

YONHAP | 연합리퍼레
REPÈRE

- ☞ 목차
- ☞ 과월호
- ☞ 정기구독신청
- ☞ 사진구입



Feature

알아두면 유용한 알짜
여객 항로

■ 글/박상현 기자 · 사진/연합뉴스 DB센터

배는 고대부터 근대까지 신세계에 대한 호기심을 풀어주는 유일무이한 교통수단이었다. 대성(隊商)들이 낙타를 타고 실크로드를 횡단하기도 했지만, 이는 어디까지나 유라시아 대륙에 한해서였다. 하지만 현대 사회의 위대한 발명품인 비행기가 등장한 이후, 선박 교통은 찬밥 신세가 됐다. 그래도 여객 항로는 여전히 여행자에게 중요한 틈새시장을 형성하고 있다. 그곳에서 여객선은 '느리지만 저렴하게' 사람들을 실어 나르고 있다.

사람들이 해외여행을 떠날 때, 여객선 대신 비행기를 타는 이유는 명확하다. 비싸지만, 빠르기 때문이다. 비행기로 2시간 안팎이면 달는 일본이나 중국을 배로 가려면 대개 15시간이 넘게 걸린다. 비행기가 아무리 답답하고 선상 갑판에서 바라보는 풍경이 아름답다고 하더라도, 비교우위의 눈 리에서 배는 비행기에 밀린다.

하지만 여행지에 도착해 이곳저곳으로 이동할 때는 사정이 달라진다. 빠르다고 해서 모든 도시 간 이동을 비행기로만 할 수는 없는 노릇이다. 결국 현지인들과 뒤섞여 자동차나 기차, 배를 탈 수밖에 없다.

여객 항로가 개설된 곳들을 살펴보면 모두 그럴 만한 까닭이 있다. 거개는 버스나 기차로는 한참을 돌아가야 하는데, 배를 타면 금방인 경우가 많다. 예를 들어 군산에서 서해 건너편 중국의 산둥반도를 차로 간다고 생각해보면 된다. 자동차로는 'ㄱ'자 형태로 에둘러야 하지만, 배는 바다 위를 직선으로 간다. 따라서 배가 빠르고, 비용도 적게 든다.

도로와 철도가 직선으로 개설돼 있음에도, 배가 싼 경우도 있다. 일본의 아오모리-하코다테 구간이 그러한 예다. 경비 절감에 관심이 많은 여행자는 오래 걸리고, 항구까지 오가는 여정이 수고로움에도 불구하고 여객선을 선택하기 마련이다.

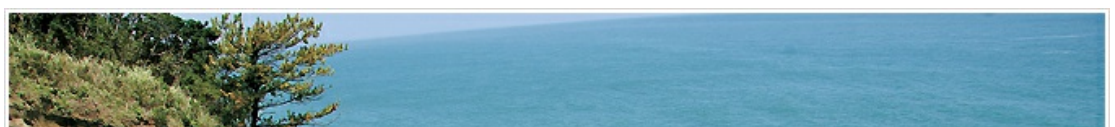
■ JR 패스 보다 저렴하다, 규슈-간사이



개별여행자가 많은 일본에서는 한꺼번에 여러 지역을 둘러보기가 쉽지 않다. 도쿄, 오사카, 후쿠오카, 삿포로 등 주요 도시를 거점으로 열차 패스가 허용되는 범위 안에서만 움직이는 것이 보통이다. 일본의 철도회사인 JR에서는 규슈, 간사이, 도호쿠, 홋카이도 등 지역별로 열차 패스를 판매하고 있다. 그래서 일본 전역을 돌아보려면 JR 패스를 구입해야 한다는 것이 정설이다. JR 패스를 소지하면 일본 열도에서 신칸센을 비롯해 거의 모든 열차에 자유롭게 탑승할 수 있기 때문이다. JR 패스는 사용 기간에 따라 7일권이 2만8천300엔, 14일권이 4만5천100엔이다.

그런데 규슈와 오사카, 교토, 고베가 있는 간사이 지역만 여행하려 한다면 얘기가 달라진다. 그 이유는 규슈와 간사이 지방을 잇는 선박에서 찾을 수 있다. 현재 일본에서는 여러 선사들이 두 지역을 배로 연결하고 있다. 그중에서도 기타큐슈-오사카 구간을 운항하는 한큐페리와 벳푸-오사카를 왕복하는 간사이키센(關西汽船)이 대표적이다.

한큐페리는 매일 1~2차례씩 기타큐슈의 신모지(新門司) 항에서 오사카, 고베로 배를 띄운다. 요금은 객실의 종류에 따라 달라지는데 가장 저렴한 2등 다인실이 4천500엔, 4~8명이 함께 사용하는 객실은 6천500엔이다. 간사이키센은 한큐페리보다 가격이 비싼 편이다. 2등 다인실이 6천 엔, 2등 침대실이 7천500엔인데 운행 시간이 한큐페리보다 조금 짧다.





규슈와 간사이를 오가는 페리를 이용하면 두 가지 측면에서 비용을 절감할 수 있다. 우선 밤에 출발해 다음날 오전에 도착하는 일정이어서 하룻밤 숙박비를 아낄 수 있다.

그리고 JR 패스보다 교통비도 적게 든다. 예를 들어 배를 타지 않고 규슈 북부에서 3일, 간사이 지방에서 3일을 여행하는 일정이라면 열차를 1주일 동안 이용할 수 있는 JR 패스를 구입해야 한다. 하지만 규슈와 간사이 지방을 배로 이동한다면 JR 북규슈 패스 3일권, 간사이 스루 패스 3일권, 한큐페리 탑승권 등 1만6천500엔만 지불하면 된다. 10만 원 이상을 아낄

선박 여행의 천국, 일본

한국에서 선박은 주로 대도시와 섬을 잇는다. 섬에 사는 주민들이 물로 나오기 위한 교통수단이다. 하지만 섬나라인 일본에서는 선박이 대도시와 대도시, 큰 섬과 큰 섬을 이어주는 가교 역할을 하고 있다.

이러한 사실은 오사카에서 출항하는 배들의 목적지만 살펴봐도 알아챌 수 있다. 현재 오사카에서는 기타큐슈와 벳푸뿐만 아니라 시코쿠, 나고야, 일본 최고의 휴양지인 오키나와, 규슈 남부의 미야자키까지 뱃길이 열려 있다. 도쿄-오키나와, 도쿄-기타큐슈 구간에도 여객선이 다니고 있다. 따라서 일본 전역을 훑으려는 사람이 아니라면, 선박을 이용해 여러 지역을 효과적으로 여행할 수 있다. 일본의 자세한 선박 교통 정보는 ‘일본의 여객선(日本の旅客船, www.jships.or.jp)’ 홈페이지에서 찾아볼 수 있다. 이곳에서는 선박을 검색할 수 있을 뿐만 아니라 ‘배에서 바라본 일본의 풍경 100선’, 각종 이벤트 정보도 확인할 수 있다.

수 있는 셈이다. 현재 규슈와 간사이를 오가는 선박의 탑승권은 여행박사에서 판매하고 있다.

구간	운항 일정	편도 운임(엔)	선사
기타큐슈-오사카	17:10 → 05:10(+1), 05:30(+1) ← 17:00 20:10 → 08:50(+1), 08:30(+1) ← 20:00	4,500/6,500/7,500	한큐페리
벳푸-오사카	19:00 → 06:30(+1), 06:30(+1) ← 18:50	6,000/7,500	간사이키센

규슈 북부-오사카 7일 여행 시 교통비

티켓	가격(엔)	티켓	가격(엔)
JR 패스 7일	28,300	JR 북규슈 패스 3일	7,000
		한큐페리 2등석	4,500
		간사이 쓰루토 패스	5,000

▣ 비용 Vs 시간, 아오모리-홋카이도



훈슈의 북단에 위치한 아오모리와 홋카이도는 겨울에 특히 아름답다. 하루에도 몇 번씩 눈이 내려 대지를 하얗게 뒤덮기 때문이다. 그래서 겨울이면 스키를 타고 설경을 감상하려는 여행자들의 발걸음이 이어진다.



아오모리와 홋카이도 사이에는 길이 53.9km의 세이칸(青函) 해저 터널이 뚫려 있다. 1988년 개통된 이 터널에는 철도가 놓여 있어서 기차가 두 섬을 오간다. 아오모리에서 출발해 하코다테로 향하는 열차의 소요 시간은 약 1시간 50분, 운임은 4천 830엔이다. 터널 안에는 기차역이 있어서 색다른 볼거리를 제공한다.

세이칸 해저 터널이 만들어지기 전, 아오모리에서 하코다테로 가려면 반드시 배를 타야만 했다. 지금도 두 도시를 왕복하는 배편이 많은데, 기차보다 저렴하고 자동차를 선적할 수 있기 때문이다.

현재 아오모리-하코다테 구간에서는 히가시니혼(東日本)페리와 도난지도사(道南自動車)페리가 여객선을 운항하고 있다. 두 회사의 배는 성격이 확연히 다르다. 히가시니혼페리의 ‘낮짱 레라’가 빠르고 쾌적한 시설을 자랑하는 반면, 도난지도사페리의 에산(えさん) 호는 운임이 저렴하다. 주머니 사정이 여의치 않은 여행자라면 단연 에산 호가 좋다. 낮짱 레라보다 1시간 30분이 더 걸리지만, 2등석 요금이 1천620엔에 불과하기 때문이다. 열차보다도 월등히 싸다. 따라서 대한항공을 이용해 아오모리와 하코다테를 함께 여행하려는 사람은 에산 호를 선택해야 한다.



한편 히가시니혼페리에서는 아오모리와 홋카이도의 무로란(室蘭)을 연결하는 페리도 운항하고 있다. 무로란은 삿포로와 하코다테의 중간쯤에 위치한 항구도시이다. 무로란에서 아오모리로 가는 배는 밤에 출항하므로 숙박비 부담을 덜 수 있다.

구간	운항 일정	편도 운임(엔)	선사
아오모리-하코다테	1일 5회, 2시간 소요	6,500	히가시니혼페리
아오모리-하코다테	1일 4회, 3시간 50분 소요	1,620	도난지도사페리
아오모리-무로란	13:30 → 20:00, 06:25(+1) ← 23:25	3,860	히가시니혼페리

▣ 동유럽에 가려면 배를 타라, 안코나-스플리트

유럽 역시 일본처럼 열차 패스를 활용해 여행하는 사람이 많다. 유럽에서는 여행하는 국가, 기간에 따라 다양한 열차 패스를 구입할 수 있어서 어렵지 않게 현지의 교통편 문제

를 해결할 수 있다. 그런데 이러한 열차 패스는 인접한 국가끼리만 묶여서 만들어진다는 단점이 있다. 즉 육로로 국경을 맞대고 있는 나라끼리만 저렴한 가격의 열차 패스가 나온다는 것이다. 그중 예외가 이탈리아-스페인, 이탈리아-그리스 패스이다.

하지만 안타깝게도 이탈리아와 동유럽의 열차를 함께 이용할 수 있는 열차 패스는 없다. 장화 모양의 반도 국가인 이탈리아와 슬로베니아, 크로아티아, 보스니아-헤르체고비나, 몬테네그로 등은 아드리아 해를 사이에 두고 마주보고 있다.



물론 방법은 있다. 이탈리아, 슬로베니아, 크로아티아는 모두 맞닿아 있으므로, 3개국에서 사용할 수 있는 유레일 셀렉트 패스를 구입하는 것이다. 만 26세 이상 성인이 5일간 날짜를 선택해 사용할 수 있는 패스의 가격은 321유로이다. 하지만 동유럽만 집중해서 여행하고픈 사람이라면 패스의 가격이 너무나 비싸다. 차라리 저가항공을 이용하는 것이 저렴하다.

이탈리아에서 서유럽 여행을 마치고 동유럽으로 넘어가려는 사람은 배를 타는 것이 최선이다. 선사 '야드롤리냐(www.jadrolinja.hr)'에서는 이탈리아와 크로아티아를 잇는 다양한 노선의 배를 운항하고 있다. 그중 대표적인 것인 이탈리아 반도 서부의 안코나(Ancona)에서 크로아티아의 스플리트(Split)까지의 노선이다. 매주 2~3회 오가는 이 노선의 가격은 갑판이 40유로, 좌석이 46유로, 가장 싼 침대가 55.5유로이다. 여기에 항구세 1.5~5유로를 추가해도 그리 부담스럽지는 않다. 야드롤리냐 사에서는 바리(Bari)-두브

로브니크(Dubrovnik), 바리-스플리트 노선도 운항하고 있다. 모두 이탈리아에서 밤에 출항해 다음 날 아침에 도착하는 일정이다. 스플리트와 두브로브니크는 세계적으로 잘 알려진 동유럽의 관광 명소들이다.

이탈리아-동유럽 노선의 선박이 유용한 이유는 동유럽에서는 굳이 열차 패스를 끊을 필요가 없기 때문이다. 오스트리아, 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리에서 쓸 수 있는 동유럽 패스와 터키, 그리스, 불가리아, 루마니아에서 사용 가능한 발칸 패스가 있지만 동유럽 지역은 전반적으로 기차 요금이 저렴하고, 버스 이동이 효율적인 경우가 많다. 이동 경로가 확실히 정해지지 않았다면, 현지에서 기차나 버스 티켓을 직접 사는 것이 낫다.

구간	운항 일정	편도 운임(유로)	선사
안코나-스플리트	주 2~3회, 8시간 소요	40(갑판)/46(좌석)	
안코나-자다르	주 2~3회, 9시간 소요	37.5(갑판)/43.5(좌석)	야드롤리냐
바리-두브로브니크	주 1~2회, 6~9시간 소요	40(갑판)/46(좌석)	

▣ 발트 3국은 더 이상 오지가 아니다 헬싱카-탈린



핀에어가 인천-헬싱키 노선에 신규 취항하면서 북유럽으로 가는 길이 한결 수월해졌다. 북유럽은 한국에서 가장 가까운 유럽이지만, 비싼 물가와 불편한 교통 때문에 상대적으로 멀게 느껴졌던 곳이다. 하지만 지금은 아름다운 자연 경관, 독특한 문화와 더불어 빠른 항공편으로 인해 여행자들이 늘고 있다.

하지만 헬싱키 바로 아래에 있는 발트 3국은 여전히 오지가 다름없는 곳이다. 이젠 전 세계에서 한국인의 발길이 닿지 않는 지역이 거의 없지만 에스토니아, 라트비아, 리투아니아는 여전히 생경하다.

에스토니아의 수도인 탈린은 그나마 헬싱키와 가까워서 하루나 이틀 일정으로 다녀오는 사람이 많다. 중세의 모습을 간직하고 있는 예쁜 도시인 탈린에서 헬싱키까지는 여러 선사

에서 여객선을 운항하고 있다. 소요 시간은 1시간 30분~3시간이며, 가장 저렴한 운임은 20유로 정도이다. 탈린에서부터는 육로로 이동하며 발트 3국을 여행할 수 있고, 폴란드로도 넘어갈 수 있다.



유럽 선박 여행의 궁금증은 이곳에서

유럽 여행에서 선박 교통 이용을 계획하고 있는 사람은 페리라인스닷컴(www.ferrylines.com)에서 배편을 알아보고 예약할 수 있다. 페리라인스닷컴에서는 유럽의 바다를 크게 지중해 동부, 지중해 서부, 북해, 발트 해, 흑해 등 다섯 구역으로 나누고 있다. 이 가운데 한 구역을 선택하면 수많은 항구가 점으로 표시된 지도가 나온다. 다시 한 도시를 고르면 항로 별로 소요 시간, 운항 간격, 선사의 홈페이지 등이 정리된 표를 볼 수 있다.

페리라인스닷컴은 유럽의 페리와 관련된 뉴스를 제공하고, 여행자가 원하는 항로에서 가장 저렴한 티켓을 찾아주는 검색 시스템도 구축해놓고 있다.

▣ 인도네시아 종단은 말레이시아에서부터, 페낭-메단



인도네시아는 필리핀처럼 수많은 섬들로 이루어진 나라이다. 수도인 자카르타가 있는 자바 섬과 수마트라 섬, 보르네오 섬이 삼각형 형태로 배치돼 있다. 이 중에서 그나마 말레이반도와 가장 가까운 섬이 수마트라 섬이다. 두 곳 사이에는 예부터 극동과 유럽을 잇는 중요한 통로였던 말라카 해협이 놓여 있다. 싱가포르, 말라카, 페낭, 팔렘방 등은 근대 교역을 통해 생겨난 도시들이다.

인도네시아의 수마트라 섬과 싱가포르는 그다지 멀지 않다. 하지만 싱가포르에서 들어가면 수마트라 섬의 허리쯤에 닿게 된다. 수마트라 섬의 주요한 도시인 메단(Medan)과 팔렘방(Palembang)의 중간에 도착한다. 그래서 섬을 일주하지 않는다면, 두 도시 중에 하나는 포기할 수밖에 없다.

그래서 수마트라 섬 종단은 말레이시아의 페낭에서 시작해야 한다. 랑카위 페리 서비스(www.langkawi-ferry.com)에서는

페낭과 메단을 왕복하는 여객선을 주 3회 운항하고 있다. 소요 시간은 6시간, 편도 요금은 110링깃(약 3만6천 원)이다. 운임이 다소 비싸지만, 메단에서 파당(Padang), 파당에서 팔렘방까지 기차를 이용하면 되니 싱가포르에서 갈 때보다 경로가 훨씬 편하다.

동남아시아에는 의외로 국제 여객선이 거의 없다. 말레이반도에서는 기차나 버스 등의 육상 교통, 다른 섬 지역에서는 항공 교통이 발달해 있다. 앞으로도 우후죽순 생겨나는 저가항공사들 탓에 선박으로 동남아시아를 여행하기는 어려울 것으로 보인다.

[▲ top](#)