

邮轮客的

Albert Wong: Complete Guide to Cruising

天书

古镇煌/著

74

邮轮客的

Albert Wong: Complete Guide to Cruising

天书

古镇煌/著

K819
G455

中国人民大学出版社

·北京·

图书在版编目(CIP)数据

邮轮客的天书 / 古镇煌著.

北京: 中国人民大学出版社, 2010

ISBN 978-7-300-11778-2

I. ①邮

II. ①古…

III. ①游记—世界

IV. ①K919

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第034795号

《邮轮客的天书》作者: 古镇煌

Copyright © Cognizance Publishing Company Limited 2007

All Rights Reserved.

此书中文简体字版由香港知出版有限公司授权中国人民大学出版社出版。

邮轮客的天书

古镇煌 著

出版发行 中国人民大学出版社

社 址 北京中关村大街31号

邮政编码 100080

电 话 010-62511242 (总编室)

010-62511398 (质管部)

010-82501766 (邮购部)

010-62514148 (门市部)

010-62515195 (发行公司)

010-62515275 (盗版举报)

网 址 <http://www.crup.com.cn>

<http://www.ttrnet.com> (人大教研网)

经 销 新华书店

印 刷 北京市易丰印刷有限责任公司

规 格 145 mm×210 mm 32开

版 次 2010年3月第1版

印 张 9

印 次 2010年3月第1次印刷

字 数 190 000

定 价 45.00元

版权所有 侵权必究

印装差错 负责调换

美食家古镇煌，香港著名作家，写译速度之高、著作之多元、出版量之大，相信少人能及。他早成大器，服务于各大华洋企业，高薪厚职，见尽中外人士。懂赚钱、花钱，爱吃、懂吃；经历投资起跌，因信奉“人生倒数哲学”，领悟“不亏待自己”的真谛，享受人生，所以提早退休，摆脱每天早上闹钟的烦音，过逍遥自在的生活。

首席策划/张业宏

责任编辑/杨宏宇 姚冬霞

装帧设计/杨美妮

投稿邮箱/beepub@hotmail.com









再版序：2009年邮轮市场的情况

直到2009年8月，我才有时间进行今年的第一次邮轮之旅。这次乘坐的是Princess Cruises（Carnival Corporation即美国嘉年华集团旗下的公主邮轮公司）的Emerald Princess（翡翠公主号）进行波罗的海、北欧、俄罗斯之旅。此外，我也订了11月29日的Crystal Cruises（美国水晶邮轮公司）的Crystal Serenity（水晶尚宁号）的票，要进行一次巴拿马运河之旅。我还希望在这两次旅程中能抽空再走一次地中海。巴拿马属“必游之地”，惭愧的是我还没去过。另外，在我们这个地区，Costa Cruises（嘉年华集团旗下的歌诗达邮轮公司）派来了新船Costa Classica（古典号），我尚未能抽时间上船看看。

我还曾写过邮轮专题，如今结集为《邮轮客的天书》一书。目前，邮轮市场的盛况还是很值得分析的。

可以说，目前，世界邮轮市场盛况空前。新船陆续下水，最新的是MSC（Mediterranean Shipping Company，地中海航运公司）的新船的下水礼，请来了Sophia Loren（索菲亚·罗兰，意大利电影明星）和Jose Carreras（何塞·卡雷拉斯，西班牙著名歌唱家）压阵。而且今天的新船，都是最大和最先进的，设计新猷特别多。不过，也许有一些船公司和业内人士在暗中叫苦。受到金融海啸和H1N1流感的双重打击，今年邮轮生意不大好。一间旅行社的老板告诉我她要去坐某五星船游东地中海，我问她为何如此舍得花这么多钱。她说，我们卖了三个舱，竟然获赠一个舱，此时不去，更待何时？在正常的形势下，买三送一是不可能的。如今，邮轮空船

不如送礼。船员的收入很大一部分是客人的小费，船上的商店、酒吧，甚至“名画”拍卖都需要客人捧场啊！总之，不论是减价还是送礼，船舱还是需要想法尽量填满的。由此可见，远东的邮轮市场还是兴旺的。Cruise Vacation（度假邮轮）的钟总就对我说，其今年秋天的一次札幌、北京之行，期望客人达到200人！我知道Costa Classica的内地始发航程，客人还是很满的。不过“远东客的市场”有的是“内需”啊，而美国已今非昔比，经济衰落了。希望这只是暂时的，因为目前下水的越来越大的新船，还是美国人去坐的。广东省樟木头虽已成了“小香港”，可是邮轮客人仍以纽约客等为主，仍未见樟木头同胞们去捧场。

说到新下水的船，即使真是“纸上谈兵”也令本船迷怦然心动了。比如，RCI（Royal Caribbean International，皇家加勒比国际邮轮公司）的超级巨轮Oasis of the Seas（海洋绿洲号）2009年12月就要下水了。此船的吨位把我吓坏了：220 000吨。是的，约等于5艘泰坦尼克号，相当于QM2（Queen Mary 2，玛丽女王2号）加上SuperStar Virgo（处女星号）或两艘Grand Princess（至尊公主号）。在“斗大”的游戏里，RCI已奠定了其无敌地位，只希望“斗傻定律”的斗字于此不宜。我佩服此船的设计新猷，也会关注该公司怎样填满这样大的船。Celebrity Cruises（希腊精英邮轮公司，1997年与RCI合并成为Royal Caribbean Cruises，即皇家加勒比邮轮有限公司）的Celebrity Solstice（精英至尊号）也下水了。此船122 000吨——我因而想到，以前10万吨级的船，现在都晋升到12万吨级了。这证明了什么？其实证明了邮轮客日增。希望金融危机只是暂时的。就算是一向“以小为美”的豪华船公司Seabourn Cruises（嘉年华集团旗下的熙邦邮轮公司），最新的船Seabourn

Odyssey（熙邦奥德赛号）也一下子跳升至32 000吨。这倒是我心目中最理想的吨位。再看Cunard Cruise Lines（嘉年华集团旗下的冠达邮轮公司），现在除了QE2（伊丽莎白女王2号）和QM2外，还有Queen Victoria（维多利亚女王号），而且这些船都各有设计新猷。Celebrity Solstice和Seabourn Odyssey都得到了首航客人的好评，我也愉悦地在Celebrity Solstice半亩地的船顶的真草公园里野餐！邮轮的黄金时代已在眼前了。

在我们“远东”（不喜欢这个名词，因为远者，只是距离欧美远），明年RCI也要派船来常驻了，又会经常在海运大厦（香港邮轮码头所在地，位于九龙尖沙咀）见到当年与SuperStar Leo（狮子星号）同级的“我们的船”。Costa Cruises也会派和Costa Classica同级的“中船”、姊妹船Costa Romantica（歌诗达浪漫号）进驻。有趣的是，这个市场当年是Star Cruises（马来西亚丽星邮轮公司）开发的，现在该公司似乎已经对这个市场没有兴趣了，它宁要新加坡，也不要中国香港和广大的内地市场。今天的Star Cruises日渐失去市场，作为Star Cruises一度的拥趸，我颇有伤感兼失落之情。随着NCL（Norwegian Cruise Lines，丽星邮轮旗下的挪威邮轮公司）“话语权”的陨落，Star Cruises已非过去的八大邮轮公司之一了。我以前在Star Cruises的老朋友没有一个再在那里上班。在邮轮市场如此兴旺之际，他们竟拱手让出市场，岂不令人费解？今天的远东市场是Costa Cruises的，明年RCI也会进军。就让Star Cruises在新加坡继续发展罢。

古镇煌

2009年10月



自序

2001年5月，我出了国内唯一一本有关邮轮旅游的中文著作——香港明窗出版社出版的《邮轮旅游指南》，也就是花城出版社出版的《乘邮轮周游世界》。这两版书加起来，约7 500本书，基本上已售完了。不管怎样，我很高兴那本书成为业内重要的参考书，至少市面上始终没有另一本同类的中文书可以起到这一作用。其实，那本书刚好完全售罄可说是一件大好事，因为书里提供的很多资料，今天看来都已经过时。

无他，邮轮业是今天最迅速发展的行业，所以，在短短的5年里，业内的情况起了天大的变化。当年，10万吨的Golden Princess（黄金公主号）刚下水，成为最大的第一艘突破10万吨级的船。4年后，QM2以突破15万吨的排水量，打破了这个纪录。不到两年，Freedom of the Seas（海洋自由号）又破了这个纪录。

而这一纪录的吨位，恐怕会越变越大，达到20万吨也不奇怪。船太大不一定是好事，不少邮轮客不太愿坐超大的船。可是，事实正好反映出邮轮世界的千变万化。船越来越大，只不过反映出了邮轮客需求日增。一切业内的大变小变，也不过是为了适应邮轮客的需求而变。也许对飞机和火车来说，这5年的变化极小，可是对新兴的邮轮行业来说，5年的变化已是天翻地覆的巨变。再说，飞机只是交通工具，但邮轮是游乐设施，不赶上时代便会失去市场。反正在西方已落后的船可以移到我们“远东”来！

可是，无论是在中国的内地，还是在中国的香港，对邮轮的了解仍然很少，甚至旅游杂志中报道、电视剧描述的邮轮，都谬百出。观众和读者，也许包括编者，或许错而不知，可是从专业的角度看，谬误之多令人不忍卒睹。

这些对邮轮的误解提不胜提，可邮轮这新鲜的玩意儿，却又成为某种时尚，开始受到广泛的关注，一切误导实在有待纠正。

这是我出版此书的一部分原因，但不是最重要的原因。最重



要的，是我希望能通过此书，对阅读中文的邮轮客提供正确的信息。这些资料，对第一次到欧美坐邮轮的朋友尤为重要，因为如果缺乏对邮轮的了解，坐船时就可能无法尽情享受假期，甚至出洋相。曾于秋季在台湾海峡坐邮轮到冲绳，看到不少邮轮客顶不住24小时不停的风浪而呕吐，真是受罪。可是在风浪更大，而且10多天里三分之二的时间邮轮处于颠簸状态的Cape Horn（合恩角）之旅，我几乎没有看到有人晕船。为什么？因为有些邮轮客没有做好功课。我们中国人只是糊里糊涂地登船，但敢“远征”合恩角的邮轮客，可不是普通的游客，他们都是真正的旅行者，是Sophisticated Travelers。只要读过本书，晕船的你一定会知道怎样选择风平浪静的航线，而不会在秋天的时候到合恩角、大西洋或台湾海峡去活受罪；你也不会因为不知道如何从天津新港、Valparaiso（瓦尔帕莱索，智利中部港口城市）或Bremerhaven（不来梅港，德国北部港口城市）这些地方的码头进城或到机场而烦恼。本书的内容，正是尽可能从邮轮客的角度，看看“他”



需要的是怎样的信息。

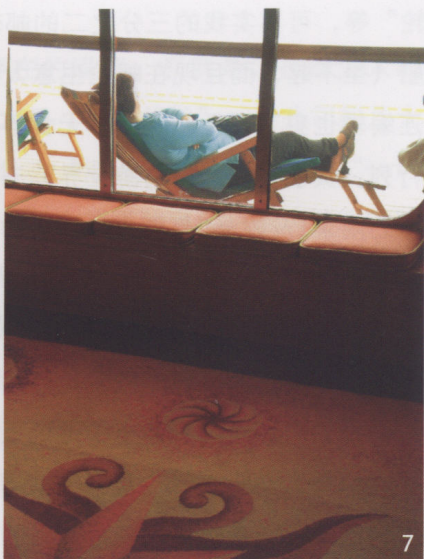
同时要指出一个现在还存在的误解，那就是，在许多人的想法里，不论什么邮轮，都一定是“豪华邮轮”。船公司把几十尺大客舱的三星船，也宣传成什么“浮动的五星酒店”，“一切饮食都是美食”！这种把客人当做大笨蛋的宣传，是邮轮业的普遍手法。这样的宣传，也许能骗你上一次船，但也许只此一次而已。这样的误导，对邮轮旅游业的长远发展肯定有害无益。今天，邮轮旅游普及了，和5年前相比，已是进展良多。邮轮已不再一定豪华，有的是工薪族坐得起的“绝不豪华但也好玩的邮轮和船上绝非美食但肯定餐食丰足的邮轮”。过去几年，我给国内无数旅游及高档杂志撰写过关于邮轮的文章（有的用Synchro之名发表）。在此，我想趁机给看过那些文字的朋友道个歉。比如，有一次我给某旅游杂志撰写了一篇稿子，刊出时发现，凡是“邮轮”两字之前都冠上了“豪华”两字，如“我坐过40次豪华邮



轮”等，可其实我的三分之二的邮轮之旅，坐的都不是豪华五星船（坐不起，而且现在邮轮生意太好，很少请客）。而且，似乎连编辑也犯了“无船不豪，无食不美”的通病，加入误导读者的行列。买了《乘邮轮周游世界》一书的朋友，更是对不起了。书中的附录1及附录2是别人加进去的，而且在那本书中，什么“里文特号”，看起来根本不是一艘船（大概是不太懂英文的人翻译的），QE2给译成“伊丽莎白二世”，QM2的插图也误为QE2。这些在那本书里只能算作微不足道的错。对了，那本书应是香港出版商授权内地出的，甚至提供了电子版，可是我至今没有收到一分钱的“合作”版税，甚至连书出了我也不知道。我是后来在北京的王府井新华书店买到那本书的，当初还以为是盗版书。这都不要紧，要紧的是很多人受了“我写的书”的误导！

2001年我出第一本关于邮轮的书时，香港发行商咬定“邮轮书没有市场”，可是到头来出版商即使没钱赚也没亏本。重要的





是7 500本书（尽管多半是内地“错版”）以每本仅有两个读者计，也应有近2万人从书中得以初窥邮轮的世界。5年后坐邮轮的客人可能是当年的三四倍，所以我希望本书提供的新资料，能给新一代的邮轮客提供新的坐船前必需的资讯。

古镇煌

2006年10月于北京