旅行，主要指利用普通乘用车，通过放倒座椅、加装床垫、遮光帘等简易可收纳装备，使车辆具备临时睡眠条件，以此替代酒店住宿的自驾旅行方式。

有多年自驾经验的王先生说：“新能源车用电无忧，有驻车空调。现在很多车企也很注重自驾游功能，把后排做到纯平，或是扩大收纳空间，不断提升旅居舒适度。”

记者了解到，旺季热门景区周边民宿酒店常常几百、上千元一晚，而床车一晚充电费和驻车费不过二三十元；省下的住宿费，可以用来升级餐饮、购买深度体验项目等。

来自安徽的方女士向记者分享了旅途中最打动她的时刻：“睡在车上有种特别的体验，尤其是下雨天，待在车里，听着雨声滴滴答答，反而会觉得很安心。”

更深层的变化是消费心理。过去旅游往往需经历“出发—酒店—景点—返回”的闭环，现在床车旅行则把路线变成开放地图。车主可以随时停靠在风景边，不再被入住或退房时间束缚。

丝路交旅出行服务研究院院长桂斌分析，床车旅行走热是技术红利、经济理性与消费观念转型交织演化的结果：“消费者正在向追求自主权与个性体验的消费转型，更看重‘车停在哪里，风景就在哪里’的探索自由，更不愿为溢价服务、商业套路买单。”

如何承接新需求

床车旅行的火热，正从消费端传导至供给端。

营地、高速服务区等空间开始调整功能，承接“过夜经济”带来的新需求。

广东湛江厚辞沉香房车营地创始人、主理人张勇告诉记者，营地今年预约、接待和入驻车次已超1万台次，只能采取预约和分流管理措施；其中，床车群体的增长在营地数据中尤为直观。

张勇说，床车在营地的占比从不足10%上升至40%以上，大部分是新能源车。床车功能相对简单、内部空间有限，更依赖驻扎地周边的卫生间、淋浴间等配套设施，这也倒逼营地不断完善服务。

商务部等9部门关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知也提到，提升房车营地配套服务水平。结合区域文旅资源，鼓励在风景道沿线、城市近郊等区域，建设一批高标准、多功能的房车营地，完善维修补给、水电保障、医疗救援、餐饮住宿等配套服务。城市新建或改造公共停车场时，有条件的可以设置自行式房车和拖挂式房车专用停车位并加强管理，更好满足房车停车需求。

高速服务区的变化同样明显。过去服务区只服务“过路车”，如今逐渐开始服务“过夜车”。

陕西交控服务管理集团曲江服务区距离曲江池遗址公园、大雁塔等景区车程约20分钟，成为不少途经或抵达西安旅游的床车游客的驻车首选。

曲江服务区经理雷欢观察到，近年来，在服务区停泊的床车明显增多，“原来一天几辆，今年国庆期间，床车、房车日均可以达到300多辆。”

雷欢介绍，服务区划出一片相对安静的区域，有40多个车位，由保安引导床车停靠，“服务区内有多种供水方式，服务司乘不同需求；还有16把快充枪，24小时可用。”床车游客停留时间普遍在1至5天，远高于传统司乘6小时以内的停留时长，这也带动服务区不断提升经营水平。

让“移动的家”行得通、住得安

快速增长的床车旅行，在丰富旅游消费形态的同时，也给游客安全意识、服务供给和行业规范管理提出了新课题。

对游客而言，安全与合规是底线。桂斌说，根据道路交通安全法及相关规定，任何单位或者个人不得擅自改变机动车已登记的结构，“车子停下来才是‘房’，行车不躺卧、座椅不拆除、结构不破坏，这是红线。”

针对部分旅行者将车辆停靠在开放公共区域、获取配套资源的情况，不少城市已出台管理通告，进一步规范停放秩序，禁止在公共场地搭帐篷、摆桌椅、私拉水电、倾倒污水。对此受访专家建议，针对床车过夜，可制定更加细化的管理规则，提供价格低廉、权责清晰的过夜配套产品，更好满足游客需求。

张勇介绍，营地正与电力部门、商业充电桩公司协商建设充电桩，满足新能源床车补能需求。雷欢说，服务区将聚焦司乘需求，不断完善充电等公共服务设施，提升管理服务质量，并探索与周边景区联动，提供旅游路线指引等增值服务。

针对部分景区停车场白天紧张、夜间闲置的情况，天津市自驾游与房车露营协会副秘书长芦姗认为，景区大型停车场可以考虑开辟夜间过夜区域，“白天正常停车，夜间变为营地，一地两用。”

面对床车旅行带来的消费场景迁移和结构变化，桂斌认为，游客虽然省下了住宿费，却延长了在目的地的停留时间，增加了周边餐饮、特色农产品与文创产品的采购。可以通过推动高速公路“开放式服务区”建设，把过路“车流”转化为夜间“客流”，进一步激活地方夜间经济。

在区域协同方面，已有地方探索出可行路径。芦姗介绍，天津已形成由多个委办局联动的管理机制，从景区管理、营地管理到车辆管理实现部门协同。京津冀三地文旅部门自2019年起联合出台自驾驿站区域标准，截至2025年底已挂牌80余家试点单位。

当游客的选择日益多元，无论产业发展还是城市管理，都需在新趋势中抓住真需求，不断完善服务和配套。车轮上的“家”能开多远，最终取决于安全保障能否兜得牢、公共服务能否跟得上。（据新华社电）