

광저우(廣州)에 대한 지리적 고찰(考察)

손용택*

요약: 광저우(廣州)를 성도(省都)로 하는 광둥성 주변 남쪽지방은 기원전 221년 진(秦)나라가 통일하기 전까지 지형적으로 교통의 장애를 초래한 오령(五嶺; 다섯 산맥)의 남쪽에 있다하여 '영남(嶺南)'이라 불렸다. 영남의 광둥성 일대는 행정적 독립단위의 남월국(南越國)이라 하였다. 이 지역을 대표하는 '월(越→粵)'이란 한자의 기원은 여기서 비롯되며 월어(粵語; 광둥어), 월채(粵菜; 광둥요리), 월극(粵劇; 광둥 연극) 등 용어는 지금도 사용된다. 남월국 시대에 번우(番禺)라 불렸던 광저우는 주강(珠江) 삼각주 북부에 일찍이 자리를 잡았다. 이후 청대(清代)에 이르러 서구 열강에 문호를 개방하게 된 최초의 개항장이 되었다. 오늘날에는 후발 주자인 상하이(上海)에 뒤처지기도 했으나 여전히 베이징, 상하이에 이은 세 번째 영향력을 지닌 연해 개방 도시이다. 광저우는 오늘날 세계적인 면방직 공업의 중심일 뿐 아니라 여러 업종의 공업 발달에 박차를 가하고 있는 도시이다. 주변의 홍콩, 마카오, 선전 등과 함께 주강 삼각 경제권 구축에 중요한 역할을 담당하고 있다. 일찍이 화남 최대의 중심도시로 자리 잡은 광저우는 이 지역 정치·경제·문화 등 다방면의 허브인 동시에 북방 정치권에 도전하려는 혁명저항 세력의 중심도시였다. 광저우는 항만으로서 성쇠의 역사를 거쳐 왔지만 지속적인 노력으로 발전하면서 영향력을 지니게 되었다. 그렇지만, 오늘날 역동적으로 발전하는 광저우의 모습 이면에 환경과 질서 등 개선되어야 할 여러 과제를 안고 있다.

주요어: 영남지방, 광저우, 최초 개항장, 혁명의 도시, 주강 삼각 경제권

1. 서론

오늘날 광저우(廣州)를 성(省)의 수도로 하는 광둥(廣東) 성을 포함해 광시(廣西) 성¹⁾, 푸젠(福建) 성 및 하이난(海南) 성 일대는 기원전 221년 진(秦)나라가 중국을 통일하기 전까지 오령(五嶺)²⁾의 남쪽에 있다 하여 '영남(嶺南)'이라 불렸던 땅이다.³⁾ 이 일대는 북쪽으로 다섯 개의 산맥이 병풍처럼 둘러막고 있어 북방과의 왕래는 어려웠지만, 남으로 광둥 성 남부의 8,400km에 이르는 해안선과 광시 성 남부 해안 및 하

이난 성을 중심으로 외국과의 해상 교류가 활발했다 (강정애, 2010: 22). 광둥 성의 성도(省都) 광저우는 일찍이 약 2,200년 전 주강 삼각주 북부에 자리를 잡았다. 광저우는 중국 연해 개방 도시의 하나이며, 베이징, 상하이와 함께 중국 3대 도시의 하나로서 오랜 역사와 문화를 간직한 고도(古都)이다. 행정 구역은 8개의 구와 4개의 시로 나뉜다.⁴⁾ 광저우 주변에 선전(심천), 홍콩, 마카오 등의 도시들이 분포하고 있다.

이와 동시에 광저우에는 각종 공업이 발달하였는데, 특히 경방직 공업은 오늘날 국내 뿐 아니라 전 세

본 연구는 2009년도 한국학중앙연구원의 해외파견 연구비 지원에 따라 이루어졌다

* 한국학중앙연구원 교수

계적으로 명성이 높다. 광저우는 경방직 공업을 중심으로 산업 간 연계를 구축하고 있으며 중국 내에서는 비교적 선진적인 공업 생산 체계를 갖추고 있다. 그리고 광저우는 중국 화남지역의 공업 중심지로서 제강, 강재, 선반, 선박, 화학비료, 시멘트 공업, 가정용 전기제품과 식료품, 의류, 일용 화학공업, 침구류와 면직물이 발달했다. '세계의 공장'으로 불리는 광저우를 중심으로 주장 삼각 지역은 저렴한 노동력이 풍부하며, 일찍이 문호를 개방했던 항만을 끼고 있어 저렴한 공산품들을 국내 및 전 세계에 공급할 수 있는 유리한 입지 조건을 갖추고 있다.⁹⁾

광저우는 일찍이 한(漢)나라 때부터 외국을 상대로 무역을 시작하였고, 당(唐)과 송(宋)대에 급속히 발전하여 페르시아와 아라비아와도 교역하였다. 명(明)말 청(淸) 초에는 다시 유럽 각국으로 교역을 확대하여 광저우 부정사, 광저우 부치(廣州府治)를 세우고 중국 최대의 무역항으로 번영하였다. 1921년에 시(市)로 승격하였으며, 1842년의 아편전쟁 후 상하이의 개항과 홍콩의 할양으로 항구의 기능과 세력이 쇠퇴하였으나, 중국의 근대화 과정에서 빈번히 중대한 혁명적 사건의 발상지가 되어 전통적인 혁명의 도시로 불리기도 한다. 신해혁명(辛亥革命) 전야의 황화강 사건(黃花岡事件)이 일어났고, 신해혁명 뒤 광둥 정부가 자리했으며, 북벌의 기점이 되는 도시로 성장하였다.

본 연구의 목적은 중국의 과거 영남 지역인 화남 최대 도시인 광둥 성의 성도 광저우의 변화와 발전을 지리적 관점에서 고찰하는 데 있다. 이를 위해서 다음과 같은 연구를 진행하였다. 첫째, 연구자는 2009년 12월부터 2010년 10월 동안 중국 광저우 중산대학에 머물면서 현지 조사를 진행하였다. 둘째 선행 문헌과 지역 통계 분석 등의 문헌 연구를 통해 필요한 내용을 보완하였다. 다만, 최신 통계자료의 구득이 쉽지 않아 2005년 전후 기준의 자료를 주로 이용한 점은 연구의 제한점으로 남는다.

본 논문은 서론을 제외하고 크게 4개의 장으로 구성된다. 2장 '과거 광저우의 모습'에서는 시대별로

광저우의 기원, 진나라 시대의 광저우, 남월국 시대의 광저우, 청조(淸朝)의 문호개방과 시대별 광저우시의 위상에 대하여 조사·정리하였다. 3장 '오늘날 광저우의 모습'에서는 현재 광저우의 주요 산업 특징을 살펴보고, 혁명의 도시로서 그 발생 경위와 배경 및 의의 등을 지리적 특징과 관련지어 설명하였다. 그리고 최초의 개항장으로 출발하여 오늘에 이르기까지 주장 삼각 지역의 산업 발달과도 직결되는 광저우 항만의 역할과 기능에 대해서 조사·정리하였다. 4장 '광저우의 지역성을 반영하는 문화'에서는 오랜 역사의 누적과정에서 이 지역 서민생활의 문화로 대표되는 언어(광둥어), 음식(차 문화), 연극(월극), 화교를 사례로 그 특징을 정리하였다. 끝으로 5장 '결론'에서는 전체 논문의 내용을 요약·정리하고 앞으로 광저우의 전망을 제시하였다.

2. 과거 광저우의 모습

1) 광저우(廣州)의 기원

1958년 중국의 고고학자들은 광둥 성 취장(曲江) 현 마바(馬壩)의 암석동굴에서 구석기 시대 원시인의 두개골 화석을 발견했다. 이것이 광둥 성 일대에 거주한 최초의 호모사피엔스인 '마바렌(마파인)'이다(강정애, 2010: 23). 신석기 시대 이후 영남 지방에 인류가 거주한 흔적은 전국 시대(기원전 475~기원전 221) 백월족(百越族)으로 이어진다. 기원전 344년, 초(楚)나라 위왕(威王)의 공격으로 지금의 저장 성(浙江省) 일대의 월(越)나라의 유민들이 황허 강 남쪽으로 이동했는데, 북방 한족(漢族)들은 이를 보고 "월나라 사람들이 무리를 지어 여기저기 많이 흩어져 산다(越以百稱, 各其族類之多也)"는 의미에서 월나라 유민들을 '백월족'이라 불렀다. 이후 영남의 토착민이 된 백월족들이 역사서에 처음 등장하는 것은 전국시대 말기 『여씨춘추(呂氏春秋)』에서이다. 『여씨춘추(呂氏春

秋』 시군람(恃君覽) 편을 보면, “양주의 남쪽 끝인 백월의 경계선(揚漢之南百越之際)”이라는 문장에 처음 ‘백월’이라는 단어가 나타난다(강정애, 2010: 25).

고대 영남의 중심지인 번우(番禺 또는 남해라 불리던 곳이 바로 오늘날 광저우(廣州)에 해당한다. 진시황이 영남 정벌을 위해 50만 대군을 파병하면서 “한 군대는 번우에 주둔하라(一軍守處番禺之都)”고 했다는 『회남자』의 기록으로 보아 진시황 이전부터 광저우가 ‘번우’라 불렸음을 알 수 있다. ‘번우’는 바다와 인접해 있어 진귀한 특산물들이 거래되던 교역지로, 전국(戰國) 시대에는 초(楚)나라와 군신 관계를 맺고 조공을 바쳐 ‘초정(楚庭)’이라 불렸다. 『전국책(戰國冊)』을 보면 초왕이 “초나라에서는 황금이며 보석, 상아 및 소뿔 등이 생산된다.”고 말한 기록이 있는데, 이것들은 초나라에서 생산된 것이 아니라 번우에서 나거나 해상을 통해 번우로 수입된 것이 조공이나 교환의 형식으로 초나라 왕궁에 들어간 것이다. 2천년 넘게 기록상으로만 존재했던 번우의 역사적 실체는 1983년에 발견된 남월국 제2대 왕의 묘 안에서 상아, 진주, 유향, 페르시아 은합 등이 발견되면서 증명되었다(강정애, 2010: 31-32).

2) 진나라 시대의 광저우(廣州)

진시황은 기원전 221년 북방의 여섯 제후국을 정복하며 최초로 중국을 통일한 후, 다음 정복지로 영남을 점찍었다. 춘추 전국시대에도 오(吳)나라, 월나라, 초나라가 영남 지방과 인접해 있었지만, 진 나라를 제외하고는 어느 나라도 영남 정복에 나서지 않았다. 영남 지방이 해상 교통의 요지였으나, 내륙을 오가기도 어렵고 수시로 전염병도 창궐했던 지역이기 때문에 다스리기가 어려웠기 때문이다. 그러나 진시황은 영남 지방 정벌을 위해 이미 행정 구역까지 구상해 둘 정도로 물산이 풍부한 영남 지방에 진출하고자 했다.

북쪽에서 육로를 이용해 영남 땅으로 진입하려면 남북을 가로막고 있는 오령을 넘어서야 했다. 그러나

오령은 험난한 산길이기 때문에 병력과 군량을 이동 시키기에 어려웠다. 이에 진시황은 육로대신 수로를 이용하고자 창장(長江)의 수계인 상강(湘江)과 영남 주장 강의 수계인 리장(灑江)을 잇는 운하 개척에 들어갔고, 3년 후인 기원전 218년(진시황 29년)에 총 길이 34km인 ‘영거(靈渠)를 완성했다.

운하가 완성되자 진시황은 장군 도휴(屠睢)와 부장군 조타(趙佗)가 이끄는 50만 대군을 영남 지방에 파병했다. 진나라 군대는 광시성 창강(長江)에서 배를 띄워 운하를 타고 주장 강까지 진입한 뒤, 거기서부터는 기존 수로를 이용해 영남으로 들어갔다. 영남 지방 토착 세력인 백월족들은 거세게 저항했다. 그들은 깊은 골짜기와 삼림이 무성한 지역으로 진나라 군대를 유인한 뒤 그들이 지치면 반격하기를 거듭하며 3년을 싸웠고, 결국 장군 도휴와 수만 명의 병사들을 사살하며 진나라 50만 대군을 막아냈다.

3) 남월국 시대의 광저우(廣州)

기원전 210년, 진시황이 49세로 갑자기 사망하자 진나라는 순식간에 분열되었고 지방 곳곳에서 부역에 시달렸던 백성들의 불만이 터져 나왔다. 기원전 209년 농민이던 진승(陳勝)과 오광(吳廣)이 진나라에 반기를 들며 봉기했고, 지방 호걸들은 서로 중원의 패자가 되고자 각축전을 벌였다. 특히 유방(劉邦)과 항우(項羽)의 초한 전쟁으로 북방 일대가 혼란에 휩싸인 사이, 영남 지방에는 최초의 봉건 국가인 남월국(南越國, 기원전 203~111)이 등장했다.

4) 청나라의 문호 개방과 광저우(廣州)

중화사상과 선민의식으로 무장한 중국인들에게 무역이란 세계 여러 지역에 자신들의 앞선 문화를 알리고 은혜를 베푸는 일로 여겨졌다. 하지만 청나라 때 광저우를 통해 서구 기독교 문화가 유입되고 두 차례의 아편 전쟁과 뒤이은 청일전쟁을 겪으면서 2천년 넘게 진행된 전제 정치는 그 실상을 드러냈고, 중화

사상은 크게 흔들렸다. 오랑캐라고 무시하던 서구 열강은 이제 본받아야 할 대상이 됐고 중국 대륙은 개혁에 대한 열망으로 출렁거렸다. 이러한 배경 하에 광저우를 중심으로 이루어진 '캔턴(Canton) 무역'은 근대국가의 태동을 품은 씨앗이었다.

중국 황실의 해외 무역은 자신들을 세상의 중심이라 여기는 중화사상 위에서 발전했다. 이는 외국 무역선을 '조공을 바치러 온 배'라는 뜻의 '공박(貢舶)'이라고 부른 것에서도 잘 나타난다. 1842년 제 1차 아편전쟁에서 패한 청나라가 영국과 난징조약(南京條約)을 맺고, 개항장을 확대하기 전까지 모든 무역은 외국 국가들이 중국에 조공을 바치는 형태로 진행되었다. 다음 내용은 1793년 건륭제(乾隆帝, 1711~1799)가 무역항을 늘려달라는 영국 사절단에게 한 대답이다.

“천조(天朝)는 물산이 풍부하여 없는 것이 없다. 원래 외이(外夷, 외국 오랑캐란 뜻으로 외국인을 업신여겨 이르던 말)의 물건이 필요하지 않지만 청조에서 생산된 차, 도자기, 견비단은 서양 여러 나라와 너희에게 필요한 물건이기 때문에 은혜를 베풀어 아오면(澳門, 마카오)에 양행(洋行)을 개설하고 일용품을 공급해 주며 혜택을 보도록 하는 것이다. 지금 너희 나라 사람들은 이러한 규례를 벗어나 많은 것을 요구하고 있다. 천조는 멀리 있는 자에게 까지 은혜를 베풀고 주위의 미개국에도 자비를 베풀려고 한다. 영국만이 광둥에서 무역을 하는 것이 아닌데 만약 모든 나라가 이런 나쁜 일을 본받아 어려운 일을 부당하게 요구하면 우리 천조는 어떻게 해야 하는가?”

이상의 내용을 통해 당시 중국인들의 세계관이 어떠했는지를 미루어 짐작할 수 있다. 1730년 이르자 중국 최초의 해관인 광저우 월해관(粵海關)의 무역을 통한 수익은 각종 해관 경비를 제하고도 매년 은 50만 냥을 조정에 바칠 정도로 막대했다. 그러나 한편으로는 통관 과정에서 부정부패가 발생하고 지방 관리들이 엄청난 수익금을 착복하는 등 해관 질서가 문

란해지면서 외국 상인이 월해관의 비리를 조정에 고발하는 사태까지도 발생했다. 1757년 11월, 청조는 서구 문물 유입을 통제하고 오로지 광저우 황포항에서만 통상을 허락하는 '일구통상(一口通商, 1757~1842)' 정책을 발표했고 이후 광저우는 전 세계와의 무역을 독점하며 국제적인 무역항구로 성장했다.

일구통상을 관장하던 곳은 광저우 십삼행(十三行)이었다. 이는 상인 조합과 그 조합에 가입한 외국 상관(商館)들을 통칭하던 말로 '양화행(洋貨行)'이라고도 불렸다. 청나라 조정은 외국 상인들과 중국 상인들의 직접 접촉을 막기 위해 일정한 지역에서, 그리고 허가 받은 상인들만 무역 거래를 허락했다. 공행(公行)이라 불리던 이들은 외국 상선이 황포항에 들어오면 조정을 대신해 관세를 부과하고 통역을 고용해 상인들과 접촉하면서 수출입 상품을 독점했다. 1757년부터 아편전쟁이 발발하기 전까지 약 80년간 십삼행의 무역수익은 청조에 막대한 부를 안겨주었고, 청조 황실은 사치품이나 진귀한 물품 뿐만 아니라 필요한 서양의 인재들도 십삼행을 통해 충당했다.

광저우 사람들은 십삼행에서 활동하는 외국 상인을 '오랑캐 귀신'이란 뜻의 '번귀(番鬼)'라 불렀다. 청조는 이들을 관리하기 위해 여러 규정을 마련했지만 현실성 없는 규정은 위법을 부추길 뿐이었다. 그리고 십삼행에서 무역을 관장하던 공행들은 대부분 지방 재력가들로, 황포항의 수출입상품을 독점하고 중국 상인들과 외국 상선 사이에서 중개 역할을 하며 세계적인 갑부로 성장했다.⁶⁾

3. 오늘날 광저우의 모습

1) 혁명의 도시, 최초의 개항 도시

근대화 과정에서 광저우는 중대한 혁명적 사건의 발상지가 되었다. 1911년 신해혁명의 단초를 제공한 황화강 사건(黃花岡事件: 황홍 등이 청조 정부에 반

발하여 무장봉기한 사건)이 이곳에서 일어났다. 또한 중국 근대사의 개막이라고 할 수 있는 1842년 아편전쟁이 이곳에서 일어났다. 임칙서가 영국 상선의 아편을 몰수해서 소각한 것이 발단이 되어 일어난 아편전쟁은 반식민지 투쟁을 촉발시켰던 사건이다.

중국 최초의 개항장에서 세계의 시장, 세계의 공장으로 발달하게 된 광저우의 기반은 청조대로 거슬러 올라간다. 1685년 중국은 영국의 끈질긴 통상요구로 마침내 외국과의 무역을 위해 광저우를 개방했다. 이로써 광저우는 중국에서 유일하게 외국에 개방된 항구로 서양과 만나는 창구(窓口)노릇을 했다. 중국 최초의 개항장으로 서구 근대문물을 가장 먼저 받아들인 곳이다.

한편, 광저우는 중국과 서구가 대결하는 장소이기도 했다. 광저우가 근대 이후 슬한 혁명의 발상지가 된 것도 이 때문이다. 중국 근대사의 위기를 가장 먼저, 가장 절실하게 체험한 광저우 일대에서는 청나라를 타도하고 새로운 중국을 만들려는 혁명운동이 끊임없이 시도되었다. 이곳에서 홍수전(洪秀全)은 중국 전통사상과 기독교를 결합한 태평천국운동을 시작했고, 손문(孫文)은 공화제 혁명을 일으켰다. 서구의 침략으로 인해 시작된 위기 속에서 저마다 다른 방식의 개혁 실험이 광저우 사람들에 의해 이루어졌다. 광저우에서 싹튼 근대 개혁과 혁명의 씨앗들은 속속 내지로 옮겨져 상하이와 베이징에서 그 열매를 맺게 되었다.

2) 광저우 항만의 기능과 역할

주강 삼각주의 세 하천(西江, 北江, 東江)이 합쳐지는 곳에 자리한 광저우는 약 2,200년의 긴 역사를 가진 도시로 중국 화남지방의 행정과 경제, 문화의 중심지이다. 주강의 삼각주는 땅이 기름지고 겨울철이 온화한 아열대 기후로서 농산물과 해산물이 풍부하여 일찍이 고대로부터 번영한 도시이다. 18세기 중엽 쇠국정책을 펼치던 청조(淸朝)가 서양 열강에게 유일하게 개항했던 곳으로 오늘날에도 중국의 남대문 역

할을 하고 있는 곳이다. 이와 같은 고대로부터 번영한 역사와 근현대사를 발판으로 오늘날 광저우에는 기계, 화학섬유, 조선, 전자공업 등이 발달한 공업도시로 성장하였다.

2005년과 2006년을 기준으로 보면 남중국 주강 델타의 광저우 항만은 연간 40% 이상의 초고속 성장세를 보였다. 광저우 항만집단의 4개 컨테이너 터미널은 총 660만 TEU를 처리하고 있다. 이 가운데 특히 2004년에 개장한 난사(南沙) 컨테이너 터미널은 2005년에 108만 TEU, 2006년에 230만 TEU를 처리함으로써 처리율에서 100% 이상의 성장세를 기록하며 광저우 항만 전체의 고속 성장을 주도 하였다.

광저우 항만 당국에서는 이와 같은 성장세가 계속 이어져 현재 중국 내 5위에서 곧 3대 컨테이너 처리항만으로 부상할 것으로 예상하고 있다. 이와 같은 광저우 항만의 성장 원인을 여러 가지로 설명할 수 있겠지만, 주된 요인으로는 주강 델타 서안의 난사항 개발과 광저우 시 당국의 집중적인 항만 육성책에 따른 것이라 할 수 있다. 수심이 낮은 광저우 시 인근 지역보다는 대형 선박의 접안이 가능한 난사항을 개발한 것이 주효했다. 광저우 항만의 고속 성장을 주도한 난사항(터미널)은 주강 델타 배후지역에서 발생하는 물동량을 흡수하면서 국제 허브 항만으로 성장하고 있다. 난사항은 일정 깊이 수심의 자연적 입지조건이 뛰어난 뿐만 아니라, 배후 물동량이 지속적으로 증가하고 있어 안정적 성장이 기대되는 곳이다. 즉 난사항을 중심으로 반경 100km 이내에 중산 시와 푸산 등 주요 도시 14개가 분포하여 물동량 화물 창출에 크게 기여하여 안정 성장에 매우 유리한 입지를 확보하고 있는 것이다.

광저우 항만의 성장이 가속화됨에 따라 선전이나 홍콩 등 주강 델타 지역에 있는 항만 간의 경쟁 심화가 우려되기도 한다. 광저우 항만의 성장이 계속되고 있는 가운데, 인근의 선전 항이나 홍콩 항만의 성장세는 둔화 추세를 보이기도 했다. 홍콩 항의 경우 2005년에 세계 1위 자리를 싱가포르에 내준데 이어 2006년에도 전년 대비 처리량 증가율은 3.6%에 그쳤

표1. 세계 20대 컨테이너 처리 항만(2006년 기준)

순위	항만	2006년 (TEU)	2005년 (TEU)	증감율 (%)	증감량
1(1)	싱가포르	24,792,400	23,192,200	6.9	1,600,200
2(2)	홍콩	23,230,000	22,427,000	3.6	803,000
3(3)	상하이	21,710,000	18,084,000	20.1	3,626,000
4(4)	선전	18,468,000	16,197,173	14.0	2,271,727
5(5)	부산	12,030,000	11,843,151	1.6	186,849
6(6)	카오슝	9,774,670	9,471,056	3.2	303,614
7(7)	로테르담	9,600,482	9,300,000	3.2	300,482
8(9)	두바이	8,923,465	7,619,222	17.1	1,304,243
9(8)	함부르크	8,861,545	8,087,545	9.6	774,000
10(10)	로스앤젤레스	8,469,853	7,484,624	13.2	985,229
11(13)	칭다오	7,702,000	6,307,000	22.1	1,395,000
12(11)	룽비치	7,290,365	6,709,818	8.7	580,547
13(15)	닝보/저우산	7,608,000	5,208,000	35.7	1,860,000
14(12)	엔트워프	7,018,799	6,482,061	8.3	536,738
15(18)	광저우	6,600,000	4,685,000	40.9	1,915,000
16(14)	포르클랑	6,320,000	5,543,527	14.0	776,473
17(17)	뉴욕/뉴저지*	5,128,430	4,792,922	7.0	335,508
18(16)	텐진	5,900,000	4,801,000	22.9	1,099,000
19(19)	탄중펠레페스	4,770,000	4,177,121	14.2	592,879
20(22)	브레멘/브레머하벤*	4,450,000	3,735,574	19.1	714,426

주: 1) *는 1~11월의 실 컨테이너 증가율로 산출

2) 괄호 안은 2005년 순위

출처: KMI해양수산 현안분석(2007.7, p.1)

다. 선전항은 2002년에 50%의 성장률을 보인 이후 매년 10% 포인트씩 하락세를 보이다가 2006년에는 중국 평균 보다 낮은 14% 증가에 머물렀다. 주강 델타의 3대 항만(광저우, 선전, 홍콩)은 근래에 중장기 확장 계획과 경쟁력 확보전략 등 화물을 유치하기 위한 다양한 방안을 모색하고 있다. 광저우 항만의 경우 2011년까지 5년간 36억 달러를 투입하여 항만을 대대적으로 확장할 계획으로 있으며, 선전 항은 다산만 지역을 중점적으로 개발하면서 같은 기간 매년 컨테이너 3개씩 건설하기로 했다. 홍콩 항 또한 행정청 주도로 항만 경쟁력 확보 전략을 추진하고 국제공항

이 있는 난타우 지역에 항만을 건설하는 방안을 검토하고 있다.

광저우 항만은 주강 델타 지역을 중심으로 크게 4개의 항만 군으로 이루어져 있다. 광저우의 근처에 있는 내항 항구와 황푸(신·구 항만), 신사 항만, 그리고 2004년 10월에 개장한 용혈도의 난사 항이 그것이다. 이들 항만의 연간 처리 능력은 528만 TEU에 달하는데, 비교적 규모가 큰 신사 항과 난사 항에서 주로 원양 및 근해 물동량을 처리하고 있다.

난사항의 경우 3단계 6개 선석의 컨테이너 터미널을 추가로 개발하기 위해 타당성 조사를 거쳐 중앙정

표 2. 광저우 항만 시설 현황

구분	선석	야드(m ²)	처리능력(만 TEU)	접안 능력	서비스 범위
내항 항	-	41,000	13	소형 바지선	홍콩, 마카오
황푸 항	3	265,000	140	800 TEU 바지선	연안과 홍콩, 마카오
신사 항	3	250,000	135	3,000 TEU	연근해
난사 항	10	1,820,000	380	8,000~10,000TEU	원양

출처: KMI해양수산 현안분석(2007.7, p.4)

부에 신청했다. 항만 당국은 이 지역을 컨테이너 터미널뿐만 아니라 자동차와 석유 및 철광석 등을 종합적으로 처리하는 다목적 항만으로 개발하고 있다. 그 밖에 8,000 TEU가 넘는 초대형 선박이 어려움 없이 드나들 수 있도록 진입 수로를 15.5m 폭으로 준설하기로 했다.

한편, 항만 당국의 집중적인 지원에 따라 광저우 항만에서 처리하는 컨테이너 물동량이 늘어나고 있으며, 2005년에 광저우 항만도 480만 TEU에 달하는 컨테이너 물동량을 처리했으나 2006년에는 41% 급증한 660만 TEU를 처리했다.

시 정부의 정책적 의지 못지않게 광저우 항만이 고속성장하고 있는 이유는 탁월한 지리적 입지와 충분한 배후 물동량이라 할 수 있다. 광저우 항만의 핵심

이 되는 난사 터미널은 주강 델타 서쪽에 입지하고 있는 이점을 살려 배후도시로부터 비롯되는 물동량을 집중적으로 흡수하고 있다. 난사항 반경 100km 이내에 산업화가 급속히 진행되고 있는 크고 작은 도시 14개가 분포하고있는 것은 매우 유리한 장점으로 작용한다. 광둥 성의 수출입 총액(2006년 기준 5,419억)이 중국 전체의 31%를 차지하여 이 지역은 중국의 중핵교역지역으로 성장하고 있음을 알 수 있다.

광저우 항만의 고속성장을 가능하도록 하는 또 다른 원인의 하나는 배후도시와 항만을 연결하는 내륙 도로망을 거의완벽하게 구축하여 접근성을 높였다는 점이다. 난사 터미널 개장에 맞춰 화물의 원활한 흐름을 촉진하기 위해 광저우 시에서 난사까지 전용 고속도로(72km)를 건설하는 한편, 난사 항이 입지해 있

표 3. 중국의 10대 컨테이너항만

순위	항만	2006년	2005년	증감율
1(1)	상하이항	2,171,000	1,808,40	20.10
2(2)	선전항	1,846,89	1619,70	14.03
3(3)	칭다오항	770,20	630,70	22.11
4(4)	닝보,저우산항	706,80	520,80	35.70
5(6)	광저우항	660,00	480,10	40.94
6(5)	톈진항	595,00	468,30	23.93
7(7)	샤먼항	401,87	334,23	20.22
8(8)	다롄항	321,20	265,50	21.20
9(10)	렌윈강항	130,23	107,59	30,00
10(9)	중산항	117,34	100,53	9.06

는 용혈도와 내륙 지역을 연결하는 신통대교를 2004년 7월에 완공했다. 이후 항만의 교통인프라를 촉진하기 위해 난사 항까지 직접 이어지는 다리 3개를 더 건설했고 푸저우 대교 완성 이후 후먼대교를 통해 주강 서쪽의 화물유치에 크게 도움이 되었다.

4. 광저우의 지역성을 반영하는 문화

1) 언어

광둥 성의 보통어인 광둥 어에는 고대 백월족들이 사용하던 언어의 음가가 많이 남아 있다. 그리고 광둥 어는 북방 언어보다 고대 한어의 흔적이 많이 남아 있는 언어이다. 언어의 약 30%는 오늘날의 한자어로 표기가 불가능하다. 지리적인 한계 때문에 광둥 어와 북방 한어는 따로 발전해 왔지만 한족들이 영남 지방으로 이주해 오면서 이 지역 토착민인 백월족과 융합하게 되었다. 이 때문에 오늘날 중국의 남북 간의 의사소통이 쉽게 이루어질 수 있었다. 한편 광둥 어는 중국 내 다른 지역으로는 크게 확산되지 않았지만, 전 세계에 확산된 차이나타운에서는 가장 많이 사용하고 있다(강정애, 2010: 34).

2) 음식

『박물지』를 보면 백월족은 뱀과 조개류를 좋아했다는 기록이 있다. 물산이 풍부하고 다양한 동식물이 서식했던 주장(珠江) 강 삼각주 일대는 백월 족들의 식량 창고였고, 손쉽게 구할 수 있는 물고기며 거북, 뱀, 자라 등은 주요 식재료였다. 광둥요리가 해산물이나 생선을 주재료로 하거나 뱀, 개구리, 원숭이, 물방개, 고양이 등 중국 다른 지역에서는 좀처럼 보기 드문 식재료를 사용하는 것도 내륙과의 교류 없이 자연 환경에 의존해 자생적인 문화를 형성했던 백월족 특유의 음식문화에 근거한 것이다(강정애, 2010: 37-

39).

광둥 사람들은 일찍부터 외국과의 교류에 적극적이었고, 자신들의 문화를 유지하면서도 외부 문화에 개방적이었다. 그 덕분에 광둥요리에는 토마토케첩, 굴 소스 등의 서양 향신료나 서양 야채도 많이 사용되며, “하늘을 나는 것 중에서는 비행기를, 땅 위의 네발 달린 것 중에서는 책걸상, 바다 속에서는 잠수함만 제외하고 모든 것을 먹을 수 있다”는 표현이 맛을 정도로 다양한 식재료를 사용한다.⁷⁾ 광둥요리는 간을 싱겁게 하고 기름을 적게 사용하면서 식재료의 고유한 맛을 살리는 것이 특징으로, 중국 요리의 보석으로 꼽는 ‘디엔신(點心)’은 대표적인 광둥 요리(粵菜)이다.

한편 암차(飲茶)는 차를 마신다는 뜻으로, 식당에서 ‘디엔신(點心)’이라 부르는 간식과 함께 차를 즐기는 것을 말한다. 디엔신은 대개 60여 가지가 넘게 나오며 큰 식당에서는 아침 7시부터 밤 11시까지 식사 시간과 번갈아 가며 암차를 제공한다. 오전 7~11시까지 암차, 오후 2시까지 점심, 오후 2~5시 사이에 다시 오후 암차를 제공하는 식이다. 광저우의 암차 역사는 100년이 넘었는데, 최근 몇 년 사이 암차 수요가 줄어들자 시정부에서는 암차 전문 식당을 지원하고, 식사 시간에 암차 주문을 받는 식당들도 많아지고 있다(강정애, 2010: 40).

양차(涼茶)는 광저우 사람들이 특히 즐겨 마시는 음료수로 몸에 열을 내리는 한약재를 달여 만든 것이다. 광저우처럼 고온 다습한 지역에서 맵고 짠 음식을 과하게 섭취하면 구강이나 비강에 염증이 생기거나 대변이 견고해지는 상화(上火) 증세가 나타난다. 이 때문에 광저우 일대는 더운 날씨로 인해 고대부터 체내 열기를 다스리는 음료가 민간 비법으로 전승되어 왔고, 청나라 때인 1828년에 광둥 사람 왕택방(王澤邦)이 ‘왕노길(王老吉)’이란 가게를 시작하면서 양차(涼茶)는 광저우의 독특한 문화로 자리 잡았다.⁸⁾ 오늘날에도 광저우에는 수십 개의 민간 양차 전문점이 성업 중이다(강정애, 2010: 41).

3) 월극

월극(粵劇)은 광둥 지방 고유의 민간 곡조가 장쑤(江蘇, 강소) 성 일대에 성행했던 전통극인 곤곡(崑曲)의 영향을 받아 만들어진 것으로 2009년 유네스코 무형 문화유산에 등재됐다. 전통 악기 반주에 맞추어 노래와 대화, 춤과 추상적인 동작 등을 선보이는데, 일반적으로는 월어로 진행되는 극을 통틀어 월극이라 한다. 광저우 팔화회관(八和會館)은 '월극의 고향'이라고 불리는 곳으로, 청나라 때인 1889년에 문을 열었다. 화교들은 진출하는 세계 여러 도시 마다 팔화회관을 지어 월극을 선보이고 또한 회관 내에 숙박 시설을 만들어 고향 사람들을 위한 교류의 장으로 활용했는데 이러한 문화는 오늘날에도 이어지고 있다. 한편, 월극에 사용되는 부드러운 곡조의 '월곡'은 감미로운 현악기나 타악기를 사용하며 풍부한 감성을 자아내는 것이 특징이다. 월곡은 민간 애호가들도 많아서 광저우의 공원이나 식당에서는 동호인들이 모여 소품을 연주하는 모습을 흔히 볼 수 있다.

4) 화교

한편, 화교의 역사는 영남 지방에서 시작되었다. 영남 연해의 선주나 선원들이 동남아 연해를 왕래하며 무역을 하다 정착한 것이 오늘날 화교의 시작이다. 현재 전 세계 화교의 3분의 2가 광둥 성 출신이다. 당나라 때에는 수행상의 목적으로 인도네시아로 건너갔다가 귀국하지 않은 승려들도 있었고, 879년 황소(黃巢)의 난 때에는 수많은 영남 인들이 인도네시아로 도피하기도 했다. 또한 명과 청의 교체기에는 전쟁에서 패한 약 1만 여 명의 명나라 군사와 민간인들이 인도나 일본 등으로 건너갔다.

초기 화교들 중에는 왕실에 고용되어 중국과 무역을 하는 이들도 있었지만 대부분은 장사를 하거나, 식당이며 배에서 막노동을 했다. 오늘날처럼 화교의 지위가 높아지고 재력가들이 등장하기 시작한 것은 제2차 세계대전이 끝난 후로, 2~3세대 화교들 가운

데 의사나 변호사 등이 배출되면서부터 그 위상이 달라졌다. 한편, 1911년 신해혁명(辛亥革命) 후 중화민국의 대총통이 된 쑨원(孫文, 1866~1925)은 화교를 일러 '혁명의 어머니(華僑爲革命之母)'라고 했다. 청(淸, 1636~1912)나라 정부를 타도하며 2천 년 전제 정치의 막을 내린 신해혁명의 성공에는 해외에서 기반을 잡고 있던 화교의 지원과 희생이 절대적이었기 때문이다(강정애, 2010: 35-36).

5. 결론

지금까지 화남 최대 도시인 광둥 성의 광저우 시의 변화와 발전 과정을 지리적 관점에서 살펴보았다. 주장 삼각주의 세 하천이 합쳐지는 곳에 자리 잡고 있는 광저우는 약 2,200년의 긴 역사를 지니고 있는 중국 화남 지방의 행정과 경제, 문화의 중심지이다. 역사적으로 광저우는 오령(五嶺)의 남쪽에 있다하여 영남 지방이라고 불렸던 지역으로 진나라의 중국 통일 이전에는 '백월,' '번우,' '남해' 등으로 불렸으며, 진나라 멸망 후에는 독립된 행정 단위인 '남월국'으로 발전하였다. 광저우가 공업 및 물류 중심지로 본격적으로 발전하기 시작한 계기는 청나라 말기 겪었던 아편전쟁이었다. 중국은 아편전쟁에서 패배하면서 외국과의 무역을 위해서 광저우를 개항장으로 개방하게 되었다. 이를 통해서 광저우는 중국에서 유일하게 외국에 개방된 항구 도시로서 서양으로부터 문물을 받아들일 수 있게 되었다.

광저우는 중국 내에서 비교적 선진적인 공업 생산 체계를 갖추고 있는 지역으로 제강, 강재, 선박, 선박, 화학비료, 시멘트 공업, 가정용 전기 제품과 식품, 의류, 일용 화학 공업, 침구류와 면직물 공업 등이 골고루 발달되어 있는 지역이다. 아울러, 2006년을 기준으로 연간 660만 TEU의 컨테이너 화물을 처리하는 능력을 갖춘 항만이 발달되어 있고, 매년 급속한 성장세를 거듭하고 있다.

이와 같은 한 해 엄청난 양의 물동량 처리 능력과 성장 추세는 광저우의 입지적 특징에 기인하고 있다. 광저우 항만의 핵심이 되는 난사 터미널은 주장 삼각주 서쪽에 입지하고 있는 이점을 살려, 배후 도시로부터 들어오는 물류를 흡수하고 있다. 그리고 난사항 반경 100km 이내에는 급속한 산업화를 겪고 있는 도시를 14개나 분포하고 있는 점도 큰 장점으로 작용하고 있다.

광저우는 오늘날 베이징이나 상하이보다 상대적으로 발전이 덜 이루어져 있는 것으로 평가되고 있으나, 역사적으로 볼 때 중국 및 세계 역사에서 가장 중요한 지리적 위치를 점유하고 있는 도시이다. 당송(唐宋) 시대에 페르시아, 아라비아와 교역했던 '해상 실크로드'의 출발점이었다고 청(淸)대까지 최대 무역항이었으며, 1842년 영국과의 아편전쟁의 무대가 되기도 했다. 이후 140년 동안 잠자는 듯 했던 광저우는 1980년대 개방의 바람을 타고 부활했다. 예부터 다른 문물에 포용력 있고 화교(華僑) 거점이었던 광저우가 2010년 아시안게임을 계기로 세계에 자신을 알리기 시작했다. 특히, 2010년 11월 아시안 게임 개최지로 발전하면서, 광저우는 도시 환경 개선 노력을 추진하였다. 구체적으로 도심 수십 곳에 검문소를 만들어 매연을 내뿜는 차량을 단속했고, 인근 30개의 대형 화학 공장들의 가동을 멈추게 하였다. 아울러 486억 위안을 투자하여 121개 주장(珠江) 지류의 하천 수 정화 사업을 추진하였다. 뿐만 아니라 공중 화장실도 대대적으로 정비하고, 개막 1주일 전부터는 도심 운행 차량 세차 운동을 전개하는 등 환경 개선 사업을 적극 추진하였다.

2,200년의 장구한 역사와 넓고 깊은 지역 문화를 가진 광저우는 지금 미래를 향해 역동적으로 전진하고 있다. 포브스지 중국판은 광저우 시를 “상하이와 선전을 제치고 중국에서 가장 상업화된 도시”로 평가했다. 광저우는 여전히 ‘세계의 공장’이며 돈이 쏟아져 들어오는 도시이지만 아직 세계 도시로 발돋움하기에는 부족한 점들이 많다. 도시 환경 문제, 치안 문제, 수질 개선 문제 등과 같은 여러 가지 개선해야 할

문제점을 안고 있다.

주

- 1) 중국의 각 성(省)들이 한자어 한 두 글자의 약칭으로 대변되기도 하는데, 광둥 성의 경우는 수(穗), 일명 양성(羊城)으로 불린다. 이 말은 “벼 이삭을 입에 문 양 다섯 마리에 몸을 실은 신선이 광저우 지역 동남방향 모처에 하늘로부터 내려와 범씨를 뿌리고 홀연히 사라졌다”는 광저우 지역 초기 신화로부터 비롯된다.
- 2) 광둥성 북쪽을 막고 있는 다섯 개의 산맥인 월성령(越城嶺), 도방령(都龐嶺) 또는 계양령(揭陽嶺), 맹저령(萌渚嶺), 기전령(騎田嶺), 대유령(大庾嶺) 등의 산맥을 말한다.
- 3) 이 영남지방을 일컬어 오늘날에는 중국의 화남지방이라고 부르기도 한다. 영남지방의 ‘영남’은 대학 명칭 속에도 흔적이 남아있는데, 화남지방 명문이라 꼽히는 광저우의 국립 중산대학은 기존의 영남대학과 중산의대를 합하여 오늘날의 이름으로 된 것이며, 캠퍼스 건물들 중에는 ‘영남관’으로 불리는 건물들이 아직도 존재한다. 물론 국립 중산대학은 광둥 성이 자랑하는 중국의 국부(國父)인 손문(孫文) 선생을 기리기 위해 그 호를 사용한 것이다.
- 4) 8개의 구(區)인 夢崗區, 越秀區, 海珠區, 天河區, 白雲區, 荔灣區, 黃埔區, 番禺區와 4개 시인 花都市, 南沙市, 總化市, 增城市를 가리킨다.
- 5) 광저우에서는 오늘날 중국 내에서 생산하는 모든 공업 생산품들을 전시하는 행사인 ‘중국 진출구 상품 교역회(中國振出區商品交易會)’를 봄과 가을 연 2회 개최되는데, 2011년 10월 15일에는 110회를 맞이하게 되었다. 이 행사 기간 동안 중국 내 뿐만 아니라 전 세계의 관심 있는 수출입 중사 상인들이 모여든다.
- 6) 특히 반(番), 노(爐), 오(梧), 엽(葉)씨 성을 가진 네 명의 공행들은 그 수입이 청초의 국고 수입을 능가했다.
- 7) 중국의 4대 요리 가운데 광둥 요리는 그 맛이 담백하며, 시원한 탕이 처음 곁들여 나오는 것이 특징이다. 식사 시작과 함께 시원한 탕이 곁들여 나오고 전체적인 맛이 담백한 것은 그 기원을 포르투갈 음식의 문화가 식민지 지배시대에 마카오(澳門)를 통해 광둥으로 들어와 현지 음식문화와 소통되고 정착한 결과라고 설명하기도 한다. 한

편 오래전부터 개방된 이 지역은 다문화사회였고, 여러 문화가 어우러진 가운데 여러 가지 다양한 식재료를 바탕으로 독특한 광동 요리, 즉 월채(粵菜)가 발달했을 가능성이 크다.

- 8) 당시의 가게 이름 ‘王老吉’은 오늘날 광저우의 대중적인 캔 양차 이름으로 우리의 캔 커피만큼이나 시민들이 즐겨 찾는 양차로 사랑받고 있다.

참고문헌

강삼목·김문희, 2009, “지역환경 생산성 분석: 중국의 성(省)을 대상으로,” 한국경제지리학회지 12(2), pp.215-233.

강정애, 2010, 광저우 이야기, 수류산방.

姜珍亞, 2004, “1930년대 金融改革에서 나타난 國家權力과 民間金融: 廣東省 汕頭의 事例,” 中國 近現代史研究, 16.

姜珍亞, 2004, “1930년대 중국의 금융통일과정에서 본 중앙과 지방: 광동성의 지방화폐 정리과정(1936~1938)을 중심으로,” 中國學報 46, pp.315-336.

김영진, 2004, “개혁기의 중국에 있어서 중앙정부에 대한 지방간 차별적인 재정관계의 전개: 상해시와 광동성을 예로,” 韓國政治學會報 29(3), pp.607-629.

김진경, 2005, “심천과 홍콩 및 인천과 개성의 전략적 역할 비교연구,” 인천발전연구원(IDI 연구보고서 2005-10)

리귀룡, 2008, 제국의 상점, 소나무 출판사.

朴基水·金鍾星·權宅癸, 2004, “梁方仲 誕生100周年 中國 社會經濟史 國際學術討論會 및 廣東省 歷史遺蹟踏查에 關한 報告,” 明清史研究 31, pp.243-297.

박장재, 2004, “광동의 화교경제와 중국-홍콩 간 CEPA 체결의 영향,” 中國學研究 26, pp.31-45.

박중식, 2006, “중국무역의 엔진 광동성, 내수로 활로 모색: 지역경제의 88%를 수출에 의존하는 산업구조 고민,” 중국실물경제척도 광동성의 오늘, pp.43-45.

신동윤, 2003, “中國 廣東地域을 中心으로 한 초기 中國革命의 展開,” 中國學研究 25, pp.1-30.

신동윤, 2004, “廣東地域 社會變遷 過程의 歷史的 考察: 南越에서 清代까지,” 中國學研究 26, pp.3-29.

안치영·조영남·백승욱·이일영, 2002, “중국 대도시에서의 국가-사회관계의 역동성과 다양성,” 동향과 전망 68, pp.236-270.

禹政夏, 2004, “중국 각 성(省)에 대한 연구분석,” 중국학논총 25, pp.5-47.

李善愛, 2004, “국민혁명기(1923~1927년) 광동의 여성운동,” 史叢 58, pp.157-192.

李學魯, 2001, “1830年代 中國의 鴉片 密輸地域과 流通路線,” 中國史研究 22, pp.133-173.

李學魯, 2003, “廣州의 鴉片問題와 許乃濟의 弛禁論,” 中國史研究 26, pp.153-189.

장진희, 2010, 라이프스타일에 따른 중국 관광객 여행상품 선택 속성: 중국 광저우시민을 대상으로, 한양대학교 석사학위논문.

정홍열, 2009, “中國의 時代別 地域開發政策과 地域 간의 所得隔差에 대한 研究,” 東北亞經濟研究 21(1), pp.95-125.

주장환·이동영, 2007, “중국 대도시 지역성에 관한 실증연구: 베이징, 상하이, 광저우 지역민의 발전전략 선호비교,” 中國研究 47, pp.521-541.

村衛, 2004, “19세기 중엽 화남연해질서의 재편,” 東洋史研究 63(3), pp.131-148.

최재선·박문진, 2007, “남중국 광저우(廣州) 항만 초고속 성장의 비밀,” KMI 해양수산 현안분석, 한국해양수산개발원, pp.1-14.

최재우, 2008, “중국 대도시의 도시철도와 도시발전,” 地理學論究 27, pp.75-89.

교신: 손용택, 경기도 성남시 분당구 하오고개길 110 한국학중앙연구원 한국학대학원 문화예술학부 인문정보학 전공, 전화: 010-6323-3106, 이메일: sohn@aks.ac.kr
Correspondence: Yong-Taek Sohn, Professor, The Academy of Korean Studies, Unjungdong Hao hills 110, Bundang-gu, Seongnam-si, Gyeonggi-do 463-791, Korea, Tel: +82-31-709-5761, e-mail: sohn@aks.ac.kr

최초투고일 2011년 9월 26일
최종접수일 2011년 9월 28일

A Study of the City of Guangzhou in the Geographical Perspectives

Yong Taek, Sohn*

Abstract : The southern region including Guangzhou(廣州), the capital of Guangdong Province, was called “South of the Mountain Range” (嶺南) because it is located south of the Five Mountain Ranges (五嶺) which made mobility difficult prior to unification of China by Qin dynasty (秦) in 221 BCE. The Guangdong region of the South of the Mountain Range (嶺南) was an administratively independent unit and, as such, called the Nanyue kingdom (南越國). This is the origin of the Chinese character “yue” (越→粵), and terms such as yueyu (粵語, Cantonese), yuecai (粵菜, Cantonese cuisine), yueju (粵劇, Cantonese opera) are still in use today.

Guangzhou, called Panyu (番禺) during the Nanyue kingdom period, was settled early in the northern part of the Pearl River (珠江, Zhu Jiang) delta. It became the first port to open its doors to the great powers of the West during the Qing period. Although it has now fallen behind Shanghai which developed later, Guangzhou is still the third largest city after Beijing and Shanghai, and thus, it is an influential open coastal city.

Today, not only is Guangzhou the world center of the light textile industry, it also spurs development in various manufacturing industries. Along with nearby Hong Kong, Macao, and Shenzhen, it plays the role of cradle of the Pearl River delta economic zone. Firmly established early on as the greatest central city in southern China, Guangzhou is simultaneously a hub in various aspects such as regional politics, economics, and culture; it was also the center of revolution and resistance which attempted to challenge the northern political powers. Guangzhou is known for the history of the rise and fall of its port, but with developmental efforts, it still maintains its influence.

Guangzhou's dynamic development of today brings with it issues such as the environment and moral system which must be dealt with.

Keywords : Lingnan (嶺南) Region, Guangzhou, First Open Port, City of Revolution and Resistance, Pearl River Delta Economic Zone

* Professor, The Academy of Korean Studies