

# 邮轮舱室视觉设计的图底关系研究

查理

(武汉理工大学, 武汉 430070)

**摘要:** **目的** 研究图底分离一般性原理, 挖掘邮轮舱室设计的存在图底关系的特征规律, 为邮轮舱室设计予以图底关系的再认识。**方法** 通过视觉上的图底原理, 分析现役邮轮舱室视觉中存在的图底关系。再以格式塔心理学的角度理解其图底分离的条件, 借以总结出舱室图底关系的种种规律, 每条规律对应现有的具体案例再分析。再以得出的现有规律, 以图底关系的原理对公认的问题舱室进行视觉设计改造。验证其设计方法的有效性, 同时为邮轮舱室的设计提出另一种可靠方式。**结论** 邮轮舱室中存在独特的视觉设计原则, 以图底关系的心理学原理为主要设计方法, 可有效实现游客在舱室视觉中的心理需要。在现有的案例中总结一系列舱室中的图底规律, 为邮轮舱室设计予以更清晰的线索。

**关键词:** 邮轮舱室; 图底关系; 视知觉; 格式塔; 形式

**中图分类号:** TB472 **文献标识码:** A **文章编号:** 1001-3563(2021)16-0243-08

**DOI:** 10.19554/j.cnki.1001-3563.2021.16.034

## Figure-ground Relation in the Design of the Cruise Ship Cabin

ZHA Li

(Wuhan University of Technology, Wuhan 430070, China)

**ABSTRACT:** This paper studies the general principle of graph base separation, aims to find out the characteristic law of the figure-ground relation in the design of the cruise ship cabin to re-understand the figure-ground relation for the design of the cruise ship cabin. Based on the principle of image base, the relationship between image and base in cruise cabin vision is analyzed. Then, from the perspective of Gestalt psychology, the conditions of the separation between the drawing and the bottom is understood to summarize various laws of the relationship between the drawing and the bottom of the cabin, and each law corresponding to the existing specific cases for further analysis. Based on the existing laws and the principle of the figure-ground relation, the visual design transformation of the recognized problem cabin is carried out. The validity of the design method is verified, in the meantime, another reliable way for cruise cabin design is put forward. There are unique visual design principles in the cruise cabin. The psychological principle of the figure-ground relation is the main design method, which can effectively realize the psychological needs of tourists in the cabin vision. In the existing cases, this paper summarizes a series of figure-ground laws of the cabin to provide clearer clues for the design of the cruise cabin.

**KEY WORDS:** cruise cabin; figure-ground relation; visual perception; Gestalt; form

图底关系在设计领域中的应用极为广泛, 它可作为视觉形式中的设计方法, 也可作为视知觉对产品进行再分析和再理解。目前, 图底关系常被作为研究方法, 多用于建筑和室内设计中, 鲜于出现在大型豪华邮轮舱室设计中。大型邮轮舱室设计与建筑室内设计同源, 却因舱室本体的特殊结构而相对独立。因此,

可借以图底关系的研究方法, 对邮轮舱室设计予以另一视角的再认识。

### 1 一般性图底关系的分离

一般性的图底是被观察对象整体的两个部分, 通常情况下的图底存在着显著的主观差异。只有当客

收稿日期: 2021-04-09

作者简介: 查理(1991—), 男, 湖北人, 武汉理工大学博士生, 主要研究方向为工业设计。

观的刺激物之间具有一定的差别时,一部分刺激物才能成为知觉对象——图,而另一部分刺激物则成为背景——底<sup>[1]</sup>。最初图底关系由哥本哈根学派奠基人埃德加·鲁宾进行系统研究,后来德国艺术理论家古斯塔夫·布雷提什结合艺术本体进一步提出:用一条边界线把一个有心得到的位置或景物,从一种无心得到的背景中分离出来<sup>[1]</sup>。因此,有意图性的“图”是在非意图性的“底”上构成分离的条件,而产生的视觉比较。

在一般情况下,图像在二维的视觉上,可达到“前平面”的标准均为“图”,“后平面”即为“底”,两者发生对比,随即产生分离。格式塔心理学家库尔特·考夫卡和马克思·惠特海默在图形和背景的关系中提出:邻近原则、相似原则、连续原则、封闭原则、完美趋向等。

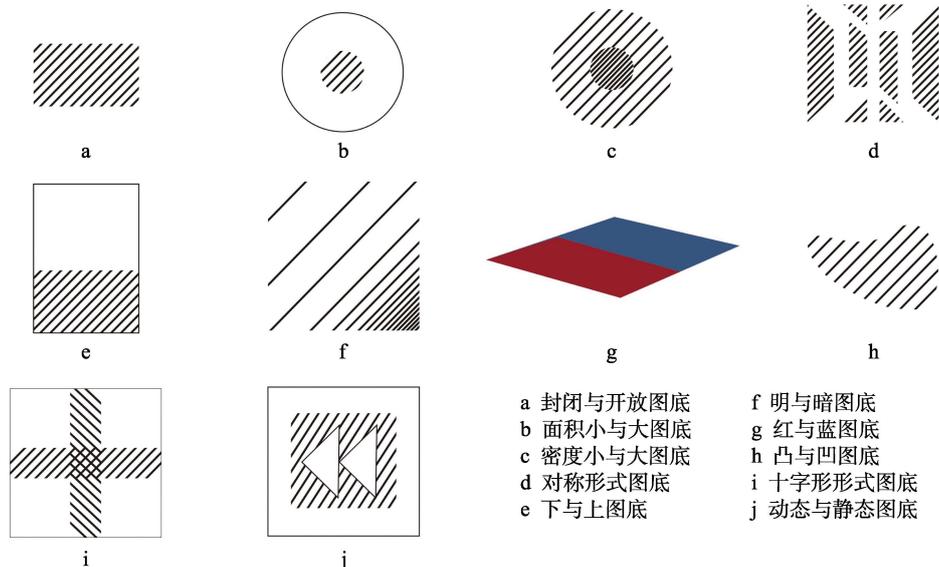
基于多位心理学家和艺术理论家的研究对图底产生相互分离的关系条件进行了大致总结:(1)凡是被封闭的面,都容易被看作“图”,而封闭这个面的另一个无限延伸的面总是被看成“基底”<sup>[2]</sup>;(2)在特定视觉的条件下,面积较小的图像区域容易被看作“图”,相反则是“底”;(3)密度相对更高的视觉质地更容易被视作“图”,其余部分为“底”;(4)越为单纯或越有对称性的图形,则越容易被看成“图”,其他的部分越容易被看成“底”;(5)由于视知觉上,位于下方的图案更具有重量感,因此位于下方的倾向成为“图”,上方即是“底”;(6)越是明亮的视作“图”,相反越暗的是“底”;(7)由于“红色具有进攻性,蓝色具有退避性”,因此相比红色为“图”,蓝色为“底”;(8)形状凸出的比凹陷的更像“图”;(9)结构在视觉上呈现“垂直和水平”组合的图案更像“图”;(10)运动的区域更像“图”,相对静止的更像“底”。

一般性图底关系见图1。

视觉图底分离具有条件很强的适用性,可作用于多种视觉空间,尤其在居住空间被有效地体现。当人处在某一居住空间内,视觉面向的空间整体可视作图像进行处理,也存在“异质同构”的特征。有效分析舱室的图底关系,须一定程度上提高舱室空间视觉的“图形化”程度,将天花板、墙体、地面、家具等视作构成图底关系的构成元素。通常地板地毯和家具陈设被视作“图”,而围合的墙体和天花板被视作“底”。居住空间中的“底”看似被忽视,但在设计的角度,“底”始终在给予“图”的视知觉上予以“完形”。处理居住空间中的图底分离关系,有助于各部分元素的协同,以展现更好的整体装饰效果。

## 2 舱室空间中的图底

将图底关系有效应用在舱室视觉分析中,不仅需要舱室各视觉元素满足上述一般性的“图与底”分离条件,还需考虑格式塔的本体特质。格式塔学派重要人物C·V·厄勒费尔在《论格式塔特质》中首先提出:格式塔具有完全独立的“整体性”和受组成自身各个元素变化而影响的“变调性”<sup>[3]</sup>。在格式塔“整体性”方面,舱室视觉中的“图”占有整舱视觉的支配地位,“底”通常衬托“图”的视觉特性,并协同“图”构成一个全新的视觉整体。基于格式塔的“变调”特征,从不同的视觉条件出发,舱室图底元素之间并非存在绝对分级和分类。例如:在舱室形态的维度下,舱室内某一视觉元素分离成“图”,而从另一视觉维度观看,“图”可能变为“底”。基于格式塔本体特质,图底关系在舱室视觉上可进行更细化的多维度分离,比如:形状、形态、材料、光影和色彩等方面。



a 封闭与开放图底  
b 面积小与大图底  
c 密度小与大图底  
d 对称形式图底  
e 下与上图底  
f 明与暗图底  
g 红与蓝图底  
h 凸与凹图底  
i 十字形形式图底  
j 动态与静态图底

图1 一般性图底关系

Fig.1 General figure-ground relation

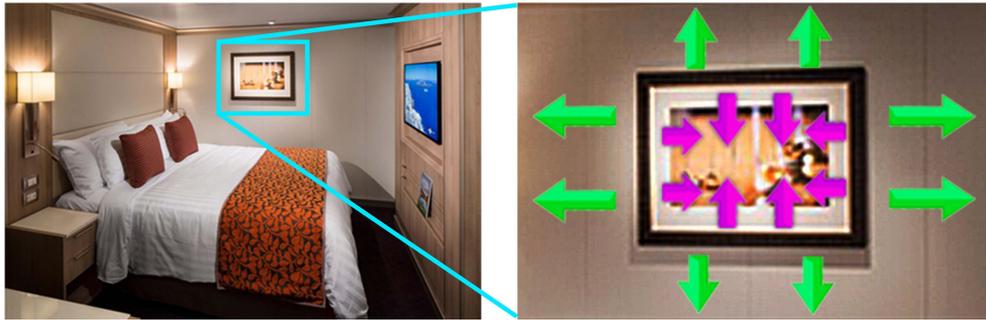


图 2 开合图底 (1 : 4 放大)

Fig.2 The opening and closing figure-ground (1 : 4 magnified) relation



图 3 凹凸图底 (1 : 2 倍放大)

Fig.3 The concave-convex figure-ground (1 : 2 magnified) relation

### 2.1 图底形状

在舱室空间视觉的形状图像中，封闭的区域为“图”，其他区域为“底”。库尔特·考夫卡对封闭区域以外的背景提出理论：背景由外朝里闭合比起由里朝外闭合，前者更加容易一些。在前者的情形中，由各条边确定一个区域必须通过“聚合”来充斥，而在后者的情形中，必须通过“分离”来充斥<sup>[4]</sup>。舱室空间中封闭的元素较多，以舱壁的装饰画为例，开合图底见图 2。装饰画的边界内为封闭的区域，该区域以内的视觉感受呈现“聚合感”，封闭区域以外则有“分离感”的表现。由此装饰画与舱壁发生视觉上的分离，前者为“图”，后者为“底”。

在凹与凸的形状特性上，奥地利学者冯·霍恩博斯特尔强调了凹面和凸面之间的关系与图像“包围”与“入侵”的关系相同，两者均与上述封闭和开放的视觉关系一致。借此原理，舱室形状存在的凸出区域有“聚合”的现象；反之凹陷区域有“分离”现象。舱室天花板中间为凸出状，其他部分为凹陷，凸出区域内“聚合”，凹陷区域发生“分离”，两者即为舱室天花板的“图”与“底”。凹凸图底见图 3。

### 2.2 图底形式

在一个特定的视觉区域内，属于背景区域的面积越大，则视觉上对其“完整性”的需求越低。相反，其他面积较小的区域在视觉上则需要更高的“完整性”，才能使之成为“图”。舱室通常利用较小的区域进行装饰，以凸显装饰的“完整性”。因此，小面积

装饰区域与大面积背景区域对比，可强化游客心理上对舱室视觉大小的恒常性效果，使游客可更快速熟悉舱室空间，且更有效地把握对舱室的空间感受。红框内为舱室的“图”，其他更大面积的区域为“底”。小大图底见图 4。

视觉上越为单纯或越有对称性的图形，越容易被看成“图”，而单纯和对称性是邮轮舱室最显著的特征之一。单纯和对称性是以典型格式塔理论中组织律的均衡原则为主要标准的。均衡不等于均等，它不受中轴线和中心点的限制，而是根据构成要素的材质、色彩、大小、数量等来判断视觉上的平衡，这种平衡给视觉带来的是整体和谐的形式美<sup>[5]</sup>。以邮轮舱室海景房为例，舱室两边壁画、壁灯、窗帘等元素在细节上并不完全对称，但它们明显的均衡使之看作为“图”，其他部分成为“底”。对称图底与视点平面图见图 5。



图 4 小大图底

Fig.4 The small and big figure-ground relation

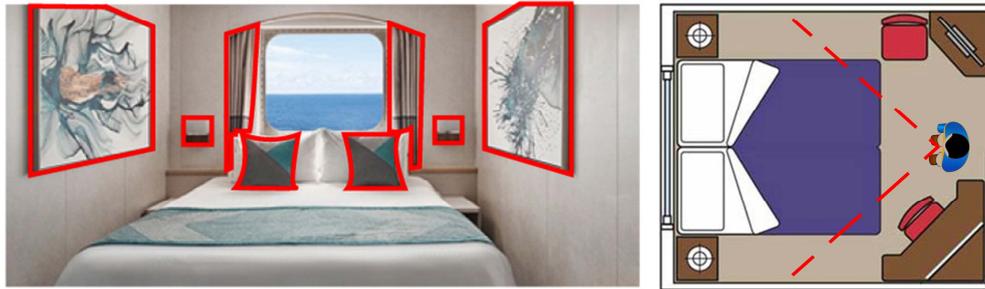


图5 对称图底与视点平面图  
Fig.5 The symmetric figure-ground and viewpoint plan

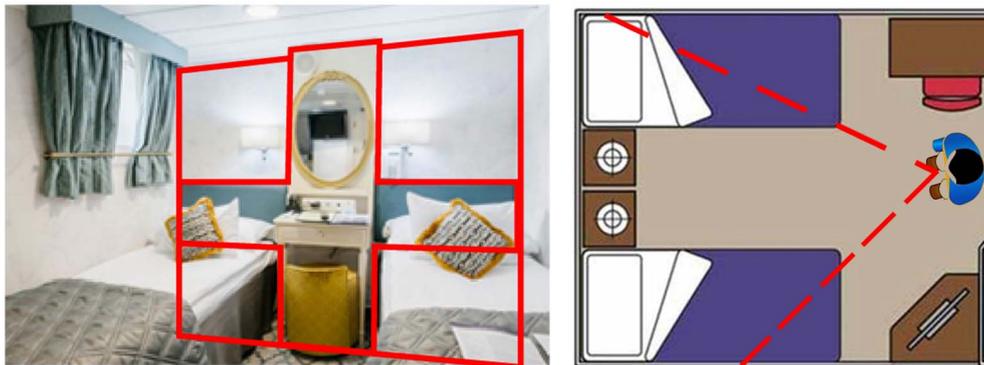


图6 十字形图底与视点平面图  
Fig.6 The cross figure-ground and viewpoint plan

在十字形式的图底关系上，最初埃德加·鲁宾发现：视觉上呈“垂直和水平”组合的图案更像“图”。后心理学家格雷厄斯在量化的实验中就“垂直和水平”组合图像的问题上予以证明：十字图像中臂的宽度并不影响成为“图”，同时窄臂比宽臂更容易看成“图”。十字形图臂的相对窄与宽，不影响“图”的视觉突出地位，也不影响“底”始终在十字形图背后，以一个恒定的正方形整体存在。舱室中凸起的墙体装饰和梳妆台作为“垂直臂”，两边床头板作为“水平臂”，两者叠加成为十字形的“图”。十字形图底与视点平面图见图6。由于“垂直和水平”组合图案中的“图”与“底”具有双重呈现的特征，因此十字形式臂的窄与宽并不影响舱壁作为“底”的独立性存在，由此给予游客多层次美的空间感受。

### 2.3 图底材料

视觉上密度相对更高的视觉质地更容易被视作“图”，其余部分被看成“底”。舱室视觉中常采用多种密度的材料，“图底关系”实际源于游客自身对材料肌理的视觉感受，是对材料认知的过去经验发生了作用。人们对硬质材料的认知与高密度材料相等同，视觉上同样容易成为“图”。由于游客对视觉空间中材料密度的物理属性认知，继而发生了心理投射，再作用于游客的视觉感受。舱室中常用的石材和金属材料质地往往比木材看似更加坚硬，而织物最为柔软。舱室视觉中的黑色石材容易成为“图”，该视觉区域内其余柔软区域成为“底”。材料密度图底见图7。

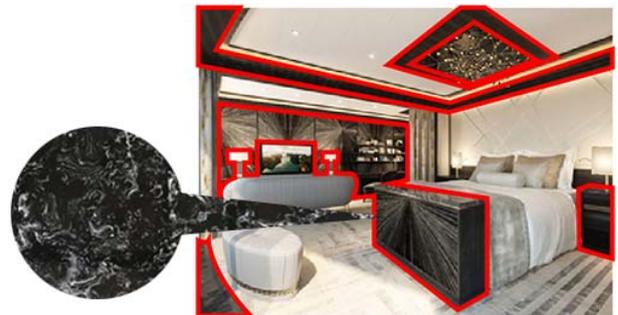


图7 材料密度图底  
Fig.7 The figure-ground material density

鲁道夫·阿恩海姆提出：在实际看到的周围空间中，更多事物是处于视域的下部而不是上部，因此，人们总习惯将下部看得更重一些<sup>[6]</sup>。通常位于视域下方的图案更具有重量感，下方的倾向成为“图”，上方即是“底”。舱室中的实木是最常见的材料，密度高且重量大。游客对实木的重量感有一定的“认知锚定”，同时对应其重量感发生心理投射，继而进一步增强了舱室视域下部的重量感，导致实木家具在舱室视觉空间中占明显主导地位。舱室视域中中轴线以下的实木家具成为“图”，上方和其他区域即是“底”。重力感图底见图8。

### 2.4 图底光影

一般情况下，越是明亮的区域视作“图”，相反越暗的是“底”。舱室整体灯光较为昏暗而统一，主要特征为散射。主光效果较为静谧，副光用于突出装

饰区域，两者反差较小。弱而散的光可以减弱被拍摄主体的明暗对比，使物体上没有明显的受光面、被光面与阴影，呈现出柔和感<sup>[3]</sup>。灯光效果的柔和感是舱室必须具备的条件之一，即使整体统一的灯光效果，也不会影响舱室灯光的图底关系。根据心理学研究，在无意识的情况下，起到刺激作用的并非刺激物的绝对强度，而是亮度的对比<sup>[7]</sup>。过于明亮的强刺激灯光会降低其他区域的感受；相反较为昏暗的弱刺激灯光可提升其他区域的感受。舱室副光区域以弱刺激的方式表达积极感受，继而可调动游客对其他主光区域的不同感受，该原理即为“联觉”效应。舱室整体灯光效果统一，并非采取绝对亮度来突出“图”区域的装饰效果，仅相对提升“图”的亮度刺激，便可增强游客对“底”部分等同于“图”的积极感受，以此提高

整舱的居住氛围。明暗图底与视点平面图见图 9。

### 2.5 图底色彩

通常红色具有进攻性，蓝色具有退避性，因此相比暖色为“图”，冷色为“底”。红和蓝之所以产生进攻性和退避性的反差，并非蓝色波长比红色波长短造成的，而是因为人类视网膜对接收不同颜色波长的锥状细胞数量不同。心理学家 C·维尔在相关问题中提出：在视网膜的图像中发现，对短波长敏感的锥状细胞（蓝色）远远少于对中波或者长波长敏感的锥状细胞（红色）<sup>[8]</sup>。视觉图像上，舱室中的冷色造成后退的“后层面”，冷色进而成为“前层面”。舱室图像中游客对暖色部分敏感，即成为“前层面”的“图”，反之，对冷色部分迟钝，即是“后层面”的“底”。冷暖图底见图 10。



图 8 重力感图底  
Fig.8 The sense of figure-ground gravity



图 9 明暗图底与视点平面图  
Fig.9 The light-dark figure-ground and viewpoint plan

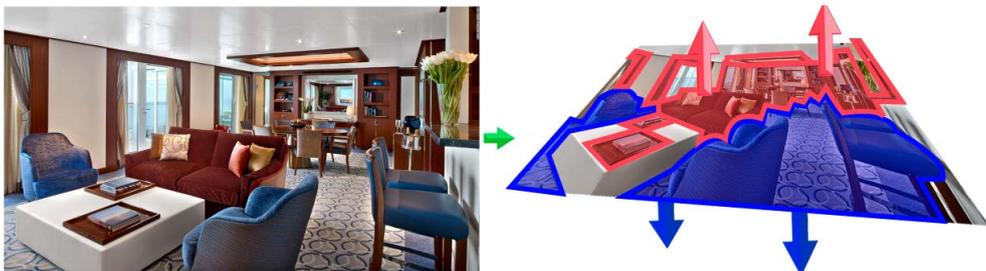


图 10 冷暖图底  
Fig.10 The cool and warm figure-ground colors

## 2.6 图底动静

心理学家 J·J·吉布森提出：运动区域更像“图”，静止区域更像“底”。对应舱室视觉图像中，运动的区域主要集中在舷窗和阳台门上。尤其在邮轮的行进状态下，游客将通过外景的变化察觉到自身的运动状态，注意力选择性地集中在运动区域中。设计心理学家唐纳德·A·诺曼曾提出：人们进行有意识注意的能力是有限的，若把注意力集中在一件事情上，对其他事情的注意力就会减弱<sup>[9]</sup>。由此有外景流动的区域成为了舱室的“图”，舱室内其他剩余所有元素成为了“底”。动静图底见图 11。

## 3 舱室图底关系的适用

舱室设计的总体原则为适用、合理、安全、舒适和经济。适用就是设计中充分考虑其使用要求，并研究如何能有效地发挥舱室的使用功能<sup>[10]</sup>。格式塔原理并非视知觉的基础原理，但为视觉感知提供了一个合理的描述框架，并被进一步拓展<sup>[11]</sup>。因此，舱室的大部分视觉特征是符合功能和舒适需要的“有意味的形式”。

舱室的建造要求与陆地建筑大相径庭，导致舱室空间中的图底关系与陆地室内空间存在独立的适用性。舱室是以组合拼装的方式建造成“一户一块”的模式，后用“抽屉式”的方式逐一插入到已完成的邮轮框架中。国际海事组织（IMO）对整艘邮轮重量有严格的标准，平均到每个舱室模块应保持在预算重量内。舱室建造须严格遵循国际海事组织（IMO）的各项安全性和舒适性的要求，比如舱室材料需要经过 IMO 的各项检验，以达到 IMO MSC Circ 917r 的防火要求和 IMO Solars 防火规范<sup>[12]</sup>。由于舱室中可选择材料远少于陆地室内建筑的材料，因而舱室装饰的表现性较为单一。邮轮舱室除豪华舱室以外，绝大多数标准舱室的常用面积约 15~20 m<sup>2</sup>。舱室内舱房和海景房在视觉形状上较为封闭，直通外部空间的阳台房和套房较为开放。受国际海事组织（IMO）和中国船级社（CCS）的种种限制，导致舱室视觉的图底关系

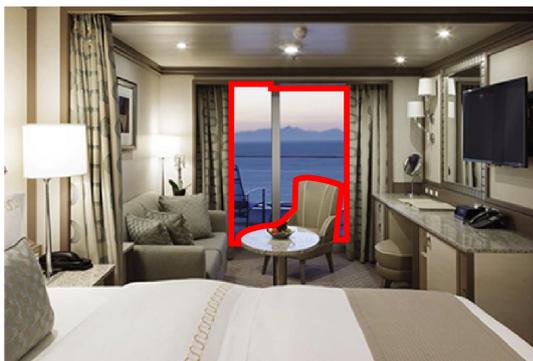


图 11 动静图底

Fig.11 The lively and silent figure-ground relation

具有鲜明的独立性和自成一体的系统模式。在保证舱室空间的安全性和合理性的同时，舱室空间须尽可能减少图底关系的转换而带来的凌乱感受，以稳定的视觉图底关系营造静谧的居住感。

在心理方面，心理学家 S·S·史蒂文斯基于“差别阈限”的感觉强度和刺激方面研究出“幂定律”，相关有效结论即为：在保持较低恒定的刺激强度和感受下，作用于人心理的敏感程度由强到弱依次为，明度>触觉硬度>视觉长度>重量。由此得出，舱室中的光影刺激大于材料密度的感知，密度感知大于形式的特征，而形式特征大于重力的感应。

在生理方面，人视觉上的刺激敏感程度还受到视网膜细胞中的小细胞性分区和大细胞性分区的影响。小细胞性分区用于接收颜色和细节，但会有一个缓慢、相对持续较长的反应；大细胞性分区对颜色不敏感，主要用于感受现场，同时可迅速作出短暂反应。心理学家哈维·理查德·施夫曼对此提出：大细胞性分区处理视觉形象的运动和位置问题（物体在哪里），而小细胞性分区涉及视觉形象的颜色、外形和细节（物体是什么）<sup>[13]</sup>。大细胞性分区反应速度大于小细胞性分区，因此人对运动和大小位置的感知领先于颜色、外形和细节。

在观看物象时，人们的视知觉总是在能动地寻找内在的组织关系并将其归纳成为一个整体<sup>[14]</sup>。舱室属于为游客提供睡眠和休息的空间，其内部的各项刺激程度偏低，刺激量处于各种研究的常量之下。在舱室两两相加的图底关系中，改变成“底”一方条件的可能无法进行比较和分离；而改变“底”一方条件，整舱视觉的图底关系可能发生分离甚至发生图底转换。基于舱室不同维度的图底关系分析和建造的限制性，以及游客心理和生理受到刺激的优先次序，总结出仅限于舱室空间的图底关系。

在整体视觉上，舱室中改变“底”的大部分视觉条件并非能与“图”发生分离。舱室内无图底分离可导致游客在舱室空间中无法抓住视觉上的重点，影响游客对功能和装饰的认知。但舱室中改变“图”的大部分视觉条件不仅能与“底”发生有效分离，部分“图”区域与“底”区域的视觉刺激不相上下，造成图底转换。舱室视觉上图底转换可导致：游客对舱室视觉感受产生凌乱，同时无法把握该空间，影响游客的居住感受。因此，邮轮空间中的图底关系不仅要尽量避免无法发生分离，更要避免视觉上产生图底转换。

在具体细节上，除动态“图”以外，最容易形成“图”的条件是较高密度的材料，但材料的表面肌理与光影亮度和色彩并不能明确视觉上的领先地位，从而发生转换。而最容易发生图底转换的是色温偏暖的色彩，偏暖装饰色的进攻性往往会夺取光影或材料固有的视觉刺激领先地位。相反，较为简化的改变舱壁和天花板（作为“底”）形状或形式有助于图底稳定

分离, 尽量避免改变舱室的背景色而造成图底无法分离或图底转换。

同一品牌下的邮轮舱室风格无明显区别, 尤其是同一主题性的迪士尼邮轮舱室更无差异, 而早期与晚期的迪士尼舱室的视觉感受却有所不同。迪士尼公司目前有四艘邮轮, 最早首航的是 1998 年的魔力号, 最新首航的是 2012 年的幻想号。魔力号舱室在视觉上存在图底关系的混乱, 背景墙的圆镜与明度偏高的天花板均可视作“图”; 硬质材料的家具仅出现在舱室一侧, 也呈现出了“图”的属性; 舱室整体视觉不平衡, 导致视觉上图底转换不明确, 缺少居住空间需要的视觉稳定感受。而幻想号舱室具有较为稳定的图底关系, 舱室背景墙是密度偏大的木制材料是明显的“图”, 同时光影聚焦在此, 无其他视觉元素争抢背景木墙的“图”, 整体视觉感受平衡, 具有安稳且平静的视觉感受。综上, 以图底关系对邮轮舱室进行改善是可行可靠的, 能够有效佐证图底关系在舱室中的作用。迪士尼魔力号舱室和幻想号舱室见图 12。

诺唯真永恒号是由迈尔船厂制造, 并于 2019 年 11 月首航的旗舰邮轮, 该邮轮以豪华装饰而成为邮轮舱室中的典范, 但在视觉效果方面依然存在图底分离不稳定的问题。白色天花板和柔软质地的织物舱壁装饰, 有明显“底”的特征。该舱室视觉最下方为灰色仿岩石地毯, 相比舱壁的木材显得密度更大, 双重“图”特性更加稳定了整舱的视觉图底分离感。而深色硬质感的吊顶装饰面同天花板处于舱室的上方, 视

觉特征虽呼应下方仿石肌理的纹理, 但无直接视觉联系。由于重力感下方通常容易成为“图”, 上方成为“底”。其中, 上方吊顶装饰灯具备密度高, 面积小且封闭成“图”的特征; 下方地毯仅有密度高, 处于重心下方的成“图”特征, 二者比较均容易成为“图”, 且所处的位置非直接相邻, 也并非处在左右对称的位置, 由此导致游客无法抓住舱室的图底关系, 图底无法产生分离, 影响游客追求沉静的视觉感受。解决方式: 适当降低吊顶装饰面材料肌理的高密度感, 使之变为与天花板统一, 即可还原舱室的图底关系分离, 给予游客平静的居住感受。诺唯真永恒号舱室图底与改造后见图 13。

诺唯真逍遥号是 2013 年首航的邮轮, 邮轮通常每隔 10~15 年会重新装修, 而诺唯真逍遥号于 2018 年再次装修。诺唯真逍遥号舱室依然被西方权威邮轮机构和大众网评选为年度最糟糕的舱室, 其中内舱房存在的图底转换的问题最为明显。该内舱房中整体呈现不对称的形式, 由于亮度与封闭形式共同具备成“图”特征, 色彩与密度肌理无图底分离关系, 继而发生图底转换。游客的注意力落在亮度高或色彩鲜艳的区域后, 便转向右方的封闭圆形舷窗或右方的硬质玻璃装饰面。该舱室的视觉感受凌乱甚至导致不适感, 极大地影响了游客的居住感受。左边材料密度低于右边材料密度造成失衡视觉感应, 同时左边凸形的圆状舷窗与左边硬质装饰面的视觉刺激不相上下。将舱室整体改为对称形式或为有效解决方式, 并非完全



图 12 迪士尼魔力号舱室 (左) 和幻想号舱室 (右)  
Fig.12 Disney magic cabin (left) and fantasy cabin (right)

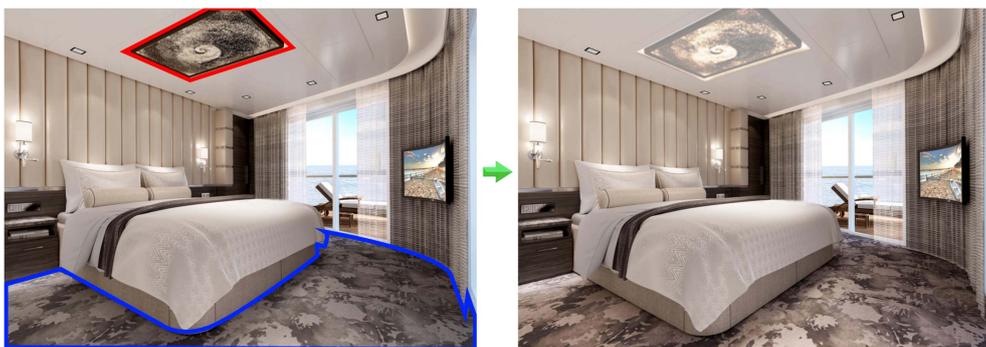


图 13 诺唯真永恒号舱室图底与改造后  
Fig.13 Norwegian encore cabin's figure-ground relation after transformation

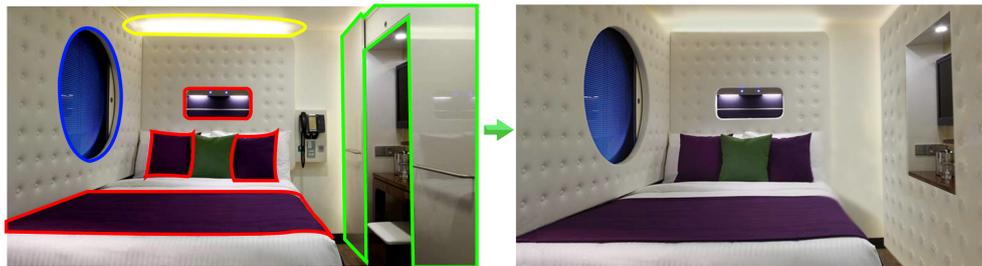


图14 诺唯真逍遥号舱室图底改造后

Fig.14 Norwegian breakaway cabin's figure-ground relation after transformation

的左右镜像处理,仅右方的玻璃装饰面改为与右边统一的材料密度,整体上尽可能平衡,混乱的视觉感受由此破除。诺唯真逍遥号舱室图底改造后见图14。

在舱室功能性发挥和建造合理性的条件下,舱室中左右平衡的整体形式有利于图底稳定,避免上下的“图”特征装饰影响整舱的视觉效果。舱室成“图”特征的元素应当主要集中在舱室中下部分,用以稳固整舱的图底关系。而非对称形式的舱室,应当减少成“图”的种类,尽量营造出统一特征的“图”,多种成“图”条件的视觉区域在直觉上相互争夺领先地位,造成游客视觉上的混乱和加重精神上的疲劳。

#### 4 结语

邮轮舱室空间中的设计与图底关系的一般性原理存在“异质同构”的特征规律,因此以现役舱室中存在的图底关系,可总结出舱室图底关系的图底规律。而邮轮舱室设计中存在多种建造和条例的限制,该规律较为独立,仅能在邮轮舱室中适用。邮轮舱室的视觉需要可通过稳定的图底分离关系达成,给予游客视觉上的静谧感,以此最大化地提供高质量的居住感受,同时借此为未来舱室设计予以更清晰的线索。

#### 参考文献:

- [1] 杜士英. 视觉传达原理[M]. 上海: 上海人民美术出版社, 2019.  
DU Shi-ying. Principles of Visual Communication[M]. Shanghai: Shanghai People's Fine Arts Press, 2019.
- [2] BRITSCH, GUSTAF. Theorie der Kunst[M]. Munich: Bruckmann, 1926.
- [3] 鲁道夫·阿恩海姆[美], 滕守尧, 译. 艺术与视知觉[M]. 成都: 四川人民出版社, 2019.  
Rudolph Arnheim, TENG Shou-yao, Translate. Art and Visual Perception[M]. Chengdu: Sichuan People's Press, 2019.
- [4] 朱铭, 奚传绩. 设计艺术教育大事典[M]. 济南: 山东教育出版社, 2001.  
ZHU Ming, Xi Chuan-ji. Design Art Education Event [M]. Jinan: Shandong Education Press, 2001.
- [5] 库尔特·考夫卡. 格式塔心理学原理[M]. 黎炜, 译. 杭州: 浙江教育出版社, 1999.  
Kurt Kaufka. Principles of Gestalt Psychology[M]. LI Wei, Translate. Hangzhou: Zhejiang Education Press, 1999.
- [6] 贺禧. 格式塔组织律在现代建筑形式美设计中的应用[J]. 艺术研究, 2013, 5(2): 1-3.  
HE Xi. The Application of Gestalt Organization Law in the Formal Beauty Design of Modern Architecture[J]. Art Research, 2013, 5(2): 1-3.
- [7] 曹方. 视觉传达设计原理[M]. 南京: 江苏美术出版社, 2007.  
CAO Fang. Principles of Visual Communication[M]. Nanjing: Jiangsu Fine Arts Press, 2007.
- [8] 杨春宇, 何荣, 陈仲林. 视知觉及认知心理与夜景照明[J]. 灯与照明, 2006(3): 7-12.  
YANG Chun-yu, He Ying, Chen Zhong-lin. Visual Perception, Cognitive Psychology and Nightscape Lighting[J]. Light&Lighting, 2006(3): 7-12.
- [9] C·维尔设计中的视觉思维[M]. 陈媛娜, 译. 北京: 机械工业出版社, 2009.  
C Will. Visual Thinking in Design[M]. CHEN Yuan-yuan, Translate. Beijing: China Machine Press, 2009.
- [10] 唐纳德·A·诺曼. 设计心理学[M]. 梅琼, 译. 北京: 中信出版社, 2010.  
Donald A Norman. Design Psychology[M]. MEI Qiong, Translate. Beijing: CITIC Press, 2010.
- [11] 宣桂兰. 船舶舱室设计[J]. 江苏船舶, 2006(1): 17-18.  
XUAN Gui-lan. Ship Cabin Design[J]. Jiangsu Ship, 2006(1): 17-18.
- [12] 韩静华, 牛菁. 格式塔心理学在界面设计中的应用研究[J]. 包装工程, 2017, 38(8): 108-111.  
HAN Jing-hua, NIU Jing. Application of Gestalt Psychology in Interface Design[J]. Packaging Engineering, 2017, 38(8): 108-111.
- [13] IMO. International Convention for the Safety of Life at Sea[S]. Consolidated Editon, 2009.
- [14] 哈维·理查德·施夫曼. 感觉与知觉[M]. 李乐山, 译. 西安: 西安交通大学出版社, 2013.  
Harvey Richard Schiffman. Feeling and Perception[M]. LI Le-shan, Translate. Xi'an: Xi'an Jiaotong University Press, 2013.