

BUILD - 구축

서유럽 FIT 설계 전시물

직접 설계한 10박 11일 · 빛에서 역설계한 포토 프로덕션

READ·BUILD · KIM HYUNGJUN · 포트폴리오 심화자료 · 인과는 주장하지 않음

"패키지를 해부한 그 잣대로, 내가 설계한 여정을 측정한다"

한 줄 정의: 하나투어 발칸 패키지 2종을 공개 일정표로 역설계한 그 7개 분석 축에, 내가 직접 설계·실행한 유럽 10박 11일 사진 여정을 같은 잣대로 통과시킨 전시물. 분석 문서(발칸패키지_역설계_분석.md)가 '해체'(남이 만든 상품을 뜯어 설계 논리를 읽음)라면, 이 문서는 짝이 되는 '구축'(처음부터 동선·경험·물류·빛을 직접 짤)의 증거다.

⚠ 프레이밍 (반드시 지킬 선)

- 이건 **개인 여행(N=1·사적)**이다. "시장 검증된 상품"이 아니라 "**설계 역량·설계 철학의 증거**"로만 읽는다.
- 발칸 분석 문서와 **합치지 않는다**. 연결된 별도 전시물이다.
- B급 보조 소재**. 무게를 과장하지 않는다.
- 비교는 "같은 목적지"가 아니라 "**두 설계 사고방식**"의 대비다(발칸 = 동유럽 패키지 / 본 여정 = 서유럽 FIT). 지역 1:1 비교가 아니다.

0. 한눈에 — 정체와 핵심 인사이트

이 여정의 정체

"경험 우선 여행"이 아니다. 정확히는 **사진 산출물에서 거꾸로 설계한 포토 프로덕션(photo production)**이다. 세 성질로 요약된다.

성질	내용
사진 역설계	메인 테마가 사진. 명소 리스트가 아니라 <i>원하는 컷과 그 컷에 필요한 빛</i> 에서 일정을 거꾸로 짰다
물류 폐곡선	프랑크푸르트 IN/OUT, 시작점 = 종착점. 베이스 호텔을 양 끝에서 재사용
단 하나의 능동형 앵커	11일 중 순수 능동형 경험은 F1 더치 GP 하나. 나머지는 <i>깊이로 설계한 see</i> (관람)

핵심 인사이트 (이 문서에서 하나만 가져간다면)

물류 위상(토폴로지) 선택의 자유 = 빛 설계의 자유.

적응형 허브앤스포크(고정 베이스 + 당일 왕복)가 새벽 독점 루프·블루아워 체이닝·늦은 야경 복귀를 *가능하게 하는 전제*다. 패키지는 45인승 버스 물류 → 순수 스왑(선형 일주) 강제 → 단체 고정 체크아웃 → **개별 도시의 빛을 최적화할 구조가 원천적으로 없다**. "제약 우선 vs 경험 우선"보다 한 수 위의 차별점은 여기, **토폴로지와 빛의 인과**에 있다.

여정 개요

항목	내용
기간	2026.08.16~26, 10박 11일
인원	2인 (둘 다 사진 애호, 빠른 페이스)
교통	유레일 1등석 + 유로스타 1등석(런던 당일치기)
국가	독일·룩셈부르크·벨기에·네덜란드·영국 (5개국)
구조	프랑크푸르트 IN/OUT 완전 폐곡선 (시작점 = 종착점)
메인 테마	사진 + 자동차 서브테마(F1·제네시스, 암스테르담 구간)

구간별 토폴로지 (위상)

전체 동선은 두 위상을 도시 밀도에 따라 번갈아 쓴다. 거점을 둘러싼 당일치기 군집이면 허브앤스포크, 점들이 일렬이면 스위프.

구간	위상	선택 이유
프랑크푸르트 → 자른뷔르크 → 룩셈부르크	스�프	점들이 파리행 축 위에 일렬
브뤼셀 3박 + {브뤼허·겐트·런던}	허브앤스포크	당일치기 군집이 브뤼셀(미디역)을 둘러쌘
안트베르펜 → 로테르담 → 암스테르담	스�프	남→북 일렬 진입
암스테르담 3박 + {잔드보르트(F1)·잔세스칸스·알메르}	허브앤스포크	스포크가 암스테르담 중앙역에서 방사
퀵른 1박 → 프랑크푸르트 복귀 → 하이델베르크 당일왕복	스�프 → 베이스 재활용	귀국 게이트(프랑크푸르트)로 수렴, 첫날 호텔 재투숙

용어: 토폴로지 = 동선의 위상(구조 형태) / 스위프(sweep) = 점들을 한 방향으로 훑는 선형 동선 / 허브앤스포크(hub-and-spoke) = 한 거점(허브)에 묶으며 주변을 당일 왕복(스포크)으로 도는 방사형 동선. (그 외 용어는 부록 C)

1. 내 설계 결정 추출 (코어)

직접 작성한 가이드(부록 B) 12건에서 실제로 내려진 설계 결정을, 메인 테마(빛)부터 정리한다.

1-1. 시간·빛 설계 — 산출물(사진)에서 여정을 역설계 [메인 시그니처]

메인 테마가 사진이라, 일정의 1순위 변수가 *경*소가 아니라 *빛*이다. 도시마다 일몰·블루아워 시각을 개별 계산해 그 분(分)에 동선을 맞췄다. 패턴이 전 도시에 반복된다.

기법	사례
같은 피사체를 빛 다르게 다회 촬영	겐트 St. Michael's Bridge 3회 (낮 15:03 / 해질녘 19:45 / 야경 20:25), 로테르담 에라스무스 다리 2회 (낮 8/22 / 야경 8/21, "1일차 야경과 대비" 명시), 브뤼허 Rozenhoedkaai 2회(아침 08:55 / 낮 13:21), 하이델베르크 성 다중 앵글(철학자의 길·세펠테라스·대테라스·강변·외벽 산책로)
블루아워 채이닝 (연속 촬영)	브뤼셀 석양(Mont des Arts ~20:00) → 일몰(The View 관람차 20:20) → 야경(Grand Place 21:15) 정밀 맞물림 / 퀵른 야경 최적 21:00~21:30 명시 / 도시별 블루아워 개별 산출 (예: 프랑크푸르트 8/16 20:51~21:11, 룩셈부르크 21:30, 암스테르담 ~20:45)

기법	사례
개장·인파 전 독점	브뤼허 07:53 도착 새벽 독점 루프("관광객 없이 독점"), 잔세스칸스·퀵론 종탑·하이델베르크 모두 오전 "가장 서늘 + 한산 + 빛 최적"으로 배치
조건분기 설계	퀵론 트라이앵글 운영시간 불확실(구글 20시 vs 여름 실제 22시+) → 버전 A(전망대 낮 배치)/버전 B(야경 시간 탑승) 두 시나리오를 미리 짜고 출발 전 공식 사이트 재확인 을 조건으로 검

조건분기(퀵론 A/B)는 단순 일정이 아니라 **외부 불확실성 하의 의사결정 트리**다 — 다음 § 1-3의 버퍼/스트레스 테스트가 *자연 흡수*라면, 이걸 *외부 변수에 대한 사전 분기*로 한 단계 위다.

→ 패키지는 버스 시각과 개장시간이 동선의 축이며, **빛 설계라는 개념 자체가 없다**. 시간·빛은 본 여정의 단일 최강 시그니처이고, 발칸 7축에 없던 8번째 축을 신설하는 근거다.

1-2. 적응형 토폴로지 — 밀도에 따라 위상을 갈아끼운다

(§ 0 구간별 토폴로지 표 참조.) 핵심은 한 여정 안에서 두 위상을 *상황별로* 선택했다는 것이고, 그 효과는 § 0 핵심 인사이트대로 **빛 최적화를 가능하게 하는 전제**라는 데 있다. 고정 베이스에서 당일 왕복하니까 브뤼허 06:51 출발 → 개장 전 새벽 루프가 가능하고, 겐트 야경(~21:00) 후 늦게 브뤼셀로 복귀할 수 있다. 짐을 안 풀고 연박하므로 호텔 체크인/아웃이 동선을 묶지 않는다.

→ 패키지는 다국가 일주 + 45인승 버스 물류 때문에 **순수 스왑 하나에 강제로 묶이고**(분석 § 6-③: 되돌아가지 않기가 제1원리), 거의 매일 호텔을 바꾸며 간다. 단체 전체가 고정 체크인아웃에 함께 움직이므로 개별 도시의 빛을 최적화할 자유가 없다.

1-3. 교통·물류 — 유레일 유연성 + 역산 + 버퍼/스트레스 테스트

유레일/유로스타 1등석은 무예약 자유석(독일 ICE만 성수기 좌석 권장)이라 **승객이 동시에 물류 설계자**가 된다. 두 종류의 물류 정밀성이 확인된다.

(가) 역산·동적 라우팅 — 외부 제약을 미리 반영

구간	설계 결정
프랑크푸르트→ 룩셈부르크	라인강 우안 공사(2026.7.10~12.11, 코블렌츠 경유 불가)를 피해 자른뮌르크 경유로 의도 우회
퀵론→프랑크푸르트	같은 직행이어도 1h09 편 vs 2h20 우회편 이 있어 1h09 편을 명시 선택
하이델베르크→공항	귀국편(19:40)에서 역산 : 16:40 체크인 마지노선 → 15:17 하이델베르크 출발로 정확히 맞춤

(나) 버퍼/스트레스 테스트 — 자연을 공학적으로 흡수

거의 모든 도시 가이드가 워스트케이스 타임테이블과 피로 시나리오를 별도로 짰다. 브뤼허는 "보트 20분 대기·교회 40분 초과 체류 등 **최악이 동시에 터져도 14:11 백업 열차는 안전**"을 표로 증명했고, 로테르담·암스테르담은 "체크아웃을 30/60/120분 미루면 어느 일정을 드랍하는지"를 단계표로, 런던은 "후반부 ~70분 흡수 여력"을 명시했다. 이동 강도를 *앉아있기*가 아니라 *걷기*로 재배치(브뤼허 도보 7~8km)하고, 그 강도까지 도시별로 조절했다.

→ 패키지는 인솔자가 고정 버스로 변수를 처리한다. 승객에겐 결정권이 없는 대신, 하루 평균 약 5시간·**누적 약 38h+** (분석 § 4)의 버스 강도를 감수한다.

1-4. 경험 큐레이션 — 능동형 앵커 하나 + 경유의 체험화

여정 11일 중 **순수 능동형 경험은 F1 더치 GP 단 하나**이고 나머지는 전부 see(관람)다. 이 사실을 정직하게 인정하는 것이 이 전시물의 신뢰를 만든다.

능동형 앵커 — F1 더치 GP (8/23). 단순 레이스 관람이 아니라 **막스 베르스타펜의 마지막 홈 그랑프리**(2027년부터 더치 GP 소멸)다. 재현 불가능한 시한부 이벤트이며, **반복 판매 상품(SKU)으로 만드는 것 자체가 구조적으로 불가능**하다. 게다가 종료 후 즉시 퇴장(약 30만 인파)하지 않고 잔드보르트에 남아 북해·해변·일몰(~20:45)까지 쉼긴 뒤, 혼잡이 빠진 20:30에 복귀 = 거래(레이스만)를 경험(체류)으로 연장.

경유의 체험화 — 통과 지점을 큐레이션 세션으로 전환. 단체가 외관만 보고 지나칠 곳을 머무는 경험으로 바꿨다. 가장 순수한 예가 **자른뷔르크**: 환승 버스를 타기 위한 **경유 정차역**인데, 코인락커에 짐을 맡기고 2시간 15분 분 단위 산책(시청 → 구시가 광장 → 바실리카 → 자르강 옛다리 → 성+정원 → 루트비히 교회)으로 전환했다. **로테르담**은 한 단계 위 — 안트베르펜→암스테르담 스위의 1박 경유를 **현대건축 사진 세션**(유로마스트 일몰 → 에라스무스 다리 야경 → 이튿날 Delfshaven·Depot 거울외관·Markthal)으로 통째 설계했다.

보트는 정직하게 — 능동형 아님. 브뤼허·겐트·암스테르담 운하 보트는 능동형이 아니라 **탐승(수동형)**이며, 6개국 패키지의 플리트비체 보트·블레드 보트와 **동일 범주**다. 변별점은 '보트 유무'가 아니라 주변 **큐레이션 밀도**(브뤼허 5개 선착장을 평점·줄길이·좌석까지 최적화, 복귀 루프에서 Rozenhoedkaai 반사 잡으려 좌현 선호)다.

1-5. 깊이 vs 커버리지 — 본인이 이미 글로 써놓은 철학

이 여정은 "도시 N개 찍기"가 아니라 **깊이·대체불가**를 커버리지보다 우선한다. 두 증거가 결정적이다.

- **세인트폴 돔 (런던)**: 런던 가이드는 "왜 더샤드·런던아이 대신 세인트폴 돔인가"를 직접 논증한다 — 유리 엘리베이터 전망대는 어느 대도시나 비슷한 commodity(상품화된 흔한 경험)이고, 세인트폴 돔은 1710년 삼중 돔을 직접 밟고 건축을 통과하며 도시를 보는 **대체 불가 경험**이라는 것(비용은 £24 vs £28~35로 비슷한데 밀도가 높다는 판단). → 이것은 발칸 비평의 척추("패키지는 경험을 평준화한다")를 **FIT 쪽에서 그대로 말로 푼 문장**이다.
- **반고흐 cross-leg (런던 ↔ 암스테르담)**: 런던 내셔널 갤러리 해바라기(1888)는 3일 뒤 암스테르담 반고흐 미술관 버전과 **다른 그림**(전 세계 5점 중 둘). 런던 가이드가 "중복이 아니라 두 버전을 다 보는 셈"이라고 직접 명시했다 — 커버리지가 아니라 **구간을 가로질러 같은 작가의 두 버전을 의도 배치한 깊이 큐레이션**.

1-6. 식사·숙소 신호 — 입지·디자인·현지성

신호	내 FIT	의미
숙소 입지	미디역 도보 5분(브뤼셀 Radisson), 첫·끝날 동일 호텔(프랑크푸르트 Ruby Louise) 재투숙, De Rotterdam 빌딩 내(Nhow)	입지·동선 우선, 베이스 연박
숙소 성격	부티크/디자인호텔, 건축 자체가 시그널(Nhow = De Rotterdam, Hotel New York = 구 Holland America 본사)	"안심"이 아니라 "취향·감도"
식사	현지 시그니처 분 단위 큐레이션(브뤼셀 Aux Armes 1921 / Chez Léon 1893 가성비 대안, 겐트 워터조이 Vier Tafels, 쾰른 쾰슈 문화, 하이델베르크 Studentenkuss·Palmbräu)	변별·현지성
리스크 매핑	"Rue des Bouchers 호객집 피하라" 경고, 드레스코드(Nhow Elvy)·예약타이밍·캐시리스 한계 사전 정리	실패 지점까지 설계

→ 패키지는 **전일정 4성 균일**(6개국은 해안 호텔 1박 추가) + 안심 지향 식사(가성비 라인인 **석식 한식 2회** 안전판, 프리미엄은 **두브로브니크 미술랭 점심 + 특식 5회**)로 **불안 제거**를 설계한다(분석 § 6-⑤). 같은 4성이라도 본 여정의 신호(입지·현지성·디자인)와 겨냥점이 정반대다.

2. 같은 축 1:1 대비표 — 패키지(제약 우선) vs 내 FIT(설계 정밀)

발칸 역설계에 쓴 7개 축에 8번째(시간·빛)를 더해 나란히 측정한다. 각 칸의 상세 근거는 § 1, 토폴로지↔빛 인과는 § 0 핵심 인사이트, 패키지 측 값은 `발칸패키지_역설계_분석.md` 와 대조(부록 B).

축	패키지 PM의 제약 우선 설계 (발칸 5·6개국)	내 FIT의 설계 정밀 (유럽 10박 11일)
① 항공/교통 허브	경유 허브가 국가 구성을 결정(이stanbul / 프랑크푸르트 경유). 단일 in/out, 도시 리스트가 허브에 끌려나옴 (분석 §6-①)	프랑크푸르트 직항 IN/OUT 완전 폐곡선 . 허브가 시작·끝을 고정하되 내부는 적응형
② 동선/백트래킹	남→북동 일직선 스위치. 백트래킹 회피(공통점). 단 위상은 스위치 하나로 고정 (분석 §6-③)	백트래킹 회피(공통점) + 스위치 ↔ 허브앤스포크 적응 전환 . 시내 단위도 페루프(브뤼허·하이델베르크)
③ 체류 vs 경유	다국가 일주라 거의 매일 호텔 이동. 2차도시는 버스로 통과/외관	베이스 연박 + 경유도 체험화 (자른뷔르크 환승 산책·로테르담 1박 건축 세션). 집 안 풀고 스포크
④ 이동 강도	하루 평균 약 5h 버스(누적 약 38h+, 분석 §4). 인솔자 고정 처리, 승객 결정권 없음	단거리 열차(22~70분) + 역산 라우팅 (3회) + 버퍼/스트레스 테스트 (위스트케이스·피로 시나리오). 강도를 '얕기 → 걷기'로 재배치
⑤ 관람 vs 능동형	5개국 거의 순수 관람. 6개국도 탑승·입장·전망 수준 수동형 (블레드성 입장·플리트비체 보트·전망대). 능동형 0 (분석 §6-④)	거의 전부 see(정직히 인정) + 상품화 불가 능동형 앵커 1개 (F1, 막스 마지막 홈 GP). 보트는 패키지와 동일 범주임을 인정
⑥ 식사·숙소 신호	전일정 4성 균일 + 안심 지향(가성비 = 석식 한식 2회 / 프리미엄 = 미술랑 + 특식 5회) (분석 §6-⑤)	입지·디자인 우선 연박 + 현지 시그니처 + 리스크 매핑(호객집 회피·드레스코드)
⑦ 포지셔닝·타겟	대중 세그먼트(가성비 499만 히든젼 / 프리미엄 719만, +44% 완전정복) 자기잠식 회피용 2분할 (분석 §6-②)	상품 아님. 2인·사진 우선 + 구간을 개인 관심사로 테마화 (자동차 서브테마). 미감 다양성 의도 배치(중세·현대·동화)
⑧ 시간·빛 (신설)	개념 부재 . 버스 시각·개장시간이 동선 측	산출물(사진)에서 역설계. 다회 촬영·블루아워 채이닝·새벽 독점· 조건분기 . 단일 최강 시그니처

⑦ **보강 — 자동차 서브테마의 실체**. 암스테르담 구간은 "자동차"로 명시 테마화됐고, 8/24 오후는 두 갈래를 미리 큐레이션해 뒀다: (A) **알메러 자동차 매장 클러스터**(De Strubbenweg 일대 Genesis·Audi·Volvo·Mercedes 도보권 — Genesis 알메러점은 **유럽 첫 단독 딜러십**, 2026.4 개장 4개월차로, 한국 브랜드의 유럽 go-to-market(시장 진입 방식) 전환의 물리적 1호 노드를 답사하는 *내장된 PM 필드리서치*), (B) **알메러 현대건축 산책**(OMA 마스터플랜 + MVRDV·UN Studio·SANAA 작품군). 패키지가 못 하는 "개인 관심사로 구간을 테마화 + 옵션까지 설계"의 증거.

3. 연결 — 이 설계 철학이 발칸 화이트스페이스를 어떻게 실증하는가

발칸 프로젝트의 척추는 **see / do 분리**(활용가이드 § 3, 분석 § 7): 내 '무엇을 볼까(see)' 직관은 업계 기획과 정확히 맞았고(코토르·차레베츠 요새·브란성 직격), '무엇을 경험할까(do)' 직관은 단체 일주가 못 담은 화이트스페이스를 짚었다(스피드보트·동굴 탐험·리버 크루즈 — 두 상품 다 없음). 이 FIT 전시물은 그 짝의 **'구축'(직접 설계·실행)** 절반이며, 패키지의 약점을 **두 갈래로 분리해** 실증한다 — 하나로 뭉뚱그려 "경험 우선 여행"이라 우기지 않는 것이 핵심이다(11일 중 거의 전부가 see이므로, 그 과장은 자기 자료에 반박당한다).

갈래 1 — 깊이 > 커버리지 (평균화의 반례).

같은 see라도 패키지가 못 닿는 **빛·시간·앵글·물류 밀도**로 큐레이션한다. 결정적으로, 세인트폴 돔 논증("유리 전망대 = commodity / 1710년 돔 = 대체불가")은 패키지가 경험을 **평균화**한다는 비판을 **FIT 설계자가 자기 입으로 푼 증거**다.

패키지의 "○○ 광장·요새·교회 외관"이 평준화라면, 본 여정은 commodity를 거부하고 대체불가를 고른다. 반고흐 두 버전 cross-leg는 그 깊이를 구간을 가로질러 실행한 물증이다.

갈래 2 — 능동형 공백 (화이트스페이스 직격).

F1 더치 GP는 패키지가 **상품화할 수 없는** 단 하나의 능동형 앵커다. 막스의 마지막 홈 GP는 시한부·재현불가이고, 단체 일주 모델이 반복 SKU로 담는 것이 구조적으로 불가능하다. 분석 § 6-④가 짚은 "능동형 화이트스페이스"(가성비 라인은 평준화가 가장 크고, 프리미엄도 능동형 영역은 비어 있음)를 정확히 가리키는 살아있는 사례다.

합의 — 상품 기획의 정의.

두 갈래를 합치면, 패키지의 약점은 *하/나*(경험 부재)가 아니라 *둘*(얕은 see-큐레이션 + 능동형 부재)이며, 각각을 다른 FIT 증거가 친다. 게다가 패키지는 **가격·커버리지·이동강도가 삼각 트레이드오프로 묶여**(분석 § 4) 경험 깊이를 끼워 넣을 여력이 구조적으로 없다 — 45인승 버스 경제성이 가격 하한을, 가격이 커버리지를, 커버리지가 이동강도를 강제한다. 내 FIT는 상품이 아니라(2인·버스 경제성 무관) **이 삼각 바깥에서** 움직인다. 따라서 패키지(제약 우선) ↔ 내 FIT(설계 정밀)의 대비 자체가 분석 § 8(A 레이어)의 상품 기획 — "관람형 → 경험형 혹 이식", "발칸을 보는 여행에서 *하는* 여행으로" — 의 구체적 근거가 된다.

다시, 프레이밍: 이 여정은 서유럽 FIT이므로 발칸과 1:1 *지역* 비교가 아니다. 증명하는 것은 지역이 아니라 **설계 사고방식** — "나는 패키지를 비평만 하지 않고, 전문가 수준의 디테일로 직접 여정을 설계한다"(해체 + 구축의 '구축' 절반)이다. 인과 주장(내 제안이 상품을 낳았다)은 하지 않는다.

부록 A. 일자별 여정 골격

분석의 근거가 된 실제 동선. (위상 = § 0 구간별 토폴로지)

날짜	구간 / 거점	핵심 활동	위상
8/16(일)	인천 → 프랑크푸르트(KE905, 17:40 T2)	뢰머 광장 야경·Oosten 루프탑·마인강	허브 진입
8/17(일)	프랑크푸르트 → [자른뷔르크 2h15 산책] → 룩셈부르크	Constitution·아돌프 다리·Corniche·Grund 저녁·블루아워	스윙
8/18(월)	룩셈부르크 → 브뤼셀(16:27 도착)	오전 Bock 카즈마트 / 저녁 Manneken Pis·Mont des Arts 석양·The View·Grand Place 야경	스윙 → 허브 진입
8/19(수)	브뤼셀 ⇄ 브뤼허(06:51) ⇄ 겐트	브뤼허 새벽 독점 루프·보트·미켈란젤로·벨포리 / 겐트 야경·보트·미스틱 램·Gravensteen	허브앤스포크(더블)
8/20(목)	브뤼셀 ⇄ 런던(유로스타 08:57~20:04)	웨스트민스터·내셔널 갤러리·세인트폴 돔·레든홀·가든앳120	허브앤스포크(유로스타)
8/21(금)	브뤼셀 → 안트베르펜(체류 6.5h) → 로테르담	대성당·루벤스하우스·MAS / 유로마스트 일몰·에라스무스 다리 야경·Elvy	스윙
8/22(토)	로테르담(오전) → 암스테르담(~13:25)	Delfshaven·Depot·Markthal·큐브하우스 / 반고흐·A'DAM 일몰·운하 야경 크루즈	스윙 → 허브 진입
8/23(일)	암스테르담 ⇄ 잔드보르트	F1 더치 그랑프리(레이스 15:00) + 경기 후 북해 해변·일몰·20:30 복귀	허브앤스포크(F1)

날짜	구간 / 거점	핵심 활동	위상
8/24(월)	암스테르담 ⇄ 잔세스칸스 → 알메러(자유) → 쾰른 (16:38~19:11)	풍차마을 오전 / 자동차 매장 또는 현대건축 / 쾰른 야경(대성당·호엔츨레른·트라이앵글 A/B)	허브앤스포크 → 스윙
8/25(화)	쾰른(오전) → 프랑크푸르트 (13:18~14:27, Ruby Louise 재투숙)	종탑·대성당·트라이앵글·구시가 / 카이저돔 종탑·마인 타워 블루아워	스윙 → 베이스 재활용
8/26(수)	프랑크푸르트 ⇄ 하이델베르크 → 공항(KE 19:40)	철학자의 길·알테 브뤼케·성·구시가 → 귀국편역산	베이스 스포크 → OUT

부록 B. 출처 · 검증 메모

- **FIT 측(본 전시물의 1차 근거):** 직접 설계·작성한 도시별 가이드 12건(2026.3~6 작성, 전부 본인 여정 기준) — 프랑크푸르트·룩셈부르크(+자른뷔르크)·브뤼헤(본편·보트 2건)·겐트·안트베르펜·브뤼셀·로테르담·암스테르담·쾰른·하이델베르크·런던. § 0~§ 3의 FIT 측 값은 이 원문과 1:1 대조 완료.
- **패키지 측(대비표 왼쪽 열):** 발칸패키지_역설계_분석.md 의 역설계 결과와 대조 완료 — 5개국 10일 EBP138260701TKT (4,990,000원) / 6개국 12일 EBP139260703LHL (7,190,000원, +44%). 인용 값(버스 누적 ~38h·전일정 4성·석식 한식 2회·미술랑+특식 5회·자기잠식 회피 2분할·삼각 트레이드오프)은 모두 분석 문서 § 2·§ 4·§ 6 기준. 원본은 2026.6 캡처, 공개 일정표 기준(현지 사정 변경 가능 명시).
- **제네시스 사실:** 공개 보도(2026.4)로 확인 — 알메러점은 유럽 첫 단독 딜러십, 브로크하우스 운영, 직접판매(Genesis Studio) 모델에서 전통 딜러십으로의 전환 신호.

부록 C. 용어

- **FIT**(Free Independent Tour) = 개별자유여행(패키지 반대 개념)
- **토폴로지** = 동선의 위상·구조 형태 / **스윙** = 점들을 한 방향으로 훑는 선형 동선 / **허브앤스포크** = 거점 연박 + 방사형 당일왕복
- **폐곡선**(closed loop) = 시작점 = 종착점인 닫힌 동선
- **commodity**(상품화된 흔한 경험) ↔ **대체불가**(irreplaceable)
- **SKU** = 반복 판매되는 상품 단위
- **블루아워** = 일몰 직후 하늘이 짙은 파랑이 되는 사진 최적 시간대 / **블루아워 체이닝** = 한 저녁에 석양→일몰→야경을 장소를 옮겨가며 연속 촬영
- **조건분기** = 외부 변수에 따라 미리 둘 이상의 시나리오를 짜두는 설계 / **역산 라우팅** = 고정 종점(귀국편 등)에서 거꾸로 출발 시각을 계산
- **삼각 트레이드오프** = 가격·커버리지·이동강도 셋이 서로를 강제해 동시에 최적화할 수 없는 제약 구조(분석 § 4)
- **자기잠식**(카니발라이제이션) = 자사 상품끼리 고객을 빼앗는 현상
- **see / do 분리** = 무엇을 볼까(see)와 무엇을 경험할까(do)를 나눠 본 발칸 프로젝트의 핵심 틀
- **화이트스페이스** = 경쟁자가 비워둔 시장 공백
- **go-to-market** = 시장 진입 방식(판매·유통 모델)